



www.eltis.org

WYTYCZNE DOTYCZĄCE
**OPRACOWANIA I WDROŻENIA PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W MIASTACH**
EDYCJA DRUGA



Informacja: Niniejszy dokument został opracowany w ramach projektu SUMP's-Up, współfinansowanego w ramach unijnego programu badań i innowacji „Horyzont 2020” (Umowa grantowa nr 690669). Projekt SUMP's-Up był koordynowany przez Anę Drăguțescu (Sekretariat Europejski ICLEI).

Odniesienie: Rupprecht Consult (redakcja), Wskazówki dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, wydanie drugie, 2019.

Autorzy: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhrer-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult – Forschung&Beratung GmbH. Części tego dokumentu są oparte na: Rupprecht Consult, Wskazówki. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (2013), który jest objęty prawami autorskimi Komisji Europejskiej.

Współtwórcy: Anthony Colclough, EURO-CITIES (rozdział 1.2); Ana Dragutescu, Elma Meskovic i Marko Horvat, ICLEI (rozdział 1.4, działanie 10.2); Thomas Durlin, Cerema (rozdział 1.5); Stefan Werland i Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (działania 8.2 i 9.1); Sasank Vemuri, GIZ i MobiliseYourCity (działania 8.2 i 9.1); Dirk Lauwers, Uniwersytet w Gandawie (Pomiar dostępności przy pomocy flamandzkiego podejścia „Mobiscore”); TRT Transport e Territorio (narzędzia modelowania w procesie SUMP), EBI/JASPERS (duże projekty infrastrukturalne w zakresie zrównoważonego planowania mobilności miejskiej; strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (SEA) i zrównoważone planowanie mobilności miejskiej) Els Vandenbroeck i Evelien Bossuyt, Mobiel21 (powiązanie SUMP z polityką integracji społecznej). Koordynacja przykładów dobrych praktyk: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EURO-CITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI); wszyscy autorzy przykładów dobrych praktyk są wymienieni w załączniku C.

Przegląd partnerski: Prof. Peter Jones, profesor transportu i zrównoważonego rozwoju, Kolegium Uniwersyteckie w Londynie; Prof. Anthony D May OBE FREng, profesor emeritus inżynierii transportu, Instytut Badań nad Transportem, Uniwersytet w Leeds; Frank Wefering, dyrektor ds. zrównoważonego rozwoju (Greenman Pedersen, Inc.), Nowy Jork.

Podziękowanie: Niniejsza publikacja jest możliwa dzięki cennemu wkładowi uczestników różnych warsztatów konsultacyjnych (patrz załącznik E) oraz organizacji i osób zaangażowanych w Platformę Koordynacyjną SUMP. Poniżsi eksperci przedstawili szczegółowe uwagi: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University; a także przedstawiciele Komisji Europejskiej (Dyrekcje Generalne ds. Mobilności i Transportu, ds. polityki regionalnej i miejskiej oraz ds. środowiska), Agencji Wykonawczej ds. Innowacji i Sieci (INEA) oraz programu Europejskiego Banku Inwestycyjnego/Jaspers.

Korekta: Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metzke, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

Szata graficzna: Rebekka Dold, projektowanie graficzne i komunikacja wizualna Freiburg, Niemcy | www.rebekkadold.de

Okładka: www.istock.com

Zastrzeżenie: Poglądy wyrażone w tej publikacji są wyłączną odpowiedzialnością wymienionych autorów i nie muszą odzwierciedlać poglądów Komisji Europejskiej. Niniejsze wytyczne zostały po raz pierwszy sporządzone w języku angielskim, za dokładność tłumaczeń na inne języki odpowiedzialni są tłumacze.

Prawa autorskie: Niniejsza publikacja jest własnością Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Wszystkie ilustracje i elementy tekstowe zawarte w tej publikacji, dla których podane jest źródło, są własnością organizacji lub osób prywatnych.

Autorzy chcieliby zachęcić do powszechnego stosowania niniejszych wytycznych. Dokument ten może być wykorzystywany nieodpłatnie, kopiowany i redystrybuowany na dowolnym nośniku, pod warunkiem, że (a) źródło jest potwierdzone poprzez wykorzystanie powyższego odwołania oraz (b) wykorzystanie redystrybuowanego materiału jest nieodpłatne. Wykorzystanie komercyjne tego dokumentu, jak również modyfikacje jego treści, są dozwolone tylko za wyraźną zgodą właścicieli praw autorskich.

Pod względem prawnym wykorzystanie tego dokumentu podlega licencji Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 International). Tekst prawny tej licencji jest dostępny pod adresem: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.

Tłumaczenie ma charakter nieoficjalny. Wykonano wyłącznie na potrzeby projektu Interreg CE Low Carb na zlecenie Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie oraz Urzędu Miasta Krakowa. Tłumaczenie na język polski dzięki uprzejmości Centrum Językowo-Tłumaczeniowego „Bukał”



Kontakt:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH
Clever Str. 13-15, 50668 Kolonia/Niemcy
www.rupprecht-consult.eu
Tel. +49.221.6060550
info@rupprecht-consult.eu

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie	5
Wskazówki dla czytelnika	6
Wstęp	7
Sekcja 1: Koncepcja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	9
1.1 Czym jest plan zrównoważonej mobilności miejskiej?	9
1.2 Jakie są korzyści płynące ze zrównoważonego planowania mobilności w miastach?	13
1.3 Jakie są główne elementy zrównoważonego planowania mobilności w miastach?	17
1.4 Jak działa w praktyce planowanie zrównoważonej mobilności w miastach?	20
1.5 W jaki sposób szczebel krajowy i regionalny może wspierać zrównoważone planowanie mobilności w miastach?	25
Sekcja 2: Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności w miastach	30
Etap 1: Przygotowanie i analiza	32
Punkt startowy: Decyzja o przygotowaniu SUMP	32
Krok 1: Tworzenie struktur roboczych	34
Działanie 1.1: Ocena zdolności i zasobów	34
Działanie 1.2: Tworzenie międzywydziałowego zespołu głównego	38
Działanie 1.3: Zapewnienie politycznej i instytucjonalnej własności	40
Działanie 1.4: Planowanie zaangażowania interesariuszy i obywateli	44
Krok 2: Ustalenie ram planowania	51
Działanie 2.1: Ocena wymogów planowania i określenie zakresu geograficznego (w oparciu o „funkcjonalny obszar miejski”)	51
Działanie 2.2: Powiązanie z innymi procesami planowania	56
DZIAŁANIE 2.3: Ustalenie harmonogramu i planu pracy	61
Działanie 2.4: Rozważenie uzyskania wsparcia zewnętrznego	64
Krok 3: Analiza sytuacji w zakresie mobilności	67
Działanie 3.1: Identyfikacja źródeł informacji i współpraca z właścicielami danych	67
Działanie 3.2: Analiza problemów i możliwości (wszystkie tryby)	74
Kamień milowy: Analiza problemów i możliwości zakończona	78
Etap 2: Rozwój strategii	79
Krok 4: Budowa i wspólna ocena scenariuszy	81
Działanie 4.1: Opracowanie scenariuszy potencjalnych kontraktów terminowych	81
Działanie 4.2: Omówienie scenariuszy z obywatelami i interesariuszami	84
Krok 5: Opracowanie wizji i celów z interesariuszami	87
Działanie 5.1: Współtworzenie wspólnej wizji z obywatelami i interesariuszami	87
Działanie 5.2: Uzgodnienie celów dotyczących głównych problemów i wszystkich rodzajów działalności	92
Krok 6: Ustalenie wskaźników i celów	95
Działanie 6.1: Określenie wskaźników dla wszystkich celów	95
Działanie 6.2: Ustalenie wymiernych celów	99
Kamień milowy: Uzgodniona wizja, cele i zadania	102

Spis treści

Etap 3: Planowanie działań	103
Krok 7: Wybór pakietów działań wraz z interesariuszami	105
Działanie 7.1: Stworzenie i ocena długiej listy działań wraz z interesariuszami	105
Działanie 7.2: Definiowanie zintegrowanych pakietów działań.	113
Działanie 7.3: Monitorowanie i ocena działań w ramach planu	121
Krok 8: Uzgodnienie zadań i obowiązków	125
Działanie 8.1: Opisać wszystkie zadania	125
Działanie 8.2: Identyfikacja źródeł finansowania i ocena możliwości finansowych	129
Działanie 8.3: Uzgodnienie priorytetów, obowiązków i harmonogramu	133
Działanie 8.4: Zapewnienie szerokiego poparcia politycznego i publicznego	136
Krok 9: Przygotowanie do przyjęcia i finansowania	139
Działanie 9.1: Opracowanie planów finansowych i uzgodnienie podziału kosztów	139
Działanie 9.2: Sfinalizowanie i zapewnienie jakości dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.	142
Kamień milowy: Przyjęty Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	144
Etap 4: Wdrażanie i monitorowanie	145
Krok 10: Zarządzanie wdrażaniem	146
Działanie 10.1: Koordynacja realizacji zadań	146
Działanie 10.2: Dostarczanie towarów i świadczenie usług	149
Krok 11: Monitorowanie, dostosowywanie i komunikacja	153
Działanie 11.1: Monitorowanie postępów i dostosowanie	153
Działanie 11.2: Informowanie i angażowanie obywateli i interesariuszy.	156
Krok 12: Przegląd i wyciąganie wniosków	159
Działanie 12.1: Analiza sukcesów i porażek	159
Działanie 12.2: Wymiana rezultatów i wyciągniętych wniosków	161
Działanie 12.3: Uwzględnianie nowych wyzwań i rozwiązań	162
Kamień milowy: Ocena realizacji działania	165
Załączniki	wkrótce

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie

W szybko zmieniającym się świecie cieszę się z rosnącego zaangażowania władz lokalnych i interesariuszy na rzecz czystszej i bardziej zrównoważonej mobilności w miastach. Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu związanego z ruchem drogowym, zatorów komunikacyjnych i wypadków przy jednoczesnym zwiększeniu jakości życia w naszych miastach jest obecnie priorytetem wielu burmistrzów. Dziś, bardziej niż kiedykolwiek wcześniej, wszyscy potrzebujemy lepszych warunków do chodzenia pieszo i jazdy na rowerze, efektywnego transportu publicznego i współdzielonego, węzłów multimodalnych i innych – wszystko to wspierane przez inteligentne rozwiązania cyfrowe. A najlepszym sposobem na to jest połączenie wspaniałych pomysłów i innowacyjnych środków ze wsparciem politycznym i zaangażowaniem ludzi poprzez kompleksowe planowanie mobilności.

Jestem zatem bardzo dumny, że Komisja Europejska aktywnie wspierała w ciągu ostatniej dekady zrównoważone planowanie mobilności miejskiej (SUMP). Od czasu wprowadzenia koncepcji SUMP w 2009 roku i opublikowania wytycznych SUMP w 2013 roku, Komisja pomogła setkom miast w całej Europie w zapewnieniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju środków transportu. Ilustruje to imponujące i obfite wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie. Co ważne, jest to zgodne z podejściem partycypacyjnym, w którym potrzeby ludzi znajdują się w centrum procesu. Kompleksowe planowanie zrównoważonej mobilności w miastach okazało się skutecznym sposobem na sprostanie wyzwaniom klimatycznym, energetycznym i ekologicznym, przed którymi stoją miasta w związku z transportem.

Wiem, że wiele osób i interesariuszy bardzo ceni sobie europejską koncepcję SUMP i wskazówki, i chcę, aby była ona wykorzystywana i przydatna w jak największym stopniu. Dlatego też Komisja zainicjowała w 2018 roku proces aktualizacji wytycznych SUMP w celu lepszego odzwierciedlenia najnowszych tendencji w zakresie mobilności, technologii i społeczeństwa, które mają wpływ na zmieniający się krajobraz mobilności. Wiele zaangażowanych osób w społeczności SUMP pracowało ciężko w ramach wspólnego tworzenia w ciągu ostatnich 1,5 roku, aby to osiągnąć. Zmienione wydanie wytycznych jest naprawdę imponującym rezultatem tego procesu, który w pełni popieram!

Gorąco zachęcam wszystkie władze lokalne do pełnego wykorzystania tego wartościowego narzędzia planowania i korzystania w jak największym stopniu z bogatych wytycznych. Każde miasto, niezależnie od jego wielkości, może – i powinno – opracować wysokiej jakości plan zrównoważonej mobilności w mieście, który pomoże w walce z głównymi wyzwaniami związanymi z mobilnością w mieście oraz w poprawie jakości życia jego mieszkańców.



image © European Commission

Henrik Hololei
Dyrektor generalny DG MOVE (Komisja Europejska)

Wskazówki dla czytelnika

Publikacja niniejszej drugiej edycji Europejskich wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania planu zrównoważonej mobilności w miastach (SUMP)¹ stanowi ważny krok milowy w procesie wdrażania nowej kultury planowania w Europie. Ta kompleksowa rewizja szeroko rozpowszechnionego pierwszego wydania z 2013 r. ma na celu zintegrowanie dynamicznego rozwoju w wielu obszarach mobilności miejskiej oraz niektórych z bogatych doświadczeń we wdrażaniu koncepcji Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej od tego czasu.

Sekcja 1 przedstawia koncepcję SUMP czytelnikom, którzy niekoniecznie są profesjonalnymi planistami, ale chcą zrozumieć zasady i podstawowe elementy (patrz Rozdział 1.1 – Czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej?). W szczególności decydenci mogą być zainteresowani przeczytaniem dowodów na to, dlaczego Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest korzystne dla miast i ich mieszkańców oraz jakie są jego długoterminowe skutki w różnych miastach europejskich (patrz Rozdział 1.2 – Jakie są korzyści płynące z Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej?).

Podczas opracowywania niniejszych wytycznych dołożono wszelkich starań, aby stworzyć wytyczne dostosowane do praktycznych potrzeb planistów i decydentów w całej Europie (patrz Rozdział 1.3 – Jakie są główne elementy zrównoważonego planowania mobilności w miastach?). Niemniej jednak, jest to idealna koncepcja dla dziedziny polityki, w której spełnia się wiele wymagań i interesów. Elastyczność w dostosowywaniu tych wytycznych do konkretnych realiów miejskich jest zatem niezbędna do osiągnięcia postępu w kierunku bardziej zrównoważonych miast i obszarów miejskich. Zostało to szerzej omówione w Rozdziale 1.4 – Jak w praktyce działa zrównoważone planowanie mobilności w miastach?

Miasta są najbliższym społeczeństwu szczeblem władzy, dlatego zadanie planowania i zapewnienia mobilności ich mieszkańców spoczywa na nich w większości krajów europejskich. Jednakże władze krajowe i regionalne odgrywają ważną rolę w tworzeniu ram, które dają miastom kompetencje prawne, ułatwiają współpracę i zapewniają wsparcie finansowe. W rozdziale 1.5 podsumowano, w jaki sposób władze krajowe i regionalne mogą wspierać rozwój SUMP.

Sekcja 2 to obszerny opis procesu SUMP krok po kroku. Choć jego czytelnicy mogą być przede wszystkim osobami praktykującymi planowanie i aktywnymi uczestnikami procesu planowania, jest on napisany w stylu zrozumiałym również dla innych. Ta część jest zgodna ze strukturą nowego cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej: cztery fazy, każda z nich składa się z trzech kroków i łącznie z 32 działań. Każda faza i krok jest wprowadzany z krótkim przeglądem. Dla wszystkich działań czytelnicy otrzymują uzasadnienie, cele, szczegółowe opisy zadań, informacje o terminach i koordynacji z innymi zadaniami, listę kontrolną, a także przykłady dobrych praktyk i użyteczne narzędzia do wykonania pracy. Choć można go również czy-

tać od deski do deski, większość czytelników korzysta z Sekcji 2 jako wytycznych podczas całego procesu planowania, z których odpowiednimi rozdziałami mogą się zapoznać w poszukiwaniu inspiracji przy każdym nowym etapie planowania.

Kilka **załączników** uzupełnia wytyczne. Załącznik A zawiera glosariusz ważnych terminów ułatwiających wspólne rozumienie różnych języków i kultur planowania. Załącznik B opisuje listę kontrolną planowania dla procesu SUMP. Załącznik C zawiera bardziej szczegółowe opisy wszystkich przykładów dobrych praktyk. Załącznik D łączy się z kompendium uzupełniających wytycznych i informacji, które również opierają się na koncepcji SUMP, ale bardziej szczegółowo omawiają pewne aspekty planowania, dostarczają wskazówek dotyczących konkretnych kontekstów lub skupiają się na ważnych obszarach polityki. Wreszcie, co nie mniej ważne, Załącznik E przedstawia listę ekspertów, z którymi konsultowano się przy opracowywaniu niniejszego drugiego wydania Wytycznych SUMP.

1 W niniejszym dokumencie termin „Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej” odnosi się do procesu planowania, natomiast „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” (lub SUMP) jest istotnym (ale nie jedynym) wynikiem procesu planowania. Skrót „SUMP” jest używany dla samego planu, a terminy takie jak „koncepcja SUMP” lub „proces SUMP” są używane do rozróżnienia. Obie wymowy są w użyciu: „sump” (/sʌmp/), jak również „S.U.M.P.”.



image © funky-data on istock.com

Wstęp

Kiedy pod koniec 2013 r. opublikowana została pierwsza wersja Wytycznych dotyczących zrównoważonego planowania mobilności w miastach², 1168 praktyków planowania i innych ekspertów z całej Europy wzięło udział w kompleksowych konsultacjach w celu zdefiniowania tej nowej koncepcji planowania³. Równolegle Komisja Europejska systematycznie rozwijała swoją politykę mobilności w mieście i opublikowała pakiet dotyczący mobilności w mieście⁴, który zawierał definicję pojęcia „planów zrównoważonej mobilności w mieście” (patrz rozdział 1.1 poniżej).

Co udało się osiągnąć od czasu pierwszej edycji Wytycznych SUMP?

Wiele miast w Europie i na całym świecie opracowało SUMP-y, a liczne projekty i programy finansowane przez Unię Europejską wniosły cenną wiedzę, która pomogła miastom w opracowaniu tej nowej generacji planów mobilności.

Cała społeczność praktyków ukształtowała się wokół Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej. Na platformie Eltis (www.eltis.eu) dostępne są liczne (w większości darmowe) narzędzia i know-how; utworzono platformę koordynacyjną głównych interesariuszy i projektów; a od 2014 roku co roku odbywają się cieszące się dużym powodzeniem konferencje SUMP. Wreszcie, posiadanie nowoczesnego planu zrównoważonej mobilności w miastach jest coraz częściej postrzegane jako konieczność dla miast przyszłościowych oraz jako wymóg przyciągania funduszy na inwestycje w transport miejski (np. w ramach funduszy strukturalnych i inwestycyjnych UE).

Koncepcja planów zrównoważonej mobilności w miastach jest niewątpliwie europejskim sukcesem, do którego przyczyniło się wiele interesariuszy i z którego skorzystało wiele miast (i obywateli). Jej sukces opiera się na silnej koordynacji polityki europejskiej i wsparciu, praktycznych wytycznych, które opierają się na systematycznych konsultacjach z praktykami, oraz na aktywnej społeczności praktyków.

2 Rupprecht Consult, Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (2013); www.eltis.org/mobility-plans.

3 Początki SUMP sięgają strategii tematycznej dotyczącej środowiska miejskiego (zob. OM(2005) 718), w której zaproponowano opracowanie wytycznych dla Planów Zrównoważonego Transportu Miejskiego; zob. również pierwsze wytyczne projektu PILOT (2007), www.rupprechtconsult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf

4 COM(2013) 91.



Jak została zorganizowana ta aktualizacja?

Druga edycja Wytycznych SUMP jest wynikiem intensywnego, jednorocznego procesu zaangażowania interesariuszy. Został on opracowany i zatwierdzony w ścisłej współpracy ze społecznością SUMP. Poczynając od dużej ankiety i sesji dedykowanej podczas konferencji SUMP 2018, zorganizowano szereg warsztatów z udziałem praktyków i innych ekspertów z całej Europy. Dzięki ścisłemu zaangażowaniu kilku dużych sieci miejskich w aktualizację, szczególną uwagę zwrócono na informacje zwrotne od wszystkich typów miast i regionów⁵. W sumie ponad 300 osób zajmujących się transportem i urbanistyką, innych praktyków, decydentów politycznych i naukowców przyczyniło się do powstania aktualizacji. Załącznik E zawiera listę ekspertów, z którymi przeprowadzono konsultacje.

Ponadto, aktualizacja została zainspirowana dokładnym przeglądem istniejącej literatury, w tym krajowych wytycznych dotyczących planowania z kilku krajów o silnej tradycji strategicznego planowania mobilności⁶. Wraz z pierwszym wydaniem wytycznych jako solidnej podstawy, przeglądem literatury, szczegółowy przegląd partnerski zaawansowanego projektu⁷ oraz dwiema dedykowanymi sesjami przeglądowymi i ankietą zwrotną podczas konferencji SUMP 2019 zapewniły, że dokument przedstawia sprawdzone, wysokiej jakości wskazówki dotyczące planowania.

Dlaczego konieczna była aktualizacja wytycznych SUMP?

W ciągu ostatnich kilku lat byliśmy świadkami istotnych nowych wydarzeń w wielu dziedzinach mobilności w miastach. Dzięki nowym technologiom, autonomiczne pojazdy elektryczne mogą wkrótce pojawić się na naszych drogach, nowe modele biznesowe zapewniają „Mobilność jako usługę”, a jednocześnie zmieniając się postawy podróżnych powodują wzrost wspólnej mobilności i ruchu rowerowego. Te kilka przykładów wskazuje, że na różnych poziomach systemu mobilności zachodzą istotne zmiany, które spowodowały konieczność ponownego przemyślenia i aktualizacji pierwotnych wytycznych SUMP. Ponadto, zebrano wiele doświadczeń związanych z wdrażaniem SUMP, które musiały zostać udostępnione jako inspiracja dla praktyków w całej Europie. Wreszcie, kilka projektów i inicjatyw miało na celu opracowanie dodatkowych wytycznych dotyczących konkretnych tematów planowania; musiały one zostać zintegrowane, aby można było rozpocząć tworzenie usystematyzowanej bazy wiedzy.

W związku z tym w 2018 r. rozpoczęto proces aktualizacji wytycznych SUMP. Obejmował on przygotowanie drugiej edycji Wytycznych SUMP, jak również opracowanie szeregu komplementarnych przewodników i briefingów na temat konkretnych aspektów koncepcji SUMP. Dokumenty te bardziej szczegółowo omawiają niektóre aspekty planowania (np. współpracę instytucjonalną), stosując Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej do konkretnych kontekstów (np. regionów metropolitalnych) lub dostarczają wskazówek dotyczących konkretnych obszarów polityki (np. automatyzacja dróg lub bezpieczeństwo).

5 Warsztaty zostały zorganizowane przez Rupprecht Consult, a także innych miejskich partnerów sieci SUMPs-Up (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Związek Miast Bałtyckich), Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP) oraz partnerów projektów związanych z SUMP (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

6 Wytyczne dla brytyjskich planów transportu lokalnego, francuskich planów zagospodarowania przestrzennego Urbains, niemieckich Verkehrsentwicklungspläne, szwedzkich TRAST oraz włoskiego Piano Urbano della Mobilità.

7 Formalną wzajemną ocenę przedstawili: prof. Peter Jones, profesor transportu i zrównoważonego rozwoju, Kolegium Uniwersyteckie w Londynie (UK); prof. Anthony D May OBE FREng, profesor emeritus inżynierii transportu, Instytut Badań nad Transportem, Uniwersytet w Leeds (UK); Frank Wefering, dyrektor ds. zrównoważonego rozwoju (Greenman-Pedersen, Inc.), Nowy Jork (USA). Ponadto, przedstawiciele organizacji europejskich przedstawili cenne uwagi w trakcie całego procesu przygotowań: Komisja Europejska (Dyrekcje Generalne ds. Mobilności i Transportu; Polityka Regionalna i Miejska), Europejski Bank Inwestycyjny/program JASPERS, oraz przedstawiciele organizacji i osób prywatnych zaangażowanych w platformę koordynacyjną SUMP. Szczególne podziękowania należą się również Thomasowi Durlinowi, Ceremie; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tomowi Rye, Uniwersytetowi Napier w Edynburgu, którzy przedstawili obszerne uwagi do wersji roboczych tego dokumentu

SEKCJA 1: Koncepcja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Ta część jest wstępem do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przeznaczona jest dla wszystkich czytelników zainteresowanych mobilnością w mieście, w tym dla decydentów i innych interesariuszy mobilności, którzy nie są ekspertami w dziedzinie planowania.

1.1 Czym jest plan zrównoważonej mobilności miejskiej?

Kontekst polityki

Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej jest de facto europejską koncepcją planowania transportu miejskiego. Polityka, która ułatwiła jej stworzenie, jest systematycznie rozwijana przez europejskich decydentów od 2005 roku⁸. Jej najważniejszym kamieniem milowym było opublikowanie pod koniec 2013 roku⁹ pakietu dotyczącego mobilności w miastach, w którym Komisja Europejska zdefiniowała w załączniku koncepcję planów zrównoważonej mobilności w miastach. W tym samym czasie opublikowana została pierwsza wersja wytycznych¹⁰. Pakiet na rzecz mobilności w miastach opowiada się za „stopniową zmianą podejścia do mobilności w miastach (...) w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w Europie oraz osiągnięcia celów UE w zakresie konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportu”¹¹. Szkicuje on główne zasady procesu planowania oraz tematy, które należy uwzględnić w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Konkretny kroki, które należy podjąć, praktyczne wskazówki i dobre praktyki są zawarte w wytycznych. Od czasu opublikowania Pakietu Mobilności Miejskiej koncepcja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest szeroko stosowana w całej Europie i na świecie. Jednakże, chociaż koncepcja ta okazała się rozsądna i nadal obowiązuje, wytyczne wymagały coraz większej aktualizacji. Dlatego też nowa wersja Wytycznych SUMP nadal opiera się na pierwotnej koncepcji (opisanej w następnym rozdziale), ale zalecenia dotyczące przygotowania SUMP zostały znacznie zaktualizowane.

Definicja

Poniższa definicja planu zrównoważonej mobilności miejskiej została powszechnie przyjęta w Europie i na świecie:

„Plan zrównoważonej mobilności miejskiej to strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb mobilności ludzi i przedsiębiorstw w miastach i ich otoczeniu w zakresie lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planowania i należyście uwzględnia zasady integracji, uczestnictwa i oceny”

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej opiera się na następujących zasadach, które zostały opisane bardziej szczegółowo poniżej:

- 1 Plan na rzecz zrównoważonej mobilności w "funkcyjnym obszarze miejskim".**
- 2 Współpraca ponad granicami instytucjonalnymi**
- 3 Zaangażowanie obywateli i interesariuszy**
- 4 Ocena obecnych i przyszłych wyników**
- 5 Określenie długoterminowej wizji i jasnego planu realizacji**
- 6 Rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zintegrowany**
- 7 Ustalenia dotyczące monitorowania i oceny**
- 8 Zapewnienie jakości**

8 W oparciu o strategię tematyczną dotyczącą środowiska miejskiego (2005 r.) oraz zieloną księgę w sprawie mobilności w miastach (2007 r.) w planie działania na rzecz mobilności w miastach (2009 r.) zaproponowano „dwadzieścia środków mających na celu zachęcenie władz lokalnych, regionalnych i krajowych do osiągnięcia celów w zakresie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz pomoc w ich realizacji”; pierwszym działaniem było „przyspieszenie wdrażania planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”. W białej księdze dotyczącej transportu sformułowano konkretne cele dla transportu miejskiego, które mają przyczynić się do realizacji strategicznych celów polityki światowej i europejskiej.

9 COM(2013) 913.

10 Konsultacje z Rupprecht, wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności w miastach (2013 r.); www.eltis.org/mobility-plans.

11 COM(2013) 913, s. 2.

Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej jest strategicznym i zintegrowanym podejściem do skutecznego radzenia sobie ze złożonością transportu miejskiego. Jego głównym celem jest poprawa dostępności i jakości życia poprzez przejście na zrównoważoną mobilność. SUMP opowiada się za podejmowaniem decyzji w oparciu o fakty, kierując się długoterminową wizją zrównoważonej mobilności. Jako kluczowe elementy wymaga to dokładnej oceny obecnej sytuacji i przyszłych trendów, szeroko popieranej wspólnej wizji z celami strategicznymi oraz zintegrowanego zestawu środków regulacyjnych, promocyjnych, finansowych, technicznych i infrastrukturalnych służących realizacji celów, których realizacji powinien towarzyszyć systematyczny monitoring i ocena.

W przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia do planowania, SUMP kładzie szczególny nacisk na zaangażowanie obywateli i interesariuszy, koordynację polityki pomiędzy sektorami (szczególnie transportem, zagospodarowaniem terenu, środowiskiem, rozwojem gospodarczym, polityką społeczną, zdrowiem, bez-

pieczeństwem i energią) oraz szeroką współpracę na różnych szczeblach administracji i z podmiotami prywatnymi. Koncepcja podkreśla również potrzebę objęcia wszystkich aspektów mobilności (zarówno osób, jak i towarów), środków transportu i usług w sposób zintegrowany oraz planowania dla całego „funkcjonalnego obszaru miejskiego”, w przeciwieństwie do jednej gminy w jej granicach administracyjnych.

Jaka jest różnica między tradycyjnym planowaniem transportu a zrównoważonym planowaniem mobilności w miastach?

W ostatnich latach podejście do planowania transportu znacznie się zmieniło w środowisku akademickim i w praktyce planowania. Główne różnice pomiędzy tradycyjnym podejściem a Planowaniem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zostały podsumowane w niniejszym przeglądzie:

Rysunek 1: Różnice pomiędzy tradycyjnym planowaniem transportu a planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej

Tradycyjne planowanie transportu		Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
Koncentracja na ruchu drogowym	→	Koncentracja na ludziach
Cele podstawowe: Wydajność i prędkość przepływu ruchu drogowego	→	Cele podstawowe: Dostępność i jakość życia, w tym sprawiedliwość społeczną, jakość zdrowotną i środowiskową oraz rentowność ekonomiczną
Skupienie na jednym rodzaju transportu	→	Zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu i przejście na zrównoważoną mobilność
Infrastruktura jako główny temat	→	Połączenie infrastruktury, rynku, regulacji, informacji i promocji
Sektorowy dokument planistyczny	→	Dokument planistyczny zgodny z odpowiednimi obszarami polityki
Krótko- i średnioterminowy plan realizacji	→	Krótko- i średnioterminowy plan realizacji wbudowany w długoterminową wizję i strategię
Objęcie obszaru administracyjnego	→	Objęcie funkcjonalnego obszaru miejskiego opartego na przepływie podróży do pracy
Domena inżynierów ruchu	→	Interdyscyplinarne zespoły planowania
Planowanie przez ekspertów	→	Planowanie z udziałem interesariuszy i obywateli z zastosowaniem przejrzystego i partycypacyjnego podejścia
Ograniczona ocena wpływu	→	Systematyczna ocena wpływu w celu ułatwienia uczenia się i doskonalenia

Osiem zasad

Koncepcja zrównoważonego planowania mobilności w miastach, określona w Pakiecie na rzecz mobilności w miastach, opiera się na ośmiu powszechnie przyjętych zasadach przewodnich¹².



1

Plan zrównoważonej mobilności w „funkcjonalnym obszarze miejskim”.

Miasta są połączone z otoczeniem codziennymi przepływami ludzi i towarów, co oznacza, że zasięg geograficzny SUMP musi być oparty na tym „funkcjonalnym obszarze miejskim”. W zależności od kontekstu lokalnego, może to być miasto i otaczający je obszar podmiejski, cały region policentryczny lub inna konstelacja gmin. Planowanie na podstawie rzeczywistych przepływów ludzi i towarów jest ważnym kryterium, aby plan był adekwatny i kompleksowy, nawet jeśli granice gminne mogą kierować się inną logiką i utrudniać osiągnięcie tego celu.

Definicja funkcjonalnego obszaru miejskiego została uzgodniona przez OECD, urząd statystyczny Komisji Europejskiej (Eurostat) i jego Dyrekcję Generalną ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej. opiera się ona na „gęstości zaludnienia w celu identyfikacji rdzeni miejskich oraz na przepływie osób podróżujących do pracy w celu identyfikacji obszarów w głębi ładu, których rynek pracy jest w dużym stopniu zintegrowany z rdzeniami”¹³.

SUMP musi dążyć do osiągnięcia ogólnego celu, jakim jest poprawa dostępności i zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej mobilności dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego. Zrównoważony system transportu:

- Jest dostępny i spełnia podstawowe potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- Równoważy i odpowiada na zróżnicowane potrzeby w zakresie mobilności i usług transportowych mieszkańców, przedsiębiorstw i przemysłu;
- Prowadzi do zrównoważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu;
- Spełnia wymogi zrównoważonego rozwoju, równoważąc potrzebę opłacalności ekonomicznej, sprawiedliwości społecznej, zdrowia i jakości środowiska;
- Optymalizuje wydajność i efektywność kosztową;
- Efektywnie wykorzystuje przestrzeń miejską oraz istniejącą infrastrukturę zwiększając atrakcyjność środowiska miejskiego, jakość życia i zdrowie publiczne;

- Poprawa bezpieczeństwa i ochrony na drogach;
- Zmniejsza zanieczyszczenie powietrza i hałas, emisję gazów cieplarnianych i zużycie energii; oraz,
- Przyczynia się do poprawy ogólnych wyników transeuropejskiej sieci transportowej i europejskiego systemu transportowego jako całości.

Te podstawowe kryteria SUMP są dalej podzielone i uszeregowane według priorytetów podczas procesu planowania.



2

Współpraca ponad granicami instytucjonalnymi

Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi opierać się na wysokim poziomie współpracy, koordynacji i konsultacji na różnych szczeblach rządowych oraz między instytucjami (i ich wydziałami) w obszarze planowania.

Planowanie zrównoważonej mobilności w miastach powinno opierać się na tych założeniach:

- Współpracy w celu zapewnienia spójności i komplementarności SUMP z politykami i planami w sektorach związanych z transportem (np. zagospodarowanie terenu i planowanie przestrzenne, usługi socjalne, zdrowie, energia, edukacja, egzekwowanie prawa i policja).
- Ścisłą wymianę informacji z odpowiednimi władzami na innych szczeblach administracji (np. okręg, gmina, aglomeracja, region i państwo).
- Koordynacja z dostawcami usług transportowych z sektora publicznego i prywatnego.

¹² Niniejsza sekcja opiera się w znacznym stopniu na załączniku 1 do pakietu dotyczącego mobilności w miastach (COM(2013) 913).

¹³ OECD, Definicja funkcjonalnych obszarów miejskich (FUA) dla metropolitalnej bazy danych OECD, 2013, s. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.



image © City of Bremen



3 Zaangażuj obywateli i interesariuszy

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej skupia się na zaspokajaniu potrzeb w zakresie mobilności ludzi w funkcjonalnym obszarze miejskim, zarówno mieszkańców i gości, jak i instytucji i firm mających tam swoją siedzibę. opiera się on na przejrzystym i partycypacyjnym podejściu, aktywnie angażując obywateli i innych interesariuszy w trakcie opracowywania i wdrażania planu. Planowanie partycypacyjne jest warunkiem wstępnym przyjęcia przez ludzi odpowiedzialności za plan zrównoważonej mobilności miejskiej i promowane w nim polityki. Wczesne i aktywne zaangażowanie zwiększa prawdopodobieństwo akceptacji i poparcia społecznego, minimalizując tym samym ryzyko polityczne i ułatwiając jego realizację.



4 Oceń obecne i przyszłe wyniki

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej opiera się na dokładnej ocenie obecnej i przyszłej wydajności systemu transportowego w funkcjonalnym obszarze miejskim. Zapewnia on kompleksowy przegląd istniejącej sytuacji i ustanawia punkt odniesienia, w oparciu o który można mierzyć postępy. W tym celu w procesie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej określa się cele i ambitne, lecz realistyczne założenia, które są zgodne z ustaloną wizją, a następnie określa się wskaźniki wydajności dla każdego z nich. są one następnie wykorzystywane do oceny obecnych i przyszłych warunków. ta analiza stanu obejmuje również przegląd obecnych możliwości i zasobów oraz struktury instytucjonalnej w zakresie planowania i wdrażania.



5 Zdefiniuj długoterminową wizję i jasny plan realizacji

Plan zrównoważonej mobilności w mieście opiera się na długoterminowej wizji rozwoju transportu i mobilności dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego i obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu: publiczny i prywatny; pasażerski i towarowy; zmotoryzowany i niezmotoryzowany; oraz ruchomy i stacjonarny. obejmuje on również infrastrukturę i usługi. SUMP zawiera plan krótkoterminowej realizacji celów i zadań poprzez pakiety środków. zawiera harmonogram realizacji i budżet, jak również jasny podział obowiązków i zarys wymaganych zasobów.



6 Rozwijaj wszystkie rodzaje transportu w sposób zintegrowany

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej sprzyja zrównoważonemu i zintegrowanemu rozwojowi wszystkich istotnych rodzajów transportu, a jednocześnie nadaje priorytetowe znaczenie rozwiązaniom w zakresie zrównoważonej mobilności. W planie SUMP zaproponowano zintegrowany zestaw środków mających na celu poprawę jakości, bezpieczeństwa, dostępności i opłacalności całego systemu mobilności. Plan zrównoważonego rozwoju obejmuje działania w zakresie infrastruktury, działania techniczne, regulacyjne, promocyjne i finansowe. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej obejmuje wszystkie formy zbiorowej mobilności (tradycyjny transport publiczny, jak również nowe usługi oparte na współdzieleniu, w tym nowe modele biznesowe); aktywną mobilność (chodzenie pieszo i jazda na rowerze); intermodalność i mobilność „od drzwi do drzwi”; bezpieczeństwo drogowe; ruchome i stacjonarne pojazdy; dostarczanie towarów i usług; logistykę; zarządzanie mobilnością; oraz inteligentne systemy transportowe (ITS).



image © funky-data on iStock.com



7 Uzgodnienia dotyczące monitorowania i oceny

Wdrażanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej musi być ściśle monitorowane. Postępy w realizacji celów planu i osiągnięciu celów są regularnie oceniane na podstawie wybranych wskaźników wydajności. Konieczne jest podjęcie odpowiednich działań w celu zapewnienia terminowego dostępu do odpowiednich danych i statystyk. Bieżące monitorowanie i ocena wdrażania środków mogą sugerować zmiany celów oraz, w razie potrzeby, działania naprawcze w trakcie wdrażania. Sprawozdanie z monitorowania, które jest udostępniane i komunikowane obywatelom i interesariuszom, informuje o postępach w opracowywaniu i wdrażaniu planu zrównoważonej mobilności w miastach.



8 Zapewnienie jakości

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest kluczowym dokumentem dla rozwoju obszaru miejskiego. Posiadanie mechanizmów zapewniających ogólną jakość zawodową SUMP i potwierdzających jego zgodność z wymogami koncepcji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tj. niniejszego dokumentu) jest wysiłkiem wartym podjęcia. Zapewnienie jakości danych i zarządzanie ryzykiem podczas wdrażania wymagają szczególnej uwagi. Zadania te mogą być delegowane do zewnętrznych kontrolerów jakości lub innej instytucji rządowej (np. na poziomie regionalnym lub krajowym), natomiast może to być ułatwione przez zastosowanie takich narzędzi jak Narzędzie Samooceny SUMP.

1.2 Jakie są korzyści płynące ze zrównoważonego planowania obilności w miastach?

Co sprawia, że Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej jest użyteczne dla miasta? Jakie historie sukcesu pojawiły się w miastach, które przekształciły swoje plany zrównoważonej mobilności miejskiej w rzeczywistą politykę? Przeczytaj dalej, aby zapoznać się z niektórymi z możliwych korzyści wynikających z opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Wspólna praca na rzecz lepszego zdrowia

Zanieczyszczenie powietrza przyczynia się do ponad 400 000 przedwczesnych zgonów rocznie w UE¹⁴, co sprawia, że korzyści społeczne i gospodarcze wynikające z poprawy jakości powietrza są oczywiste, ponadto powszechnie uznaje się potrzebę ograniczenia emisji w celu rozwiązania kryzysu klimatycznego, a transport drogowy jest drugim największym źródłem emisji CO₂ w UE¹⁵. Mimo to wiele europejskich miast przekracza europejskie normy jakości powietrza.

W stolicy Hiszpanii, Madrycie, w ciągu zaledwie trzech miesięcy po ustanowieniu stref niskiej emisji w ramach SUMP w listopadzie 2018 r¹⁶, ograniczono zanieczyszczenie dwutlenkiem azotu o 15%. Dzięki najnowszemu SUMP w Tuluzie (PDU w języku francuskim), miasto dąży do zmniejszenia liczby osób narażonych na zwiększone stężenie emisji NO_x z 8.000-18.000 (2013) do mniej niż 300 w 2030 roku¹⁷. Ograniczenia te są najsukuteczniej osiągnięte dzięki skupowi wielu różnych departamentów rządowych i różnych szczebli władzy - co umożliwia wspólne planowanie.



image © debrarr on istock.com

14 Europejska Agencja Środowiska, 2018 r. Jakość powietrza w Europie - sprawozdanie za 2018 r., www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.

15 Europejska Agencja Środowiska, 2019 r. Emisje głównych zanieczyszczeń powietrza w Europie. Rys. 2: Emisje głównych zanieczyszczeń powietrza według grup sektorowych w EEA-33, www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-antropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4.

16 Sergio Fernandez Balaguer, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Madrycie, wywiad przeprowadzony przez autorów, marzec 04, 2019.

17 Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

Korzystanie z zalet w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa

Zdrowie publiczne i bezpieczeństwo drogowe również korzystają z promowania aktywnych środków transportu. Brytyjskie badanie wykazało, że ryzyko zachorowania na raka było o 45% niższe wśród osób, które regularnie jeździły do pracy na rowerze. Dzięki inwestycjom w infrastrukturę publiczną, Tartu, drugie co do wielkości miasto Estonii, zdołało podwoić udział transportu rowerowego z 4% do 8% w ciągu zaledwie pięciu lat¹⁸. Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej ma na celu zapewnienie spójności polityki, przy jednoczesnym dążeniu do połączenia transportu i zdrowia. Nawet jeśli istnieje wiele powodów, dla których miasta mają dobre, najbardziej udane miasta miejskie, to prawdopodobnie nie jest przypadkiem, że osiem z dziesięciu najzdrowszych miast w UE posiada Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej¹⁹.

W 2017 r. na drogach miejskich w UE zginęło 9 600 osób, co stanowi 38% wszystkich 25 047 zgonów na drogach. 70% osób zabitych na drogach miejskich to niechronieni użytkownicy dróg – 39% pieszych, 12% rowerzystów i 19% użytkowników motocykli²⁰. Działania na rzecz zrównoważonej mobilności mogą skutecznie przyczynić się do rozwiązania problemów bezpieczeństwa drogowego w miastach i pomóc w osiągnięciu celu UE, jakim jest zmniejszenie o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na drogach do 2030 r.²¹ Próbując zapewnić zmianę wzorców mobilności w miastach, bezpieczeństwo drogowe powinno być postrzegane jako kluczowe wyzwanie. Rzeczywiste i postrzegane bezpieczeństwo ma głęboki wpływ na wybór środków transportu, zwłaszcza w przypadku najbardziej zrównoważonych rodzajów transportu: chodzenie pieszo, jazda na rowerze i dostęp do transportu publicznego. należy uznać, że zrównoważone drogi są również bezpieczniejszymi drogami. zintegrowana polityka, na przykład ulepszenia infrastruktura rowerowa, szersze chodniki i egzekwowanie ograniczenia prędkości, zwiększają bezpieczeństwo drogowe miasta. Od czasu, gdy Warszawa zaczęła rozwijać swój SUMP w połowie lat 2000, liczba wypadków drogowych zmniejszyła się o 21%, a liczba ofiar śmiertelnych o 60%.²²

Łatwiejszy dojazd, przy mniejszej liczbie samochodów

Gdy infrastruktura dla podróży i transportu jest dobrze przemyślana, a szczególnie gdy wydziały ds. mobilności i planowania przestrzennego są dobrze skoordynowane – konkurencja pomiędzy różnymi formami transportu w przestrzeni publicznej jest mniejsza. SUMP-y pomagają stworzyć komplementarność, która odpowiada indywidualnym potrzebom ludzi w zakresie mobilności. Działania w mediolańskim SUMP w 2016 roku przyczyniły się do zmniejszenia liczby mieszkańców korzystających z samochodów już do 50%, znacznie poniżej średniej dla Włoch. Miasto jest na dobrej drodze do osiągnięcia swoich celów.²³ SUMP-y pomagają odwrócić negatywne trendy w mobilności. Dzięki promocji SUMP we Francji w latach 90-tych, prawie każde duże francuskie miasto doświadczyło odwrócenia trendu rosnącego wykorzystania samochodów.

Wzrosty aż o 22% w ciągu dwóch poprzednich dekad zostały zahamowane i zastąpione przez spadki do 8%.²⁴ W Szegedzie, trzecim co do wielkości mieście na Węgrzech, SUMP przyczynił się do zamrożenia szybkiego spadku wykorzystania transportu publicznego.²⁵

Zdobywanie poparcia społecznego

Rezultaty te zostały i mogą być osiągnięte tylko dzięki aktywnemu zaangażowaniu lokalnych mieszkańców, co jest niezbędne dla zrównoważonego planowania mobilności w miastach. Poprzez swój SUMP – który uwzględniał wkład 755 mieszkańców – Mediolan wprowadził strefę niskiej emisji, ograniczającą użytkowanie samochodów w około 70% miasta. Intensywna debata publiczna z udziałem interesariuszy i obywateli pomogła zminimalizować sprzeciw.²⁶

W podobnym procesie w Budapeszcie zebrano ponad 1000 publicznych komentarzy, z których większość mówiła, że ludzie chcą działań bardziej przyjaznych dla środowiska; to publiczne poparcie przyczyniło się również do stworzenia politycznego poparcia.²⁷ Oprócz pomocy w przekonywaniu ludzi, Budapeszt odkrył, że ta współpraca w planowaniu SUMP, zarówno wewnętrzna, jak i z opinią publiczną, może dostarczyć istotnych spostrzeżeń i świeżych pomysłów.²⁸

18 Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna i lähiümbruse liikuvusuuring, www.tartu.ee/sites/default/files/research_import2018_12/Tartu_LU_aruanne.pdf.

19 Spotathome, 2019. Najzdrowsze miasta świata. Które miasta są najlepsze dla zdrowego życia?, www.spotathome.com/healthiest-cities-world.

20 ETSC PIN Report (2019) Bezpieczniejsze drogi, bezpieczniejsze miasta: jak poprawić bezpieczeństwo na drogach miejskich w UE.

21 Komisja Europejska (2019 r.) Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021-2030 Kolejne kroki w kierunku „Vision Zero”.

22 Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/reportt-zdm-web-1_1528982930.pdf.

23 Dr Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, wywiad przeprowadzony przez autorów, 08 marca, 2019.

24 CERTU, 2013. 30 lat planów zrównoważonej mobilności miejskiej (PDU) we Francji, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11_1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

25 Sándor Nagy, zastępca burmistrza Szegeda, wywiad przeprowadzony przez autorów, 11 marca 2019 r.

26 Dr Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, wywiad przeprowadzony przez autorów, 08 marca 2019 r.

27 Plan Mobilności w Budapeszcie na lata 2014-2030, t. 1 Cele i działania, s. 12-15.

28 Máté Lénárt, BKKK Centre for Budapest Transport, wywiad przeprowadzony przez autorów, 05 kwietnia 2019 r.

Obywatele są gotowi, aby ich lokalni liderzy dokonali zmian w Nantes we Francji, 50% badanych podczas podróży autobusem wybrało transport publiczny, mimo że mieli samochód w domu.²⁹ Dzięki konsultacjom i współpracy ze społeczeństwem w zakresie działań na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach, Sztokholm zwiększył w ciągu pięciu lat poparcie społeczne dla opłat za zatory komunikacyjne z 33% do 67%.³⁰ Zaangażowanie obywateli i interesariuszy jest dla decydentów narzędziem pozwalającym im przekonać obywateli i innych interesariuszy do podjęcia ambitnych działań, zrozumieć, co może być dopuszczalne, oraz zmniejszyć ryzyko polityczne związane z brakiem akceptacji.

Miejsce do życia, podwójne zwycięstwo dla ludzi i przedsiębiorstw

Zrównoważone środki transportu mogą być również często wygodniejsze niż prywatne podróże samochodem. Sieć wspólnej mobilności utworzona w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Mediolanie obejmuje samochody elektryczne, hulajnogi i rowery, i pokazała swoją atrakcyjność, przyciągając prawie pół miliona subskrybentów.³¹

Uczynienie ulic bezpiecznymi dla wszystkich, niezależnie od sposobu podróżowania, zwiększa dostępność miasta i przyczynia się do wyższej jakości życia. Nawet jeśli w grę wchodzi wiele czynników, nie jest przypadkiem, że siedem z dziesięciu najlepszych miast w UE, w których żyje się dobrze, to miasta posiadające plany zrównoważonej mobilności w miastach.³² Zmniejszający się poziom korzystania z samochodów czyni ulice bardziej atrakcyjnymi, zmieniając je z dróg przelotowych na miejsca życia w miastach i spójności społecznej.

Wzmacnianie poczucia miejsca poprzez różne sposoby mobilności poprawia wizerunek miasta, pomaga lokalnym sklepom i zachęca do turystyki, lokalnej rewitalizacji i międzynarodowych inwestycji. W Kopenhadze zamknięcie dla ruchu kołowego jednej ulicy doprowadziło do 30% wzrostu sprzedaży w ciągu jednego roku.³³ Podobnie, po tymczasowym zamknięciu głównej arterii komunikacyjnej w Madrycie dla samochodów w okresie świąt Bożego Narodzenia w 2018 r., nastąpił 9,5% wzrost wydatków na handel detaliczny w porównaniu z 2017 r.³⁴ Podczas gdy takie działania mogą tymczasowo zmniejszyć obroty i wzbudzić sprzeciw w krótkim okresie, około roku wystarczy zazwyczaj, aby zyski stały się widoczne.

Gdy pracownicy mają więcej możliwości mobilności, przedsiębiorstwa korzystają również ze zwiększonej puli kandydatów i mniej czasu traci się na ruch. Osoby wysoko wykwalifikowane są bardziej skłonne do poszukiwania zatrudnienia w atrakcyjnych miastach, a grupy szczególnie narażone – w tym osoby o ograniczonej mobilności lub znajdujące się w niekorzystnej sytuacji ekonomicznej – są bardziej skłonne do znalezienia pracy po usunięciu barier w podróży. Oznacza to, że lepsza mobilność prowadzi do większej sprawiedliwości społecznej poprzez podno-

szenie standardów dla wszystkich, a nie przynosi korzyści jednej grupie kosztem drugiej. Analiza kosztów i korzyści przeprowadzona przez rumuński oddział Arad przy podejmowaniu decyzji o działaniach w zakresie SUMP wykazała, że na każdy zainwestowany 1 milion € przypadnie 2,2 mln €. ³⁵ Sztokholm obliczył swoją roczną nadwyżkę społeczno-gospodarczą wynikającą z działań na rzecz mobilności na 60 mln €. ³⁶



image © olaser on istock.com

29 CERTU , 2013. 30 lat planów zrównoważonej mobilności miejskiej (PDU) we Francji, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche-30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

30 Centrum Studiów nad Transportem, 2017. Szwedzkie opłaty za zatory komunikacyjne: Ten Years On, s. 21, www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.

31 Dr Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, wywiad przeprowadzony przez autorów, 08 marca, 2019.

32 Jednostka Wywiadu Ekonomicznego, 2018. Wskaźnik zdolności do życia na świecie (Global Liveability Index), 2018 r. www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018.

33 Mattias Kärrholm, 2012. Detalizacja przestrzeni: Architektura, handel detaliczny i terytorializacja przestrzeni publicznej, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, s. 44.

34 Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

35 Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, s. 288-289.

36 Eliasson, J., 2014. Opłaty za zatory komunikacyjne w Sztokholmie: przegląd. Centrum Studiów nad Transportem w Sztokholmie, s. 34, www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.



image © BKK Centre for Budapest Transport

Budapeszt powołał się na opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jako na klucz do bardziej zharmonizowanego myślenia wśród różnych interesariuszy, od wydziałów miejskich i podmiotów państwowych po przedsiębiorstwa transportowe.³⁹ Taka koordynacja zapewnia wzajemne wsparcie i kontynuację działań, których wymagają te działania. Przepisy ruchu drogowego są bezużyteczne, jeśli nie są egzekwowane przez policję. Poruszanie się pieszo jest skuteczne tylko wtedy, gdy jest wbudowane w szerszą strategię mobilności miejskiej. Antwerpia dąży do opracowania wspólnego planu zrównoważonej mobilności regionalnej z 33 otaczającymi ją gminami i administracją flamandzką.⁴⁰

Gotowi, do SUMPu, SUMP!

Dzięki wyraźnym powiązaniom pomiędzy priorytetami politycznymi, na przykład mobilnością i zatrudnieniem, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zapewnia, że wkład mobilności w realizację celów politycznych wysokiego szczebla jest szerzej postrzegany. Konsultacje i zaangażowanie interesariuszy w ramach rządu i poza nim, w tym społeczeństwa obywatelskiego i sektora prywatnego, zwiększają wsparcie dla zadań na rzecz mobilności. Zwiększa to prawdopodobieństwo sukcesu i politycznego zaangażowania. Planowanie zrównoważonej mobilności w miastach jest narzędziem umożliwiającym skuteczne zarządzanie zmianami i inspirującym nowe sposoby myślenia.

Siła w jedności

Im bardziej zróżnicowane i zintegrowane są opcje zrównoważonej mobilności, tym większa jest wydajność i odporność całego systemu transportowego. Od czasu wdrożenia ostatniego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w 2017 roku, w belgijskiej Gandawie odnotowano 25% wzrost ruchu rowerowego w centrum miasta i 35% poza nim.³⁷ Od czasu wdrożenia planu SUMP, który został zaktualizowany w 2015 roku, Antwerpia odnotowała 25% spadek liczby przejazdów samochodem (o około 14.000 mniej) w przeciętnym dniu tygodnia.³⁸

Długoterminowy i zintegrowany charakter Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest najskuteczniejszym sposobem na osiągnięcie wielu potencjalnych korzyści. Ponieważ wiąże się on z długoterminowym zaangażowaniem i szeroko uzgodnionymi celami, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej pomaga w zarządzaniu niepewnością i w określeniu jasnych mierników pracy, krok po kroku prowadzących do osiągnięcia celów. Ponieważ SUMP wymaga współpracy pomiędzy wydziałami i szczeblami zarządzania, pomaga stworzyć wspólną wizję i służy jako sposób na zbliżenie instytucji, które nie są (jeszcze) przyzwyczajone do współpracy. Stanowi to ogromny impuls dla skuteczności tworzenia polityki.

37 Transport i Mobilność Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

38 Marjolein Salens, miasto Antwerpia, wywiad z autorami, 13 marca 2019 r.

39 Máté Lénárt, Centrum Komunikacyjne BKK w Budapeszcie, wywiad przeprowadzony przez autorów, 05 kwietnia 2019 r.

40 Marjolein Salens, miasto Antwerpia, wywiad z autorami, 13 marca 2019 r.

1.3 Jakie są główne elementy zrównoważonego planowania mobilności w miastach?

Niniejszy rozdział zawiera przegląd elementów i procesu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej. Przedstawia on dwanaście etapów „cyklu SUMP” ze szczególnym uwzględnieniem roli decydentów, natomiast szczegóły dotyczące planistów można znaleźć w rozdziale 2.

Przegląd

Od czasu opublikowania koncepcji SUMP w 2013 roku, proces opracowywania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej został zastosowany w wielu obszarach miejskich w całej Europie (i na świecie). „Cykl SUMP” reprezentuje go za pomocą wizualnej metafory tarczy zegara (patrz rys. 2). Jest to oczywiście wyidealizowane i uproszczone przedstawienie złożonego procesu planowania. W niektórych przypadkach kroki mogą być wykonywane niemal równoległe (lub nawet powtarzane), kolejność zadań może być od czasu do czasu dostosowywana do konkretnych potrzeb lub działania może być częściowo pominięte, ponieważ jego wyniki są dostępne w innym działaniu planistycznym.

Ta potrzeba elastyczności jest w pełni zrozumiała, a planistów zachęca się do dokonywania rozsądnych dostosowań, jeśli wymaga tego ich szczególna sytuacja - pod warunkiem, że przestrzegane są ogólne zasady zrównoważonego planowania mobilności w miastach. W rozdziale 1.4 omówiono te punkty w szerszym zakresie. Na rysunku 2 przedstawiono cztery fazy Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, z których każda rozpoczyna się i kończy kamieniem milowym, a każda z nich jest podzielona na trzy etapy (w sumie dwanaście etapów cyklu planowania). Rysunek ten przedstawia przegląd dla decydentów, natomiast Rysunek 9 zawiera bardziej szczegółowy opis dla planistów.

Rysunek 2: 12 etapów zrównoważonego planowania mobilności w miastach (wydanie drugie) – przegląd decydentów



✓ Ten symbol oznacza punkty zaangażowania politycznego w procesie SUMP.

Faza 1: Przygotowanie i analiza

Pierwszym kamieniem milowym i punktem wyjścia dla procesu SUMP jest podjęcie przez decydentów jednoznacznej decyzji o przygotowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W pierwszej fazie przygotowuje się podstawy procesu planowania, odpowiadając na poniższe pytania:

Jakie są nasze zasoby?

Analiza wszystkich dostępnych (ludzkich, instytucjonalnych, finansowych) zasobów do planowania i stworzenie odpowiednich struktur pracy i uczestnictwa, które pozwolą na rozpoczęcie procesu. Na tym etapie decydenci muszą upewnić się, że kluczowe instytucje i decydenci polityczni wspierają rozwój SUMP i przyczyniają się do utworzenia podstawowego zespołu planistycznego.

Jaki jest nasz kontekst planowania?

Określenie czynników, które będą miały wpływ na proces planowania, takich jak istniejące plany lub wymogi prawne. Analiza przepływu ruchu drogowego w celu określenia zakresu geograficznego planu - i zapewnienia, że sąsiednie władze i interesariusze są „na pokładzie”. Uzgodnienie harmonogramu planowania i w razie potrzeby pozyskanie wsparcia zewnętrznego. Działania w ramach tego i poprzedniego etapu są ściśle powiązane i często prowadzone równoległe. Kluczowym zadaniem dla decydentów w tym momencie jest zapewnienie, aby „funkcjonalny obszar miejski” służył jako obszar planowania SUMP. Jest to często decyzja złożona instytucjonalnie i politycznie.

Jakie są nasze główne problemy i możliwości?

Analiza sytuacji w zakresie mobilności z perspektywy wszystkich rodzajów transportu i odpowiednich aspektów zrównoważonego rozwoju poprzez wykorzystanie odpowiedniego zestawu aktualnych źródeł danych. Kamieniem milowym kończącym pierwszy etap jest zakończona analiza głównych problemów i możliwości związanych z mobilnością w całym funkcjonalnym obszarze miejskim.

Faza 2: Rozwój strategii

Celem drugiego etapu jest określenie strategicznego kierunku Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej we współpracy z obywatelami i interesariuszami. Kluczowe pytania w tej fazie są następujące:

Jakie są nasze opcje na przyszłość?

Analiza prawdopodobnych zmian czynników zewnętrznych istotnych dla mobilności w mieście (np. demografia, technologie informacyjne, klimat) oraz opracowanie scenariuszy, które zbadają alternatywne kierunki strategiczne. Scenariusze starają się uchwycić zakres niepewności związany z „spojrzeniem w przyszłość”, aby mieć lepsze podstawy faktyczne do podejmowania strategicznych decyzji.

Jakiego rodzaju miasto chcemy?

Wykorzystanie ćwiczeń wizualizacyjnych z interesariuszami i mieszkańcami w celu wypracowania wspólnego zrozumienia pożądanej przyszłości, w oparciu o wyniki analizy mobilności i wpływu scenariuszy. Wspólna wizja i cele są fundamentem każdego SUMP. Wizja to jakościowy opis pożądanej przyszłości mobilności dla miasta, który jest następnie określany przez konkretne cele, które wskazują na rodzaj zmian, do których się dąży. Należy upewnić się, że cele odnoszą się do ważnych problemów i obejmują wszystkie środki transportu w funkcjonalnym obszarze miejskim. Decydenci muszą się aktywnie zaangażować na tym etapie, ponieważ jest to punkt, w którym podejmowane są decyzje o kierunku strategicznym na kolejne lata.

Jak ustalimy sukces?

Należy zdefiniować zestaw strategicznych wskaźników i celów, które pozwolą na monitorowanie postępów we wszystkich celach bez konieczności gromadzenia nierealistycznych ilości nowych danych. Decydenci powinni zapewnić, aby cele były ambitne, wykonalne, wzajemnie spójne, szeroko wspierane przez interesariuszy i dostosowane do innych obszarów polityki.

Pod koniec drugiego etapu osiągnięto kamień milowy w postaci szeroko wspieranej wizji, celów i zadań. Jeśli to możliwe, decydenci powinni przyjąć te strategiczne priorytety, aby zapewnić stabilne ramy dla fazy działań.

Faza 3: Planowanie działań

Wraz z trzecim etapem, proces planowania przechodzi z poziomu strategicznego do operacyjnego. Etap ten koncentruje się na działaniach mających na celu osiągnięcie uzgodnionych celów i zadań. Tutaj finalizowany jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jego wdrożenie przygotowywane jest poprzez udzielenie odpowiedzi na następujące kluczowe pytania:

Co dokładnie zrobimy?

Stworzenie długiej listy działań i ocena ich skuteczności i wykonalności, aby wybrać te, które najlepiej przyczyniają się do osiągnięcia celów i zadań. Należy zebrać działania w zintegrowane pakiety, przedyskutować je z obywatelami i interesariuszami oraz ocenić je szczegółowo, aby potwierdzić swój wybór. Należy zaplanować monitorowanie i ocenę każdego z działań.

Co trzeba będzie zrobić i kto co zrobi?

Należy podzielić pakiety działań na możliwe do zrealizowania zadania (lub „akcje”) i szczegółowo je opisać, łącznie z ich szacunkowymi kosztami, współzależnościami i ryzykiem. Określić wewnętrzne i zewnętrzne instrumenty finansowania oraz źródła finansowania dla wszystkich zadań. Na tej podstawie uzgodnić jasny zakres odpowiedzialności, priorytety w zakresie realizacji i harmonogramy dla każdego zadania. Na tym etapie niezbędne jest informowanie o działaniach interesariuszy politycznych i społeczeństwa. Na przykład konkretne projekty budowlane mogą być kontrowersyjne, nawet jeśli związane z nimi cele i działania są popierane przez większość. Na tym etapie decydenci są zobowiązani do pozyskania politycznego i publicznego poparcia dla działań i zadań SUMP, w idealnej sytuacji osiągając formalne porozumienie w sprawie odpowiedzialności i harmonogramu pomiędzy decydentami i kluczowymi interesariuszami.

Czy jesteśmy gotowi?

Wielu autorów mogło wnieść swój wkład do różnych części Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Teraz nadszedł czas, aby sfinalizować ten dokument i sprawdzić jego jakość. W obu przypadkach, przed przyjęciem SUMP, należy uzgodnić budżet dla każdego priorytetowego zadania oraz długoterminowe ustalenia dotyczące podziału kosztów i przychodów pomiędzy wszystkie zaangażowane organizacje.

Najważniejszym etapem procesu planowania jest zakończenie fazy planowania działań: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest przyjmowany przez decydentów właściwego organu politycznego.

Faza 4: Wdrażanie i monitorowanie

Faza czwarta koncentruje się na wdrożeniu działań i związanych z nimi zadań określonych w SUMP, którym towarzyszy systematyczne monitorowanie, ocena i komunikacja. Tutaj zadania te są realizowane w praktyce poprzez udzielenie odpowiedzi na następujące kluczowe pytania:

Jak możemy sobie dobrze poradzić?

Odpowiedzialne działy i organizacje powinny zaplanować szczegóły techniczne swoich zadań, podjąć się ich wdrożenia i w razie potrzeby zamówić towary i usługi. Ponieważ często angażuje to dużą liczbę stron, ogólna koordynacja procesu wdrażania wymaga szczególnej uwagi.

Jak nam idzie?

Systematyczny monitoring pozwoli jasno stwierdzić, czy wszystko przebiega zgodnie z planem, umożliwiając w razie potrzeby podjęcie zadań naprawczych. Innowacyjne programy mobilności mogą stanowić duże zakłócenie (jak również wielką korzyść) dla osób podróżujących na co dzień. Zrozumienie opinii publicznej, oparte na aktywnym dialogu dwukierunkowym, ma kluczowe znaczenie dla powodzenia procesu wdrażania.

Czego się dowiedzieliśmy?

Ostatni etap cyklu SUMP polega na analizie sukcesów i porażek oraz informowaniu o tych wynikach interesariuszy i społeczeństwa. Ten proces przeglądu patrzy również w przyszłość i rozważa nowe wyzwania i rozwiązania. W idealnej sytuacji, decydenci będą aktywnie interesować się zrozumieniem tego, co się sprawdziło (a co nie), tak aby te wnioski zostały uwzględnione w następnej aktualizacji SUMP.

Kamień milowy „Ocena realizacji działań” kończy cykl SUMP.

Podsumowanie

- Decyzja polityczna inicjuje proces SUMP i zapewnia ogólne wskazówki i przywództwo;
- Rzetelna analiza informuje o tworzeniu scenariuszy i wspiera proces podejmowania decyzji;
- Wspólna wizja, cele i zadania wyznaczają kierunek strategiczny;
- Zdefiniowane są zintegrowane pakiety działań, które mogą zapewnić realizację celów i zadań;
- Pakiety działań są podzielone na zadania (zadania możliwe do wykonania), które są dalej wdrażane, w tym w zakresie odpowiedzialności i finansowania;
- W oparciu o wszystkie wcześniejsze decyzje przyjmuje się SUMP, który łączy w sobie długoterminową wizję i jasny plan realizacji;
- Ogólna koordynacja działań i regularny monitoring zapewniają skuteczną i adaptacyjną realizację;
- Systematyczna ocena realizacji stanowi podstawę dla następnego cyklu planowania.

Bardziej techniczny opis cyklu planowania oraz 32 konkretne działania, które należy przeprowadzić w ramach 12 kroków, przedstawiono na Rysunku 9 i opisano szczegółowo w części 2.

1.4 Jak działa w praktyce planowanie zrównoważonej mobilności w miastach?

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej nie jest pojęciem teoretycznym. Zostało ono opracowane z wykorzystaniem podejścia oddolnego, opartego na doświadczeniach wielu praktyków planowania i innych ekspertów. Zasady, jak również kroki i działania rekomendowane w tej drugiej edycji Wytycznych SUMP oparte są na doświadczeniach wielu miast w Europie i poza nią. Dlatego też ma ona wyjść poza bycie jedynie materiałem inspirującym. Jest jednak również oczywiste, że konkretne krajowe ramy planowania i finansowania, różne konteksty miejskie, konstelacje władzy politycznej i wpływy interesariuszy będą wymagały szeregu twórczych kompromisów, które z pewnością doprowadzą do dostosowania koncepcji do lokalnych wymogów. Podejmowanie decyzji politycznych wymaga również pragmatyzmu i zdolności do pracy z tym, co się posiada. Niemniej jednak, mądrzy decydenci polityczni myślą poza jednym cyklem wyborczym i większością polityczną na dzień dzisiejszy.

Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej pomaga również stworzyć lepsze podstawy do zarządzania przyszłymi potrzebami. Ze strategicznej perspektywy politycznej, SUMP jest narzędziem zrównoważonego i innowacyjnego zarządzania zmianą. Oznacza to, że cykl planowania SUMP (przedstawiony w rozdziale 1.3) powinien być raczej postrzegany jako spirala: gdy jeden cykl planowania zostanie zakończony, wkrótce powinien rozpocząć się kolejny, tworząc ciągły proces poprawy.

Niniejszy rozdział analizuje, jak zrównoważone planowanie mobilności w mieście wpisuje się w operacyjne realia planowania; jak odnosi się do szerszego kontekstu tworzenia polityki miejskiej; jak zintegrować je z innymi działaniami planistycznymi w mieście; jak dostosować koncepcję SUMP do specyficznego kontekstu obszaru miejskiego; oraz jak sprostać wyzwaniu planowania w czasach niepewności i zmian.



image © Rupprecht Consult

Operacyjna strona planowania

Cykl dwunastu kroków może sugerować, że kroki te powinny być wykonywane jeden po drugim, a jasna struktura zadań i list kontrolnych może sugerować przestrzeganie wytycznych słowo po słowie, ale tak nie jest. Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej nie jest księgą przepisów, ale metodą. Wszyscy wiedzą, jak różne są miasta i jak złożone mogą być procesy decyzyjne w obszarze miejskim. Wyzwaniem związanym z wdrożeniem SUMP jest dostosowanie SUMP do danego kontekstu lokalnego, przy jednoczesnym zachowaniu ambicji i unikaniu niewłaściwych kompromisów.

