

Planowanie dla ludzi



WYTYCZNE

OPRACOWANIE I WDROŻENIE PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Marzec 2014

Ten dokument został przygotowany i przetłumaczony przez Regionalne Centrum Ekologiczne w ramach Akronim Projektu BUMP; <http://www.bump-mobility.eu/> na podstawie dokumentu 'Wytyczne. Opracowanie i Wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej', wersja Styczeń 2014 (poprawiony wstęp), przygotowany dla Komisji Europejskiej, pozostaje jedyną uznaną wersją. Komisja nie ponosi odpowiedzialności za dokładność przetłumaczonego dokumentu ani za sposób wykorzystania zawartych w nim informacji.

Więcej informacji

Europejska Platforma dotycząca Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
www.mobilityplans.eu
E-mail: info@mobilityplans.eu

Komisja Europejska
Generalny Dyrektoriat ds. Mobilności i Transportu
Sekcja C.1 – Czysty transport i zrównoważona mobilność miejska
Ulica J.-A. Demot, 24-28
B-1040 Bruksela

Niniejszy dokument został przygotowany na zlecenie Komisji Europejskiej, jednakże odzwierciedla on jedynie stanowisko autorów, a Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za sposób wykorzystania zawartych w nim informacji.

© Unia Europejska, 2013.

Kontrakt	ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822
Tytuł	Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Wersja	Styczeń 2014 (poprawiony wstęp)
Autorzy	Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH Email: info@rupprecht-consult.eu www.rupprecht-consult.eu
Wkład w zakresie studiów przypadku i narzędzi	BKK Centre for Budapest Transport: László Sándor Kerényi; Centro - West Midlands Integrated Transport Authority: Steven Keeley; City of Helsinki: Mette Granberg, Johanna Vilkkuna, Sakari Saarinen; Environmental Studies Centre, Vitoria-Gasteiz City Council: Juan Carlos Escudero, María de Santiago; European Federation of Inland Ports: Isabelle Ryckbost; Inland Navigation Europe: Karin de Schepper; Institut d'Estudis Territorials, Barcelona: Kerstin Burckhart; Lund University: Tom Rye; Mobiel 21: Sarah Martens, Jan Christiaens; Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe: Gábor Heves; Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenheimer, Miriam Lindenau, Siegfried Rupprecht, Patrick Vanegmond, Frank Wefering, Gabi Wegeler; Stockholm Environment Institute: John Forrester; TRT Trasporti e Territorio: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi.
Kontrola jakości	Anthony D May, Institute for Transport Studies / University of Leeds; Peter Vansevenant, Head of Transport Department, City of Gent.
Układ	FGM-AMOR
Zdjęcie na okładce	www.eltis.org / Harry Schiffer

ZAWARTOŚĆ

ZAWARTOŚĆ	3
WSTĘP.....	4
CZĘŚĆ I - WPROWADZENIE.....	5
CO TO JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ?	7
KORZYŚCI	10
JAK POWSTAŁY NINIEJSZE WYTYCZNE.....	12
CZĘŚĆ II – PROCES.....	13
KROK 1: OKREŚLENIE WŁASNEGO POTENCJAŁU DLA SKUTECZNEJ REALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	16
KROK 2: ZDEFINIOWANIE PROCESU ROZWOJU I ZAKRESU PLANU	32
KROK 3: ANALIZA SYTUACJI I OPRACOWANIE SCENARIUSZY	42
KROK 4: OKREŚLENIE WSPÓLNEJ WIZJI.....	50
KROK 5: OKREŚLENIE PRIORYTETÓW I WYMIERNYCH CELÓW.....	56
KROK 6: OPRACOWANIE EFEKTYWNYCH ZESTAWÓW DZIAŁAŃ	61
KROK 7: UZGODNIENIE ZAKRESÓW ODPOWIEDZIALNOŚCI ORAZ ALOKACJA BUDŻETU	71
KROK 8: ZORGANIZOWANIE SYSTEMU MONITORINGU I OCENY	74
KROK 9: PRZYJĘCIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	78
KROK 10: ZAPEWNIENIE WŁAŚCIWEGO ZARZĄDZANIA I KOMUNIKACJI (PODCZAS WDRAŻANIA PLANU).....	82
KROK 11	89
Aneks A: Glosariusz.....	93
Aneks B: Lista Referencyjna	95
Aneks C: Przykłady dobrych praktyk.....	98
Aneks D: Lista Kontrolna	99
Aneks E: Eksperti konsultowani podczas warsztatów i Spotkań Grup ekspertów	103

WSTĘP

Niniejsze wytyczne są przeznaczone dla praktyków zajmujących się transportem miejskim oraz mobilnością, a także innych interesariuszy zaangażowanych w opracowanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Planowanie mobilności miejskiej jest trudnym i skomplikowanym zadaniem. Planiści muszą zarządzać różnymi, czasem sprzecznymi potrzebami i wymaganiami na poziomie lokalnym, a nawet wykraczającymi poza ten poziom, biorąc pod uwagę dążenie do osiągania celów w zakresie europejskich zmian klimatycznych i w zakresie efektywności energetycznej. Złożoność wzrasta w przypadku zmian politycznych i, jak ma to miejsce obecnie w wielu krajach europejskich, poważnych ograniczeń finansowych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest koncepcją, która przyczynia się do osiągania europejskich celów ustalonych przez przywódców UE w zakresie klimatu i energii. Plan jest szeroko promowany przez Komisję Europejską, na przykład za pomocą Planu Działania na rzecz Mobilności w Miastach (2009) oraz Białej Księgi Transportu (2011), jako nowa koncepcja planowania będąca w stanie traktować wyzwania związane z transportem i problemy obszarów miejskich w sposób bardziej zrównoważony i zintegrowany. Oczekuje się, że Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej pozostaną w programach politycznych Komisji Europejskiej i państw członkowskich UE.

W przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia w planowaniu transportu, nowa koncepcja kładzie szczególny nacisk na zaangażowanie obywateli i interesariuszy, koordynację polityk między sektorami (transportu, zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki społecznej, zdrowia, bezpieczeństwa, itp.), między poziomami samorządów oraz między sąsiadującymi ze sobą organami władzy.



Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wymagają długoterminowej i zrównoważonej wizji dotyczącej obszaru miejskiego oraz uwzględnienia szerszych kosztów i korzyści społecznych w celu „internalizacji kosztów”, a także podkreślają znaczenie ewaluacji.

Wytyczne są wynikiem ogółouropejskiego, wnikliwego procesu konsultacji wśród ekspertów zorganizowanego w latach 2010-2013 w ramach umowy o świadczenie usług dla Komisji Europejskiej (ELTISplus). Określają one Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, jako plan strategiczny mający na celu zaspokojenie potrzeb mobilnościowych ludzi i przedsiębiorstw w miastach i w ich otoczeniu dla uzyskania lepszej jakości życia. Taki plan nie powinien być uważany za „kolejny plan”. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien opierać się na istniejących praktykach w zakresie planowania i uwzględniać zasady integracji, partycypacji i oceny.

Wytyczne wprowadzają koncepcję i zalety Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w postaci nowego paradygmatu planistycznego (Część I). Zawierają one sugestie i wyjaśnienia dotyczące kroków i działań, które są niezbędne do opracowania i w końcu wdrożenia takiego planu (Część II). Ta sekcja wytycznych jest wzbogacona o narzędzia i odniesienia do dalszych informacji, jak również ponad 60 przykładów z całej Europy, ilustrujących jak poszczególne działania z zakresu opracowania planu (i jego realizacji) zostały przeprowadzone w praktyce. Kompletnie zestawienie przykładów można znaleźć w Załączniku C. Ponadto, Załącznik D oferuje planistom zajmującym się transportem i mobilnością listę kontrolną kamieni milowych, które powinny zostać osiągnięte.

Mamy nadzieję, że wytyczne będą stanowić istotny wkład dla stworzenia obszarów miejskich bardziej przyjaznymi do życia teraz i w przyszłości. Wszelkie uwagi, sugestie i nowe pomysły są mile widziane

CZĘŚĆ I - WPROWADZENIE

Wyobraź sobie twoje miasto za 20 lat: Jak chciałbyś żeby wyglądało? To miejsce, gdzie dzieci mogą bawić się bezpiecznie? Gdzie powietrze jest czyste? Gdzie można pójść pieszo, aby zrobić zakupy? Z dużą ilością parków i zieleni? Gdzie firmy mogą się rozwijać?

Ale w jaki sposób zrealizować taką wizję? Planowanie staje się coraz bardziej skomplikowanym zadaniem i planiści (jak również decydenci) mają do czynienia z wieloma, często sprzecznymi, żądaniami: utrzymanie wysokiej jakości życia, a jednocześnie stworzenie atrakcyjnego środowiska dla przedsiębiorstw, ograniczanie ruchu na obszarach „wrażliwych”, a jednocześnie niehamowanie koniecznych przepływów towarów i osób, zapewnianie mobilności dla wszystkich w konfrontacji z ograniczeniami finansowymi. Ponadto istnieją szersze kwestie, które należy uwzględnić, w odniesieniu do zdrowia publicznego, zmian klimatycznych, uzależnienia od ropy naftowej, hałasu i zanieczyszczenia powietrza, itp. Szczególnie w obszarach miejskich – jako centrach aktywności gospodarczej i miejscach gdzie szczególnie wzrasta udział ludności w ramach Europy – rozwiązywanie tych kwestii jest sprawą złożoną.

Zapotrzebowanie na bardziej zrównoważone i zintegrowane procesy planowania jako sposób radzenia sobie z tymi kwestiami oraz identyfikacja odpowiedniego zestawu polityk zostały szeroko rozpoznane.¹ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej obejmuje ideę zintegrowanego podejścia; promuje zbilansowany rozwój wszystkich istotnych środków transportu, zachęcając jednocześnie do

podjęcia działań na rzecz osiągnięcia zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych środków transportu.

Na szczeblu lokalnym i krajowym poczyniono pewne postępy w celu wzmocnienia planowania mobilności miejskiej i ustanowienia ram dla planowania transportu zgodnie z definicją i / lub z wytycznymi dotyczącymi Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wielka Brytania z Lokalnymi Planami Transportowymi (Local Transport Plans LTP) i Francja z Planami Zrównoważonego Transportu Miejskiego (Plans de Déplacements Urbains PDU) znane są z kompleksowych metod planowania mobilności miejskiej. Jednakże w innych częściach UE Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej są nową lub nieistniejącą jeszcze ideą.