Cykl SUMP (wprowadzony w Rozdziale 1.1 i opisany bardziej szczegółowo w Rozdziale 2) ma służyć jako narzędzie komunikacji, opisujące w zrozumiałej formie, z czym wiąże się planowanie mobilności miejskiej. W praktyce planowania trudno jest określić, które kroki i działania są na pierwszym miejscu, ponieważ niektóre działania muszą być prowadzone równolegle. Na przykład, tworzenie struktur roboczych (patrz krok 1) i określanie ram planowania (patrz krok 2) znacznie się pokrywają pod względem czasu i zaangażowanych osób. Czasami zadanie, które wydawało

się kompletne, musi zostać ponownie przeanalizowane, ponieważ niektóre wyniki nie są w pełni zadowalające. Wizualne przedstawienie cyklu SUMP przedstawiające względny czas poświęcony na poszczególne kroki oraz potencjalne pętle zwrotne i strzałki powrotu można znaleźć na Rysunku 17.

Wymagania dotyczące planowania

Planowanie jest ważnym aspektem w wielu dziedzinach polityki i na wszystkich szczeblach władzy. Lokalni planiści muszą być świadomi wymagań, które mają wpływ na SUMP (np. planowanie przestrzenne, edukacja, zatrudnienie) oraz rozumieć, gdzie znajdują się obowiązki, aby instytucje te mogły zostać włączone do SUMP. Na poziomie europejskim, większość zaleceń dotyczących planowania jest dobrowolna. Należą do nich Plan działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP), który jest zgodny z celami klimatycznymi i energetycznymi Porozumienia Burmistrzów.⁴¹ Na szczeblu krajowym planowanie inwestycji infrastrukturalnych jest powszechne, natomiast kompleksowe planowanie w zakresie ochrony środowiska i zagospodarowania przestrzennego często leży w gestii regionów.

Rysunek 3: Struktura relacji pomiędzy SUMP a innymi planami (zaadaptowana na podstawie Ahrens i in., FGSV 2015, Zalecenia dotyczące Planowania Magistrali Mobilności, s.8).



⁴¹ Zob. przewodnik „Jak opracować plan działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu” wydany przez Wspólne Centrum Badawcze; www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/.

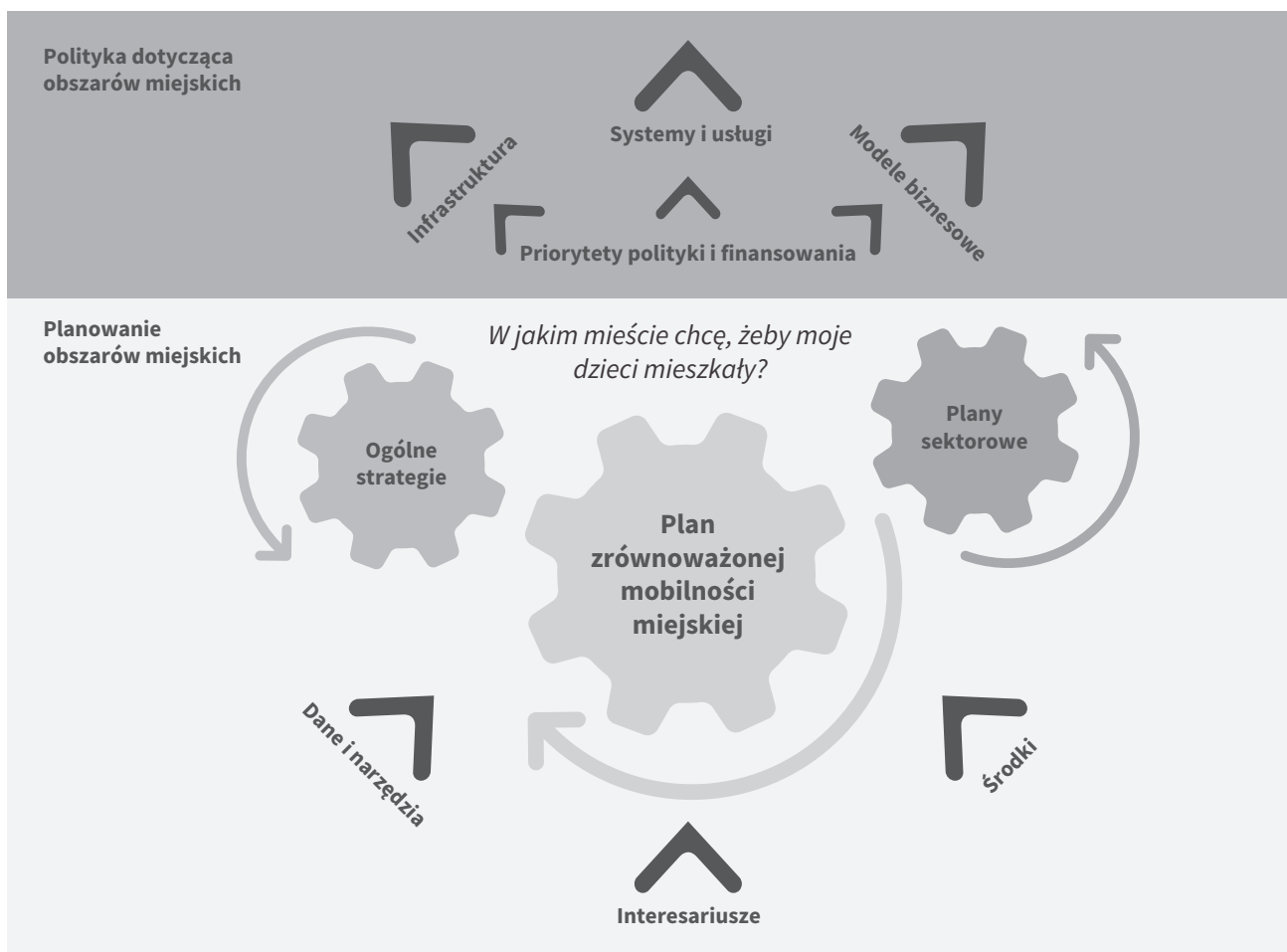
SUMP jako proces integracyjny

Bez względu na to, jaki jest konkretny zakres planowania danego samorządu lokalnego, procesy planowania często wykorzystują te same dane i narzędzia, wymagają udziału tych samych interesariuszy, a czasem nawet są prowadzone przez te same osoby, które czerpią z tych samych zasobów finansowych. Procesy te mają jednak zazwyczaj inny harmonogram, wymagania dotyczące planowania i raportowania oraz inny zasięg geograficzny lub odpowiedzialność władzy. Niemniej jednak, planowanie jest zawsze procesem dokonywania wyborów pomiędzy różnymi opcjami dotyczącymi przyszłości. Podstawowe pytania, takie jak: „W jakim mieście chcę, aby moje dzieci mieszkały?”, często znajdują się w centrum planowania miejskiego, niezależnie od konkretnej dziedziny.

SUMP może być postrzegany jako jedno z kół w większej maszynie planistycznej (patrz rys. 4).

Często trudno jest określić, które z kół napędza, a które jest napędzane przez pozostałe, ponieważ zależy to głównie od przyjętego horyzontu czasowego. Ogólna strategia rozwoju miasta może wyznaczyć ogólne cele w zakresie mobilności, co stanowi ważny wkład w SUMP, który z kolei napędza rozwój szczegółowej strategii sektorowej. W praktyce czas może być zupełnie inny, ale konieczna jest koordynacja polityki w celu zapewnienia spójności i koordynacji czasu, zakresu przestrzennego i wdrażania powiązanych procesów i polityk planowania. Poza oszczędzaniem zasobów poprzez synergię i unikanie nieefektywności – a nawet konfliktów – pomiędzy poszczególnymi politykami, koordynacja taka ogranicza również zakłócenia powodowane przez budowę infrastruktury i nieskoordynowane wprowadzanie nowych systemów. Co ważne, zmniejsza ona również znużenie interesariuszy.

Rysunek 4: SUMP jako proces integracyjny



Dostosowywanie wytycznych SUMP do lokalnego kontekstu

Metoda SUMP musi być dostosowana do kontekstu i specyficznych wymagań każdego obszaru miejskiego, w którym jest stosowana, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokich ambicji. Osiem zasad SUMP odróżnia Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej od bardziej konwencjonalnego planu transportu. Jednakże „adaptacja” nie oznacza pominięcia żadnej z tych zasad, lecz raczej dostosowanie intensywności do możliwości małego miasta opracowującego swój pierwszy SUMP, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokich ambicji długoterminowych.

Adaptacja do lokalnych potrzeb może przybierać różne formy. Potrzeba adaptacji może na przykład powstać, gdy obszar miejski pełni bardzo specyficzną funkcję, np. jako krajowy terminal portowy, który tworzy ogromny ruch tranzytowy. Albo miasto może znajdować się na wyspie o sezonowych wzorcach transportu. W takich szczególnych sytuacjach ważne jest oczywiście skoncentrowanie się na opracowaniu zestawu celów i założeń, które mają na celu rozwiązanie konkretnych problemów związanych

z mobilnością, przy jednoczesnym przestrzeganiu metodologii SUMP, aby uniknąć opracowania konwencjonalnego planu ruchu (patrz również Rysunek 5).

Podczas gdy Wytyczne SUMP pozostawiają miejsce na elastyczność i dostosowanie do lokalnego kontekstu, muszą być spełnione minimalne wymagania:

- Kluczowe etapy muszą być realizowane w sposób rzeczowy i partycypacyjny. Te kamienie milowe to: zwięzła analiza problemów i możliwości funkcjonalnego obszaru miejskiego; wizja, cele i zadania uzgodnione z interesariuszami; oraz opis zadań wraz z ich oceną i finansowaniem.
- Proces wdrażania musi być ściśle monitorowany i dostosowany do potrzeb, a obywatele i interesariusze muszą być aktywnie informowani o postępach.

Rysunek 5: Identyfikacja potrzeb adaptacyjnych w procesie planowania (przykłady)





Planowanie w czasach szybkich zmian

Żyjemy w czasach gwałtownych zmian, w których stoimy w obliczu ogromnych globalnych wyzwań, takich jak klimat, gospodarka i bezpieczeństwo, wymieniając tylko kilka z nich i ich skutki. Ponadto zwyczajnie, wartości i oczekiwania ludzi stale ewoluują, a wraz z postępem technologicznym pojawiają się nowe opcje. Istnieje jednak duża niepewność co do tego, czy obywatele będą korzystał z tych nowych technologii zgodnie z oczekiwaniami, jak będą się rozwijać kultury mobilności oraz jak będą się rozwijać finanse miejskie w świetle wyzwań makroekonomicznych i demograficznych.

Grupa ekspertów CIVITAS określiła listę takich czynników, które z czasem będą miały największy wpływ na mobilność w miastach i dlatego należy je uznać za zmieniające zasady mobilności w miastach.⁴² Choć ich wpływ może być różny w różnych obszarach, mogą one zasadniczo „zmienić zasady w mobilności w miastach”. Jest oczywiste, że dokument strategiczny, taki jak Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, musi uwzględniać takie (i inne) długoterminowe zmiany:

- Elektryfikacja: elektryfikacja wszystkich środków transpor-

tu, innowacyjne wykorzystanie infrastruktury elektrycznej i jej powiązanie z kwestiami związanymi z energią (np. lokalną produkcją regeneracyjną).

- Automatykacja i połączone, inteligentne systemy transportowe (C-ITS): zastosowanie technologii w nowych usługach związanych z mobilnością i jej wpływ na formę i funkcję miasta.
- Gospodarka danymi: dane jako siła napędowa nowych przedsiębiorstw i polityk, platformy integracyjne dostarczające nowe produkty z istniejących i nowych ofert w zakresie mobilności oraz bardziej podstawowe aspekty, takie jak algorytmy coraz częściej określające przepisy i regulacje.
- Nowe koncepcje biznesowe w zakresie transportu towarów i pasażerów: platformy integracyjne oferujące nowe produkty w zakresie mobilności w oparciu o istniejące i nowe usługi w zakresie mobilności (np. mobilność jako usługa i platformy wymiany towarowej).
- Mobilność wspólna: wszystkie (nietechniczne) aspekty mobilności wspólnej, np. podwożenie, wspólne korzystanie z samochodu (zwłaszcza systemy freefloating) i wspólne korzystanie z rowerów.
- Aktywna mobilność: zarówno rozwój ruchu pieszego i rowerowego, jak i nowych koncepcji mikro-mobilności.
- Zmiana sposobu myślenia i wzorców zachowań: nowe wzorce mobilności wśród młodych ludzi, rosnące oczekiwania co do usługi dostawy tego samego dnia, zapotrzebowanie na łatwe w użyciu usługi mobilności (uproszczenie) oraz zdecentralizowana produkcja (np. drukowanie 3D).
- Zintegrowane zarządzanie przestrzenią: nowe i zintegrowane podejścia do wykorzystania i zarządzania przestrzenią miejską, np. placemaking, regulacja dostępu do pojazdów miejskich, zarządzanie krawężnikami oraz miejska mobilność lotnicza (np. drony bezzałogowe).

Koncepcja SUMP proponuje analizę scenariuszy i budowanie wizji, w oparciu o szczegółową analizę sytuacji w zakresie mobilności, jako istotne kroki w rozwoju SUMP (patrz kroki 3, 4 i 5).

⁴² Zob. nadchodzący dokument CIVITAS SATELLITE na temat zmiany zasad.

1.5 W jaki sposób szczebel krajowy i regionalny może wspierać zrównoważone planowanie mobilności w miastach?

Mobilność miejska jest ściśle powiązana z innymi politykami, takimi jak polityka w zakresie środowiska, bezpieczeństwa drogowego, zdrowia, planowania przestrzennego i energii. Polityki takie są często opracowywane na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym. Wiele europejskich miast potrzebuje zatem wsparcia ze strony władz wyższego szczebla, szczególnie w zakresie zarządzania, prawodawstwa, finansowania, monitorowania i oceny, wytycznych i metodologii, edukacji i wymiany wiedzy. W większości państw członkowskich UE władze krajowe udzielają takiego wsparcia, podczas gdy w niektórych krajach regiony mają większe kompetencje, a szczebel krajowy odgrywa bardziej ograniczoną rolę.

Korzyści dla szczebla krajowego i regionalnego

Podczas gdy planowanie mobilności w mieście należy w większości do kompetencji lokalnych, miasta nie są w stanie same osiągnąć ambitnych celów w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Jednocześnie władze szczebla krajowego i regionalnego również mogą wiele zyskać na skutecznym planowaniu zrównoważonej mobilności w miastach, ponieważ ulepszenia na szczeblu lokalnym również przyczyniają się do osiągnięcia celów regionalnych i krajowych. Poniżej przedstawiono kilka inicjatyw zachęcających podmioty krajowe i regionalne do wspierania rozwoju Zrównoważonego Transportu Miejskiego.

Większa spójność pomiędzy różnymi politykami sektorowymi i poziomami zarządzania:

Mobilność miejska jest ściśle powiązana z politykami sektorowymi na innych poziomach zarządzania, ale polityki takie są często opracowywane przez wiele różnych podmiotów politycznych i instytucjonalnych zarówno na poziomie lokalnym, jak i regionalnym, krajowym, a nawet europejskim. O ile nie są one skoordynowane, takie polityki są opracowywane w różnych dokumentach planistycznych, odzwierciedlających różnice w zarządzaniu i ramach prawnych, procesach opracowywania i konkretnych celach. Należy zająć się nieodłącznym ryzykiem niespójności i redundancji pomiędzy podejściami do planowania i jego wynikami. Najważniejsze przykłady dotyczą regulacji w zakresie użytkowania gruntów i opodatkowania gruntów, możliwości dostępu osób znajdujących się w niekorzystnej sytuacji do podstawowych usług oraz rozwoju infrastruktury.

Usunięcie barier w opracowywaniu i wdrażaniu SUMP:

Niektóre przeszkody mają charakter czysto lokalny i muszą zostać pokonane przez władze lokalne, podczas gdy inne często wynikają z nieskutecznych ram krajowych, które prowadzą do powstania następujących barier:⁴³

- Brak współpracy pomiędzy szczeblem miejskim, regionalnym i krajowym;
- Ograniczona koordynacja na poziomie krajowym pomiędzy ministerstwami, co prowadzi do niespójności pomiędzy politykami poszczególnych resortów;
- Niski poziom świadomości, woli politycznej i zaangażowania ze strony decydentów;
- Brak stałego i skoordynowanego finansowania na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym;
- Słaba kultura monitorowania i oceny przy ograniczonej kontroli jakości lub jej braku; oraz
- Niewystarczające profesjonalne wsparcie (w tym wytyczne), szkolenia i specjaliści, którzy są w stanie przekazać wymagane kompetencje.

Optymalizacja i koordynacja europejskich, krajowych i lokalnych przepływów środków finansowych:

Dźwignia finansowa jest zasadniczym elementem przekładania wizji politycznych na konkretne działania. Różne instytucje europejskie i krajowe zapewniają środki finansowe na rzecz mobilności w miastach. Stworzenie skoordynowanych krajowych lub regionalnych ram finansowania, opartych na wspólnym rozumieniu aspektów prawnych i technicznych, mogłoby wspierać zrównoważoną mobilność w miastach. Co najważniejsze, wszelkie ramy finansowania systemów infrastruktury musiałyby promować unikanie transportu i wspierać zrównoważone środki transportu.

⁴³ Bardziej szczegółowy opis barier i potrzeb znajduje się w „Sprawozdaniu na temat statusu SUMP-Up (2018)”.

Promocja innowacji i nowych rynków:

Stworzenie krajowej lub regionalnej strategii na rzecz mobilności może obejmować ustanowienie jasno określonych priorytetów dla rozwiązań w zakresie mobilności, w tym innowacyjnych technologii. Na przykład dyrektywa w sprawie ekologicznych pojazdów⁴⁴ wymaga, aby organy publiczne zamawiały pewien minimalny udział ekologicznych pojazdów, ułatwiając w ten sposób wprowadzanie na rynek pojazdów o niskiej lub zerowej emisji zanieczyszczeń. Te jasno określone priorytety stanowią dla sektora prywatnego i władz lokalnych jasny i stabilny sygnał, który może ułatwić długoterminowe inwestycje.

Opracowanie ram krajowych lub regionalnych: sytuacja korzystna dla wszystkich!

Miasta mają potencjał, aby być głównymi katalizatorami zmian we wdrażaniu ostatnich porozumień międzynarodowych, takich jak porozumienie paryskie i nowa agenda miejska. Na konferencji stron UNFCCC w Paryżu w 2015 r. (COP 21) uznano kluczową rolę, jaką miasta muszą odegrać w skutecznym działaniu na rzecz klimatu. Na przykład kluczową strategią mającą na celu odsunięcie ludzi od korzystania z samochodów prywatnych jest opodatkowanie: krajowe departamenty rządowe mogą wprowadzić podatki od zakupu i podatki drogowe, natomiast działania lokalne mogą ułatwić prowadzenie stylu życia niezależnego od samochodu.

Jednak zasoby i kompetencje miast są dla nich zbyt ograniczone, aby mogły same dokonać przejścia na zrównoważoną mobilność. Krajowe lub regionalne wsparcie dla SUMP może spowodować zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem poprzez stworzenie ram politycznych, finansowych i technicznych, które zwiększą świadomość interesariuszy - od szczebla lokalnego do krajowego oraz w ramach sektora publicznego i prywatnego. W ten sposób polityka krajowa lub regionalna, która wspiera SUMP, stanowi bezpośredni wkład w działania podejmowane na poziomie krajowym (NDC).

Dotyczy to również europejskich wymogów w zakresie jakości powietrza. Prawodawstwo europejskie określa limity emisji i normy jakości powietrza w celu ochrony zdrowia ludzkiego. W 2016 r. sześć państw członkowskich przekroczyło limity emisji wynoszące co najmniej jeden z nich. Ogólnie rzecz biorąc, tylko cztery kraje UE spełniły wszystkie normy jakości powietrza, podczas gdy dziesięć państw przekroczyło limity wszystkich norm jakości powietrza. Mobilność miejska jest jednym z zasadniczych obszarów działania w celu ograniczenia emisji i poprawy jakości powietrza. Krajowe lub regionalne ramy wsparcia SUMP umożliwiłyby lepsze ukierunkowanie i funkcjonowanie lokalnych planów, przyczyniając się do zdolności miast do spełniania wymogów w zakresie jakości powietrza.

Krótko mówiąc, władze krajowe i regionalne nie osiągną swoich celów związanych z klimatem, nie spełnią europejskich wymogów w zakresie jakości powietrza ani nie dotrzymają swoich międzynarodowych zobowiązań bez udziału miast. A miasta potrzebują wsparcia ze strony władz regionalnych i krajowych w osiągnięciu bardziej zrównoważonej mobilności. Sytuacja korzystna dla wszystkich!



image: UNclimatechange on flickr.com

44 https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en.

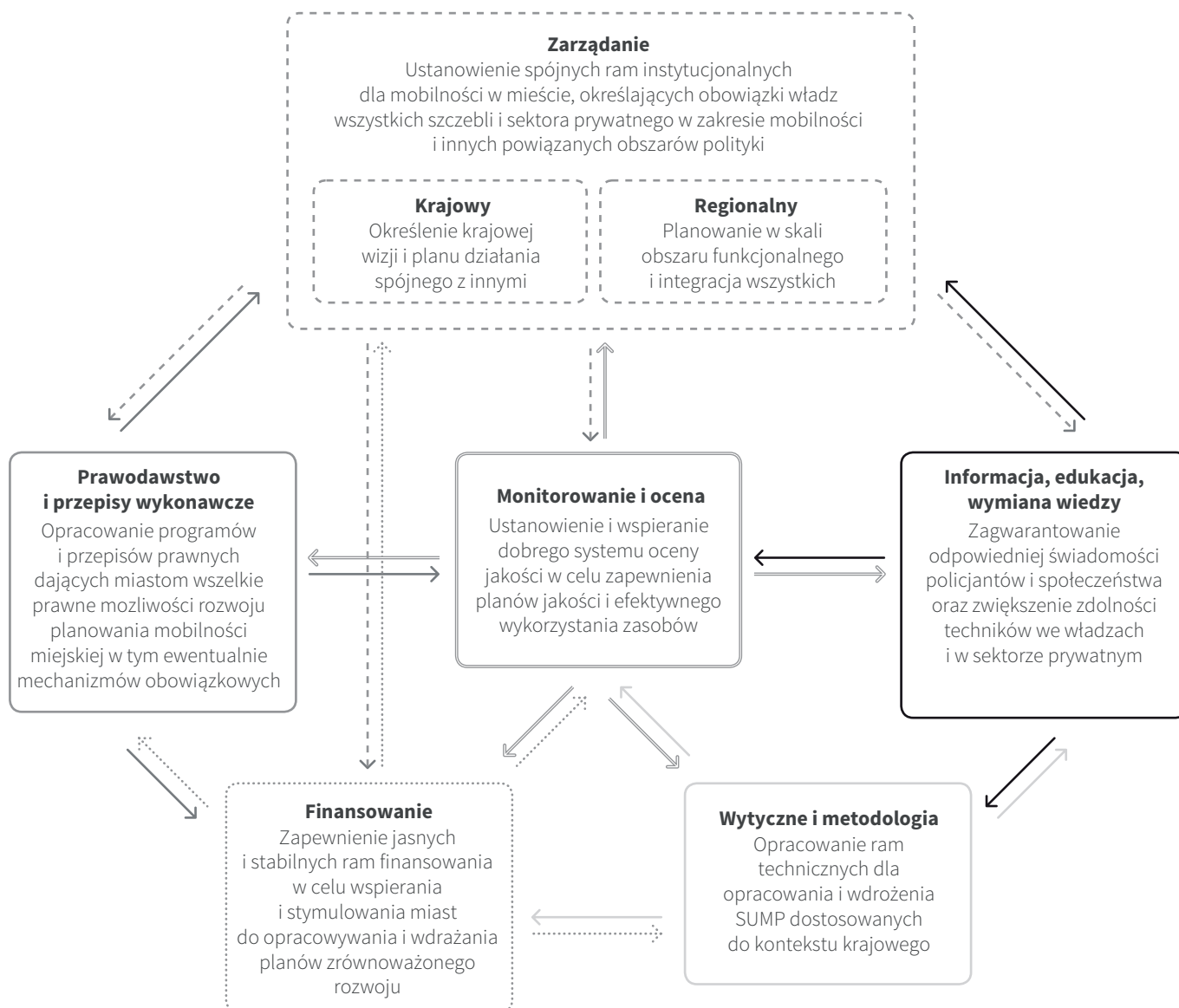
Działania i instrumenty sprzyjające przyjmowaniu SUMP

Podmioty krajowe mogą wspierać rozwój SUMP poprzez szeroki zakres zadań na tym poziomie. Rysunek 6 przedstawia podstawowe działania krajowe związane z zarządzaniem, ustawodawstwem i regulacjami, finansowaniem, monitorowaniem i oceną, wytycznymi i metodologią, edukacją i wymianą wiedzy.

Istnieje wysoki poziom interakcji pomiędzy tymi działaniami. Na przykład, opracowanie krajowego grantu wspierającego opracowanie wysokiej jakości SUMP [Finansowanie] oznacza zdefiniowanie, czym jest SUMP i ewentualnie jak go opracować [Prawodawstwo i przepisy, Wytyczne i metodologia].

Proces finansowania musi być skoordynowany z innymi krajowymi interesariuszami [Zarządzanie] i monitorowany przez cały czas jego trwania [Monitorowanie i ocena]. Korzyści z niego płynące muszą być przekazywane w kluczowych momentach (np. uruchomienie dotacji), a w trakcie całego procesu należy zbierać informacje zwrotne od interesariuszy [Zarządzanie, informacje, wymiana wiedzy]. Dlatego też zdecydowanie zachęca się krajowych decydentów do opracowania kompleksowego programu krajowego. Poprawia to spójność, tworzy synergię i zwiększa widoczność dla wszystkich interesariuszy, zwłaszcza dla władz lokalnych, które opracowują SUMP.

Rysunek 6: Działania na szczeblu krajowym mające na celu wspieranie wdrażania SUMP i ich głównych relacji



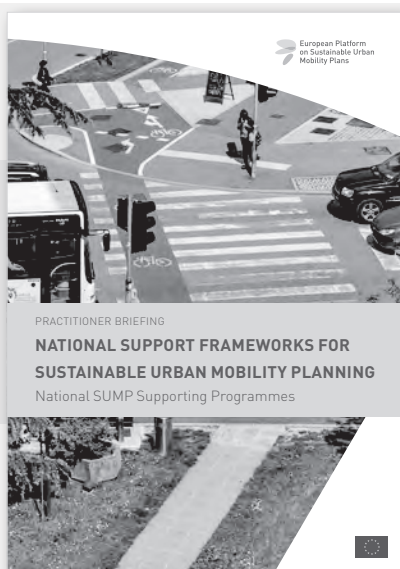
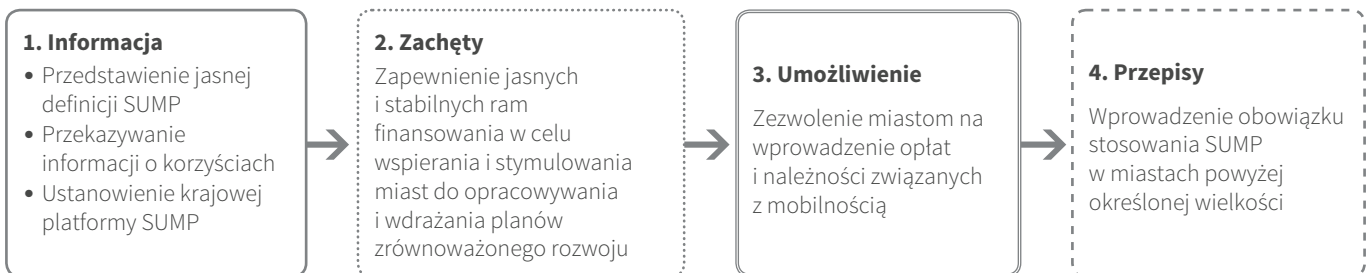
Rządy mogą wspierać przyjęcie koncepcji SUMP poprzez cztery poziomy interwencji, z których wszystkie opierają się na sobie nawzajem:

- 1. Informacja:** Rząd krajowy dostarcza szczegółowych informacji na temat koncepcji SUMP (i jej korzyści) w kontekście krajowym. Krajowa platforma może ułatwić wymianę informacji na temat koncepcji SUMP pomiędzy miastami, dostarczyć przykładów dobrych praktyk i poinformować o (krajowych) możliwościach finansowania.
- 2. Zachęty:** Posiadanie SUMP jest warunkiem wstępnym otrzymania przez miasta krajowych środków finansowych na projekty mobilności miejskiej. Podejście to jest stosowane w niektórych programach operacyjnych europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych.
- 3. Umożliwienie miastom i regionom:** Rząd krajowy przyznaje miastom uprawnienia do wprowadzania opłat i systemów opłat lub wprowadza w odpowiednich przepisach klauzule eksperymentalne, aby umożliwić im testowanie nowych podejść do zrównoważonej mobilności.
- 4. Przepisy:** SUMP jest obowiązkowy z mocy prawa dla wszystkich miast lub dla niektórych miast w oparciu o określone kryteria, np. dotyczące ludności lub kategorii władz lokalnych.



image © inakiantonana on istock.com

Rysunek 7: Cztery poziomy interwencji



Krajowe Programy Wsparcia SUMP to programy wprowadzone na szczeblu krajowym lub regionalnym w celu zachęcania, wspierania, wymagania i/lub dostarczania zachęt do wdrażania SUMP. Szczegółowe wskazówki można znaleźć w Przewodniku na temat **Krajowych Ram Wsparcia Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej**.

Jak podkreślono w niedawnej analizie krajowych ram zrównoważonego planowania mobilności w miastach w Europie, istnieje realna potrzeba skutecznych i spójnych krajowych i/lub regionalnych programów SUMP w celu wspierania lokalnego rozwoju i wdrażania SUMP. Bardziej szczegółowe potrzeby zostały zidentyfikowane dla różnych profili krajowych.⁴⁵

Rysunek 8: Potrzeby skutecznych i spójnych krajowych lub regionalnych programów SUMP na rzecz rozwoju i wdrażania lokalnych programów SUMP

Kraje i regiony nieposiadające krajowego programu SUMP lub rozpoczynające jego opracowywanie		Kraje i regiony z istniejącym krajowym programem SUMP	
Potrzeby	Główne obszary	Potrzeby	Główne obszary
Osiągnięcie zaangażowania i chęci na poziomie krajowym (ministerstwa) w zakresie centralnego zarządzania SUMP oraz stworzenie wspólnej wizji planowania mobilności.	Zarządzanie	Ciągłe doskonalenie krajowych programów SUMP i ich elementów	Zarządzanie Prawodawstwo i przepisy
Wsparcie instytucjonalne, legislacyjne i finansowe dla SUMP i działań w zakresie SUMP	Zarządzanie Prawodawstwo i przepisy Finansowanie	Zapewnienie lub restrukturyzacja ciągłego finansowania krajowego na rzecz rozwoju i wdrażania SUMP	Finansowanie
Przyjęcie krajowych wytycznych SUMP	Wytyczne i metodologia	Rozszerzenie zakresu SUMP na obszary funkcjonalne z SUMP międzygminnym lub regionalnym	Wytyczne i metodologia Zarządzanie Prawodawstwo i przepisy
Wprowadzenie działań w zakresie monitorowania i oceny oraz stymulowanie regularnego gromadzenia danych dotyczących mobilności	Monitorowanie i ocena	Usprawnienie działań w zakresie monitorowania i oceny oraz silniejsze wsparcie decydentów i wsparcie polityczne dla jego realizacji	Monitorowanie i ocena
Budowanie potencjału (szkolenia, warsztaty dla pracowników gminnych i profesjonalistów) w celu wspierania rozwoju SUMP, doradztwo eksperckie, kontrola jakości i szkolenia krajowych organów nadzorczych	Informacja, edukacja, wymiana wiedzy	Współpraca z uniwersytetami w celu włączenia SUMP do odpowiednich programów nauczania	Informacja, edukacja, wymiana wiedzy
Podnoszenie świadomości na temat pozytywnych skutków SUMP i mobilności miejskiej w ogóle na poziomie krajowym, dla lokalnych polityków, interesariuszy i społeczeństwa	Informacja, edukacja, wymiana wiedzy	Ciągła komunikacja i kampanie promocyjne prezentujące pozytywne skutki wdrażania SUMP, ze szczególnym uwzględnieniem decydentów i ogółu społeczeństwa.	Informacja, edukacja, wymiana wiedzy

⁴⁵ Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. Status SUMP-ów w krajach członkowskich UE, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

Sekcja 2: Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności w miastach

Niniejsze wytyczne skierowane są do osób zajmujących się transportem miejskim i mobilnością, jak również do innych interesariuszy, którzy są zaangażowani w opracowywanie i wdrażanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wytyczne opisują proces przygotowywania i wdrażania SUMP. Proces ten składa się z 4 etapów z 12 głównymi krokami, które są następnie podzielone na 32 działania. Wszystkie cztery fazy cyklu rozpoczynają się i kończą kamieniem milowym. Kamienie milowe są powiązane z decyzją lub wynikiem potrzebnym do realizacji kolejnej fazy, a każdy z nich oznacza zakończenie poprzedniej fazy. Każdy etap, wraz z powiązаныmi działaniami, został szczegółowo przedstawiony w niniejszych wytycznych, wraz z informacjami na jego temat:

- Uzasadnienie działania, kwestie, którymi należy się zająć, oraz pytania, na które należy odpowiedzieć;
- Konkretny cele działania, które ma być wykonane;
- Główne zadania, które należy wykonać w ramach działania;
- Działania wykraczające poza wymogi zasadnicze, dla miast i regionów, które mają ambicje (i zasoby) wykraczać poza podstawowe zadania;
- Wymagania dotyczące harmonogramu i koordynacji z innymi działaniami; jak również
- Lista kontrolna kroków, które należy podjąć.

Należy podkreślić, że kolejność działań jest logiczna, a nie sekwencyjna.⁴⁶ W praktyce, działania mogą przebiegać częściowo równoległe lub zawierać pętle zwrotne. W części poświęconej harmonogramowi i koordynacji każdego działania podkreślono kluczowe aspekty w tym zakresie. Na następnej stronie znajduje się graficzny przegląd cyklu planowania, po którym następuje szczegółowy opis wszystkich kroków i działań mających na celu opracowanie i wdrożenie SUMP. Wytyczne zawierają przykłady dobrych praktyk, definicje z glosariusza, narzędzia i odniesienia do wspierania użytkowników w opracowywaniu i wdrażaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

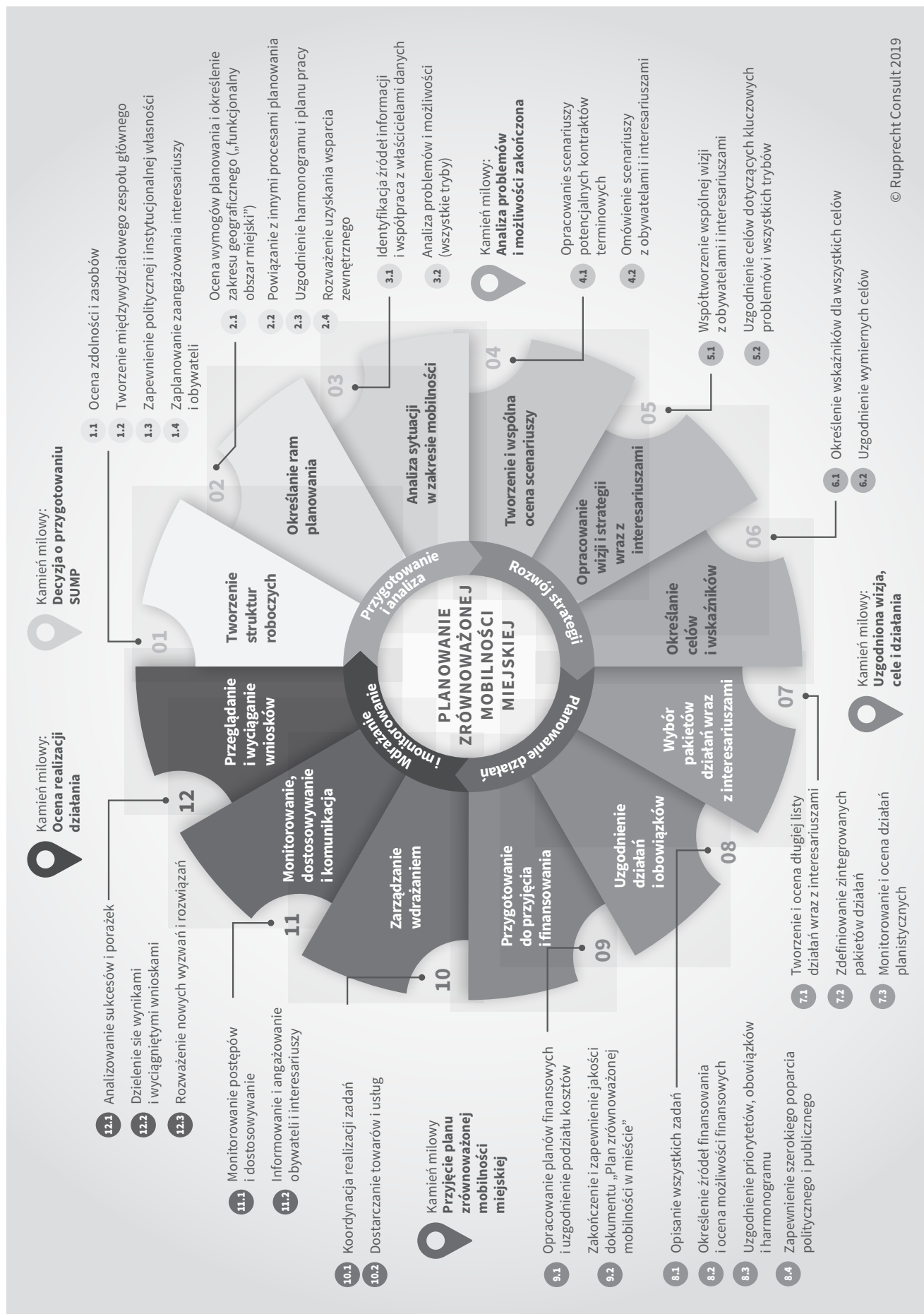
Przykłady dobrych praktyk są zaczerpnięte z planów zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w całej Europie. Niektóre z nich niekoniecznie spełniają wszystkie wymagania, ale są przydatne do zilustrowania działań, które są częścią procesu opracowywania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Celem jest przedstawienie portfolio przykładów z różnych regionów europejskich, aby pokazać, że dobre podejście do planowania jest możliwe w różnych kontekstach. Wiele z tych przykładów ilustruje również przyszłościowe działania w zakresie planowania.

Dodatkowe przykłady można znaleźć na stronie www.eitis.org.

Cykl SUMP

Cykl SUMP składa się z czterech faz z dwunastoma głównymi krokami, które są następnie podzielone na 32 działania. Wszystkie cztery fazy cyklu rozpoczynają się i kończą kamieniem milowym. Kamienie milowe są powiązane z decyzją lub wynikiem potrzebnym do następnej fazy i oznaczają zakończenie fazy poprzedniej. Wszystkie kroki i działania powinny być podejmowane w ramach regularnego cyklu planowania w sensie procesu ciągłego doskonalenia.

⁴⁶ Ten aspekt został szczegółowo opisany w Rozdziale 1.4 Planowanie zrównoważonej mobilności w miastach w praktyce.



Etap 1: Przygotowanie i analiza



Kamień milowy:
Decyzja o przygotowaniu SUMP

Punkt startowy: Decyzja o przygotowaniu SUMP

Punktem wyjścia dla opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej powinna być decyzja o poprawie obecnej sytuacji w zakresie mobilności oraz silne przekonanie, że konieczna jest zmiana w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju. Od samego początku powinno być jasne, że transport miejski lub mobilność nie są celem samym w sobie, lecz powinny przyczynić się do osiągnięcia wyższych celów, takich jak poprawa jakości życia i dobrobytu. Decyzja o przygotowaniu SUMP zawsze oznacza zaangażowanie w realizację jego ogólnych celów:

- poprawa dostępności dla wszystkich, niezależnie od dochodów i statusu społecznego;
- poprawa jakości życia i atrakcyjności środowiska miejskiego;
- poprawa bezpieczeństwa drogowego i zdrowia publicznego;
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- opłacalność ekonomiczna, sprawiedliwość społeczna i jakość środowiska.

W zależności od kontekstu krajowego i lokalnego, zobowiązanie prawne ze szczebla krajowego, oficjalna decyzja lokalnego organu politycznego (np. rady miejskiej) lub zaangażowanie lokalnej administracji może być siłą napędową dla opracowania SUMP, w każdym razie, aby plan był naprawdę zrównoważony i skuteczny, potrzebne jest prawdziwe zaangażowanie. Jeżeli na szczeblu lokalnym nie ma politycznego orędownika, przekonywanie innych polityków do tego, aby stali się zwolennikami SUMP może być ciężką pracą. Wymaga to przekonujących argumentów przedstawionych przez kogoś, kto jest szanowany przez decydentów. Sam projekt lub działanie może być również bodźcem do rozpoczęcia procesu SUMP. W przypadku decyzji dotyczącej dużego projektu infrastrukturalnego (np. nowa linia tramwajowa) lub dużej innowacji miejskiej (np. strefa niskiej emisji), działanie to musi być osadzone w szerszych ramach planowania.

SUMP może oferować zintegrowane podejście do dużego projektu, z działaniami uzupełniającymi, długoterminowymi celami i podejściem partycypacyjnym. Szczególnie w przypadku dużych i innowacyjnych projektów o dużym wpływie, SUMP oferuje kompleksowe strategie uczestnictwa, które są niezbędne do uzyskania poparcia społecznego dla tych działań. Duży projekt infrastrukturalny może dostarczyć inicjatywy do rozpoczęcia kompleksowego planowania mobilności dla funkcjonalnego obszaru miejskiego, wspieranego przez szerszą strategię planowania.

Przydatnym podejściem jest pokazanie wyzwań i problemów, przed którymi stanie miasto, jeśli nic się nie zmieni, podkreślenie korzyści płynących z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz podkreślenie faktu, że wyborcy nagrodzą dobre wyniki. W celu zakomunikowania pilnej potrzeby, skuteczne może być przeprowadzenie symulacji negatywnych konsekwencji dotychczasowego rozwoju (np. w zakresie przyszłych zatorów komunikacyjnych i wynikających z nich strat gospodarczych lub w zakresie wskaźników, takich jak liczba ofiar śmiertelnych na drogach lub liczba lat życia utraconych w wyniku zanieczyszczenia powietrza) i przedstawienie ich politykom za pomocą map i liczb. Obecne szybkie zmiany napędzane przez technologie cyfrowe podkreślają pilną potrzebę opracowania spójnego podejścia strategicznego dla przyszłej zrównoważonej mobilności. Przekazując informacje o korzyściach, często pomocne jest powiązanie z aktualnymi, priorytetowymi kwestiami w mieście - takimi jak jakość powietrza, ruch drogowy, bezpieczeństwo drogowe, przystępność cenowa mieszkań lub wzrost gospodarczy - poprzez wyjaśnienie, w jaki sposób SUMP pomaga w ich rozwiązaniu. Przekonujące może być również wskazanie innych miast, które z powodzeniem wdrożyły Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (patrz Rozdział 1.2).

Zaangażowanie polityczne może być szczególnie trudne do osiągnięcia, ponieważ pełne korzyści płynące z SUMP stają się widoczne dopiero po upływie czasu dłuższego niż cykl wyborczy. Pomocne może być zwrócenie uwagi na opcję włączenia do SUMP działań na mniejszą skalę o dużej widoczności, które mogą wygenerować poparcie społeczne w krótkiej perspektywie czasowej i spowodować podjęcie pierwszej decyzji o opracowaniu SUMP. Na przykład, tymczasowa transformacja przestrzeni publicznej przy użyciu „lekkich i tanich” rozwiązań może pomóc ludziom w wizualizacji pożądaných pozytywnych zmian (np. zamknięcie ulicy w okresie letnim, tymczasowa ścieżka rowerowa oddzielona sadzonkami kwiatów, parkingi zamiast miejsc parkingowych; zob. także placemaking box w działaniu 7.2).



Pierwszym kamieniem milowym i punktem wyjścia dla fazy początkowej jest podjęcie przez decydentów jednoznacznej decyzji o przygotowaniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Podstawą procesu planowania jest udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

Jakie są nasze zasoby?

Analiza wszystkich dostępnych zasobów (ludzkich, instytucjonalnych, finansowych) w celu zaplanowania i stworzenia odpowiednich struktur pracy i uczestnictwa, aby rozpocząć. Zapewnienie, że kluczowe instytucje i interesariusze wspierają rozwój SUMP.

Jaki jest nasz kontekst planowania?

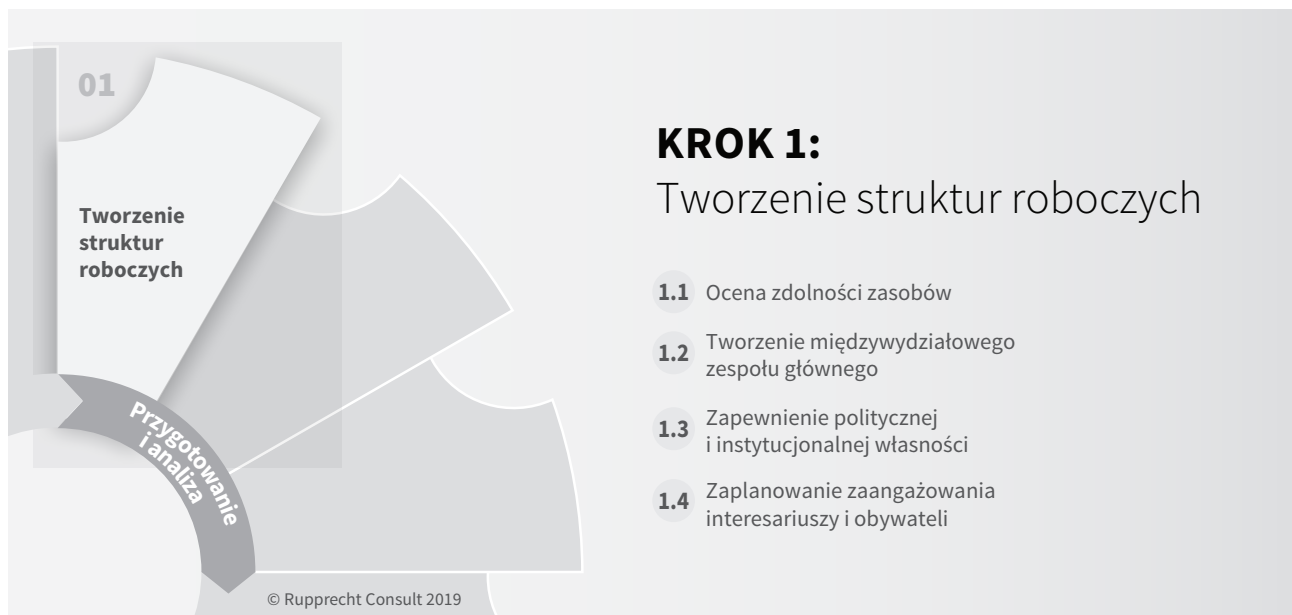
Zidentyfikowanie czynników, które będą miały wpływ na proces planowania, takich jak istniejące plany lub wymogi prawne. Analiza przepływu ruchu drogowego w celu określenia zakresu geograficznego planu - i zapewnienie, że sąsiadujące władze i interesariusze są „na pokładzie”. Uzgodnienie harmonogramu planowania i w razie potrzeby pozyskanie wsparcia zewnętrznego.

Działania w ramach tego i poprzedniego etapu są ściśle powiązane i często prowadzone równolegle. Na przykład zakres geograficzny należy określić na wczesnym etapie, tak aby został on uwzględniony przy tworzeniu struktur roboczych.

Jakie są nasze główne problemy i możliwości?

Należy przeanalizować sytuację w zakresie mobilności z perspektywy wszystkich rodzajów transportu i odpowiednich aspektów zrównoważonego rozwoju, korzystając z odpowiedniego zestawu aktualnych źródeł danych.

Kamieniem milowym kończącym pierwszy etap jest zakończona analiza głównych problemów i możliwości związanych z mobilnością w całym funkcjonalnym obszarze miejskim.



Na początku procesu planowania zrównoważonej mobilności w miastach konieczna jest analiza dostępnych możliwości i zasobów w celu stworzenia efektywnych struktur pracy. Aby osiągnąć prawdziwie zintegrowany proces planowania, główny zespół odpowiedzialny za rozwój SUMP powinien być dobrze powiązany ze wszystkimi istotnymi obszarami administracji. Dedykowane działania powinny być prowadzone od samego początku w celu zapewnienia politycznej własności, a zaangażowanie interesariuszy i obywateli powinno być planowane na wczesnym etapie. Celem pierwszego kroku jest osiągnięcie zarówno efektywnych struktur pracy, jak i szerokiego poparcia dla tego procesu.

Działania w ramach tego i następnego etapu są ściśle powiązane, a czasami prowadzone równolegle. Na przykład zakres geograficzny należy określić na wczesnym etapie, tak aby był on brany pod uwagę przy tworzeniu struktur pracy i uczestnictwa.

Działanie 1.1: Ocena zdolności i zasobów

Uzasadnienie

Samoocena praktyk planowania, zdolności i zasobów na początku jest konieczna, aby dostosować proces do lokalnego kontekstu. Pomaga to zidentyfikować mocne i słabe strony, a także bariery i bodźce, które mogą mieć wpływ na opracowanie udanego planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Ocena obecnych praktyk w zakresie planowania określi, na ile są one zgodne z zasadami przedstawionymi w niniejszych wytycznych. Ściśle związana z tym jest kwestia dostępnych możliwości i zasobów do opracowania i wdrożenia planu. Obejmuje to zarówno zasoby ludzkie (tj. dostępny personel i umiejętności), jak i zasoby finansowe. Bez wystarczających zasobów trudno będzie zrealizować udany plan.

Cele

- Uzyskanie uczciwego i jasnego obrazu mocnych i słabych stron oraz możliwości obecnych praktyk planowania w odniesieniu do rozwoju SUMP w kontekście lokalnym (np. ramy polityczne, instytucjonalne i prawne).
- Zapewnienie, że niezbędne (szerokie) umiejętności w zakresie zarządzania i kierowania procesem Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej są dostępne w Twoim samorządzie lokalnym i wśród interesariuszy.
- Dokonanie oceny potwierdzonych i potencjalnych zasobów finansowych przeznaczonych na prowadzenie procesu planowania i wdrażanie środków.

Zadania

Praktyki w zakresie planowania

- Analiza bieżących działań związanych z planowaniem transportu. Zaleca się skorzystanie z internetowej Samooceny SUMP (patrz sekcja Narzędzia), aby sprawdzić, w jakim stopniu procesy uwzględniają już zasady Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (czy procesy są rozpatrywane w pełni, w ograniczonym stopniu, czy też w ogóle?). W ten sposób można zidentyfikować luki, które powinny zostać uwzględnione w nowym procesie opracowywania SUMP.
- Identyfikacja i analiza bodźców i barier w procesie opracowywania planów w Twojej aglomeracji miejskiej, np:
 - Kierowcy, którzy mogą wspierać rozwój i wdrażanie SUMP (np. orędownicy polityczni, wyrażenie potrzeby lepszej koordynacji działań miejskich, synergia z innym procesem planowania, który dopiero się rozpoczyna).
 - Bariery instytucjonalne, akceptacyjne, prawne, regulacyjne i finansowe, które wpływają na cały proces planowania. (Na przykład, czy przedsiębiorstwo autobusowe jest prywatne czy kontrolowane przez inny szczebel władzy? Czy dochody z mobilności mogą być wykorzystane do finansowania działań na rzecz mobilności? Czy są w stanie wpłynąć na dostawców zewnętrznych (np. firmy zajmujące się przewozem pasażerów)? Czy istnieje wola polityczna i poparcie społeczne przynajmniej w zasadzie?)
 - Bariery procesowe, które mogą pojawić się w trakcie planowania (np. zarządzanie lub komunikacja pomiędzy różnymi departamentami, lub wybory).
- Przeprowadzenie uczciwej samooceny jako punktu wyjścia do poprawy procesów planowania i polityki. Wynik nie musi być koniecznie podawany do wiadomości publicznej.

Możliwości

- Ocena umiejętności dostępnych w ramach wiodącej(-ych) organizacji(-i) i wśród interesariuszy. Zapewnienie uwzględnienia wszystkich podstawowych umiejętności w zakresie zrównoważonego planowania mobilności w miastach (patrz lista w sekcji narzędzi).
- Opracowanie strategii mającej na celu uzupełnienie braków w zakresie umiejętności (np. poprzez szkolenia, współpracę, rekrutację lub podwykonawstwo). Powinna to zrobić osoba zaznajomiona z procesem Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (jeśli dotyczy, we współpracy z kierownikiem działu kadr).

Zasoby

- Zdefiniowanie wymaganego budżetu dla procesu rozwoju SUMP i zapewnienie akceptacji politycznej.
- Ocena prawdopodobnych ram budżetowych dla realizacji działań. Rozważenie możliwości finansowania na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym, unijnym i zewnętrznym. Prawdopodobnie na tym etapie będzie to jeszcze wstępne oszacowanie, ale pomoże ono zachować realność.



image © Willbrasil21 on istock.com

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Stosowanie metody wzajemnej weryfikacji z zewnętrznymi ekspertami w celu oceny praktyk planowania.
- Współpraca z innymi wydziałami lub zaangażowanie partnerów zewnętrznych (np. konsultantów, uniwersytetów) w celu uzupełnienia braków w zakresie umiejętności (więcej szczegółów w działaniu 2.4).

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Działanie to jest potrzebne na początku, a jego wyniki należy wziąć pod uwagę przy tworzeniu skutecznych struktur pracy, w szczególności głównego zespołu (patrz działania 1.2, 1.3 i 1.4).
- Niezbędny wkład w zaprojektowanie lokalnie dostosowanego procesu zrównoważonego planowania mobilności w miastach oraz w podjęcie decyzji, czy potrzebne jest zewnętrzne wsparcie, czy też nie (patrz Działania 2.1, 2.2, 2.3 i 2.4).
- Bariery, które należy wziąć pod uwagę w trzeciej fazie planowania działań.

Lista kontrolna

- ✓ Zidentyfikowane mocne i słabe strony oraz bariery w odniesieniu do opracowania SUMP.
- ✓ Wyniki samooceny podsumowane jako punkt wyjścia do optymalizacji lokalnych procesów planowania.
- ✓ Niezbędne umiejętności i środki finansowe niezbędne do przeprowadzenia analizy procesu planowania.
- ✓ Strategia mająca na celu uzupełnienie braków rozwiniętych umiejętności.
- ✓ Budżet dla procesu SUMP zatwierdzony politycznie.
- ✓ Prawdopodobne ramy finansowe do oceny realizacji działań.



Metody oceny praktyk w zakresie planowania

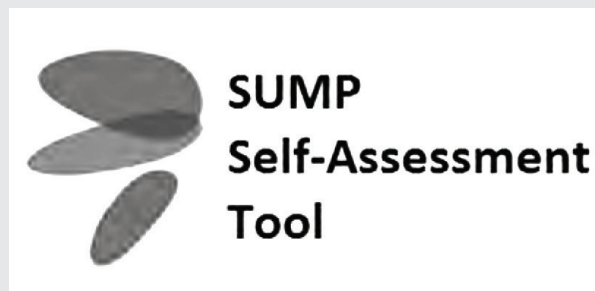
Wewnętrzne spotkanie i przegląd z udziałem samooceny SUMP

Samoocena może być bardzo łatwa jak wspólne posiedzenie grupy osób zaangażowanych w proces planowania w celu omówienia mocnych i słabych stron obecnych procesów oraz sposobów ich usprawnienia. Aby poprowadzić dyskusję, zaleca się skorzystanie z internetowej samooceny SUMP dostępnej w serwisie Eltis. Po zakończeniu Samooceny SUMP, strona z wynikami pokaże, jak dobrze działania planistyczne już teraz spełniają zasady SUMP i dostarczy dopasowanych porad dotyczących dalszego doskonalenia. Dzięki temu, że wszyscy uczestnicy spotkania samodzielnie wypełniają pytania, a następnie omawiają podobieństwa i różnice w odpowiedziach w grupie, można uzyskać bardzo istotne spostrzeżenia.

Wzajemna weryfikacja

Innym sposobem oceny środowiska planistycznego dla SUMP jest wzajemna weryfikacja. Oznacza to, że jeden lub więcej doświadczonych planistów, lub innych ekspertów w tej dziedzinie, jest zapraszanych do dokonania oceny sytuacji w Twoim mieście. Wzajemna weryfikacja może dotyczyć jakości aktualnego procesu planowania i zmian organizacyjnych, a także porównywać je z „najlepszymi w grupie”. Mogą oni wnieść pożyteczną perspektywę zewnętrzną i przekazać informacje zwrotne na temat tego, jak najlepiej zorganizować opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Źródło: Lasse Brand, Rupperecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier University



Umiejętności zarządzania w zakresie koordynacji projektów

- Zarządzanie projektem (budowanie zespołu, rozwój procesu, moderowanie i dokumentacja)
- Zarządzanie finansowe (planowanie budżetowe)
- Zarządzanie personelem (w tym zarządzanie multidyscyplinarnymi zespołami składającymi się z pracowników wewnętrznych i zewnętrznych)

Umiejętności techniczne członków zespołu

- Planowanie urbanistyczne i planowanie transportu, w tym ramy regulacyjne
- Wiedza specjalistyczna w zakresie ważnych polityk sektorowych (gospodarczych, społecznych, środowiskowych)
- Moderacja, mediacja
- Metody gromadzenia danych i analiza empiryczna (ankiety, wywiady i modelowanie)
- Wiedza na temat środków w zakresie mobilności i oceny skutków
- Umiejętności pisania i projektowania w zakresie public relations
- Analiza ekonomiczna, finansowanie i wiedza specjalistyczna w zakresie inwestycji
- Wiedza prawnicza dotycząca zamówień publicznych

**Wymagania budżetowe dla rozwoju SUMP**

Koszty opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej znacznie się różnią w zależności od zakresu, dostępności istniejących planów i badań oraz wymaganej pomocy zewnętrznej. Najbardziej kosztowne elementy to gromadzenie danych i modelowanie transportu, dlatego ważne jest, aby przed ubieganiem się o zatwierdzenie budżetu jasno określić, ile danych i jaki poziom złożoności modelowania jest wymagany w danym przypadku.

Mniejsze miasta często decydują się nie korzystać z modelu transportu ze względu na wysokie koszty i ograniczoną złożoność decyzji w ich kontekście, a zamiast tego koncentrują się na środkach, które okazały się skuteczne w podobnych kontekstach (zob. działanie 4.1, aby uzyskać wskazówki, kiedy stosować model). Inne aspekty, które zwykle są kosztowne, ale bardzo przydatne, to kompleksowy proces uczestnictwa, jak również profesjonalne projektowanie i komunikacja.

Przykład dobrej praktyki**Koprivnica, Chorwacja: Wczesne wsparcie zewnętrzne dla zespołu SUMP**

W 2014 roku miasto Koprivnica podjęło decyzję o budowie SUMP. W ramach pierwszego etapu procesu rozwoju SUMP, miasto zbadało, jakie kroki będzie musiało podjąć i jakie zasoby będą potrzebne do stworzenia takiego dokumentu. Na podstawie tych badań zespół SUMP w Koprivnicy ustalił, że nie ma wystarczających zasobów i że w związku z tym istnieje potrzeba zaangażowania zewnętrznych ekspertów ds. mobilności. Zespół SUMP poszukiwał w Chorwatach ekspertów ds. mobilności posiadających wystarczające doświadczenie, aby przeprowadzić zespół przez proces rozwoju. Z pomocą tych ekspertów miasto przeprowadziło analizę stanu i podstawowe badanie ruchu drogowego.

Autor: Nebojsa Kalanj, zebrane przez ICLEI
Zdjęcie Miasto Koprivnica



DZIAŁANIE 1.2:

Tworzenie międzywydziałowego zespołu głównego

Uzasadnienie

Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności w mieście jest złożonym procesem, który wymaga pracy ponad granicami i sektorami oraz koordynacji między powiązаныmi politykami i organizacjami (np. koordynacja z planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, integracją społeczną, równością płci, rozwojem gospodarczym, bezpieczeństwem, zdrowiem, edukacją, technologiami informacyjnymi). Aby koordynować i zarządzać tym procesem, potrzebny jest jasny właściciel projektu, dysponujący wystarczającymi możliwościami i zasobami, a także autorytetem w ramach organizacji, który będzie napędzał ten proces.

Cele

- Stworzenie efektywnych struktur pracy dla procesu planowania, który najlepiej wykorzystuje dostępne zasoby.
- Osiągnięcie zintegrowanego SUMP, który uwzględni powiązania między różnymi rodzajami transportu, a nie zajmuje się nimi w izolacji, oraz uznaje interakcje między strukturami miejskimi (zagospodarowanie terenu, gęstość zaludnienia, funkcje, wzorce społeczno-gospodarcze, ekosystemy) a mobilnością.
- Ustanowienie planowania mobilności i transportu jako wspólnej dziedziny polityki, a nie jako celu samego w sobie.
- Zapewnienie, że podstawowe zasady zrównoważonego rozwoju są uwzględniane w całym procesie planowania.

Zadania

- Powołanie koordynatora projektu odpowiedzialnego, upoważnionego i dysponującego odpowiednimi zasobami w celu ułatwienia i przyspieszenia procesu planowania. W niektórych miastach okazało się, że udało się powołać dwóch koordynatorów, którzy mogą wymieniać się pomysłami i zastępować się podczas nieobecności (np. w czasie wakacji), aby proces ten przebiegał nieprzerwanie.
- Powołanie również wyższego rangą dyrektora projektu, np. szefa wydziału, który zapewni niezbędne wsparcie na wysokim szczeblu w celu zapewnienia współpracy - i który w razie potrzeby opowiada się za procesem SUMP na szczeblu kierowniczym.
- Utworzenie głównego zespołu jako właściciela projektu, który jest regularnie zaangażowany w cały proces rozwoju SUMP.
- Zapewnienie, aby członkowie zespołu posiadali wszystkie umiejętności kierownicze wymagane do kierowania procesem planowania. Obejmuje to umiejętności w zakresie

zarządzania projektem, politycznego, technicznego, finansowego i zarządzania personelem (patrz również część Działania 1.1 dotycząca narzędzi).

- Zazwyczaj koordynator projektu posiada większość tych umiejętności, ale w zależności od sytuacji lokalnej, inni członkowie zespołu mogą przejąć niektóre zadania związane z zarządzaniem.
 - Współpraca ze sferą polityczną podczas całego procesu planowania jest ważna. W związku z tym korzystne może być posiadanie członków zespołu z dobrymi powiązaniami z burmistrzami, innymi wiodącymi politykami i kluczowymi osobami we władzach planistycznych. (Więcej szczegółów na temat sposobu zapewnienia politycznej i instytucjonalnej własności znajduje się w Działaniu 1.3).
- Należy zadbać o to, aby zespół łączył wszystkie umiejętności techniczne i zaplecze polityczne niezbędne do podejmowania rozsądnych decyzji planistycznych w całym procesie. Transport i urbanistyka są najważniejszymi umiejętnościami, ale wiedza na temat powiązanych obszarów planowania, takich jak polityka gospodarcza, społeczna i środowiskowa, jest również kluczowa dla osiągnięcia prawdziwie zintegrowanego procesu planowania, którego wyniki są włączane do innych sektorów. Na przykład, jeśli SUMP jest opracowywany głównie przez jeden dział, w skład zespołu powinni wchodzić członkowie z kilku innych działów lub jednostek.
 - Przy wyborze członków zespołu należy wziąć pod uwagę umiejętności operacyjne wymagane na poszczególnych etapach planowania, ale należy utrzymać zespół na poziomie możliwym do zrealizowania. Nie wszystkie z tych umiejętności muszą być dostępne w głównym zespole, ponieważ inni koledzy z organizacji mogą być zaangażowani do poszczególnych etapów planowania. W przypadku większości władz publicznych te szczególne umiejętności mogą wykraczać poza możliwości ich pracowników - w takim przypadku do poszczególnych zadań technicznych należy wnieść zewnętrzną wiedzę specjalistyczną (patrz również działanie 2.4).

- Omówienie wyników samooceny praktyk w zakresie planowania lub optymalne przeprowadzenie jej wspólnie jako zespół w celu wypracowania wspólnego zrozumienia, co oznacza zrównoważona mobilność w mieście (patrz Działanie 1.1). Podkreślenie powiązań pomiędzy różnymi rodzajami transportu, jak również pomiędzy strukturami miejskimi (zagęszczenie, funkcje, wzorce społeczno-ekonomiczne, ekosystemy) i mobilnością. Poszerzenie perspektywy wykraczającej poza transport i mobilność na różne potrzeby społeczeństwa - gospodarcze, społeczne, środowiskowe - którym musi ona służyć.

Działania wykraczające poza podstawowe wymogi

- Należy zachęcać działy do wysyłania pracowników wyższego szczebla jako członków swojego głównego zespołu, aby pokazać ich zaangażowanie i podkreślić znaczenie SUMP. Często zdarza się, że dwóch (lub więcej) członków podstawowego zespołu z każdego działu uczestniczy tylko w spotkaniach o znaczeniu strategicznym, aby utrzymać zarządzanie obciążeniem pracą dla nich. Alternatywnie, można rozważyć utworzenie osobnej grupy kontrolnej składającej się z decydentów wysokiego szczebla z danego działu i innych działów, takich jak szefowie działów. Grupa kontrolna będzie wspierać główny zespół w podejmowaniu ważnych decyzji w ramach rozwoju SUMP.
- Współpraca z innymi wydziałami lub zaangażowanie partnerów zewnętrznych (np. konsultantów, uniwersytetów) w celu uzupełnienia braków umiejętności (więcej szczegółów w działaniu 2.4).
- Rozważenie możliwości zatrudnienia do określonych zadań (np. marketing) osób z doświadczeniem niezwiązanym

z transportem. Pomaga to wnieść nową perspektywę, która jest kluczowym elementem Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej. Należy również rozważyć połączenie zasobów różnych interesariuszy w celu finansowania personelu.

Terminy i koordynacja

- Należy zacząć od początku i stale dostosowywać struktury pracy do zmieniających się potrzeb i okoliczności w trakcie całego procesu.
- Należy wziąć pod uwagę wymagania dotyczące planowania i zasięg geograficzny SUMP (Działanie 2.1).

Lista kontrolna

- ✓ Koordynator wyznaczonego procesu planowania.
- ✓ Główny zespół posiadający wszystkie wymagane umiejętności, w skład którego wchodzi kluczowe organy z całego obszaru planowania.
- ✓ Wspólne rozumienie zrównoważonej mobilności miejskiej (planowanie) wypracowane w zespole.

Przykład dobrej praktyki

Edynburg, Wielka Brytania: Multidyscyplinarne Zespół ds. Polityki Przestrzennej

SUMP w Edynburgu jest produkowany przez Zespół ds. Polityki Przestrzennej. Główny zespół składa się z planistów transportu i mobilności, specjalistów ds. jakości powietrza oraz planistów urbanistycznych, krajobrazowych i przestrzennych. Szerszy zespół, który może wnieść swój wkład w poszczególnych przypadkach, opiera się na umiejętnościach i wiedzy specjalistów z różnych zespołów transportowych (podróżowanie aktywne, transport publiczny, inżynieria bezpieczeństwa drogowego), planistów zagospodarowania przestrzennego, urzędników ds. zrównoważonego rozwoju, ekonomistów i ekspertów ds. komunikacji. Zespół pracuje nad trzema dużymi, wzajemnie powiązanymi projektami i koordynuje je: Plan Mobilności Miejskiej (SUMP), strategia transformacji centrum miasta oraz wprowadzenie strefy niskiej emisji w Edynburgu.

Autor: Miasto Edynburg, zebrane przez Wuppertal Institute
Zdjęcie Miasto Edynburg



Przykład dobrej praktyki

Bielefeld, Niemcy: Międzydepartamentalny zespół główny wspierany przez szerszą grupę sterującą złożoną z ekspertów i interesariuszy.

W Bielefeld, pięcioosobowy zespół główny SUMP składał się z przedstawicieli biur ds. mobilności, planowania urbanistycznego i środowiska, jak również biura dyrektora departamentu ds. planowania urbanistycznego i mobilności oraz lokalnego operatora transportu publicznego. Wybór starszych członków zespołu, którzy byli również zaangażowani w odpowiednie równoległe procesy planowania, zapewnił dobrą koordynację i silne powiązanie z decydentami politycznymi. Zespół był wspierany przez doświadczonego eksperta zewnętrznego, który przeprowadził analizę mobilności, moderował i dokumentował proces uczestnictwa oraz opracował wizję i cele w oparciu o kilka warsztatów z grupą sterującą interesariuszy. Wszystkie wyniki zostały opracowane w ścisłej współpracy z głównym zespołem, który spotykał się regularnie w celu zarządzania procesem i podejmowania decyzji.

Autor: Olaf Lewald, miasto Bielefeld, zebrane przez Polis
Zdjęcie Grafikbüro Wilk



Działanie 1.3:

Zapewnienie politycznej i instytucjonalnej własności

Uzasadnienie

Identyfikacja kluczowych interesariuszy i zapewnienie, że czują się oni odpowiedzialni, ma kluczowe znaczenie dla długoterminowego sukcesu zrównoważonego planowania mobilności w miastach. Dobra analiza interesariuszy może pomóc w zidentyfikowaniu ewentualnych konfliktów i koalicji, a także tego, jak te z kolei mogą wpłynąć na proces planowania pod względem zasięgu geograficznego, integracji polityki, dostępności zasobów i ogólnej zasadności. Wczesne zaangażowanie interesariuszy politycznych i instytucjonalnych pomaga im poczuć się odpowiedzialnymi i zwiększa prawdopodobieństwo, że będą oni wspierać wyniki tego procesu.

Cele

- Stworzenie solidnych podstaw dla trwałej współpracy pomiędzy wszystkimi grupami interesariuszy.
- Określenie możliwych synergii lub konfliktów między interesariuszami.
- Zwiększenie zdolności kierowania i akceptacji dla rozwoju i wdrażania swojego SUMP.

Zadania

- Identyfikacja wszystkich istotnych interesariuszy, jak również ich celów, władzy, zdolności i zasobów do planowania (np. przy użyciu narzędzia do mapowania interesariuszy, patrz tabela umiejętności i matryca wpływu na interes w sekcji narzędzi poniżej).
- Dążenie do stworzenia szerokiej koalicji, która będzie wspierać SUMP i będzie czuć się właścicielem. Osiągnięcie poparcia nie tylko partii rządzącej, ale także opozycji pomaga zapewnić ciągłość. Unikajcie istotnych konfliktów z jednym lub kilkoma potężnymi podmiotami, ale pozostajcie wierni podstawowym zasadom zrównoważonej mobilności. Opracowanie prostej strategii koordynacji interesariuszy, która będzie kierowała tym zadaniem.
- Na wczesnym etapie należy osobiście spotkać się z kluczowymi politykami i praktykami, aby omówić ich poglądy i zaangażowanie.
- Promowanie idei zrównoważonego planowania mobilności w miastach wśród polityków i kolegów ze wszystkich odpowiednich wydziałów, na przykład poprzez organizowanie seminariów podnoszących świadomość lub wycieczek do wzorowego miasta dla zrównoważonej mobilności.

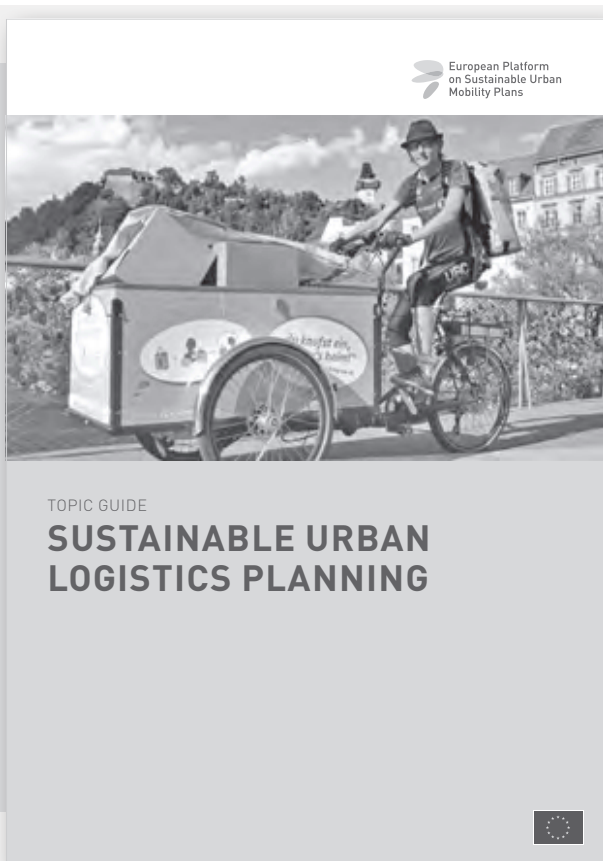
- Od samego początku stosować otwarte i przejrzyste podejście do współpracy podmiotów (w tym organizacji spoza granic miasta), zapewniając zaangażowanie podmiotów z różnych obszarów polityki (np. różnych wydziałów administracyjnych).

Terminy i koordynacja

- Od samego początku - identyfikacja i analiza interesariuszy.
- Regularne przeprowadzanie ponownej oceny w przypadku wystąpienia zmian w koalicjach interesariuszy.
- Rozpoczęcie działań zwiększających świadomość na wczesnym etapie procesu.
- Potrzebne jest stałe wsparcie polityczne i zaangażowanie, patrz rys. 2, aby zapoznać się z harmonogramem i koordynacją decyzji politycznych.

Lista kontrolna

- ✓ Zidentyfikowane grupy interesariuszy.
- ✓ Analiza przeprowadzonych konstelacji aktorów.
- ✓ Opracowanie podstawowego podejścia do koordynacji interesariuszy.
- ✓ Ustanowione wsparcie polityczne.
- ✓ Ogólne zaangażowanie głównych interesariuszy na rzecz zasad zrównoważonego rozwoju.



W zależności od obszaru działania, różne rodzaje interesariuszy powinny być zaangażowane w planowanie zrównoważonej mobilności w miastach. Jeśli chodzi o logistykę miejską, dotyczy to różnych rodzajów interesariuszy. Dlatego też w przewodniku **Zrównoważone planowanie logistyki miejskiej** zaleca się utworzenie wielostronnej platformy dla planowania logistyki miejskiej. Trzy główne grupy powinny być bezpośrednio zaangażowane w ten proces za pośrednictwem platformy:

- Interesariusze łańcucha dostaw (np. spedytorzy, operatorzy transportowi, nadawcy, główne sieci handlowe, właściciele sklepów)
- Władze publiczne (np. władze lokalne, regionalne lub krajowe)
- Inni interesariusze (np. stowarzyszenia przemysłowe i handlowe, stowarzyszenia konsumenckie, badawcze i akademickie)
- Eksperci

Więcej informacji na temat platformy oraz sposobu włączenia logistyki miejskiej do zrównoważonego planowania mobilności w mieście można znaleźć w przewodniku.



Identyfikacja odpowiednich interesariuszy.

Poniższa tabela pomaga zaangażować interesariuszy, którzy posiadają wszystkie niezbędne umiejętności i wiedzę w zakresie zrównoważonego planowania mobilności w mieście. Pozwala ona sprawdzić, kogo należy zaangażować oraz zidentyfikować (nowe) organizacje lub osoby, które wnoszą brakujące umiejętności lub wiedzę. w koncepcji tej stwierdza się, że SUMP odnoszą sukces tylko w przypadkach, gdy zaangażowani partnerzy posiadają cztery zdolności funkcjonalne:

1. Zdolność do uzyskania wsparcia politycznego
2. Kompetencje w zakresie sieci i usług transportowych
3. Doskonałość techniczna w rozwoju SUMP
4. Zdolność do uzyskania poparcia społecznego lub zrozumienia pilnych potrzeb i potrzeb społeczeństwa

Rysunek 11: Model Kingdona zastosowany do SUMP: funkcje i odpowiadające im znaczenie, interesariusze i aktywa (w oparciu o Cre, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. CH4LLENGE institutional Cooperation Manual: Współpraca z partnerami instytucjonalnymi w kontekście Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, s. 24, www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).

Funkcjonalność	Znaczenie	Którzy interesariusze?	Kluczowe cechy
Wsparcie polityczne	Kto może zapewnić wsparcie polityczne i zasoby, w sektorze transportu i poza nim?	<ul style="list-style-type: none"> • Burmistrzowie miast planujących SUMP i radni miejscy (zarówno większość jak i opozycja) • Burmistrzowie i przedstawiciele sąsiednich miast • Szefowie obszarów metropolitalnych, prowincji, powiatów, regionów • Przedstawiciele powiatowych urzędów miejskich • Partie polityczne • Politycy z różnych samorządów lokalnych w ramach partnerstwa SUMP 	Wizja, Przywództwo, Władza, Zasoby
Kompetencje w zakresie sieci transportowej	Kto zarządza odpowiednimi sieciami transportowymi?	<ul style="list-style-type: none"> • Przedsiębiorstwa transportu publicznego (autobusy miejskie, tramwaje i metro oraz autobusy i pociągi regionalne) • Właściciele infrastruktury transportowej (drogi, parkingi, stacje przesiadkowe itp.) • Krajowe przedsiębiorstwa kolejowe • Władze portowe (w stosownych przypadkach) • Władze portu lotniczego (w stosownych przypadkach) • Podmioty świadczące nowe usługi w zakresie mobilności (np. wypożyczanie rowerów, wspólne użytkowanie samochodu) 	Techniczna wykonalność
Ekspertyza techniczna	Kto dysponuje danymi i odpowiednimi umiejętnościami, aby przedstawić rzetelny technicznie plan?	<p>Eksperti techniczni z różnych organizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wydziałów miejskich lub administracji publicznej (transport i planowanie przestrzenne, rozwój gospodarczy, środowisko naturalne, zdrowie, turystyka itp.) • Uniwersytetów i innych instytucji badawczych • Spółek kwalifikowanych • Wyspecjalizowanych agencji • Wykwalifikowanych organizacji pozarządowych i stowarzyszeń 	Technicznie rozsądne planowanie
Wsparcie publiczne	Kto rozumie opinie społeczeństwa i interesariuszy?	<p>Organy rządowe zapewniające dostęp do obywateli, innych interesariuszy i mediów. W ramach usług miejskich może to być:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dział komunikacji • Policja • Departament Rozwoju Gospodarczego, Trenerzy Pracy • Miejski rzecznik praw obywatelskich/mediator • Dział edukacyjny • Moderatorzy rad doradczych w różnych obszarach polityki (transport i planowanie przestrzenne, rozwój gospodarczy, miejska rada młodzieży, itp.) 	Wartości, poczucie pilności



Analiza konstelacji podmiotów

Po zidentyfikowaniu interesariuszy, należy przeanalizować konstelacje pomiędzy tymi podmiotami. Analiza ta powinna opierać się na liście różnych kryteriów lub atrybutów, które są istotne dla danego przypadku, np. interes, władza, wpływ na siebie nawzajem, koalicje, itp. w ten sposób można dowiedzieć się, jakie są cele każdego z interesariuszy, jakie są ich ukryte cele i czy uważają się za „zwycięzców” czy „przegranych”, jeśli dany projekt jest realizowany.

Celem systematycznej analizy konstelacji podmiotów jest uzyskanie jasnego obrazu konfliktów interesów lub potencjalnych koalicji oraz umożliwienie lepszego określenia grup interesariuszy, którzy mogą wykazywać różne poziomy zainteresowania, zdolności i wiedzy w danej kwestii. Można to zrobić na przykład poprzez opracowanie „matrycy wpływów i interesów”, która grupuje interesariuszy według ich poziomu wpływu/istotności:

Rysunek 12: Matryca wpływów i interesów (na podstawie UN-Habitat, 2001. narzędzia wspierające podejmowanie decyzji w miastach, Nairobi, s. 24).

	Niski wpływ	Wysoki wpływ
Niska stawka	grupa interesariuszy o najniższym priorytecie	użyteczne przy podejmowaniu decyzji i formułowaniu opinii, pośrednictwie w handlu
Wysoka stawka	ważna grupa interesariuszy, być może w potrzebie wzmocnienia pozycji	najbardziej krytyczna grupa interesariuszy

Podczas procesu identyfikacji interesariuszy należy rozważyć określenie roli istniejących „lokalnych liderów”. Są to kluczowe osobistości w lokalnej sieci, które są dobrze rozpoznawalne ze względu na ich osobiste umiejętności, kontakty, a także ich znaczącą rolę w mobilizowaniu zasobów, tworzeniu sojuszy itp. w kontekście SUMP, należy rozważyć wczesną strategiczną ocenę ich roli - takie osoby mogą mieć niezwykle wpływ na proces, a może warto, aby stanęły po Twojej stronie.

Przykład dobrej praktyki

Budapeszt, Węgry: Regularne spotkania przy okrągłym stole dla decydentów

Aby wesprzeć nową formę podejmowania decyzji instytucjonalnych w zakresie planowania działań SUMP, centrum BKK dla transportu w Budapeszcie powołało „komitet SUMP”. Dzięki regularnym spotkaniom przy okrągłym stole służy on jako forum do dyskusji i koordynacji planów działań i projektów. Komitet ten może również przedstawiać Radzie Miasta propozycje nowych działań w zakresie SUMP. Składa się on z 21 członków pochodzących z głównych instytucji interesariuszy, takich jak gmina, ministerstwa i instytucje rządowe zajmujące się planowaniem transportu, krajowe przedsiębiorstwo kolejowe, rada regionalna, główni operatorzy i eksperci z uniwersytetów. Osobiste kontakty i profesjonalna organizacja wydarzeń są niezbędne do utworzenia skutecznego komitetu.

Autor: BKK Centrum Transportu Budapesztu, zebrane przez UBC
Zdjęcie BKK Centrum Komunikacyjne Budapesztu



Przykład dobrej praktyki

Londyn, Bruksela, Drezno, Groningen, Ljubljana: Silni burmistrzowie dla SUMP

W niedawnej przeszłości kilku polityków wysokiego szczebla z miast europejskich zaoferowało znaczne wsparcie dla zrównoważonej mobilności i lokalnego SUMP. Burmistrzowie często koncentrują się na konkretnym działaniu, celu lub wizji. Burmistrz Londynu (UK) Sadiq Kahn skoncentrował swoją strategię na dostępności i jakości powietrza. W regionie Brukseli (BE) były minister mobilności, Pascal Smet, poparł przejście od miasta zorientowanego na samochody do miasta stworzonego dla ludzi. W Dreźnie (DE) radny Raoul Schmidt-Lamontain z dumą promuje markę „MOBI”, która odnosi się do metod i usług w zakresie zrównoważonej mobilności. W Groningen (NL), wiceprezydent ds. mobilności, Paul de Rook, kontynuuje długą tradycję miasta sprzyjającą mobilności rowerowej. Wiceprezydent Lubjany (SI), Dejan Crnek, pełni europejską rolę promocyjną, przewodnicząc politycznemu komitetowi doradczemu CIVITAS. Silnie rozwinął multimodalność w swoim mieście.

Zebrane przez Polis
Zdjęcie Polis



Działanie 1.4:

Planowanie zaangażowania interesariuszy i obywateli

Uzasadnienie

Przejście do zrównoważonej mobilności wymaga aktywnego wsparcia ze strony interesariuszy i szerszej opinii publicznej. Praca z interesariuszami jest powszechnie uważana za powszechną praktykę - ale często tylko niektóre grupy mają wpływ na planowanie. Kluczowe znaczenie ma zaangażowanie wszystkich interesariuszy w cały proces planowania, z uwzględnieniem ich specyficznych wymagań. Pomaga to usankcjonować SUMP i poprawić jego jakość. Tylko Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który został opracowany we współpracy z ważnymi interesariuszami i społeczeństwem, będzie akceptowany i efektywny pod względem praktycznym i finansowym. Zaangażowanie obywateli i interesariuszy jest zatem podstawowym elementem SUMP.

W kontaktach z władzami, prywatnymi przedsiębiorstwami, organizacjami społeczeństwa obywatelskiego lub wszystkimi innymi podmiotami potrzebna jest specjalna strategia zaangażowania interesariuszy, wykorzystująca różne formy i techniki. Zaangażowanie społeczeństwa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia legitymizacji i jakości procesu decyzyjnego i jest również wymagane na mocy konwencji unijnych i międzynarodowych.

Cele

- Zapewnienie dobrze zorganizowanego zaangażowania wszystkich interesariuszy na wszystkich kluczowych etapach procesu planowania.
- Stworzenie przejrzystej, opartej na dialogu kultury planowania, opartej na regularnej komunikacji i konsultacjach.
- Zachęcanie obywateli do angażowania się i umożliwianie im udziału w debacie, w szczególności na wczesnych etapach planowania, kiedy procesy są jeszcze otwarte i elastyczne.
- Zaprojektowanie zrównoważonego i wspieranego podejścia do procesu zaangażowania, które ma na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz stworzenie szerokiej publicznej odpowiedzialności za proces planowania.
- Wzmocnienie żywotności społeczeństwa obywatelskiego i lokalnej kultury politycznej.

Poprawa ogólnej jakości, efektywności, (kosztowej) skuteczności, przejrzystości, akceptacji i zasadności planowania zrównoważonej mobilności w miastach.



Kim są „obywatele” i „interesariusze”?

Obywatele to wszystkie osoby mieszkające i/lub pracujące w funkcjonalnym obszarze miejskim, dla którego przygotowywany jest SUMP. w niniejszym dokumencie jest on używany w dużej mierze zamiennie z terminami „ludzie”, „mieszkańcy” i „społeczeństwo”.

Interesariuszami są wszystkie osoby, grupy lub organizacje, na które SUMP ma wpływ i/lub może mieć wpływ. Podczas gdy obywatele są częścią tego procesu, w niniejszym dokumencie termin interesariusze odnosi się głównie do interesariuszy

instytucjonalnych, takich jak władze publiczne, partie polityczne, grupy obywatelskie i społeczne, organizacje biznesowe, operatorzy transportu oraz instytucje badawcze.

Kluczowi interesariusze są zazwyczaj bardziej zaangażowani w proces SUMP niż ogół społeczeństwa. Dlatego też należy zapewnić, że interesy wszystkich zainteresowanych części społeczeństwa, w tym zazwyczaj niedostatecznie reprezentowanych grup „trudno dostępnych”, są odpowiednio reprezentowane wśród zaangażowanych grup interesariuszy.

Zadania

- Ustanowienie działań angażujących jako część standardowych praktyk planowania. Określenie etapów planowania, w które zaangażowani będą interesariusze i obywatele (patrz: zalecenia na Rys. 13 dotyczące zaangażowania obywateli podczas procesu SUMP) oraz metod uczestnictwa odpowiednich dla każdego z nich (patrz: Rys. 14 dotyczący metod i narzędzi zaangażowania). Weryfikacja zarówno osobistych, jak i internetowych narzędzi zaangażowania i wybór tych najbardziej użytecznych.
- Utworzenie stałej „grupy sterującej” składającej się z ważnych polityków i innych kluczowych interesariuszy. Grupa ta zapewnia wskazówki i wkład w podejmowanie strategicznych decyzji w całym procesie planowania. Wykorzystanie mapy interesariuszy przeprowadzonej w ramach działania 1.3 do określenia, którzy interesariusze mają zostać uwzględnieni. Systematycznie angażować „grupę sterującą” w spotkania lub briefingi i prosić o informacje zwrotne w celu ustalenia ram dla kluczowych decyzji.
- Opracowanie strategii komunikacji i zaangażowania oraz harmonogramu, w tym ogólnej strategii działań PR (np. zaangażowania mediów).
- Dążenie do jak największego interaktywnego zaangażowania (zob. sekcja poniżej „Działania wykraczające poza podstawowe wymogi”), ale włączenie do swojej strategii przynajmniej proaktywnego informowania społeczeństwa (tzn. zwracanie się do ludzi, a nie odwrotnie).
- Należy zaangażować wszystkie zainteresowane części społeczeństwa, w tym osoby niepełnosprawne, młodzież i osoby starsze, mniejszości etniczne, osoby mniej zamożne, rodziców samotnie wychowujących dzieci oraz inne, zazwyczaj niedostatecznie reprezentowane grupy „trudno dostępne”. Nie należy traktować ich jedynie jako beneficjentów, lecz włączyć je w proces planowania. Należy uważać na grupy lobbystyczne, które mogą blokować ten proces.

- Należy zaplanować komunikaty prasowe informujące, że zostanie opracowany nowy SUMP i że wszystkie grupy obywateli i interesariuszy będą miały możliwość zaangażowania się w ten proces. Rozważ wykorzystanie kombinacji narzędzi, w tym konwencjonalnych formatów, takich jak reklama drukowana w gazetach, ogłoszenia na stronach internetowych, biuletyny informacyjne lub listy wysyłane do gospodarstw domowych, ale także nowszych formatów, takich jak media społecznościowe, krótkie filmy wideo, centrum dystrybucji lub specjalna strona internetowa. Więcej informacji można znaleźć na rys. 14.

Działania wykraczające poza podstawowe wymagania

- Planowanie bardziej aktywnego zaangażowania interesariuszy i obywateli za pomocą szerszego zakresu narzędzi uczestnictwa w całym procesie (np. wizyty studyjne, imprezy dla interesariuszy, forum internetowe, panele obywatelskie).
- Rozszerzyć zakres zaangażowania interesariuszy na większą liczbę grup, w tym grup interesu i lobbystów (ale dopilnować, aby krytyczne dyskusje były dobrze moderowane).
- Zapewnienie maksymalnej przejrzystości i umożliwienie bardziej demokratycznego, partycypacyjnego podejmowania decyzji w całym procesie planowania (konwencja z Aarhus).
- Dla miast zaawansowanych: Zaangażowanie interesariuszy w proces podejmowania decyzji i zarządzania rozwojem SUMP.



**Szczegóły dotyczące zadań
Kwestie, które należy uwzględnić
w strategii zaangażowania**

Istnieją cztery główne pytania dotyczące tego procesu, które należy uwzględnić podczas przygotowywania strategii zaangażowania.

- Dlaczego?** Dlaczego proces zaangażowania jest podejmowany? Jak wpłynie on na strategię/schemat?
- Kto?** Kto powinien być zaangażowany w proces decyzyjny? Jak można zidentyfikować takie osoby?
- W jaki sposób?** W jaki sposób zostanie podjęte zaangażowanie? Jakie narzędzia i techniki powinny być stosowane?
- Kiedy?** Kiedy powinny odbywać się różne działania? Kiedy nie należy się angażować?

Terminy i koordynacja

- Zakończenie planowania głównych działań angażujących przed rozpoczęciem procesu planowania.
- Powołanie „grupy sterującej” złożonej z polityków i innych kluczowych interesariuszy wraz z (nowo powołaną) grupą główną (patrz Działanie 1.2), biorąc pod uwagę wymagania dotyczące planowania i zakres geograficzny swojego SUMP (patrz Działanie 2.1).
- Zaangażowanie interesariuszy w cały proces planowania.
- Należy zaangażować interesariuszy w podejmowanie ważnych decyzji dotyczących wybranych etapów. Zaangażowanie obywateli może okazać się bardziej skuteczne, jeśli zostanie dobrze wykonane w wybranych działaniach, zamiast próbować angażować ich w zbyt wiele działań i ryzykować w ten sposób zmęczenie uczestnictwem. Poniższy rysunek zaleca przydatne kroki służące zaangażowaniu obywateli.

Rysunek 13: Zaangażowanie obywateli w proces SUMP



© Rupprecht Consult 2019

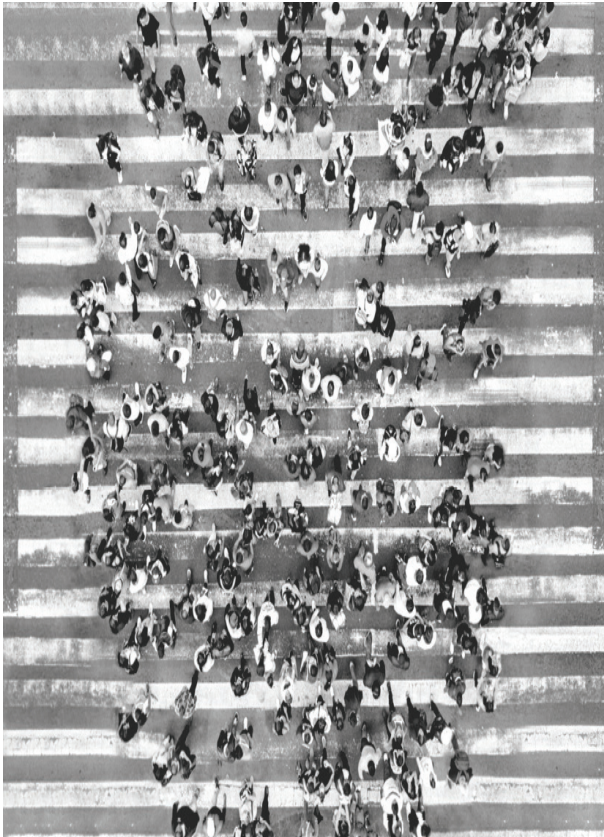


image © Orbon Alija on istock.com

Zaangażowanie obywateli w proces SUMP - zrób to dobrze!

Zaangażowanie obywateli powinno mieć miejsce w całym cyklu SUMP, ale nie w każdym z 12 etapów. Rysunek 13 zaleca, gdzie należy położyć nacisk. Sugeruje on kroki i działania, podczas których należy podejmować ważne decyzje, a proces planowania skorzystałby na pomysłach, wizjach i zaangażowaniu lokalnych mieszkańców.

Opląca się zaangażować mieszkańców od samego początku. Już w momencie podejmowania decyzji o przygotowaniu SUMP można ich poinformować i zmobilizować grupę zainteresowanych obywateli. Jednak cztery najważniejsze etapy planowania zaangażowania obywateli to omówienie scenariuszy (działanie 4.2), opracowanie wizji (działanie 5.1), wybór i walidacja pakietów

działań (działanie 7.2) oraz realizacja (działanie 11.2). Ponadto SUMP czerpie korzyści z zaangażowania obywateli podczas przeprowadzania analizy problemowej sytuacji w zakresie mobilności (działanie 3.2), zapewniania szerokiego poparcia społecznego dla planowanych zadań (działanie 8.4) oraz podczas oceny sukcesów i porażek (zob. działanie 12.1).

Obok tych działań, kamienie milowe są dobrym momentem na przekazanie społeczeństwu wyników zakończonej fazy. Zwłaszcza trzeci kamień milowy daje możliwość potwierdzenia strategicznego kierunku z obywatelami, a czwarty kamień milowy przynosi korzyści w postaci świętowania z obywatelami przyjęcia SUMP. Zawsze, gdy planujesz wydarzenia lub inne metody zaangażowania obywateli, pamiętaj o tych kilku zasadach:

- Bądź kreatywny, ale także samokrytyczny w kwestii proponowanych narzędzi i form zaangażowania. Na przykład aplikacje i ankiety internetowe mogą nie dotrzeć do wszystkich grup docelowych (np. osób starszych, osób bez dostępu do komputera). Dlatego też, oprócz formatu online, należy zawsze zapewnić także format offline.
- Ważne jest, aby informować o tym, w jaki sposób wyniki zaangażowania obywatelskiego są wykorzystywane w tym procesie, podkreślając, że nie znikną one po prostu w szufladzie. Obiecacie uczestnikom, że każdy wkład będzie brany pod uwagę i przekazać informację zwrotną, jeśli coś zostanie wzięte pod uwagę w ramach SUMP.
- Pomyślcie o języku. Można wykluczyć ludzi ze środowisk migracyjnych, jeśli używa się tylko lokalnego języka. Należy również uważać, by nie używać żargonu technicznego.
- Na każde spotkanie publiczne należy wybrać lokalizację, która będzie łatwo dostępna, pozbawiona barier, osiągalna za pomocą transportu publicznego oraz zapewni odpowiednie wyposażenie, a także dobrze oświetlone pomieszczenie o dobrej akustyce. Należy zaplanować rozmieszczenie miejsc siedzących i mieć świadomość różnych koncepcji siedzenia, które nie sugerują hierarchii władzy.
- Należy uwzględnić różne plany czasowe ludzi i zorganizować imprezę najlepiej na wieczór. Popołudniowa impreza może wykluczyć pracowników, a wieczorne imprezy mogą być trudne dla rodziców.
- Zapewnij sobie profesjonalny i pełen szacunku umiar.

Lista kontrolna

- ✓ Harmonogram, metody i zaangażowane grupy obywatelskie zidentyfikowane i ustalone.
- ✓ Zaangażowanie i podejście komunikacyjne sfinalizowane.
- ✓ Powołanie grupy sterującej z najważniejszymi interesariuszami.



Rysunek 14: Zalecane narzędzia i metody zaangażowania dla rozwoju SUMP (ważne zaznaczone pogrubioną czcionką), oparte na czterech fazach SUMP i sklasyfikowane po poziomie zaangażowania (od najniższego poziomu zaangażowania „informowanie”, do „Konsultowanie”, „Współpraca” i najwyższego poziomu „Upoważnienie”).

	Przygotowanie i analiza	Opracowanie strategii	Planowanie działań	Wprowadzenie i monitorowanie
Informowanie	<p>W cztery oczy: Impreza informacyjna, konferencja prasowa, stoisko informacyjne w przestrzeni publicznej, wystawa w przestrzeni publicznej, kampania informacyjna z „lokalną osobistością”, lokalni obywatele/interesariusze, jako komunikatory i multiplikatory dla społeczności</p> <p>Wydruk: Plakat, ulotka, broszura</p> <p>Online: Posty w mediach społecznościowych, strona internetowa, aplikacja informacyjna, transmisja/podcasty, kanał wideo, newsletter</p>			
Konsultowanie	<p>Media społecznościowe (ankiety) formularz informacji zwrotnej na stronie internetowej, formularze ankiet/informacji zwrotnych za pośrednictwem aplikacji</p>			
	<p>Kwestionariusze i ankiety, wywiady (telefon, kluczowe osoby...)</p>	<p>Badanie Delphi dotyczące przyszłych trendów</p>	<p>Badanie wyboru działań, dane z Crowdsourcingu</p>	<p>Kwestionariusze i ankiety oceniające, wywiady oceniające (telefon, kluczowe osoby,...) dane z Crowdsourcingu, dziennik (podróży), chodzenie w ciemno</p>
Współpraca	<p>Grupy fokusowe, Worldcafé, wydarzenia tematyczne, okrągły stół interesariuszy, publiczna dyskusja</p>			
	<p>Warsztaty analizy problemów, burza mózgów/brainwalk, blindwalk</p>	<p>Warsztaty scenariuszowe, wydarzenie wizjonerskie, warsztaty z poszukiwań przyszłościowych, wydarzenie Open Space, Geodesign uczestników</p>	<p>Hackathon, warsztat działań, planowanie praktycznych rozwiązań</p>	<p>Podróż do miejsca realizacji, wspólne prowadzenie (programy adaptacyjne), Living lab</p>
Upoważnienie	<p>Obywatelskie jury/obywatelski komitet doradczy, głosowanie</p>			
			<p>planowanie finansowe z udziałem uczestników</p>	<p>Współ utrzymanie /współrealizacja (programy adopcyjne, np. adopcja drzew)</p>

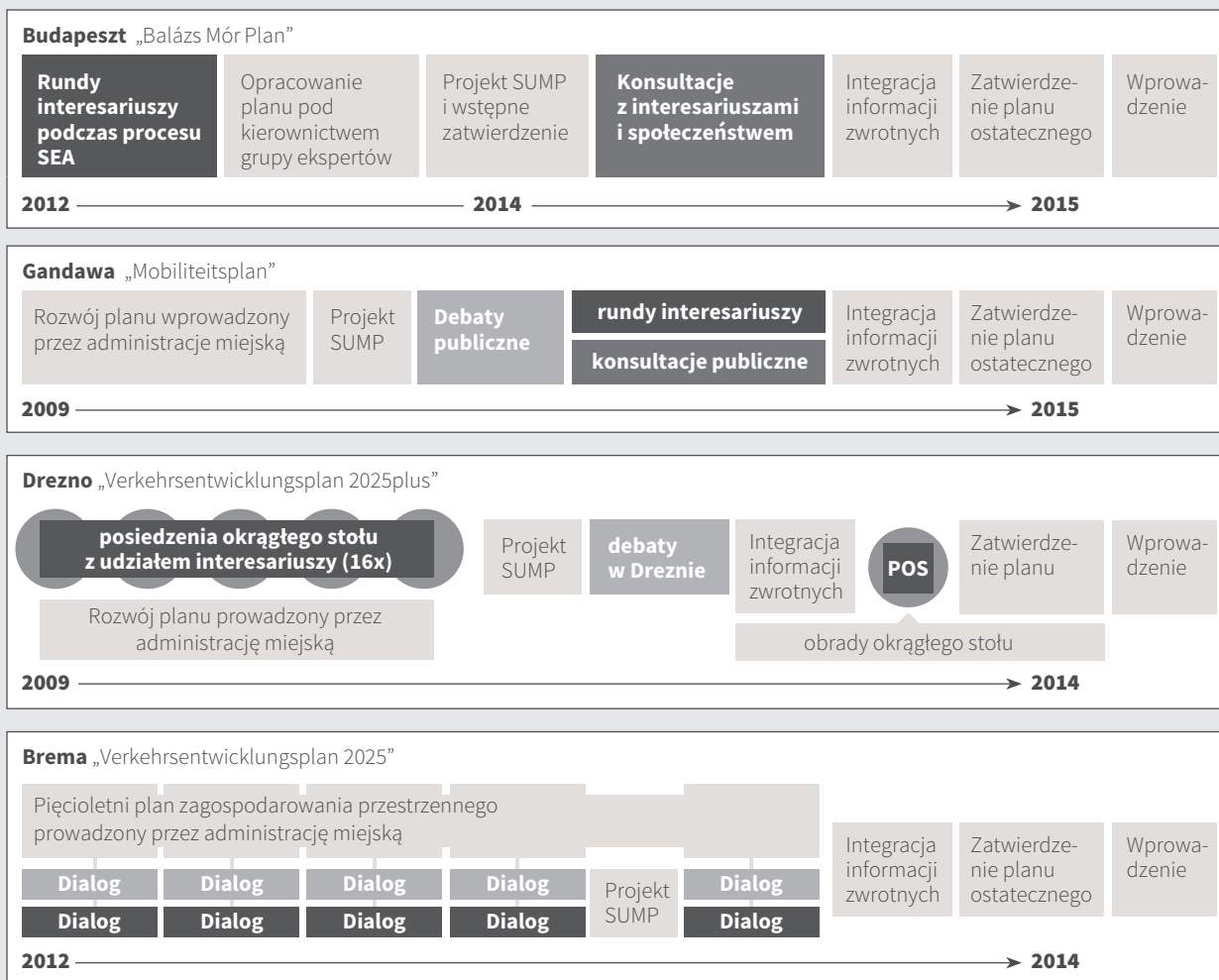


Praktyczne przykłady zaangażowania obywateli i interesariuszy w proces SUMP

Miasta Budapeszt, Gandawa, Drezno i Brema opracowały indywidualne podejścia do włączenia zaangażowania obywateli w proces SUMP – w zależności od kontekstu lokalnego, doświadczenia w planowaniu, zasobów i możliwości. Zastosowano formaty mieszane (np. Budapeszt, Gandawa), jak również oddzielne, ale równoczesne zaangażowanie interesariuszy i obywateli

(np. Brema, Gandawa) oraz zaangażowanie stopniowe (Drezno). Proszę zwrócić uwagę, że na tej ilustracji przedstawiono wybrane przykłady przypadków, aby pokazać szeroką gamę możliwych podejść. Istnieją oczywiście różne inne sposoby angażowania interesariuszy i mieszkańców, w zależności od indywidualnego kontekstu planistycznego miasta.

Rysunek 15: Praktyczne przykłady zaangażowania mieszkańców i interesariuszy w proces SUMP, Rupprecht Consult, 2016 (na podstawie Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. CH4LLENGE Podręcznik Uczestnictwa: Aktywne angażowanie obywateli i interesariuszy w opracowywanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, str. 17, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



Uwaga: Ten wykres nie odzwierciedla czasu trwania poszczególnych etapów planowania.
© Rupprecht Consult 2019

Zaangażowanie: Obywateli interesariuszy Obywateli i interesariuszy

Przykład dobrej praktyki

Brno, Czechy: Strategia zaangażowania obywatelskiego łącząca formaty tradycyjne i internetowe

Miasto Brno opracowało strategię zaangażowania SUMP we współpracy z firmą doradczą specjalizującą się w komunikacji i partycypacji, która pomogła miastu w przeprowadzeniu profesjonalnego i znaczącego procesu partycypacji. Strategia obejmowała tradycyjne metody, takie jak dyskusje publiczne, spotkania przy okrągłym stole i komunikacja za pośrednictwem specjalnej strony internetowej, ale także nowe podejścia, takie jak „Brneńska Mobilność – Wizja 2050 - Warsztaty dla ekspertów”. W procesie zaangażowania w latach 2015-2018 przeanalizowano ponad 2500 komentarzy obywateli, ponad 500 osób wzięło udział w około 30 wydarzeniach oraz zorganizowano kilka warsztatów z obywatelami, ekspertami, dzielnicami miast i gmin, a także politykami.

Autor: Iva Rorečková (Machalová) i Lukáš Bača, miasto Brno,
zebrane przez EURO CITIES

Zdjęcie Marie Schmerková (gmina miejska Brno)



Przykład dobrej praktyki

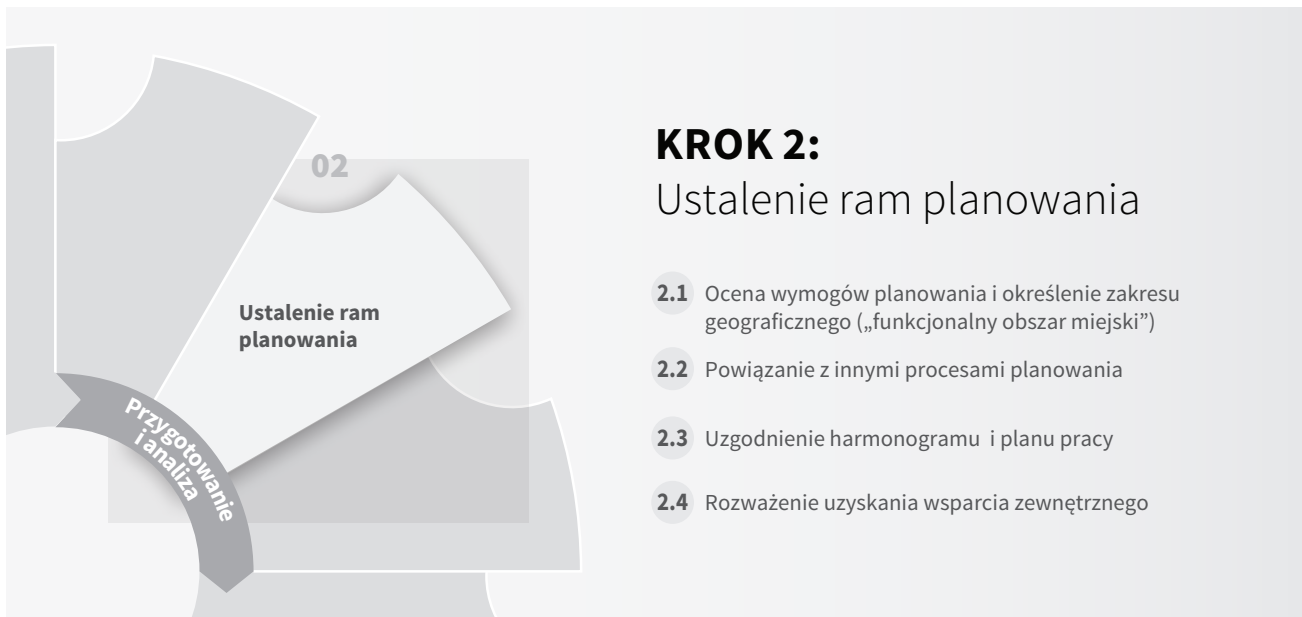
Wilno, Litwa: Wszechstronne zaangażowanie osiągające szeroką odpowiedzialność za SUMP

Pierwszym etapem wileńskiego procesu SUMP było przygotowanie planu zarządzania projektem, który określał strategię współpracy z interesariuszami i obywatelami. Zdefiniowano cztery jasne cele: wyjaśnienie oczekiwań, stałe informowanie o procesie, dotarcie do konkretnych grup docelowych i zorganizowanie wydarzeń podnoszących świadomość. Wilno współpracowało z behawioralnymi naukowcami i socjologami w celu zidentyfikowania najbardziej efektywnych sposobów komunikowania się z różnymi grupami docelowymi (politycy, interesariusze, obywatele). Zaangażowana osoba koordynująca działania, wystarczający budżet, jasne cele i KPI pomogły w przeprowadzeniu skutecznej kampanii i wywołaniu dyskusji na temat SUMP wśród lokalnej społeczności, mediów i polityków.

Autor: Kristina Gaučė, zebrane przez UBC

Zdjęcie Saulius Žiūra





Równoległe z tworzeniem struktur roboczych należy określić ramy planowania, aby dostosować rozwój Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do sytuacji lokalnej. Obejmuje to określenie zakresu geograficznego, który w idealnym przypadku powinien dotyczyć „funkcjonalnego obszaru miejskiego”. Inne ważne aspekty to przestrzeganie prawnych wymogów planowania i powiązanie ich z procesami planowania powiązanych dziedzin. Wyniki wszystkich poprzednich działań są następnie podsumowywane w uzgodnionym harmonogramie i planie pracy, który powinien być zatwierdzony politycznie, aby stworzyć wiarygodność dla zaangażowanych podmiotów. Jeżeli wcześniej stwierdzono brak możliwości, należy dokonać odpowiednich ustaleń w celu uzyskania zewnętrznego wsparcia dla rozwoju SUMP.

Działanie 2.1: Ocena wymogów planowania i określenie zakresu geograficznego (w oparciu o „funkcjonalny obszar miejski”)

Uzasadnienie

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jest osadzony w szerszych regionalnych i krajowych ramach planowania. Obejmuje on na przykład regulacje, źródła finansowania lub strategię wyższego szczebla w zakresie rozwoju przestrzennego i transportowego (np. krajowy plan transportu, jeśli taki istnieje). Kluczowe znaczenie ma ocena wpływu regionalnych i krajowych ram planowania w celu wykorzystania możliwości i uniknięcia konfliktów z władzami wyższego szczebla w późniejszym okresie.

SUMP powinien obejmować funkcjonalny obszar miejski (tzn. obszar podróży do pracy), który w większości przypadków wykracza poza granice administracyjne gminy. Jeżeli nie istnieją regionalne lub krajowe regulacje dotyczące zasięgu geograficznego

SUMP, najbardziej odpowiedni zasięg przestrzenny musi zostać uzgodniony przez interesariuszy i zatwierdzony przez organ polityczny. Z jednej strony, zależy to od obszaru, za który odpowiedzialne są odpowiednie władze lokalne lub regionalne. Z drugiej jednak strony, musi on w jak największym stopniu uwzględniać rzeczywiste wzorce mobilności. Plan, który obejmuje całą aglomerację miejską, będzie o wiele bardziej skuteczny niż ten, który obejmuje tylko jej część.

Zadania

- Zapewnienie, że odpowiednie regionalne, krajowe i europejskie wymogi prawne dotyczące SUMP są określone.
- Uzyskanie jasnego poglądu na to, jak regionalne, krajowe i europejskie ramy będą wpływać na proces planowania.
- Określenie zakresu geograficznego planu, zwykle obejmującego funkcjonalny obszar miejski faktycznych wzorców mobilności (np. obszar podróży do pracy).
- Identyfikacja odpowiednich organów, które będą odgrywały wiodącą rolę w procesie planowania.
- Uzyskanie decyzji politycznej o zatwierdzeniu zakresu geograficznego i organizacji wiodącej.
- Upewnienie się, że rozważane jest połączenie z długodystansowymi korytarzami transportowymi.

Cele

Wymagania dotyczące planowania

- Identyfikacja, dokumentowanie i ocena:
 - Przepisów prawnych i wytycznych dotyczących sposobu opracowania SUMP, w tym potencjalnych wymogów dotyczących zakresu geograficznego lub obowiązków różnych rodzajów organów ds. planowania (jeśli istnieją).
 - Odpowiednie regionalne i krajowe kryteria finansowania.
 - Plany, strategie i cele wyższego szczebla, które mogą mieć wpływ na SUMP. Na przykład, plany Krajowego Zarządu Dróg dotyczące nowych lub rozbudowanych dróg mogą być sprzeczne z celami SUMP poprzez zachęcanie do większej liczby samochodów wjeżdżających do miasta.
- Stworzenie podsumowania regionalnych i krajowych ram wraz z sugestiami dotyczącymi sposobu rozwiązania tego problemu w SUMPie.

Zasięg geograficzny

- Analiza wzorców transportu i granic administracyjnych. Zdefiniuj swój funkcjonalny obszar miejski (więcej informacji na ten temat znajduje się w sekcji narzędzi poniżej). Włączenie również połączeń z długodystansowymi korytarzami transportowymi (takimi jak transeuropejska sieć transportowa, TEN-T, krajowa sieć kolejowa).
- Zaangażowanie kluczowych interesariuszy i władz w ramach planowanego obszaru planowania i dążenie do formalnego porozumienia w sprawie geograficznego zakresu działań planistycznych.
- Należy przyjąć otwarte i przejrzyste podejście, zapewniając zaangażowanie zainteresowanych organów. Zapewnienie regularnej komunikacji i wymiany między właściwymi organami.
- Negocjowanie ogólnej odpowiedzialności za plan.

- Jeżeli nie jest możliwe określenie obszaru planowania, który jest w pełni zgodny z obszarem funkcjonalnej mobilności miejskiej, należy przynajmniej dążyć do dobrej współpracy z podmiotami w zakresie wyzwań, które mogą być rozwiązane jedynie na poziomie aglomeracji. Może to opierać się na istniejącej współpracy lub obejmować nowe praktyki (np. formalne procedury, takie jak wspólne plany zagospodarowania przestrzennego, lub nieformalne procedury, takie jak grupy robocze).
- Zapewnienie reprezentacji interesariuszy z całego obszaru planowania w grupie sterującej.
- Zapewnienie zaangażowania obywateli z całego obszaru planowania w działania związane z uczestnictwem.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Zapewnienie objęcia zasięgiem obszarów związanych z głównymi skutkami społeczno-gospodarczymi i środowiskowymi transportu.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Na samym początku należy zidentyfikować przepisy i odpowiednie wymagania dotyczące planowania i uwzględnić je w całym procesie.
- Należy je szczególnie uwzględnić przy określaniu zaangażowania interesariuszy i obywateli (patrz Działanie 1.4), zakresu geograficznego (to działanie), powiązań z innymi procesami planowania (patrz Działanie 2.2) oraz harmonogramu i planu pracy (patrz Działanie 2.3).
- Wcześniej określić zakres geograficzny, tak aby był on brany pod uwagę przy tworzeniu struktur pracy i uczestnictwa (patrz Krok 1) - przed rozpoczęciem oficjalnego Procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wymagane jest wyraźne porozumienie (patrz Działanie 2.3).

Lista kontrolna

- ✓ Przegląd odpowiednich dokumentów krajowych i regionalnych oraz podsumowanie wyników.
- ✓ Zidentyfikowane możliwości i skutki, które mogą wynikać z ram regionalnych i krajowych.
- ✓ Zdefiniowane zakresy geograficzne (w miarę możliwości, funkcjonalny obszar miejski).
- ✓ Porozumienie polityczne osiągnięte w sprawie zakresu geograficznego, podstawowych ról i obowiązków władz i polityków.
- ✓ Kluczowe organy z obszaru planowania wchodzące w skład głównego zespołu i/lub grupy sterującej.
- ✓ Porozumienie polityczne podpisane i przyjęte przez rady miejskie.


**Funkcjonalne obszary miejskie
w państwach członkowskich UE**

OECD i Komisja Europejska wspólnie opracowały metodologię definiowania funkcjonalnych obszarów miejskich (FUA) w spójny sposób we wszystkich krajach. Wykorzystując jako kluczowe informacje gęstość zaludnienia i przepływy podróżnych do pracy, FUA składają się z gęsto zaludnionego miasta i otaczającego je obszaru (strefa dojazdów), którego rynek pracy jest wysoce zintegrowany z miastem.

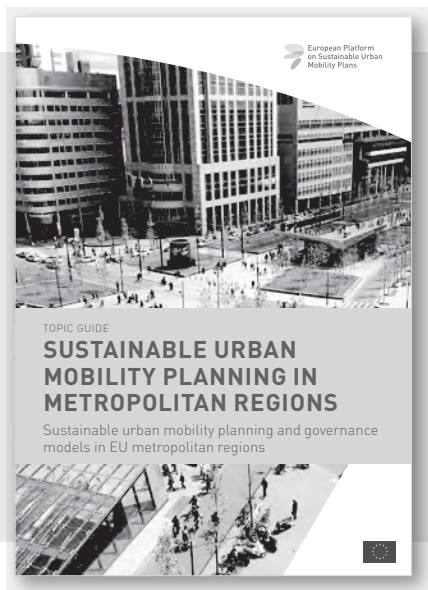
- Rdzeń miejski składa się z skupiska ludności o gęstości zaludnienia co najmniej 1.500 mieszkańców na km².
- Gmina jest częścią rdzenia miejskiego, jeżeli co najmniej 50% jej mieszkańców mieszka w tym skupisku.
- Obszar „przylegający” jest określany jako „rejon roboczy” miejskiego rynku pracy, poza gęsto zaludnionym rdzeniem. Wszystkie gminy, w których co najmniej 15% zatrudnionych mieszkańców pracuje w danym centrum miasta, są zdefiniowane jako część przylegającego do niego obszaru miejskiego.

Ostatecznym celem podejścia OECD-UE do funkcjonalnych obszarów miejskich jest stworzenie zharmonizowanej definicji miast i ich obszarów wpływu do porównań międzynarodowych, jak również do analizy polityki w zakresie tematów związanych z rozwojem obszarów miejskich.

OECD oferuje profile funkcjonalnych obszarów miejskich w każdym z państw UE. Obejmują one mapę kraju ze wszystkimi funkcjonalnymi obszarami miejskimi (dostępną również w formie bezpłatnego Shapefile), listę funkcjonalnych obszarów miejskich w podziale na wielkość populacji i liczbę mieszkańców tych funkcjonalnych obszarów miejskich. Aby uzyskać dostęp do profili, należy wejść na stronę www.oecd.org i wyszukać „funkcjonalne obszary miejskie”.

Źródło: OECD 2019

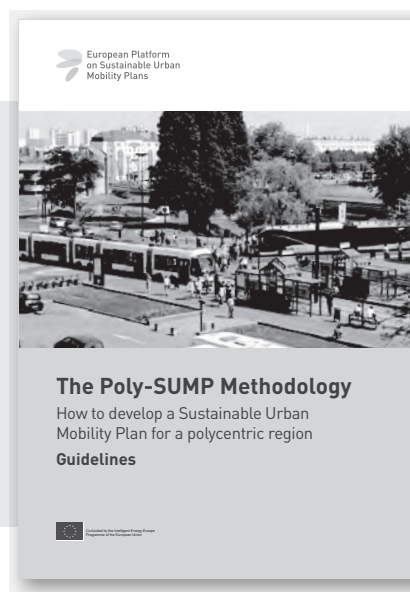




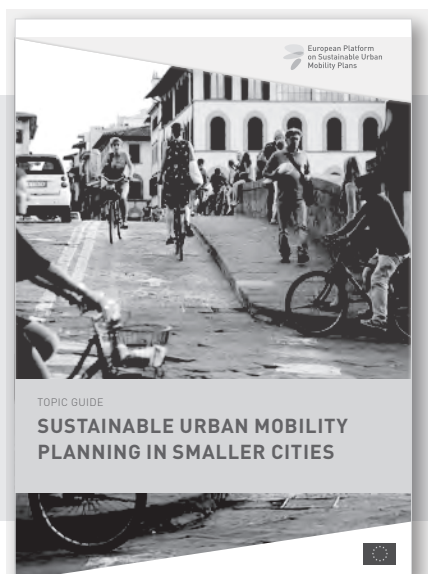
W oparciu o wspólną metodologię OECD-UE regiony metropolitalne definiuje się jako przylegające do siebie, gęste i zabudowane funkcjonalne obszary miejskie z co najmniej 250 000 mieszkańców. Charakteryzują się one zazwyczaj wysoką atrakcyjnością gospodarczą, dużymi przepływami osób dojeżdżających do pracy oraz złożonymi systemami transportu multimodalnego, będąc jednocześnie węzłami transportowymi o znaczeniu krajowym i europejskim. Regiony metropolitalne mogą stanowić szczególne wyzwanie dla zrównoważonego planowania mobilności w miastach ze względu na wiele dotkniętych nimi gmin i innych instytucji.

Przewodnik Tematyczny **Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej w Regionach Metropolitalnych** zawiera wskazówki dla SUMP w skali metropolitalnej. Określa on cztery rodzaje zarządzania metropolitalnego (nieformalna/miękka koordynacja; władze międzygminne; władze ponadgminne; miasta metropolitalne o szczególnym statusie) i zaleca przykłady i zasady planowania dla różnych struktur instytucjonalnych.

Istnieją różne rodzaje funkcjonalnych obszarów miejskich o różnych potrzebach w zakresie rozwoju SUMP. Metodologia Poly-SUMP oferuje wskazówki dla regionów policentrycznych z kilkoma gminami lub miastami, które są od siebie ściśle zależne. Daje ona zalecenia, jak inicjować lub rozwijać regionalną współpracę transportową na tak złożonych obszarach. W oparciu o terminologię **przewodnika Poly-SUMP**, regiony policentryczne charakteryzują się stolicą o stosunkowo niskiej liczbie ludności (mniej niż 200 000 w większym regionie lub mniej niż 100 000 mieszkańców w mniejszym regionie) oraz szeregiem ośrodków pośrednich, mniejszych niż stolica, ale większych niż 5 000 mieszkańców.



Planowanie zrównoważonej mobilności w miastach może być równie skuteczne dla małych miast, jak i dla regionów metropolitalnych, ale małe miasta wykazują inne potrzeby niż duże i zazwyczaj mają bardzo ograniczone możliwości planowania strategicznego. Przewodnik tematyczny na temat **Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej w mniejszych miastach** dostosowuje proces SUMP do realiów planowania w mniejszych miastach. Zawiera on wskazówki zarówno dla miast, które chcą rozwijać swój własny SUMP, jak i dla tych, które chcą być częścią regionalnego SUMP, który został zainicjowany przez pobliskie większe miasto. Poza narzędziami planistycznymi i metodami uczestnictwa, które sprawdziły się w swoim kontekście, przewodnik skupia się w szczególności na działaniach, które pasują do mniejszych miast o dużej zależności od samochodu i słabym transporcie publicznym.





Status przepisów dotyczących SUMP w państwach członkowskich UE

Więcej informacji na temat regionalnych i krajowych przepisów dotyczących opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej w państwach członkowskich UE: CIVITAS SUMP's Up& Prosperity: STATUS SUMPÓW W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH UE

http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf

Przykład dobrej praktyki

Bazylea, Szwajcaria: Transgraniczna współpraca w zakresie planowania dla aglomeracji trójnarodowej

SUMP kantonu Bazylea-stadt obejmuje różne działania transgraniczne (w całej Szwajcarii, Francji i Niemczech) mające na celu zmniejszenie samochodowego ruchu dojazdowego i ograniczenie zatorów w godzinach szczytu. Na przykład „Pendlerfonds” to fundusz, który gromadzi dochody z zarządzania parkingami w kantonie. Fundusz ten jest wykorzystywany do finansowania projektów, które mają udowodniony pozytywny wpływ na ruch osób dojeżdżających do pracy w Bazylei i z powrotem. Większość z finansowanych projektów to obiekty Bike&Ride i Park&Ride na kluczowych stacjach regionalnej sieci kolejowej. Od momentu powstania funduszu w 2012 roku na różnych stacjach kolejowych współfinansowano łącznie 394 miejsca parkingowe dla rowerów i 966 miejsc parkingowych.

Autor: Martin Dollesche, kanton Bazylea-Stadt, zebrane przez EUROCITIES

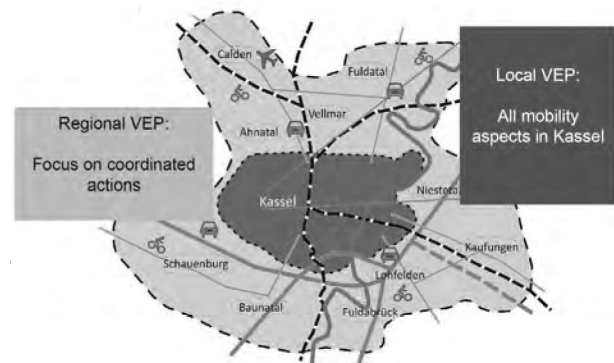
Obraz: EUROCITIES



Przykład dobrej praktyki

Kassel, Niemcy: Zsynchronizowany rozwój komunalnego i regionalnego SUMP

Ze względu na gęste przeplatanie się regionalnej sieci transportowej Kassel i okolic, „SUMP Kassel 2030” został uzupełniony o plan rozwoju mobilności regionalnej. Podczas gdy SUMP kładzie nacisk na transport wewnętrzny i przepływy ruchu, plan rozwoju mobilności regionalnej koncentruje się na transporcie regionalnym i dostępności. Oba plany zostały zsynchronizowane pod względem treści i wymiarów przestrzennych, a jako podstawę obu planów przyjęto regionalny model ruchu. Wspólny zestaw celów wytycza kierunek rozwoju zadań w obu planach i wyznacza standardy dla późniejszej oceny. Obie zintegrowane koncepcje zadań zawierają skoordynowany program działań do realizacji.



Przykład dobrej praktyki

Grand Nancy, Francja: Metropolitalny międzygminny plan urbanistyczny w zakresie budownictwa mieszkaniowego i zagospodarowania przestrzennego

Grand Nancy opracowuje metropolitalny SUMP, który połączy kilka planów sektorowych w jeden. Poprzez łączenie zasobów i umiejętności na poziomie aglomeracji, ten unikalny dokument ma na celu harmonizację polityki publicznej w zakresie planowania urbanistycznego, mieszkalnictwa, mobilności, rozwoju gospodarczego i handlowego oraz środowiska, aby osiągnąć wspólny, spójny i zjednoczony projekt terytorialny. Opracowanie planu jest prowadzone przez transdyscyplinarny zespół techniczny, który gromadzi pracowników departamentów planowania urbanistycznego, mieszkalnictwa, rozwoju gospodarczego, zrównoważonego rozwoju i mobilności władz metropolitalnych Grand Nancy i jest wspierany przez regionalną agencję rozwoju i planowania urbanistycznego.

Autor: Aurélie Dore-Speisser, Grand Nancy Metropole,
zebrane przez EUROCITIES

Obrazek: Métropole du Grand Nancy



Działanie 2.2: Powiązanie z innymi procesami planowania

Uzasadnienie

Głównym mankamentem dzisiejszego planowania transportu miejskiego jest brak koordynacji pomiędzy innymi politykami i organizacjami, poza integracją środków transportu. Rozwiązanie tego problemu stanowi duże wyzwanie (np. koordynacja z planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, integracją społeczną, równością płci, rozwojem gospodarczym, bezpieczeństwem, zdrowiem, edukacją, technologiami informacyjnymi, energią, mieszkalnictwem) dla zrównoważonego planowania mobilności w miastach, ale jest również głównym źródłem innowacji i ulepszeń.

Powiązanie z innymi procesami planowania oraz koordynacja celów i zadań wzmacnia plan zrównoważonej mobilności w miastach - jak również plany, z którymi się łączy.

Cele

- Świadomość interakcji pomiędzy zmianami w strukturach miejskich (gęstość, funkcje, wzorce społeczno-ekonomiczne, ekosystemy) a mobilnością w odpowiednich wydziałach i władzach miejskich.

- Zdefiniowanie, w jaki sposób można zintegrować planowanie zrównoważonej mobilności w miastach i inne polityki na szczeblu lokalnym i regionalnym.
- Dążenie do zharmonizowania harmonogramu Zrównoważonego Planowania Transportu Miejskiego z różnymi technicznymi i politycznymi procesami decyzyjnymi (np. ogólne strategie, plany sektorowe, wybory).
- Ustanowienie planowania mobilności i transportu jako wspólnej dziedziny polityki.

Zadania

- Określić lokalne strategie sektorowe w zakresie transportu i mobilności (np. strategie dla różnych rodzajów transportu), jak również lokalne plany z innych dziedzin polityki, które mogą mieć wpływ na mobilność w miastach (np. użytkowanie gruntów, energia, środowisko, rozwój gospodarczy, integracja społeczna, zdrowie i bezpieczeństwo). Określić również odpowiednie plany lokalnych operatorów transportowych, dostawców usług i innych gmin w obszarze planowania.

- Sprawdzenie, czy cele planów wspierają lub kolidują z celami zrównoważonej mobilności w miastach. Na przykład, polityka zagospodarowania przestrzennego, która wykorzystuje tereny przemysłowe, wspiera, podczas gdy ta, która promuje rozrastanie się miast, koliduje z zasadami. Innym konfliktem może być na przykład sytuacja, w której plan poprawy zdrowia kładzie nacisk na aktywność fizyczną tylko poprzez zorganizowany sport, w przeciwieństwie do zwiększonego ruchu pieszego i rowerowego w przypadku codziennych wycieczek, lub gdy polityka edukacyjna zachęca do dłuższych podróży do szkoły.
- Należy określić wymogi koordynacji w odpowiednich obszarach polityki. Przykładem jest związek pomiędzy planowaniem przestrzennym a transportem. Wpływ transportu należy uwzględnić w procesie planowania zagospodarowania przestrzennego, aby zmaksymalizować wykorzystanie zrównoważonych podróży do nowych inwestycji.
- Powiązanie z istniejącymi korporacjami regionalnymi (np. organizacją metropolitalną). Dotyczy to również korytarzy transportowych na duże odległości, takich jak transeuropejskie sieci transportowe - TEN-T.
- Uwzględnienie szczególnych wymogów w zakresie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, SEA.
- Opracowanie wspólnych zadań we współpracy z podmiotami z odpowiednich obszarów polityki. Dążenie do modyfikacji polityk i praktyk sektorowych i/lub stworzenie nowych, międzydepartamentalnych obszarów działalności.
- Zapewnić regularną komunikację i wymianę między właściwymi organami (oraz w ramach organów, np. poprzez regularne spotkania między planistami w dziedzinie transportu i zagospodarowania przestrzennego). Rozważyć włączenie planistów zagospodarowania przestrzennego do głównego zespołu lub grupy sterującej i powierzyć im wyraźną rolę w procesie planowania, aby stworzyć poczucie odpowiedzialności.

- Dążenie do pełnego włączenia Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do harmonogramu rozwoju i wdrażania innych istniejących polityk i strategii

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Dążenie do integracji z szerszymi strategiami długoterminowymi. Niektóre miasta i regiony mają długoterminową strategię rozwoju lokalnego lub wizję z perspektywą 20-30 lat. Jeśli taka strategia jest dostępna, może ona zapewnić orientację dla SUMP w zakresie definiowania nadrzędnych celów

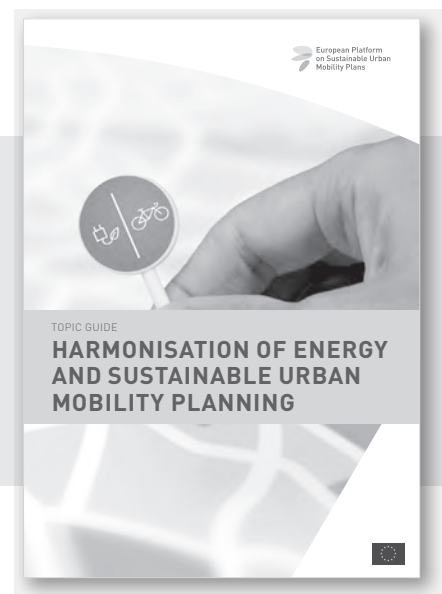
Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Zacząć od początku jako działanie ciągłe. Wstępny przegląd wymogów w zakresie koordynacji i możliwości, który należy przeprowadzić przed określeniem osi czasu (patrz działanie 2.3).

Lista kontrolna

- ✓ Stwierdzone istotne powiązania polityczne (synergie i konflikty).
- ✓ Wstępne warianty integracji polityki ocenione.
- ✓ Nawiązanie dialogu z zainteresowanymi podmiotami na temat możliwości integracji.
- ✓ Wstępne ustalenie priorytetów ustalonych wariantów integracji.

Jednym z przykładów łączenia różnych procesów planowania jest harmonizacja planowania zrównoważonej mobilności w miastach z planami działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP). Stanowi to odpowiedź na potrzebę połączenia strategicznego planowania zrównoważonej mobilności, dostosowania do zmian klimatu i energii oraz prowadzi do powstania dwóch zharmonizowanych planów z dobrze dostosowanymi fazami wdrażania i monitorowania. Szczegółowe wskazówki można znaleźć w **Wytycznych dla harmonizacji planowania energetycznego i zrównoważonego transportu miejskiego**.



Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (SEA) i planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej

W przypadku niektórych działań obowiązkowe jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA). Ponieważ SEA i SUMP mają wspólne elementy, zaleca się połączenie tych dwóch procesów. Podjęcie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko na poziomie SUMP zapewnia spójne i całościowe ramy podejmowania decyzji. Ocena SEA nie powinna być traktowana jako osobne zadanie, lecz jako integralna część rozwoju SUMP, dokonywana w odrębnych etapach, które są podstawą i uzupełnieniem planu:

- Gromadzenie podstawowych informacji o środowisku;
- Zakres i cele SEA;
- Ocena działań;
- Prognozowanie i ocena efektów i oddziaływań;
- Propozycja działań łagodzących i monitorowanie.

Wszystko to musi być ściśle powiązane z poszczególnymi etapami SUMP. Podstawowymi filarami skutecznego podejmowania decyzji w kontekście SEA dla SUMP są: jasność w zakresie odpowiedzialności władz, skuteczne informowanie społeczeństwa i konsultacje społeczne oraz uwzględnienie wyrażonych opinii przed przyjęciem planu.

Autor: EBI/JASPERS

Rysunek 16: Odpowiednie działania w zakresie SUMP i SEA (EBI/JASPERS)

SUMP		Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
Działanie 3.1: Identyfikacja źródeł informacji i współpraca z właścicielami danych Działanie 3.2: Analiza problemów i możliwości (wszystkie tryby)		Metodologia Identyfikacja innych istotnych planów, programów, celów ochrony środowiska Gromadzenie danych Analiza / Identyfikacja problemów środowiskowych
Działanie 5.2: Uzgodnienie celów dotyczących głównych problemów i wszystkich trybów działania	Odnośnik / harmonizacja	Cele SEA
Etap 7: Wybór pakietów działań wraz z interesariuszami (w tym ocena działań, wybór działań, pakiety działań)	Koordinacja	Ocena działań/grup działań (alternatywnych) a cele SEA Konsultacje społeczne (wysoce zalecane)
Działanie 9.2: Sfinalizowanie i zapewnienie jakości dokumentu „Plan zrównoważonej mobilności w miastach”.		Przewidywanie i ocena skutków / wpływu planu Działania łagodzące Działania monitorujące
Zaangażowanie społeczeństwa (np. działanie 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Rozwijać się możliwie wspólnie	Raport środowiskowy (SEA) Konsultacje społeczne w sprawie SEA

Powiązanie SUMP z polityką integracji społecznej

W kilku belgijskich miastach rozwój SUMP jest uzupełniany polityką, która zwiększa integrację społeczną w dziedzinie mobilności. Jeśli chodzi o dostęp do transportu publicznego, ponad 140 flamandzkich gmin i miast zawarło z operatorem transportu publicznego umowę o płatnościach za przejazd autobusem. Oznacza to, że ich obywatele mogą korzystać z transportu publicznego za obniżoną opłatą, często z dodatkowymi rabatami dla dzieci, studentów i/lub osób starszych. Ponadto w przypadku osób, które nie są w stanie prowadzić samochodu i mają niskie dochody,

szesnaście gmin i miast pobiera opłatę społeczną za przejazd takśówką, a wiele innych gmin posiada system transportu na żądanie z udziałem wolontariuszy. Ponadto miasta i gminy coraz częściej organizują szkolenia dla grup szczególnie narażonych: miasta Antwerpia i Leuven mają własne szkoły rowerowe dla dorosłych, a miasto Oostende pomaga nowoprzybyłym w uzyskaniu prawa jazdy.