Uznając ważną rolę, jaką Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mogą odegrać, Komisja Europejska zaproponowała w swoim **Planie Działania na rzecz Mobilności w Miastach**² z roku 2009 przyspieszenie działań związanych z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Europie poprzez dostarczanie wytycznych, promowanie wymiany najlepszych praktyk i wsparcie działań edukacyjnych dla profesjonalistów zajmujących się mobilnością miejską. W czerwcu 2010 r. **Rada Unii Europejskiej** wyraziła poparcie dla „rozwoju Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w miastach i obszarach metropolitalnych [...] i zachęciła do rozwoju elementów zachęcających do opracowania planów takich jak pomoc ekspertów czy wymiana informacji”.³

¹ Organizacja Narodów Zjednoczonych w ramach Programu do spraw Osiedli Ludzkich (ONZ-HABITAT) oraz we współpracy z EMBARQ, przygotowuje wytyczne dotyczące ustanowienia wielostronnego forum na rzecz mobilności miejskiej. Innym przykładem jest Brazylia, gdzie na początku 2012 roku, rząd przyjął krajową politykę na rzecz mobilności miejskiej, czyniąc jej zapisy obowiązkowymi dla każdej gminy o populacji większej niż 20.000 mieszkańców, w celu opracowania planu mobilności miejskiej przed rokiem 2015.

² Plan Działania na rzecz Mobilności w Miastach, Komisja Europejska, 2009 r. (COM (2009) 490 wersja ostateczna).

³ Konkluzje Rady w sprawie Planu Działania na rzecz Mobilności w Miastach, Rada Unii Europejskiej, 24 czerwca 2010 roku.

Niniejsze wytyczne na „Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” przedstawiają główne etapy definiowania strategii mobilnościowych w kontekście jasnej wizji i wymiernych celów dla podjęcia długoterminowych wyzwań związanych z mobilnością miejską. Proces ma na celu zapewnienie udziału zainteresowanych stron na odpowiednich etapach i współpracę między stosownymi obszarami polityki i władzami.

W tym samym czasie, opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nie powinno być postrzegane jako dodatkowa warstwa planowania transportu, ale powinno być wykonane

zgodnie i w oparciu o obecne plany i procesy. Koncepcja planu została zaprojektowana na podstawie najlepszych europejskich przykładów i powinna stać się częścią codziennej praktyki planowania we wszystkich europejskich miastach i gminach.

W końcu, planowanie przyszłości naszych miast musi skupić się na mieszkańcach; mieszkańcach jako turystach, jako ludziach biznesu, jako konsumentach, klientach, czy też spełniających inną rolę. Ludzie muszą być częścią rozwiązania: Przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oznacza „Planowanie dla ludzi”.

NOWY SPOSÓB PLANOWANIA MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Tabela w sposób uproszczony przedstawia niektóre z głównych różnic pomiędzy procesem planowania opisanym w niniejszych wytycznych i „bardziej tradycyjnym” procesem planowani

Tradycyjne Planowanie Transportu		Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Skoncentrowane na ruchu	→	Skoncentrowane na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu	→	Podstawowe cele: Dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska and environmental quality
Skoncentrowane na środkach transportu	→	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowanie na infrastrukturze	→	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny	→	Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne; usługi społeczne; zdrowie; egzekucja prawa; itp.)
Krótko- i średnio- terminowe	→	Krótko- i średnio-okresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	→	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu	→	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów	→	Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu	→	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

CO TO JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ?

Niniejsze wytyczne oparte są na szerokim procesie konsultacji z profesjonalnymi planistami, twórcami polityk oraz interesariuszami z bardzo szerokiego spektrum, z całej Europy. Następująca definicja powstała w wyniku tego procesu:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to strategiczny plan stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.

CELE

Co stanowi o tym, że plan transportowy możemy uznać za „zrównoważony”? Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu stworzenie miejskiego systemu transportu poprzez spełnienie – jako minimum – następujących celów:

- Zapewnia wszystkim obywatelom takie opcje transportowe, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
- Poprawia stan bezpieczeństwa;
- Przyczynia się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
- Poprawia wydajność i efektywność kosztową transportu osób i towarów;
- Wpływa pozytywnie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości

ZAKRES

Polityki oraz działania zdefiniowane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej pokrywają wszystkie środki i formy transportu w całej aglomeracji miejskiej, w tym publiczne i prywatne, związane z pasażerami i przewozem towarów, zmotoryzowane i niezmotoryzowane, w ruchu i w czasie parkowania.

GLÓWNE CECHY

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odpowiada na problemy związane z transportem w obszarach miejskich w sposób bardziej efektywny.

Jest rezultatem strukturalnego procesu, który obejmuje analizę stanu obecnego, budowanie wizji, ustanawianie celów i dążeń, dobór polityk i działań technicznych, aktywne komunikowanie, monitoring i ocenę – oraz identyfikację wniosków i doświadczeń z tego procesu.

Bazując na istniejących praktykach oraz ramach prawnych, podstawowe cechy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to:

- Długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrożenia;
- Podejście partycypacyjne;
- Zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu;
- Integracja pozioma i pionowa;
- Ocena obecnej i przyszłej skuteczności;
- Regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie;
- Branie pod uwagę kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

DŁUGOTERMINOWA WIZJA I PRZEJRZYSTY PLAN WDROŻENIA

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej bazuje na długofalowej wizji rozwoju transportu i mobilności dla całej aglomeracji miejskiej, która obejmuje wszystkie środki i formy transportu: Publiczne i

prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane, w ruchu i w czasie postoju.

Zawiera plan dla krótkoterminowego wdrożenia strategii, który obejmuje harmonogram wdrażania oraz plan budżetu, jak i przejrzyste przyporządkowanie odpowiedzialności i zasobów wymaganych dla wprowadzenia w życie polityk oraz działań technicznych nakreślonych w planie.

PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się na ludziach i realizacji ich podstawowych potrzeb w zakresie mobilności. W ramach planu stosuje się przejrzyste i partycypacyjne podejście, które bierze pod uwagę mieszkańców i innych interesariuszy od samego początku i przez cały okres opracowywania i realizacji planu.

Partycypacyjne planowanie jest warunkiem wstępnym, aby mieszkańcy i interesariusze mogli „przejąć własność” nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i promowanymi przez niego strategiami. To sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko dla decydentów i ułatwia realizację planu.

ZRÓWNOWAŻONY I ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH ŚRODKÓW TRANSPORTU

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej sprzyja zbilansowanemu rozwojowi wszystkich istotnych środków transportu, zachęcając do zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych środków transportu. Plan przedstawia zintegrowany pakiet działań w celu poprawy wydajności i efektywności kosztowej w odniesieniu do deklarowanych celów i zamierzeń. Działania te obejmują środki i usługi techniczne, promocyjne i rynkowe jak również kwestie infrastruktury.

Poniższe tematy są zazwyczaj brane pod uwagę w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej: transport publiczny, transport niezmotoryzowany (ruch pieszzy i rowerowy), intermodalność i mobilność typu door-to-door (z ang. „drzwi w drzwi”), bezpieczeństwo w ruchu drogowym, transport drogowy, logistyka miejska, zarządzanie mobilnością i Inteligentne Systemy Transportowe (ITS).

INTEGRACJA POZIOMA I PIONOWA

Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wynika ze zintegrowanego podejścia i charakteryzuje się wysokim poziomem współpracy i konsultacji między różnymi szczeblami rządowymi i odpowiednimi władzami.

Zintegrowane planowanie i realizacja obejmuje:

- a) Zaangażowanie w zrównoważony rozwój, to znaczy równoważenie rozwoju gospodarczego, sprawiedliwość społeczną i jakość środowiska naturalnego.
- b) Konsultacje i współpracę pomiędzy wydziałami na szczeblu lokalnym, w celu zapewnienia spójności i komplementarności ze strategiami w powiązanych sektorach (transportu, zagospodarowania terenu i planowania przestrzennego, usług komunalnych, zdrowia, energii, szkolnictwa, ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego, itp.).
- c) Ścisłą współpracę z właściwymi organami na innych szczeblach władzy (np. powiatu, gminy, aglomeracji, regionu i państwa członkowskiego).
- d) Koordynację działań między władzami sąsiadujących obszarów miejskich i podmiejskich (obejmujących całość „funkcjonującego miasta” zdefiniowanego przez główne strumienie ruchu mieszkańców).



OCENA OBECNYCH I PRZYSZŁYCH REZULTATÓW

Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej koncentruje się na osiągnięciu ambitnych i mierzalnych celów wynikających z założeń krótkoterminowych, zgodnych z wizją mobilności i osadzonych w ogólnej strategii zrównoważonego rozwoju.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej opiera się na szczegółowej ocenie bieżącej i przyszłej

wydajności systemu transportowego miasta. Zapewnia on kompleksowy przegląd obecnej sytuacji i ustanowienie punktu odniesienia w stosunku, do którego można mierzyć postęp.

Analiza stanu, dla potrzeb planowania i realizacji, zawiera przegląd aktualnej struktury instytucjonalnej. Dla opisanego aktualnego stanu systemu transportowego miasta powinny zostać zidentyfikowane odpowiednie wskaźniki.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, na podstawie analizy stanu, określa szczegółowe cele funkcjonalne, które są realistyczne w świetle obecnej sytuacji w obszarach miejskich i ambitne w odniesieniu do założeń planu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wyznacza mierzalne cele, które są oparte na realistycznej ocenie sytuacji wyjściowej i dostępnych zasobów..

Do pomiaru postępu w odniesieniu do założonych celów służą szczegółowe wskaźniki.



REGULARNE MONITOROWANIE, PRZEGLĄDY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest ściśle monitorowane. Postępy w osiągnięciu założeń planu i realizacji jego celów są na podstawie ramowych wskaźników poddawane regularnej ocenie. W tym celu potrzebne są właściwe działania, aby zapewnić szybki dostęp do odpowiednich danych i statystyk.

Przegląd Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i jego realizacji może zasugerować zmianę celów i tam gdzie jest to niezbędne wprowadzenie działań korygujących.

Raport z Monitoringu udostępniony i zakomunikowany mieszkańcom i interesariuszom informuje o postępach w opracowywaniu i realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

UWZGLĘDNIENIE KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH DLA WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU

Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinno zawierać przegląd kosztów i korzyści uwzględniając wszystkie rodzaje transportu. Przy takim podejściu, w celu wyboru działań, należy wziąć pod uwagę szersze koszty i korzyści społeczne, uwzględniając wszystkie sektory.

KORZYŚCI

Wspólnym wyzwaniem dla planistów administracji lokalnej jest przekonanie decydentów o wartości dodanej, jaką niesie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Poniżej przedstawiamy dziesięć głównych argumentów przemawiających za takim podejściem:

1. IMPROVING QUALITY OF LIFE

Istnieją mocne dowody, że Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej podnosi jakość życia w obszarach miejskich. Dobrze skoordynowane strategie, zdefiniowane w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, skutkują szerokim zakresem korzyści takich jak bardziej atrakcyjna przestrzeń publiczna, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa zdrowia, mniejsze zanieczyszczenie powietrza i ograniczenie emisji hałasu.