Author: Els Vandenbroeck and Evelien Bossuyt, Mobilie 21



image © RomanBabakin on istock.com

Przykład dobrej praktyki

Bolonia, Włochy: Metropolitalny SUMP łączący planowanie terytorialne, mobilność i logistykę

W Bolonii przyjęto innowacyjne podejście, opracowując plan mobilności zintegrowany zarówno na poziomie terytorialnym, jak i tematycznym: jego SUMP został opracowany dla całego obszaru metropolitalnego i ściśle skoordynowany z planami sektorowymi dla logistyki miejskiej i transportu rowerowego. Aby osiągnąć wspólny proces planowania, zespół Biura Planowania Mobilności od samego początku planował ich połączenie. Kluczowym wynikiem procesu bolońskiego jest to, że zaangażowanie interesariuszy jest kluczowym aspektem każdego procesu decyzyjnego w obszarze metropolitalnym. Głównym wyzwaniem było znalezienie wykonalnych i skutecznych sposobów kierowania przez decydentów logistyką miejską, która jest rynkiem zdominowanym przez prywatne przedsiębiorstwa mające często niewielkie doświadczenie w planowaniu miejskim.

Autor: Catia Chiusaroli, Metropolitalne Miasto Bolonia, zebrane przez Polis

Obrazek: Metropolitalne miasto Bolonia



Przykład dobrej praktyki

Monzón, Hiszpania: Zharmonizowany rozwój SUMP i SECAP

W oparciu o przewodnik do harmonizacji SUMP-SECAP, Monzon opracowało w zintegrowany sposób plan działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP). Główne działania obejmowały: (1) powołanie zespołu harmonizacyjnego odpowiedzialnego za opracowanie obu planów i wykorzystanie efektu synergii; (2) podzielenie się inwentaryzacją emisji z transportu pomiędzy oba plany; (3) wykorzystanie tego samego roku referencyjnego do sporządzenia inwentaryzacji emisji; (4) przeprowadzenie badania w celu określenia, które działania mogą zostać uwzględnione w obu planach; (5) ustalenie priorytetów działań w ramach SUMP zgodnie z kryteriami „wpływu na SECAP”; oraz (6) zaangażowanie wszystkich wydziałów gminnych, których może dotyczyć wdrożenie SUMP i SECAP podczas wspólnych spotkań.

Autor: Andrea Conserva, Fundacja Circe,
zebrane przez EUROCITIES

Obrazek: Wytyczne dotyczące harmonizacji energetyki i zrównoważonego planowania mobilności w miastach, 2018 r.



Przykład dobrej praktyki

Lahti, Finlandia: Integracja planowania zagospodarowania przestrzennego i mobilności

Lahti opracowało zintegrowany proces strategiczny, „kierunek Lahti”, dla połączonego planowania użytkowania gruntów i mobilności. Celem nowego podejścia, które zostało po raz pierwszy wdrożone w 2019 r., jest zbudowanie zrównoważonego miasta wraz z obywatelami, interesariuszami i decydentami. Proces ten jest ciągły i cykliczny, strategia będzie aktualizowana co cztery lata, lub w każdej kadencji rady. Obejmuje ona plan miasta, SUMP, program środowiskowy oraz program sieci usług. Zintegrowane podejście sprawdziło się jak dotąd. Zwiększa ono współpracę pomiędzy planistami zagospodarowania przestrzennego i planistami mobilności oraz poprawia zaangażowanie obywateli w proces planowania mobilności.

Autor: Anna Huttunen, miasto Lahti, zebrane przez UBC
Zdjęcie: Lassi Häkkinen, miasto Lahti



DZIAŁANIE 2.3: Ustalenie harmonogramu i planu pracy

Uzasadnienie

Zapewnienie odpowiedniego harmonogramu i jasnego planu pracy to klucz do sukcesu. Działania zmierzające do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej częściowo zależą od siebie nawzajem – współzależności muszą być starannie przełożone na logiczną sekwencję, która jest zharmonizowana z lokalnymi warunkami. Określając harmonogram, kluczowe jest uwzględnienie bieżących działań w zakresie planowania i tworzenia polityki, które mogą mieć wpływ na ten proces, takich jak wybory, procesy legislacyjne i inne działania związane z planowaniem.

Opracowanie i wdrożenie SUMP jest również złożonym procesem instytucjonalnym. Zazwyczaj wymaga on zmiany praktyk w zakresie planowania i pracy ponad granicami. Te ustalenia dotyczące zarządzania wymagają mandatu politycznego, aby były powszechnie akceptowane. Plan pracy, który wskazuje wszystkie kamienie milowe i jasno określa, które z zaangażowanych podmiotów wykonują co i kiedy, powinno zostać zatwierdzone.

Cele

- Opracowanie zindywidualizowanego procesu planowania, który pasuje do lokalnego kontekstu i dobrze koordynuje działania.
- Dążenie do harmonizacji terminów z różnymi technicznymi i politycznymi procesami decyzyjnymi (np. ogólne strategie, plany sektorowe, wybory). Określanie okien czasowych dla koordynacji.
- Wyjaśnienie i sformalizowanie roli wszystkich podmiotów i ich wkładu w zasoby.
- Zapewnienie wiarygodności i przejrzystości procesu planowania.
- Ułatwianie skutecznego procesu planowania, który uwzględni czasowe współzależności między działaniami, minimalizuje ryzyko związane z czasem i optymalnie wykorzystuje zasoby.

Zadania

Linia czasowa:

- Należy poświęcić wystarczająco dużo czasu na dobre przygotowanie procesu planowania. Czas potrzebny na podjęcie decyzji o opracowaniu SUMP, stworzenie struktur roboczych i zdefiniowanie ram planowania różni się znacznie w zależności od miasta. W dużej mierze będzie on zależał od doświadczenia miasta w zakresie procesów planowania strategicznego, struktur instytucjonalnych, kontekstu politycznego i lokalnej „kultury planowania”.
- Określenie ram czasowych dla rozwoju SUMP, w tym etapów analizy, rozwoju strategii i planowania działań. W sumie miasta zwykle potrzebują co najmniej jednego roku od oficjalnego rozpoczęcia procesu planowania do jego przyjęcia, zazwyczaj więcej.
 - Analiza trwa zazwyczaj od dwóch do sześciu miesięcy, ale może być również dłuższa, jeśli trzeba będzie zebrać wiele dodatkowych danych;
 - Opracowanie strategii (w tym wizji, celów i założeń) trwa zazwyczaj od dwóch do pięciu miesięcy;
 - Planowanie działań (od wstępnej identyfikacji potencjalnych działań do uzgodnionego zestawu pakietów działań, ze zdefiniowanym finansowaniem i odpowiedzialnością, które są zawarte w sfinalizowanym dokumencie SUMP) trwa zazwyczaj około trzech do ośmiu miesięcy. Zależy to jednak w dużej mierze od stopnia szczegółowości, na jakim działania są przygotowywane w procesie SUMP.
 - Zazwyczaj potrzeba trochę więcej czasu na przyjęcie SUMP, gdy jest on już gotowy. W zależności od sytuacji politycznej, czas ten waha się od kilku tygodni do pół roku lub więcej. Dobre włączenie decydentów w proces planowania pomaga zmniejszyć ryzyko opóźnień w procesie wdrażania SUMP.
- Należy wziąć pod uwagę potencjalnie trudne okresy (np. wybory lub okresy planowania budżetu). W miesiącach poprzedzających wybory może być trudno szybko posuwać się naprzód. Może to mieć wpływ na czas trwania procesu planowania.
- Należy obliczyć niektóre „ciche” okresy pracy, aby uelastyczyć ogólne planowanie i uniknąć poważnych opóźnień. Ponadto należy pamiętać o uwzględnieniu czasu potrzebnego na komunikację, jak również na zaangażowanie interesariuszy i obywateli.

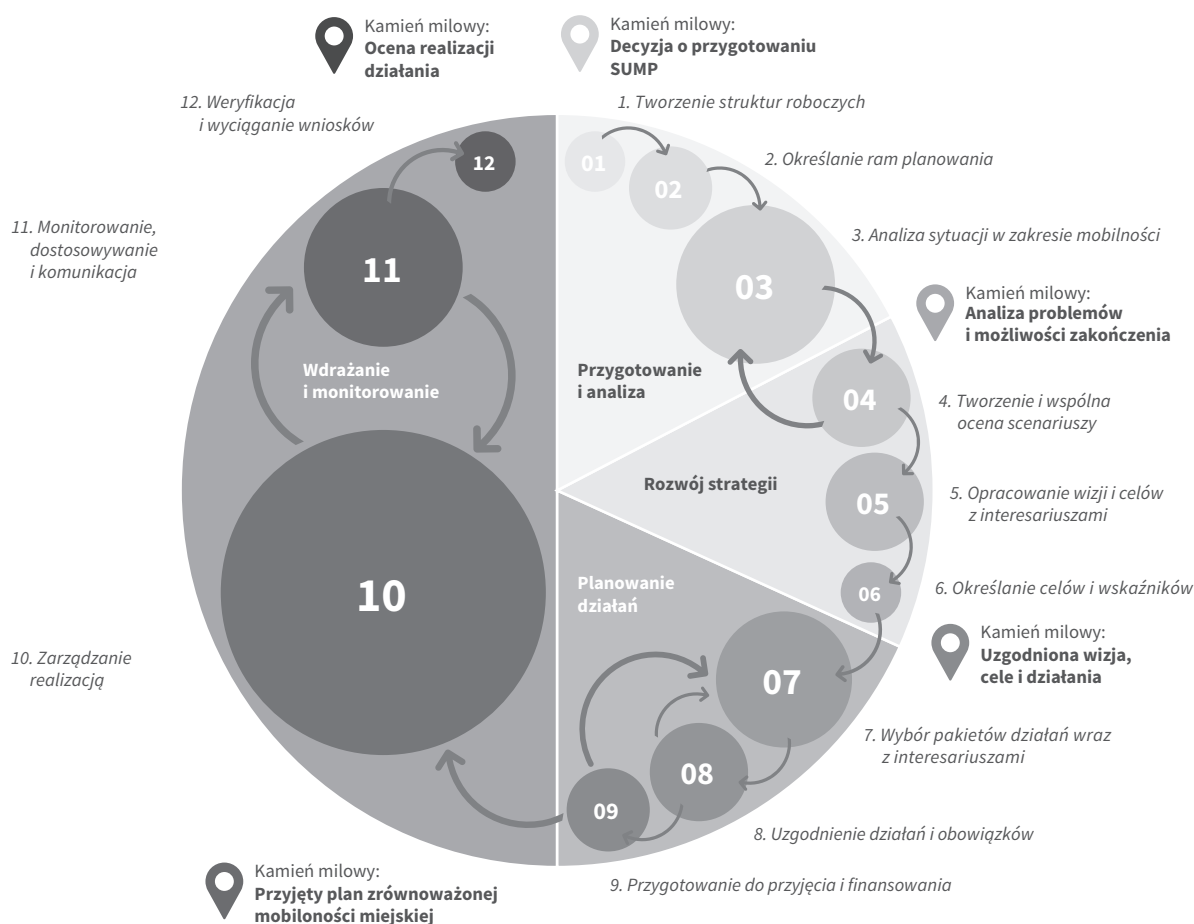
- Przekazać wstępny harmonogram, aby zaangażowani uczestnicy mogli zaplanować swój wkład na czas.
- Należy kontynuować wdrażanie działań, które są bardzo widoczne podczas przygotowywania planu i opracowywania SUMP. Pomaga to uniknąć wrażenia braku aktywności, co jest szczególnie ważne dla decydentów.
- Należy wybrać wstępne ramy czasowe wdrażania działań, które zostaną określone bardziej szczegółowo w fazie planowania działań.
 - Warto skoncentrować się w szczegółowym planowaniu na najbliższych dwóch-trzech latach, ale także wstępnie zaplanować na najbliższe 10 lat i mieć świadomość długo-

falowych działań, które rozpoczną się w ciągu 10 lat i będą kontynuowane później (np. duże projekty, takie jak budowa linii tramwajowej).

- Niektóre miasta wolą określić swoje ramy czasowe poprzez ważne kamienie milowe i nie stosują dokładnych ram czasowych. Przykładem może być otwarcie nowej linii szybkiego tranzytu autobusowego oraz działania, które zostaną wdrożone przed i po otwarciu. Może to pomóc w utrzymaniu realistycznych ram czasowych i ułatwić śledzenie ich przebiegu dla miasta i społeczeństwa.

Rysunek 17: Względne wymagania czasowe etapów SUMP.

Wizualizacja 12 Kroków przedstawia względną ilość czasu potrzebną do wykonania danego kroku w stosunku do wszystkich innych kroków w typowym procesie SUMP. Na przykład zarządzanie procesem wdrażania wymaga zazwyczaj większości czasu w fazie wdrażania i monitorowania i jest powiązane z etapem monitorowania. Strzałki przedstawiają typowe pętle informacji zwrotnej, np. jeśli w Kroku 8 stanie się oczywiste, że niektóre pakiety działań wymagają zbyt dużej wydajności, w Kroku 7 może okazać się konieczne ponowne dostosowanie wybranych pakietów działań. (Ten rysunek nie jest oparty na dokładnych pomiarach i ma na celu jedynie orientację dla planistów).



- Zbudowanie na czas działań monitorujących i aktualizujących po przyjęciu SUMP (patrz również działanie 11.1). Częstotliwość przeglądów i aktualizacji zależy od indywidualnej sytuacji, również biorąc pod uwagę wymogi prawne i cykle wyborcze, ale powinna być przeprowadzana przynajmniej co dwa lata.
- Należy rozważyć dokonywanie przeglądu i aktualizacji pełnego SUMP co pięć do dziesięciu lat. Po 10 latach dokument jest zwykle nieaktualny, natomiast działania powinny być aktualizowane znacznie częściej.

Plan działania

- Wzmocnienie mandatu politycznego na rzecz rozwoju SUMP. Zapewnienie, że decydenci w szerokim zakresie zgadzają się co do tego, że zasady zrównoważonego rozwoju powinny stanowić podstawę SUMP przy podejmowaniu formalnej decyzji o przystąpieniu do procesu planowania. Oznacza to skupienie się na środowiskowych i społecznych korzyściach z mobilności, a nie tylko na lepszym przepływie ruchu.
- Opracowanie ogólnego planu działania dla procesu SUMP, który wskaże wszystkie niezbędne kamienie milowe. Zachowanie

pewnej elastyczności w zakresie zmiany planu pracy w miarę postępu prac.

- Opracowanie sposobów pokonywania barier i pełnego wykorzystania czynników sprzyjających zrównoważonemu planowaniu mobilności w miastach (w oparciu o wyniki samooceny z działania 1.1).
- Uzgodnienie procedury zarządzania i zadania z interesariuszami odpowiedzialnymi za planowanie zadań (również w ramach własnej organizacji).
- Dokonanie oceny ryzyka i zaplanować odpowiednie działania awaryjne.
- Monitorowanie postępów, egzekwowanie realizacji planu pracy i dostosowywanie się do zmian.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymagania

- Rozważenie brandingu (np. nazwy, logo) swojego procesu planowania w celu osiągnięcia profesjonalnej i rozpoznawalnej widoczności we wszystkich publicznych działaniach komunikacyjnych i wydarzeniach w trakcie całego procesu.



Szczegóły dotyczące zadań

Proces opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest zazwyczaj tworzony jako projekt lokalny, który również otrzymuje konkretny tytuł. Rozsądne jest używanie angielskiej terminologii. Może to jednak powodować opór wśród interesariuszy i społeczeństwa w krajach nieanglojęzycznych. Aby tego uniknąć, wskazane jest wybranie konkretnego terminu

(lokalnego), który jest potwierdzony przez interesariuszy lub zdefiniowany wspólnie. Użycie odpowiedniego terminu jest również ważne dla stworzenia akceptacji dla uczestnictwa i procesu. Możliwe jest również bezpośrednie nazwanie procesu jako produktu końcowego, jeśli został już wybrany konkretny tytuł (patrz Działanie 9.1 „Stwórz swój plan”).

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Ramy czasowe określone po utworzeniu struktur roboczych i przeanalizowaniu wymagań dotyczących planowania, ale przed rozpoczęciem analizy mobilności.
- Ciągłe dopracowywanie terminów dla poszczególnych działań (np. komunikatów prasowych, kalendarza spotkań).
- Przyjęcie planu pracy jako kamienia milowego przed rozpoczęciem oficjalnego opracowywania SUMP.

Lista kontrolna

- ✓ Opracowanie realistycznego podstawowego harmonogramu procesu planowania zrównoważonej mobilności w mieście.
- ✓ Potwierdzono mandat polityczny do opracowania SUMP.
- ✓ Opracowana strategia zarządzania ryzykiem zarządzania jakością.
- ✓ Opracowany i zatwierdzony politycznie harmonogram i plan pracy.

Działanie 2.4: Rozważenie uzyskania wsparcia zewnętrznego

Uzasadnienie

W przypadku większości władz publicznych konkretne umiejętności wymagane do prowadzenia procesu planu zrównoważonej mobilności w miastach przekroczą możliwości ich pracowników. Celem jest zaspokojenie bezpośredniego zapotrzebowania na umiejętności poprzez zatrudnienie w razie potrzeby zewnętrznych ekspertów, ale także rozwój i utrzymanie wiedzy specjalistycznej w zakresie zrównoważonego planowania mobilności w miastach w ramach własnej organizacji.

Cele

- Zrównoważyć krótkoterminowe wymagania w zakresie umiejętności i zbudować potencjał we własnej organizacji i w szerszej społeczności zawodowej.
- Ułatwić efektywny proces planowania, który najlepiej wykorzystuje zasoby.
- Dodać wartość dodaną do SUMP poprzez współpracę z ekspertami, którzy wnoszą nowe podejście lub świeże perspektywy w kluczowych kwestiach.

Zadania

- W oparciu o strategię uzupełniania braków w umiejętnościach (zob. działanie 1.1), należy zdecydować, do jakich zadań potrzebne jest wsparcie zewnętrzne, jeśli nie można ich skutecznie pokryć poprzez budowanie potencjału wewnętrznego (lub rekrutację nowych pracowników).
- Należy rozważyć uzyskanie wsparcia zewnętrznego dla zadań, w przypadku których brak umiejętności w organizacji obniżyłby jakość lub znacznie przedłużyłby proces, gdyby podjęto próbę wsparcia wewnętrznego.
- Należy zdecydować, czy zadania mogą być zlecane w pakiecie (zwykle są to zadania ściśle ze sobą powiązane, np. zaangażowanie obywatelskie i komunikacja), czy też wymagają bardzo konkretnych umiejętności i muszą być zlecane oddzielnie (np. zbieranie danych, a nawet, bardziej szczegółowo, badanie gospodarstwa domowego lub analiza jakości infrastruktury rowerowej).
- Oferowanie i zlecenie usług zewnętrznych dla wybranych zadań. Należy stosować jasny zakres wymagań i obowiązków, który możliwie najdokładniej opisuje zadania, w tym harmonogram i konkretne wyniki dla każdego zadania. Stosować odpowiednie kryteria wyboru ofert, które muszą być

określone w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Oprócz ceny należy przywiązywać odpowiednią wagę do kryteriów merytorycznych (np. jakości opisywanej koncepcji i metod oraz fachowości oferowanego personelu). Doświadczenie pokazuje, że jakość się opłaca, a nierealistycznie niskie oferty często prowadzą do niskich wyników jakościowych lub kosztów następczych dla miast.

- Przy zlecaniu działań związanych z zarządzaniem projektem konsultantowi, należy zachować ogólną koordynację w ramach organu planistycznego. W przypadku wszystkich oddelegowanych zadań należy zawsze przewidzieć wystarczającą ilość czasu i środków na zarządzanie jakością w placówce. W miarę możliwości należy włączyć działania związane z budowaniem potencjału do zakresu zadań i obowiązków, tak aby pracownicy wewnątrzni mogli zdobyć odpowiednie kompetencje do następnego procesu planowania.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Przy opracowywaniu harmonogramu i planu prac należy wziąć pod uwagę terminy planowanych przetargów.
- Przeprowadzanie przetargów i zawieranie umów wyłącznie po otrzymaniu mandatu politycznego i zatwierdzeniu planu prac.

Lista kontrolna

- ✓ Decyzja o tym, jakie ewentualne zadania należy podjąć w celu uzyskania wsparcia zewnętrznego.
- ✓ Zamówienie na usługi w ramach przetargu i wybór odpowiedniego wykonawcy, który rozumie podejście SUMP.



Przykłady działań, które mogą wymagać wsparcia zewnętrznego

Zadania	Szczegóły
Przygotowanie, organizacja i ułatwianie imprez oraz dokumentowanie i analiza wyników dyskusji związanych z zaangażowaniem interesariuszy i obywateli	<p>Nie należy lekceważyć wysiłków administracyjnych koniecznych do przeprowadzenia dobrych procesów uczestnictwa.</p> <p>Przeglądu uwag dokonuje się zazwyczaj ręcznie, co wymaga znacznego nakładu czasu. Szczególnie zaangażowanie online wymaga od organów planistycznych zarządzania dużą ilością odpowiedzi (ponad 1000 komentarzy nie jest liczbą niezwykłą).</p> <p>Zaangażowanie neutralnego facylitatora może również pomóc w uniknięciu (starych) konfliktów i pomóc grupie we współpracy w konstruktywnej atmosferze.</p>
Komunikacja z obywatelami.	Działania komunikacyjne, takie jak pisanie interesujących wiadomości do prasy i online, projektowanie publicznych raportów (np. strategia mobilności i SUMP), ułatwianie kanałów mediów społecznościowych (które mogą otrzymywać duże ilości komentarzy) oraz robienie profesjonalnych zdjęć podczas imprez.
Analiza sytuacji w zakresie mobilności, w tym gromadzenie danych.	Może to być albo cała analiza, albo konkretne podzadania lub obszary techniczne, które zazwyczaj łatwo jest rozdzielić (np. analiza jakości infrastruktury rowerowej, zbieranie danych o natężeniu ruchu, analiza możliwości przemieszczania się, wykonanie badania gospodarstwa domowego, stworzenie modelu transportu).
Szkolenie dotyczące konkretnych działań	Szkolenia mogłyby pomóc władzom lokalnym w realizacji większych części procesu SUMP we własnym zakresie. Może to mieć miejsce np. w przypadku modelowania. W przypadku zastosowania modelu transportowego, ważne byłoby również, aby miasto posiadało wiedzę na temat tego, jak korzystać z modelu, nawet jeśli model jest prowadzony przez konsultanta.
Doradztwo prawne	W krajach, w których istnieją wiążące ramy prawne ograniczające ryzyko zakwestionowania SUMP w sądzie.



image © BKK Centre for Budapest Transport

Przykład dobrej praktyki

Kluž-Napoka, Rumunia: Rozwój SUMP prowadzony przez konsultantów zewnętrznych

Plan Mobilności Miejskiej Kluž-Napoki został opracowany przez zewnętrzną firmę konsultingową pod kierownictwem i koordynacją Jaspers i EBOiR. Konsultanci kierują organizacją i wdrażaniem całego procesu, w tym gromadzeniem danych, analizą istniejącej sytuacji oraz opracowaniem Planu Działania SUMP. Wewnętrzny personel był również ściśle zaangażowany we wszystkie kroki, dostarczając cenną wiedzę na temat lokalnego kontekstu, a tym samym wspierając konsultantów w opracowywaniu rozwiązań dostosowanych do potrzeb i solidnego SUMP. Ogólnie rzecz biorąc, zatrudnienie konsultantów zewnętrznych przyniosło fachową wiedzę techniczną i świeże myślenie, a także pomogło poprawić efektywność procesu planowania.

Autor: Miasto Kluž-Napoka, zebrane przez ICLEI

Zdjęcie: Miasto Kluž-Napoka



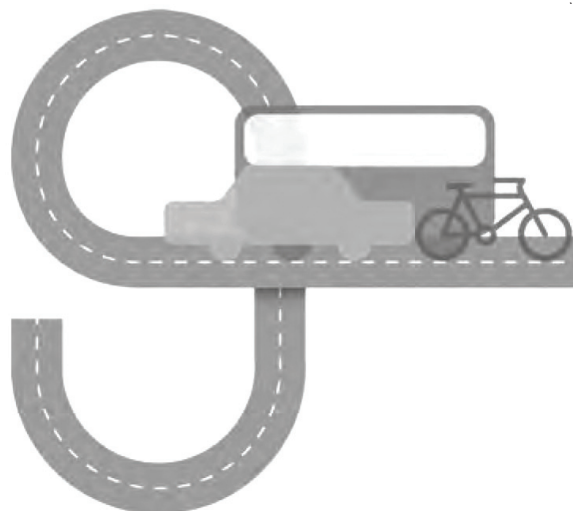
Przykład dobrej praktyki


Saloniki, Grecja: Ekspertskie wsparcie przy tworzeniu centrum monitorowania mobilności

W celu opracowania SUMP i monitorowania działań, władze lokalne w Salonikach przeanalizowały szeroki zakres danych dotyczących mobilności. Gmina podpisała umowę o współpracy (2016 r. - do nadal) z instytutem badawczym, korzystając ze swoich umiejętności naukowych w zakresie zrównoważonego planowania mobilności, jak również w zakresie zarządzania dużymi ilościami danych i modelowania transportu. Współpraca ta miała kluczowe znaczenie dla zapewnienia, że wdrożenie SUMP obejmuje dobre połączenie prac technicznych i naukowych, zwiększając możliwości i umiejętności pracowników władz lokalnych w zakresie zaangażowania interesariuszy i gromadzenia danych.

Autor: Maria Zourna, miasto Saloniki i Georgia Aifantopoulou & Maria Morfoulaki, CERTH/Hellenic Instytut Transportu, zebrane przez Polis

Obrazek: Logo SUMP w Salonikach





KROK 3:
Analiza sytuacji
w zakresie mobilności

- 3.1** Identyfikacja źródeł informacji i współpraca z właścicielami danych
- 3.2** Analiza problemów i możliwości (wszystkie tryby)

Ostatnim etapem dobrego przygotowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest analiza sytuacji w zakresie mobilności w mieście. Jest to główny kamień milowy, który stanowi podstawę racjonalnego i przejrzystego rozwoju strategii. Przed przeprowadzeniem analizy problemów i możliwości w dziedzinie mobilności w mieście, a także przed włączeniem obywateli do analizy, należy zidentyfikować informacje i źródła danych oraz nawiązać współpracę z właścicielami danych. Celem jest celowe i ukierunkowane gromadzenie i analiza danych, które obejmują wszystkie rodzaje transportu oraz ważne cele i tendencje związane z mobilnością dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego.

DZIAŁANIE 3.1: Identyfikacja źródeł informacji i współpraca z właścicielami danych

Uzasadnienie

Przed podjęciem decyzji o przyszłej polityce niezbędna jest wiedza na temat problemów, z jakimi obecnie mamy do czynienia. W transporcie miejskim i mobilności wiedza ta jest często bardzo fragmentaryczna i niepełna. Jak kawałki układanki, dane i informacje muszą być zestawione razem, aby opisać obecną sytuację. Aby przeprowadzić dobrą analizę, należy najpierw określić, jakie dane są potrzebne (do analizy wszystkich aspektów SUMP, a w szczególności priorytetów politycznych procesu), jakie informacje są dostępne, a jakich nadal brakuje. Początkujących miast, które nie mają dostępu do danych lub mają ich niewiele, nie należy zniechęcać i traktować ich raczej jako szansę na poprawę gromadzenia danych w ramach procesu SUMP. Wyzwaniem dla większości miast jest fakt, że ich dane nie są zharmonizowane pod względem ram czasowych lub zasięgu przestrzennego, a także,

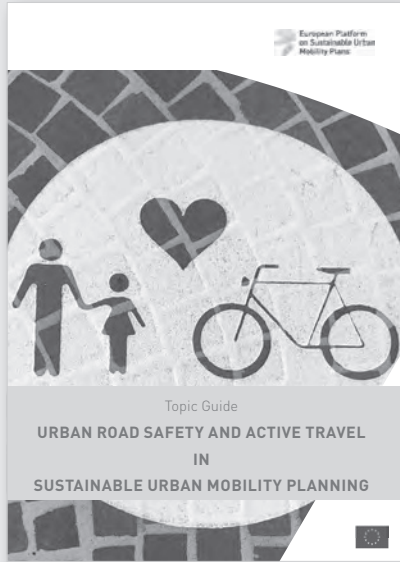
że dane są często dystrybuowane pomiędzy różnymi właścicielami, posiadaczami lub systemami przechowywania danych. W rezultacie dostęp może stać się problemem ze względu na brak informacji o istniejących bazach danych oraz z powodu niechęci do dzielenia się informacjami - w szczególności w przypadku operatorów komercyjnych, którzy mogą również żądać wysokich opłat za swoje dane lub powoływać się na poufność handlową. Dokładny audyt danych, doskonała komunikacja z właścicielami danych oraz wzajemna wymiana danych z nimi mogą pomóc w przezwycięzeniu tego problemu. Doświadczenie pokazało, że wczesne zaangażowanie wewnętrznych i zewnętrznych właścicieli danych oraz jasne porozumienia mogą przyczynić się do większej gotowości do współpracy.

Cele

- Określanie potrzeb w zakresie danych pod kątem priorytetów politycznych i prawdopodobnych celów.
- Uzyskanie dobrego przeglądu dostępnych danych, w tym ich jakości i dostępności.
- Identyfikacja luk w danych i dodatkowych informacji potrzebnych do analizy mobilności.
- Współpraca z zewnętrznymi i wewnętrznymi organizacjami w celu uzupełnienia zestawu danych, najlepiej poprzez zawarcie długoterminowych umów zapewniających dobre dostawy danych również w przyszłości.
- Zapewnienie, że luki w danych zostaną w miarę możliwości uzupełnione.
- Dzięki połączeniu danych dostępnych w różnych częściach organizacji, w innych organizacjach oraz (w razie potrzeby) dzięki gromadzeniu nowych danych, można uzyskać zestaw informacji na temat mobilności w miastach i powiązanych obszarach, który umożliwi analizę stanu rzeczy.
- Wyjście poza prosty opis statusu i dążenie do zrozumienia przyczyn leżących u jego podstaw. Na przykład, dlaczego większość ludzi nadal jeździ do centrum i parkuje tam pomimo dobrej dostępności Park & Ride? Należy poszukiwać danych wyjaśniających motywacje do zachowań związanych z mobilnością, na które chce się wpływać, na przykład poprzez włączenie pytań dotyczących zachowań jakościowych do ankiet mobilnościowych. Informacje te pomogą w późniejszym wyborze skutecznych działań.
- Skonsultować się z interesariuszami i opinią publiczną na temat problemów i kwestii, które ich zdaniem powinny zostać rozwiązane przez SUMP. Uświadamia im to proces planowania, zapewnia, że ich głosy są słyszane i sprawia, że opinia publiczna czuje się odpowiedzialna za SUMP. Ich wspólne wrażenie może być również cennym źródłem informacji, które pomogą uzupełnić braki w danych.
- Należy dążyć do tego, aby udostępnić zewnętrznym właścicielom danych, które są potrzebne do analizy. Należy szanować poufność (zgodnie z przepisami europejskimi i krajowymi), anonimizować dane osobowe i obchodzić się z nimi ostrożnie, aby uniknąć problemów ze współpracą (należy rozważyć opracowanie strategii bezpieczeństwa w zakresie zarządzania danymi). Wyjaśnić wyraźnie, dlaczego dane są wymagane, przedstawiając korzyści, jakie przyniesie ich wykorzystanie, oraz opisać, w jaki sposób dane te będą wykorzystywane i przechowywane przez daną organizację. Uzgodnić wspólnie proces gromadzenia i udostępniania danych, tak aby wszyscy partnerzy mogli polegać na jednym, wspólnym zestawie informacji (np. bezpiecznej platformie wymiany danych).
- Aby wypełnić istotne luki w danych, należy sprawdzić dostępność wartości domyślnych, takich jak te dostarczone np. przez poziom krajowy, lub zebrać dodatkowe dane, które nie są dostępne od wewnętrznych lub zewnętrznych właścicieli danych. Dane mogą być gromadzone na różne sposoby. Na przykład, tendencje dotyczące liczby pieszych można określić, przeprowadzając coroczne ręczne liczenie w kluczowych punktach miasta, np. instalując maszyny liczące lub przeprowadzając badanie gospodarstwa domowego. Wybór metody zależy od dostępnych zasobów, wielkości miasta i wymaganego poziomu wiarygodności. Można wyróżnić następujące ogólne rodzaje danych:

Zadania

- Przeprowadzić audyt danych. Uzyskać przegląd potrzeb i źródeł danych, określić wszystkie dostępne dane istotne dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz ocenić ich jakość i dostępność.
- Uzyskać dostępne dane, zsyntetyzować ich zawartość i zidentyfikować luki w danych dotyczących głównych kwestii związanych z mobilnością. Wybierz odpowiednie dane, które opisują stan transportu i mobilności w Twoim mieście, koncentrując się na ogólnych celach zrównoważonej mobilności w mieście (patrz pierwszy kamień milowy) oraz priorytetach politycznych, które doprowadziły do podjęcia decyzji o opracowaniu SUMP. Na przykład, jeśli priorytetem politycznym jest poprawa bezpieczeństwa na drogach, wówczas wymagane są dane dotyczące ofiar śmiertelnych. Dane te powinny dostarczać informacji na temat stanu i tendencji w zakresie:
 - wszystkich środków transportu wykorzystywanych w mieście, w tym transportu towarowego oraz poziomu integracji środków transportu (multimodalność);
 - wszystkich głównych aspektów zrównoważonej mobilności istotnych dla danego miasta (np. zanieczyszczenie powietrza, hałas powodowany przez ruch drogowy, bezpieczeństwo na drogach, możliwość zamieszkania w przestrzeni publicznej, sprawliwy dostęp do usług, zatrudnienie i edukacja).
- dane ilościowe z pomiarów automatycznych (np. maszyny zliczające, czujniki na podcierwień i inne czujniki, kamery, satelity) lub dane GPS (np. śledzenie pojazdów, lokalizacje telefonów komórkowych zbierane za pomocą aplikacji lub przez operatorów telefonii komórkowej),
-



W przypadku gromadzenia danych ważne jest generowanie dokładnych, konkretnych i kompletnych zestawów danych, ale także określenie priorytetów i jasnych celów na potrzeby tych danych. Temat „Przewodnik po bezpieczeństwie na drogach miejskich i aktywnym przemieszczaniu się w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej” zawiera listę priorytetów w zakresie gromadzenia danych związanych z bezpieczeństwem na drogach:

- Identyfikacja głównych rodzajów zdarzeń jako podstawa do określenia właściwych grup docelowych, do których należy podejść, oraz działań, które należy opracować;
- Identyfikacja niebezpiecznych miejsc w sieci multimodalnej; Ustalenie realistycznych, ale ambitnych celów polityki bezpieczeństwa;
- Budowanie świadomości: prawidłowe dane liczbowe dotyczące zdarzeń mogą pomóc w budowaniu świadomości;

definiuje również minimalny zestaw danych potrzebnych do analizy sytuacji w zakresie bezpieczeństwa drogowego w mieście. Co najważniejsze, analiza ta powinna uwzględnić:

- całkowitą liczbę rannych i ofiar śmiertelnych rocznie w mieście w okresie co najmniej 3 lat;
- całkowitą liczbę wypadków bez obrażeń ciała, pogrupowanych według różnych rodzajów transportu, w okresie co najmniej trzech lat; oraz
- Lokalizację i rodzaj wypadków w sieci (multimodalnej) miasta

- Dane ilościowe i jakościowe z ankiet (w gospodarstwie domowym, na ulicy, w pojeździe) lub z obserwacji ulicznych (np. ręczne zliczanie ruchu, wizyty na miejscu, inwentaryzacja przydziałów przestrzeni na krawężnikach),
- Dane jakościowe z wywiadów lub grup docelowych,
- Dane jakościowe z czasopism, blogów, mediów społecznościowych,
- Modelowanie danych w celu wypełnienia luk w danych.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymagania

- Wykorzystanie dostępnych danych w jak największym stopniu. Dzięki temu proces ten stanie się bardziej przejrzysty, umożliwiając obywatelom i interesariuszom dostęp do danych i ich wykorzystanie, co z kolei może być korzystne dla działań planistycznych (np. studenci uniwersytetów, którzy dogłębnie analizują zagadnienie mobilności lub programują aplikację mobilną dla danego miasta). Należy upewnić się, że wykorzystywane dostępne dane są wysokiej jakości.
- Utworzenie centralnego miejskiego centrum danych, które będzie zarządzać danymi wszystkich wydziałów. Ułatwi to wewnętrzną wymianę danych i zintegrowane planowanie, ułatwiając uwzględnienie danych i aspektów polityki innych wydziałów.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Może zostać uruchomiony po utworzeniu głównego zespołu i określeniu zakresu geograficznego (patrz działanie 1.2 i 2.1), najpóźniej po uzgodnieniu harmonogramu i planu pracy.
- Bezpośrednio przyczynia się do analizy mobilności w ramach działania 3.2.
- Identyfikacja źródeł danych i potrzeb jest powiązana z określeniem celów (działanie 5.2), wskaźników strategicznych (działanie 6.1) oraz procesu monitorowania (działanie 11.1).

Lista kontrolna

- ✓ Określone potrzeby w zakresie danych, z uwzględnieniem priorytetów politycznych i prawdopodobnych celów.
- ✓ Zidentyfikowanie dostępnych danych i sprawdzenie ich jakości.
- ✓ Określone luki w danych i zidentyfikowane dodatkowe źródła danych.
- ✓ Ustalone bezpieczne zarządzanie danymi.
- ✓ wymiana danych z zewnętrznymi właścicielami odpowiednich danych, uzgodniona.
- ✓ Dodatkowe dane zbierane w razie potrzeby.



Narzędzia do badania jakości przestrzeni publicznych

Dostępny jest szereg narzędzi, które pomagają określić, w jaki sposób ludzie korzystają z przestrzeni publicznych i zrozumieć, w jaki sposób można je ulepszyć dla życia publicznego, które się w nich odbywa. Jako jeden z prekursorów w tej dziedzinie, instytut Gehl oferuje na swojej stronie internetowej wybór takich narzędzi, jak:

- Dwanaście Kryteriów Jakości jest narzędziem do badania, w jaki sposób przestrzeń publiczna jest doświadczana przez jej użytkowników. Mówiąc dokładniej, jest ono wykorzystywane do oceny, czy różne cechy przestrzeni publicznej są bezpieczne, wygodne i przyjemne dla ludzi.

Licznik osób poruszających się mierzy, ile osób porusza się w danej przestrzeni i za pomocą jakich środków. Informacja ta daje poczucie, jak bardzo przestrzeń jest zajęta w różnych porach dnia i jak dostępna jest dla różnych środków transportu.

- Narzędzie Stacjonarne Mapowanie Aktywności pomaga w mapowaniu tego, co ludzie robią w danej przestrzeni w danym czasie, np. siedząc na ławce, uprawiając sport lub grając muzykę na żywo. Rezultatem jest „zdjęcie” aktywności w obszarze objętym badaniem. Oceniając to, co już dzieje się w danym miejscu, można zacząć identyfikować potencjalne ulepszenia w życiu publicznym.
- Coraz częściej stosuje się aplikacje do analizy przestrzeni publicznej, które ułatwiają miastom zbieranie danych w terenie, a następnie organizowanie i udostępnianie danych w publicznej bazie danych.

Po więcej informacji odwiedź: <https://gehinstitute.org/tools/>



image © Mark Englert



Śłuchaj i ucz się! – ankiety online oparte na mapach, służące do zbierania danych⁴⁷

Planowanie dla ludzi wymaga (wcześniej) integracji obywateli w tym procesie – na przykład poprzez gromadzenie danych za pomocą Publicznego Udziału w Systemie Informacji Geograficznej (PPGIS /Public Participation Geographic Information System/). Badania internetowe oparte na mapach, które łączą badanie internetowe z interaktywną mapą, łączą zaangażowanie społeczeństwa i gromadzenie danych na potrzeby inteligentnego planowania, które jest oparte na potrzebach, postrzeganiu i pomysłach ludzi. PPGIS umożliwia gromadzenie danych od dużej i zróżnicowanej grupy osób, a jednocześnie zwiększa zaangażowanie społeczne, pomaga w tworzeniu poczucia odpowiedzialności za proces, a także przyjmuje perspektywę obywatelską. Dla planistów zebrane dane mogą być źródłem informacji, a PPGIS może być również wykorzystany do nadania obywatelom uprawnień decyzyjnych w tym procesie. Na przykład, poprzez określenie obszarów interwencji poprzez mapowanie tych, które wymagają poprawy (np. postrzeganie usług transportu publicznego, mapowanie obszarów niebezpiecznych, niewystarczających tras rowerowych itp.) W ten sposób miasto Helsinki opracowało swój Plan Generalny wspólnie z mieszkańcami i miastem Sztokholm zebrało pomysły na zaprojektowanie nowej dzielnicy. Zamiast zastępować tradycyjne metody, badania internetowe oparte na mapach mogą je uzupełnić, aby dotrzeć do szerszego grona odbiorców i podnieść jakość gromadzonych danych. Zwłaszcza w przypadku obszarów metropolitalnych, GIS oparty na uczestnictwie publicznym może być narzędziem otwierającym drzwi do szerokiej publiczności w całym regionie.

Jakie narzędzia online są dostępne?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapowanie dla zmian, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>

Jakie dane można zbierać za pomocą badań ankietowych online opartych na mapach?

Gromadzenie danych bezpośrednio od i z obywatelami może dać zupełnie nowy wgląd w środowisko życia ludzi, który może być wykorzystany w procesie planowania. Prosząc uczestników o zlokalizowanie różnych miejsc na mapie (np. miejsc codziennych zajęć lub obszarów, które preferują/omijają), ocenę jakości infrastruktury lub mapę swoich pomysłów na przyszły rozwój miasta, Zrównoważone Planowanie Mobilności Miejskiej może zyskać bliższą perspektywę ze strony mieszkańców i zrozumieć, gdzie należy podjąć działania. Poprzez zbieranie danych przestrzennych, wzorce geograficzne mogą być powiązane z aspektami społeczno-demograficznymi, postawami i jakością środowiska. Dane z ankiet internetowych opartych na mapach mogą być na przykład wykorzystane do lepszego zrozumienia:

- Zachowania związanego z mobilnością (np. poprzez mapowanie odwiedzanych miejsc, tras, celów podróży, częstotliwości odwiedzania, wyboru trybu podróży);
- Miejsc zainteresowań i przestrzeni aktywności;
- (Nie)Zadowolenia i postrzegania np. sąsiedztwa, przestrzeni miejskiej, dostępności, bezpieczeństwa publicznego, przestrzeni zielonej, usług związanych z mobilnością, infrastruktury itp.;
- Identyfikacja obszarów wymagających poprawy (np. niewystarczające usługi transportu publicznego);
- Wyniki zdrowotne i samopoczucie związane z mobilnością; oraz
- Dane demograficzne.



image © City of Lahti

⁴⁷ Źródło i dalsza lektura: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwoliński, Z., Mikuta, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Udział społeczeństwa GIS na rzecz zrównoważonego planowania mobilności w miastach: metody, zastosowania i wyzwania. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 35. 9-35.



Badanie dostępności – flamandzkie podejście „Mobiscore”.

Planowanie mobilności w mieście powinno koncentrować się nie tylko na mobilności (w węższym znaczeniu (tj. na łatwości poruszania się po mieście), ale także na ostatecznym celu mobilności, jakim jest dostępność miejsc i działań. Dostępność opisuje rzeczywisty potencjał uczestnictwa w zajęciach pozadomowych. Jedną z barier, które należy pokonać, aby w sposób bardziej wyraźny zająć się kwestią dostępności w ramach SUMP, jest trudność w jej pomiarze.

Narzędzie flamandzkie i jego zastosowanie we Flandrii

W maju 2019 r. Departament Środowiska, Natury i Energii (LNE) flamandzkiej administracji uruchomił narzędzie internetowe „Mobiscore”, które przypisuje „wynik dostępności” do konkretnego domu lub działki. Wynik ten informuje potencjalnych nabywców lub najemców domu o tym, jak dobrze poszczególne obiekty – takie jak dworzec kolejowy, przystanek autobusowy, szkoła, itp. – mogą być osiągnięte w sposób zrównoważony, np. pieszo lub rowerem. Wraz z rozwojem tego narzędzia, departament ministerstwa chce zwiększyć świadomość obywateli na temat wpływu mobilności wynikającego z wyboru miejsca zamieszkania. Decyzja o zakupie lub wynajmie to wpływowy moment, który może zostać wykorzystany do wywołania zmian w zachowaniach związanych z mobilnością, na przykład w wyborze środka transportu. Osoby, które chcą przeprowadzić się do nowego domu, mogą łatwo porównać dostępność różnych lokalizacji na stronie internetowej Mobiscore (www.mobiscore.be – tylko w języku niderlandzkim). Narzędzie to może również przekształcić się w użyteczny instrument analityczny do planowania mobilności w mieście. Ponieważ narzędzie to przypisuje punktację dostępności dla każdego hektara (100x100m), mapa różnych punktów w funkcjonalnym obszarze miejskim ujawniłaby obszary o wysokiej i niskiej dostępności. Może to na przykład pomóc w podjęciu decyzji o tym, gdzie najpilniej zmodernizować transport publiczny lub połączenia rowerowe. Co więcej, może to z pewnością lepiej powiązać politykę rozwoju obszarów miejskich z planowaniem mobilności poprzez wskazanie, gdzie należy rozwijać budownictwo mieszkaniowe, szkoły itp. w celu promowania zrównoważonych środków transportu.

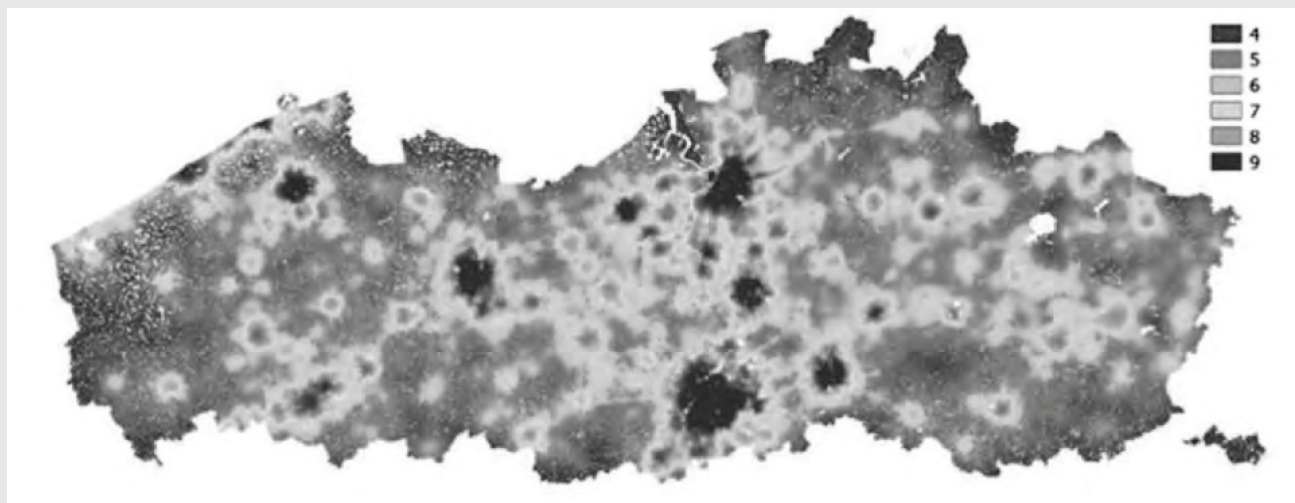
W jaki sposób flamandzkie podejście może zainspirować SUMP’a

Jest mało prawdopodobne, aby w mieście dostępne było gotowe narzędzie do pomiaru dostępności do wspólnych codziennych celów podróży. Jednak podczas realizacji działania 3.1 (identyfikacja źródeł informacji i współpraca z właścicielami danych) należy sprawdzić w Wydziale Planowania Przestrzennego lub Miejskiego lub w instytutach badawczych w Waszej okolicy, czy dostępne są dane oparte na GIS dotyczące lokalizacji sklepów, szkół itp. Na podstawie tych gęstości można opracować punktację dostępności dla różnych obszarów w mieście. Ponadto można przeanalizować zagęszczenie przystanków transportu publicznego lub określić obszary w odległości spaceru od tych przystanków (np. 400 metrów w przypadku przystanków autobusowych i 800 metrów w przypadku przystanków kolejowych). w drugiej fazie opracowywania strategii SUMP mapowanie wskaźników dostępności może stanowić podstawę do dyskusji z dostawcami transportu publicznego, obywatelami i innymi interesariuszami. Jest to szczególnie przydatne w przypadku współpracy z departamentami rozwoju miejskiego w celu opracowania tzw. strategii TOD (Transit Oriented Development), tzn. rozwoju miejskiego zorientowanego na węzły transportu publicznego, a jednocześnie zniechęcającego do rozwoju na obszarach uzależnionych od samochodów, o niskiej dostępności transportu publicznego. Na poziomie dzielnicy, mapowanie dostępności może zachęcać do tworzenia tras aktywnej mobilności i pomagać w planowaniu rozwoju wielofunkcyjnego, w tym szkół, sklepów i usług.

Bardziej szczegółowe informacje na temat metodologii zastosowanej w odniesieniu do wskaźnika „wynik mobilności” opracowanego we Flandrii można znaleźć na stronie: <https://www.tmluven.be/en/project/Mobiscore> (tylko w języku niderlandzkim).

Autor: Dirk Lauwers, Center for Mobility and Spatial Planning, Uniwersytet w Gandawie

Rysunek 18: Rozkład geograficzny wyników Mobiscore we Flandrii (ocena za 1 hektar komórki; kolor czerwony (4) jako najmniej dostępny i niebieski (9) jako najbardziej dostępny; Transport i Mobilność Leuven, 2019 r. Mobiscore, www.tmluven.be/en/project/Mobiscore.)





Więcej narzędzi analitycznych

- Narzędzie Oceny Ekonomicznej Zdrowia (Health Economic Assessment Tool – HEAT) do chodzenia i jazdy na rowerze (WHO/ Europe) ocenia ekonomicznie wpływ chodzenia i jazdy na rowerze w mieście, www.heatwalkingcycling.org/#homepage.
- AirQ+ (WHO) wykonuje obliczenia, które pozwalają na ilościowe określenie skutków dla zdrowia wynikających z narażenia na zanieczyszczenie powietrza, w tym oszacowanie skrócenia średniej długości życia, www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution.
- Brytyjski Departament Transportu oferuje wskazówki dotyczące planowania sieci dróg rowerowych i pieszych, w tym narzędzie do audytu tras pieszych, www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools.
- Jako miasto można zachęcać obywateli do zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i infrastrukturą na specjalnej platformie. Niektóre miasta lub kraje posiadają własną platformę sprawozdawczą, przykładem może być Radkummerkasten dla Wiednia, Austria (www.radkummerkasten.at) lub FixMystreet dla Wielkiej Brytanii (www.fixmystreet.com).
- BYPAD (Rowerowy Audyt Polityki) pomaga w ocenie polityki rowerowej miasta, www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en.
- Więcej narzędzi do gromadzenia danych można znaleźć również w spisie narzędzi CIVITAS Urban Mobility Tool Inventory: https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923.

Przykład dobrej praktyki

Gdynia, Polska: Partnerstwo na rzecz gromadzenia danych pomiędzy gminą a zarządem transportu publicznego

W ostatnich latach Gdynia nawiązała cenne partnerstwo z różnymi podmiotami w celu gromadzenia danych do planowania mobilności. Szczegółowe wywiady z mieszkańcami na temat preferencji i zachowań komunikacyjnych (prowadzone przez Zarząd Transportu Publicznego), dane GPS zebrane w różnych kampaniach i projektach, obserwacje ruchu, a także wywiady na ulicy z pieszymi, kierowcami i właścicielami sklepów dostarczają danych. Są one wykorzystywane m.in. do tworzenia map ciepłych, animacji przepływów rowerowych oraz statystyk dotyczących transportu towarowego, przydatnych dla osób zajmujących się transportem i planowaniem miasta. Rozwijanie godnych zaufania relacji z partnerami i włączanie ich w cały proces pomaga zarówno w uzyskaniu danych, jak i utrzymaniu partnerstwa na przyszłość.

Źródło: Miasto Gdynia, zebrane przez UBC



Przykład dobrej praktyki

Brema, Niemcy: Udział obywateli on-line w ocenie sytuacji w zakresie mobilności

Uzupełniając tradycyjne metody zbierania danych, miasto Brema wykorzystało metody oparte na crowdsourcingu do analizy problemów i możliwości rozwoju mobilności w mieście. Proaktywna strategia uczestnictwa i innowacyjne moduły uczestnictwa online pozwoliły obywatelom stać się kluczowym źródłem danych. Obywatele odpowiadali na pytania – „gdzie sprawy mają się źle?” i „gdzie przebiegają sprawnie?” – za pośrednictwem platformy internetowej, która umożliwiała użytkownikom dalsze oznaczanie konkretnych miejsc na mapie i wprowadzanie kodów kolorystycznych w zależności od rodzaju transportu. Portal otrzymał ponad 100 000 odston, 4 000 wypowiedzi, 9 000 komentarzy i 100 000 komentarzy „lubię to” lub „nie lubię tego”.

Autor: Michael Glotz-Richter, City of Bremen, collected by ICLEI

Obrazek: City of Bremen



Działanie 3.2: Analiza problemów i możliwości (wszystkie tryby)

Uzasadnienie

Dobra analiza mobilności ma kluczowe znaczenie dla określenia właściwej polityki i stanowi niezbędny punkt odniesienia, na podstawie którego można mierzyć postępy. Analiza ta powinna być jak najbardziej kompleksowa, ale musi być również łatwa do przeprowadzenia, biorąc pod uwagę dane zasoby. Należy zapewnić właściwą analizę wszystkich sieci transportowych, środków transportu i kluczowych aspektów zrównoważonej mobilności w mieście, ale należy unikać poświęcania zbyt wiele czasu i energii na analizę wszechstronnych danych, które mają niewielkie znaczenie dla kluczowych kwestii w danym mieście. Tam, gdzie jest to użyteczne, proces planowania powinien opierać się na wynikach już istniejących planów i strategii.

Cele

- Przedstawienie przeglądu aktualnego stanu istotnych zmian w zakresie mobilności i transportu w całym funkcjonalnym obszarze miejskim, w oparciu o dane i odpowiednie dokumenty planistyczne, zarówno w odniesieniu do mobilności pasażerów, jak i transportu towarów.

- Przygotować listę problemów i możliwości związanych z mobilnością w miastach (np. dostępność usług, zanieczyszczenie środowiska, nierówności społeczne, bezpieczeństwo drogowe, ochrona klimatu, wzorce zagospodarowania przestrzennego i odporność sieci).
- Określić i uszeregować pod względem ważności kluczowe problemy, którymi powinien zająć się SUMP.

Zadania

- Sprawdź kluczowe dokumenty planistyczne istotne dla transportu miejskiego, aby uzyskać użyteczną analizę aktualnego stanu, problemów i strategii. Takie dokumenty mogą obejmować sektorowe strategie i plany mobilności (np. dotyczące ruchu pieszego, rowerowego, transportu publicznego, transportu drogowego, parkowania, transportu towarowego), jak również plany i dokumenty z innych istotnych obszarów polityki (np. zagospodarowania terenu, energii, środowiska, rozwoju gospodarczego, integracji społecznej, zdrowia i bezpieczeństwa), pochodzące od lokalnych operatorów transportowych i innych gmin. (Opiera się na Działaniu 2.2 w analizie dokumentów planistycznych).

- Spójrz również na budżet miejski. Ile zainwestowano w różne środki transportu oraz w działania dotyczące różnych aspektów zrównoważonego rozwoju? Czy jest to zgodne z priorytetami Waszego miasta, czy też istnieją rozbieżności?
- Przeanalizuj swoje dane (uzyskane w ramach Działania 3.1). Upewnij się, że stosujesz także metody analizy przestrzennej, na przykład poprzez mapowanie wypadków drogowych, zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu, obszarów oddalonych od wszelkich parków, obszarów niedostępnych dla transportu publicznego lub luk w sieci ścieżek rowerowych i ścieżek dla pieszych. W oparciu o istniejące informacje i oceny ekspertów, wstępnie określ główne problemy i strategię.
- Wspólnie z kluczowymi interesariuszami i obywatelami przygotuj analizę bazową w celu zidentyfikowania i uszeregowania pod względem ważności głównych problemów, które mają zostać rozwiązane przez Twój SUMP. W miarę możliwości postaraj się określić ilościowo aktualny stan mobilności i transportu oraz wizualizować go na mapach. Analiza stanu wyjściowego powinna obejmować stan, trendy i obszary problemowe:
 - Wszystkie środki transportu wykorzystywane w Waszym mieście, w tym transport towarowy oraz poziom integracji środków transportu (multimodalność);
 - Wszystkie główne aspekty zrównoważonej mobilności istotne dla Waszego miasta (np. zanieczyszczenie powietrza, hałas powodowany przez ruch drogowy, bezpieczeństwo na drogach, możliwość zamieszkania w przestrzeni publicznej, sprawliwy dostęp do usług, zatrudnienie i edukacja).
- Zaangażuj mieszkańców w analizę problemów i możliwości (np. poprzez oferowanie map internetowych, na których mogą oni zlokalizować obszary negatywne i pozytywne dla określonych środków transportu).
- Oceń aspekty wykluczenia społecznego w ramach polityki transportowej. Oznacza to uwzględnienie potrzeb całej społeczności, w tym grup szczególnie narażonych, takich jak dzieci, osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, osoby starsze, gospodarstwa domowe o niskich dochodach, grupy mniejszościowe, itp. Należy również przywrócić się aspektom związanym z płcią, tj. zapewnieniu kobietom i mężczyznom takich samych możliwości. istotne kwestie do rozważenia to:
 - Czy system transportowy gwarantuje równy dostęp, przystępność cenową i dostępność?
 - Czy środki związane z transportem ułatwiają zatrudnienie i wspierają rozwój integracyjnego rynku pracy?

Działania wykraczające poza podstawowe wymogi

- Korzystanie z wiedzy kluczowych podmiotów w celu uzyskania wglądu w dokumenty polityki sektorowej (np. poprzez wywiady, spotkania).
- Na podstawie wstępnej identyfikacji głównych problemów i możliwości, rozważ przeprowadzenie ukierunkowanych analiz w celu uzupełnienia obrazu. Na przykład, analiza oparta na hipotezach w celu zweryfikowania konkretnego problemu, który został podniesiony, analiza oparta na diagnozie w celu spróbowania zidentyfikowania problemów, które nie zostały podniesione, lub analiza oparta na wizji w celu dogłębnego zbadania przyszłych tematów priorytetowych.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Bezpośrednio opiera się na gromadzeniu danych (patrz działanie 3.1) oraz, w mniejszym stopniu, na samoocenie (patrz działanie 1.1) i ocenie powiązanych planów (patrz działanie 2.2).
- Wnioski z tego zadania stanowią ważny wkład w tworzenie scenariuszy (patrz ćwiczenie 4.1) i cały proces planowania.

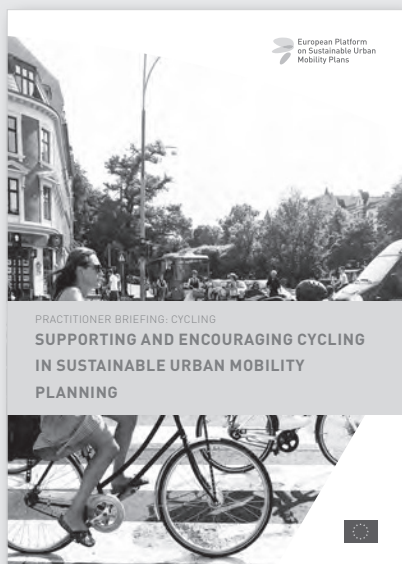
Lista kontrolna

- ✓ Omówiono i przeanalizowano problemy i możliwości z najważniejszymi interesariuszami i obywatelami.
- ✓ Przegląd i analiza problemów zakończona. Opisano stan wszystkich środków transportu i główne aspekty zrównoważonej mobilności w mieście.
- ✓ Poziom bazowy, w stosunku do którego można zmierzyć postęp.
- ✓ Kluczowe możliwości i problemy, które powinny być rozwiązane w ramach priorytetu SUMP.



Rysunek 19: Przykładowy sposób wykorzystania tabeli analizy do określenia statusu systemu transportowego (analiza bazowa) (zaadaptowana z Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Start, s. 10.).

Funkcja / środek transportu	Podział modalny	Jakość infrastruktury	Bezpieczeństwo i zdatność do życia	Środowisko i zdrowie	Sprawiedliwy dostęp	Stan realizacji działań	Główne zalecenia
Chodzenie	12%	Słaba	Wiele wypadków na przejściach drogowych w pobliżu szkół	Coraz mniej uczniów chodzi pieszo do szkoły	Niektóre obszary nie mają dostępu spacerowego do parków i obiektów sportowych	Niska aktywność. Nowa kampania „Spacer do szkoły”.	Potrzebne są działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego
Jazdarowerem	7%	Średnia	Rowerzyści często czują się w parkach niebezpiecznie, atrakcyjne ścieżki rowerowe	Niskie użytkowanie daje niewielkie korzyści	Niewiele pasów rowerowych wzdłuż głównych dróg	Wysiłki na rzecz mapowania sieci rowerowej w toku. Niski budżet na nowe działania.	Zwiększenie budżetu administracji miejskiej na działania związane z ruchem rowerowym
Transport publiczny (autobus, tramwaj, metro, pociąg, itp.)	16%	Dobra	Niektóre przystanki autobusowe wymagają naprawy, wieczorami można czuć się niepewnie	Zainstalowano nowy tabor autobusowy, zmniejszono negatywny wpływ na jakość powietrza	Taryfa ulgowa dla bezrobotnych, ale rzadkie autobusy do ubogich dzielnic.	Duża aktywność, zaplanowana strategia transportu publicznego.	Postęp w dobrym kierunku, kontynuować.
Wspólne korzystanie z pojazdów (samochód, rower, hulajnogę elektryczną itp.)	0.5%	Średnia	Hulajnogę elektryczną blokujące chodniki	Niskie użytkowanie daje niewielkie korzyści	Oferty współdzielenia się dostępne tylko w centrum	Brak aktywności, obszar napędzany wyłącznie prywatnie	Potrzeba właściwej regulacji i wiedzy
Prywatny transport samochodowy (samochód, motocykl itp.)	64.5%	Dobra	Wiele wypadków z ludźmi, którzy chodzą lub jeżdżą na rowerze	Duże użytkowanie samochodów silnie wpływa na jakość powietrza i poziom hałasu	Sieć drogowa dobrze obejmuje wszystkie części miasta	Duża aktywność, nowa obwodnica jest w budowie.	Wprowadzenie działań mających na celu zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miasta po ukończeniu obwodnicy
Multimodalność (dworzec kolejowy, węzeł przesiadkowy)	b/d	Dobra	Nowy dworzec kolejowy jest niezwykle ciekawy. Nierzetelne zmiany poza godzinami pracy zachęcają do korzystania z samochodów.	Główny dworzec autobusowy znajduje się na poza zasięgiem pieszo spaceru od głównego dworca kolejowego.	Na obrzeżach nie ma ofert Park&Ride. Brak bezpiecznego parkingu dla rowerów elektronicznych przy głównych węzłach przesiadkowych.	Niska aktywność	Włączenie lokalizacji węzłów przesiadkowych oraz P+R i B+R do strategii transportu publicznego
Fracht	b/d	Dobra	Duże natężenie ruchu samochodów ciężarowych w centrum powoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa	Ciężarówki w centrum powodują zanieczyszczenie powietrza i hałas	Wszystkie obszary przemysłowe dobrze skomunikowane	Niska aktywność	Opracowanie strategii przekierowania ruchu samochodów ciężarowych z centrum
ANALIZA	Samochód jest dominującym środkiem transportu	Infrastruktura piesza i rowerowa wymaga poprawy	Bezpieczeństwo ruchu drogowego musi być traktowane priorytetowo	Zanieczyszczenie powietrza przez samochody osobowe i ciężarowe jest największym problemem	Poprawić połączenia autobusowe z obrzeżami miasta	Konieczne jest wzmocnienie potencjału w kilku dziedzinach	



„Nie mów mi, gdzie są twoje priorytety. Pokaż mi, gdzie wydajesz swoje pieniądze, a ja powiem ci, jakie są.” (James W. Frick)

Poziom zrównoważonych inwestycji w infrastrukturę rowerową jest testem lakmusowym tego, jak bardzo ceniony jest rozwój ruchu rowerowego. Program Środowiskowy ONZ zalecił, aby co najmniej 20% całego budżetu transportowego przeznaczyć na transport niezmotoryzowany. W Holandii, kraju najbardziej przyjaznym dla ruchu rowerowego w Europie, rocznie inwestuje się około 35 € na osobę w rozwój ruchu rowerowego, przy czym największy udział mają tu władze lokalne. Dla celów analizy mobilności, inwestycje poczynione dla różnych środków transportu są dobrym wskaźnikiem pozwalającym na obserwację priorytetowych obszarów działania miasta oraz na wykrycie potencjalnych luk w inwestycjach, takich jak jazda na rowerze.

Więcej wskazówek na temat skutecznego promowania korzystania z rowerów w ramach Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej można znaleźć w dokumencie Praktyka Wspieranie i zachęcanie do korzystania z rowerów w ramach Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej.



Rysunek 20: Przykład ilustrujący spójność pomiędzy priorytetami miasta (w odniesieniu do środków transportu i celów w tym przykładzie) a tym, w co miasto faktycznie inwestuje (zaadaptowany z Sundberg, R., 2018. SUMP – Podręcznik integracji działań i pakietów działań – Step up, s. 11).

Środki transportu	Priorytet	Inwestycje w poprzednim roku	Inwestycje w ciągu pięciu ostatnich lat
Chodzenie		100	800
Jazda na rowerze		200	1 300
Transport publiczny		5 000	19 000
Taksówki / transport (np. specjalne usługi transportowe)		200	1 000
Współdzielenie samochodu		700	200
Samochód		2 000	15 700
Suma		7 600	38 000

Cele	Priorytet	Inwestycje w poprzednim roku	Inwestycje w ciągu pięciu ostatnich lat
Poprawa bezpieczeństwa		1000	4 000
Zwiększenie ilości pieszych i rowerzystów		200	1 300
Wzrost jakości i wykorzystania transportu publicznego		5 000	19 000
Efektywny system transportowy		1 000	3 000
Dostępność samochodów prywatnych		2 000	15 700
Suma		9 200	43 000

Przykład dobrej praktyki

Malmo, Szwecja: Kompleksowe podejście obejmujące ręczne, mechaniczne, ankietowe i aplikacyjne gromadzenie danych

Miasto Malmo stosuje różne metody gromadzenia danych na temat sytuacji w zakresie mobilności, jak również hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Obejmują one ruch fizyczny i mechaniczny zliczany dwa razy w roku, a także badania podróży w celu pomiaru zmian i czynników wpływających na nawyki podróżnicze co pięć lat. Obok tradycyjnego sposobu, ostatnie badanie zostało przygotowane do wykorzystania w aplikacji internetowej dla telefonów komórkowych. Kluczowym czynnikiem sukcesu jest powiązanie zebranych danych z modelem ruchu drogowego oraz śledzenie inwestycji infrastrukturalnych w mieście. Wspiera to decydentów w ich działaniach na rzecz rozwoju miasta.

Autor: Andreas Nordin, miasto Malmo, zebrał UBC

Obrazek: Miasto Malmo



Przykład dobrej praktyki

Deinze, Belgia: Badania dostępności dla dzieci i osób starszych

SUMP miasta Deinze obejmuje badania dostępności do przestrzeni publicznej oraz projektowanie dróg łączących różne miejsca aktywności w mieście. Badania dostępności są przykładem na to, jak miasto stosuje zasady i cele „ustalania priorytetów trybów (STOP^[1]) „uwagi na wrażliwe grupy docelowe” i „bliskości”, jak określono we flamandzkim programie SUMP, zaczynając od analizy.

Autor: Miasto Deinze, zebrane przez Mobiel 21

Zdjęcie: Miasto Deinze

[1] Holenderski skrót oznaczający priorytety w planowaniu SUMP dla wszystkich flamandzkich miast i gmin - chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport publiczny, (dzielenie się) i dopiero ostatnie prywatne samochody jako temat przewodni.