2. OGRANICZENIE KOSZTÓW - TWORZENIE KORZYŚCI EKONOMICZNYCH

Mobilność jest głównym bodźcem dla lokalnej gospodarki. Zdrowsze środowisko i zmniejszenie kongestii pomaga znacząco zredukować koszty dla lokalnej społeczności i zainteresować nowe firmy. W ramach światowej i krajowej rywalizacji ośrodków miejskich, dobrze zorganizowane i zrównoważone miasto jest także bardziej atrakcyjne dla inwestorów. Zrównoważone miasto ma po prostu o wiele lepszy „business case” (z ang. uzasadnienie projektu) niż miasto bez jasnej strategii mobilności.

3. DZIAŁANIE NA RZECZ POPRAWY ZDROWIA I ŚRODOWISKA

Bardziej zrównoważona mobilność bezpośrednio przekłada się na poprawę jakości powietrza i mniejszą emisję hałasu. Podróżowanie w sposób bardziej aktywny (częstsze poruszanie się pieszo i korzystanie z rowerów) jest dobre dla zdrowia obywateli. Zarówno w średnim jak i długim okresie wyraźnie opłaca się miastu inwestowanie w zmniejszenie hałasu i poprawę jakości powietrza. Miasta muszą odegrać swoją rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest głównym elementem każdej polityki klimatycznej.

4. TWORZENIE SPÓJNEJ MOBILNOŚCI ORAZ DZIAŁANIE NA RZECZ POPRAWY DOSTĘPNOŚCI

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest doskonałym narzędziem do tworzenia multimodalnych rozwiązań transportowych typu door-to-door (z ang. „drzwi w drzwi”).

Współpraca różnych podmiotów zapewnia, że szczególne potrzeby dotyczące dostępności, zarówno obywateli jak i przedsiębiorstw, są skutecznie zaspokajane.

5. WYKORZYSTANIE OGRANICZONYCH ZASOBÓW W SPOSÓB BARDZIEJ EFEKTYWNY

W czasie gdy środki finansowe są ograniczone, bardzo ważne jest, aby upewnić się, że zastosowane rozwiązania wykorzystują dostępne środki w sposób jak najbardziej efektywny kosztowo. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej zmienia położenie akcentu z infrastruktury drogowej na zbilansowany zestaw działań obejmujących niskobudżetowe działania z zakresu zarządzania mobilnością. Stosowanie zasady „zanieczyszczający płaci” również wprowadza dodatkowy strumień przychodów, który może być wykorzystany do finansowania alternatywnych dla korzystania z samochodu rozwiązań.

6. ZYSKIWANIE POPARCIA PUBLICZNEGO

Zaangażowanie interesariuszy i mieszkańców jest podstawową zasadą Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Władze miasta, które pokazują, że zwracają uwagę na to, czego chcą i czego potrzebują obywatele oraz które właściwie angażują interesariuszy, są w znacznie lepszej pozycji do uzyskania wysokiego poziomu „legitymacji politycznej”, co zmniejsza ryzyko wystąpienia opozycji dla realizacji ambitnej polityki.

7. PRZYGOTOWYWANIE LEPSZYCH PLANÓW

Planiści, zwłaszcza w przypadku gdy tradycyjnie koncentrują się na rozwoju infrastruktury, mogą lepiej zrozumieć potrzeby mobilnościowe różnych grup użytkowników w przypadku wczesnego otrzymywania informacji zwrotnej. Czasem interesariusze proponują bardzo skuteczne rozwiązania, ponieważ są lepiej zaznajomieni z konkretną sytuacją.

Zintegrowane i interdyscyplinarne podejście do planowania (z wiedzą ekspercką pochodzącą z różnych dziedzin) pomaga stworzyć plan mobilności oparty na szerszej podstawie. To gwarantuje, że plan wspiera zrównoważony rozwój wszystkich istotnych środków transportu, zachęcając do zmian w kierunku środków bardziej zrównoważonych. W ten sposób plan zaspokaja, w zakresie dostępności i mobilności, potrzeby wszystkich użytkowników.

8. SKUTECZNE SPEŁNIENIE WYMOGÓW PRAWNYCH

Miasta mają do spełnienia wiele, niekiedy sprzecznych, wymogów prawnych. Uwarunkowania prawne dotyczące poprawy jakości powietrza i ograniczenia hałasu to tylko dwa z wielu przykładów przepisów krajowych i europejskich. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oferuje skuteczny sposób reagowania poprzez jedną kompleksową strategię

9. WYKORZYSTANIE SYNERGII, ZWIĘKSZENIE ZNACZENIA

Problemy dotyczące mobilności miejskiej często przekraczają granice administracyjne, odnosząc się

do wielu obszarów polityki lub dotycząc szerokiej gamy wydziałów i instytucji. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej szuka rozwiązań dla „funkcjonującego miasta” z jego połączeniem z okolicą oraz krajową i europejską siecią transportową. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w ramach „funkcjonującego miasta” inspirowa kulturę współpracy w ramach planowania w różnych obszarach polityki, sektorach a także pomiędzy różnymi poziomami rządzenia. Ta kooperacyjna kultura planowania wspiera znalezienie rozwiązań, które odzwierciedlają łączący charakter mobilności miejskiej.

10. DĄŻĄC DO KULTURY NOWEJ MOBILNOŚCI

Przykłady wielu miast pokazują, że wynikiem ciągłego zrównoważonego planowania mobilności miejskiej jest wspólna wizja nowej kultury mobilności: wizja, która jest uzgodniona przez główne grupy polityczne i jest wspólna dla instytucji i obywateli miejskiego społeczeństwa; wizja, która wykracza poza kadencje wyborcze i może zawierać mniej atrakcyjnych elementów, jeśli powoduje, że pojawiają się długofalowe korzyści.



JAK POWSTAŁY NINIEJSZE WYTYCZNE

Wytyczne te są wynikiem prac prowadzonych przez Komisję Europejską oraz Agencję Wykonawczą do spraw Konkurencyjności i Innowacyjności (EACI) w ramach kontraktu obejmującego okres od maja 2010 r. do sierpnia 2013. Celem niniejszej pracy było przyspieszenie prowadzenia na szeroką skalę działań dotyczących Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Europie, co zaproponowane zostało w Planie Działania na rzecz Mobilności w Miastach, przy pomocy wytycznych, działań podnoszących świadomość i warsztatów szkoleniowych.

Prezentowane wytyczne bazują na przeglądzie istniejących dokumentów i materiałach eksperckich uwzględniając:

- Badanie wtórne na podstawie uprzednio wykonywanych badań i wytycznych (na przykład na podstawie raportu z badań grupy eksperckiej SUTP, projektów PILOT oraz BUSTRIP).
- Analizę krajowych i regionalnych wytycznych dotyczących przygotowania miejscowych planów transportowych, zwłaszcza Wytycznych na temat Lokalnych Planów Transportowych w Wielkiej Brytanii (wydanie drugie i trzecie) oraz wytycznych i dokumentów oceny francuskich Plans de Déplacements Urbains (PDU). Badanie

dotyczące statusu i podejścia do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w 31 krajach europejskich, tj. 28 państwach członkowskich UE oraz w Islandii, Liechtensteinie i Norwegii.

- Ocenie z punktu widzenia potrzeb użytkowników złożonej z wywiadów przeprowadzonych wśród 49 interesariuszy i ekspertów z 26 krajów.
- Pięciu warsztatach dla interesariuszy na temat Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w latach 2010 i 2013 (wraz z konsultacjami prowadzonymi przez Grupę Ekspertów SUMP i w ramach projektu PILOT) z udziałem łącznie 168 uczestników z 26 krajów.
- Odpowiedzi w ramach konsultacji online, prowadzonych dla aktualizacji roboczej wersji niniejszych wytycznych z roku 2011, uzyskane w styczniu i lutym 2013 roku.
- Szerokim wkładzie ze strony decydentów, planistów i innych praktyków, środowisk akademickich i innych interesariuszy otrzymanych podczas prezentacji i warsztatów szkoleniowych zorganizowanych w ramach kontraktu w całej Europie w latach 2010 - 2013.

Ogólnie rzecz biorąc, obecne wytyczne są oparte na systematycznej konsolidacji wiedzy i procesie konsultacji. Załącznik E zawiera listę ekspertów, z którymi były prowadzone konsultacje w ramach warsztatów i spotkań grupy ekspertów na temat treści niniejszego dokumentu.

Niniejsze wytyczne i szeroki zakres materiałów pomocniczych są dostępne na stronie www.mobilityplans.eu.



CZĘŚĆ II – PROCES

Niniejsze wytyczne są skierowane do praktyków z dziedziny transportu miejskiego i mobilności, a także do innych interesariuszy, którzy będą zaangażowani w opracowanie i wdrożenie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Wytyczne opisują proces, obejmujący przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Proces ten składa się z jedenastu głównych kroków (etapów) złożonych z 32 działań. Powinny być one podejmowane w ramach regularnego cyklu planowania mając na uwadze proces ciągłego doskonalenia.

Każdy krok i związane z nim działania są szczegółowo przedstawione w niniejszych wytycznych, zawierając informacje na temat:

- Podstaw działania, tj. podstawowych powodów dla realizacji działania, problemów do rozwiązania i pytań, na które należy odpowiedzieć;
- Szczegółowych celów działania, które ma być realizowane;
- Głównych zadań, które mają zostać wykonane;
- Działań, poza zasadniczymi wymaganiami, dla miast i regionów, które osiągnęły już zaawansowany poziom planowania mobilności miejskiej;
- Wymagań dotyczących terminów i koordynacji z innymi działaniami; a także
- Listy kontrolnej kamieni milowych, które należy osiągnąć.

Należy podkreślić, że terminy wykonania poszczególnych działań stanowią strukturę logiczną

zamiast sekwencyjnej. W praktyce działania mogą trwać częściowo równolegle lub zawierać pętle sprzężenia zwrotnego. Sekcja dotycząca „umiejscowienia w czasie i koordynacji” dla każdego działania, podkreśla kluczowe aspekty w tym zakresie.

Poniższa strona zawiera graficzny przegląd cyklu planowania a następnie szczegółowy opis wszystkich etapów i działań w ramach opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Wytyczne obejmują przykłady dobrych praktyk, narzędzi i odniesień w celu wsparcia użytkowników w opracowaniu i wdrożeniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Przykłady dobrych praktyk są zaczerpnięte z planów mobilności miast z całej Europy. Nie muszą one spełniać wszystkich wymogów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przedstawionych w niniejszych wytycznych. Są one jednakże przydatne dla zilustrowania zadań (np. zaangażowania obywateli przy projektowaniu konkretnych działań), które są częścią procesu opracowywania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Celem jest dostarczenie portfolio przykładów z różnych regionów Europy, dla pokazania, że podejście w zakresie dobrego planowania jest możliwe w różnych kontekstach. Wiele przykładów dobrych praktyk ilustruje również zaawansowane działania planistyczne. Dodatkowe przykłady dobrych praktyk można znaleźć na stronach www.mobilityplans.eu i www.eltis.org.

Wytyczne odzwierciedlają szeroki wachlarz doświadczeń w zestawieniu z informacjami ze strony ekspertów na temat transportu miejskiego i planowania mobilności w Europie. Wytyczne wymagają jednak interpretacji w kontekście lokalnym, co może prowadzić do zastosowania metod, które w pewnym stopniu różnią się od tych opisanych w niniejszym dokumencie. Wytyczne nie podają szczegółowych porad technicznych, ale skupiają się na procesie opracowania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

CYKL PLANISTYCZNY DLA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ



KROKI I DZIAŁANIA

Punkt Wyjściowy:
"Chcemy, poprawić
mobilność i jakość
życia naszych
mieszkańców!"

Powinno być jasne od początku, że transport miejski i mobilność nie są celem samym w sobie, lecz powinny przyczyniać się do osiągania wyższych celów, takich jak jakość życia czy dobrobyt obywateli. Takie założenie powinno być punktem wyjścia do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Również, w zależności od kontekstu krajowego, obowiązek wynikający z prawa może także być motorem dla rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Niemniej jednak konieczne jest rzeczywiste zaangażowanie, aby plan był naprawdę zrównoważony i skuteczny. Jeśli na poziomie lokalnym nie ma „lidera”, może być trudno przekonać odpowiednich polityków, aby stali się zwolennikami opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wymaga to przygotowania dobrych argumentów. Punktem wyjścia może być pokazanie wyzwań, przed którymi stoi miasto i problemów, które się pojawią jeśli nic się nie zmieni. Celem jest podkreślenie korzyści generowanych przez Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i podkreślenie faktu, że dobre rezultaty są dostrzegane przez wyborców (np. zwracając uwagę na inne miasta, które zastosowały planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej). Jest to szczególnie trudne, jako że pełne efekty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej stają się widoczne dopiero po dłuższym niż kadencja wyborcza okresie czasu. Może być pomocne uwzględnienie w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej rozwiązań typu „szybki efekt”, co może przyczynić się do uzyskania pozytywnego odbioru ze strony obywateli i innych interesariuszy w krótkim okresie czasu.



KROK 1: OKREŚLENIE WŁASNEGO POTENCJAŁU DLA SKUTECZNEJ REALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Na początku procesu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej, konieczne jest określenie potencjału dla stworzenia skutecznego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Zależy to od wielu wewnętrznych i zewnętrznych czynników, które nakreślają ogólne ramy dla procesu planistycznego i wdrażania założeń planu.

Poniżej opisano kluczowe działania we właściwym przygotowaniu procesu opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

DZIAŁANIE 1.1: ZOBOWIĄZANIE DO PRZESTRZEGANIA OGÓLNYCH ZASAD ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

PODSTAWY

Plan rozwoju transportu miejskiego można uznać za zrównoważony tylko wtedy, gdy stosowne kryteria ekonomiczne, społeczne oraz środowiskowe są brane pod uwagę. Podkreślenie zrozumienia dla zasad zrównoważonego rozwoju oraz zobowiązanie się do ich przestrzegania, są bardzo ważne dla ukierunkowania rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na ogólnym poziomie strategicznym.

CELE

- Zapewnienie, że podstawowe zasady zrównoważonego rozwoju są brane pod uwagę podczas całego procesu planistycznego.
- Wypracowanie wspólnego zrozumienia, co oznacza zrównoważona mobilność w mieście
- Poszerzenie spojrzenia na wszystkie aspekty, jakie muszą zostać rozważone, aby Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej był naprawdę dokumentem zrównoważonego rozwoju, wykraczającym poza sam transport i mobilność.

ZADANIA

- Przeanalizuj, jak bardzo zasady zrównoważonego rozwoju są już częścią polityki rozwoju Twojego miasta lub regionu (np. w ramach wizji, programów lokalnych) w kontekście transportu i mobilności oraz powiązanych obszarów planistycznych (np. zrównoważona polityka przestrzenna, która wykorzystuje obszary przemysłowe w kontraście do takiej, która promuje "rozpełzanie się" miasta).
- Sprawdź wraz z lokalnymi decydentami oraz kluczowymi interesariuszami w danej dziedzinie polityki rozwoju, na ile zasady zrównoważonego rozwoju są spójne z obecnymi priorytetami politycznymi.

- Jako punkt wyjścia, spróbuj osiągnąć szeroko rozumiane porozumienie dla potraktowania pryncypiów zrównoważonego rozwoju jako fundament pracy nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Wzmocnij własne zobowiązanie dla zrównoważonego rozwoju mobilności poprzez dołączenie do Porozumienia Burmistrzów i/lub CiViTAS Forum (patrz następna strona)
- Zapewnij, że istnieje wyraźny podział pomiędzy dostępnością do usług i udogodnień (mobilność) oraz ruchem/transportem: Pierwsze jest celem wszystkich działań, dążeniem; drugie jest instrumentem dla realizacji dostępności i mobilności. Ogólną zasadą może być cel zapewnienia dostępności dla wszystkich mieszkańców, przy mniejszym ruchu (= mniej zasobów, mniejsze koszty, mniej paliwa, mniej zanieczyszczeń, mniej wypadków, itp.)

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Podjęcie zobowiązań na samym początku procesu planistycznego.
- Zasady zrównoważonego rozwoju brane pod uwagę w czasie całego procesu planistycznego..

LISTA KONTROLNA

- ✓ Przeprowadzona analiza określająca stopień zgodności obecnych polityk związanych z mobilnością z zasadami zrównoważonego rozwoju.
- ✓ Osiągnięte ogólne porozumienie wśród kluczowych interesariuszy co do zasad zrównoważonego rozwoju.

PRZYKŁADY

SIEĆ FORUM CIVITAS

Forum Miast CiViTAS zrzesza aktualnie 216 miast członkowskich, które podpisały Deklarację CiViTAS. Forum CiViTAS jest otwarte dla wszystkich miast, które chcą dowiedzieć się więcej na temat użyteczności poszczególnych działań, które wspierają czysty transport miejski oraz o najlepszych sposobach ich łączenia i integracji na dużą skalę. Uczestniczące miasta muszą udowodnić polityczne i

techniczne zaangażowanie w kwestiach wprowadzania ambitnych i zintegrowanych strategii dotyczących transportu miejskiego. W szczególności oznacza to, że miasto planuje:

- osiągnięcie znaczących zmian w podziale zadań przewozowych, na rzecz zrównoważonych środków transportu;
- stosowanie zintegrowanego podejścia poprzez uwzględnienie w swojej polityce maksymalnie wielu kategorii instrumentów i działań Inicjatywy CiViTAS

To zobowiązanie musi zostać potwierdzone w Deklaracji Forum CiViTAS podpisywanej przez lokalnego polityka posiadającego władzę wykonawczą.

Więcej szczegółów: http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371

POROZUMIENIE BURMISTRZÓW

Unia Europejska (UE) jest liderem w światowej walce ze zmianami klimatycznymi i traktuje tę kwestię priorytetowo. Ambitne cele Unii wpisane są w Pakiet Klimatyczno-Energetyczny UE, który zobowiązuje państwa członkowskie do ograniczenia emisji CO₂ o co najmniej 20% do roku 2020. Sygnatariusze Porozumienia Burmistrzów mogą przyczynić się do osiągnięcia tych celów politycznych poprzez podjęcie formalnego zobowiązania do wyjścia ponad ten cel poprzez realizację Planu Działania na rzecz Zrównoważonej Energii.

Więcej szczegółów: www.eumayors.eu

KARTA DOTYCZĄCA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Pięć europejskich stolic: Bruksela, Berlin, Budapeszt, Paryż i Wiedeń oraz ich porty śródlądowe podpisało kartę 'Połączenie z Drogami Wodnymi: Wybór Stolicy'. Karta ta ma na celu zrealizowanie ambicji Unii Europejskiej co do osiągania wolnej od emisji tlenków logistyki w dużych centrach miejskich do 2030 roku. W marcu 2011 roku, włoskie miasto Pisa zdecydowało się przyłączyć do pierwotnych pięciu miast europejskich.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

DZIAŁANIE 1.2: OCENA WPŁYWU POLITYKI REGIONALNEJ/KRAJOWEJ

PODSTAWY

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dotyczy mobilności miejskiej na poziomie aglomeracji. Niemniej jednak plan osadzony jest w szerszym kontekście planowania regionalnego i na poziomie krajowym. Obejmuje to np. przepisy, strumienie finansowe lub strategie wyższego poziomu dotyczące planowania przestrzennego i transportowego. Bardzo ważne jest dokonanie oceny wpływu planowania na poziomie regionalnym i krajowym, tak aby wykorzystać

w pełni istniejące możliwości i jednocześnie unikać konfliktów z władzami wyższego poziomu na późniejszym etapie.

CELE

- Zapewnienie, że wszystkie warunki prawne na poziomie regionalnym, krajowym oraz europejskim, potrzebne do stworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej są zidentyfikowane.
- Osiągnięcie przejrzystej wizji dotyczącej wpływu ram prawnych na poziomie regionalnym, krajowym oraz europejskim na proces planowania zrównoważonej mobilności w mieście oraz projektowania działań..

ZADANIA

- Zidentyfikuj, udokumentuj i oceń:
 - o Regulacje prawne i wytyczne dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (jeśli istnieją)
 - o Regionalne/ krajowe kryteria finansowania, które odnoszą się do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
 - o Plany wyższego poziomu, strategie oraz cele, które mogą wpłynąć na Twój Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Na przykład, plany Krajowego Zarządu Dróg (w Polsce – GDDKiA) dotyczące nowych lub remontowanych dróg, mogą działać przeciwnie do celów miejskiego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, poprzez zachęcanie do podróżowania samochodem do miasta. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej będzie musiał wziąć to pod uwagę.

- o Wyższy poziom planowania wpływa na podział odpowiedzialności lub też na zasięg Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
 - o Wymogi lub inicjatywy dla koordynacji i integracji różnych polityk, np. integracja lokalnego i regionalnego planowania przestrzennego, takiego jak nowe obszary pod zabudowę mieszkaniową lub parki biznesowe w regionie, mogą w decydujący sposób wpływać na zachowania mobilnościowe na poziomie lokalnym.
- Kreowanie powiązań pomiędzy odpowiednimi ramami regionalnymi/krajowymi z sugestiami jak odpowiedzieć na te sprawy w lokalnym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Na początku procesu planistycznego, w ciągu kilku tygodni
- Rozważenie stosownych rezultatów oceny w czasie całego procesu planowania oraz w czasie projektowania działań, szczególnie podczas definiowania procesu rozwoju oraz zakresu planu (Krok 2).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Sprawdzone i podsumowane stosowne dokumenty na szczeblu krajowym i regionalnym.
- ✓ Zidentyfikowane potencjalne korzyści i problemy, które mogą wynikać z regionalnych i krajowych warunków i ram prawnych



PRZYKŁAD

FRANCJA: POLITYKA KRAJOWA I ASPEKTY PRAWNE

Po opracowaniu pierwszego „Plans de Déplacements Urbains” (PDU) - francuskiego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – w grudniu 1982 r. nastąpiło przyjęcie „Loi des transports Intérieurs” (Ustawy o transporcie krajowym; LOTI). Ustawa ta wskazuje cele i kierunki PDU. Ogólnym celem PDU jest zapewnienie trwałej równowagi pomiędzy potrzebami w zakresie mobilności i dostępności oraz ochroną środowiska i zdrowia. W grudniu 1996 r. „The Loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie” (Ustawa dotycząca czystego powietrza i racjonalnego wykorzystania energii; LAURE) wprowadziła obowiązek opracowania PDU dla wszystkich aglomeracji liczących powyżej 100.000 mieszkańców.