Kamień milowy:

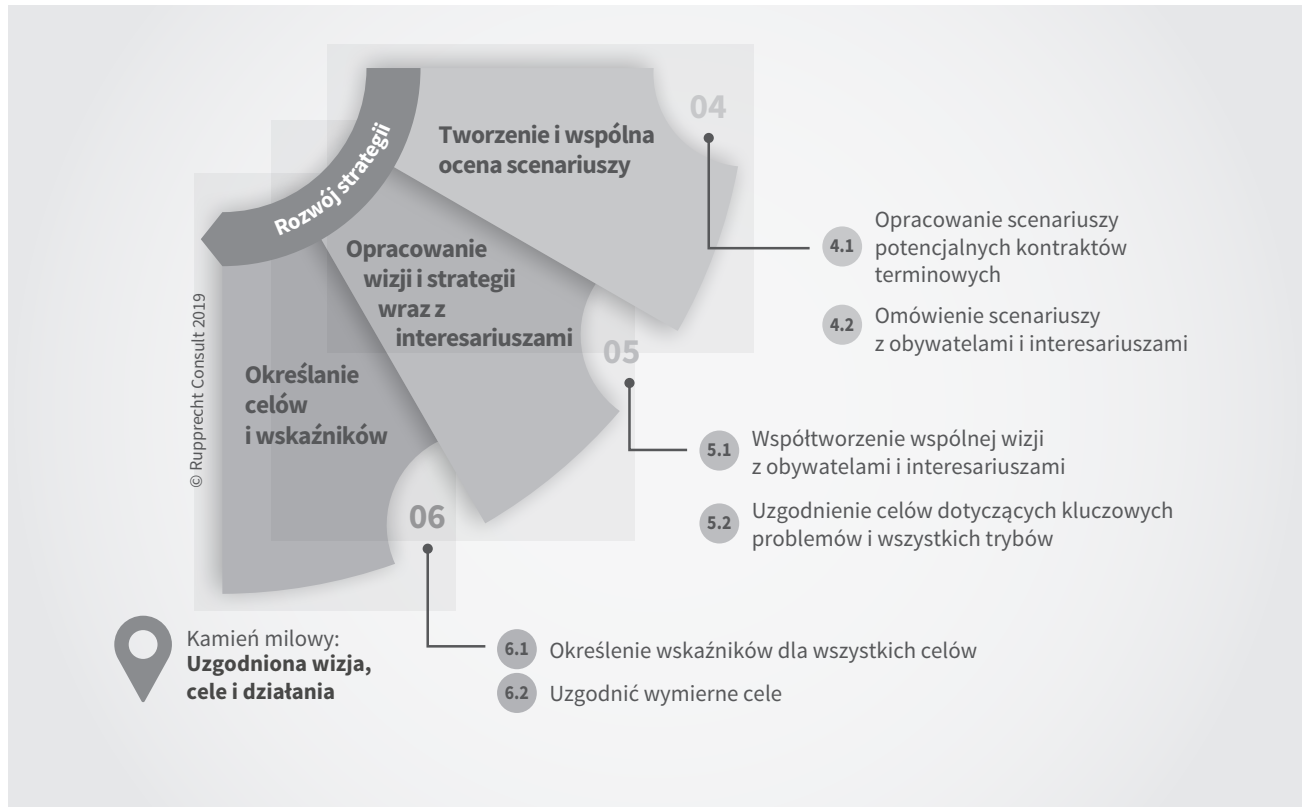
Analiza problemów i możliwości zakończona

Na tym etapie cyklu należy ukończyć wszystkie kroki przygotowania i analizę stanu. Macie dobry przegląd sytuacji w zakresie mobilności i ram planowania, stworzyliście efektywne struktury pracy i wiecie, co jest ważne dla rozwoju wizji, celów, zadań i działań SUMP w Waszym mieście. Jako podstawowy kamień milowy Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej, powinniście osiągnąć wspólne zrozumienie, wraz z ważnymi interesariuszami, głównych problemów i możliwości. Możliwe jest ponowne zaangażowanie kluczowych interesariuszy i polityków lokalnych w celu zwiększenia akceptacji dla SUMP, uczynienia procesu

odpowiedzialnym i zapewnienia solidnych podstaw dla przyszłego rozwoju strategii. Powinieneś podzielić się podsumowaniem wyników swojej analizy, włączając w to wszystkie problemy i możliwości, oraz zapewnić wsparcie dla dalszego zaangażowania w Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W celu ułatwienia procesu dzielenia się wynikami i podziału głównych problemów i możliwości, najlepiej byłoby podsumować kluczowe wnioski z analizy w „raporcie bazowym”.



Etap 2: Rozwój strategii



Celem drugiego etapu jest określenie strategicznego kierunku Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej we współpracy z obywatelami i interesariuszami. Kluczowe pytania są następujące:

Jakie są nasze opcje na przyszłość?

Analiza prawdopodobnych zmian ważnych czynników zewnętrznych wpływających na mobilność w mieście (np. demografia, technologie informacyjne, klimat) oraz opracowanie scenariuszy badających alternatywne kierunki strategiczne. Scenariusze starają się uchwycić zakres niepewności związany z „spojrzeniem w przyszłość”, aby mieć lepsze podstawy faktyczne do podejmowania strategicznych decyzji.

Jakiego rodzaju miasta chcemy?

Wykorzystaj ćwiczenia z zakresu wizjonerstwa z interesariuszami i mieszkańcami w celu wypracowania wspólnego zrozumienia pożądanego przyszłości, w oparciu o wyniki analizy mobilności i wpływu scenariuszy. Wspólna wizja i cele są fundamentem każdego SUMP.

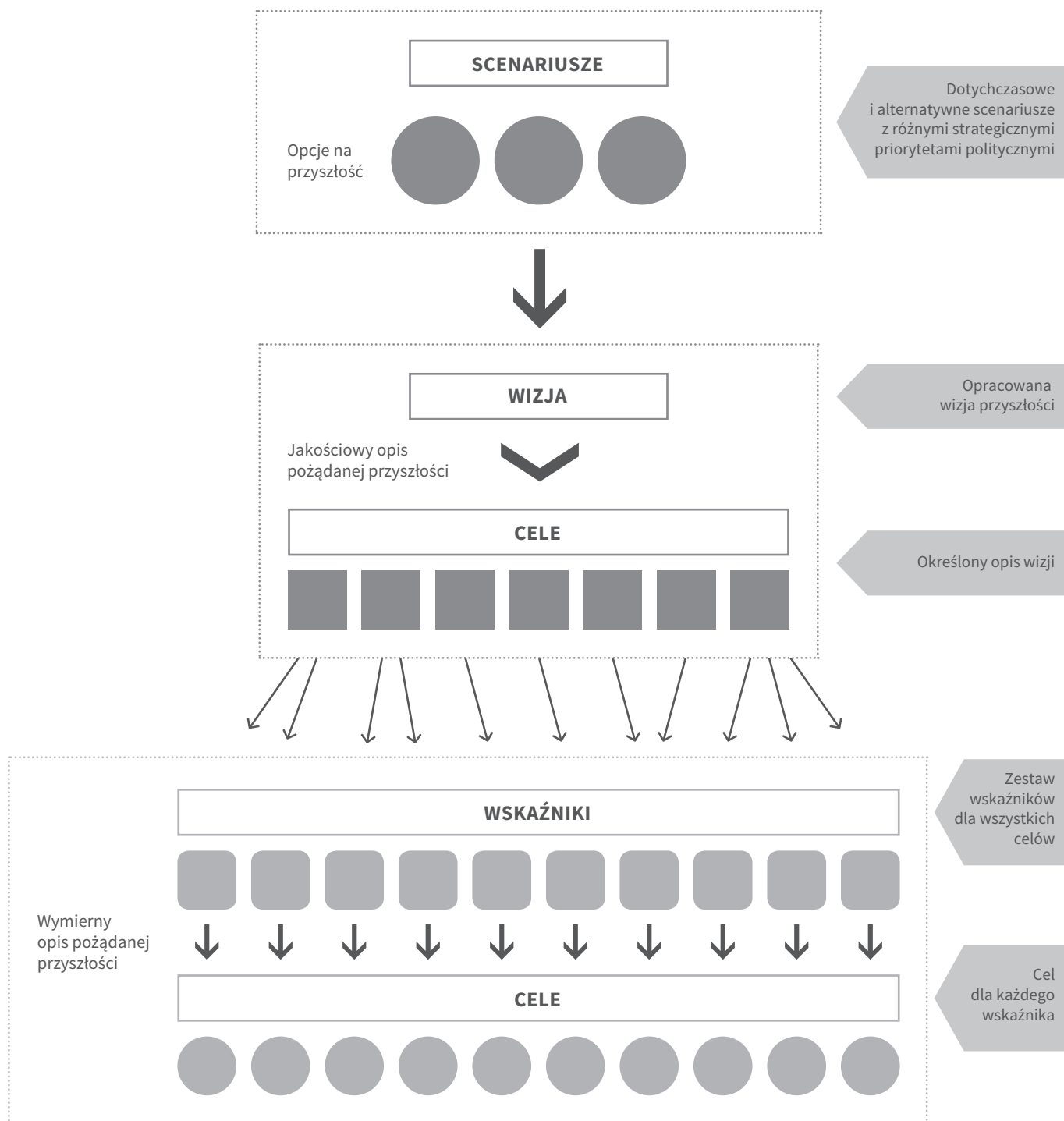
Upewnij się, że Twoje cele odnoszą się do ważnych problemów i obejmują wszystkie środki transportu w funkcjonalnym obszarze miejskim.

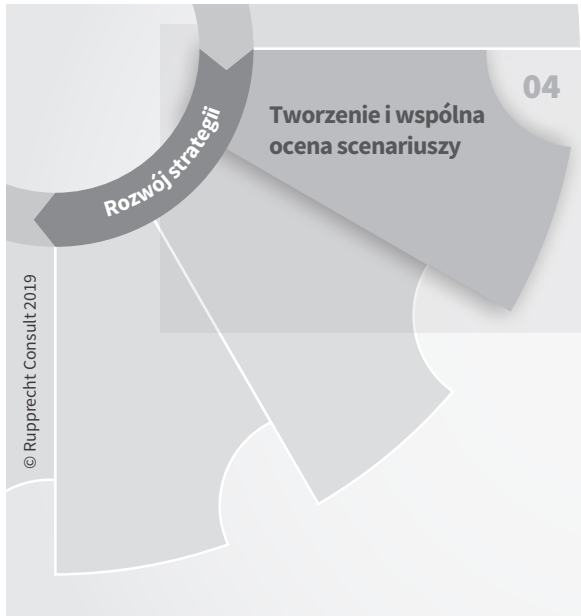
Jak określimy sukces?

Zdefiniuj zestaw strategicznych wskaźników i celów, które pozwolą Ci na monitorowanie postępów w realizacji wszystkich celów bez konieczności gromadzenia nierealistycznych ilości nowych danych. Wybrać ambitne, ale możliwe do zrealizowania cele, które są dostosowane do innych obszarów polityki.

Pod koniec drugiego etapu udało się osiągnąć kolejny kamień milowy w szeroko popieranej wizji, celach i zadaniach.

Rysunek 21: Przegląd głównych etapów (scenariusze, wizja, cele, założenia) etapu 2





KROK 4: Budowa i wspólna ocena scenariuszy

- 4.1 Opracowanie scenariuszy potencjalnych kontraktów terminowych
- 4.2 Omówienie scenariuszy z obywatelami i interesariuszami

W oparciu o analizę problemów i możliwości należy opracować i omówić z obywatelami i interesariuszami różne scenariusze. Scenariusze te pomagają lepiej zrozumieć, jak może wyglądać w przyszłości mobilność w mieście. W ten sposób mogą one dostarczyć informacji i inspirować do dalszego rozwoju waszej wizji.

DZIAŁANIE 4.1: Opracowanie scenariuszy potencjalnych kontraktów terminowych

Uzasadnienie

Scenariusze pomagają lepiej zrozumieć prawdopodobne skutki czynników zewnętrznych, które wpływają na mobilność w mieście (takich jak zmiany klimatu, technologie informacyjne, finanse i bezpieczeństwo) w połączeniu z alternatywnym podejściem do reagowania na nie. Ilustrując różne możliwe sytuacje w przyszłości, pozwalają one planistom na ocenę konsekwencji obecnych tendencji, potencjalnych zmian społecznych i lokalnych, a także alternatywnych strategicznych priorytetów polityki niezależnie od siebie. Badanie skutków tych różnych scenariuszy wzmacnia podstawy merytoryczne decyzji strategicznych. Może stanowić źródło informacji i inspiracji dla rozwoju wizji i celów (zob. krok 5), a także pomóc w ustaleniu realistycznych celów dla wskaźników strategicznych (zob. krok 6).

Cele

- Zrozumienie ryzyka i możliwości związanych z obecnymi trendami i możliwymi zmianami okoliczności.
- Opracowanie alternatywnych scenariuszy, które informują o prawdopodobnych skutkach różnych strategicznych kierunków polityki.
- Stworzenie podstaw merytorycznych dla późniejszego opracowania wizji, celów i założeń.

Zadania

- Zbadanie możliwych przyszłych zmian najistotniejszych zewnętrznych czynników wpływających na mobilność w mieście (tj. czynników, na które miasto nie ma wpływu, takich jak demografia, cena ropy naftowej, sytuacja gospodarcza, kryzys klimatyczny, zmiany technologiczne czy poziom wsparcia politycznego dla zrównoważonej mobilności). Uwzględnienie aktualnych tendencji i prawdopodobnych zmian przewidywanych w ostatnich ekspertyzach. Analiza trendów w typowych miastach prekursorских, takich jak San Francisco, i rozważenie, co by się stało, gdyby dostępne tam innowacje w zakresie mobilności cyfrowej stały się dostępne również w Twoim mieście. Ponadto, weź pod uwagę mniej prawdopodobne, ale wysoce zakłócające zmiany, które w znacznym stopniu wpłynęłyby na mobilność w Twoim mieście.
- Analiza wpływu przyszłych okoliczności zewnętrznych na lokalny system transportowy. Obejmuje to skutki zmian globalnych lub krajowych (np. nowe technologie umożliwiające mobilność jako usługę, zautomatyzowaną jazdę lub współdzieloną swobodę poruszania się), jak również lokalne trendy (np. silnie rosnąca lub malejąca liczba ludności wpływająca na budżet miasta i możliwości rozwoju miast). Oceń, jakie możliwości i ograniczenia oznaczałyby one dla Twojego miasta. Czy otwierają one nowe możliwości? Czy też utrudniają one prowadzenie pewnych zrównoważonych polityk?

- Opracujcie kilka scenariuszy, które opisują alternatywne priorytety polityki i ich wpływ na poziomie strategicznym. Należy opracować co najmniej trzy scenariusze:
 - Scenariusz zakładający utrzymanie stanu obecnego, opisujący przewidywany rozwój, jeśli obecny kierunek polityki jest kontynuowany, a wdrażane są tylko te działania, które zostały już zaplanowane.
 - Alternatywne scenariusze, które opisują przewidywany rozwój sytuacji wynikający z różnych strategicznych priorytetów polityki (np. skupienie się na transporcie publicznym, skupienie się na aktywnej mobilności, skupienie się na elektromobilności). Takie scenariusze pokazują wkład różnych kierunków polityki, pomagając określić, na co należy położyć największy nacisk. Zaleca się uwzględnienie tylko tych kierunków polityki, które są zrównoważone, ponieważ scenariusz zakładający utrzymanie stanu obecnego pozwala już na porównanie ze scenariuszem mniej zrównoważonym.
- Należy stosować odpowiednie techniki tworzenia scenariuszy, takie jak modelowanie, analiza czysto jakościowa (oparta na ocenie ekspertów lub na wynikach strategii politycznych z przeszłości w danym mieście lub w podobnych kontekstach miejskich) lub połączenie obu tych metod. W przypadku modelowania, na tym etapie zaleca się stosowanie modeli planowania strategicznego i szkieletowego, ponieważ są one niedrogie, szybkie w realizacji i mogą być stosowane interaktywnie. Szczegółowe modele transportu są zazwyczaj stosowane na tym etapie tylko wtedy, gdy są łatwo dostępne bez wysokich kosztów dodatkowych.
- Należy ocenić wzajemne zależności pomiędzy rozwojem sytuacji w różnych sektorach: Transport, zagospodarowanie terenu, środowisko naturalne, gospodarka itp. Określać synergie na poziomie strategicznym, potencjał integracji oraz negatywne skutki trendów sektorowych.
- Oceńić wrażliwość scenariuszy na ważne czynniki zewnętrzne, biorąc pod uwagę wcześniejszą analizę tych czynników. (Przydatne może być w szczególności poszukiwanie okoliczności, w których może dojść do niepowodzenia, najgorszych scenariuszy – w celu zidentyfikowania zagrożeń i ograniczeń). Taka ocena pomaga przygotować się na potencjalne zmiany i ich skutki oraz pozwala zrozumieć, które scenariusze są bardziej przyszłościowe. Może również pomóc w pokazaniu ograniczeń i ryzyk związanych z obecnym stanem rzeczy (scenariusz biznesowy), wyjaśniając, dlaczego potrzebne są zmiany, aby przygotować się na przyszłość, nawet w przypadkach, gdy większość ludzi jest obecnie zadowolona.
- Zaangażowanie interesariuszy w tworzenie scenariuszy, na przykład w dyskusję na temat tego, ile i jakie scenariusze należy opracować. Zwiększa to ich poczucie własności i akceptację dla procesu tworzenia wizji. (Patrz również działanie 4.2)



Co to jest „Scenariusz”?⁴⁸

Scenariusz to opis określonego zestawu wydarzeń w przyszłości, które mają znaczenie dla mobilności w mieście, w tym prawdopodobnych skutków czynników zewnętrznych (takich jak sytuacja demograficzna i gospodarcza), a także strategicznych priorytetów politycznych (takich jak silna aktywna mobilność lub skupienie się na elektromobilności).

Więcej informacji na ten temat znajduje się również w Przewodniku Planowania Scenariuszy FHWA USA: www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Zaangażowanie interesariuszy już na etapie tworzenia scenariuszy, np. w dyskusję na temat tego, ile i jakie scenariusze należy opracować. Zwiększa to ich poczucie odpowiedzialności i akceptację dla procesu opracowywania strategii.

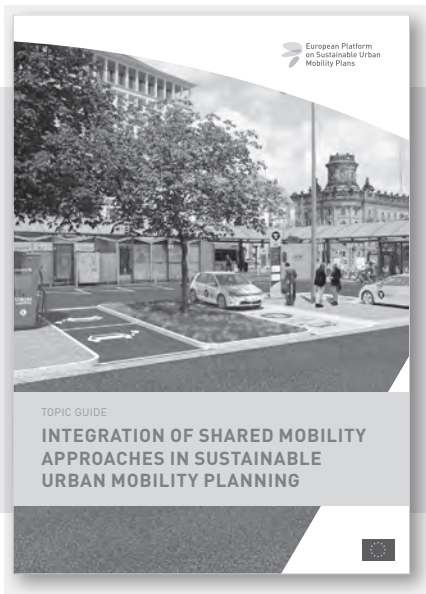
Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Postępuje zgodnie z analizą statusu.
- Opracowanie scenariusza towarzyszy opracowaniu wspólnej wizji (zob. działanie 5.1), celów (zob. działanie 5.2) i założeń (zob. działanie 5.2).

Lista kontrolna

- ✓ Zbadano wpływ potencjalnych zmian czynników zewnętrznych.
- ✓ Opisane różne scenariusze alternatywne, w tym scenariusz zakładający utrzymanie stanu obecnego.
- ✓ Odpowiednie techniki stosowane w celu wsparcia opracowania i oceny scenariusza.
- ✓ Wrażliwość scenariuszy na zmiany ocenianych okoliczności.

⁴⁸ Aby uniknąć nieporozumień, należy zauważyć, że niektórzy planiści stosują scenariusze na późniejszym etapie procesu planowania, w rozumieniu scenariuszy działań lub polityki. Ten aspekt, w którym różne kombinacje działań oceniane są w celu określenia najlepszego sposobu osiągnięcia celów i zadań, w niniejszym dokumencie nazywany jest oceną pakietu działań (patrz działanie 7.2).



Przy opracowywaniu przyszłych scenariuszy należy wziąć pod uwagę możliwe trendy i kierunki polityki. Jako jeden z obecnych głównych trendów, w wielu miastach prekursorskich wdrażane są różne koncepcje wspólnej mobilności i można oczekiwać, że w nadchodzących latach będą się one dalej rozwijać. Opcje mobilności takie jak publiczne systemy rowerów publicznych, współdzielenie hulajnog elektrycznych, elektrycznych skuterów, (elektrycznych) samochodów, podwózki i korzystanie z taksówki oraz wspólna mobilność towarowa mogą stanowić część kierunku polityki w danym scenariuszu. Więcej informacji na temat różnych form wspólnej mobilności i sposobów ich wdrażania w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej można znaleźć w Przewodniku tematycznym **Integracja podejść do wspólnej mobilności w planowaniu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**.

Przykład dobrej praktyki

Maia, Portugalia: Scenariusze różnych ambicji w celu osiągnięcia uzgodnionej wizji

Miasto Maia opracowało swój pierwszy SUMP w 2013 roku. Aby zbliżyć się do realizacji mobilności miejskiej, która promuje zrównoważone środki transportu, Maia zdefiniowała trzy różne scenariusze: zwykły, pośredni i proaktywny. Scenariusz pośredni zawierał zarówno działania pożądane, jak i wykonalne, natomiast te w scenariuszu proaktywnym były bardziej ambitne. Podczas gdy ten ostatni uzyskał wyższy wynik oceny ze względu na możliwe ograniczenia, które nie były brane pod uwagę, wydarzenie z udziałem głównych interesariuszy doprowadziło Maia do powstania scenariusza pośredniego, który mógł być realistycznie zrealizowany. Proces ten podkreślił znaczenie zaangażowania interesariuszy przy opracowywaniu i uzgadnianiu przyszłych scenariuszy.

Autor: Wydział Energii i Mobilności, miasto Maia, zebrane przez ICLEI

Obrazek: Miasto Maia



Przykład dobrej praktyki

Lipsk, Niemcy: Tworzenie scenariuszy wsparte modelowaniem transportu

Miasto Lipsk opracowało w procesie naukowym i otwartym sześć scenariuszy dla różnych opcji przyszłości.

Scenariusze były następujące:

1. kontynuacja obecnej strategii mobilności;
2. kontynuacja obecnej strategii mobilności ze stałymi opłatami;
3. scenariusz zrównoważonego rozwoju;
4. Scenariusz miasta rowerowego;
5. Scenariusz priorytetowy dotyczący transportu publicznego; oraz
6. scenariusz wspólnotowy.

Scenariusze zostały ocenione przy użyciu różnych kryteriów (atrakcyjność dla użytkowników, atrakcyjność ekologiczna, atrakcyjność ekonomiczna, atrakcyjność systemowa) oraz oceny jakościowej. w wyniku oceny dokonano priorytetyzacji 1. scenariusza rowerowego, 2. scenariusza zrównoważonego rozwoju oraz 3. scenariusza komunikacji miejskiej.

Autor: Miasto Lipsk, zebrane przez Marlene Damerau, Rupprecht Consult

Obrazek: Miasto Lipsk



Działanie 4.2: Omówienie scenariuszy z obywatelami i interesariuszami

Uzasadnienie

Omówienie różnych scenariuszy i ich skutków z obywatelami i interesariuszami jest pierwszym krokiem w kierunku powszechnie akceptowanej wizji mobilności. Przedstawienie różnych potencjalnych perspektyw na przyszłość i wspólna refleksja nad nimi pozwoli na wspólne zrozumienie opcji na przyszłość. Pomoże to również stworzyć świadomość wzajemnych zależności i kompromisów między różnymi politykami i sektorami, złożoności decyzji strategicznych, które należy podjąć, oraz ryzyka, na jakie narażeni są uczestnicy.

Celem jest omówienie i praca nad wspólnym zrozumieniem, które scenariusze lub elementy scenariuszy są pożądane. Zaangażowanie obywateli i interesariuszy już na tym etapie pomoże stworzyć szerokie poczucie odpowiedzialności i akceptacji dla celów i działań, które zostaną później wybrane.

Cele

- Wykorzystanie alternatywnych scenariuszy jako podstawy do omówienia ogólnych priorytetów polityki i strategii przyszłego rozwoju.
- Stworzyć szerokie poczucie odpowiedzialności i akceptacji procesu, aby wybrać wspólną wizję i cele.

Zadania

- Przedstawienie kluczowym interesariuszom scenariuszy i ich wyników. Stymulowanie dyskusji na temat alternatywnych rozwiązań w zakresie polityki strategicznej i ich skutków. Praca w grupie i inne interaktywne formaty mogą pomóc w stworzeniu konstruktywnej i angażującej atmosfery podczas spotkania (spotkań). Zadbaj o to, aby każdy miał równe szanse na wyrażenie swojej opinii w takich kwestiach, jak:

- Jaką potrzebę zmian ujawnia scenariusz „zwykły”?
 - Które z alternatywnych priorytetów polityki są pożądane?
 - Jaki poziom ambicji jest potrzebny do osiągnięcia zrównoważonej mobilności w przyszłości?
- Omówienie również współzależności pomiędzy zmianami w sektorze transportu i w innych sektorach. W jaki sposób można stworzyć synergię i uniknąć negatywnych skutków ubocznych? Należy rozważyć odporność obecnego systemu transportowego i różnych scenariuszy na zmieniające się okoliczności zewnętrzne.
- Przedyskutujcie scenariusze z szerokim gronem osób ze wszystkich grup społecznych. Staraj się stosować różne metody zaangażowania, które docierają również do typowo niedoreprezentowanych grup, takich jak młodzież i osoby starsze, mniejszości etniczne, osoby o niskich dochodach, samotni rodzice i osoby niepełnosprawne. Metody takie mogą obejmować umieszczanie informacji i informacji zwrotnych w różnych częściach miasta (np. na placach targowych i w centrach handlowych, również w obszarach o niskich dochodach), gromadzenie informacji zwrotnych w Internecie i za pośrednictwem mediów społecznościowych, współpracę z organizacjami reprezentującymi te grupy (np. przedszkola, szkoły, uniwersytety, stowarzyszenia kulturalne, urzędy pracy), porozumiewanie się w kilku językach oraz prowadzenie reprezentatywnych badań ankietowych (zob. również działanie 1.4). Porównując skład demograficzny Twojego spotkania i uczestników online z ogólną liczbą ludności w Twoim mieście, możesz zidentyfikować słabo reprezentowane grupy, do których powinieneś aktywnie dążyć.

- Zapraszając interesariuszy i obywateli, zawsze należy przedstawić jasny proces i program, tak aby wiedzieli, czego się od nich oczekuje i jaki wysiłek i możliwości są potrzebne. Dobrym argumentem, który przekona ich do uczestnictwa jest to, że ich potrzeby nie mogą być uwzględnione w procesie planowania bez ich wkładu.

Działania wykraczające poza podstawowe wymagania

- Zorganizuj oficjalne imienne zaproszenia w imieniu swojego burmistrza (lub prezesa organizacji), aby zaprosić wysokiej rangi interesariuszy (np. burmistrzów sąsiednich władz lokalnych, radnych lokalnych lub dyrektorów dużych organizacji). Ich obecność może pomóc w uzyskaniu politycznego poparcia na wysokim szczeblu dla procesu SUMP.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Śledzi lub towarzyszy opracowywaniu scenariusza.
- Dyskusja nad scenariuszami idzie w parze z opracowaniem wspólnej wizji i celów (patrz działanie 5.1 i 5.2). Scenariusze i wizje są ze sobą silnie powiązane, a kolejność ich opracowywania może być różna w zależności od miasta, a nawet przebiegać równolegle.

Lista kontrolna

- ✓ Potrzeby zmian ujawnione w scenariuszu zakładającym utrzymanie dotychczasowego stanu rzeczy, omówionym z interesariuszami i obywatelami.
- ✓ Przedyskutowane z interesariuszami i obywatelami, które scenariusze lub elementy scenariuszy są pożądane.



image © City of Bremen

Przykład dobrej praktyki

Praga, Czechy: Tworzenie scenariuszy z dużym udziałem interesariuszy i obywateli

W 2015 r. Praga opracowała trzy możliwe scenariusze i zorganizowała warsztaty dla ekspertów, a także badanie socjologiczne w celu wybrania najbardziej odpowiedniego scenariusza. 57 wybranych ekspertów zebrano się w grupach i omówiło scenariusze podczas półdniowych warsztatów. Ankieta socjologiczna zebrała dodatkowe opinie od 2 224 obywateli. W oparciu o połączoną opinię interesariuszy i obywateli Praga opracowała swoją końcową strategię transportową. Zaprojektowanie warsztatu eksperckiego i ankiety socjologicznej z podstawowymi, łatwymi pytaniami jest łatwym, tanim i ilustracyjnym rozwiązaniem dla wyboru scenariusza. Stanowi ono również mocną podstawę do uzyskania politycznej akceptacji, opartej na szerokich i wyważonych opiniach ekspertów.

Autor: Vaclav Novotny, Praski Instytut Planowania i Rozwoju, zebrane przez EUROCITIES

Zdjęcie: Miasto Praga



Przykład dobrej praktyki

Antwerpia, Belgia: Szeroka integracja obywateli, decydentów politycznych i ekspertów w dyskusjach na temat scenariuszy

Miasto Antwerpia wprowadziło innowacyjne metody zarządzania, aby uzyskać szerokie poparcie społeczne dla swojej wizji miasta. Po przeanalizowaniu możliwych scenariuszy, grupa sterująca wybrała taki, który najlepiej odpowiadałby ambicjom Antwerpii, a także obejmowałby odpowiednie i istotne dla regionu projekty. Podejście to zaowocowało uzgodnioną ambicją rozwijania innowacyjnych pomysłów wspólnie z mieszkańcami i interesariuszami. Zorganizowano w sumie 100 sesji roboczych, w których uczestniczyło około 3500 ekspertów i decydentów politycznych oraz około 3000 obywateli i organizacji. Utworzono sojusz, który opracował strukturę zarządzania procesem. Multidyscyplinarne zespoły korzystały z narzędzi uczestnictwa i współtworzenia w celu kształtowania wkładu otrzymywanego od obywateli.

Autor: Annelies Heijns, zebrane przez ICLEI

Zdjęcie: Miasto Antwerpia





KROK 5: Opracowanie wizji i celów z interesariuszami

- 5.1 Współtworzenie wspólnej wizji z obywatelami i interesariuszami
- 5.2 Uzgodnienie celów dotyczących kluczowych problemów i wszystkich trybów

Teraz jesteście gotowi do rozpoczęcia głównych kroków w kierunku opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Opracowanie wspólnej wizji i celów to kamień węgielny każdego SUMP. Wizja to ważny jakościowy opis pożądanej przyszłości miasta i jego mobilności, który jest następnie określany przez konkretne cele, wskazujące na rodzaj zamierzonej zmiany. Oba te cele stanowią podstawę dla wszystkich kolejnych etapów definiowania strategicznych wskaźników i celów oraz wyboru działań. Scenariusze i wizje są ze sobą silnie powiązane, a kolejność ich rozwijania może być różna w różnych kontekstach, a nawet przebiegać równoległe. Wizje i cele mogą być elementami przewodnimi tylko wtedy, gdy są powszechnie akceptowane przez interesariuszy i obywateli; dlatego kluczowe znaczenie ma ich współtworzenie i ustanowienie wspólnej odpowiedzialności.

Działanie 5.1: Współtworzenie wspólnej wizji z obywatelami i interesariuszami.

Uzasadnienie

W jakim mieście chcemy mieszkać? Czym będzie się ono różnić od innych miast? Oto główne pytania, na które należy odpowiedzieć poprzez wizję z udziałem wszystkich interesariuszy i obywateli. Wizja dostarcza jakościowego opisu pożądanej przyszłości mobilności w mieście i służy jako wskazówka do opracowania odpowiednich środków planowania. Musi ona umieścić transport z powrotem w szerszym kontekście rozwoju miejskiego i społecznego. Innymi słowy, w jaki sposób transport może przyczynić się do pozytywnej przyszłości?

Wizja powinna być przygotowana z uwzględnieniem wszystkich perspektyw politycznych, do których zmierza, a zwłaszcza istniejących ogólnych wizji miasta lub planów strategicznych, planowania urbanistycznego i przestrzennego, rozwoju gospodarczego, środowiska, integracji społecznej, równości płci, zdrowia i bezpieczeństwa.

Aby stworzyć świadomość i szeroką akceptację, społeczeństwo powinno być aktywnie zaangażowane w proces tworzenia wizji i jego wyniki. Obywatele powinni angażować się w tworzenie wizji, np. poprzez specjalne warsztaty. Wyniki planowania zrównoważonej mobilności w miastach mogą być skuteczne tylko wtedy, gdy obywatele rozumieją wizję i popierają jej szersze cele.

Cele

- Uzgodnić powszechnie akceptowaną wspólną wizję, która opiera się na wynikach dyskusji nad scenariuszami – długoterminowy cel rozwoju mobilności służy jako przewodnik w procesie planowania.

- Poszerzenie perspektywy poprzez spojrzenie poza transport i mobilność, np. w zakresie jakości życia, zdrowia i użyteczności gruntów.
- Wzmocnienie tożsamości społeczności lokalnej i wspólnej własności wizji przez społeczeństwo.
- Podkreślenie politycznej wartości SUMP i zapewnienie zaangażowania kluczowych podmiotów i decydentów.

Zadania

- Ustanowienie reprezentatywnej grupy kluczowych interesariuszy, którzy będą odpowiedzialni za rozwój wizji. Może to być „grupa sterująca” SUMP utworzona w ramach działania 1.4.
- Przygotowanie, przeprowadzenie i kontynuacja spotkań z interesariuszami. Różne formaty mogą być przydatne do osiągnięcia otwartego, pełnego szacunku i owocnego dialogu (patrz: metody tworzenia wizji poniżej, a Działanie 1.4 - przegląd formatów). Na pierwszym spotkaniu należy dostarczyć podstawowych informacji interesariuszom, aby zapewnić wspólny poziom wiedzy. Powinny one obejmować informacje na temat wszelkich istniejących wizji, jak również wyniki analizy mobilności (krok 3) i scenariuszy (krok 4). Wykorzystaj mapy, wizualizacje i konkretne przykłady z innych miast, aby w jak największym stopniu zainspirować do dyskusji.
- Unikaj tajemnicy i korporacjonizmu: wykorzystaj publiczne spotkania i rób notatki ze spotkań z interesariuszami, aby zagwarantować przejrzystość.
- Rozważenie bezpośredniego zaangażowania obywateli w tworzenie wizji, np. poprzez spotkania lub warsztaty podobne do spotkań z interesariuszami. Należy przynajmniej aktywnie informować obywateli o procesie budowania wizji (np. w ramach kampanii public relations) i zapewnić im możliwość przekazania informacji zwrotnych na temat projektu wizji. Wszystkie uwagi należy traktować poważnie, ale wcześniej należy jasno i otwarcie stwierdzić, że nie wszystkie sugestie mogą zostać uwzględnione i że decyzje będą musiały być podejmowane w oparciu o opinie, które często są ze sobą sprzeczne.
- Opracowanie projektu wizji obejmującej całą aglomerację miejską i wszystkie istotne aspekty zrównoważonego rozwoju, takie jak bezpieczeństwo drogowe, dostępność, możliwość zamieszkania, hałas i jakość powietrza. Powinien on również uwzględniać wszystkie rodzaje i formy transportu, a mianowicie publiczne i prywatne; pasażerskie i towarowe; zmotoryzowane i niezmotoryzowane; oraz ruchome i stacjonarne. Podczas opracowywania wizji należy uwzględnić wyniki i dyskusje na temat scenariuszy, np. poprzez uwzględnienie scenariusza lub elementów scenariuszy, które przyniosły najlepsze rezultaty i uzyskały najszersze poparcie.
- Informuj decydentów na bieżąco. Rozważenie przedyskutowania projektu wizji z czołowymi politykami wszystkich partii, co może mieć miejsce również podczas nieformalnych spotkań, aby osiągnąć szerokie poparcie dla wizji. Przydatne może być przeprowadzenie prostych badań opinii publicznej;

tendencje, które one ujawniają, mogą służyć jako argumenty dla przekonania decydentów politycznych.

- Omówienie projektu wizji i informacji zwrotnych od obywateli i decydentów z interesariuszami oraz uzgodnienie jego ostatecznej wersji.
- Opublikuj wizję w formacie, który jest łatwy do zrozumienia i wykorzystaj wizualizacje do jej przekazania. Szeroko rozpowszechniaj dokument zawierający wizję, w tym za pośrednictwem mediów (prasa lokalna, radio, telewizja, media społecznościowe).

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Opiera się na analizie mobilności (krok 3) i scenariuszach (krok 4).
- Scenariusze i wizje są ze sobą silnie powiązane, a kolejność ich tworzenia może być różna w różnych kontekstach, a nawet przebiegać równoległe.



Co to jest „Wizja”?

Wizja to jakościowy opis pożądanej miejskiej przyszłości, który służy jako wskazówka przy opracowywaniu celów, strategicznych wskaźników i celów oraz wyborze odpowiednich środków w całym procesie SUMP. Zazwyczaj ma ona długoterminowy horyzont – który może nawet wykraczać poza ramy czasowe SUMP, przewidując sytuacje w perspektywie 20-30 lat.

Lista kontrolna

- ✓ Ustanowienie grupy interesariuszy ds. rozwoju wizji.
- ✓ Obywatele aktywnie zaangażowani w proces tworzenia wizji.
- ✓ Pierwszy projekt wizji opracowany i omówiony z obywatelami i decydentami.
- ✓ Porozumienie interesariuszy w sprawie ostatecznego projektu wizji.
- ✓ Udokumentowanie wyników wizji.



Warsztaty poszukiwań przyszłości

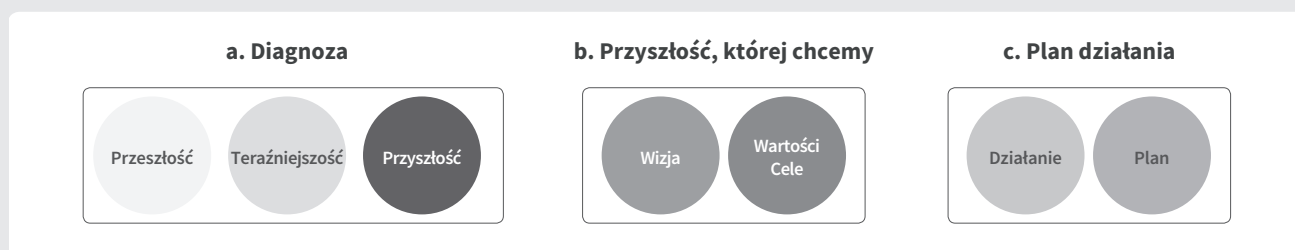
Istnieje wiele form zaangażowania interesariuszy i obywateli w proces tworzenia wizji. Jednym z nich jest Warsztat poszukiwań przyszłości.

Trzydniowe warsztaty mają na celu zebranie wszystkich ważnych interesariuszy, aby stworzyć wspólną płaszczyznę. W skondensowanym 17-godzinym procesie uczestnicy pracują głównie w małych grupach, współtworząc wizję. Idealnie byłoby zebrać zróżnicowaną grupę około 50-60 interesariuszy, w tym decydentów, planistów, badaczy i przedstawicieli wszystkich ważnych grup.

Warsztaty dotyczące poszukiwania przyszłości są zazwyczaj tworzone wokół trzech tematów:

- a. Diagnoza:** spojrzenie w przeszłość, aby przeanalizować, jak rozwinęła się obecna sytuacja w zakresie mobilności. Następnie należy spojrzeć w przyszłość, badając trendy strukturalne, które mogą mieć wpływ na wzorce mobilności w przyszłości.
- b. Przyszłość, której chcemy:** Zdefiniować idealną sytuację w przyszłości i podzielić się nią z innymi uczestnikami. Poszukiwana jest wspólna płaszczyzna i nakreślone są zasady działania w celu osiągnięcia pożądanej przyszłości. Gromadzone są również wszelkie różnice i nieporozumienia.
- c. Plan działania:** Na ostatnim etapie procesu kładzie się nacisk na sformułowanie konkretnych projektów i zadań, w oparciu o wizję opracowane w poprzednim etapie.

Rysunek 22: Trzy tematy warsztatów dotyczących poszukiwania przyszłości (źródło: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, The Poly-SUMP Methodology, s. 21)



Więcej informacji można znaleźć w Poly SUMP Guidelines oraz w Praktycznym przewodniku na temat prowadzenia Warsztatu poszukiwań przyszłości: www.poly-sump.eu/tools.



W stronę miasta miejsc

W ramach projektu CREATE badano perspektywy polityki władz miejskich w ciągu ostatnich 50-60 lat. Historycznie zidentyfikowano trzy różne wizje. W większości miast zachodnioeuropejskich perspektywy te były zasadniczo wynikiem trzyetapowego, sekwencyjnego procesu: to, co zaczyna się jako miasto zorientowane na samochody, staje się miastem zrównoważonej mobilności, a następnie miastem miejsc. W praktyce zmiana ta jest o wiele mniej wyraźna, z nakładaniem się na siebie, a czasami krótkoterminowym odwróceniem polityki po wyborach. Te trzy etapy

zwykle również współistnieją w mieście w tym samym czasie, ale w różnych częściach obszaru miejskiego. Polityka zorientowana na miejsce zaczyna się zazwyczaj w obszarach centralnych, a następnie rozciąga się na przedmieścia, gdzie dłużej dominują perspektywy zorientowane na samochód. Chociaż dokładna linia czasowa może być złożona i różni się w zależności od miasta, jasne jest, że istnieje ogólna tendencja do tworzenia wizji zorientowanych na miejsce.



Rysunek 23: Wizje mobilności w miastach z typowymi dla nich rodzajami działań politycznych



Typowymi celami wizji opartych na miejscu, które mogą inspirować budowanie wizji w Twoim mieście, jest tworzenie:

- Usługi w zakresie mobilności, które umożliwią wszystkim swobodne i bezpieczne poruszanie się po okolicy bez zbędnej zwłoki, głównie przy użyciu zrównoważonych środków transportu.
- Modele zagospodarowania terenu, które wspierają wysokiej częstotliwości i jakości usługi transportu publicznego na głównych korytarzach oraz oferują wystarczającą lokalną różnorodność, aby mieszkańcy mogli poruszać się pieszo lub rowerem, aby uzyskać dostęp do usług, które spełniają ich codzienne potrzeby.
- Miasta, które nadają się do zamieszkania i zapewniają bezpieczne i atrakcyjne miejsca (ulice, węzły przesiadkowe, itp.), w których ludzie mogą brać udział w działaniach gospodarczych, społecznych i społecznych.
- Pomyślna realizacja szerszych celów polityki miejskiej, takich jak rewitalizacja, dobre zdrowie i dobrostan publiczny oraz spójność społeczna.
- Rozwiązania w zakresie zarządzania, które ułatwiają lub wspierają zmiany, takie jak wiedza i doświadczenie, mechanizmy egzekwowania prawa, zintegrowane planowanie transportu, modele biznesowe itp.

Źródło: Peter Jones et al., 2018, streszczenie projektu CREATE i zalecenia dla miast:
<http://nws.eurodties.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

Przykład dobrej praktyki

Leuven, Belgia: Powszechnie uznana wizja klimatyczna Leuven

Wyrażając znaczenie pracy na rzecz neutralności klimatycznej, podpisując Porozumienie Burmistrzów przez burmistrza Leuven i rozpoczynając proces konsultacji, miasto Leuven stworzyło stowarzyszenie Leuven Climate Neutral 2030 (lub Leuven 2030). Stowarzyszenie to stanowi ramy dla określenia ogólnej, długoterminowej wizji miasta. Członkowie stowarzyszenia reprezentują wszystkie grupy społeczne, a miasto jest mocno zaangażowane w ten proces. Cel, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych, znajduje również odzwierciedlenie w lokalnym SUMP. Wyznacza on cele w zakresie podwojenia udziału transportu rowerowego i publicznego oraz ograniczenia o 20% korzystania z samochodów w Leuven do 2030 roku.

Autor: Tim Asperges, miasto Leuven, zebrane przez Polis
Obrazek: Karol Bruninx



Przykład dobrej praktyki

Göteborg, Szwecja: Podejście „Vision Zero” dla bezpieczeństwa drogowego

Göteborg, miasto liczące 570 000 mieszkańców, wraz z resztą Szwecji przyjęło długofalowe podejście „Vision Zero” w odniesieniu do zgonów i poważnych obrażeń na drogach. Cele pośrednie miasta to zmniejszenie rocznej liczby ofiar śmiertelnych na drogach z 9 do 3 oraz liczby ciężko rannych i średnio rannych z 227 do 75 w latach 2010-2020. W 1978 r. Göteborg miał jeden próg zwalniający. W 2019 r. wprowadzono około 2500 środków ograniczających ruch drogowy, a obywatele domagają się więcej. Uspokojenie ruchu, wraz z oddzieleniem aktywnych środków transportu od ruchu zmotoryzowanego, przyczyniło się do tego, że 80% urazów odniesionych na drogach miasta nie dotyczy samochodu.

Autor: Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, zebrane przez Rupprecht Consult
Zdjęcie: Miasto Göteborg, 2007 r.

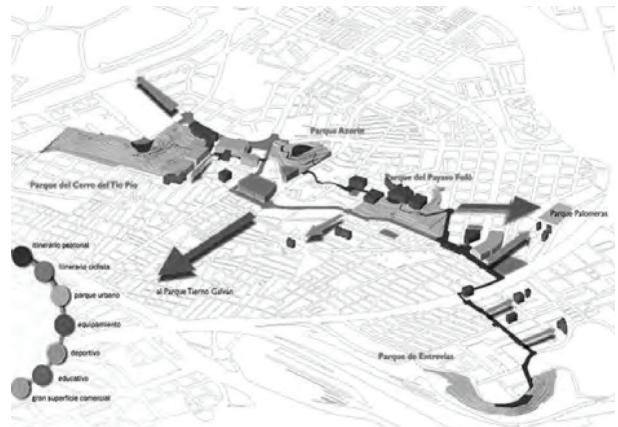


Przykład dobrej praktyki

Madryt, Hiszpania: Określenie celów dla obszarów peryferyjnych

Nowy madrycki SUMP kładzie duży nacisk na rewitalizację najbardziej wrażliwych przedmieść miasta. Cele planu zostały określone w oparciu o zestaw działań partycypacyjnych z udziałem sąsiadów w celu zebrania potrzeb lub problemów w różnych dzielnicach peryferyjnych. Ponadto zorganizowano cały dzień zorganizowanego dialogu z technikami, ekspertami, stowarzyszeniami i grupami obywateli, aby przedstawić robocze kierunki strategiczne planu mobilności, przeanalizować konkretne problemy i zaproponować możliwe podejścia lub rozwiązania. Nowy SUMP opracuje działania pilotażowe mające na celu uwidocznienie kierunków działania planu w mieście, ich ocenę i łatwe odtworzenie w innych częściach miasta.

Autor: Cristina Moliner Hormigos, Rada Miasta Madryt, zebrane przez EUROCITIES
Obrazek: Rada Miasta Madryt



Działanie 5.2: Uzgodnienie celów dotyczących głównych problemów i wszystkich rodzajów działalności

Uzasadnienie

Aby zapewnić strategiczne wytyczne, wizja musi być określona przez konkretne cele, które wskazują na rodzaj pożądanej zmiany. Zdefiniowanie celów oznacza określenie, jakie ulepszenia społeczne, środowiskowe lub gospodarcze są celem, z dokładnym określeniem, co należy „ograniczyć”, „zwiększyć” lub „utrzymać”. Cele są celami wyższego szczebla planu zrównoważonej mobilności miejskiej (np. zmniejszenie zatorów komunikacyjnych), podczas gdy działania (np. budowa tramwaju) są działaniem do ich osiągnięcia. To zorientowane na cele podejście kontrastuje z podejściem planistycznym, które koncentruje się na dostarczaniu systemów i infrastruktury bez odniesienia do celów wyższego szczebla. Ciągłe zaangażowanie interesariuszy jest konieczne, aby zapewnić akceptację zidentyfikowanych priorytetów w zakresie mobilności.

Cele

- Należy określić, co powinien osiągnąć SUMP, biorąc pod uwagę wszystkie aspekty wspólnej wizji.
- Sformułować jasne cele i priorytety strategiczne, które określają kierunki doskonalenia.

Zadania

- Zbudować wizję, analizując, które ulepszenia są jej zarysem. Ponadto należy wziąć pod uwagę wyniki opracowywania scenariuszy, w szczególności przy określaniu priorytetów strategicznych i obszarów, na których należy się skupić w celu poprawy sytuacji.
- Uwzględnić odpowiednie cele na szczeblu regionalnym, krajowym i unijnym.
- Ocena i określenie pożądanych usprawnień wraz z interesariuszami. Przygotowanie i działania następcze poprzez organizację warsztatów i spotkań z interesariuszami. Uzgodnić zestaw celów strategicznych dla ogólnych tematów, które odzwierciedlają potrzeby interesariuszy i obywateli w aglomeracji miejskiej. Nie wszystkie cele mogą być łatwe do osiągnięcia i dlatego może zaistnieć potrzeba zdefiniowania najważniejszych celów.
- Zdefiniować jasne cele, które pomogą ukierunkować wybór i projektowanie środków. Określić, co i kiedy powinno zostać osiągnięte. Cele zwykle obejmują również priorytety strategiczne oraz obszary, na których należy się skoncentrować w celu poprawy sytuacji. Na przykład, miasto może nie tylko wyznaczyć cel poprawy jakości powietrza i zdolności do życia, ale już teraz zdecydować się na zmniejszenie zużycia samochodów lub stać się „miastem krótkich odległości”, aby to osiągnąć. Priorytety te zapewniają tylko kierunek strategiczny (planowanie

zorientowane na cel) i nie powinny być zbyt szczegółowe, ponieważ dokładne działania są określane tylko podczas planowania działań (działanie 7.1 i następne). Cele powinny obejmować zintegrowane podejście do wszystkich rodzajów transportu, przy jednoczesnym przechodzeniu na bardziej zrównoważone środki transportu.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Omówienie projektów celów z obywatelami i uwzględnienie ich opinii przy określaniu celów końcowych.
- Rozważyć dostosowanie swoich celów do celów zewnętrznych podmiotów finansujących, aby działania zawarte w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej stały się atrakcyjne do finansowania. Na przykład, krajowe agencje ochrony środowiska mogą być skłonne do finansowania działań, jeśli silny nacisk zostanie położony na oszczędność energii lub redukcję emisji gazów cieplarnianych.
- Podczas opracowywania wizji i celów, a także w trakcie całego procesu planowania, należy być wyczulonym na konflikty podczas wypracowywania wspólnych ustaleń. W razie potrzeby, rozważenie działań zapobiegających konfliktom w celu zmniejszenia ryzyka sporu i zmniejszenia napięć pomiędzy różnymi interesariuszami.



Co to jest „Cel”?

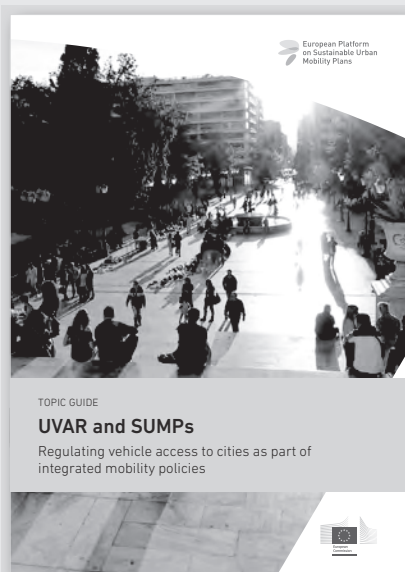
Szerokie stwierdzenie opisujące poprawę, której poszukuje miasto. Cele określają kierunki poprawy i obszary priorytetowe, ale nie środki do jej osiągnięcia.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Opiera się na wizji (działanie 5.1) i prowadzi do opracowania wskaźników i celów (krok 6).

Lista kontrolna

- ✓ Wizja poddana przeglądowi w celu ukierunkowania rozwoju celów.
- ✓ Opracowany projekt celów.
- ✓ Projekt celów omówiony z głównymi interesariuszami.
- ✓ Ostateczny zestaw wybranych celów



Przepisy dotyczące dostępu pojazdów miejskich (UVAR) mogą mieć największy wpływ w przypadku włączenia ich do planu mobilności. UVAR często łączą w sobie różne działania (np. jako Strefa Niskoemisyjna, Opłata za Zatory, Bloki budowlane), aby służyć kombinacji ważnych celów. Niektóre cele, które można osiągnąć poprzez wdrożenie UVAR są następujące:

- Poprawa jakości powietrza
- Zmniejszenie zatorów komunikacyjnych
- Redystrybucja przestrzeni drogowej
- Zwiększona zdolność do życia i atrakcyjność przestrzeni publicznej
- Zachowanie historycznych centrów miast
- Redukcja hałasu

Dodatkowe cele, które można osiągnąć i związane z nimi działania w zakresie UVAR można znaleźć w przewodniku tematycznym Przepisy dotyczące dostępu pojazdów miejskich i zrównoważonego planowania mobilności miejskiej.

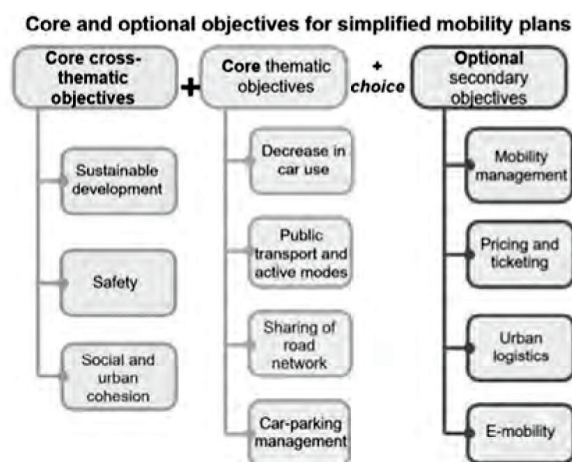
Przykład dobrej praktyki

Francja: Obowiązkowe cele dostosowane do miast o różnej wielkości

We Francji, SUMP-y (PDU - Plan de déplacements urbains) są obowiązkowe dla obszarów miejskich powyżej 100.000 mieszkańców. Tym SUMP-om przypisuje się jedenaście obowiązkowych celów. Wiele mniejszych miast dobrowolnie opracowuje albo pełny PDU albo uproszczony plan. Dlatego też opracowano specjalne wytyczne, aby dokonać rozróżnienia między celami podstawowymi, które mają być zintegrowane przez wszystkie (obowiązkowe lub dobrowolne) SUMP-y, a celami opcjonalnymi, które mniejsze miasto może wybrać do zintegrowania, w zależności od swoich własnych ambicji, przy opracowywaniu uproszczonego planu. Trwające we Francji dyskusje prawdopodobnie doprowadzą do prawnego, lecz elastycznego zdefiniowania uproszczonego planu mobilności po roku 2020.

Autor: Thomas Durlin, Cerema,
zebrane przez Rupprecht Consult

Obrazek: Cerema



Przykład dobrej praktyki

Londyn, Wielka Brytania: Cele dla zdrowych ulic

Podejście „Zdrowe ulice” stawia ludzi i ich zdrowie w centrum procesu decyzyjnego. Podejście „Zdrowe ulice” wykorzystuje 10 opartych na dowodach naukowych wskaźników tego, co czyni ulice atrakcyjnymi miejscami. Praca w ich kierunku pomoże stworzyć zdrowsze miasto, w którym wszyscy ludzie są włączeni i mogą dobrze żyć oraz w którym nierówności są zmniejszone. Aby zapewnić powodzenie tego podejścia, należy włączyć je do nadrzędnych strategii i sprawić, by było ono oparte na dowodach. Konieczne jest również zaangażowanie społeczności i interesariuszy w celu zebrania politycznego, wspólnotowego i organizacyjnego wsparcia.

Autor: Chris Billington, Transport for London, zebrane przez Walk 21

Obrazek: Transport do Londynu



Przykład dobrej praktyki

Monachium, Niemcy: Szeroko zakrojone warsztaty dla interesariuszy mające na celu kształtowanie celów

W celu oceny i omówienia Monachijskiego Planu Rozwoju Transportu i jego celów, interesariusze mieli możliwość wzięcia udziału w licznych wydarzeniach publicznych. Obejmowały one warsztaty na temat mobilności, w których wzięło udział ok. 100 uczestników, aby podzielić się pomysłami dotyczącymi przyszłej mobilności. Pomysły te zostały włączone do planu i w ten sposób wyznaczyły kierunek planowania transportu. Rozesłano również projekt dokumentu, który umożliwił interesariuszom przedstawienie sugestii i naświetlenie problemów. Zaangażowanie interesariuszy w ten proces umożliwiło Monachium nie tylko znalezienie rozwiązań w zakresie mobilności dla wszystkich, ale także późniejszą realizację tych rozwiązań. Miasto dąży do zwiększenia liczby tras pokonywanych pieszo, rowerem i transportem publicznym oraz do zapewnienia spokojnego ruchu w śródmiejskich dzielnicach mieszkaniowych.

Autor: Miasto Monachium, zebrane przez ICLEI

Obrazek: Evisco / LHM





© Rupprecht Consult 2019

KROK 6: Ustalenie wskaźników i celów

- 6.1 Określanie wskaźników dla wszystkich celów
- 6.2 Ustalenie wymiernych celów

Wizja i cele stanowią ważny jakościowy opis pożądanego przyszłości i zamierzonego rodzaju zmian. Jednak samo to nie wystarczy. Aby zmiany te były wymierne, należy wybrać odpowiedni zestaw wskaźników strategicznych i celów. Głównym celem jest określenie zestawu, który jest wykonalny, ambitny i wzajemnie spójny, umożliwiając zainteresowanym monitorowanie postępów w osiągnięciu wszystkich celów bez konieczności gromadzenia nierealistycznych ilości nowych danych.

Działanie 6.1: Określenie wskaźników dla wszystkich celów

Uzasadnienie

Wybór i określenie wskaźników strategicznych dla wszystkich celów jest niezbędnym krokiem w dalszym procesie ustalania celów i monitorowania postępów. Ważne jest, aby najpierw określić wskaźniki, które zagwarantują, że cele zostaną wybrane w taki sposób, aby można je było monitorować z rozsądnym wysiłkiem. Systematyczne podejście pomaga w określeniu łatwego do zarządzania zestawu podstawowych wskaźników, które dobrze odzwierciedlają cele. Praca z zaledwie kilkoma wskaźnikami na poziomie strategicznym może okazać się bardziej efektywna, zwłaszcza w przypadku „nowych miast”, które dysponują ograniczonymi zasobami, danymi lub doświadczeniem przy opracowywaniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Podczas gdy wskaźniki dla działań monitorujących zostaną opracowane później (patrz Działanie 7.3), w tym miejscu zostaną wybrane strategiczne wskaźniki do pomiaru ogólnych wyników Zrównoważonego Rozwoju Miast, wraz z odpowiednimi metodami pomiaru i odpowiednimi źródłami danych, które zostały zidentyfikowane na etapie przygotowania (patrz Działanie 3.1).

Cele

- Określenie zestawu wskaźników strategicznych, które pozwolą na monitorowanie postępów w realizacji każdego z celów.
- Wybrać łatwe do zmierzenia i zrozumienia wskaźniki, biorąc pod uwagę istniejące źródła danych (zob. działanie 3.1) oraz standardowe wskaźniki.

Zadania

- Określ swoje cele i zidentyfikuj główne aspekty, które należy monitorować.
- Opracuj niewielką liczbę ilościowych i jakościowych „podstawowych” wskaźników, które są łatwe do zmierzenia, zrozumiałe i wyraźnie powiązane z każdym z celów



- Używaj standardowych wskaźników, które są już dobrze zdefiniowane i posiadają wiedzę na temat sposobu ich pomiaru i analizy. Umożliwia to porównywanie z innymi miastami lub porównywanie ich ze statystykami krajowymi /międzynarodowymi.
- Skoncentruj się na wskaźnikach oddziaływania (zwanym także wskaźnikami rezultatu), które bezpośrednio mierzą osiągnięcie celów zrównoważonego rozwoju. Weź pod uwagę również wskaźniki z pokrewnych obszarów, takich jak gospodarka, środowisko, zdrowie i społeczeństwo, a nie tylko wskaźniki transportowe.
- Uwzględnij kilka wskaźników, które są szczególnie przydatne w komunikacji z decydentami i społeczeństwem. Wskaźniki te powinny być łatwe do zrozumienia i interesujące dla szerszej publiczności (np. liczba osób poważnie rannych lub zabitych w ruchu drogowym; liczba lokalizacji przekraczających limity zanieczyszczenia powietrza; lub utworzone miejsca pracy).



Co to jest „wskaźnik”?

Wskaźnik jest jasno zdefiniowanym zestawem danych wykorzystywanym do monitorowania postępów w osiągnięciu konkretnego celu lub zadania.

Wskaźniki strategiczne umożliwiają pomiar ogólnych wyników SUMP, a zatem stanowią podstawę do jego oceny. Na poziomie bardziej szczegółowym, wskaźniki pomiaru pozwalają na monitorowanie wyników poszczególnych działań.

- Oceń już dostępne dane i zidentyfikowane źródła danych (zob. działania 3.1 i 3.2), zidentyfikuj luki w zdolności do pomiaru zamierzonych wyników oraz, w razie potrzeby, opracuj lub zidentyfikuj nowe źródła danych (np. dane z badań, dane ilościowe z pomiarów automatycznych).
- Zanim zaczniesz opracowywać własne wskaźniki strategiczne, przedyskutuj je z kluczowymi interesariuszami i innymi organizacjami w Twojej okolicy, ponieważ niektóre z nich mogły już zostać przyjęte. Monitorowanie postępów jest o wiele łatwiejsze, jeśli stosuje się wskaźniki, które zostały już wdrożone i zaakceptowane.
- Opracuj jasną definicję każdego wskaźnika, format raportowania oraz zarys sposobu pomiaru danych i obliczania wskaźnika na podstawie danych.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Koordynacja z odpowiednimi lokalnymi i regionalnymi interesariuszami w zakresie wskaźników regionalnych.
- Udostępnienie danych online, aby osoby z zewnątrz mogły zrozumieć powagę problemów.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Bezpośrednio w oparciu o cele określone w działaniu 5.2, które prowadzą do ustalenia celów w działaniu 6.2.
- Idzie w parze z krokiem 3, podczas którego identyfikuje się i analizuje dane i źródła danych oraz ustala się punkt odniesienia dla dostępności danych do identyfikacji wskaźników.
- Opracowanie zestawu wskaźników strategicznych i ustaleń dotyczących monitorowania, które należy wziąć pod uwagę przy planowaniu monitorowania poszczególnych działań (patrz działanie 7.3).

Lista kontrolna

- ✓ Ilościowe i jakościowe wskaźniki rezultatu określone dla wszystkich celów, w tym wskaźniki stosowane przez inne organizacje w Twojej dziedzinie.
- ✓ Oceniono istniejące i nowe źródła danych.
- ✓ Zdefiniowany zestaw strategicznych podstawowych wskaźników, w tym format raportowania i metoda pomiaru.



Rysunek 24: Przegląd ważnych, wymiernych, strategicznych wskaźników oddziaływania, opartych na europejskim zestawie wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) i standardzie międzynarodowym (MobiliseYourCity).

Cel	Wskaźnik	Definicja
Bezpieczeństwo drogowe	Ofiary śmiertelne spowodowane przez wszystkie wypadki komunikacyjne na obszarze miejskim w skali roku.	Liczba ofiar śmiertelnych w ciągu 30 dni po wypadku komunikacyjnym w ciągu roku spowodowanych przez transport miejski na 100.000 mieszkańców obszaru miejskiego.
Dostęp do usług transportowych	Odsetek ludności mającej odpowiedni dostęp do usług związanych z mobilnością (transport publiczny).	Odsetek ludności mającej odpowiedni dostęp do transportu publicznego (autobus, tramwaj, metro, pociąg).
Emisja gazów cieplarnianych (GHG)	Emisja gazów cieplarnianych „od pozyskania do spalania” na wszystkich rodzajach transportu pasażerskiego i towarowego na obszarze miejskim	Emisja gazów cieplarnianych [ton CO ₂ (eq.)/rok].
Jakość powietrza	Emisje zanieczyszczeń powietrza we wszystkich rodzajach transportu pasażerskiego i towarowego (spaliny wydechowe i zanieczyszczenie spowodowane zużyciem pojazdu dla PM _{2.5}) w obszarze miejskim.	Wskaźnik emisji (kg PM _{2,5} eq. na mieszkańca rocznie).

Dodatkowe wskaźniki mobilności w mieście:

- Przystępność cenowa transportu publicznego dla grupy o najniższych dochodach
- Dostępność dla grup o ograniczonej mobilności
- Uciążliwy hałas
- Zatłoczenie i opóźnienia
- Efektywność energetyczna
- Szansa na aktywną mobilność
- Integracja multimodalna
- Zadowolenie z transportu publicznego
- Bezpieczeństwo ruchu drogowego dla trybów aktywnych

Źródło: Europejski zestaw wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

W spisie narzędzi programu CIVITAS można znaleźć więcej narzędzi pomocnych w wyborze wskaźników:
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Więcej ogólnych informacji na temat monitorowania można znaleźć w podręczniku CH4LLENGE Monitoring i ocena:
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

Przykład dobrej praktyki

Milton Keynes, Wielka Brytania: Łatwo mierzalny i dostępny zestaw wskaźników strategicznych

Aby ocenić ogólne wyniki planu zrównoważonej mobilności miejskiej, rada miejska wybrała szereg wskaźników, w tym np. stan sieci dróg, średni czas podróży, jakość powietrza i bezpieczeństwo drogowe. Decyzja o wyborze tych wskaźników została podjęta w celu umożliwienia prawidłowej oceny wpływu planu zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i są one łatwe do zmierzenia, a także dostępne lub łatwo dostępne. Rada Milton Keynes radzi zdefiniować jasny zestaw celów SMART (szczegółowych, wymiernych, osiągalnych, istotnych, określonych w czasie) dla SUMP, co pomoże później w wyborze wskaźników zgodnych z celami SUMP. Bazując na doświadczeniu, zespół SUMP doradza również wykorzystanie nowych technologii i metodologii wskaźników, które zostały zastosowane w innych miastach.

Autor: James Povey, Milton Keynes Council,
zebrane przez Polis

Obrazek: Rada Milton Keynes



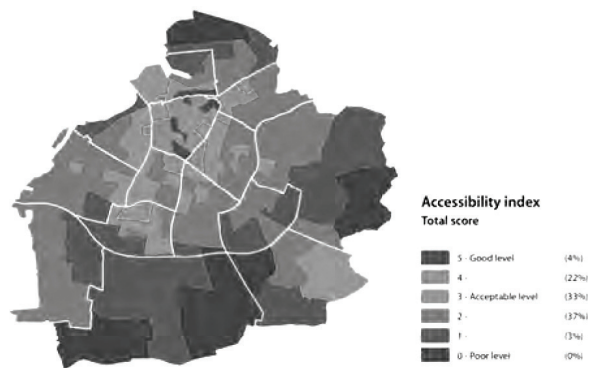
Przykład dobrej praktyki

Malmö, Szwecja: Wskaźnik dostępności jako przykład wskaźnika

Malmö opracowało, w oparciu o odpowiednie pomiary, normatywny Indeks Dostępności, który może ocenić wpływ podejmowanych działań i wykorzystuje mapy do zilustrowania zrównoważonej dostępności. Wskaźnik dostępności może służyć jako wsparcie przy podejmowaniu decyzji w zakresie planowania i wagi różnych inwestycji i działań. Pozwala on również na dokonywanie porównań pomiędzy różnymi obszarami i grupami społecznymi. Wskaźnik dostępności może stanowić pomoc w śledzeniu, jak dostępność w systemie transportowym rozwija się w czasie, a zatem może służyć jako jeden z kilku wskaźników osiągnięcia celów SUMP.

Autor: Andreas Nordin, miasto Malmö,
zebrane przez Rupprecht Consult

Obrazek: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Malmö



Działanie 6.2: Ustalenie wymiernych celów

Uzasadnienie

Cele stanowią konkretną formę zaangażowania w Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, określając co i kiedy chcemy osiągnąć. Ustalenie jasnych celów ma dwa główne cele. Po pierwsze, zapewnia on przejrzystość i jasne wskazówki dotyczące tego, jak chcesz zmienić transport i mobilność w mieście. Po drugie, pozwala miastom zrozumieć zakres, w jakim cele mają zostać osiągnięte. Jeśli strategiczne podstawowe wskaźniki i cele są dobrze zdefiniowane, decydenci i społeczeństwo będą w stanie je łatwo zrozumieć i mogą one stanowić zachętę do osiągnięcia lepszych wyników.