Więcej szczegółów w Załączniku C.



DZIAŁANIE 1.3: PRZEPROWADZENIE SAMOOCENY

PODSTAWY

Przeprowadzenie samooceny na początku opracowywania planu jest konieczne w celu zidentyfikowania mocnych i słabych stron obecnych praktyk planistycznych oraz dla zrozumienia własnego potencjału do skutecznego przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Ocena taka powinna określić jak ściśle obecne praktyki planistyczne współgrają z działaniami określonymi w niniejszych wytycznych oraz zidentyfikować bariery jak i czynniki wspomagające, które mogą wpłynąć na proces opracowywania planu. Pomoże to określić kształt procesu nakreślania planu w zależności od własnego lokalnego kontekstu.

CELE

- Uzyskanie uczciwego i przejrzystego obrazu co do mocnych i słabych stron oraz możliwości jakie dają obecne praktyki planistyczne w kontekście opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w lokalnych uwarunkowaniach (np. politycznych, instytucjonalnych oraz prawnych).
- Opracowanie dostosowanego procesu rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który wpisuje się w kontekst lokalny.

ZADANIA

- Przenalizuj kroki i działania podejmowane w ramach obecnego procesu planowania transportowego. Możesz wykorzystać ten dokument dla sprawdzenia czy Kroki i Działania tu opisane są już stosowane w przyjętych procesach planistycznych w mieście lub regionie (czy stosowane są w całości, tylko częściowo lub wcale?). W ten sposób możesz zidentyfikować braki, które należy uzupełnić w nowym procesie opracowywania planu.
- Zidentyfikuj i przeanalizuj aspekty pomocne oraz bariery dla rozwoju planu w swojej aglomeracji miejskiej
 - Określ bariery instytucjonalne, prawne oraz finansowe, które wpływają na cały proces planistyczny (na przykład, czy przewoźnik autobusowy jest spółką prywatną, czy też

jest kontrolowany przez inny szczebel samorządu?)

- Przeanalizuj bariery, które mogą wystąpić w procesie planistycznym (np. zarządzanie, komunikacja pomiędzy różnymi wydziałami, które będą zaangażowane w rozwój planu i jego wdrażanie).
- Wskaż czynniki mogące pomóc w procesie opracowywania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności
- Oceń aspekty wykluczenia społecznego oraz rozwiązania tego problemu w ramach polityki transportowej. Oznacza to rozważanie potrzeb całej społeczności, włączając w to grupy o dużej wrażliwości, takie jak dzieci, osoby o ograniczeniach mobilności, osoby starsze, gospodarstwa o niskich dochodach, grupy mniejszościowe, itp. Aspekty związane z płcią, np. zapewnianie kobietom i mężczyznom tych samych możliwości, również należy wziąć pod uwagę. Ważne pytania to:
 - Czy system transportowy zapewnia jednakową dostępność, gotowość i przystępność (lub zastępcze formy mobilności)?
 - Czy działania związane z transportem pozytywnie wpływają na kwestie zatrudnienia i rozwoju wewnętrznego rynku pracy?

Przeprowadź uczciwą samoocenę jako punkt wyjścia dla poprawy procesu i polityki planowania. Wynik tej samooceny nie musi być podawany do publicznej wiadomości.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Zastosuj metodologię przeglądu wewnętrznego z udziałem ekspertów zewnętrznych
- Zastosuj system zarządzania jakością.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Na początku procesu planowania, z założeniem wykorzystania wyników dla opracowania lokalnego procesu planowania zrównoważonej mobilności (patrz Działanie 2.4 Uzgodnienie planu działania i zasad zarządzania).

- Powiązane z Działaniem 1.4: Przegląd dostępnych zasobów.).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Przeprowadzona właściwa samoocena.
- ✓ Zidentyfikowane silne i słabe strony w kontekście opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- ✓ Podsumowane rezultaty, jako punkt wyjścia do optymalizacji lokalnych procesów planistycznych.

PRZYKŁADY

KOPRIVNICA, CHORWACJA: IDENTYFIKACJA I WYKORZYSTANIE ATUTÓW W CELU ELIMINACJI SŁABYCH STRON

Zanim rozpoczęto promowanie ruchu pieszego i rowerowego, w Koprivnicy została przeprowadzona szczegółowa analiza aktualnej sytuacji. Została ona oparta o samoocenę przeprowadzoną przez gminę, szeroki proces konsultacji z wieloma interesariuszami oraz o badanie społeczne.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

PRZEGŁĄD METODOLOGII RECENZJI W RAMACH PROJEKTU BUSTRIP

W projekcie BUSTRIP (Planowanie i Realizacja Bałtyckiego Zrównoważonego Transportu Miejskiego), w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego, opracowana została metodologia dla pomocy miastom w opracowaniu i realizacji działań i Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W oparciu o sprawozdania z samooceny danego miasta, przygotowywane są recenzje BUSTRIP. Są one przygotowywane przez ekspertów z innych miast, którzy wizytują miasto przez około 3-5 dni i przeprowadzają wywiady z lokalnymi interesariuszami, grupami interesu, politykami i urzędnikami.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

NARZĘDZIA

METODY SAMOOCENY

SPOTKANIE WEWNĘTRZNE I PRZEGLĄD

Samoocenę można potraktować w prosty sposób, jako spotkanie grupy ludzi, którzy są zaangażowani w proces planistyczny. Spotkanie takie ma służyć przedyskutowaniu mocnych i słabych stron obecnych procesów i sposobom ich ulepszenia. Może w tym pomóc zaangażowanie niezależnego koordynatora. Jeśli jest taka potrzeba, można zastosować pełną analizę SWOT. Metoda taka została zastosowana przez Radę Hrabstwa Derbyshire w Wielkiej Brytanii, jako sposób na poprawę lokalnego procesu planowania transportu oraz wzięcie pod uwagę zmian w innych obszarach planowania, które wpływają na Lokalny Plan Transportowy.

PRZEGLĄD ZEWNĘTRZNY

Innym sposobem dokonania przeglądu otoczenia planistycznego dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest przegląd zewnętrzny. W tym przypadku zaprasza się jednego lub więcej ekspertów w dziedzinie planowania do dokonania przeglądu sytuacji w mieście, zanim przystąpi się do opracowania najnowszej wersji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Ekspert taki może zająć się sprawami jakości procesu jak i organizacjami zaangażowanymi w to działanie. Może także ocenić jak ma się ten proces do najlepszych, znanych mu przykładów. Miasta Gandawa oraz Lublana zatrudniły takich ekspertów w celu uzyskania pomocy w refleksji na temat tego co już osiągnęły i jak mogą być lepsze w opracowywaniu swoich Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (zobacz również przykład z projektu BUSTRIP).

WYKORZYSTANIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ

Systemy zarządzania jakością (QMS) zostały zaprojektowane w celu oceny procesów organizacyjnych i oferują doradztwo co do ich ulepszenia. Jeśli zostaje osiągnięty jakiś etap jakości organizacyjnej, przyznaje się odznaczenia i certyfikaty. Najbardziej znaną formą oceny systemów zarządzania jest ISO9001, mający swe źródło w ocenie systemów produkcyjnych.

Bardziej odpowiednim dla procesu planowania zrównoważonej mobilności może być system Wspólne Ramy Oceny (Common Assessment Framework), przeznaczony dla sektora publicznego i dostępny nieodpłatnie dla wszystkich członków Unii Europejskiej. Ponadto istnieją inne systemy oceny odpowiednie dla mobilności w miastach: BYPAD dla ruchu rowerowego (www.bypad.org) oraz MaxQ dla zarządzania mobilnością (www.epomm.eu). Miasto Lund w Szwecji zastosowało MaxQ do poprawy polityki zarządzania mobilnością, która stanowi część większych ram Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, LundaMaTs. Podejścia do oceny jakości całej polityki zrównoważonego rozwoju w transporcie są opracowywane w ramach programu Inteligentna Energia dla Europy (STEER) w projektach: Ecomobility SHIFT (www.ecomobility.org/shift/), QUEST (www.questproject.eu) oraz ADVANCE (eu-advance.eu/).

Źródło: Tom Rye, Lund University

DZIAŁANIE 1.4: PRZEGLĄD DOSTĘPNOŚCI ZASOBÓW

PODSTAWY

Ściśle powiązane z samooceną jest pytanie dotyczące dostępnych zasobów do przeprowadzenia procesu rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz do wdrażania działań technicznych. Obejmuje to zasoby ludzkie (dostępne kadry i ich umiejętności), jak i zasoby finansowe. Bez wystarczających zasobów trudno będzie wdrożyć skuteczny plan. Dla większości władz publicznych, specjalistyczne umiejętności wymagane do przeprowadzenia procesu opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przekraczają możliwości ich pracowników. W związku z tym często spotykaną praktyką jest angażowanie zewnętrznych ekspertów dla szczególnych zadań technicznych. Równie ważne jest jednak zwrócenie uwagi na zbudowanie wymaganych umiejętności we własnej organizacji oraz długofalowa współpraca z innymi podmiotami.

Celem jest odpowiedź na konieczne w danej chwili wymogi co do umiejętności, poprzez, jeśli to konieczne, zlecenie zadań na zewnątrz, ale również rozwój i utrzymanie koniecznej wiedzy dotyczącej planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach własnej organizacji.

CELE

- Zapewnienie, że konieczny (szeroki) zakres umiejętności dla zarządzania i liderowania opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dostępny w lokalnym zarządzie oraz pośród interesariuszy.
- Zbilansowanie krótkoterminowych wymagań co do umiejętności oraz budowanie potencjału we własnej organizacji oraz w szeroko pojętej społeczności profesjonalistów.
- Ocena potwierdzonych i potencjalnych środków finansowych na przeprowadzenie procesu planistycznego oraz na wdrożenie działań.

ZADANIA

- Oceń pożądane umiejętności w ramach organizacji wiodących oraz wśród interesariuszy.

Zapewnij, że wszystkie kluczowe umiejętności dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej są wzięte pod uwagę. Zobacz listę poniżej.