Cele

- Zdecyduj o zestawie wymiernych celów dla każdego z uzgodnionych wskaźników strategicznych (zob. działanie 6.1), obejmujących wszystkie Twoje cele.
- Upewnij się, że uzgodnione cele są w stanie ocenić stopień osiągnięcia pożądaných rezultatów.
- Wyraź wykonalne, ale ambitne cele.
- Upewnij się, że cele są wzajemnie kompatybilne.



- **Szczegółowe** – dokładnie opisane przy użyciu terminów ilościowych i/lub jakościowych, zrozumiałych dla wszystkich interesariuszy.
- **Mierzalne** – aktualna sytuacja została zmierzona i jest znana. Istnieją również zasoby do pomiaru zmian (jakościowych i ilościowych), które mają miejsce.
- **Osiągalne** – na podstawie dostępnych kompetencji technicznych, operacyjnych i finansowych oraz poczynionych uzgodnień/zobowiązań z interesariuszami.
- **Istotne** – podkreśla znaczenie wyboru celów, które mają znaczenie, napędzają mobilność w mieście i wspierają lub są zgodne z innymi celami.
- **Ograniczone czasowo** – jasno określono kluczowe daty osiągnięcia celu.

Zadania

- Ustalenie celów dla każdego ze strategicznych wskaźników podstawowych (wybranych w działaniu 6.1), aby umożliwić monitorowanie postępów w osiągnięciu celów. Cele powinny być SMART: konkretne, wymierne, osiągalne, realistyczne i określone w czasie. Powinny być ambitne, ale realistyczne, oceniać, co można osiągnąć.
 - lub liczba kilometrów wysokiej jakości pasów autobusowych wdrożonych w ciągu następných 10 lat).
 - Należy dążyć do uniknięcia niespójności pomiędzy wskaźnikami.
- Zaangażowanie kluczowych interesariuszy w wyznaczanie celów, ponieważ zapewni to szerokie poparcie i realistyczną realizację celów. Należy jednak uważać, aby nie pozwolić grupom lobbystycznym na blokowanie ambitnych zmian, które służą większości ludzi. Przygotowywanie, prowadzenie i monitorowanie spotkań grup roboczych.
- Uczynienie celów częścią dokumentu SUMP, aby je formalnie przyjąć (patrz Działanie 9.1).
- Rozpocząć od określenia celów dla wskaźników strategicznych, które bezpośrednio mierzą pożądaný zakres realizacji każdego z celów zrównoważonego rozwoju (np. emisje gazów cieplarnianych z transportu zmniejszone o 30% w ciągu 10 lat). Ponadto należy uwzględnić cele pośrednie, które stanowią kamienie milowe na drodze do osiągnięcia celów długoterminowych (np. emisja gazów cieplarnianych z transportu zmniejszona o 15% w ciągu 5 lat).
- Następnie wyznaczyć cele dla podstawowych wskaźników działalności transportowej, które mierzą stopień, w jakim system transportowy uległ poprawie (np. udział zrównoważonych środków transportu powyżej 70% w ciągu 10 lat;



Szczegóły dotyczące zadań

Bądź ambitny, ale realistyczny!

W wielu miastach cele w zakresie transportu miejskiego i mobilności odzwierciedlają raczej myślenie życzeniowe niż to, co można

realnie osiągnąć. To przynosi efekt przeciwny do zamierzonego. Dobrze jest być ambitnym, ale trzeba też uczciwie ocenić, co można osiągnąć, biorąc pod uwagę dane zasoby i wiedzę fachową.



Podział modalny

Definicja: Podział modalny można zdefiniować jako udział osób korzystających z danego środka transportu w ogólnym wykorzystaniu transportu w obszarze miejskim. Podział

modalny każdego z różnych rodzajów transportu jest zazwyczaj wyświetlany jako wartość procentowa. Można go obliczyć dla transportu pasażerskiego i towarowego, w oparciu o różne jednostki (np. liczba podróży, objętość, waga, pasażerokilometry lub tonokilometry), ale można go również obliczyć dla różnych obszarów geograficznych (np. funkcjonalny obszar miejski, centrum miasta, dzielnica).⁴⁹

„Pokaż mi swój podział modalny – a poznam twoje miasto” może brzmieć przesadnie, ale w pewnym sensie może być prawdziwe. Miasta chcą wiedzieć, jak poruszają się ludzie w mieście, nie tylko po to, aby uzyskać obraz systemu transportowego. Dlatego też, pierwszym podejściem jest zebranie danych, a następnie obliczenie i przyjrzenie się podziałowi modalnemu. Właśnie to robi wiele miast na całym świecie, co sprawia, że globalny cel dotyczący podziału modalnego jest bardzo cenny dla przejścia na zrównoważone środki transportu. Podział modalny może nie być jasno zdefiniowany lub konsekwentnie mierzony w każdym mieście, ale nadal działa jako globalnie zrozumiała wartość, która ma duże znaczenie. Z jednej strony, odgrywa on ważną rolę w definiowaniu podstawy systemu transportowego miasta. Z drugiej strony, podział modalny wspiera wyznaczanie ambitnych celów

w zakresie zmiany obecnej wartości, a także porównywanie jej z innymi miastami. Na przykład Londyn wyznaczył ambitny cel polegający na tym, by do 2041 r. 80% wszystkich podróży mieszkańców odbywało się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu (pieszo, rowerem i transportem publicznym).

W kontekście zrównoważonego planowania mobilności w miastach, podział modalny może być częścią analizy obecnej sytuacji w zakresie mobilności, ale może również stanowić jeden z głównych celów wykorzystywanych do oceny postępów na drodze do zrównoważonej mobilności. Na przykład, jeśli widzimy wzrost liczby przejazdów rowerowych, nie tylko zbliżyliśmy się do realizacji ogólnej wizji miasta przyjaznego dla rowerów, ale także możemy zmierzyć postęp w realizacji celu, jakim jest 10% wzrost udziału rowerów. Podział modalny może być postrzegany jako nadrzędny cel, który zaleca się włączyć do SUMP. Podział modalny umożliwia nie tylko porównywanie zmian w systemie transportowym na przestrzeni czasu, ale także pomiar konkretnych celów podróży lub nawet skupienie się na różnych grupach obywateli, co pozwala na obserwację zachowań związanych z mobilnością na podstawie płci, wieku, itp.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Wykorzystanie lokalnych celów w obrębie aglomeracji miejskiej (np. dla centrum miasta, obszarów przemysłowych lub handlowych, poszczególnych dzielnic itp.), aby uwzględnić lokalnie zróżnicowane wzorce zachowań transportowych i możliwości podróżowania.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Bezpośrednio w oparciu o wskaźniki strategiczne określone w działaniu 6.1.
- Cele pomagają określić i osiągnąć pożądane wyniki SUMP (patrz Działania 11.1 i 12.1).

Lista kontrolna

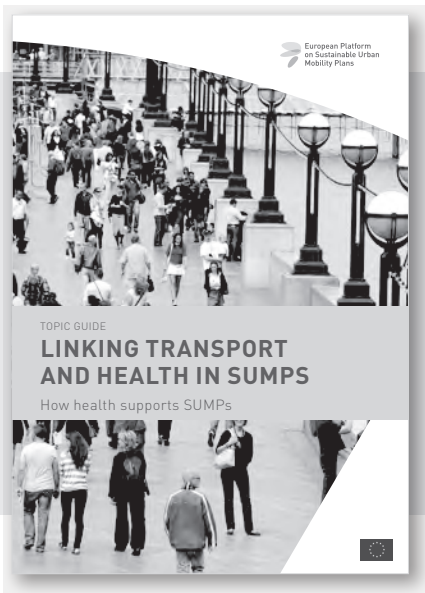
- ✓ Główni interesariusze zaangażowani w wyznaczanie celów.
- ✓ Opracowanie odpowiedniego zestawu lokalnie osiągalnych celów.



Co to jest „Cel”?

Cele są wyrazem dążenia do osiągnięcia wartości wskaźnika strategicznego. Mówiąc dokładniej, określają one, co należy osiągnąć, w porównaniu z obecną sytuacją, w konkretnym roku. Cele powinny być „SMART” (zdefiniowane, mierzalne, osiągalne, istotne, określone w czasie).

49 Słowniczek Eltis SUMP, 2015, www.eltis.org/glossary



Dobry SUMP często zawiera cele związane ze zdrowiem publicznym, które mogą być ściśle powiązane z celami dotyczącymi bezpieczeństwa drogowego, zanieczyszczenia powietrza i hałasu lub zwiększonego wykorzystania aktywnych środków transportu. Jeden z przykładów celów związanych ze zdrowiem pochodzi z wiedeńskiego projektu SUMP (STEP2025):

„Odsetek mieszkańców Wiednia, którzy podejmują 30-minutową aktywność fizyczną w ramach codziennej podróży, wzrośnie z 23% w 2013 r. do 30% w 2025 r.”.

Więcej informacji na temat tego, jak zdrowie publiczne wpisuje się w planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej, można znaleźć w przewodniku tematycznym na temat **łączenia transportu i zdrowia w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej**.

Przykład dobrej praktyki

Drezno, Niemcy: Cele strategiczne opracowane w ramach intensywnego procesu okrągłego stołu

Cele na rok 2025 w zakresie mobilności i rozwoju transportu w Dreźnie zostały opracowane przez interesariuszy w ramach intensywnego procesu okrągłego stołu. Okrągły stół SUMP stworzył kompromisowy dokument dotyczący celów rozwoju transportu, uzgodniony przez wszystkich interesariuszy i przyjęty z niewielkimi zmianami przez Radę Miasta w marcu 2011 roku. Wybrane cele stanowiły podstawę do opracowania SUMP. Zarówno w przypadku opracowywania, jak i wdrażania SUMP, kluczowe znaczenie miało przyjęcie celów politycznych w celu pewnego planowania i zapewnienia wysokiego poziomu akceptacji. Wstępna ocena SUMP w 2018 r. wykazała, że dla dalszej poprawy w przyszłości, SUMP powinien zawierać więcej celów.

Autor: Kerstin Burggraf, miasto Drezno, zebrane przez EURO CITIES

Obrazek: Joe Breuer, pixabay.com



Przykład dobrej praktyki

Örebro, Szwecja: Trzy kluczowe cele w zakresie rozwoju ruchu drogowego

W ramach procesu SUMP Örebro wyznaczyło trzy cele w zakresie rozwoju ruchu drogowego do roku 2020: (1) zwiększenie udziału ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego do 60% wszystkich podróży (z 44% w 2011 r.), (2) zmniejszenie bezwzględnej liczby samochodów napędzanych paliwami kopalnymi oraz (3) poprawa limitu czasu podróży między samochodem, autobusem i rowerem. W procesie ustalania celów, jednym z kroków była refleksja nad sposobem ich monitorowania. Örebro rozważyło, które wskaźniki miasto już mierzy i raportuje rocznie, a które mogłyby być dostarczone przez krajowy urząd statystyczny. Kluczowym czynnikiem sukcesu jest wybór celów, które można stosunkowo łatwo ocenić i/lub ocenić z pewnym odstępem czasu, zgodnie ze zwykłym monitoringiem wskaźników ruchu.

Autor: Lovisa Blomér, miasto Örebro, zebrane przez UBC

Obrazek: Gmina Örebro

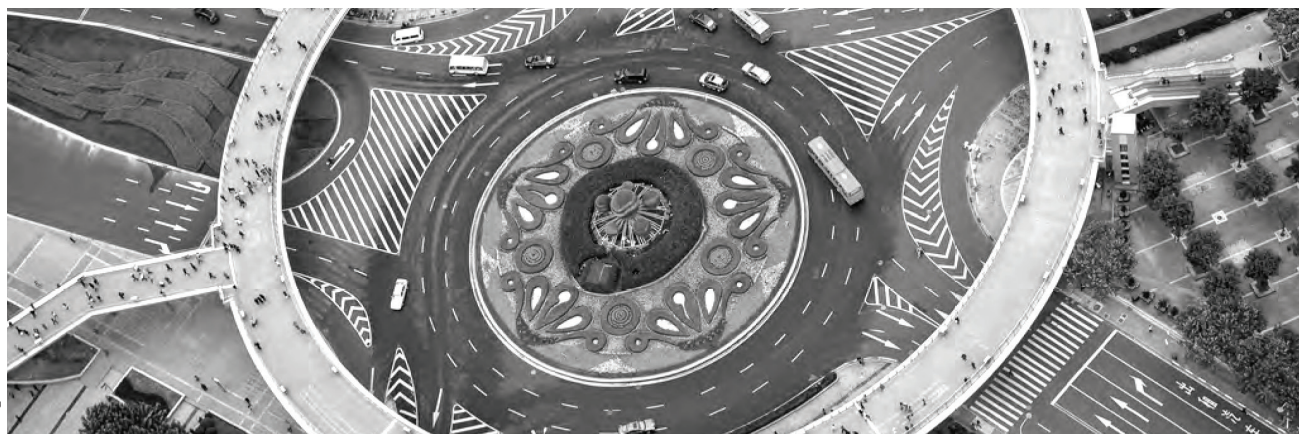


Kamień milowy:

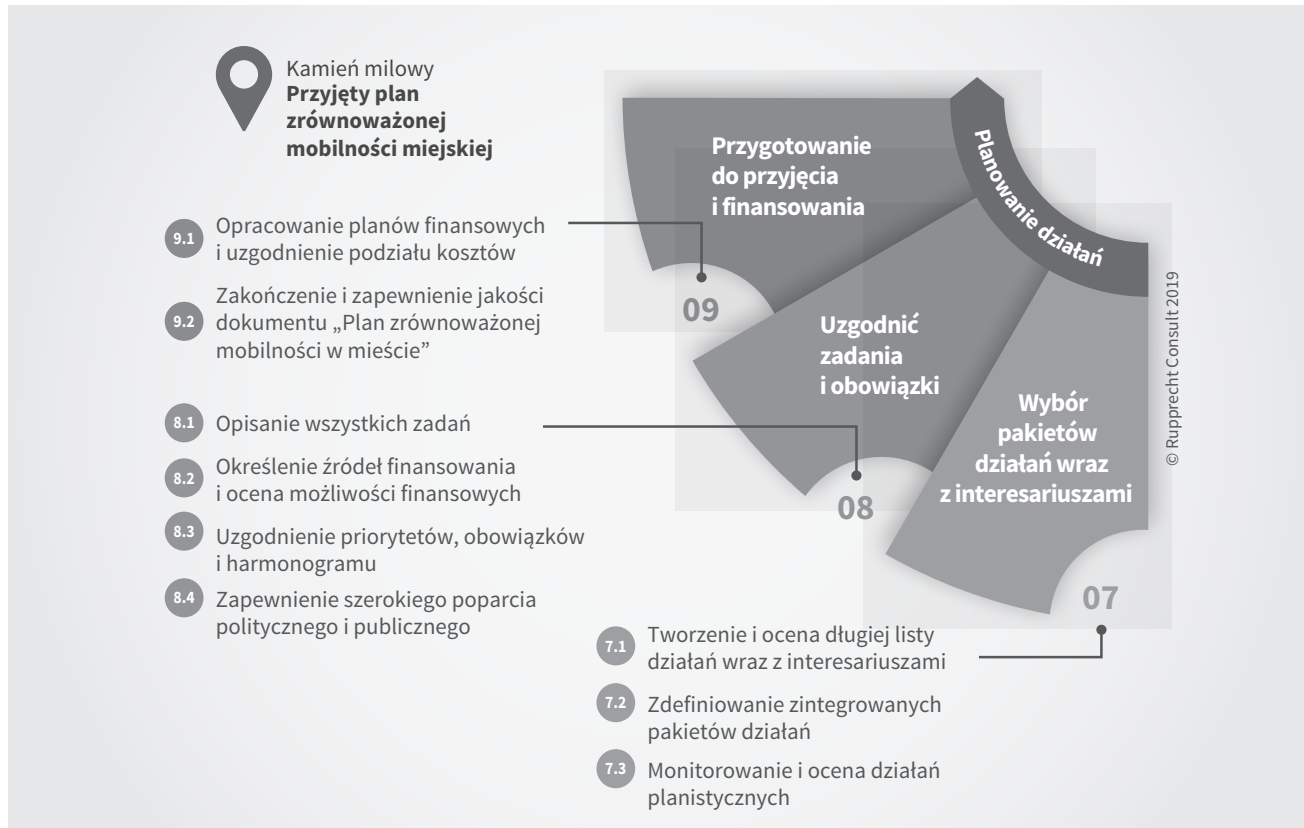
Uzgodniona wizja, cele i zadania

Wraz z osiągnięciem trzeciego kamienia milowego – w połowie cyklu planowania - zakończyłeś strategiczną fazę swojego planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Podjęto wiele ważnych decyzji dotyczących przyszłej wizji, celów miasta oraz strategicznych wskaźników i celów, które razem tworzą priorytety strategiczne SUMP. Wyniki te mogą być teraz skonsolidowane w dokumencie podsumowującym, który zapewni stabilne ramy odniesienia dla fazy planowania działań. Przed przejściem do następnej fazy należy rozważyć jeszcze raz uzyskanie informacji zwrotnej od obywateli

na temat priorytetów strategicznych, którzy już wcześniej wnieśli istotny wkład w trakcie omawiania scenariuszy, tworzenia wizji, a czasami także definiowania celów. Pozwoli to na potwierdzenie Waszych priorytetów strategicznych oraz zapewni wsparcie i akceptację społeczną. Jeśli to możliwe, powinniście również uzyskać zgodę decydentów (np. w radach lokalnych) na przyjęcie priorytetów strategicznych, aby stworzyć jeszcze solidniejszą podstawę dla fazy działania.



Etap 3: Planowanie działań



Wraz z trzecim etapem, proces planowania przechodzi z poziomu strategicznego do operacyjnego. Etap ten koncentruje się na działaniach mających na celu osiągnięcie uzgodnionych celów i założeń. Tutaj finalizowany jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jego wdrożenie przygotowuje się poprzez udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:

Co konkretnie zrobimy?

Stwórzcie długą listę działań i oceńcie ich skuteczność i wykonalność, aby wybrać te, które najlepiej przyczynią się do osiągnięcia Waszych celów i założeń. Zebranie działań w zintegrowane pakiety, omówienie ich z obywatelami i interesariuszami oraz szczegółowa ocena w celu potwierdzenia dokonanego wyboru. Zaplanuj monitoring i ocenę każdego z działań.

Co to będzie i kto co będzie robił?

Podziel pakiety działań na możliwe do zrealizowania zadania („zadania”) i opisz je szczegółowo, łącznie z ich szacunkowymi kosztami, współzależnościami i ryzykiem. Określ wewnętrzne i zewnętrzne instrumenty finansowania oraz źródła finansowania dla wszystkich zadań. Na tej podstawie należy uzgodnić jasny zakres odpowiedzialności, priorytety w zakresie realizacji i harmonogramy dla każdego zadania.

Na tym etapie konieczne jest pozyskanie politycznego i publicznego poparcia dla zadań, ponieważ np. projekty budowlane mogą być kontrowersyjne, nawet jeśli związane z nimi cele i działania są popierane przez większość.

Czy jesteśmy gotowi?

Wielu autorów mogło mieć swój wkład w różne części Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Teraz nadszedł czas, aby sfinalizować ten dokument i sprawdzić jego jakość. W oparciu o konwencje organizacji, szczegółowy plan finansowy może zostać włączony do samego planu lub jest częścią osobnego procesu. W obu przypadkach, przed przyjęciem SUMP, należy uzgodnić budżet dla każdego priorytetowego działania oraz długoterminowe ustalenia dotyczące podziału kosztów i przychodów pomiędzy wszystkie zaangażowane organizacje.

Najważniejszym kamieniem milowym procesu planowania jest zakończenie fazy planowania działań: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jest przyjmowany przez decydentów właściwego organu politycznego.

Rysunek 25:

Przegląd głównych etapów (ocena działań, pakiety działań, planowanie działań) Etapu 3



© Rupprecht Consult 2019

KROK 7: Wybór pakietów działań wraz z interesariuszami

- 7.1 Tworzenie i ocena długiej listy działań wraz z interesariuszami
- 7.2 Zdefiniowanie zintegrowanych pakietów działań
- 7.3 Monitorowanie i ocena działań planistycznych

07

Opracowanie skutecznych pakietów działań jest podstawą zrównoważonego planowania mobilności w miastach. Tylko dobrze dobrane działania zapewnią osiągnięcie zdefiniowanych celów i zadań. Wybór powinien opierać się na dyskusji z kluczowymi interesariuszami, przejrzystej ocenie działań pod kątem ich wykonalności i wkładu w realizację celów, a także uwzględniać doświadczenia z innych miejsc o podobnej polityce. Aby zmaksymalizować synergię i pomóc w pokonaniu barier, należy określić zintegrowane pakiety działań. Planowanie oceny i monitorowania każdego działania (lub pakietu działań) na wczesnym etapie zapewnia, że zostanie ono uwzględnione podczas późniejszego omawiania obowiązków i budżetów.

Działanie 7.1: Stworzenie i ocena długiej listy działań wraz z interesariuszami

Uzasadnienie

Ocena i wybór działań ma na celu określenie najbardziej odpowiednich i efektywnych kosztowo działań, które pozwolą na osiągnięcie wizji i celów. Aby nie zapomnieć o odpowiednich opcjach, należy stworzyć kompleksową, długą listę opartą na własnej wiedzy eksperckiej, pomysłach interesariuszy i społeczeństwa, doświadczeniach praktyków z innych miast oraz bazach danych dotyczących działań i rodzajów działań.

Aby osiągnąć zestaw skutecznych działań, które realistycznie odpowiadają dostępnym zasobom i warunkom lokalnym, należy przeprowadzić przejrzystą ocenę wszystkich opcji z długiej listy. Ocena ta będzie się opierać nie tylko na skuteczności pod względem wkładu w realizację celów, ale również na akceptowalności i stosunku jakości do ceny. Zwłaszcza w czasach napiętych budżetów na transport miejski i mobilność, kluczowe znaczenie ma uzyskanie jak największego wpływu na wydawane środki.

Cele

- Zidentyfikuj szeroki wachlarz opcji działań, które przyczyniłyby się do realizacji Twojej wizji, celów i zadań. Ucz się od doświadczonych miast i praktyków, aby rozważyć wszystkie istotne opcje.
- Wybierz najbardziej obiecujące działania w swoim kontekście lokalnym.
- Zapewnij efektywne wykorzystanie dostępnych zasobów i unikaj wyboru działań nierealistycznych finansowo.
- Przeprowadź przejrzysty proces, który dostarczy przekonujących dowodów na skuteczność i wykonalność wybranych działań.



Co to jest „Działanie”?

Działanie jest szerokim rodzajem zadania, która jest wdrażana w celu przyczynienia się do osiągnięcia jednego lub więcej celów polityki w ramach SUMP lub do rozwiązania jednego lub więcej zidentyfikowanych problemów. Przykłady obejmują użytkowanie gruntów, infrastrukturę, regulacje, działania w zakresie zarządzania i usług, a także działania behawioralne, informacyjne i cenowe.

Zadania

Identyfikacja działań (tworzenie wariantów)

- Opracowanie systematycznego przeglądu działań, które są już zaplanowane lub wdrożone, w oparciu o sektorowe plany mobilności (np. dotyczące ruchu pieszego, rowerowego, transportu publicznego, transportu drogowego, parkowania, transportu towarowego), jak również plany z innych istotnych obszarów polityki (np. użytkowanie gruntów, energia, środowisko, rozwój gospodarczy, włączenie społeczne, zdrowie i bezpieczeństwo).
- Stwórzcie długą listę nowych potencjalnych działań, które łączą się z waszymi celami i wizją. Rozważenie nowych i innowacyjnych pomysłów. Weź również pod uwagę działania, które zostałyby wdrożone przez sektor prywatny. Korzystaj z baz danych działań i list rodzajów działań w celu zidentyfikowania luk w pomiarach i uzyskania inspiracji (zob. sekcja Narzędzia poniżej).
- Zaangażuj interesariuszy w sporządzenie długiej listy działań.
- Należy upewnić się, że na długiej liście znajdzie się połączenie działań inwestycyjnych, operacyjnych i organizacyjnych w odniesieniu do wszystkich istotnych rodzajów transportu. Należy również dążyć do uzyskania zestawu działań, które przyniosą efekty w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej.
- Należy uczyć się na podstawie doświadczeń innych. Zidentyfikuj działania, które zostały już pomyślnie wdrożone w innych miejscach i skontaktuj się z ich planistami. W ten sposób unika się „ponownego wymyślenia koła” i popełniania kosztownych błędów, na których inni mogli już się uczyć.

Bazy danych dotyczące działań w zakresie mobilności w miastach

Istnieje szeroki wachlarz możliwych działań. Oznacza to, że określenie działań najbardziej odpowiednich dla lokalnego kontekstu będzie wymagało pewnej pracy przy biurku i rozmowy z członkami zespołu projektowego, jak również z interesariuszami.

Możesz skorzystać z internetowych baz danych i dokumentów zawierających przegląd możliwych działań, które mogą odpowiadać twoim celom:

- Podręczniki SUMP-UP dotyczące integracji działań i pakietów działań w ramach SUMP (trzy wersje dla miast początkujących, średnio zaawansowanych i zaawansowanych), zawierające długą listę ponad 100 działań dla 25 kategorii: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.
- CH4ALLENGE Podręcznik wyboru działań - Wybór najbardziej efektywnych pakietów działań dla Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej: www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit
- Strona EPOMM zawierająca szczegółowe informacje na temat zarządzania mobilnością, np. MaxExplorer pomagający w określeniu najbardziej odpowiednich „miękkich środków”: www.epomm.eu/index.php?id=2745
- Vital Nodes Toolbox z ramami oceny, mapowanie i projektowanie przestrzenne, dobre praktyki i charakterystyka: <https://vitalnodes.eu/tools/>.
- Uzupełniające wytyczne SUMP, załącznik D: Poszczególne przewodniki zawierają szereg zalecanych działań w odniesieniu do konkretnych tematów lub kontekstów.

Na poziomie europejskim, dwa najbardziej wyczerpujące zasoby dla wdrażania działań w zakresie mobilności miejskiej (i pakietów działań) w miastach w całej Europie to sekcje studium przypadku Eltis (www.eltis.org), tj. portal Komisji Europejskiej poświęcony mobilności miejskiej, a także strona internetowa KE Inicjatywy CIVITAS na rzecz czystszej i lepszego transportu w miastach (www.civitas.eu).



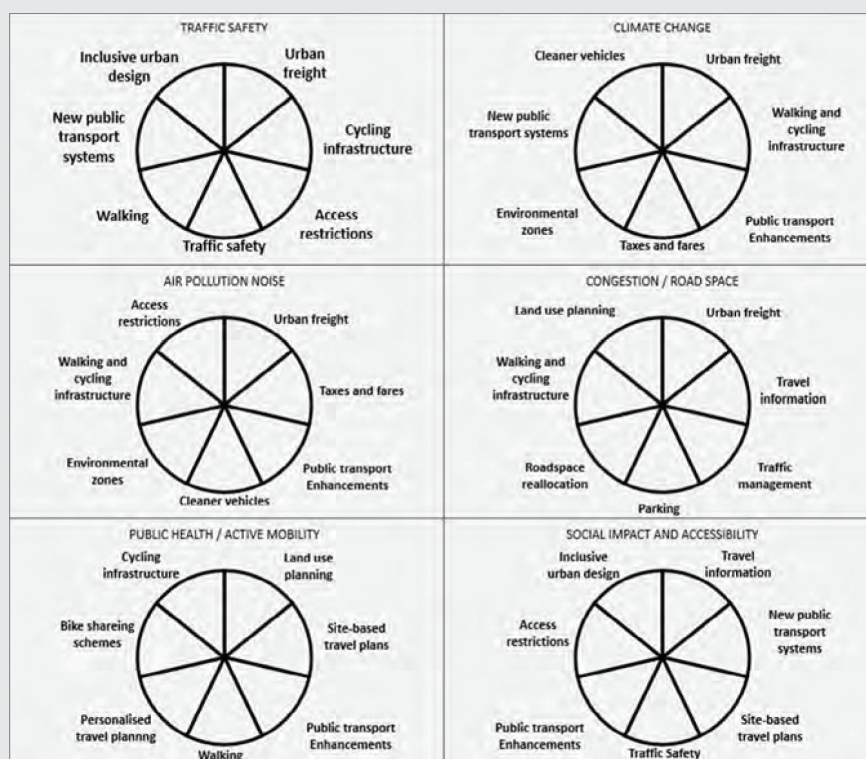


image © Ralf Brand



Narzędzia do identyfikacji działań

Rysunek 26: Przykłady obszarów działań mających na celu sprostanie różnym ogólnym wyzwaniom wspólnym dla planowania mobilności w miastach. Wyzwaniu temu można zaradzić za pomocą szerokiego wachlarza różnych działań. Różne obszary pomiarowe przedstawione na wykresach kołowych mogą być wykorzystane jako narzędzie kontrolne do sprawdzenia, czy miasto wykorzystuje wszystkie istotne obszary do rozwiązania danego wyzwania (Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages v Step up, s. 9).





Rysunek 27: Przykład struktury umożliwiającej uzyskanie ogólnego obrazu zakresu różnych rodzajów działań w zakresie SUMP oraz równowagi pomiędzy działaniami wewnętrznymi i zewnętrznymi (Sundberg, R., 2018. SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, s. 13.).

Target: <i>No casualties in traffic accidents</i>		
Target: <i>Increased quality public transport</i>		
Target: <i>Increased modal share bicycle</i>		
Measure types	Internal measures (inward the organisation)	External measures (outward to the citizens)
Strategic policy-related measures	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Bicycle plan (measures, guidance, objectives)</i> • ... • ... 	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Bicycle plan (information)</i> • ... • ...
Communicative measures and mobility management	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Travel policy for the city</i> • ... 	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Information campaign</i> • ...
Physical / infrastructural measures including maintenance	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Allocate budget and responsibility for maintenance</i> • ... 	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> • <i>New infrastructure for cycle traffic</i> • ...
Regulation, service provision and legislation including land-use planning	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Reallocation of collected parking fees</i> • ... 	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Low emission zone in city centre</i> • ...



Narzędzia on-line wspierające identyfikację i ocenę działań

Mapy drogowe transportu miejskiego

Narzędzie Planów Drogowych dla Transportu Miejskiego pozwala użytkownikom na zbadanie i określenie odpowiednich działań w ramach zrównoważonej polityki transportowej, jak również na ilościowe określenie wpływu tych działań na transport, środowisko i gospodarkę: www.urban-transport-roadmaps.eu.

Generator opcji działań KonsULT

To narzędzie online pozwala użytkownikom na szybką identyfikację tych działań politycznych, które pasują do ich sytuacji. Użytkownicy określają swoje cele lub problemy, a generator opcji zawiera uszeregowaną listę 64 działań wraz z linkami do szczegółowych opisów działań: www.konsult.leeds.ac.uk.

Ocena działań (ocena wariantów)

- Dokonaj oceny wszystkich działań z długiej listy, aby określić najbardziej odpowiednie i skuteczne dla Twojego SUMP.
 - Rozważenie prawdopodobnego wpływu tych działań na wydajność systemu transportowego (poprzez zmianę popytu na podróże, zmianę podaży środków transportu lub zmianę kosztów zaopatrzenia i funkcjonowania systemu transportowego).
 - Oceń dla każdego działania prawdopodobną wydajność w odniesieniu do każdego z celów miasta (efektywność), prawdopodobieństwo zatwierdzenia (akceptowalność) oraz wpływ na budżet miasta (stosunek jakości do ceny). Rozważ różne metody oceny i zdecyduj, którą z nich zastosować. Wybór zależy od Twojego doświadczenia i dostępnych zasobów i może obejmować zarówno podejście jakościowe, jak i ilościowe.
 - Stosunkowo szybkim podejściem stosowanym przez wiele miast jest ocena ekspercka obejmująca wiele kryteriów (uproszczona analiza wielokryteriowa), na przykład podczas serii warsztatów. Aby zastosować to podejście, należy zebrać grupę wykwalifikowanych ekspertów (np. „grupę sterującą” SUMP lub „podstawowy zespół”). Po przedstawieniu miary, każdy ekspert ocenia indywidualnie, wyniki są omawiane jako grupa, eksperci mogą zmieniać swoje oceny, ale nie muszą uzgadniać wspólnego wyniku, a na koniec średnie są obliczane w celu porównania i uszeregowania działań pod względem ważności (patrz sekcja Narzędzia poniżej, gdzie znajduje się przykład organizacji takiej metody oceny). W przypadku bardziej wykwalifikowanej średniej przydatne może być ważenie ocen ekspertów w zależności od ich dziedziny wiedzy specjalistycznej (np. eksperci ds. ochrony środowiska uzyskują większą wagę w ratingu jakości powietrza, eksperci finansowi w ratingu kosztów itp.).
 - Narzędzia internetowe, które mogą być pomocne w tym zakresie, to na przykład Generator Opcji Działań KonSULT oraz narzędzie Planów Drogowych dla Transportu Miejskiego, które mogą stanowić źródło informacji na temat oceny oddziaływania, wraz z obiektywnymi szacunkami dotyczącymi oczekiwanej skuteczności (patrz sekcja Narzędzia poniżej).
 - Oceń proponowane działania pod kątem ich realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów (wstępna kontrola wykonalności). Zapewnienie, że wszystkie koszty i korzyści - nie tylko te, które można łatwo zmierzyć lub wycenić - zostaną uwzględnione.
- Na podstawie wyników oceny zredukuj długą listę działań do krótkiej listy z najbardziej obiecującymi działaniami.
 - Upewnij się, że brane są pod uwagę zarówno przepływy transportu pasażerskiego, jak i towarowego.
 - Upewnij się, że wszystkie rodzaje transportu są jednakowo uwzględniane i porównywane przy ocenie kosztów i korzyści.
- Podaj bardziej szczegółową specyfikację działań z krótkiej listy. Zastanów się, gdzie i kiedy należy wdrożyć dane działanie oraz kto będzie z niego korzystał lub będzie miał na nie wpływ.
- Przygotować szczegółowe kosztorysy działań ujętych w krótkiej liście, zawierające szacunkowe dane dla wszystkich istotnych kategorii: roboty budowlane/budownictwo, badania, analizy, projektowanie i tworzenie map; rozwój instytucjonalny/rozwój zdolności; zaangażowanie interesariuszy i komunikacja; wyposażenie, pojazdy i materiały; usługi doradcze; eksploatacja i utrzymanie; nabycie gruntów; dodatkowe koszty administracyjne; początkowy kapitał obrotowy oraz podatki i cła. Nieodpowiednie szacunki kosztów są często uważane za znaczące ryzyko w ocenach inwestycji w infrastrukturę.
- Zaangażowanie innych departamentów (w tym działu finansowego) na wczesnym etapie i zapewnienie korzyści z uczestnictwa. Pomoże to w późniejszym określeniu obowiązków i podziału kosztów (patrz: działanie 8.3, 9.2).
- Ustalenie, które działania wymagają dodatkowego lub zewnętrznego wsparcia technicznego w celu przeprowadzenia badań wykonalności, technicznych lub rynkowych.



Narzędzia do oceny działań

Przykładowa tabela pokazująca, jak można skonstruować ranking wymienionych działań. Ocena może być dokonana na przykład przez ekspertów z miasta w trakcie warsztatów:

Rysunek 28: Przykładowa ocena wpływu działań. Skala oceny efektywności od -2 do 2; -2 = działanie nakłada wyraźne ryzyko na osiągnięcie celu, 0 = działanie ma neutralny wpływ, 2 = działanie wyraźnie przyczynia się pozytywnie. Skala oceny akceptowalności i stosunku jakości do ceny od 0 do 3 (na podstawie Mattson, C., 2018. SU MPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, s. 9).

Działanie/Pakiet działań	Wizje i cele SUMP			Poziom priorytetu (podsumowanie wizji SUMP)	Spodziewany rezultat	
	Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Wzrost ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego	Zmniejszenie ruchu samochodów prywatnych		...jeśli działanie zostanie wdrożone	...jeżeli działanie nie zostanie wdrożone
Infrastruktura rowerowa	2	2	1	5 (2+2+1)	Lepsza infrastruktura dla rowerzystów. Więcej osób używających roweru do codziennych wycieczek.	Brak ulepszeń dla rowerzystów. W najlepszych scenariuszach oznacza to brak spadku liczby osób korzystających z roweru.
Opracowanie planu zarządzania mobilnością	0	2	2	4 (0+2+2)	Zmiana w kierunku większego wykorzystania zrównoważonego transportu w codziennych podróżach. Zwiększone wykorzystanie istniejącej infrastruktury dla zrównoważonych środków transportu.	Jak zwykle w podziale modalnym. Brak wzrostu udziału zrównoważonych środków transportu.
Usprawnienie przejść dla pieszych na priorytetowych trasach	2	2	0	4 (2+2+0)	Zwiększone bezpieczeństwo i ochrona pieszych. Więcej osób wybierających się na codzienne wycieczki.	Status quo w zakresie liczby wypadków z udziałem pieszych. Niskie postrzeganie bezpieczeństwa może prowadzić do zmniejszenia liczby osób poruszających się pieszo.
...						

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

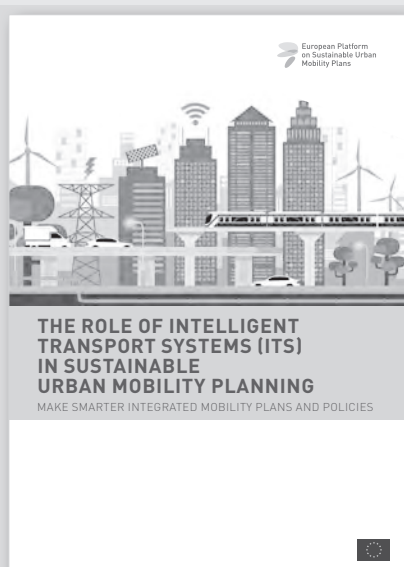
- Współidentyfikacja działań z głównymi interesariuszami, włączając ich ściśle w proces tworzenia i oceny wariantów.
- Poproś opinię publiczną o pomysły na działania, na przykład w formacie online, aby zainspirować swoją długą listę.
- Szukaj dobrych przykładów poza swoim własnym miastem i krajem.
- Zaprosz praktyków z innych miejsc do swojego miasta po poradę.
- Zaprosz lokalnych decydentów na wizytę w mieście, które z powodzeniem wdrożyło jedno z kluczowych działań mających na celu zwiększenie jego akceptacji.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Po określeniu wizji, cele i zadania zostały zdefiniowane.
- Najpierw identyfikacja, a następnie ocena działań.

Lista kontrolna

- ✓ Przeprowadzono analizę wdrożonych i planowanych działań.
- ✓ Długa lista utworzonych potencjalnych działań.
- ✓ Wymiana doświadczeń z planistami, którzy wdrożyli ciekawe działania w innych miastach lub regionach.
- ✓ Odpowiednie działania ocenione pod kątem skuteczności (pod względem wkładu w realizację celów), akceptowalności i stosunku jakości do ceny.
- ✓ Najbardziej obiecujące działania wybrane do krótkiej listy.
- ✓ Dostępne szczegółowe specyfikacje i kosztorysy działań wybranych do krótkiej listy.



Inteligentne systemy transportowe (ITS) oferują szereg działań dla Twojego SUMPa. Wdrażanie takich technologii nie powinno być jednak postrzegane jako cel sam w sobie, lecz raczej jako środek, który wyraźnie przyczynia się do osiągnięcia jednego lub kilku celów SUMP. W wielu przypadkach ITS są technologią wspomagającą inne działania, dzięki której są one możliwe lub bardziej skuteczne (np. elektroniczne monitorowanie ograniczeń dostępu dla niektórych pojazdów w ramach wdrażania stref o małym natężeniu ruchu). Inne przykłady wykorzystania ITS obejmują: systemy dostarczające informacji w czasie rzeczywistym w celu ułatwienia podróży multimodalnych; przyjazną dla środowiska kontrolę ruchu i skrzyżowań lub zarządzanie korytarzem (np. priorytet transportu publicznego na skrzyżowaniach); multimodalne zintegrowane płatności i rezerwacje oraz elektroniczne systemy biletowe; automatyczne pobieranie opłat od użytkowników dróg; inteligentne zarządzanie i informacje o parkowaniu; reaktywne i prognostyczne zarządzanie i kontrola ruchu, w tym wykorzystanie danych o pojazdach pływających; systemy zarządzania flotą.

Więcej na temat powiązania ITS i SUMP można znaleźć w Praktycznym skrócie **roli inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zrównoważonym planowaniu mobilności miejskiej**.

Przykład dobrej praktyki

Porto, Portugalia: Klasyfikacja działań w zakresie wyboru działań w różnych gminach

Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (PAMUS) dla obszaru metropolitalnego Porto (AMP) obejmuje 17 gmin. W celu podjęcia decyzji o tym, jakie działania należy wdrożyć w poszczególnych gminach i na obszarze metropolitalnym jako całości, działania te podzielono na dziewięć typologii. Aby ocenić długą listę działań według typologii, przeprowadzono analizę krzyżową typologii i celów. Ponieważ plan działania został opracowany w ciągu sześciu miesięcy, nie było czasu na zaangażowanie obywateli w wybór działań. Jednakże PAMUS zintegrował wkład grupy roboczej składającej się z polityków i techników z gmin. Ta grupa robocza pomogła zawęzić początkową długą listę działań.

Autor: Miasto Porto, zebrane przez Anę Dragutescu, ICLEI

Obrazek: PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentave

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia
1	✓✓✓	✓	✓✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
2	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
3		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓
4	✓✓	✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓	✓✓
5	✓	✓✓	✓✓	✓✓			✓✓	✓
6		✓✓	✓✓	✓✓			✓✓✓	✓
7	✓			✓			✓	✓
8				✓		✓		✓
9		✓	✓✓	✓	✓✓	✓✓✓		✓
10	✓		✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
11		✓✓	✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓
12	✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
13		✓✓✓	✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
14						✓✓✓		
15	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Przykład dobrej praktyki

Granollers, Hiszpania: Ocena działania uczestniczącego na podstawie oceny poprzedniego SUMP

Opracowując swój drugi SUMP (PUMS), Granollerzy skupili się na zaangażowaniu interesariuszy w ponowną ocenę i ustalenie priorytetów działań na rzecz mobilności. Zostało to osiągnięte poprzez konkretne działania i debaty. Odbyły się sesje z udziałem rady miejskiej ds. mobilności i zdrowia, agentów ekonomicznych i społecznych oraz personelu technicznego rady miejskiej. Odbyły się również dalsze sesje z obywatelami i użytkownikami transportu publicznego. Podczas tych sesji uczestnicy udzielili informacji zwrotnych na temat propozycji technicznych oraz przedstawili sugestie dotyczące sposobów poprawy poszczególnych elementów i działań w ramach SUMP.

Autor: Laura Llavina Jurado, Miasto Granollers, zebrane przez ICLEI

Obrazek: Miasto Granollerów



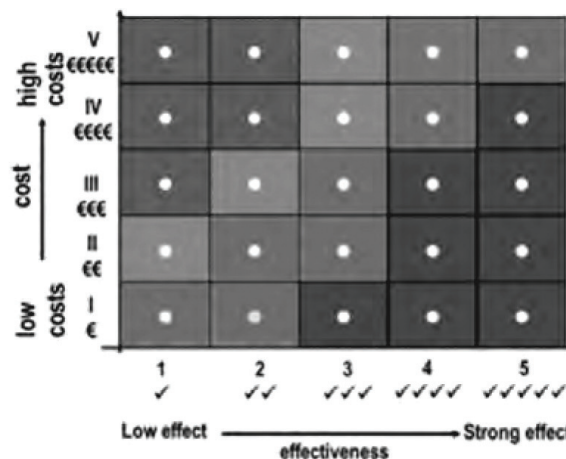
Przykład dobrej praktyki

Brema, Niemcy: Ocena wielokryterialna z ustrukturyzowanymi warsztatami dla ekspertów

Miasto Brema wykorzystało kilka narzędzi do procesu selekcji działań SUMP. Matryca kosztów i korzyści pomogła w określeniu poziomu osiągnięcia celu każdego z działań. Metoda obejmowała ekspercką ocenę skuteczności działań w odniesieniu do celów przy użyciu skali jakościowej dla każdego wskaźnika, aby osiągnąć cele. Po drugie, dokonano oceny efektu przestrzennego, a na koniec rankingu efektów. Klasyfikacja kosztów działań opierała się na pięciu grupach kosztów. Po dokonaniu klasyfikacji i rankingi sfinalizowano matrycę kosztów i efektów, pokazującą, w jakim stopniu przy każdym działaniu osiągnane są cele.

Autor: Miasto Brema, zebrane przez EUROCITIES

Obrazek: Miasto Brema



Działanie 7.2: Definiowanie zintegrowanych pakietów działań.

Uzasadnienie

Doświadczenie pokazuje, że pojedyncze działania mogą mieć jedynie ograniczony wpływ, podczas gdy pakiety działań mogą się wzajemnie wzmacniać i pomagać w pokonywaniu barier w realizacji. Pakiet działań łączy różne działania, aby skuteczniej przyczyniać się do realizacji celów i zwiększać ich akceptację. Aby określić najbardziej użyteczne pakiety działań, należy zbadać i przetestować różne sposoby ich grupowania.

Szczegółowa ocena wpływu głównych działań i pakietów działań jest potrzebna na tym etapie, aby uniknąć nierealistycznych projektów, potwierdzić innowacyjne pomysły i zapewnić efektywność kosztową, często z wykorzystaniem standardowych metod, takich jak analiza wielokryterialna (MCA) lub analiza kosztów i korzyści (CBA).

Ostateczne pakiety wybrane z pomocą obywateli i interesariuszy powinny nie tylko maksymalizować wkład w realizację celów, ale także dążyć do integracji środków transportu (intermodalność) z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami planistycznymi (np. działania środowiskowe, zdrowotne lub gospodarcze, patrz działanie 2.2).

Cele

- Wykorzystanie pakietów wybranych działań w celu przewyższenia barier we wdrażaniu konkretnych działań i wykorzystania synergii.
- Zapewnienie integracji środków transportu (intermodalność).
- Dążenie do integracji z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami planistycznymi.
- Zapewnić własność i wysoką akceptację pakietów działań wśród decydentów, obywateli i innych interesariuszy.



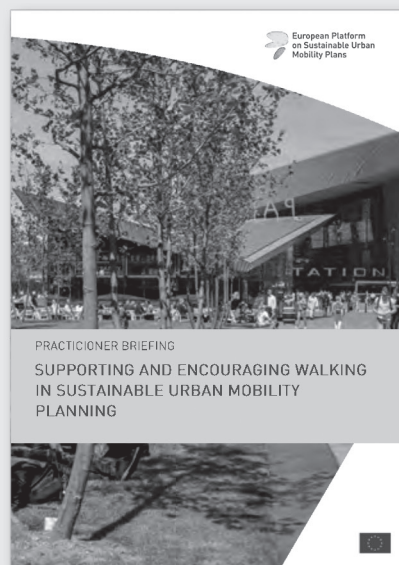
Co to jest „Pakiet działań”?

Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są dobrze skoordynowane w celu skutecznego rozwiązywania konkretnych problemów niż pojedyncze działania i pokonywania przeszkód w ich wdrażaniu. Przykładem może być połączenie działań mających na celu zniechęcenie do korzystania z samochodów, takich jak kontrole parkingowe, ze środkami promującymi rozwiązania alternatywne, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.

Twoje pakiety działań powinny wspierać i zachęcać do różnych obszarów działania, w tym do chodzenia. Pakiet działań na rzecz przechadzki pieszej może być na przykład tworzony wokół podpisanego projektu lub kluczowej interwencji, takiej jak strefa dla pieszych lub „blok budowlany” (patrz również przykład dobrej praktyki Vitoria Gasteiz poniżej). Taki pakiet przeprojektowania obszaru miejskiego na strefę dla pieszych powinien obejmować różne rodzaje działań, które wzajemnie się wspierają. Oprócz podstawowego działania, jakim jest ograniczenie dostępu samochodów i przeprojektowanie ulic z naciskiem na ich atrakcyjność i dostępność (np. więcej terenów zielonych i drzew, siedzenia i toalety, czyste i dobrze oświetlone ulice), może to obejmować:

- Tymczasowe zamknięcie dla ruchu kołowego w wybrane letnie dni lub niedziele w poprzednich miesiącach, optymalnie połączone z imprezami publicznymi.
- Budowa parkingów dla rowerów na obrzeżach oraz poprawa dróg rowerowych w pobliskich ulicach
- Tworzenie parkingów poza ulicą w pobliżu (np. parking z niskimi opłatami dla mieszkańców)
- Poprawa połączeń autobusowych w okolicy
- Rozwiązania w zakresie dostaw towarów do sklepów (np. przedziały czasowe na dojazd samochodem dostawczym rano/wieczorem lub utworzenie w pobliżu mikro-centrum z rowerami towarowymi na ostatni kilometr)
- Proaktywna komunikacja z właścicielami sklepów i ogółem społeczeństwa (np. wykorzystanie badań satysfakcji klientów i statystyk obrotów przed i po zamknięciu ruchu kołowego)
- Zmniejszenie ograniczeń prędkości i instalacja bezpiecznych przejść dla pieszych na okolicznych ulicach

Więcej wskazówek na temat tworzenia zdrowych, wydajnych i zrównoważonych społeczności pieszych w ramach Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej można znaleźć w dokumencie **Praktyczny przewodnik Wspieranie i zachęcanie do chodzenia w ramach Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej**



Zadania

- Zidentyfikować opcje dotyczące pakietów działań. Istnieją różne metody grupowania działań, na przykład
 - według rodzaju działania (dążenie do połączenia działań w zakresie użytkowania gruntów, infrastruktury, regulacji, zarządzania i usług, środków behawioralnych, dostarczania informacji i ustalania cen w ramach pakietu),
 - poprzez akceptowalność (grupowanie popularnych i mniej popularnych, ale skutecznych działań w pakiety, np. zachęt i ograniczeń),
 - poprzez cel lub wyzwanie (dodanie do pakietu działań, które przyczyniają się do osiągnięcia tego samego celu lub rozwiązania tego samego problemu),
 - według kryterium geograficznego (połączenie działań w tym samym obszarze w jeden pakiet),
 - przez koszty (łączyć skuteczne, ale kosztowne kluczowe działania z działaniami, które tworzą przychody w celu osiągnięcia niższych kosztów netto),
 - poprzez łączenie w pakiety działań wymagających finansowania zewnętrznego (grupowanie działań wymagających finansowania zewnętrznego, które: i) wspierają jeden wyraźnie określony cel; ii) są realizowane w tym samym obszarze oddziaływania; iii) mają tego samego właściciela projektu; oraz iv) mają podobne okresy realizacji), lub
 - wokół większych projektów (takich jak nowa sieć rowerowa, poszukiwanie działań, które uzupełnią i wzmocnią ten projekt).
- Grupowanie działań w pakiety w celu skorzystania z synergii i zwiększenia ich skuteczności. Kluczem do podjęcia decyzji o tym, które działania składają się na pakiet, jest określenie, które z nich będą ze sobą dobrze współgrać, a które mogą być potrzebne do realizacji innych działań. Działania w ramach pakietu powinny współdziałać ze sobą, jednocześnie osiągając więcej, niż byłoby to możliwe samodzielnie (synergia), lub ułatwiając inne działania w ramach pakietu poprzez pokonywanie barier w ich wdrażaniu.
 - Zapewnienie, że intermodalność zostanie uwzględniona. Może to obejmować połączenia z sieciami transportu dalekobieżnego, takimi jak sieć TEN-T.

- Sprawdzenie proponowanych działań w zakresie transportu i mobilności pod kątem integracji z planowaniem przestrzennym.
 - W miarę możliwości zintegrowanie tych działań z innymi sektorowymi działaniami planistycznymi (np. działaniami w zakresie ochrony środowiska, zdrowia lub gospodarki).
 - Zapewnienie realizacji wszystkich celów, w tym efektów zewnętrznych, takich jak emisje gazów cieplarnianych, hałas i lokalne zanieczyszczenie powietrza.
 - Zapewnienie równowagi pomiędzy działaniami krótko- i długoterminowymi.
 - Należy zapewnić połączenie działań inwestycyjnych, operacyjnych i organizacyjnych.
 - Upewnij się, że uwzględniono wszystkie istotne środki transportu, w tym transport towarowy.
- Szczegółowe przetestowanie i ocena pakietów alternatywnych i ich kluczowych działań. Zmodyfikuj je w oparciu o wyniki, aby uniknąć nierealistycznych projektów i zapewnić ich opłacalność. Na przykład, jeśli w szczegółowej ocenie opcji okaże się, że niektóre kluczowe działania mogą być niewykonalne, wróć do Działania 7.1 i dostosuj swoją krótką listę działań, aby upewnić się, że nadal osiągają swoje cele. Rozważ różne metody oceny i zdecyduj, którą z nich zastosować, opierając się na swoim doświadczeniu, dostępnych zasobach i rodzajach działań do oceny.
 - Ponieważ skutki działań są złożone i trudne do przewidzenia, często stosuje się do tego celu modele. Dobrze skalibrowane modele pozwalają na testowanie działań, samodzielnie lub w pakietach, w celu przewidzenia i porównania ich wpływu z obecną sytuacją oraz z zestawem już zaplanowanych działań („jak zwykle”). Wysokiej jakości model jest potężnym narzędziem planistycznym, ale wymaga znacznych ilości danych i możliwości w celu utrzymania go na aktualnym poziomie. Innym ograniczeniem mającym szczególne znaczenie dla Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej jest niezdolność wielu modeli do reprezentowania pewnych rodzajów działań (w szczególności transportu towarowego, pieszego i rowerowego, intermodalności i niektórych działań behawioralnych) oraz do przewidywania przełomowych zmian (patrz również przegląd narzędzi modelowania poniżej).
 - Analizy kosztów i korzyści (CBA /Cost-benefit analyses/) są szeroko stosowane do oceny opłacalności większych działań indywidualnych, zwykle w przypadku projektów infrastrukturalnych, i mogą również uwzględniać wiele społecznych, ekonomicznych i środowiskowych skutków projektów. Jednakże analiza kosztów i korzyści zwykle wymaga obszernych danych, a większość miast nie dysponuje znormalizowanym podejściem do działań nieinfrastrukturalnych.
 - W celu uwzględnienia kryteriów, które nie podlegają monetyzacji, AKK są często uzupełniane analizami wielokryterialnymi (MCA /Multi-criteria analyses/), w szczególności jeśli monetyzacja niektórych kryteriów zostanie uznana za zbyt skomplikowaną. Analizy wielokryteriowe pozwalają użytkownikom na łączenie ocen ilościowych i jakościowych w zależności od dostępności danych dla różnych kryteriów. Znormalizowane analizy CBA lub MCA są w wielu krajach wymogiem uzyskania funduszy na większe działania infrastrukturalne.
 - W wielu miejscach pełna analiza kosztów i korzyści lub model transportu służący do symulacji polityki może być zbyt kosztowny, szczególnie w przypadku mniejszych działań i miast. W takich przypadkach można zamiast tego skupić się na najważniejszych działaniach, szacunkach i/lub „modelowaniu rzeczywistego świata” w formie eksperymentów.
 - Należy przeprowadzić ocenę ryzyka w odniesieniu do wybranych pakietów działań. W najprostszej formie może to być ćwiczenie myślowe, które zakłada, od czego zależy skuteczność działań, co by się stało, gdyby te zmiany nastąpiły, i jak ograniczyć te zagrożenia. W miarę możliwości należy również stosować metody ilościowe, np. poprzez przeprowadzenie testów wiarygodności. Oznacza to, że ocena (lub model) jest przeprowadzana ponownie przy szeregu założeń. Jeżeli preferowany pakiet sprawdza się dobrze przy wielu założeniach, został on zatwierdzony. Jeśli jego działanie jest zmienne, to jest mniej solidne i mniej oczywiście warte realizacji. Może to sugerować próbę przeprojektowania go w celu poprawy jego wydajności.
 - Omówienie wybranych pakietów działań z interesariuszami i zaangażowanie ich w proces wyboru, na przykład podczas spotkania „grupy sterującej” SUMP. Przekazać pakiety działań w sposób przejrzysty i profesjonalny.
 - Aktywnie zaangażować i uzyskać informacje zwrotne od obywateli na temat działań i pakietów działań. Powinni oni być zaangażowani w proces walidacji i ostatecznego wyboru pakietów.
 - Dokonać ostatecznego wyboru działań i pakietów działań.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Współpraca z innymi lokalnymi organizacjami w ramach wspólnego modelu transportu. Zmniejsza to koszty i ułatwia utrzymanie aktualności modelu. Organizacjami zainteresowanymi wspólnym modelem mogą być na przykład lokalne uniwersytety, sąsiednie gminy lub (regionalni) operatorzy transportu publicznego lub władze.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Po opracowaniu listy działań.

Lista kontrolna

- ✓ Zidentyfikowano potencjalne pakiety działań, które mają na celu osiągnięcie synergii i pokonanie barier w realizacji.
- ✓ Pakiety działań sprawdzone z myślą o integracji z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami planistycznymi.
- ✓ Skrócona lista pakietów przetestowanych i ocenionych pod kątem wszystkich celów w celu określenia najbardziej optymalnych kombinacji.
- ✓ Wybrane pakiety omówione i zatwierdzone z interesariuszami i opinią publiczną.
- ✓ Ostateczny zestaw wybranych pakietów działań.

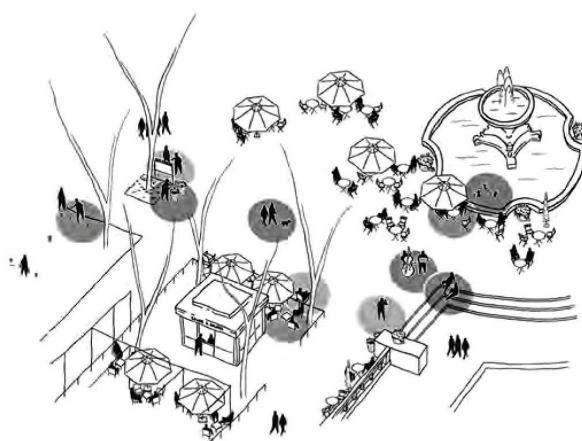
Tworzenie przyjaznych przestrzeni

Rodzaj działania, któremu w ostatnich latach poświęca się coraz więcej uwagi, jest tworzenie przyjaznych przestrzeni. Można zacząć od zastosowania „lekkich i tanich” rozwiązań i silnej współpracy z mieszkańcami w celu przekształcenia ulic i przestrzeni publicznych, aby zwiększyć ich zdolność do życia i przywiązanie do miejsca. Pozwalając miastom na szybkie wprowadzanie ulepszeń, może być użytecznym składnikiem pakietów działań, aby zilustrować pożądane zmiany i uzyskać dalsze wsparcie dla innych działań SUMP.

Projekt Przestrzeni Publicznych oferuje szeroki wachlarz zasobów dotyczących tworzenia miejsc: www.pps.org.

Na platformie internetowej URB-I: URBAN IDEAS znajduje się inspirująca baza projektów do stworzenia przyjaznych miejsc, zawierająca zdjęcia, które porównują sytuację „przed i po”: www.urb-i.com/before-after.

Źródło: Projekt dla przestrzeni publicznych



Rysunek 29: Tworzenie przyjaznych miejsc



Narzędzia do pakietowania działań

Sprawdzone podejście do systematycznego i skutecznego pakietowania działań jest zasadą czteroetapową. Podejście to jest popierane przez szwedzkie władze krajowe zarówno w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w miastach, jak i w planowaniu transportu na poziomie krajowym i regionalnym. Etapy zasady czteroetapowej można opisać w następujący sposób:

- **Etap 1: Przemysł!** Rozwiązania wpływające na zapotrzebowanie na podróże i wybór środka transportu (planowanie przestrzenne, zarządzanie popytem/ zarządzanie mobilnością).
- **Krok 2: Optymalizuj!** Rozwiązania mające na celu bardziej efektywne wykorzystanie istniejącego systemu transportowego (infrastruktura, pojazdy, itp.).
- **Krok 3: Przebuduj!** Odbudowa istniejącej infrastruktury.
- **Krok 4: Zbuduj nowe!** Inwestycje w infrastrukturę i większe przebudowy.

Nawet jeśli nazewnictwo tego podejścia zakłada jego sekwencyjne wykorzystanie, powinno być ono postrzegane bardziej poprawnie jako „sposób myślenia” w planowaniu zrównoważonej mobilności. Badania leżące u podstaw zasady czteroetapowej podkreślają znaczenie ciągłego zmniejszania zależności od transportu zmotoryzowanego, nadania priorytetu bardziej zrównoważonym środkom transportu oraz skutecznego wykorzystania istniejącego systemu transportowego w celu ograniczenia konieczności przeprowadzania dużych rekonstrukcji lub budowy nowej infrastruktury drogowej. Zasada czteroetapowa zapewnia połączenie odpowiednich działań w pakiety działań w celu zwiększenia efektywności kosztowej w planowaniu zrównoważonej mobilności w miastach.

Źródło: Sundberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up*, str.15-16.

Rysunek 30: Rodzaje działań na poszczególnych etapach w ramach zasady czteroetapowej (Źródło: Szwedzki Urząd ds. Transportu i in., 2014)



Generator pakietów działań KonsULT

Narzędzie KonSULT online może również wspomagać proces pakietowania. Na podstawie uporządkowanej listy działań wynikających z etapu generowania opcji, narzędzie dostar-

cza sugestii, które działania mogą się wzajemnie uzupełniać w oparciu o metodologię typowo skutecznych kombinacji: www.konsult.leeds.ac.uk.



Dalsze informacje na temat CBA i MCA

- DG Regio, 2015 r. Przewodnik po analizie kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych; narzędzie oceny ekonomicznej polityki spójności na lata 2014-2020,
- https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf.
- The Evidence project, 2014. Omówiono wyzwanie związane z określeniem wykonalności projektu; rolę oceny projektu

(najczęściej AKK) w podejmowaniu decyzji na poziomie miejskim; oraz rolę SUMP w ustalaniu priorytetów projektu, www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf.

- Projekt TIDE, 2012. Przewodnik projektowy dotyczący analizy kosztów i korzyści oraz analizy wpływu innowacji w transporcie miejskim, dostarczający łatwego w użyciu narzędzia do oceny projektów w zakresie transportu miejskiego, który zawiera elementy CBA i MCA, www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf.



Narzędzia do modelowania w procesie SUMP

Model transportu jest uproszczoną reprezentacją świata rzeczywistego, która pozwala na testowanie i ocenę teoretycznych („co-jeśli?”) scenariuszy. Rolą modeli transportowych jest wspieranie władz publicznych w procesie projektowania przyszłej infrastruktury transportowej (w tym nowych obiektów dla pieszych i rowerzystów) oraz nowych lub zmienionych koncepcji operacyjnych (np. inteligentnych systemów sterowania sygnałem). Są one stale rozwijane i dostosowywane do aktualnych trendów w zakresie mobilności, zmian socjodemograficznych i zrównoważonych celów środowiskowych. Typowe wyniki obejmują całkowity czas podróży dla różnych środków transportu i grup użytkowników, ilości w prywatnych i publicznych sieciach transportowych, wyemitowane zanieczyszczenia powietrza itp. Wyniki modeli transportu są zatem często uwzględniane w dalszych obliczeniach ekonomicznych lub stanowią podstawę do dyskusji politycznej obejmującej zaangażowanie społeczne.

Model transportu może być wykorzystywany do generowania wiarygodnych i spójnych danych wejściowych do procesu SUMP, szczególnie na pewnych etapach planowania, takich jak opracowanie scenariusza, ocena i wybór środków transportu oraz monitorowanie. Wyniki modelowania pomagają przewidzieć wpływ różnych kombinacji polityk i działań, biorąc pod uwagę złożone interakcje i potencjalne efekty wzmocnienia lub odbicia, co pomaga w określeniu najbardziej efektywnych zintegrowanych pakietów. Oprócz ich wykorzystania do określenia scenariusza bazowego, umożliwiają one również regularne monitorowanie zmian w systemie transportowym w fazie wdrażania, aby ocenić, czy są one na właściwej drodze lub czy konieczne jest reagowanie i dostosowywanie zadań.

Decyzja o tym, czy korzystać z modeli transportowych dla potrzeb SUMP, czy też nie, musi zostać podjęta na wczesnym etapie procesu SUMP. Zależy to od horyzontu czasowego SUMP, ja również od charakteru omawianych działań: im bardziej oczekuje się, że działania te wpłyną na zapotrzebowanie na transport (np. budowa nowej linii transportu publicznego, wprowadzenie nowego, zrównoważonego środka transportu lub usługi, itp. Dostępny budżet, czas, dane i skala pytań decydują o tym, jaki model zostanie zastosowany.

Trzy kategorie modeli transportowych są makroskopijne, mikroskopijne i mezoskopowe, przy czym dwie pierwsze kategorie są najczęściej stosowane. Modelowanie makroskopowe jest zwykle stosowane do planowania strategicznego, natomiast modelowanie mikroskopowe jest zwykle stosowane do planowania operacyjnego. Modele makroskopowe skupiają się na wielkopowierzchniowych wyborach, takich jak wybór miejsca przeznaczenia, trybu i trasy, podczas gdy symulacje mikroskopowe skupiają się głównie na modelu przepływu ruchu. Dlatego też należy wybrać odpowiedni poziom modelowania, aby przeanalizować różne oddziaływania działań podejmowanych przez miasta, ponieważ mogą się one różnić w zależności od ich zakresu.

Do ostatnich lat dostępne narzędzia modelowania nie uwzględniały w pełni ruchu rowerowego i pieszego. Finansowany przez UE projekt CIVITAS FLOW (<http://h2020-flow.eu>) miał na celu ulepszenie oprogramowania do modelowania transportu w skali mikro i makro, tak aby można było dokładniej modelować istniejącą infrastrukturę rowerową i pieszą, a także zachowania związane z jazdą na rowerze i chodzeniem pieszo. Prace te obejmują rozszerzenie makroskopowego modelu popytu na podróże (w tym wprowadzenie systemów wspólnego korzystania z pojazdów oraz udoskonalenie stochastycznego przypisania do wyboru trasy rowerowej) oraz udoskonalenie funkcji oprogramowania do symulacji transportu mikroskopowego (w tym udoskonalenie modelowania interakcji między pojazdami a pieszymi).

Innym rodzajem modelu są zintegrowane modele transportu i zagospodarowania terenu (Land Use Transport Interaction – LUTI), które mają możliwość symulacji szerokiego zakresu interwencji, począwszy od projektów infrastrukturalnych, wyceny, regulacji, współmodalności po planowanie przestrzeni miejskiej. Mogą one również obejmować wpływ efektów „odbicia” w związku z relokacją lub nowo wygenerowanym popytem. Należy jednak podkreślić, że zintegrowane modele transportu i zagospodarowania terenu są złożone i wymagają dużej ilości danych: ich stworzenie wymaga znacznego nakładu czasu i wysiłku, a także wiedzy technicznej.

Ważne jest, aby być świadomym ograniczeń modeli we wszystkich punktach procesu planowania. Planiści i modelarze muszą kie-

rować się własnym osądem, ponieważ modelowanie transportu nie jest nauką ścisłą, a wszystkie modele mają systematyczne uprzedzenia. Każdy przebieg modelu opiera się na wielu założeniach i obliczeniach, a każde z nich zwiększa niepewność. Niepewność jest trudna do zrozumienia, zwłaszcza gdy dokładne dane liczbowe są przedstawione na ładnie zaprojektowanej mapie. Istnieje również silna pokusa, aby wierzyć prognozom, nawet jeśli wykraczają one poza możliwości modelu. Niepewność zwiększa się również im większe jest powiększenie. W tym celu konieczne jest skalibrowanie modelu do lokalnego kontekstu, a nie po prostu użycie domyślnych ustawień.

W związku z tym, do obowiązków planistów podczas całego procesu należą:

- Zlecenie testu czułości
- Przedstawienie ograniczeń wraz z wynikami
- Wykorzystanie zakresów produktów wyjściowych i jakościowych, a nie szacunków punktowych
- Unikanie powiększania ponad wiarygodny poziom

Zagregowane modele zwane modelami planowania szkicowego nie są modelami transportowymi w opisanym powyżej znaczeniu, ale mogą być interesującą opcją wstępnego przeglądu polityki w ramach procesu SUMP. Mogą one być budowane przy użyciu znacznie mniejszych zasobów i pozwalają użytkownikom na zbadanie i określenie odpowiednich działań w zakresie zrównoważonej polityki transportowej, ilościowe określenie ich wpływu w spójnych ramach i ustalenie ścieżki wdrażania przyszłych scenariuszy. Jednym z typowych przykładów tej kategorii jest model Urban Roadmap 2030 (www.urban-transport-roadmaps.eu opracowany na zlecenie DG MOVE). Modele zagregowane nie mogą jednak zastąpić stosowania bardziej podzielonych modeli do szczegółowej oceny.

Autor: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

Przykład dobrej praktyki

Kraków, Polska: Połączenie zarządzania parkingiem z ograniczeniem ruchu i środkami transportu publicznego

Miasto Kraków traktuje politykę zarządzania parkingiem jako środek przyczyniający się do realizacji niektórych szerszych celów - takich jak poprawa jakości powietrza i zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, a nie tylko jako odpowiedź na kwestie związane z parkowaniem. Miasto Kraków łączy wdrażanie działań związanych z parkowaniem (np. usuwanie miejsc parkingowych) ze działaniami ograniczającymi ruch (np. strefa ograniczonego ruchu) i działaniami transportu publicznego (np. integracja usług transportu publicznego), zmniejszając tym samym liczbę pojazdów i poprawiając jakość powietrza i przepływ ruchu. Zapewnienie alternatyw dla samochodu i przyjęcie podejścia stopniowego pomaga w osiągnięciu społecznej akceptacji dla przepisów dotyczących parkowania.

Autor: Tomasz Zwoliński, Miasto Kraków, zebrane przez Polis

Obrazek: Eltis, Harry Schiffer



Przykład dobrej praktyki

Tampere, Finlandia: Zarządzanie mobilnością wykorzystujące możliwości projektu tramwajowego

W 2016 roku Tampere zdecydowało się zbudować swoją pierwszą linię tramwajową. Lata znacznych zakłóceń w ruchu samochodowym w centrum miasta to dobry moment, aby zachęcić ludzi do zmiany nawyków komunikacyjnych. Ludzie są otwarci na przełamywanie rutyny, ponieważ w czasie budowy muszą znaleźć nowe środki transportu i trasy. Tampere wprowadziło kilka działań w zakresie zarządzania mobilnością skierowanych szczególnie do kierowców samochodów, w tym nowe obiekty Park & Ride, promowało transport publiczny i rowery oraz zapewniło więcej przestrzeni dla ruchu rowerowego i pieszego. Duże inwestycje w infrastrukturę drogową nie powinny mieć miejsca bez inteligentnego zarządzania mobilnością i rozszerzonej komunikacji z obywatelami i interesariuszami.

Autor: Sanna Ovaska, miasto Tampere, zebrane przez UBC

Obrazek: Veli-Matti Lahdenniemi



Przykład dobrej praktyki

Vitoria Gasteiz, Hiszpania: Włączenie działań na rzecz mobilności do modelu bloku budowlanego

Plan zrównoważonej mobilności i przestrzeni publicznej dla Vitoria Gasteiz został opracowany w celu oddania ludziom przestrzeni publicznej poprzez wdrożenie nowego systemu zwanego modelem bloku budowlanego. Blok budowlany to przestrzeń geograficzna obejmująca kilka bloków miejskich, z której mogą korzystać wyłącznie piesi, rowerzyści, usługi i samochody sąsiadów, podczas gdy inne prywatne samochody i transport publiczny są ograniczone do ulic otaczających bloki. Oprócz przeprojektowania przestrzeni miejskiej, konieczna jest integracja działań na rzecz mobilności w celu poprawy ogólnej jakości przestrzeni, takich jak nowa sieć transportu publicznego, regulacja świateł, sieci pasów ruchu dla pieszych/rowerzystów, logistyka miejskiego transportu towarowego czy rozbudowa regulowanego miejsca parkingowego.

Autor: Juan Carlos Escudero, miasto Vitoria-Gasteiz, zebrane przez Rupprecht Consult

Obrazek: Agencia de Ecología Urbana



Działanie 7.3: Monitorowanie i ocena działań w ramach planu

Uzasadnienie

Monitorowanie i ocena zarówno procesu planowania, jak i realizacji działań są kluczowe dla skuteczności Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Solidne procesy monitorowania i ewaluacji pomagają systematycznie uczyć się na podstawie własnych doświadczeń, dostosowywać i ulepszać działania planistyczne. Regularny monitoring pomaga w zapewnieniu niezbędnych postępów. Ewaluacja po wdrożeniu pomaga dostarczyć dowodów na skuteczność SUMP i jego działań, co jest niezbędne dla długoterminowego sukcesu, ponieważ pozwala decydom uzasadnić, gdzie wydano pieniądze i uniknąć błędów w przyszłości. Przejrzysta sprawozdawczość powinna zapewnić, że wyniki oceny zostaną uwzględnione w debacie publicznej.

Podczas gdy wskaźniki strategiczne i cele zostały już wcześniej określone (patrz Działanie 6.1 i 6.2), w tym przypadku opracowano wskaźniki na poziomie działań, a działania w zakresie monitoringu i ewaluacji zostały uzgodnione bardziej szczegółowo. Celem wcześniejszego zdefiniowania ustaleń dotyczących monitorowania jest to, aby stały się one zintegrowaną częścią realizacji działań.

Cele

- Określenie zestawu wskaźników, które pozwolą na monitorowanie i ocenę wszystkich głównych działań przy rozsądnym nakładzie pracy.
- Uzgodnienie odpowiednich ustaleń dotyczących monitorowania (w tym obowiązków i budżetu) w celu oceny stanu realizacji działań i osiągnięcia celów, umożliwiających szybkie i skuteczne reagowanie.
- Uczynienie ustaleń dotyczących monitorowania i oceny integralną częścią dalszego procesu.

Zadania

- Określ, jakie informacje są potrzebne do monitorowania i oceny Twoich działań.
 - Wynik: Jakich skutków oczekuje się po zastosowaniu danego działania? Zdefiniuj odpowiedni wynik lub wskaźnik aktywności transportowej dla każdego głównego działania lub pakietu działań, aby móc ocenić jego powodzenie. Strategiczne wskaźniki wyników dotyczące ogólnego postępu w kierunku zrównoważonej mobilności zostały już wybrane w Działaniu 6.1. Tutaj zdefiniowano bardziej szczegółowe wskaźniki dotyczące celów poszczególnych pakietów działań, np. emisji z autobusów, ciężarówek i samochodów, liczby wypadków lub liczby podróży rowerowych w określonym obszarze miasta.
 - Produkt wyjściowy: Jaka polityka, infrastruktura lub usługa jest bezpośrednio realizowana w danym działaniu? Zdefiniuj odpowiedni wskaźnik wyjściowy dla każdego działania, aby móc monitorować zakres jego realizacji, np. km nowych pasów ruchu dla autobusów lub liczbe nowych eksploatowanych autobusów.
 - Wkład: Jakie zasoby wydajesz? Monitorowanie kosztów inwestycji i utrzymania (w tym kosztów pracy) każdego z działań, aby reagować na czas, jeśli koszty wymkną się spod kontroli, oraz aby móc ocenić stosunek jakości do ceny.
- Oceń istniejące źródła danych, biorąc pod uwagę wyniki poprzednich audytów danych (zob. działanie 3.1 i 6.1). Zidentyfikuj luki i, w razie potrzeby, opracuj lub zidentyfikuj nowe źródła danych (np. dane z badań, dane ilościowe z pomiarów automatycznych).
- Zanim zaczniesz opracowywać własne wskaźniki działań, przedyskutuj ten temat z kluczowymi interesariuszami i innymi organizacjami w Twojej okolicy, ponieważ mogły one już przyjąć niektóre z nich. Monitorowanie postępów jest znacznie łatwiejsze, jeśli stosowane są już wdrożone i zaakceptowane wskaźniki.
- Zdefiniuj zestaw ilościowych i jakościowych wskaźników działań, które zapewnią wystarczające informacje przy rozsądnym nakładzie pracy. Przy wyborze wskaźników należy uwzględnić dostępne dane i ograniczone zasoby na gromadzenie nowych danych. Tam, gdzie to możliwe, stosować standardowe wskaźniki, które są już dobrze zdefiniowane i gdzie ludzie wiedzą, jak je mierzyć i analizować.

- Opracowanie rozwiązań w zakresie monitorowania i oceny wszystkich wybranych wskaźników, zarówno strategicznych, jak i wskaźników działań. Dla każdego z nich należy:
 - Opracować jasną definicję, format sprawozdań, sposób mierzenia danych, sposób obliczania wartości wskaźnika na podstawie danych oraz częstotliwość jego pomiaru.
 - Ustalenie wartości bazowej, tj. wartości wyjściowej i oczekiwane rozwoju bez działań SUMP, a także wartości docelowej pożądanej zmiany.
- Uzgodnić jasny zakres odpowiedzialności i budżet na monitorowanie i ocenę. Dobrze wykwalifikowani pracownicy lub partner zewnętrzny powinni być odpowiedzialni – najlepiej organ niezależny. Budżet przeznaczony na monitoring i ewaluację powinien zazwyczaj wynosić co najmniej 5% całkowitego budżetu na rozwój SUMP.

Działania wykraczające poza wymogi zasadnicze

- Rozważyć dostosowanie swoich wskaźników do wskaźników zewnętrznych organów finansujących, aby uczynić działania atrakcyjnymi dla finansowania. Na przykład mierzenie redukcji emisji CO₂ może być wymagane w celu uzyskania finansowania z krajowych agencji ochrony środowiska.
- Włączenie oceny kosztów i korzyści z procesu rozwoju SUMP.
- Plan zaangażowania interesariuszy w monitorowanie i ocenę.
- Koordynacja z odpowiednimi lokalnymi i regionalnymi interesariuszami w zakresie wskaźników regionalnych.



Szczegóły dotyczące zadań

Rysunek 31: Kategorie wskaźników z przykładami (maj, T., 2016. CH4LLENGE Podręcznik wyboru działań – Wybór najbardziej efektywnych pakietów działań dla Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, str. 28).

	Element SUMP	Mierzone przez	
		Przykład →	Rodzaj wskaźnika
Cel	Zmniejszenie lokalnego zanieczyszczenia powietrza przez transport	Liczba dni przekraczająca krytyczny poziom zanieczyszczenia powietrza	Wskaźnik wyników
Cel transportowy	Zwiększone wykorzystanie trybów niezmotoryzowanych	Udział wycieczek pieszych i rowerowych	Wskaźnik działalności transportowej
Działania	Budowa wydzielonych ścieżek rowerowych	Km wybudowanych wydzielonych ścieżek rowerowych	Wskaźniki wyjściowe
	Zamknięte dla ruchu kołowego centrum miasta, deptaki handlowa	% ukończenia zamknięcia dla ruchu kołowego centrum miasta	
Zasoby	Koszty inwestycji i utrzymania	Koszty inwestycji transportowych i utrzymania nowej/ulepszonej infrastruktury	Wskaźniki wkładowe

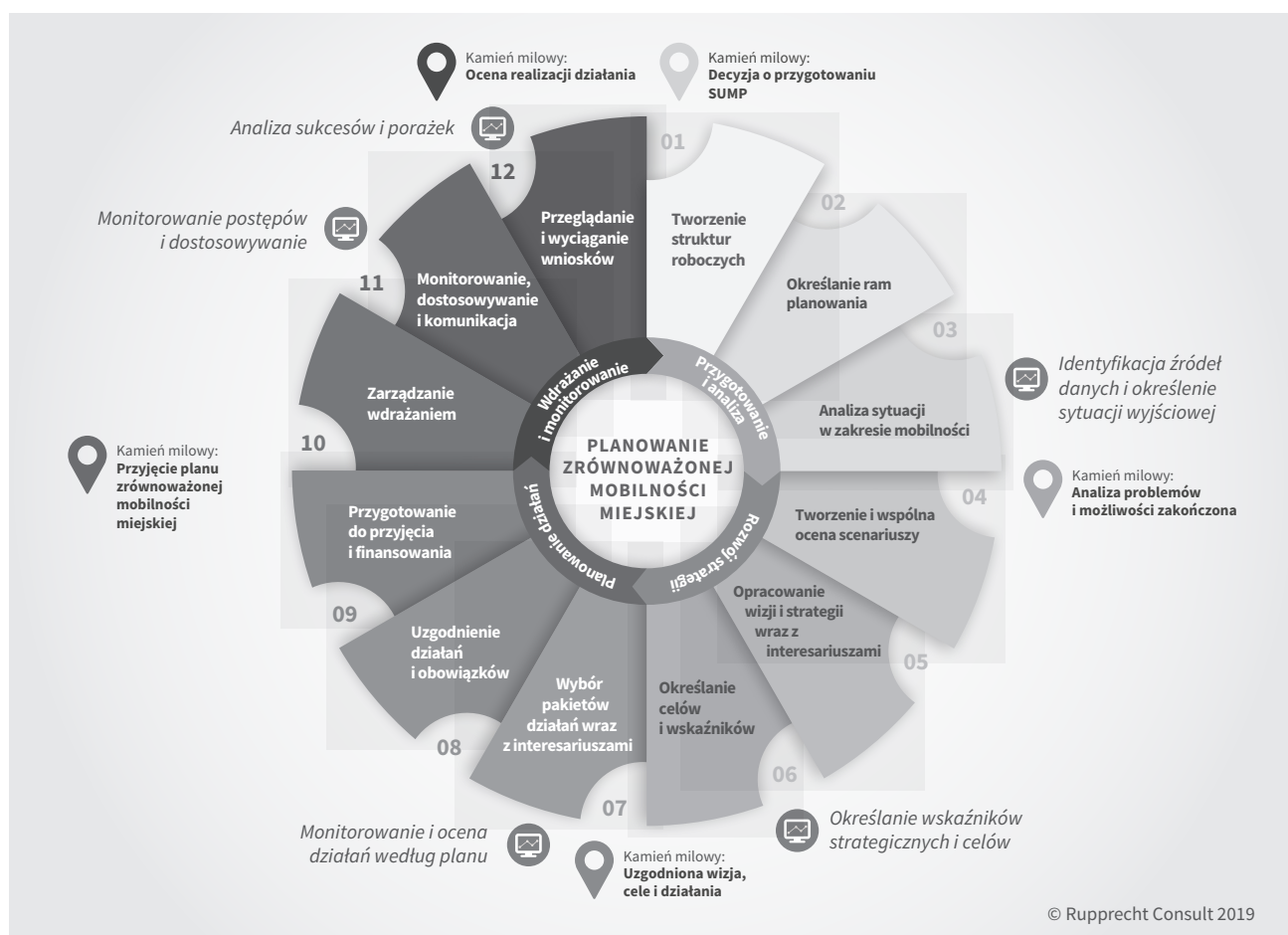
Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Po określeniu działań i pakietów działań.
- W razie potrzeby aktualizowane po uzgodnieniu ostatecznego zestawu zadań (działanie 8.3).
- Dokonać ustaleń dotyczących monitorowania i ewaluacji, w tym obowiązków i budżetu, w ramach dokumentu SUMP (działanie 9.1), patrz również Rysunek 32 poniżej.

Lista kontrolna

- ✓ Wybrany odpowiedni zestaw wskaźników pomiarowych.
- ✓ Ustalenia dotyczące monitorowania i oceny wszystkich opracowanych wskaźników.
- ✓ Uzgodniono obowiązki i budżet w zakresie monitorowania i oceny.

Rysunek 32: Monitorowanie i ewaluacja w procesie SUMP





Rysunek 33: Tabela przeglądowa do planowania działań w zakresie monitorowania i oceny wypełniona przykładowymi wskaźnikami

Wskaźniki SUMP	Definicja	Punkt odniesienia	Cel	Obszar pomiarów	Metoda zbierania danych	Frekwencja pomiarów	Odpowiedzialność
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych (bezpieczeństwo drogowe)	Liczba ofiar śmiertelnych w ciągu 30 dni po wypadku komunikacyjnym jako następstwo zdarzenia rocznie spowodowanych przez transport miejski na 100.000 mieszkańców.	4	Zmniejszenie	Obszar gminy #1, #2 i #3 (obejmujący większą część funkcjonalnego obszaru miejskiego)	Policyjny raport z wypadku	Stale (wartość wskaźnika obliczana corocznie na podstawie policyjnej bazy danych)	Policja
...							
Wskaźniki SUMP	Definicja	Punkt odniesienia	Cel	Obszar pomiarów	Metoda zbierania danych	Frekwencja pomiarów	Odpowiedzialność
Osoby ranne w ruchu ulicznym w pobliżu szkół (działanie: tworzenie stref ograniczonego ruchu przed szkołami)	Liczba osób poszkodowanych w wypadkach drogowych o promieniu 300m szkół rocznie na 100.000 mieszkańców.	25	Zmniejszenie	W promieniu 300 m od wszystkich szkół w gminie #1, #2 i #3	Policyjny raport z wypadku	Stale (wartość wskaźnika obliczana corocznie na podstawie policyjnej bazy danych)	Policja
...							

Przykład dobrej praktyki

Tuluza, Francja: Ambitny proces monitorowania prowadzony przez komitety międzyinstytucjonalne

SUMP w Tuluzie zawiera ambitny plan monitorowania i oceny. Kilka komitetów regularnie monitoruje SUMP i jego działania i spotyka się przynajmniej raz w roku. W skład komitetów wchodzi różne organizacje instytucjonalne, techniczne, społeczeństwa obywatelskiego i badawcze. Komitety są wyposażone w różne narzędzia:

- Obserwatorium SUMP (dla każdego działania: wstępne cele, przydzielone zasoby, oczekiwane wyniki i wskaźniki, które są aktualizowane poprzez regularne badania).
- Narzędzie dotyczące kosztów podróży (dla każdego rodzaju transportu, zarówno dla użytkowników, jak i dla społeczeństwa).
- Graficzna prezentacja zebranych danych dla mobilności (śledzenie poszczególnych działań)

Zaangażowanie partnerów w działania monitorujące zostało określone jako czynnik sukcesu.

Autor: Mary Malicet i Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, zebrany przez Polis

Obrazek: Tisséo Collectivités



KROK 8:
Uzgodnienie zadań i obowiązków

- 8.1** Opisanie wszystkich zadań
- 8.2** Określenie źródeł finansowania i ocena możliwości finansowych
- 8.3** Uzgodnienie priorytetów, obowiązków i harmonogramu
- 8.4** Zapewnienie szerokiego poparcia politycznego i publicznego

Zgodnie z porozumieniem w sprawie „pakietów działań”, w planowaniu operacyjnym należy rozbić pakiety na możliwe do zrealizowania zadania („zadania”) dla departamentów i instytucji odpowiedzialnych za ich realizację. Na podstawie szczegółowych opisów zadań i kosztorysów należy uzgodnić jasne obowiązki, priorytety i harmonogramy realizacji. Na tym etapie konieczne jest również przekazanie konkretnych („możliwych do zrealizowania”) treści interesariuszom, których działania dotyczą w największym stopniu (często ogółowi społeczeństwa) oraz decydentom politycznym. Głównym celem tego etapu jest uzgodnienie szeroko popieranego zestawu jasno określonych zadań, które pomogą w realizacji wizji i celów.

Działanie 8.1: Opisać wszystkie zadania

Uzasadnienie

Informacje zostały już zebrane na poprzednim etapie wyboru działań, gdzie działania i pakiety działań zostały zdefiniowane, wybrane i opisane w sposób ogólny oraz omówione i zatwierdzone z obywatelami i interesariuszami (patrz Działanie 7.1 i 7.2). Teraz nadszedł czas, by zagłębić się w szczegóły i podzielić działania na zadania. Zdefiniuj, co będzie realizowane w jaki sposób, gdzie i kiedy w fazie wdrażania.

Określając zadania, określasz, w jaki sposób dokładnie chcesz osiągnąć wyznaczone cele. Szczegółowe opisy zadań przygotowują fazę wdrożenia i pomagają Ci określić relacje między zadaniami, a następnie zdecydować o kolejności ich realizacji.

Cele

- Zdefiniuj szczegółowo działania swojego SUMP-a poprzez podzielenie ich na zadania.
- Zidentyfikuj powiązania między zadaniami i znajdź najlepszą kolejność ich realizacji.
- Rozważ i uwzględnij ważne ryzyka związane z wdrażaniem.

Zadania

- Podziel działania na kilka zadań, np. przed budową autostrady rowerowej, badanie powinno określić, gdzie osoby dojeżdżające do pracy na rowerze regularnie jeżdżą i gdzie potrzebne są drogi rowerowe.
- Opisz wszystkie zadania tak szczegółowo, jak to tylko możliwe. Te cztery pytania pomóc w opisanii:
 - Gdzie powinno działać zadanie?
 - Kiedy powinno działać to zadanie?
 - Kto będzie z niego korzystał?
 - Jak intensywnie powinno być ono wykorzystywane? np. km nowych pasów ruchu lub liczba nowych eksploatowanych autobusów.
- Zidentyfikuj powiązania między różnymi zadaniami, aby ustalić najbardziej efektywną kolejność ich realizacji. Identyfikując związki między zadaniami, możesz również dowiedzieć się, jak się one odnoszą do siebie i czy mogą z nich skorzystać w rzeczywistym wdrożeniu.

- Zaprezentuj zadania w tabeli przeglądowej (zob. wzór tabeli w działaniu 8.3), zawierającej szczegółowe opisy zadań, wymogi prawne, oczekiwany wkład w realizację celów, a także sugerowane priorytety, obowiązki i harmonogram. Tabela ta może być dalej aktualizowana o szacunkowe koszty i źródła finansowania w Działaniu 8.2.

Działania wykraczające poza wymogi zasadnicze

- Przygotuj arkusze informacyjne o zadaniach, które zawierają wszystkie kluczowe informacje o zadaniach w uporządkowany sposób (zobacz arkusz informacyjny w sekcji narzędzi poniżej). Arkusze informacyjne mogą ułatwić przekazanie i komunikację z jednostkami wdrażającymi w fazie wdrażania (zob. działanie 10.1).

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Zadania opierają się na zdefiniowanych działaniach i pakietach działań w ramach działania 7.2.
- Szczegółowy opis zadań stanowi istotną podstawę do uzgodnienia priorytetów, obowiązków i harmonogramów w Działaniu 8.3.
- Opis zadań przygotowuje fazę realizacji.

Lista kontrolna

- ✓ Wszystkie zadania zidentyfikowane, zdefiniowane i opisane.
- ✓ Zidentyfikowane powiązania między zadaniami.



Co to jest „Zadanie”?

Zadania to konkretne czynności, które należy wykonać w ramach realizacji działań. Obejmują one informacje o priorytetach, terminach, obowiązkach, budżetach i źródłach finansowania, ryzyku i sytuacjach awaryjnych oraz zależnościach między nimi.

Aby uzyskać więcej informacji

SUMPs-UP - Standardy opracowywania planu działań w zakresie SUMP, http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf.

CH4ALLENGE Podręcznik wyboru działań - Wybór najbardziej efektywnych pakietów działań dla Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit



Image © Katja Engel-Zepernick



Rysunek 34: Przykładowy arkusz informacyjny dla różnych zadań działania „Oznakowanie i rozszerzenie ścieżek rowerowych”.

Działanie: R 2		Oznakowanie i rozszerzenie ścieżek rowerowych		
Zadania: <ul style="list-style-type: none"> • R 2.1 Otwieranie stref dla pieszych i ulic jednokierunkowych dla rowerzystów • R 2.2 Realizacja oznakowania dróg Ulica #1 - Ulica #10 • R 2.3 Uspokajanie ulic Ulica #1 - Ulica #10 • R 2.4 Dalsze trasy zgodnie z programem rowerowym (2018-2022) 				
Zaangażowane rodzaje ruchu: Ruch rowerowy	Status planowania: Planowanie/wdrażanie	Priorytet: Bardzo wysoki	Okres wdrażania: krótco- i średnioterminowy	
Korzystające rodzaje ruchu: Ruch rowerowy				
Zadania: <ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie spójnej sieci ścieżek rowerowych w mieście #1 • Realizacja tras zaplanowanych w programie rowerowym w celu połączenia ważnych miejsc w mieście (dzielnice mieszkaniowe, centrum miasta, centra handlowe, uniwersytety, szkoły, przedsiębiorstwa). • Promowanie ruchu rowerowego poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dla rowerzystów • Zwiększanie postrzegania rowerzystów jako równorzędnych użytkowników dróg • Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w mieście #1 				
Efektywność działania				
Wkład w osiągnięcie celów:		Bardzo wysoki		
Wkład w poprawę kompatybilności środowiskowej:		Bardzo wysoki		
Wkład w poprawę kompatybilności środowiskowej:		Niski		
Koszty i finansowanie				
Koszty inwestycji:		Średnie		
Roczne kolejne koszty:		Niskie		
Finansujący:		Budżet Miasta #1		
Kwalifikowalność finansowania:		Do ustalenia		
Wdrażanie działań				
Zależność od innych działań:		R 1: Odpowiedzialne programy ruchu rowerowego i inne		
Wymagania dotyczące innych działań:				
Właściciel / odpowiedzialność / kontrola		Wydział Mieszkalnictwa i Gospodarki Komunalnej, odpowiedzialny za ruch rowerowy		
Planowanie:		Firma budowlana		
Realizacja:				
Osoby trzecie, które mają być zaangażowane:		<ul style="list-style-type: none"> • Komisja ds. bezpieczeństwa drogowego i zrównoważonej mobilności • Organizacja pozarządowa zajmująca się transportem rowerowym 		

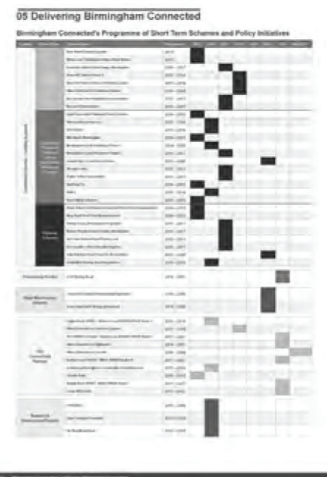
Przykład dobrej praktyki

Birmingham, Wielka Brytania: Program działań o jasno określonych priorytetach

Plan Działania na rzecz Mobilności w Birmingham określa 20-letnią wizję sieci transportowej miasta. Oprócz tego, Birmingham Connected - miejski SUMP - pełni rolę parasola dla wszystkich działań związanych z planowaniem transportu. Nakreśla on pożądany kierunek; kluczowe inicjatywy służące realizacji tej wizji; oraz pięcioletnią strategię. Przekształcając swoją wizję w konkretne plany i inicjatywy, Birmingham kieruje się czterema kluczowymi zasadami: umożliwianie korzystania z różnych środków transportu; tworzenie sprawiedliwego systemu transportu; stosowanie podejścia korytarzowego, które równoważy konkurencyjne potrzeby; oraz koordynowanie realizacji projektów w celu zminimalizowania zakłóceń. Szacuje się, że w ciągu najbliższych 20 lat na przewidziane zmiany potrzeba nawet do 4 mld funtów.

Autor: Helen Jenkins, miasto Birmingham, zebrane przez Anę Dragutescu, ICLEI

Obrazek: Birmingham Connected White Paper



Przykład dobrej praktyki

Turyń, Włochy: Kompleksowe arkusze informacyjne o działaniach

Turyński SUMP składa się z siedmiu zasad przewodnich, podzielonych na cele i działania. Każde z nich jest opisane z dużą ilością szczegółów, w tym powiązane z nimi zadania; związek z zasadami przewodnimi; związek z celem; rodzaj aspektu zrównoważonego rozwoju; ogólny opis i cel działania; podmiot odpowiedzialny; tryb wdrożenia; cel działania i odpowiadający mu wskaźnik; okres wdrożenia i potrzebne zasoby ekonomiczne. Każde pojedyncze działanie jest oceniane pod kątem zrównoważonego rozwoju gospodarczego, społecznego i środowiskowego. Działania te zostały określone w ścisłej współpracy z dziesięcioma okręgami administracyjnymi, stowarzyszeniami zawodowymi i różnymi interesariuszami.

Autor: Miasto Turyń, zebrane przez EUROCITIES

Obrazek: Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.2		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.2. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile		
Misura operativa 3.a.2.2. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prestito automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'uso di modalità di trasporto private e ridurre il 10% il numero di auto private in circolazione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 200 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza del patrimonio, flessibilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché della ripartizione disponibile.	96 ciclo-stazioni	
Entità attuatore/i	Tempi di attuazione	
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampiamiento del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico-economico	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 292.500,00 Regione Piemonte).	

Działanie 8.2: Identyfikacja źródeł finansowania i ocena możliwości finansowych

Uzasadnienie

Potrzebny jest dokładny plan finansowania, aby zapewnić, że wcześniej zidentyfikowane działania i zadania są solidne ekonomicznie i wykonalne finansowo. Zaczyna się on od zidentyfikowania wszystkich dostępnych źródeł finansowania i strumieni finansowania, a także oceny zdolności organizacji zaangażowanych w Twój SUMP do uzyskania do nich dostępu lub ich przechwycenia. Skanowanie źródeł finansowania i finansowania należy uzupełnić o ocenę organizacyjną, ponieważ zobowiązania finansowe i możliwości poszczególnych organizacji różnią się między sobą, a także mają one różne prawa i obowiązki prawne związane z finansowaniem.

Przy określaniu potencjalnych źródeł finansowania i finansowania działań na rzecz mobilności należy ocenić szeroki wachlarz możliwości. Obok dostępnych źródeł - takich jak budżety lokalne i podatki, dotacje krajowe i unijne oraz istniejące źródła przychodów ze sprzedaży biletów, opłat parkingowych i innych - należy ocenić także potencjalnie nowe źródła finansowania, takie jak obligacje, pozyskiwanie wartości gruntów, opłaty rozwojowe i sektor prywatny. Na tym etapie ważne jest również, by zastanowić się nad źródłami finansowania dla dalszych szczegółowych studiów wykonalności i badań rynkowych dla większych inwestycji.



Finansowanie finansowaniu nie równe – Finanse w SUMP-ie

Finansowanie zazwyczaj odnosi się do środków finansowych, które są potrzebne z zewnętrznych źródeł na początkową inwestycję na początku projektu, a które ostatecznie muszą zostać spłacone lub zwrócone. Instrumenty finansowe zazwyczaj odnoszą się do instrumentów dłużnych lub kapitałowych, bądź do kombinacji tych produktów. Podatnicy mogą również pośrednio uczestniczyć w kosztach początkowych poprzez dotacje i subsydia inwestycyjne.

Z kolei innym rodzajem finansowania (można by powiedzieć – **sponsorowaniem**) projektu może być spojrzenie na sprawę z następującej perspektywy, tj. kto płaci za dany składnik aktywów w długim okresie. Mogą to być bezpośredni użytkownicy usług (bilety, opłaty parkingowe, ceny w centrum miasta), klienci usług związanych z mobilnością (reklama), lub podatnicy za pośrednictwem ogólnych budżetów państwa lub specjalnych podatków związanych z transportem.

Warto pamiętać, że wdrożenie zrównoważonego finansowo SUMP wymaga różnych sposobów finansowania. Na przykład wykorzystanie kredytów na finansowanie infrastruktury transportu publicznego może być ograniczone możliwościami źródeł finansowania w zakresie spłaty takich kredytów.

Cele

- Określenie potencjalnych instrumentów finansowania i źródeł finansowania dla wszystkich zadań.
- Ocenic zdolność finansową poszczególnych działań w ramach działań mających na celu wykluczenie działań nieefektywnych i osiągnięcie opłacalnych projektów działań, przy jednoczesnym rozważeniu, w jaki sposób strumienie finansowania mogłyby w przyszłości ewoluować.
- Ocenic zdolność różnych organizacji zaangażowanych w SUMP do uzyskania dostępu do strumieni finansowania.

Zadania

- Ocenic zadania określone w poprzednim Działaniu 8.1 pod kątem ich potrzeb finansowych i przychodów w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej, w tym eksploatacji, egzekwowania i utrzymania, oraz zidentyfikować wszelkie niedobory finansowania (całkowity koszt posiadania).
- Oszacować bezpośrednio wpływy finansowe z zadań, np. z opłat za transport publiczny i abonamentów, koncesji, wynajmu powierzchni reklamowej, opłat za parkowanie lub inne usługi komunalne, oraz określić oczekiwany stopień zwrotu kosztów.
- Oszacować dodatkową wartość pieniężną generowaną przez zadania (np. zwiększoną wartość gruntów i nieruchomości w pobliżu nowych stacji komunikacji miejskiej) oraz potencjalne mechanizmy pozyskiwania wartości.⁵⁰
- Określić instrumenty finansowania i źródła finansowania dla wybranych zadań. Ocenic wszystkie poniższe opcje, aby zidentyfikować najbardziej odpowiednie z nich. Zbadać w szczególności opcje wykraczające poza budżet lokalny.
 - Podatki lokalne: specjalny podatek lokalny na transport publiczny płacony przez przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne, deweloperów;
 - Finansowanie dochodów: bilety, opłaty parkingowe, ceny w centrum miasta, opłaty za korki, reklamy;
 - Zaangażowanie sektora prywatnego, np. poprzez porozumienia o partnerstwie publiczno-prywatnym;
 - Działania fundraisingowe angażujące odpowiednich sponsorów (ale z uwzględnieniem zgodności ze strategią marketingową);
 - Budżety lokalne: z różnych miast i różnych dziedzin polityki;
 - Dotacje krajowe/regionalne i fundusze UE;

⁵⁰ Więcej informacji można znaleźć na przykład na stronie Transport for London, 2017. Przechwytywanie wartości gruntów, raport końcowy. www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- Pożyczki zewnętrzne, obligacje komunalne i ekologiczne.
- W przypadku działań wymagających finansowania zewnętrznego, należy określić odpowiedni pod względem prawnym podmiot pożyczający i ocenić wiarygodność kredytową.
- Zidentyfikuj źródła finansowania dla dalszych szczegółowych badań wykonalności i badań rynkowych dla większych inwestycji.

Działania wykraczające poza podstawowe wymogi

- Ocena zdolności finansowej i przychodów z kluczowych zadań w różnych warunkach kontekstowych (rozwój populacji, wielkości transportu i udziałów w różnych rodzajach transportu), jak określono w Działaniu 4.1.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Opiera się na zadaniach wszystkich pakietów działań określonych w działaniu 8.1.
- Wyniki zostaną uwzględnione w ostatecznym omówieniu zadania w ramach działania 8.3 i zostaną wykorzystane do opracowania planów finansowych w ramach działania 9.1.

Lista kontrolna

- ✓ Znaczące prognozy opracowane dla wydatków, przychodów, przepływów pieniężnych i innych pozycji finansowych.
- ✓ Przeprowadzenie analizy finansowej i oceny możliwych źródeł finansowania.
- ✓ Dostępna wstępna ocena dotycząca tego, które organizacje muszą pozyskać finansowanie zewnętrzne.
- ✓ Podsumowanie wyników do dyskusji na temat ostatecznego wyboru zadań.



Działania cenowe

Działania cenowe, takie jak taryfy, opłaty parkingowe i opłaty drogowe, stanowią część wielu pakietów działań. Zmiana struktury kosztów opcji mobilności może być zarówno miarą zarządzania popytem, jak i generować lokalne dochody. Niektóre systemy opłat, takie jak zarządzanie parkingiem, można stosunkowo łatwo wdrożyć, inne wymagają bardziej zaawansowanych technologii i inwestycji oraz mogą budzić obawy co do ich akceptacji lub prywatności (np. system opłat za wjazd na parking oparty na rejestracji pojazdów).

Przed wprowadzeniem działań w zakresie zarządzania popytem należy dokładnie rozważyć, czy wygenerowane dochody powinny zniknąć z budżetu ogólnego, czy też lepiej byłoby je przeznaczyć na zwiększenie możliwości zrównoważonej mobilności w miastach. Należy dokładnie przeanalizować konkretne przepisy lokalne i krajowe, aby ocenić te opcje.

Wyjaśnienie, że dochody zostaną wykorzystane do podniesienia poziomu usług transportu publicznego oraz do wspierania alternatyw dla prywatnego korzystania z samochodów, zasadniczo zwiększa dopuszczalność działań cenowych. Wyrównywanie dodatkowych dochodów sprawia także, że finansowanie transportu publicznego jest bardziej odporne na konkurencyjne wymagania budżetowe z innych obszarów polityki publicznej.



image © TKKurikawa on istock.com



Komisja Europejska oferuje ogromną liczbę inicjatyw i programów, które mogą być wykorzystane do (współ)finansowania działań na rzecz zrównoważonej mobilności. Europejskie programy finansowania przyczynią się głównie do inwestycji, ale rzadko do pokrycia kosztów operacyjnych infrastruktury i usług. Należą do nich m.in:

- Europejski Fundusz Strukturalny i Inwestycyjny (ESIF), w tym Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) z programem „Interreg”.
- Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych (EFSI)
- Instrument „Connecting Europe” (CEF)
- Program LIFE
- Horizon2020 / Horizon Europe
- ELENA (część programu „Horizon 2020”)
- Miejskie działania innowacyjne
- URBACT
- Wspólnoty wiedzy i innowacji (WWiI) w dziedzinie klimatu i mobilności w miastach

Przegląd aktualnych europejskich źródeł finansowania dla miast jest dostępny na stronie https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en.

Dalsze informacje na temat możliwości finansowania europejskiego znajdują się w dokumencie:

- Europejski Portal Projektów Inwestycyjnych
- Europejski Ośrodek Doradztwa Inwestycyjnego
- JASPERS
- fi-compass

Wybór zarówno europejskich, jak i innych źródeł i instrumentów finansowania opisany jest w przewodniku tematycznym Finansowanie i finansowanie działań na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach.

Główne projekty infrastrukturalne w zakresie zrównoważonego planowania mobilności w miastach

Najlepszym rozwiązaniem byłoby, gdyby wszelkie inwestycje mające na celu poprawę mobilności w mieście opierały się na preferencjach określonych w SUMP lub w poprzedniej (solidnej) strategii/planie mobilności w mieście. Istotne jest, aby projekt nie był definiowany jako wynik strategii jednego rodzaju transportu (np. transportu drogowego lub publicznego w izolacji) i aby był oceniany w kontekście szerszego zestawu interwencji (zarówno w zakresie systemu mobilności/transportu, jak i referencyjnego użytkownika gruntów). W wielu przypadkach duże projekty infrastrukturalne mają bardzo długą fazę przygotowawczą, a zatem istnieją już wcześniej, gdy uruchamiany jest nowy kompleksowy plan transportu miejskiego – w tym po zarezerwowaniu już budżetu na ich budowę. Jest to często spotykana sytuacja, z którą wielu planistów transportu ma do czynienia w rzeczywistości. W zależności od stanu realizacji takich predefiniowanych projektów, SUMP może wtedy albo wziąć pod uwagę nową rzeczywistość, zweryfikować analizę poprzednich opcji - zarówno na poziomie strategicznym jak i technologicznym – i wyciągnąć wnioski na temat poziomu związanego z nimi ryzyka, albo zbadać projekt jako jedno z działań ocenianych w procesie SUMP. Takie główne, wstępnie zdefiniowane

projekty mogły być już poddane rzetelnej analizie wariantów i/lub nie wiążą się z żadnym ryzykiem z innych powodów (np. ich rozwój został przewidziany w kontekście dobrze opracowanego planu zagospodarowania przestrzennego). SUMP może być następnie rozwijany równoległe i może przyczynić się do dopracowania zakresu i koncepcji projektu (patrz Przykład Dobrej Praktyki w Bratysławie poniżej). Identyfikacja działań uzupełniających, w tym działań „miękkich” ograniczających korzystanie z samochodów prywatnych, takich jak polityka opłat parkingowych itp. W przypadku uznania ryzyka za wysokie – np. gdy pierwsze analizy przeprowadzone w ramach SUMP wydają się wskazywać na brak rentowności projektu – i jeżeli nie został on jeszcze zlecony lub fizycznie rozpoczęty, konieczne jest przerwanie dalszego przygotowania projektu do czasu potwierdzenia projektu przez SUMP lub wskazania wszelkich niezbędnych korekt. Proces SUMP stronniczy na korzyść wstępnie wybranego, ryzykownego projektu byłby zasadniczo wadliwy. Byłby on sprzeczny z podstawowymi celami SUMP oraz z postanowieniami niniejszych wytycznych.

Źródło: EBI/JASPERS

Przykład dobrej praktyki

Bratysława, Słowacja: Równoległy rozwój dużego projektu tramwajowego i SUMP

Bratysławski SUMP został przygotowany i zatwierdzony w latach 2014-2016. Opiera się on na wyraźnym powiązaniu między analizą, celami i działaniami. Obejmowało to przygotowanie zatwierzonego 4-stopniowego modelu ruchu drogowego. Oprócz kwestii infrastrukturalnych, duży nacisk położono na zrównoważone środki transportu, obszary organizacyjne i operacyjne. Równoległe z rozwojem SUMP kontynuowany był również główny nowy projekt transportowy dla miasta - nowy tramwaj do Petržalki, co zostało potwierdzone w poprzednich dokumentach strategicznych i opracowaniach. Projekt realizowany jest w kilku fazach, głównie w oparciu o ESIF (europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne). Nowy SUMP potwierdził strategiczne znaczenie nowej linii tramwajowej i uznał, że modernizacja i unowocześnienie systemu tramwajowego - w tym jego taboru - jest jednym z głównych działań na rzecz przyszłości miasta.

Autor: Neri di Volo, EBI/JASPERS,
zebrane przez Rupprecht Consult
Obrazek: Dopravný podnik Bratislava



Przykład dobrej praktyki

Wiedeń, Austria: Podatek od pracodawców w celu finansowania metra

Każda firma zatrudniająca co najmniej jednego pracownika w Wiedniu jest zobowiązana do płacenia „podatku na metro” (Dienstgeberabgabe). Podatek ten służy jako finansowa akcja wspierająca funkcjonowanie i rozbudowę sieci metra w mieście. Wynosi on 2 € tygodniowo na jednego pracownika, przy czym niektóre grupy, takie jak osoby starsze, niepełnosprawne lub pracujące w niepełnym wymiarze godzin, są zwolnione z podatku. W 2016 r. Wiedeń zebrał prawie 67 mln €. Podatek ten został wprowadzony w 1970 r. w ramach przygotowań do planowania, budowy i wdrożenia sieci metra. Obecnie przychody z tego podatku są również przeznaczane na współfinansowanie rocznych biletów komunikacji miejskiej (=1 € dziennie).

Autor: Instytut Wuppertalu
Obrazek: Wiener Linien



Przykład dobrej praktyki

Birmingham, Zjednoczone Królestwo: Pozyskiwanie wartości dodanej z zagospodarowania przestrzennego w drodze negocjacji lub nakładania opłat

Udzielanie pozwoleń na budowę dla nowych inwestycji zazwyczaj podnosi wartość terenów, których to dotyczy, jednocześnie zwiększając presję na infrastrukturę transportową. Pod warunkiem, że są one do tego prawnie upoważnione, miasta mogą wprowadzić instrumenty wychwytywania wartości, których przychody są wyodrębnione w celu poprawy sieci transportowej i systemu mobilności miejskiej. Birmingham wprowadziło połączenie obowiązków w zakresie planowania, które mają na celu łagodzenie lub kompensowanie lokalnych skutków w pobliżu nowych inwestycji, oraz wspólnotowy podatek od infrastruktury, który jest głównie wykorzystywany do finansowania strategicznych projektów infrastrukturalnych nakreślonych w miejskim planie rozwoju.

Autor: Helen Jenkins, miasto Birmingham, zebrane przez Wuppertal Institute

Obrazek: Rada Miasta Birmingham



Działanie 8.3: Uzgodnienie priorytetów, obowiązków i harmonogramu

Uzasadnienie

Po wybraniu i opisaniu ostatecznego zestawu działań, nadszedł czas na przydzielenie obowiązków, priorytetów i harmonogramu realizacji. Jasny obraz priorytetowych zadań i harmonogramów oraz to, kto jest za nie odpowiedzialny, jest podstawą każdego planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wymaga to ścisłej koordynacji i dyskusji pomiędzy wszystkimi podmiotami, które będą odgrywać rolę w opracowywaniu i wdrażaniu zadań.

Cele

- Określenie odpowiednich priorytetów i obowiązków związanych z realizacją wybranych zadań.
- Zapewnienie, że wszystkie zadania mają jasno określone priorytety i są realistycznie wykonalne.
- Zapewnienie wydajnej i skutecznej alokacji zasobów (ludzkich, wiedzy, czasu).
- Oficjalne określenie odpowiedzialności wszystkich podmiotów i wkładu w zasoby wraz z odpowiednimi partnerami.

- Zapewnienie jasnego horyzontu czasowego dla realizacji zadań.
- Osiągnięcie formalnego porozumienia co do zakresu odpowiedzialności i harmonogramu między decydentami i kluczowymi interesariuszami.

Zadania

- Omówienie proponowanych zadań i ich priorytetów z interesariuszami, którzy mogą odegrać rolę w ich finansowaniu, projektowaniu i wdrażaniu. Należy upewnić się, że w dyskusję zostaną włączone inne wydziały urzędu miasta.
- Określić, kto może przejąć inicjatywę we wdrażaniu danego zadania. Rozważyć możliwości, siłę i kompetencje interesariuszy. Czasami przyjęcie odpowiedzialności za zadanie przez jedną ze stron może być oczywistym krokiem naprzód. W innych przypadkach mądrzejszym rozwiązaniem może być współpraca i interdyscyplinarna praca z różnymi interesariuszami.

- Uzgodnić jasną odpowiedzialność za każde zadanie w ramach pakietów działań. Zadanie bez odpowiedzialnej strony prawdopodobnie nie zostanie przeprowadzone.
- Uzgodnić ogólny harmonogram zadań, w którym określony zostanie przybliżony początek i koniec realizacji zadania. Skoncentruj się w swoim szczegółowym planowaniu na najbliższych 2-3 latach, ale rób również zarys planowania na następne 10 lat i bądź świadomy zadań wymagających jeszcze dłuższej realizacji. (Szczegółowe planowanie działań na kolejne lata powinno być regularnie weryfikowane i aktualizowane, przynajmniej co 5 lat).
- Należy rozważyć powiązane zadania, które mogą wpływać na siebie nawzajem (zob. działanie 8.1). Na przykład, nowa linia szybkiego tranzytu autobusowego powinna być wdrożona po ukończeniu niezbędnej infrastruktury (np. przystanki, pas ruchu), a zadania kontrowersyjne (np. opłaty za zatory komunikacyjne) powinny być wdrożone w pakiecie z popularnymi lub poprzedzone popularnymi (np. tańsze bilety komunikacji miejskiej) w celu zwiększenia akceptowalności.
- Rozważ również duże projekty, które mogą mieć wpływ na system mobilności w mieście, np. prace budowlane, takie jak otwarcie nowego tramwaju, lub wprowadzenie opłat za korzystanie z transportu publicznego. Takie projekty często mają dłuższy czas realizacji niż SUMP, wiążą zdolności planistyczne poprzez wymaganie skomplikowanego procesu wdrażania, w tym strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA), a tym samym silnie wpływają na wszystkie inne przedsięwzięcia. Nawet „proste” projekty rowerowe mogą spędzić wiele lat na prawnych wyzwaniach i procesach.
- Należy zaktualizować tabelę zadań i arkusze informacyjne (przygotowane w ramach działania 8.1) o nowo uzgodnione informacje.
- Podać do publicznej wiadomości harmonogram, zakres odpowiedzialności i przydział środków w celu zapewnienia przejrzystości i informacji dla obywateli.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Wyznaczenie kierownika programu odpowiedzialnego za koordynację wdrażania zadań, działania następcze oraz ocenę działań i całego pakietu (może to być ta sama osoba, co koordynator SUMP lub dodatkowa osoba odpowiedzialna za zwiększenie potencjału). Zdefiniowanie koordynatora zadań pomaga w dostosowaniu lub zmianie zadań i opracowaniu nowych w fazie realizacji. Koordynator ma kompleksowe podejście do realizowanych zadań oraz ich efektywności kosztowej i wyników, co stanowi cenne informacje dla dalszego rozwoju systemu mobilności w Waszym mieście.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Opiera się na zadaniach określonych w działaniach 8.1 i 8.2. Stanowi podstawę dla wszystkich poniższych działań i stanowi kluczową część końcowego SUMP.

Lista kontrolna

- ✓ Odpowiedzialni główni realizatorzy wszystkich zidentyfikowanych zadań.
- ✓ Harmonogram i priorytety uzgodnione z interesariuszami.
- ✓ Uzgodnione zadania opublikowane w celu informowania szerszej publiczności.



image © Susanne Böhrler



Rysunek 35: Przykład opisu działań i pakietów działań w tabeli zadań (na podstawie Mattson, C., 2018. SUMP's-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, s. 23).

Działanie	Opis działania	Połączenie z celami SUMP	Odpowiedzialność	Zadania w ramach działania	Okres wdrażania	Wymagane zasoby	Koszt	Źródło finansowania	Zaangażowani interesariusze
Drogi rowerowe	Oznaczone pasy ruchu i tory wzdłuż głównych ulic miasta	Bardzo wysokie (poprawa dostępności, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, promowanie aktywnego podróżowania, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu)	Właściciel drogi	Analiza potrzebnych ścieżek rowerowych	1 Rok: styczeń-maj	2 planistów ruchu drogowego i urbanistów	30 000 € + 20% pełnego czasu pracy od planisty ruchu drogowego	Budżet miejski	Stowarzyszenia rowerowe
				Opracowanie planu sieci rowerowej	1 Rok: maj - grudzień	4 planistów ruchu drogowego i urbanistów	40 000 €	Budżet miejski	Stowarzyszenia rowerowe, sąsiednie miasta
				Zaplanować i zbudować ścieżki rowerowe	2-5 lat	Planiści, deweloperzy	500€/m	Budżet miejski + finansowanie krajowe	Przedsiębiorstwa budowlane
Opracowanie planu zarządzania mobilnością	Planować, co, kiedy i jak pracować z zarządzaniem mobilnością	Wysokie (poprawa dostępności, promowanie aktywnego podróżowania, promowanie transportu publicznego)	Administracja miasta	Opracowanie planu zarządzania mobilnością	1 rok: kwiecień - październik	Ekspert w zakresie zmiany zachowań, planista ruchu drogowego	30 000 €	Budżet miejski + projekt badawczy	Szkoły, uniwersytety, duzi pracodawcy, operatorzy transportu publicznego
Usprawnienie przejść dla pieszych na priorytetowych trasach									

Przykład dobrej praktyki

Saloniki, Grecja: Forum Mobilności w celu uzgodnienia zakresu odpowiedzialności za zadania

Po przyjęciu SUMP w 2014 roku, interesariusze zaangażowani we wdrażanie spotkali się na Forum Mobilności, które działało jako zgromadzenie SUMP. Forum Mobilności spotkało się po raz pierwszy w 2016 r. w celu przedstawienia postępów w realizacji różnych działań oraz przedyskutowania i określenia sposobu ich realizacji ze wszystkimi uczestnikami. Obowiązki zostały przydzielone, po pierwsze, zgodnie z jurysdykcją i przepisami prawa, a po drugie, zgodnie z umiejętnościami i możliwościami organizacji. Sukces tego nieformalnego Forum Mobilności opierał się na dobrej woli uczestników. Dlatego też władze w Salonikach zalecają stosowanie bardziej wiążących ram w celu podtrzymania decyzji dotyczących planowania zadań.

Autor: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, zebrane przez Polis

Obrazek: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



Działanie 8.4: Zapewnienie szerokiego poparcia politycznego i publicznego

Uzasadnienie

Zadania te stanowią najbardziej konkretną część planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Dotyczą one bezpośrednio mieszkańców i dlatego są zazwyczaj najbardziej kontrowersyjnym aspektem tego procesu. Na przykład, o ile można łatwo uzgodnić, że aktywna polityka rowerowa jest dobra dla miasta (tzn. na poziomie strategicznym), a infrastruktura rowerowa w danym korytarzu jest wspierana przez większość (tzn. na poziomie działań), o tyle konkretne zadania planowane przez wydział odpowiedzialny za budowę (np. przebudowa przydrożnego parkingu przy danej ulicy na pas ruchu dla rowerzystów) mogą budzić kontrowersje. Aby ułatwić skuteczną realizację zadań w późniejszym okresie, ważne jest zatem zapewnienie szerokiego poparcia politycznego i społecznego w całym procesie planowania działań i zadań – i to na długo przed przyjęciem SUMP. Po zaangażowaniu obywateli w opracowywanie działań i pakietów środków (patrz Działanie 7.1 i 7.2), planowane zadania powinny być co najmniej podawane do wiadomości publicznej, dając obywatelom i interesariuszom możliwość uzyskania informacji zwrotnej przed podjęciem ostatecznych decyzji. Najlepiej byłoby, gdyby zaangażowali się oni aktywnie w uzgadnianie zadań i poczuli, że jest to „ich” SUMP z „ich” działaniami i zadaniami, a także zrozumieli jego rolę w poprawie mobilności i jakości życia dla wszystkich.

Cele

- Zapewnienie poczucia odpowiedzialności i wysokiej akceptacji planowanych zadań wśród decydentów, obywateli i innych interesariuszy.
- Zapewnienie przejrzystości wokół planowanych zadań.
- Ułatwienie przyjęcia SUMP i skutecznej realizacji zadań w późniejszym terminie.

Zadania

- Przekazywanie w sposób przejrzysty i profesjonalny głównych elementów SUMP, w szczególności planowanych zadań.
- Aktywnie informować i uzyskiwać informacje zwrotne od decydentów. Rozważ zorganizowanie specjalnej sesji informacyjnej w samorządzie lokalnym na długo przed oficjalnym procesem przyjęcia SUMP. Bezpośrednie rozmowy z kluczowymi decydentami, takimi jak burmistrzowie oraz szefowie większych partii politycznych, mogą również dostarczyć ważnych informacji na temat tego, w jaki sposób można zwiększyć poparcie polityczne i ułatwić przyjęcie SUMP.

- Aktywne zaangażowanie i uzyskanie informacji zwrotnych od ważnych interesariuszy, na przykład podczas spotkania „grupy sterującej” SUMP.
- Aktywnie angażować i uzyskiwać informacje zwrotne od obywateli na temat działań, na przykład w formie wieczornej debaty publicznej (patrz Rysunek 14 dotyczący narzędzi i metod zaangażowania obywatelskiego).
- Spraw, aby główne elementy SUMP, w tym jego najważniejsze zadania, stały się tematem w lokalnych mediach. Przekazując informacje o zadaniach, podkreślaj pozytywne zmiany, do których się przyczyniają oraz ich rolę w SUMP. Jeśli to możliwe, należy wykorzystać wymierne dowody na oczekiwane korzyści i atrakcyjne elementy wizualne, takie jak wcześniejsze zdjęcia z innych miast. Powszechnym zagrożeniem jest to, że tylko osoby, które odczuwają negatywne skutki zadań, stają się aktywne. W związku z tym zaleca się podjęcie konkretnych działań komunikacyjnych w celu aktywizacji również tych, którzy odnoszą korzyści wśród ogółu społeczeństwa.
- Należy zawsze mieć jasność co do tego, co władza lokalna może zrobić realistycznie, a czego nie (zarządzanie oczekiwaniami).

Działania wykraczające poza podstawowe wymogi

- W obliczu silnego sprzeciwu politycznego, na przykład w przypadku zmiany rządu w trakcie rozwoju SUMP, należy podkreślić korzyści oraz czas i środki już zainwestowane w SUMP. Analogia mostu może pomóc w przekazaniu tego punktu: Tak jak most rozpoczęty przez jeden rząd jest zazwyczaj kontynuowany przez następnego, tak i SUMP powinien być, ponieważ jest to kosztowny, długoterminowy projekt służący miastu jako całości.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Przynajmniej przed sfinalizowaniem i przyjęciem SUMP, ale lepiej równoległe do wszystkich działań w ramach etapu 8.

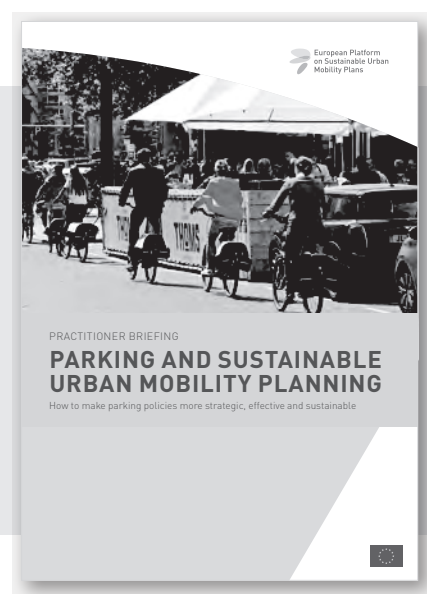


image © Susanne Böhrer

Lista kontrolna

- ✓ Planowane i realizowane działania z zakresu public relations i zaangażowania.
- ✓ Informacja i możliwość uzyskania informacji zwrotnej dla decydentów, obywateli i innych interesariuszy oraz przekazanie informacji zwrotnej, którą należy rozważyć w celu uzgodnienia zadań.

W przypadku niektórych rodzajów zadań uzyskanie szerokiej akceptacji społecznej może być szczególnie trudne. Parkowanie jest tematem, na który różni użytkownicy dróg mają zazwyczaj silne opinie (np. mieszkańcy, odwiedzający, firmy logistyczne). Wyzwanie dla władz lokalnych jest większe, ponieważ te grupy użytkowników nie mają takich samych oczekiwań i potrzeb wobec systemu parkingowego pod względem kosztów, dostępności i pojemności. Dlatego też akceptacja społeczna jest dużym wyzwaniem i jedynym wykonalnym sposobem na skłonienie ludzi do zaakceptowania nowych działań w zakresie zarządzania parkingami jest pokazanie im, że „będzie lepiej”. Należy jasno określić, jak te działania funkcjonują i ile - jeśli w ogóle - ludzie będą musieli zapłacić i wyjaśnić, na co zostaną przeznaczone wszelkie nowe przychody z opłat parkingowych. Pomocne narzędzia i dalsze wskazówki można znaleźć w dokumencie **Informacja dla praktyków o parkowaniu i zrównoważonym planowaniu mobilności miejskiej**.



Przykład dobrej praktyki

Gandawa, Belgia: Wieczory debat publicznych, spotkania z interesariuszami i konsultacje społeczne

Gandawa zastosowała trzy różne formaty zaangażowania do swojego SUMP: (1) wieczory debaty publicznej, podczas których obywatele omawiali projekt SUMP pod kierunkiem moderatora; (2) szeroka konsultacja z interesariuszami; (3) jednomiesięczny proces zapytania publicznego pozwalający każdemu obywatelowi i organizacji na przesłanie uwag dotyczących SUMP. Był to najbardziej rozbudowany proces uczestnictwa, jaki Gandawa przeprowadziła w zakresie planowania mobilności. Zastosowanie wielu formatów zaangażowania pozwoliło zespołowi SUMP dotrzeć do osób z różnych środowisk i w różnym wieku oraz zwiększyło poparcie społeczne dla planu i jego działań. W celu informowania obywateli i łączenia ich, miasto stworzyło również specjalną gazetę „de wijze gazet”.

Autor: Merijn Gouweloose, miasto Gandawa,
zebrane przez EUROCITIES
Obrazek: Miasto Gandawa



Przykład dobrej praktyki

Lille, Francja: Półroczna komisja polityczna mająca na celu kierowanie polityką parkingową na poziomie metropolitalnym

Métropole Européenne de Lille powołało Komitet Parkowania, aby polityczni i techniczni przedstawiciele szczebla metropolitalnego (tj. MEL) i gminnego (tj. 95 gmin) mogli osiągnąć porozumienie w sprawie polityki parkingowej. Głównym celem tego komitetu jest „przyjęcie wspólnej wizji polityki parkingowej, w skali metropolitalnej [...], tak aby kontrolować korzystanie z samochodów i oddać ludziom przestrzeń publiczną”. Udział wszystkich władz publicznych w ramach instytucjonalnych pozwala na osiągnięcie konsensusu politycznego. Przejrzystość i neutralność tych ram jest głównym czynnikiem sukcesu. Komitet planuje opracowanie białej księgi na temat parkowania, w której określone zostaną zasady polityki parkingowej, które zostaną włączone do SUMP.

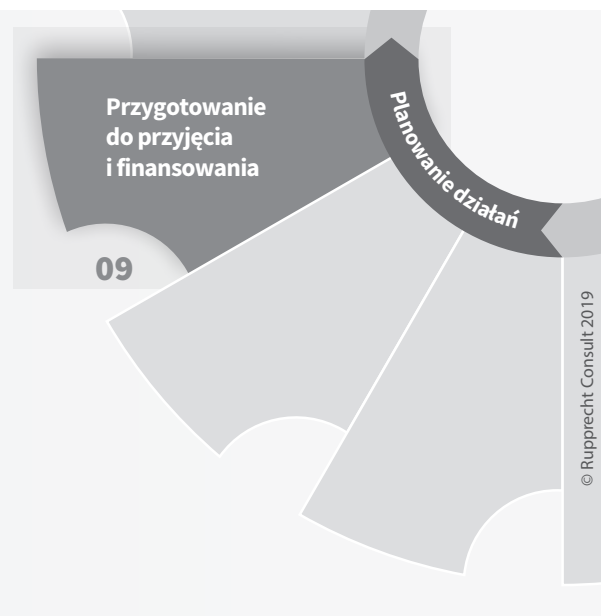
Autor: Ellie Deloffre i Olivier Asselin,
Métropole Européenne de Lille,
zebrane przez Polis
Zdjęcie: Alexandre Trainsel, MEL



KROK 9:

Przygotowanie do przyjęcia i finansowania

- 9.1 Opracowanie planów finansowych i uzgodnienie podziału kosztów
- 9.2 Zakończenie i zapewnienie jakości dokumentu: „Plan zrównoważonej mobilności w mieście”



Po wcześniejszym wstępnym kosztorysie, teraz nadszedł czas na opracowanie konkretnych planów finansowych dla wszystkich zadań. W oparciu o konwencje Twojej organizacji, szczegółowy plan finansowy może być zawarty w samym SUMP lub jest częścią osobnego procesu. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej podsumowuje wyniki wszystkich poprzednich działań. Po zintegrowaniu dostosowań opartych na informacjach zwrotnych od interesariuszy i obywateli oraz ostatecznej kontroli jakości, dokument musi zostać formalnie przyjęty przez przedstawicieli politycznych.

Działanie 9.1: Opracowanie planów finansowych i uzgodnienie podziału kosztów

Uzasadnienie

Realizacja zadań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej wymaga solidnego planu finansowego, który określa sposób finansowania działań SUMP, w tym szczegółowych szacunków kosztów, które zostały przygotowane w Działaniu 7.2 oraz źródeł finansowania, które zostały określone w Działaniu 8.2. W odniesieniu do funkcjonalnego obszaru miejskiego miasta, finansowanie musi pochodzić z różnych źródeł miejskich, regionalnych, krajowych, prywatnych i wielostronnych. Zapewnienie długoterminowej stabilności działań SUMP wymaga strategicznego dopasowania potrzeb finansowych tych działań do budżetów publicznych oraz różnorodności instrumentów finansowych, pożyczek komunalnych, pożyczek użyteczności publicznej, a czasem także kapitału sektora prywatnego. Ze względu na długi horyzont czasowy SUMP, często przydatne jest planowanie finansowania etapami, z dostatecznym uszczegółowieniem działań w pierwszej fazie, w celu przyciągnięcia finansowania ze źródeł publicznych i prywatnych.

Właściwa faza projektów jest niezbędna do skutecznego przejścia do realizacji i zapewnienia długoterminowej stabilności finansowania. Myśląc o potencjale pozyskania prywatnego kapitału na inwestycje początkowe, należy pamiętać, że koszt pieniądza, czyli oprocentowanie, które zazwyczaj płaci sektor prywatny, jest wyższy od tego, które płaci sektor publiczny. Oznacza to, że sektor prywatny będzie wymagał wyższych strumieni rewizyjnych (np. od droższych cen biletów), aby zrekomensować te koszty. Skuteczne zaangażowanie sektora prywatnego wymaga również, by sektor publiczny w sposób przekonujący i umowny podjął odpowiednie ryzyko, zwłaszcza ryzyko związane z polityką. Sektor prywatny ma również na ogół krótszy horyzont czasowy inwestycji niż sektor publiczny i generalnie wymaga szybszego zwrotu z inwestycji.

Cele

- Stwórz plan finansowy dla wszystkich działań SUMP, z orientacyjnymi źródłami finansowania.
- Stworzenie szczegółowego planu finansowego dla zadań priorytetowych, który zawiera wszystkie przewidywane wydatki, w tym podatki i nieprzewidziane wydatki, a także dochody w skali roku na czas trwania planu finansowego.
- Zapewnienie finansowej wykonalności zadań, również po upływie początkowego okresu finansowania.
- Plan awaryjny, który pomoże osiągnąć odporność na potencjalne zmiany w strumieniach dochodów.
- Zidentyfikuj możliwości zaangażowania sektora prywatnego.
- Uzgodnić podział kosztów i przychodów pomiędzy wszystkie zaangażowane organizacje.

Zadania

- Koordynacja z innymi miastami, instytucjami regionalnymi (uzgodnienia dotyczące podziału kosztów usług transgranicznego transportu publicznego) oraz na poziomie krajowym. Zbadać możliwości wspólnego finansowania działań.
- Ocenić potencjał zaangażowania inwestorów z sektora prywatnego w kapitał, inwestycje, operacje lub połączenie obu tych elementów.
- Przygotuj prognozy finansowe dla działań pierwszego etapu, które obejmują wydatki kapitałowe (inwestycja z góry) oraz koszty eksploatacji i utrzymania i związane z nimi strumienie dochodów rocznie.
- Przedyskutuj działania z potencjalnymi partnerami finansowymi i źródłami finansowania, aby upewnić się, że wybrane działania są dobrze przygotowane.
- Przydziel środki finansowe i źródła finansowania na wszystkie zadania, w tym potencjalne zmiany w strumieniach dochodów w ciągu roku; Rozważ polityczne zaangażowanie na rzecz rozwiązania pojawiających się luk w finansowaniu.
- Uzgodnić ustalenia dotyczące zwrotu kosztów (wskaźniki, sposoby) dla wspólnych systemów i usług, takie jak udział w kosztach operacyjnych usług transportu publicznego.
- Uzgodnić podział kosztów i przychodów między miasta, władze regionalne, szczebel krajowy oraz operatorów publicznych i prywatnych.
- Przygotować szczegółowy plan finansowania przez finansistę dla inwestycji pierwszego etapu.
- Rozpoczęcie dostępu do urzędzeń pomocy technicznej, takich jak JASPERS/ ELENA, dla złożonych działań, które wymagają dalszych badań w celu zapewnienia rentowności i dostępu do finansowania.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Po Działaniu 8.3, opierając się na uzgodnionych zadaniach wraz z ich obowiązkami i harmonogramem.
- Opiera się na i pogłębia szacunkowe bezpośrednie koszty finansowe zadań oraz zidentyfikowane źródła finansowania (działanie 8.2).

Lista kontrolna

- ✓ Szczegółowe plany finansowe przygotowane i uzgodnione dla zadań wymagających finansowania w pierwszej fazie wdrażania SUMP.
- ✓ Zobowiązanie uzyskane od odpowiednich podmiotów publicznych do przeznaczenia wystarczającego budżetu publicznego na uzupełnienie pozyskanych luk finansowych.
- ✓ W razie potrzeby, wstępne wnioski o dofinansowanie ze źródeł wykonalności, badania rynku lub inne badania przygotowujące projekt zakończone.
- ✓ Stabilność finansowa projektów zapewniona.
- ✓ Podział kosztów i korzyści pomiędzy odpowiednimi podmiotami został uzgodniony.

Przykład dobrej praktyki

Barcelona, Hiszpania: Europejskie fundusze i środki finansowe na odnowienie transportu publicznego w Barcelonie

Miasto i operator transportu publicznego (TMB) w Barcelonie może polegać na solidnym planie finansowania i odnowienia floty autobusowej. Lokalny operator transportu otrzymał wsparcie finansowe od ELENA (European Local Energy Assistance), która zapewniła dotację w wysokości prawie 1,5 miliona euro na pokrycie kosztów badań przygotowawczych (2011 - 2015) dotyczących modernizacji na dużą skalę autobusów diesla i CNG na hybrydy. W 2019 roku Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) przyznał TMB kredyt w wysokości 73,5 mln euro na zakup 254 „czystych” autobusów (w pełni elektrycznych, hybrydowych i CNG). Odnowienie floty transportu publicznego przyczynia się do poprawy jakości powietrza w Barcelonie.