- Opracuj prosty plan zarządzania umiejętnościami, który zawiera strategię reakcji na ewentualne braki umiejętności (np. poprzez szkolenia, współpracę, podzlecenia). Powinno to być zrobione przez kogoś, kto jest zaznajomiony z procesem planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (jeśli to konieczne, we współpracy z dyrektorem działu kadrowego).
- Zdefiniuj wymagany budżet na potrzeby procesu opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz zapewnij polityczne poparcie
- Oceń możliwe ramy budżetowe dla wdrażania działań. Rozważ lokalne, regionalne, krajowe i unijne możliwości uzyskania dofinansowania. Będą to najprawdopodobniej ogólne szacunki na tym etapie, ale pomogą pozostać realistycznym w zamierzeniach.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Współpraca pomiędzy organizacjami odpowiedzialnymi w celu wypełnienia potencjalnych luk w umiejętnościach.
- Zaangażowanie partnerów zewnętrznych (np. konsultantów, uczelnie) w celu wypełnienia braków w umiejętnościach.
- Rekrutacja: w przypadku stwierdzenia braku zasobów wiedzy, rozważ zatrudnienie osób nie mających doświadczenia transportowego do specyficznych zadań (np. marketingu). Ten rodzaj "spojrzenia z boku" pomaga zapewnić świeże spojrzenie, które jest kluczową częścią planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Rozważ również kombinację zasobów różnych interesariuszy dla sfinansowania kadry (zobacz przykład Aachen na kolejnych stronach).

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Do rozważenia od początku, jako że jest to kluczowe dla ukonstytuowania się zespołu, który będzie zaangażowany w bieżący proces planistyczny

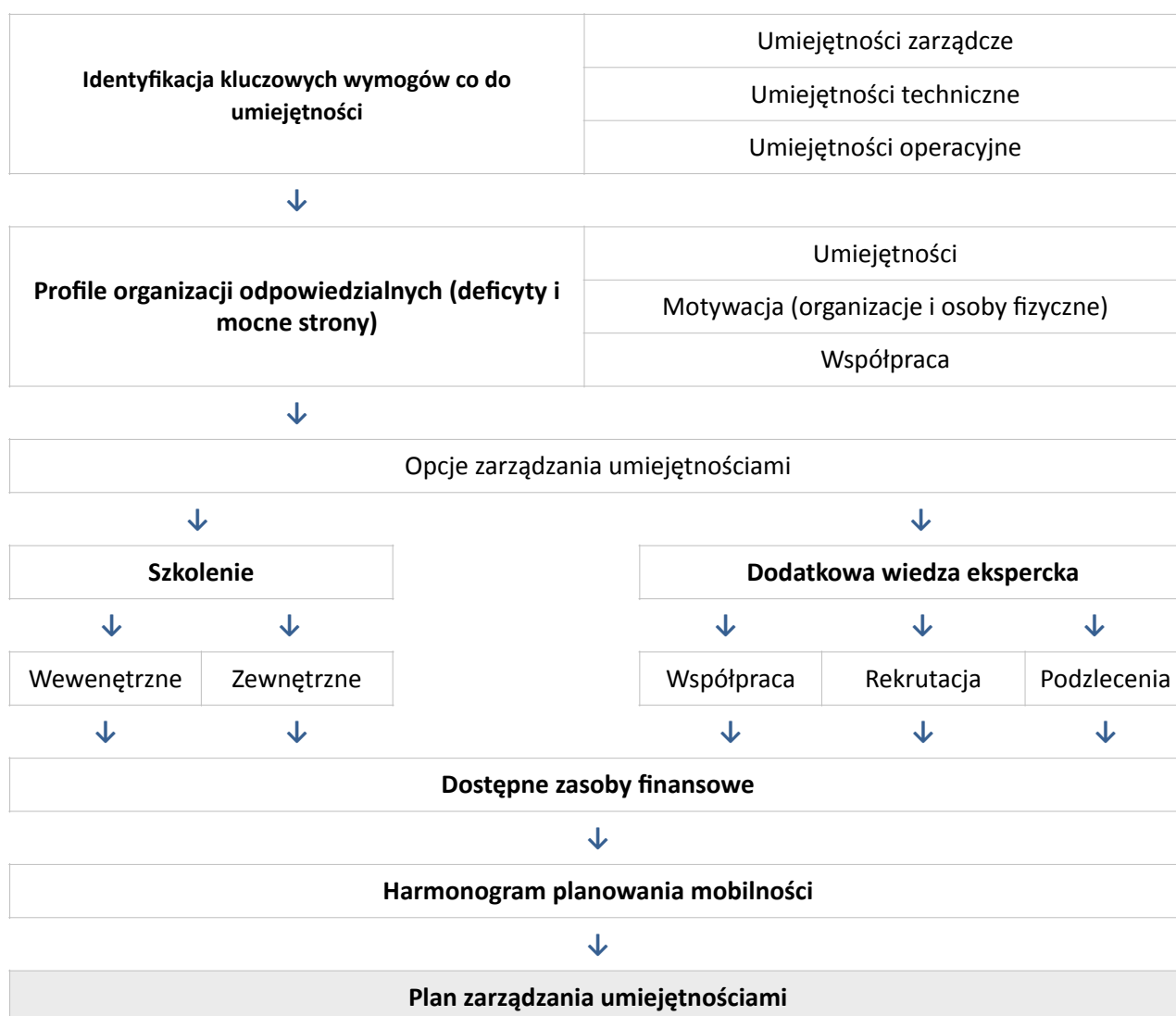
LISTA KONTROLNA

- ✓ Zanalizowane wymagane umiejętności oraz zasoby finansowe dla procesu planowania.
- ✓ Nakreślony plan zarządzania umiejętnościami.
- ✓ Zaaprobowany politycznie budżet dla przeprowadzenia procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.
- ✓ Ocenione możliwe ramy budżetowe dla wdrażania działań.



SZCZEGÓŁY ZADAŃ

OPRACOWANIE PLANU ZARZĄDZANIA UMIEJĘTNOŚCIAMI



(Dane pochodzące z projektu PILOT 2007, www.pilot-transport.org/)

KLUCZOWE WYMOGI DOTYCZĄCE UMIEJĘTNOŚCI W PLANOWANIU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Umiejętności zarządcze (wymagane podczas całego procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej)	
Zarządzanie projektami (w tym powiązania polityczne)	
Zarządzanie techniczne	
Zarządzanie finansowe	
Zarządzanie kadrami (w tym zarządzanie wielobranżowymi zespołami stworzonymi na bazie wewnętrznych i zewnętrznych kadr)	
Umiejętności techniczne (wymagane podczas całego procesu)	
Planowanie przestrzenne i planowanie transportu	
Inne ważne polityki sektorowe (gospodarka, sprawy społeczne, środowisko)	
Podstawowa wiedza na temat polityk na innych poziomach – regionalnym, krajowym, UE	
Umiejętności operacyjne (wymagane dla wybranych Działań)	Powiązane działanie/ element
Angażowanie interesariuszy i mieszkańców	Działanie 2.4 Zaplanowanie udziału kluczowych interesariuszy i obywateli Element 4. Określenie wspólnej wizji Działanie 9.3 Kreowanie przynależności planu Działanie 10.2 Komunikacja i angażowanie mieszkańców (wdrażanie działań)
Opracowanie, monitorowanie oraz ocena wskaźników	Element 3. Analiza sytuacji mobilności i opracowanie scenariuszy wydarzeń Element 5. Określenie priorytetów i wymiernych celów Element 8. Monitoring i ocena jako element planu
Gromadzenie i analiza danych	Element 3. Analiza sytuacji mobilności i opracowanie scenariuszy wydarzeń Element 8. Monitoring i ocena jako element planu
Modelowanie i opracowanie scenariuszy	Działanie 3.2 Opracowanie scenariuszy
Public relations, informacja, Marketing	Działanie 2.3 Zaplanowanie udziału kluczowych interesariuszy i obywateli Element 4. Określenie wspólnej wizji i angażowanie mieszkańców Działanie 9.3 Kreowanie przynależności planu Działanie 10.2 Komunikacja i angażowanie mieszkańców (wdrażanie działań)
Księgowość	Działanie 2.4 Uzgodnienie planu działania i zasad zarządzania Działanie 7.2 Przygotowanie planu działania i finansowania

PRZYKŁADY

BRISTOL, ANGLIA: ZARZĄDZANIE KOMPETENCJAMI W RAMACH WSPÓLNEGO LOKALNEGO PLANU TRANSPORTU

Rady zaangażowane w rozwój Wspólnego Lokalnego Planu Transportu dla obszaru Wielkiego Bristolu oceniają, że zarządzanie kompetencjami realizowane poprzez szkolenia i interdyscyplinarne podejście do pracy, jest kluczowym czynnikiem dla zapewnienia wysokiej jakości planowania transportu.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

ÖREBRO, SZWECJA PROMOWANIE NOWEGO STYLU MYŚLENIA

Örebro aby ułatwić wdrażanie zrównoważonego transportu miejskiego oraz aby podnieść świadomość wśród współpracowników oraz polityków, powołało specjalny zespół w ramach swojej administracji. Jedną z form wprowadzania nowego, bardziej holistycznego sposobu myślenia były seminaria koncentrujące się na zmniejszeniu zapotrzebowania na korzystanie z samochodów poprzez planowanie przestrzenne.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

FRANCJA: ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ROZWÓJ PDU (PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS)

Zarząd Transportu Miejskiego (AOTU), odpowiedzialny zgodnie z prawem za rozwój i wdrożenie PDU, często zwraca się o pomoc do różnych interesariuszy, w tym agencji rozwoju miast, prywatnych firm konsultingowych i regionalnych ośrodków badań nad transportem (CETEs).

Więcej szczegółów w Załączniku C.

FRANCJA: KOSZTY OPRACOWANIA PDU

Koszty opracowania PDU znacznie się wahają i zależą od zakresu PDU, dostępności istniejących planów i studiów, charakteru planowanego PDU i wymagań w zakresie pomocy zewnętrznej. We Francji władze wydają na ogół między 200.000 a 400.000 euro na opracowanie PDU. Koszty te nie zawsze są jednak całkowite. Ukryte koszty lub koszty pokrywane z dotacji zewnętrznych nie zawierają się w tych szacunkach.

Źródło: Rupprecht Consult, na podstawie GART, 2010: *Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009*, Paryż, kwiecień 2010.

AKWIZGRAN, NIEMCY: FINANSOWANIE MENADŻERA DS. MOBILNOŚCI PRZEZ IZBĘ PRZEMYSŁOWO-HANDLOWĄ

W Niemczech, dzięki wyjątkowym staraniom w kwestii połączenia zasobów finansowych dla realizacji zarządzania mobilnością, menadżer do spraw mobilności zatrudniony w niepełnym wymiarze czasu jest finansowany przez departament środowiska Miasta Akwizgran (2/3 wynagrodzenia) i izbę przemysłowo-handlową (1/3 wynagrodzenia).

Więcej szczegółów w Załączniku C.



DZIAŁANIE 1.5: OKREŚLENIE RAM CZASOWYCH**PODSTAWY**

Zapewnienie właściwych ram czasowych stanowi klucz do sukcesu. Działania w ramach procesu rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej częściowo są od siebie zależne - zależności te muszą być z należytą uwagą przetłumaczone na logiczną sekwencję zadań koniecznych dla ukończenia procesu (np. zidentyfikowanie problemów przed rozpoczęciem dyskusji

o celach) oraz zharmonizowane z warunkami lokalnymi. Równie ważne jest rozważenie trwających działań planistycznych i kształtujących politykę miasta. Kadencje wyborcze, procesy legislacyjne i regulacyjne lub inne działania planistyczne mogą wpływać na proces planowania w ich instytucjonalnym kontekście (zmiana decydentów, zmiany legislacyjne).

CELE

- Wbudowanie koncepcji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w obecną praktykę planistyczną.
- Dążenie do harmonizacji czasu procesu planowania z różnymi procesami decyzyjnymi - technicznymi i politycznymi (np. dotyczące ogólnych strategii, planów sektorowych, wyborów). Zidentyfikuj okresy czasowe dla koordynacji z planowaniem zrównoważonej mobilności w mieście.
- Umożliwienie realistycznego planowania dla całego procesu tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- Ustanowienie ogólnego poglądu na harmonogram procesu tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (przygotowanie, napisanie, uprawomocnienie, wdrożenie, przegląd) oraz opisz zależności czasowe pomiędzy wszystkimi zadaniami.
- Minimalizacja ryzyk związanych z upływem czasu

ZADANIA

- Dąż do pełnego zintegrowania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej z rozwojem i wdrażaniem innych obecnych polityk i strategii (ogólnie i w każdym sektorze).
- Wybierz odpowiednie ramy czasowe dla budowania strategicznej i operacyjnej struktury procesu planistycznego: 1-3 lat (częściowo poprzedzające i częściowo pokrywające się z procesem planowania). Czas na to potrzebny będzie w dużym stopniu zależny od posiadanego doświadczenia z procesami planowania, struktur instytucjonalnych, kontekstu politycznego oraz lokalnej "kultury planowania".
- Określ ramy czasowe dla procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej: w idealnym przypadku 1,5 roku (w zależności od warunków i doświadczenia może to trwać dłużej).
- Weź pod uwagę "okna decyzyjne" (np. wybory). Na kilka miesięcy przed wyborami trudno będzie o szybkie postępy. Może to wpływać na ramy czasowe procesu planowania.
- Kontynuuj wdrażanie działań dających szybkie efekty w czasie ustalania ram strategicznych i operacyjnych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz podczas procesu planistycznego. Pozwoli to na uniknięcie wrażenia braku aktywności i będzie szczególnie ważne dla decydentów, którzy muszą wykazywać, że pracują w kierunku osiągnięcia bardziej zrównoważonego rozwoju mobilności w mieście. Działania takie mogą być działaniami krótkoterminowymi, stosunkowo szybko wdrażanymi, mają dobrą "widoczność", przyczyniają się do celów zrównoważonego rozwoju oraz nie zagrażają zintegrowanemu podejściu planistycznemu w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- Dobierz odpowiednie ramy czasowe na wdrażanie działań: 3-10 lat (np. w zależności od typu działania i synchronizacji z płynnością finansową).
- Weź pod uwagę czas potrzebny na ewaluację oraz aktualizację planu, po jego przyjęciu. Dokonuj przeglądu i oceny co najmniej co 5 lat.

ORIENTACYJNE RAMY CZASOWE SUMP

- Ramy strategiczne i operacyjne (1-3 lat)
- Proces planowania (1,5 roku)
(w idealnym przypadku, może trwać dłużej)
- Wdrażanie działań (3–10 lat podczas przygotowań i planowania jest możliwość włączenia działań o szybkich efektach)
- Przegląd co najmniej co 5 lat (optymalnie co 2 lata)

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Staraj się integrować z szerszymi strategiami długofalowymi. Niektóre miasta/ regiony mają lokalne długofalowe strategie rozwoju z perspektywą 20-30 lat, np. opracowane w ramach lokalnych procesów Agenda 21. Jeśli taka strategia jest dostępna, może stanowić orientację dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, poprzez definiowanie nadrzędnych celów.
- Przegląd i aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinny mieć miejsce optymalnie co 2 lata (w zależności od doświadczenia i możliwości).

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Od samego początku - harmonogram procesu określonego przed rozpoczęciem procesu planowania.
- Ciągłe dostrajanie czasu dla określonych działań (np. notatki prasowe, kalendarz spotkań).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Realistyczny podstawowy harmonogram dla procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej i przygotowania działań do wdrażania.
- ✓ Harmonogram zatwierdzony przez decydentów.

WIECEJ INFORMACJI

Projekt GUIDEMAPS (2002-2004), Część 2 podręcznika GUIDEMAPS “Biuletyny faktów” zawierają informacje dotyczące zarządzania czasem w otwartym procesie planistycznym (str.22-23).

www.osmose-os.org/documents/316/

[GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](#)

PRZYKŁADY

FRANCJA: PRZYKŁAD HARMONOGRAMU PRZYGOTOWANIA DOKUMENTU PDU

Opracowanie PDU to długotrwałe zadanie dotyczące refleksji, planowania i programowania. W poniższym schemacie różne etapy przedstawione są w połączeniu z hipotetycznym kalendarzem. Należy zauważyć, że władzy lokalnej opracowanie i oficjalne przyjęcie planu zajmuje średnio 36 miesięcy.



TABELA: HIPOTETYCZNY KALENDARZ PRZYGOTOWAŃ PDU WE FRANCJI

Kroki przygotowania i opracowywania	Linia czasu/ Miesiąc
Wstępne analizy	Miesiąc 1 do 2
Ustanowienie lokalnej grupy roboczej, definicja ograniczeń prawnych	Miesiąc 3 do 4
Definicja planu pracy oraz (w razie potrzeby) pomocy zewnętrznej	Miesiąc 5 do 7
Analiza i interpretacja	Miesiąc 8 do 10
Definicja działań	Miesiąc 11 do 13
Programowanie i ocena	Miesiąc 14 do 17
Oficjalne konsultacje i pozyskanie opinii publicznej	Miesiąc 18 do 20
Formalizacja wstępnego projektu PDU i sprawdzenie pod kątem prawnym	Miesiąc 21 do 23
Włączenie potencjalnych modyfikacji	Miesiąc 24
Ostateczne zatwierdzenie PDU	Miesiąc 24

Źródło: Rupprecht Consult based on GART, 2005b: *Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives*, Paris, 2005.

DZIAŁANIE 1.6: IDENTYFIKACJA KLUCZOWYCH STRON I INTERESARIUSZY

PODSTAWY

Zidentyfikowanie interesariuszy w sprawach mobilności miejskiej oraz zrozumienie ich potencjalnej roli i pozycji w całym procesie jest ważne dla osiągnięcia ogólnych celów planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Pomoże to w zidentyfikowaniu możliwych konfliktów i koalicji pomiędzy interesariuszami oraz ocenę, jak w efekcie może to wpłynąć na Twój proces planowania w kontekście obszaru geograficznego, integracji między politykami, dostępności zasobów i ogólnej słuszności. Jest to konieczne dla wypracowania odpowiednich sposobów postępowania z dominującymi lub słabymi interesariuszami, jak i z tymi zajmującymi pośrednie pozycje.

CELE

- Stworzenie podstawy dla trwałej współpracy wszystkich grup interesariuszy.
- Zidentyfikowanie możliwych synergii lub konfliktów między zainteresowanymi stronami.
- Zwiększenie potencjału kierowniczego dla przygotowania i realizacji Twojego planu.

ZADANIA

- Zidentyfikuj wszystkich stosownych interesariuszy, jak również ich cele, siłę, zdolności i zasoby planistyczne (np. posługując się narzędziem mapowania interesariuszy).
- Zidentyfikuj słabsze strony, które mogą wymagać wsparcia.
- Dąż do stworzenia koalicji planistycznej obejmującej wszystkie kluczowe strony – na tyle, na ile to możliwe, unikając istotnych konfliktów z jednym lub więcej silnymi partnerami. Nakreśl prostą strategię dotyczącą koordynacji interesariuszy dla realizacji tego zadania.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Od samego początku – identyfikacja i analiza interesariuszy.
- Ponowna ocena, jeśli nastąpią zmiany w grupie interesariuszy..

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zidentyfikowane grupy interesariuszy: Podmioty podstawowe, kluczowe strony, pośrednicy.
- ✓ Przeprowadzona analiza zależności między stronami.
- ✓ Opracowana podstawowa strategia koordynacji interesariuszy.

SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE ZADAŃ

KIM SĄ INTERESARIUSZE W PROCESIE PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ?

W celu uzyskania pełnego obrazu, należy wyróżnić trzy grupy interesariuszy w zależności od określonej pozycji w kontekście podejmowania decyzji jaką zajmują w procesie:

- Podstawowi interesariusze: Na kogo ostatecznie będą mieć wpływ (pozytywny lub negatywny) nowe działania transportowe (na przykład: na mieszkańców w ramach różnych grup społecznych lub zawodowych, na poszczególne dzielnice miasta, branże biznesowe, poszczególne podmioty)?
- Kluczowi interesariusze: Na kim spoczywa odpowiedzialność polityczna (burmistrzach, radnych, innych poziomach władzy)? Kto posiada zasoby finansowe (fundusze publiczne i prywatne)? Kto sprawuje władzę (w danej sferze lub na danym terytorium)? Kto posiada umiejętności i wiedzę (administracja publiczna, uczelnie, sektor prywatny) - w dziedzinie transportu i dziedzinach z nim związanych (zagospodarowanie terenu, ochrona środowiska, edukacja, zdrowie, turystyka, itp.)?
- Pośrednicy: Kto realizuje politykę transportową (operatorzy transportu zbiorowego i infrastruktury, administracja publiczna, policja, itp.)? Kto realizuje główne działania transportowe (dostawcy towarowi, porty, lotniska, itp.)? Kto reprezentuje istotne grupy interesu (stowarzyszenia, izby gospodarcze, spółdzielnie, sieci)? Kto prowadzi działania informacyjne i raportuje na temat transportu (władze, operatorzy, lokalne media)?

Ponadto, należy rozważyć rolę dotychczasowych liderów lokalnych - kluczowych indywidualności, które mogą odegrać znaczącą rolę w mobilizowaniu zasobów, tworzeniu sojuszy, itp. Ma to miejsce ze względu na ich osobiste umiejętności i uznanie, jakim cieszą się wśród podmiotów lokalnych. W praktyce, takie osoby mogą mieć niezwykle wpływ na proces, zarówno pozytywny jak i negatywny, więc ich rola wymaga wcześniejszej strategicznej oceny.