Autor: Josep Maria Armengol Villa, TMB,
zebrane przez POLIS

Obrazek: TMB



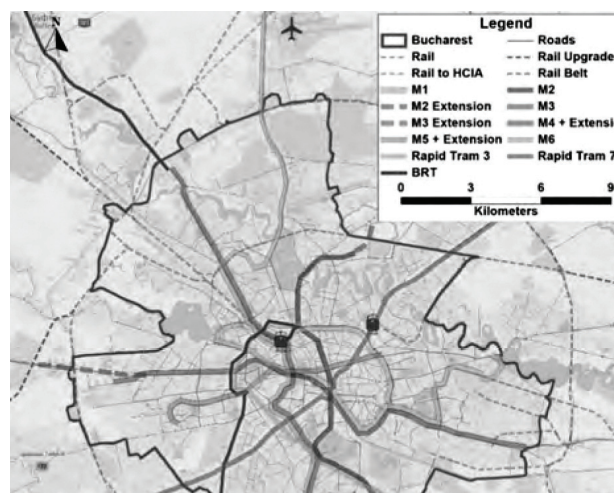
Przykład dobrej praktyki

Bukareszt/Ilfov, Rumunia: wdrożenie SUMP w oparciu o kompleksowe roczne planowanie budżetu

Na podstawie dokładnych danych i analizy problemów zdefiniowano listę obszarów priorytetowych dla SUMP. Doprowadziło to do szeregu działań organizacyjnych, operacyjnych i infrastrukturalnych zawartych w końcowym SUMP. Dla każdego z tych działań sporządzono kosztorys, określający skalę całkowitych inwestycji niezbędnych do realizacji Planu, które należy ująć w relacji do dostępnych źródeł finansowania. SUMP posłużył jako główne narzędzie do określenia priorytetów programowania funduszy unijnych do 2030 roku. Trzeba było je rozpatrywać równoległe z finansowaniem państwowym, wydatkami kapitałowymi administracji Bukaresztu i Ilfova, pożyczkami od międzynarodowych instytucji finansowych (EBI/EBRD) oraz dodatkowymi dochodami z proponowanej strategii parkingowej. W międzyczasie można było określić wymagany budżet na dotacje operacyjne dla transportu publicznego, a także na utrzymanie sieci w tym samym okresie.

Autor: Alan O`Brien, EIB/JASPERS,
zebrane przez Rupprecht Consult

Obrazek: Plan Mobilizacji Miejskiej Durabilă BI



Działanie 9.2: Sfinalizowanie i zapewnienie jakości dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

Uzasadnienie

Zespół projektu będzie miał za zadanie opracowanie ostatecznej wersji dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W celu zapewnienia, że wcześniejsze uzgodnienia są dobrze odzwierciedlone, projekty dokumentu muszą być zweryfikowane wewnątrz i przez ważnych interesariuszy. Przed przyjęciem i opublikowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, należy skupić się na zapewnieniu wysokiej jakości i sfinalizowaniu dokumentu w celu jego dalszego wdrażania i rozpowszechniania. Na tym etapie ostatnie udoskonalenia i poprawki powinny poprzedzać ostateczną wersję dokumentu, który można opublikować.

Cele

- Zapewnij wysoką jakość dokumentu SUMP
- Upewnij się, że poglądy kluczowych interesariuszy i szerszej opinii publicznej zostały odpowiednio uwzględnione w tym dokumencie.
- Dokończenie prac nad dokumentem SUMP tak, aby był on gotowy do przyjęcia przez organy polityczne i udostępnienia go opinii publicznej.

Zadania

- Skompiluj pełną wersję roboczą SUMP. Sugerowane aspekty do uwzględnienia w dokumencie są następujące:
 - Tło, kontekst lokalny i krótki przegląd procesu rozwoju (w tym zaangażowanie interesariuszy i obywateli)
 - Wyniki analizy mobilności i opracowanie scenariusza
 - Wizja, plany i kluczowe cele
 - Pakiety działań wraz z ich zadaniami (w tym harmonogram, obowiązki i czasami finansowanie)
 - System monitorowania i oceny
- Przyjrzyj się całemu dokumentowi i sprawdź jakość i potencjał skutecznych wyników. Rozważ możliwość skorzystania z internetowej samooceny SUMP (patrz Narzędzia poniżej) lub wewnętrznej wzajemnej weryfikacji z kolegami w celu zapewnienia dobrej jakości.
- Sprawdź, czy poglądy i wyniki procesu zaangażowania z interesariuszami i obywatelami są zintegrowane w całym dokumencie.

- SUMP musi być również oceniany z uwzględnieniem wymogów proceduralnych (np. jeżeli istnieją one na poziomie krajowym) oraz w celu osiągnięcia zgodności z dyrektywą WE w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA). W niektórych krajach również w tym momencie potrzebne są konsultacje społeczne.
- Dokonaj ostatecznych zmian we współpracy z kluczowymi interesariuszami. Dążenie do stworzenia dokumentu, który zyskałby szerokie poparcie polityczne i społeczne, na przykład poprzez dostosowanie delikatnych aspektów, które powstrzymałyby kluczowych decydentów przed poparciem go. Uważaj jednak, by nie osłabić go zbyt, gdyż jest on wystarczająco ambitny, by osiągnąć swoje cele zrównoważonego rozwoju.
- Sfinalizuj dokument SUMP.

Działania wykraczające poza podstawowe wymogi

- Włączenie zewnętrznych recenzentów z doświadczeniem w Planowaniu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do kontroli jakości dokumentu.
- Oznacz swój SUMP, aby przekazać jego główną ideę, stworzyć spójną widoczność i pomóc obywatelom i interesariuszom go rozpoznać i zapamiętać. Tworzenie marki może obejmować nadanie mu chwytliwego tytułu, opracowanie identyfikacji wizualnej, motywu i kolorystyki oraz zaprojektowanie dedykowanego logo (patrz przykłady poniżej).
- Opracowanie krótkiej wersji dokumentu.
- Dodaj swoje miasto do bazy danych Eltis o miastach z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej: www.eltis.org/mobility-plans/city-database.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Sprawdzanie jakości, gdy dostępny jest rozwinięty projekt dokumentu SUMP.

Lista kontrolna

- ✓ Opracowano ostateczny projekt planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- ✓ Zakończenie przeglądu wewnętrznego i przeglądu interesariuszy.
- ✓ Ocena jakości zakończona.
- ✓ Zakończenie ostatecznych zmian.



Narzędzie samooceny SUMP

Aby sprawdzić jakość procesu planowania w celu opracowania ostatecznego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zaleca się skorzystanie z internetowego narzędzia samooceny SUMP. Narzędzie to może być wykorzystane na wszystkich etapach cyklu planowania - zarówno do oceny i poprawy planowania mobilności na początku i w trakcie procesu, jak i do oceny jakości SUMP przed jego ukończeniem. Narzędzie do samooceny składa się z dostosowanych zestawów pytań w zależności od kontekstu planowania i zainteresowań. Po wypełnieniu kwestionariusza, strona z wynikami pokaże Ci, jak dobrze Twój dokument spełnia zasady SUMP, co pozwoli Ci określić mocne i słabe strony Twojego podejścia. Zapewni Ci dostosowane do Twoich potrzeb porady dotyczące dalszego doskonalenia, przykłady dobrych praktyk i linki do wskazówek dotyczących Twojej konkretnej sytuacji. Aby zapewnić zróżnicowaną informację zwrotną na temat Twojego dokumentu końcowego, Samoocena SUMP powinna być przeprowadzona przez kilka osób z głównego zespołu SUMP.

Link do Samooceny SUMP:
www.eltis.org/mobility-plans.

Przykład dobrej praktyki

Greater Manchester, Malmö, Budapeszt, Wiedeń: Wielokrotnie nagradzane SUMP-y o wyjątkowym wzornictwie

Jednym z wielokrotnie nagradzanych SUMPów o wybitnym wzornictwie jest Greater Manchester. Transport for Greater Manchester (TfGM) wykorzystał połączenie wewnętrznej ekspertyzy i zewnętrznego wsparcia w celu stworzenia przyciągających wzrok zobrazowań, zachowując jednocześnie elastyczność umożliwiającą szybkie dokonywanie niezbędnych aktualizacji. Samodzielny materiał, w tym strona tytułowa SUMP, został wykonany przez konsultanta ds. projektowania. W przypadku obrazów związanych z rozwijającą się zawartością SUMP, w tym map, infografik i obrazów, wykorzystano wewnętrzny zespół projektowy TfGM. Pozwoliło to TfGM szybko udoskonalić zawartość i kontynuować formatowanie we wszystkich aktualizacjach, zachowując spójność wszystkich dokumentów TfGM w odniesieniu do SUMP. Informacje o podejściach projektowych w Malmö, Budapeszcie i Wiedniu można znaleźć w załączniku.

Autor: Ben Brisbane, Transport dla Greater Manchester, zebrane przez Polis

Obrazek: Transport do Greater Manchesteru





Kamień milowy:

Przyjęty Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Najważniejszym kamieniem milowym procesu planowania jest przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez jak najszerszą koalicję polityczną. SUMP musi być usankcjonowany przez wybranych przedstawicieli politycznych organu/organów odpowiedzialnych za rozwój (np. rady miasta, sąsiedniej administracji, rady regionalnej). Jest to kluczowy krok w zwiększaniu akceptacji, rozliczalności i zapewnianiu uzgodnionych ram

dla realizacji działań. Proces wdrażania może trwać kilka miesięcy i będzie zależał od krajowych ram regulacyjnych i struktury administracyjnej. Po jej przyjęciu, Twój końcowy SUMP zasługuje na to, by świętować go wraz z lokalną społecznością. Możesz zorganizować wydarzenie, na które zaproszeni zostaną interesariusze, szersza publiczność i (lokalne) media, a ostateczny dokument zostanie zaprezentowany publicznie.

image © LucVf on istock.com



Etap 4: Wdrażanie i monitorowanie



Czwarta faza koncentruje się na wdrożeniu działań i związanych z nimi zadań określonych w SUMP, którym towarzyszy systematyczny monitoring, ocena i komunikacja. Tutaj zadania te są realizowane w praktyce poprzez udzielanie odpowiedzi na następujące pytania:

Jak możemy sobie z tym dobrze poradzić?

Odpowiedzialne działy i organizacje planują szczegóły techniczne swoich zadań, przeprowadzają wdrożenie i w razie potrzeby zamawiają towary i usługi. Ponieważ często angażuje to dużą ilość stron, ogólna koordynacja procesu wdrażania wymaga szczególnej uwagi.

Jak nam idzie?

Systematyczny monitoring jasno pokaże, czy sprawy idą zgodnie z planem, umożliwiając w razie potrzeby podjęcie działań naprawczych. Innowacyjne programy mobilności mogą być dużym zakłóceniem (a także wielką korzyścią) dla osób codziennie podróżujących. Zrozumienie opinii publicznej, oparte na aktywnym dialogu dwukierunkowym, jest kluczowe dla udanego procesu wdrażania.

Czego się nauczyliśmy?

Ostatni krok w cyklu SUMP polega na analizie sukcesów i porażek, komunikowaniu tych wyników z interesariuszami i opinią publiczną oraz rozważaniu nowych wyzwań i rozwiązań.

Kamień milowy „Ocena realizacji działań” kończy cykl SUMP – dostarczając jednocześnie lekcji dla następnego procesu SUMP.

KROK 10: Zarządzanie wdrażaniem

- 10.1 Koordynacja realizacji zadań
- 10.2 Dostarczanie towarów i usług



Po przyjęciu SUMP rozpoczyna się etap wdrażania. Ponieważ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dokumentem strategicznym, stanowi solidne ramy dla tych działań, ale nie określa szczegółowo, w jaki sposób każde zadanie będzie realizowane i co należy pozyskać. Te często skomplikowane zadania wdrożeniowe nie są zazwyczaj wykonywane przez podstawowy „zespół SUMP”, ale przez odpowiedzialne działy techniczne. Dlatego też, aby zapewnić spójne podejście, ważne jest odpowiednie przekazanie zadań wykonawcom technicznym i skuteczna koordynacja wszystkich działań wdrożeniowych przez podstawowy zespół. Na przykład, o ile publiczne zamówienia towarów i usług jest standardowym procesem w każdej administracji publicznej, o tyle ogłaszanie przetargów na innowacyjne produkty lub „zielone zamówienie” często wymaga uwagi głównego zespołu w celu zapewnienia udanego wprowadzenia tych nowatorskich produktów i podejścia do zamówień.

Działanie 10.1: Koordynacja realizacji zadań

Uzasadnienie

Dobry Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nie prowadzi automatycznie do dobrych wyników, tylko do pomyślnego wdrożenia określonych pakietów działań i zadań. Aby skutecznie realizować cele, należy zastosować odpowiednie zarządzanie w celu nadzorowania wdrażania i zarządzania ryzykiem. Wymaga to uzgodnień ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań, jak również przekazania od głównego zespołu SUMP do personelu technicznego oraz regularnej komunikacji z nimi w trakcie realizacji zadań.

Cele

- Sformalizowanie roli podmiotów zaangażowanych w realizację działań.
- Zapewnienie należytej koordynacji pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi stronami.

- Ułatwienie sprawnego i efektywnego procesu i kolejności wdrażania.
- Zajęcie się potencjalnymi zagrożeniami.
- Zapewnienie przejrzystości procesu wdrażania.

Zadania

- Bądź aktywny jako główny zespół SUMP, aby zapewnić ciągłość pomiędzy rozwojem procesu a jego wdrożeniem. Kontynuuj regularne spotkania (np. co miesiąc) przez cały czas trwania fazy wdrażania, aby mieć dobry ogląd postępów i planować działania awaryjne na wypadek, gdyby działania nie przebiegały zgodnie z planem.

- Przekaż arkusze informacyjne opisujące kluczowe aspekty każdego z zadań do departamentów i instytucji odpowiedzialnych za ich realizację. Jeśli nie zostały one wcześniej opracowane, przygotuj takie arkusze informacyjne. (Informacje o tym, co należy zawrzeć w takich arkuszach informacyjnych, znajdują się w działaniach 8.1 i 8.3, gdzie zazwyczaj są one opracowywane).
- Uzgodnij procedury zarządzania i obowiązki. Każde działanie powinno mieć jedną główną osobę odpowiedzialną za zarządzanie jego realizacją. Upewnij się, że każdy kierownik działania podsumowuje porozumienia w planie pracy, który służy jako wspólne ramy dla wszystkich interesariuszy zaangażowanych w realizację zadania.
- Dokonaj oceny ryzyka i planu awaryjnego (kontynuacja analizy w Działaniu 8.3). Które zadania mają silny wpływ na inne zadania, tak że opóźnienia stanowią zagrożenie dla powodzenia całego SUMP? Jak możesz zareagować w przypadku opóźnień?
- Utrzymuj regularny osobisty kontakt z kierownikami zadań. Uzgodnij, w jakiej formie i jak często będziesz otrzymywać od nich aktualizacje statusu (np. krótkie, nieformalne rozmowy telefoniczne tylko między koordynatorem SUMP a kierownikiem ds. zadań, aby uniknąć biurokratycznego przeciążenia). W razie trudności zintensyfikuj komunikację, zapewnij potrzebne wsparcie i skorzystaj z pomocy pełnomocnika ds. podejmowania decyzji, aby wyegzekwować realizację zadań.
- Organizuj regularne spotkania w celu sprawdzenia ogólnego stanu realizacji zadań. Spotkania z grupą wszystkich kierowników działań powinny być organizowane corocznie.

Działania wykraczające poza podstawowe wymogi

- Powiązanie zarządzania realizacją zadań z szerszymi systemami zarządzania wydajnością w ramach administracji.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Przez cały czas trwania fazy wdrożenia.



image © BKK Centre for Budapest Transport

Lista kontrolna

- ✓ Przekazanie arkuszy informacyjnych o zadaniach do realizatorów.
- ✓ Koordynator i kroki wdrożeniowe uzgodnione dla każdego zadania.
- ✓ Ocena ryzyka i planowane działania awaryjne.
- ✓ Ustalenie procedur regularnej aktualizacji statusu przez kierowników zadań.

Przykład dobrej praktyki

West Yorkshire, Wielka Brytania: Zarządzanie projektem w celu zapewnienia stałego dialogu

W West Yorkshire (WYCA) struktura przygotowania i wdrożenia SUMP jest określona w schemacie organizacyjnym: Władza wykonawcza przygotowuje SUMP i programy wdrożeniowe. Decyzje są podejmowane przez polityków. Komitet ds. Transportu działa jako rada projektowa; nadzoruje on przygotowanie i wdrażanie SUMP. Odrębny Komitet Inwestycyjny podejmuje decyzje o finansowaniu realizacji projektów SUMP. Zarządzanie Projektami (WYCA) jest odpowiedzialne za realizację z tematycznym pakietem prac kierowników odpowiedzialnych za opracowanie elementów SUMP. Koordynacja odbywa się poprzez comiesięczne rozmowy z urzędnikami, oraz poprzez dwumiesięczne spotkania z zarządem politycznym i konsultacje z opinią publiczną i interesariuszami.

Autor: Steve Heckley, WYCA, zebrane przez Polis
Obrazek: West Yorkshire Transport Strategy 2040



Przykład dobrej praktyki

Groningen, Holandia: Regionalne partnerstwo publiczno-prywatne na rzecz koordynacji i współpracy zadań

SUMP w Groningen jest zakorzeniony w długiej tradycji zrównoważonego planowania dla miasta i miasta-regionu. W celu koordynowania realizacji zadań, Groningen formalnie ustanowił organ wspierający o nazwie Groningen Bereikbaar: Partnerstwo publiczno-prywatne na rzecz zrównoważonego i dostępnego Groningen. Organ ten zapewnia efektywną współpracę wszystkich stron i koordynuje ich prace nad różnymi projektami związanymi z transportem. Organowi udało się uzyskać poparcie polityczne, zwiększyć zaangażowanie i zgromadzić najlepsze dostępne know-how z sektora publicznego i prywatnego, środowiska akademickiego, obywateli i różnych grup interesariuszy.

Autor: UBC, na podstawie GroningenBereikbaar.nl.
Zdjęcie: Jeroen van Kooten



Przykład dobrej praktyki

Brno, Republika Czeska: SUMP Narzędzie do monitorowania realizacji zadań

Narzędzie monitorowania SUMP jest aplikacją bazy danych przestrzennych (GIS) zarówno dla ekspertów, jak i obywateli. Zawiera ona informacje o wszystkich inwestycjach z planu działania (budżet, rok realizacji itp.) i umożliwia szczegółową analizę tych danych. Eksperti (głównie interesariusze) korzystają z narzędzia do zarządzania wdrażaniem SUMP. Narzędzie pozwala na współpracę wszystkich interesariuszy na jednej platformie jednocześnie, co pozwala na znaczną oszczędność czasu i lepszą koordynację wdrożenia. Obywatele mogą korzystać z aplikacji jako źródła informacji o wdrożeniu SUMP. Wykorzystanie aplikacji jako narzędzia partycypacji społecznej jest obecnie w trakcie opracowywania.

Autor: Lukáš Báča, miasto Brno,
zebrane przez Rupprecht Consult
Zdjęcie: Kateřina Nedvěďová, miasto



Działanie 10.2: Dostarczanie towarów i świadczenie usług

Uzasadnienie

Kluczową częścią wdrożenia jest zaopatrzenie w towary i usługi wymagane dla działań i zadań SUMP. Zamówienia publiczne są standardowym procesem w każdej administracji publicznej, zwykle wspieranym przez wyspecjalizowany personel, ale składanie ofert na innowacyjne produkty lub „zielone zamówienia” wymaga uwagi głównego zespołu SUMP. Ze względu na duże kwoty, jakie miasta w Europie wydają na ten cel, jest to potężna dźwignia sama w sobie, wspierająca transformację mobilności miejskiej. Siła nabywcza miast i regionów może stwarzać krytyczne zapotrzebowanie na innowacyjne i ekologiczne towary, usługi i modele biznesowe, takie jak pojazdy niskoemisyjne lub rozwiązania w zakresie wspólnej mobilności. Prawidłowo przeprowadzone zamówienia mogą stanowić wartość dodaną zarówno poprzez minimalizację negatywnych skutków społecznych i środowiskowych, jak i poprzez umożliwienie penetracji rynku przez innowacyjne produkty i usługi.

Cele

- Zapewnienie skutecznego i terminowego zaopatrzenia w wszystkie towary i usługi potrzebne do realizacji zadań.
- Zminimalizować negatywne skutki społeczne i środowiskowe decyzji zakupowych.

- Ułatwiać rozpowszechnianie i promowanie nowych zrównoważonych technologii i usług.

Zadania

- Oceń i zdefiniuj rzeczywiste potrzeby miasta, które powinny być punktem wyjścia każdego zamówienia. Zamawiający będą musieli ściśle współpracować z działami technicznymi w celu zdefiniowania funkcji, które mogą być poprawnie przełożone na efektywny proces zamówień.
- Zapewnij dogłębną znajomość krajowych i europejskich ram prawnych dotyczących zrównoważonych zamówień publicznych, aby uniknąć wszelkich naruszeń prawa, które mogłyby skomplikować i opóźnić proces wdrażania.
- Określ metodę i ramy czasowe zamówień publicznych dla każdego towaru lub usługi, określ sposób ich realizacji oraz rodzaj umowy, która jest potrzebna. Rozważenie wspólnych zamówień z innymi instytucjami, które mogą skutkować niższymi cenami ze względu na korzyści skali.
- Ustaw specyfikacje techniczne, używając kryteriów opartych na wydajności, które opisują potrzebną Ci funkcję, a nie konkretne produkty. Rozważ dodanie aspektów zrównoważonego

rozwoju, albo jako wymagania minimalne, albo jako kryteria przyznawania nagród, które pomogą ofertom uzyskać wyższą ocenę. Jako kryterium kosztu użyj kalkulacji kosztów cyklu życia, zamiast tylko ceny zakupu. To lepiej opisuje prawdziwe koszty dla Ciebie, jako kupującego, a jednocześnie często sprzyja wyborom zrównoważonym, np. pojazdom o niskim zużyciu paliwa (a tym samym niskiej emisji).

- Opublikuj ofertę i przejdź przez proces wyboru i wykluczenia oferentów.
- Zapewnij przejrzystość procesu udzielania zamówień, aby zwiększyć poparcie społeczne i polityczne.

Działania wykraczające poza podstawowe wymogi

- Rozważyć zastosowanie innowacyjnych metod zamówień na wysoce innowacyjne produkty i usługi, które nie są łatwo dostępne na rynku. Odpowiednie metody obejmują:
 - Zapytanie o informacje - metoda zbierania informacji o możliwych rozwiązaniach przed rozpoczęciem formalnego procesu zakupowego.
 - Zamówienia przedkomercyjne - stanowiące wyzwanie dla przemysłu do opracowania nowych rozwiązań, które nie istnieją jeszcze na potrzeby sektora publicznego.
 - Zamówienia publiczne na innowacyjne rozwiązania – gdzie miasto działa jako wczesny odbiorca innowacyjnych rozwiązań, które nie są jeszcze dostępne na dużą skalę, w celu ułatwienia ich rozpowszechnienia na rynku masowym.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Zamówienia publiczne są zazwyczaj jedną z wcześniejszych części realizacji zadań, ale są istotne na całym etapie realizacji w zależności od czasu trwania poszczególnych zadań.

Lista kontrolna

- ✓ Potrzeby zaopatrzeniowe miasta są jasno określone i uzgodnione.
- ✓ Lista pracowników i ich wiedza fachowa do kierowania procesem zamówień publicznych określona.
- ✓ Zdefiniowane specyfikacje przetargowe.
- ✓ Ogłoszone oferty, ocenione zgłoszenia i wybrani oferenci.



Szablony kryteriów dla ekologicznych zamówień publicznych

Kryteria GPP UE zostały opracowane w celu ułatwienia włączania wymogów ekologicznych do dokumentacji przetargowej. Chociaż przyjęte kryteria UE dotyczące GPP mają na celu osiągnięcie dobrej równowagi między ekologicznością, względami kosztowymi, dostępnością rynkową i łatwością weryfikacji, instytucje zamawiające mogą wybrać, w zależności od swoich potrzeb i poziomu ambicji, włączenie wszystkich lub tylko niektórych wymogów do dokumentacji przetargowej.

W przypadku mobilności miejskiej istnieją szablony kryteriów dla następujących obszarów. Każdy z nich składa się z kilku

podkategorii, np. zamówienia na autobusy, samochody, inne pojazdy itp. w dokumencie dotyczącym transportu drogowego. Są one dostępne we wszystkich językach UE.

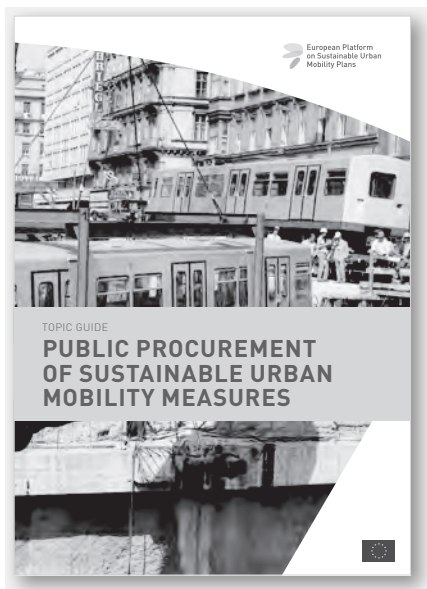
- Projektowanie, budowa i konserwacja dróg
- Oświetlenie drogowe i sygnalizacja świetlna
- Transport drogowy

Więcej informacji: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Podejście do zrównoważonych zamówień publicznych

Rysunek 36: Przegląd podejść do zrównoważonych zamówień publicznych (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Zamówienia publiczne na środki zrównoważonej mobilności miejskiej).

Podejście	Cel	Przykłady	Komentarze
Reorientacja inwestycji w kierunku zrównoważonych form mobilności	Przekształcenie systemu transportowego w zrównoważone środki transportu	Skupienie inwestycji na transporcie publicznym i aktywnych środkach transportu, a nie na zmotoryzowanej mobilności indywidualnej	Może to być decyzja polityczna o ograniczonym lub żadnym wpływie ze strony agencji zamówień publicznych.
Zamówienia na usługi zamiast na produkty (oparte na wynikach, zamówienia funkcjonalne)	Zmniejszenie kosztów bezpośrednich; oszczędność ograniczonej przestrzeni miejskiej	Używanie floty pojazdów współużytkowanych (car-sharing) zamiast własnych samochodów dla administracji publicznej	Do opisu specyfikacji należy użyć wymagań funkcjonalnych i związanych z wydajnością
Dostarczanie bardziej zrównoważonych produktów i usług	Zwiększyć wydajność produktów i preferować produkty przyjazne dla środowiska	Wykorzystanie emisji CO ₂ -, hałasu, PM- i NO _x - pojazdów jako kryteriów przyznania nagrody Modernizacja istniejących tramwajów lub autobusów w celu zwiększenia efektywności energetycznej Używaj materiałów z recyklingu do budowy dróg i ścieżek rowerowych	Prawodawstwo europejskie pozwala na stosowanie dodatkowych kryteriów udzielania zamówień poza najniższą ceną
Zwiększanie jakości produktów i usług	Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego	Kryteria jakościowe dla transportu publicznego (ciche pojazdy, informacje dla pasażerów, WiFi, itp.)	
Dostarczanie innowacyjnych produktów i usług	Wprowadzanie innowacji na rynek	Zaopatrzenie w elektryczne autobusy Umowne udostępnianie rowerów w ramach systemu transportu publicznego	Miasta mają siłę rynkową w wielu dziedzinach, takich jak transport publiczny Zamówienia mogą wymagać zarządzania ryzykiem



Dalsze wskazówki i podejście krok po kroku do zrównoważonych zamówień publicznych można znaleźć w **Przewodniku Tematycznym Zamówienia publiczne na działania na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach**.

Przykład dobrej praktyki

Region Piemont, Włochy: Wspólne zaopatrzenie 19 miejskich autobusów elektrycznych

Region Piemont zastosował wspólne podejście w zakresie zamówień publicznych w celu wprowadzenia autobusów elektrycznych do flot operatorów transportu regionalnego. Podjęto pięć kroków:

- Propozycje projektów zgłoszone przez operatorów transportu publicznego;
- Badanie rynku w celu zidentyfikowania dostawców;
- Faza przedkwalifikacyjna z zaproszeniem do składania ofert od dostawców;
- Wybrani dostawcy;
- Propozycje wymagane od wybranych dostawców.

Przetarg został rozstrzygnięty przez BYD EURO PE B.V., który podpisał niezależne umowy z każdą z zaangażowanych firm transportu publicznego. Region sfinansował 90%, a operatorzy 10% kosztów zakupu autobusów. Oczekiwane oszczędności dla Regionu to około 50 000 € w okresie 10 lat i 769 ton CO₂/rok.

Autor: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless,
odebrana przez ICLEI

Zdjęcie: Region Piemontu





Ciągły monitoring jest główną cechą Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej, która zwiększa efektywność procesu i przyczynia się do wyższej jakości realizacji. Aby zapewnić udaną fazę wdrażania, należy ustalić wartość bazową przed i zacząć od wczesnego monitorowania, aby móc właściwie reagować na zmiany. Wyniki monitoringu muszą zostać wykorzystane w procesie, aby zoptymalizować dalszą realizację i powinny być komunikowane z obywatelami i interesariuszami. Podczas tego etapu szersza publiczność jest zazwyczaj bezpośrednio dotknięta wdrażaniem zadań po raz pierwszy, dlatego też wyraża duże zainteresowanie. W związku z tym, społeczność lokalna potrzebuje regularnego zaangażowania i informacji.

Działanie 11.1: Monitorowanie postępów i dostosowanie

Uzasadnienie

Szersze ustalenia dotyczące monitoringu i oceny zostały określone, a gromadzenie danych zostało przeprowadzone przed przyjęciem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (patrz Działania 3.1, 6.1 i 7.3). Wraz z realizacją tych zadań nadszedł czas, aby regularnie stosować wybrane narzędzia monitoringu i sprawdzać, jakie postępy poczyniono w realizacji celów. Dzięki regularnemu monitorowaniu i refleksji można wcześniej zidentyfikować problemy i dokonać adaptacji. To, jaki rodzaj adaptacji należy zastosować, zależy od konkretnej sytuacji i lokalnego kontekstu każdego miasta i jego SUMP. W procesie SUMP potrzebna jest elastyczność, aby zagwarantować, że nowe rozwiązania i spostrzeżenia będą brane pod uwagę. Mogą być dostępne nowe i lepsze działania lub zadania, które mogą stanowić odpowiedź na konkretne wyzwanie dla miasta lub nowa wiedza może sprawić, że dane działanie stanie się nieaktualne. Powody dostosowania realizacji działań mogą obejmować czynniki wewnętrzne związane z planowaniem (np. czas lub budżet) lub różnego rodzaju czynniki zewnętrzne (np. brak zgody społeczeństwa na zadanie, ustawodawstwo polityczne, procesy regulacyjne lub działania planistyczne, które mogą mieć wpływ na proces, nowe technologie itp.)

Cele

- Identyfikacja problemów, wąskich gardeł i innych wyzwań dla terminowego wdrożenia.
- Śledzenie postępów w osiągnięciu celów.
- Dostosowywanie się do nowych osiągnięć technologicznych, prawnych, finansowych lub politycznych.
- Dostosowywanie i optymalizacja procesu wdrażania.

Zadania

- Śledzenie działań wdrożeniowych poprzez regularny osobisty kontakt z kierownikami zadań (patrz Działanie 12.1).
- Regularnie mierz swoje wskaźniki za pomocą metod gromadzenia danych i częstotliwości określonych w działaniu 7.3. Wykorzystuj wskaźniki na poziomie miar do monitorowania postępów poszczególnych działań lub pakietów działań w realizacji ich celów (co 1-5 lat, w zależności od rodzaju działań). Używaj wskaźników strategicznych do monitorowania postępów w osiąganiu Twoich ogólnych celów SUMP (zazwyczaj co 1-2 lata). W obu przypadkach porównaj pomiary z wartościami bazowymi przed rozpoczęciem wdrażania - biorąc pod uwagę również inne czynniki wpływające - aby oszacować wpływ Twoich działań.
- Bądź na bieżąco z nowymi wydarzeniami, takimi jak zmiany w przepisach krajowych, technologiach, finansowaniu lub polityce lokalnej. Regularnie zastanawiaj się, co aktualne trendy oznaczają dla Twoich działań.
- Bądź elastyczny w aktualizacji swoich działań i wprowadzaniu zmian w działaniach wdrożeniowych. Być może będziesz musiał je dostosować z powodu:
 - Trudności w działaniach wdrożeniowych. Jeżeli na przykład dane działanie spotka się z silnym sprzeciwem, zastanów się nad przekształceniem go w tymczasowy eksperyment, który po pewnym czasie (np. po roku) zostanie właściwie oceniony, a następnie zachowaj go lub zaprzestań w zależności od wyników. Często sprzeciw maleje, gdy ludzie przyzwyczajają się do zmiany i dostrzegają korzyści (np. w przypadku opłat drogowych w Sztokholmie).
 - Działań lub całego SUMP w niewystarczającym stopniu osiągających ważne cele. Jeżeli poszczególne działania z całego zestawu działań SUMP okażą się mniej skuteczne niż zakładano, należy zbadać przyczyny i dostosować je w odpowiednim czasie. Jeżeli, na przykład, nowe chronione ścieżki rowerowe nie będą wykorzystywane w takim stopniu, w jakim jest to celowe, dowiedz się, czy coś jest z nimi nie tak lub czy brakuje ważnych połączeń prowadzących do nich i odpowiednio zareaguj. Jeżeli pomimo Twoich wysiłków zanieczyszczenie powietrza w Twoim mieście ulega stagnacji, na przykład dlatego, że wzrost gospodarczy umożliwia coraz większej liczbie osób posiadanie samochodu, rozważ wzmocnienie lub dodanie działań dotyczących jakości powietrza, takich jak wyższe opłaty parkingowe lub opłaty drogowe w połączeniu z zapewnieniem nowoczesnych autobusów elektrycznych.
- Rozwój technologiczny, prawny lub polityczny, który sprawia, że Twoje działania stają się nieaktualne lub umożliwiają zastosowanie innych, bardziej skutecznych działań. Nowe rodzaje pojazdów elektrycznych mogą na przykład wymagać przeprojektowania planowanej infrastruktury, a wybory lokalne mogą umożliwić działania mające na celu redystrybucję przestrzeni drogowej, która wcześniej nie znalazłaby większości.

- Dostosowuj się w razie potrzeby we współpracy z kierownikami zadań. Bądź odważny, aby zatrzymać działanie, jeśli nie zadziała! Program wdrażania powinien być modyfikowany przez cały okres wdrażania, w oparciu o wyniki monitoringu.
- Jasno określić zmiany w działaniach SUMP, które wynikają z procesu monitoringu i uzyskać formalną zgodę na najważniejsze zmiany na poziomie politycznym.

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Włączenie „kontroli poprawności” do monitoringu wdrażania, co oznacza, że interesariusze, społeczeństwo i ewentualni rówieśnicy z innych miast udzielają informacji zwrotnej na temat tego, jak przebiega wdrażanie w porównaniu z celami i założeniami SUMP.
- Zleć przeprowadzenie monitoringu i ewaluacji w sposób przejrzysty, najlepiej przez niezależną agencję w celu zagwarantowania neutralności, stosując ten sam zestaw wskaźników, który był stosowany w poprzednich etapach. Jeżeli wydaje się to nierealistyczne (np. z powodu ograniczeń budżetowych), ważną alternatywą jest samokontrola i ocena przez władze.
- Rozpowszechniaj swoje wyniki oceny, zwłaszcza te dotyczące nowych działań, tak by inni mogli wyciągnąć wnioski z Twoich doświadczeń (zob. działanie 12.2).

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Proces równoległy w fazie wdrażania.

Lista kontrolna

- ✓ Status działań wdrożeniowych jest stale monitorowany.
- ✓ Postępy w realizacji celów działań i strategicznych celów SUMP oceniane w regularnych odstępach czasu.
- ✓ Niezbędne korekty w realizacji zidentyfikowanych działań.
- ✓ Korekty omówione i uzgodnione z odpowiednimi podmiotami.

Przykład dobrej praktyki

Lund, Szwecja: Roczne raporty z monitoringu podsumowujące stan realizacji celów

Miasto Lund ściśle monitoruje zadania swojego SUMP i ocenia je w odniesieniu do celów wyznaczonych przez polityków w procesie planowania. Liczba pieszych, korzystanie z rowerów, pojazdów mechanicznych i transportu publicznego są zatem mierzone corocznie. Ankieta wśród obywateli zbiera informacje na temat postaw i zachowań komunikacyjnych co 4 lata. Kiedy cele nie są osiągnięte, zadania są intensyfikowane lub proponowane są zmiany na następny rok. Aby zwizualizować i przekazać wyniki procesu monitorowania, Lund stosuje system „sygnalizacji świetlnej”: jeśli działania postępują dobrze i osiągają cele (zielony), jeśli wymagają korekty (żółty) lub jeśli trzeba je zaplanować/zmienić/wymienić (czerwony).

Autor: Anders Söderberg, miasto Lund, zebrane przez UBC

Obrazek: Miasto Lund



Przykład dobrej praktyki

San Sebastian, Hiszpania: Interaktywna platforma monitoringu dla SUMP

San Sebastian korzysta z platformy monitorowania mobilności, aby śledzić postępy w realizacji działań SUMP. Narzędzie cyfrowe opiera się na danych dostarczonych przez istniejące systemy zbierania danych, uzyskując bardzo dokładne i wiarygodne szacunki. Menedżerowie i decydenci mogą uzyskać łatwy przegląd ogólnego stanu rzeczy, a aplikacja pozwala im również na bardziej szczegółowe zapoznanie się z nimi, jeśli są zainteresowani. Postępy są wizualizowane w prostej formie za pomocą kolorów sygnalizacji świetlnej, aby pokazać, czy miasto jest na dobrej drodze do osiągnięcia celów SUMP, czy nawet innych strategii miejskich, w danym obszarze.

Autor: Municipality of Donostia/San Sebastian, zebrane przez UBC

Obrazek: Miasto Donostia/San Sebastian



Przykład dobrej praktyki

Funchal, Portugalia: Systematyczne monitorowanie działań w celu zwiększenia akceptacji

Proces monitorowania działań związanych z pieszymi obejmował ocenę terytorialną skoncentrowaną na dostępności w celu określenia obszarów, które mogłyby skorzystać na poprawie warunków dla pieszych. Ponadto przeanalizowano zliczenia ruchu drogowego w celu określenia jego natężenia oraz oszacowania emisji zanieczyszczeń powietrza. Rozesłano również kwestionariusz w celu dalszej oceny akceptacji działań oraz ich potencjalnego wpływu. Ocena i pomiar wdrożonych działań były niezbędne do przyjęcia działań naprawczych. Strategia okazała się skuteczna w zakresie wykazania korzyści płynących z tych działań i zwiększenia stopnia ich akceptacji. W związku z tym zaleca się jej stosowanie w innych miejscach, które mogłyby odnieść korzyści z działań dotyczących pieszych.

Autor: Jose Augusto Batista Vieira,
Câmara Municipal do Funchal, zebrane przez Polis

Obrazek: Miasto Funchal;
Wydział Mobilności i Ruchu Drogowego



Działanie 11.2: Informowanie i angażowanie obywateli i interesariuszy.

Uzasadnienie

Komunikacja i zaangażowanie z miejscową ludnością nie powinny kończyć się na etapie planowania. Jest to niezbędny składnik na wszystkich etapach procesu SUMP. W trakcie wdrażania konieczne jest publiczne informowanie o postępach w realizacji zadań, wyrażając ich wkład w realizację uzgodnionej wizji i celów. W procesie tym należy szczególnie uwzględnić obywateli i interesariuszy, na których pewne zadania mają bezpośredni wpływ. W ten sposób obywatele mogą uświadomić sobie związek między ich wcześniejszym wkładem na poziomie strategicznym i szczegółowym a rzeczywistymi zmianami w ich mieście lub sąsiedztwie. Wymaga to uczciwej, ciągłej i pełnej szacunku komunikacji ze strony administracji miasta ze społeczeństwem - ale również na odwrót: obywatele, którzy są ostatecznymi ekspertami w rzeczywistym wykonywaniu działań, powinni być zachęceni i mieć dogodne możliwości dzielenia się konstruktywnymi poglądami na temat sposobów ulepszenia i dostosowywania działań. Przyjmowanie takich poglądów w sposób szczerzy i reagowanie na nie sprzyja budowaniu poczucia zaufania i stwarza możliwości poprawy procesu wdrażania działań oraz ich ostatecznych wyników.

Cele

- Efektywne wykorzystanie zasobów - z wykorzystaniem zarówno wiedzy fachowej specjalistów, jak i wiedzy obywateli w terenie - w celu osiągnięcia jak najlepszych rezultatów.
- Zwiększyć odpowiedzialność za podejmowane działania poprzez jak największe zaangażowanie obywateli w proces monitorowania i wdrażania.
- Upewnić się, że mieszkańcy są świadomi konsekwencji zmian, które nadchodzą do ich miasta, opisując korzyści i oferując opcje, gdzie zmiany w codziennych zwyczajach podróżniczych będą możliwe lub wymagane.

Zadania

- Przed rozpoczęciem wdrażania planowanego działania należy porozmawiać z obywatelami lub interesariuszami, którzy są bezpośrednio dotknięci (pozytywnie lub negatywnie) przez planowane działanie, i zareagować na ich obawy. Należy pamiętać, że osoby, które obawiają się, że zostaną negatywnie dotknięte, będą w naturalny sposób emitować więcej „hałasu” niż osoby, które korzystają z danego działania - nawet jeśli są one w mniejszości.

- Łagodzenie negatywnych skutków towarzyszących wdrożeniu (np. oferowanie wsparcia dla przedsiębiorstw, których dotyczy długoterminowa budowa nowej trasy tramwajowej).
- Poszukiwanie kreatywnych sposobów angażowania interesariuszy wszędzie tam, gdzie to możliwe (np. zlecenie dzieciom malowania śladów stóp na ziemi wyznaczających bezpieczne trasy do szkoły).
- Dobrze informować opinię publiczną o postępach w realizacji działań. Opublikuj wyniki oceny skierowane do obywateli i polityków. Przedstaw wybrany zestaw wskaźników (podstawowe wskaźniki emocjonalne - zob. działanie 6.1) w formie wysokiej jakości liczb, które są łatwe do zrozumienia dla osób nie będących ekspertami. Przedstawiaj radzie lokalnej co rok lub dwa lata ogólne informacje na temat stanu realizacji SEAP, aby utrzymać wysoki priorytet w programie działań (np. w formie raportu o stanie realizacji lub prezentacji na spotkaniu rady).
- Podkreślaj kamienie milowe w zakresie realizacji działań i świętuj wraz ze społecznością osiągnięcia (np. festiwal uliczny po zamknięciu obszaru dla ruchu kołowego).

Działania wykraczające poza zasadnicze wymogi

- Rozważenie możliwości „współwdrażania” działań z podmiotami obywatelskimi (np. mieszkańcy, przedsiębiorstwa, artyści, kluby sportowe, szkoły, seniorzy, szkoły handlowe, grupy religijne, muzea itp.)W zależności od kontekstu, mogliby oni przejąć

zadania związane z konserwacją, zapewnić lekką pracę, zapewnić dostęp do własnych kanałów komunikacji, zaangażować się w działania szkoleniowe i mentorskie, zgłaszać problemy, organizować imprezy, dostarczać dane, know-how i pomysły, a nawet wnieść wkład finansowy (crowd-funding / inwestycje tłumy). Dalsze inspiracje oraz szereg konkretnych przykładów można znaleźć w Wytycznych dotyczących wspólnego wdrażania SUNRISE (np. budowane przez obywateli ścieżki rowerowe, inicjatywy tworzenia miejsc z mieszkańcami, autobusy obywatelskie, dni sprzątania zbiorowego i inne).

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

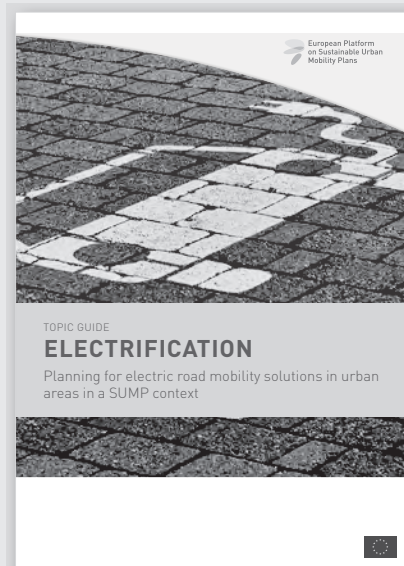
- W całym procesie SUMP, jak również w fazie wdrażania i monitorowania, wymagane są różne formy zaangażowania obywateli i interesariuszy.

Lista kontrolna

- ✓ Obywatele i interesariusze, których bezpośrednio dotyczy wdrażanie działań, zaangażowani w proces wdrażania.
- ✓ Zidentyfikowano i wdrożono rozwiązania mające na celu złagodzenie negatywnych skutków podczas wdrażania.
- ✓ Opinia publiczna informowana o postępach w realizacji działania.

Powodzenie realizacji działań jest silnie związane z dobrą komunikacją z interesariuszami i obywatelami, których one dotyczą. Jeśli chodzi o działania związane z elektryfikacją, takie jak infrastruktura służąca do ładowania pojazdów lub Strefy Zero Emisji, mieszkańcy muszą być zaangażowani i zachęceni do udziału w zmianach. Przekonywanie ludzi do wymiany prywatnych samochodów na inne opcje nie jest proste, ponieważ nie może być ono bezpośrednio kontrolowane przez organ ds. planowania mobilności, ale musi być osiągnięte za pomocą szeregu działań komunikacji i zachęt. W kampanii komunikacyjnej zaleca się wykorzystanie rozpoznawalnej marki i różnych kanałów w celu dotarcia do różnych grup docelowych. Przekazy powinny koncentrować się raczej na bezpośrednich korzyściach dla użytkowników (np. kosztach cyklu życia, dostępie do infrastruktury służącej do pobierania opłat itp.), a nie na korzyściach dla społeczeństwa. Należy szeroko informować o wszystkich istniejących korzyściach i zachętach, takich jak dotacje finansowe i praktyczne korzyści dla kierowców pojazdów elektrycznych (np. dostęp do stref zerowych emisji, bezpłatne parkowanie, bezpłatne ładowanie itp.).

Więcej wskazówek na temat tego, jak skutecznie elektryfikować transport w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej, można znaleźć w przewodniku tematycznym **Elektryfikacja w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej**.





Aby uzyskać więcej informacji

Projekt SUNRISE, 2019. Wytyczne dotyczące wspólnego wdrażania, www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

Projekt CHALLENGE, 2016. Podręcznik uczestnictwa – Aktywne zaangażowanie obywateli i interesariuszy w two-

żenie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit.

CiViTA S DYN@MO, 2016. Udział 2.0 w procesie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej - doświadczenia z projektu CIVITAS DYN@MO, https://civitas.eu/sites/default/files/participation_0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf.

Przykład dobrej praktyki

Lublana, Słowenia: Tymczasowe zamknięcie ulic prowadzące do trwałego przeprojektowania przestrzeni miejskiej

Miasto Lublana skorzystało z okazji Europejskiego Tygodnia Mobilności w 2013 r., aby rozpocząć czteromiesięczne, tymczasowe zamknięcie centralnej ulicy Słoweńskiej dla wszystkich pojazdów silnikowych. Był to krok w kierunku przekształcenia przestrzeni miejskiej w nową publiczną ulicę dla pieszych, do której dostęp jest możliwy wyłącznie za pomocą transportu publicznego, rowerów i pieszych. Obejmuje ona nowe wyposażenie miejskie i tereny zielone. Cztery miesiące później, pod koniec stycznia 2014 roku, poziom emisji CO₂ spadł o 70%, poprawiając jakość życia, jakość powietrza i poziom hałasu. W oparciu o pozytywne wyniki i informacje zwrotne otrzymane od społeczeństwa, Lublana uczyniła to zamknięcie trwałym we wrześniu 2015 roku.

Autor: Matic Sopotnik, miasto Ljubljana, zebrane przez EUROCITIES

Obrazek: Miasto Ljubljana



Przykład dobrej praktyki

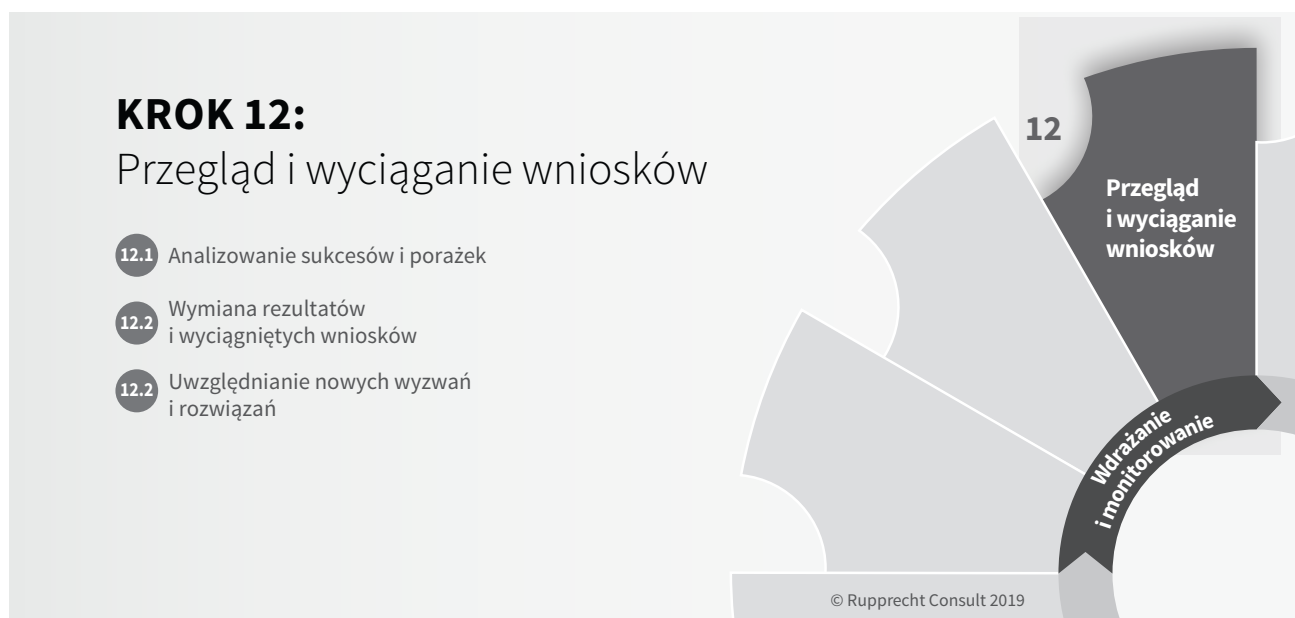
Bolonia, Włochy: Nowe i interaktywne formy zaangażowania angażujące obywateli

Opierając się na podejściu wielopoziomowym, zaangażowanie obywateli było kluczowym atutem opracowania SUMP dla Bolonii. W ramach „Forum Zrównoważonej Mobilności” zaproszono różnych interesariuszy do pracy nad celami, strategiami, politykami i zadaniami. Ogółem w publicznych spotkaniach prezentacyjnych SUMP wzięło udział 55 różnych miast oraz ich mieszkańcy; sześć bolońskich dzielnic zaangażowało się w warsztaty oraz specjalne punkty informacyjne. Wraz z rozwojem SUMP, „Boloński Projekt Metropolitalny PUMS” miał na celu zaangażowanie wszystkich aktorów i mieszkańców poprzez działania partycypacyjne, informacyjne i komunikacyjne (współwdrażanie),

Autor: Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, zebrane przez Polis

Obrazek: Metropolitalne miasto Bolonia





Proces SUMP jest cyklem, ponieważ prezentuje ciągły rozwój. Koniec procesu jest również jego początkiem. Świat – i wasze miasto – nadal się zmienia i rozwija. Nawet po zakończeniu cyklu ważne jest, aby przyjrzeć się temu, co poszło dobrze, a co nie, aby dzielić się i wymieniać doświadczeniami z mieszkańcami oraz rozważyć nowe problemy i wyzwania, z którymi trzeba się zmierzyć, a także ewentualne nowe rozwiązania dla nich. Na tym etapie można wyciągnąć wnioski z tego, co poszło dobrze, a co nie, i wykorzystać zdobyte doświadczenia w dalszym planowaniu zrównoważonej mobilności w miastach.

Działanie 12.1: Analiza sukcesów i porażek

Uzasadnienie

Nie wszystko okazuje się dokładnie tak, jak zaplanowano – czasem jest na gorsze, czasem na lepsze. Ważne jest, aby uważnie przyglądać się temu, co poszło dobrze, a co nie, bo z każdego doświadczenia można się czegoś nauczyć. Ocena ta obejmuje zarówno wpływ Twoich wysiłków na mobilność w mieście i poza nim (poziom realizacji wizji, celów i zadań), jak i skuteczność samego procesu planowania. Możliwe, że jedno poszło dobrze, a drugie źle. Aby zidentyfikować i zrozumieć te sukcesy i porażki, musisz włączyć zaangażowanych i dotkniętych nimi obywateli oraz aktywnie słuchać tego, co mówią o procesie i jego wynikach. Te aspekty są niezbędne do tego, by uczyć się i doskonalić swoje umiejętności i wiedzę, co z kolei pomoże Ci stworzyć solidną podstawę do następnego cyklu planowania.

Cele

- Ocenic proces planowania, SUMP i jego realizację z myślą o zrozumieniu, co doprowadziło do sukcesów i porażek.
- Poprawić swoje zrozumienie procesu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej i zmierzyć jego ogólny wpływ z pomocą obywateli i interesariuszy.
- Zebrać doświadczenia w celu przygotowania następnej generacji SUMP.

Zadania

- Oceniaj sukcesy i porażki SUMP poprzez analizę mocnych i słabych stron wszystkich faz i kroków, jak również ich ostatecznych wyników.

- Przeanalizuj proces patrząc wstecz na cały cykl. Może to obejmować na przykład obserwację uczestniczącą, grupy fokusowe lub wywiady. Wykorzystaj je do krytycznej oceny skuteczności zaangażowania interesariuszy i obywateli, aby wzmocnić działania partycypacyjne na późniejszych etapach i w przyszłych planach.
 - Aktywnie angażuj kluczowych interesariuszy i obywateli w celu określenia osiągnięć i nieprawdopodobnych etapów procesu z ich perspektywy. Po latach Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, ludzie stojący poza procesem mogą mieć zupełnie inny pogląd i mogli zaobserwować ważne aspekty, których Ty nie widzisz.
 - W celu dokonania oceny wpływu, możesz zacząć oceniać szersze oddziaływanie wdrożonych działań, gdy dostępna będzie wystarczająca liczba wyników. Analizuj, co poszło dobrze, a co źle. Sporządź listę założeń i celów strategicznych, których nie udało się osiągnąć, ale które nadal znajdują się w porządku dziennym
- Przekaż „wyciągnięte wnioski” głównemu zespołowi i kluczowym interesariuszom (np. „grupie sterującej”).
 - Wzmacniaj historie sukcesu i upewnij się, że w następnej rundzie planowania uczysz się na błędach.

Umiejscowienie w czasie i koordynacja

- Przegląd skuteczności procesu planowania i zaangażowania obywatelskiego w fazie realizacji.
- Dokonaj przeglądu ogólnego wpływu (tzn. czy zbliżyłeś się do wizji?) po wdrożeniu wystarczającej liczby działań.

Lista kontrolna

- ✓ Oceniono sukcesy i porażki procesu realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- ✓ Ocena realizacji działania zakończona.
- ✓ Kluczowi interesariusze i obywatele zaangażowani i różne perspektywy uzyskane.
- ✓ Wyciągnięte wnioski zostały podzielone i zakomunikowane.

Przykład dobrej praktyki

Nantes Métropole, Francja: Kompleksowa ocena poprzedniego SUMP przed rozpoczęciem opracowywania planu

Métropole de Nantes oceniło główne sukcesy i porażki poprzedniego planu (2010-2015) w zakresie poprawy nowego SUMP. Na potrzeby tej oceny region metropolitalny przeprowadził badania jakościowe i ilościowe (skierowane odpowiednio do 20 000 i 1 000 osób), aby zrozumieć, jak zmieniły się zachowania związane z mobilnością oraz jak ludność doświadczyła i zaobserwowała różne działania związane z mobilnością wdrożone od 2010 roku. Dodatkowo, grupa ekspertów przeprowadziła analizę jakościową i wyciągnęła wnioski i rekomendacje dla kolejnego rozwoju SUMP. W tym procesie, konsultacje z populacją oraz udział ekspertów i interesariuszy były kluczowe dla dobrego przygotowania nowego SUMP.

Autor: Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes,
zebrane przez Polis

Obrazek: Christine Blanchard



Działanie 12.2: Wymiana rezultatów i wyciągniętych wniosków

Uzasadnienie

Wszystkie miasta mają mocne i słabe strony i mogą uczyć się od innych oraz uczyć innych w różnych obszarach i aspektach procesu SUMP. Dzielenie się swoją wiedzą i doświadczeniem przede wszystkim pomaga miastom w całej Europie wspólnie iść naprzód i doskonalić się. Po drugie, daje Ci możliwość refleksji nad swoimi doświadczeniami i uczenia się od innych. To, czym zdecydujesz się podzielić, jest również ważne. Ludzie na ogół chętnie dzielą się swoimi sukcesami, ale większość z nich woli nie mówić publicznie o swoich porażkach. Choć jest to zrozumiałe, niektóre z najlepszych lekcji można wyciągnąć z tego, co nie poszło zgodnie z planem (albo w sposób pozytywny, albo negatywny).

Cele

- Znajdź możliwość podzielenia się swoimi doświadczeniami z innymi miastami w swoim kraju, regionie lub obszarze językowym (i poza nim, jeśli to możliwe).
- Znajdź możliwości uczenia się na podstawie doświadczeń innych osób w swoim kraju, regionie lub obszarze językowym (i poza nim, jeśli to możliwe). Może to dotyczyć treści, procesu lub działań w zakresie SUMP.
- Bądź skłonny otwarcie dzielić się mniej pozytywnymi doświadczeniami, a także - co ważne - tym, czego się z nich nauczyłeś i jak postąpiłbyś inaczej następnym razem.

Zadania

- Zastanów się i dokumentuj swoje „wyciągnięte wnioski”.
- Podziel się wynikami swojej analizy sukcesów i porażek, aby inne miasta mogły wyciągnąć wnioski z Twoich doświadczeń.
- Dotrzyj do innych miast w Twoim kraju lub regionie, z którymi masz już powiązania i zaprosz je do dzielenia się i wymiany. Może to być w formie prostych półdniowych warsztatów z aktorami z jednego lub dwóch innych miast, zaproszonych do dzielenia się, wymiany i wspólnej refleksji.

Działania wykraczające poza podstawowe wymagania

- Napisz studium przypadku dotyczące jednego z aspektów doświadczenia SUMP w Twoim mieście dla Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Zarejestruj się na portalu CiViTAS, aby dzielić się i wymieniać z innymi, którzy również pracują nad zrównoważoną mobilnością: <https://civitas.eu>.



image © Gehl

Czas i koordynacja

- Zaczynaj dzielić się swoimi „doświadczeniami” po tym, jak będziesz miał czas na zastanowienie się i zrozumienie swoich sukcesów i porażek.

Lista kontrolna

- ✓ Wyciągnięte wnioski udokumentowane i udostępnione innym.

Przykład dobrej praktyki

Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Wymiana wiedzy w ramach europejskiego programu nauczania dla miast

CIVITAS SUMP- Up SUMP Learning Programme 3 umożliwił małym i średnim miastom dzielenie się wiedzą i doświadczeniami poprzez różne działania. W wyniku tych wymian Rivas-Vaciamadrid dowiedział się o krokach, jakie należy podjąć, aby wybrać, uszeregować i opisać działania, a następnie kontynuować je w celu reorganizacji systemu transportu publicznego. Grupa robocza SUMP w Kilkis nawiązała do spostrzeżeń na temat zaangażowania interesariuszy, wyboru działań, monitorowania i ewaluacji w celu opracowania skutecznej metodologii wdrażania. Ginosa planuje utworzyć grupę roboczą SUMP, która włączy uczenie się z programu do długoterminowych strategii miasta i w ten sposób pomoże wspierać bardziej zrównoważony rozwój Ginosa.

Autor: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid,
Loredana D. Modugno, Ginosa
Municipality, Eleftheria Spanou, Kilkis Municipality,
zebrane przez ICLEI

Obrazek: Ana Dragutescu



Działanie 12.3: Uwzględnianie nowych wyzwań i rozwiązań

Uzasadnienie

Przed rozpoczęciem prac nad następną generacją Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, powinieneś rozważyć nowe wyzwania i rozwiązania dla transportu miejskiego i mobilności w Twoim mieście. Już dostosowałeś i sprawdziłeś ten proces w trakcie jego realizacji, teraz masz okazję stanąć z boku i spojrzeć bardziej strategicznie na to, jak zmieniły się warunki i oczekiwania – w celu optymalizacji procesu planowania i zmierzenia wyboru na przyszłość.

Po określeniu, na czym stoisz (Działanie 12.1), musisz już teraz zdecydować, gdzie chcesz się udać i jakie wnioski, rozwiązania i wiedzę chcesz wykorzystać w następnym cyklu. Doświadczenie pokazuje, że każdy cykl planowania pomaga poprawić wiedzę i zwiększyć efektywność następnej rundy planowania. Pierwsza analiza wyzwań może wpłynąć na zaprojektowanie nowego procesu planowania i zamknąć krąg pomiędzy obecnym a nowym SUMP.

Cele

- Przygotuj się na następną rundę planowania.
- Zastanów się nad doświadczeniami z obecnego cyklu planowania, mając na uwadze nowe wyzwania.

Zadania

- Rozważenie nowych wyzwań na przyszłość (społeczeństwo, technologia, system transportu), które mogą mieć wpływ na cykl planowania i wdrażania SUMP. Zwłaszcza nowy rozwój technologii i wykorzystanie danych może doprowadzić do poważnych zmian w najbliższej przyszłości (np. mobilność jako usługa, zautomatyzowana jazda, duże ilości danych, wspólna mobilność).
- Określenie, w jaki sposób polityka w innych obszarach może stworzyć synergię z polityką mobilności (zagospodarowanie terenu, energia, środowisko, rozwój gospodarczy, integracja społeczna, zdrowie i bezpieczeństwo).
- Przygotuj się do opracowania następnej generacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Zastanów się, które czynności w Krokach 1 i 2 cyklu nie muszą być powtarzane.

Działania wykraczające poza podstawowe wymagania

- Zidentyfikuj nowe wyzwania, które pojawiły się w fazie wdrażania (np. poprzez dyskusję z kluczowymi interesariuszami, analizę danych, Twoje zidentyfikowane porażki i sukcesy z 12.1).

Umieszczenie w czasie i koordynacja

- Przed rozpoczęciem rozwoju nowego SUMP (jeszcze w okresie wdrażania obecnego).
- Rozważyć przegląd i aktualizację pełnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej co 5-10 lat. Po 10 latach cały dokument może być nieaktualny, natomiast działania powinny być monitorowane i aktualizowane częściowo, aby zwiększyć prawdopodobieństwo, że zostaną wdrożone najbardziej odpowiednie działania.

Lista kontrolna

- ✓ Zidentyfikowano nowe wyzwania dla transportu miejskiego i mobilności.
- ✓ Wnioski wyciągnięte z obecnego cyklu planowania gotowe do wykorzystania w kolejnych zintegrowanych procesach planowania.
- ✓ Aktualizacja SUMP zakończona.



Aby uzyskać więcej informacji

SUMPs-UP Podręcznik dotyczący działań dla zaawansowanych miast z zaleceniami dotyczącymi oceny nowych technologii, wspierania nowych innowacyjnych działań i tworzenia strategii na rzecz innowacji: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

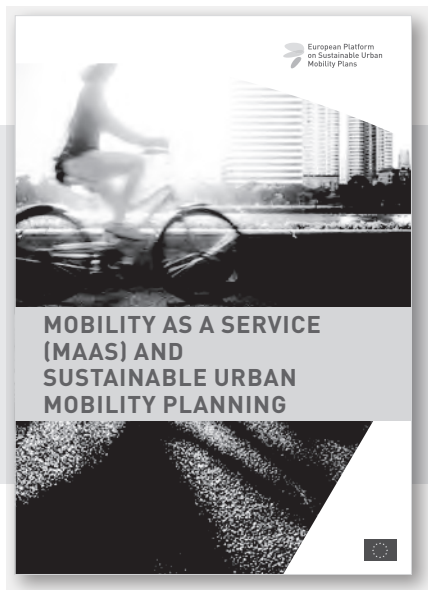


image © Gehl

Jednym z głównych wyzwań na przyszłość, które przyjdzie do głowy większości ludzi, jest **Automatyzacja**. Producenci zaczęli już wprowadzać coraz więcej połączonych i zautomatyzowanych funkcji w swoich pojazdach. Jednak pomimo szybkiego postępu we wdrażaniu pojazdów połączonych i zautomatyzowanych (CAV /Connected and Automated Vehicles/), o sukcesie przejścia na CAV w dużej mierze zadecyduje dobra integracja tej nowej technologii z istniejącym systemem mobilności miejskiej w ramach procesów SUMP. Istnieje wyraźna potrzeba rozważenia połączonego i zautomatyzowanego kierowania pojazdami w SUMP, ale jego cel nie powinien być źle rozumiany jako bezkrytyczne poparcie dla destrukcyjnych technologii otaczających pojazdy CAV i ich oddziaływania, ale raczej uprawnienie władz lokalnych do krytycznego przeglądu przewidywanych zmian technologicznych i kształtowania przyszłości zgodnie z ich oczekiwaniami. Istotne jest, by miasta odgrywały proaktywną rolę poprzez jasną i popularną wizję miasta – zapewniając, że są one „zasilane technologią”, a nie „napędzane technologią”.

Dalsze wskazówki, jak radzić sobie z przyszłymi wyzwaniami związanymi z samochodami osobowo-towarowymi można znaleźć w dokumencie Informacje dla praktyków na temat **automatyzacji pojazdów drogowych w zrównoważonym planowaniu mobilności miejskiej**.





Obok Automatyki, Mobilność jako usługa (MaaS /Mobility as a Service/) jest powszechnie uznawana za główny trend w przyszłości. MaaS może połączyć różne nowe opcje mobilności (systemy współdzielenia, mikromobilność, automatyzacja), aby przyczynić się do stworzenia systemu multimodalnego w transporcie miejskim.

Informacje dla praktyków na temat **mobilności jako usługi (Maas) i Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej** dostarczają elementów pozwalających zrozumieć czym jest MaaS, ocenić gotowość miasta i zbadać możliwe modele operacyjne i zarządzania MaaS w Zrównoważonym Planowaniu Mobilności Miejskiej.

Przykład dobrej praktyki

Greater Manchester, Wielka Brytania: Ciągłe aktualizowana baza danych online

Strategia transportowa 2040 dla Greater Manchester i nowy Plan Dostaw dla Greater Manchester (2020-2025) są poparte obszerną bazą danych uporządkowaną wokół sześciu trendów i zagadnień społecznych, które napędzają popyt na transport w Greater Manchester. Baza danych jest stale aktualizowana, aby uchwycić przyszłe wyzwania i trendy, ale także aby zapewnić, że intencje i aspiracje przedstawione w ramach SUMP są oparte na trendach i danych, które mają znaczenie lokalne i czasowe. Ważne jest, by miasto dysponowało wystarczającymi zasobami, by zapewnić regularną, systematyczną aktualizację danych/informacji, a tym samym trwałe znaczenie zebranych dowodów.

Autor: Ben Brisbane, Traffic for Greater Manchester Authority, zebrane przez EURO CITIES

Obrazek: Wielki Manchester



Kamień milowy: Ocena realizacji działania

Gratulacje – udało Ci się osiągnąć ostatni kamień milowy cyklu. Ten punkt w cyklu oznacza zakończenie wdrażania działania i jego ocenę, koniec całego cyklu, a jednocześnie rozpoczęcie nowego procesu SUMP. Ten kamień milowy stanowi punkt refleksji, w którym spoglądasz wstecz na działania, które zaplanowałeś i wdrożyłeś, na wiedzę i umiejętności, które zdobyłeś, oraz na wyzwania, przed którymi stanąłeś. Na tej podstawie odważysz się spojrzeć w przyszłość. Czego możesz się spodziewać po następnym cyklu planowania i z jakimi ulepszeniami i pomysłami chcesz się zmierzyć w przyszłości? Podziel się wynikami oceny i jeśli już podjąłeś decyzję, przekaz swoją decyzję o kontynuacji

procesu i przygotowaniu kolejnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Może się to odbyć w formie imprezy publicznej, na którą zaproszeni są obywatele, interesariusze i (lokalne) media.

Zakończony cykl i jego sukcesy zasługują na to, by świętować wraz z lokalną społecznością. Można tu zdobyć się na kreatywność i zaprezentować doświadczenia z procesu planowania w interaktywnych i różnorodnych formatach (np. spacer po mieście, prezentacja przed i po, „film po” itp.). Pokazać ludziom, co wspólnie osiągnęliście, z czego możecie być dumni i jaką przyszłość możecie mieć jeszcze w perspektywie kontynuowania podejścia SUMP.



image © Gehl