Oczywiście identyfikacja interesariuszy nie jest działaniem, które można zrobić raz na zawsze, na początku procesu planowania. Potrzebne jest raczej kilkukrotne jej powtarzanie, gdy scenariusze i opcje polityczne stają się bardziej konkretne, a skutki dla zainteresowanych stron można ocenić dokładniej. Dla niektórych kluczowych podmiotów, ponowna ocena może okazać się konieczna z uwagi na zmieniające się okoliczności (np. prywatyzacja kolei państwowych).

Źródło: Podręcznik PILOT 2007 – wersja pełna,, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

TYPOWE GRUPY INTERESARIUSZY ZAANGAŻOWANYCH W PROJEKTY TRANSPORTOWE (W OPARCIU O GUIDEMAPS)

Władze / Zarządy	Firmy / Operatorzy	Społeczności lokalne /	Inne
Władze lokalne	Operatorzy transportu	Krajowe organizacje pozarządowe	Instytucje badawcze
Miasta sąsiadujące	Konsultanci transportowi	Związki motorowe	Uniwersytety
Lokalny zarząd transportu	Firmy car-sharing	Związki zawodowe	Instytucje szkoleniowe
Policja drogowa	Operatorzy wypożyczalni rowerów	Media	Ekspertki z innych miast
Inne lokalne jednostki transportowe	Inni dostawcy mobilności	Fora władz lokalnych	Fundacje
Inne lokalne jednostki zarządzające	Krajowe stowarzyszenia firm	Organizacje lokalnej społeczności	
Politycy	Główni pracodawcy	Lokalne grupy interesu	
Inni decydenci	Prywatni fundatorzy	Grupy ruchu pieszego/rowerowego	
Organizacje partnerskie	Firmy krajowe/międzynarodowe	Grupy użytkowników transportu publicznego	
Kierownicy projektów	Firmy lokalne/regionalne	Użytkownicy transportu	
Profesjonalne kadry	Lokalne stowarzyszenia biznesowe	Mieszkańcy	
Usługi związane z nagłymi	Małe firmy	Turyści	
Władze związane z bezpieczeństwem i ochroną	Detaliści	Mieszkańcy miast sąsiadujących	
Unia Europejska	Usługi użyteczności publicznej (np. elektryka, telefonia)	Osoby niepełnosprawne	
Minister transportu	Inżynierowie/kontraktorzy	Właściciele ziemscy	
Inne ministerstwa		Kadra związana z transportem	
Zarząd regionalny		Rodzice/dzieci	
		Osoby starsze	

Źródło: w oparciu o Podręcznik GUIDEMAPS 2004,
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

NARZĘDZIA

ANALIZA MAPY INTERESARIUSZY

Po zidentyfikowaniu interesariuszy należy poddać analizie ich wzajemne relacje.

Analiza ta powinna opierać się na liście kryteriów lub parametrów, które są właściwe dla danego przypadku, np. zainteresowanie procesem, władza, wzajemny wpływ, koalicje itp. W ten sposób można się dowiedzieć jakie są cele poszczególnych interesariuszy, jakie są ich ukryte plany i czy uważają się za „zwycięzców” czy za „przegranych”, przy założeniu realizacji danego projektu.

Celem systematycznej analizy relacji pomiędzy interesariuszami jest uzyskanie jasnego obrazu konfliktów interesów lub potencjalnych koalicji oraz określenie grona interesariuszy, którzy mogą wykazywać różny poziom udziału, możliwości i zainteresowania w danej kwestii. Można to na przykład wykonać poprzez „Macierz Wpływ-Zainteresowanie”, która grupuje interesariuszy na podstawie poziomu wpływu / znaczenia:

Macierz Wpływ-Zainteresowanie

	Niewielki poziom wpływu	Wysoki poziom wpływu
Niewielkie zainteresowanie	Grupa Interesariuszy o najniższym priorytecie	przydatne do formułowania opinii i decyzji, pośrednictwa
Duże zainteresowanie	ważna grupa interesariuszy, być może należy zwiększyć jej uprawnienia	najbardziej krytyczna grupa interesariuszy

Źródło: UN-Habitat: *Narzędzia Wspierające Partycypacyjne Podejmowanie Decyzji Miejskich, Nairobi, 2001, s. 24*, dostępne na: www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122

PRZEWODNIK NA TEMAT WSPÓŁPRACY PARTNERSKIEJ

DISTILLATE – Przewodnik na temat Współpracy Partnerskiej (Forrester 2008) pomaga praktykom z zakresu transportu w identyfikacji kluczowych podmiotów i interesariuszy, których mogą potrzebować dla celów konsultacji lub współpracy. Dokument zawiera użyteczną listę 19 czynników sukcesu w pracy z innymi grupami. Podręcznik wskazuje na fakt, że partnerstwo działa najlepiej, tam gdzie jest wsparcie polityczne i poparcie legislacyjne oraz gdzie agencje i interesariusze mogą znajdować wspólne cele i gdzie istnieje historia współpracy, na której można się oprzeć. Przewodnik zawiera również kilka „drzew decyzyjnych”, w celu umożliwienia praktykom zastanowienia się nad tym, jak chcą pracować z innymi.

Źródło: John Forrester, Przewodnik DISTILLATE dotyczący Międzysektorowego i Wewnątrzorganizacyjnego Partnerstwa na rzecz Podejmowania Decyzji dot. Zrównoważonego Transportu, 2008, dostępny na: [www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20\(14-04-08\).pdf](http://www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20(14-04-08).pdf)

KROK 2: ZDEFINIOWANIE PROCESU ROZWOJU I ZAKRESU PLANU

Proces rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi być dostosowany do sytuacji lokalnej. Obejmuje to, jako kluczowy krok, określenie zakresu geograficznego planu, który najlepiej powinien obejmować funkcjonalną aglomerację miejską. Współpraca z zainteresowanymi stronami i integracja polityki to inne pola, które muszą być uwzględnione w tej fazie, co powinno być zawarte w uzgodnieniach na temat planu pracy i kwestii dotyczących zarządzania.

DZIAŁANIE 2.1: SPOJRZENIE POZA WŁASNE GRANICE KOMPETENCJI I OBOWIĄZKÓW

PODSTAWY

Plan musi odnosić się do określonego terytorium, na potrzeby którego jest opracowywany. Najbardziej odpowiedni zasięg przestrzenny musi zostać uwzględniony przez zainteresowane podmioty. Z jednej strony należy wziąć pod uwagę obszar znajdujący się w kompetencjach odpowiednich władz lokalnych lub regionalnych.

Z drugiej strony należy mieć na uwadze rzeczywiste zachowania mobilnościowe, optymalnie obejmujące obszar funkcjonalny aglomeracji (np. podróże do miejsc pracy) i brać pod uwagę znaczenie powiązania lokalnej sieci transportowej z korytarzami transportu dalekobieżnego. Zapewnienie płynnej integracji z połączeniami dalekiego dystansu (np. sieciami transeuropejskimi - TENs) z ostatnim odcinkiem sieci miejskiej jest również kluczowe dla zapewnienia konkurencyjności aglomeracji miejskiej. Porozumienie na poziomie politycznym co do odpowiedniego zakresu planowania oraz podziału odpowiedzialności jest podstawowym wymogiem w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

CELE

- Zdefiniowanie zasięgu planowania, optymalnie integrującego funkcjonalne przestrzenne zależności i potoki ruchu (np. obszar dojazdów do pracy).
- Zidentyfikowanie odpowiedniego organu/organów do podjęcia wiodącej roli w procesie planowania.
- Uzyskanie decyzji na szczeblu politycznym co do zatwierdzania zasięgu terytorialnego i organizacji wiodącej.
- Zapewnienie, że połączenie z dalekobieżnymi korytarzami transportowymi jest w programie działań przewidzianych planem.

ZADANIA

- Przeanalizuj zachowania transportowe i zasięg organizacyjny. Włącz powiązania z dalekobieżnymi korytarzami transportowymi.
- Zaangażuj kluczowe strony i władze w ramach przewidywanego zasięgu planowania i dąż do formalnych porozumień nt. zasięgu geograficznego działań planistycznych.

- Podejmij otwarte i przejrzyste podejście od samego początku, z zapewnieniem udziału wszystkich zainteresowanych organów.
- Zapewnij regularną komunikację i wymianę pomiędzy właściwymi organami.
- Omów ogólną odpowiedzialność za plan.
- Jeśli nie jest w pełni możliwe zdefiniowanie zakresu planowania na funkcjonalną aglomerację miejską, przynajmniej próbuj dążyć do dobrej współpracy ze wszystkimi podmiotami w kontekście wyzwań, które mogą być rozpatrywane tylko na poziomie aglomeracji miejskiej. Może opierać się to na istniejącej współpracy i włączeniu nowych praktyk (np. procedury formalne, takie jak wspólne plany zagospodarowania przestrzennego lub nieformalne procedury, takie jak grupy robocze).

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Stwórz silny zespół zrzeszający różne organy, złożony ze stałych pracowników, regularnie raportujący dla wszystkich kluczowych decydentów i polityków.
- Zapewnij objęcie wszystkich obszarów związanych z głównymi skutkami społeczno-ekonomicznymi i środowiskowymi pochodzącymi od transportu.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Od samego początku – porozumienie jest wymagane przed rozpoczęciem oficjalnego procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zidentyfikowany najbardziej odpowiedni obszar dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- ✓ Osiągnięte porozumienie w sprawie zasięgu geograficznego. Osiągnięte porozumienie w sprawie podstawowych zadań i obowiązków władz i polityków.
- ✓ Utworzony zespół planistyczny.
- ✓ Podpisane polityczne porozumienia i przyjęte przez wszystkie rady gminy

PRZYKŁADY

ANGLIA: WSPÓLNE LOKALNE PLANY TRANSPORTOWE

W Anglii, Lokalny Plan Transportowy (LTP) jest ustawowym wymogiem wprowadzonym przez Ustawę o Transporcie. Odpowiedzialność za opracowanie i dostarczenie LTP spada na Władze Transportu Strategicznego, którymi mogą być Rada Hrabstwa, samorząd terytorialny, Rada Gminy Londyn lub Zarząd Zintegrowanego Transportu.

Lokalne Plany Transportowe dla West Midlands oraz West Yorkshire opracowane w latach 2011-2016, są żywymi przykładami współpracy instytucjonalnej w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Partnership are vivid examples of institutional cooperation in sustainable urban mobility planning.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

FRANCJA: PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDUS)

Opracowywanie planów PDU jest dobrze osadzone we francuskiej kulturze urbanistycznej. Podmiotem odpowiedzialnym za opracowanie tych planów mobilności jest zarząd transportu miejskiego (Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)). Często są to władze metropolii, zarząd transportu publicznego lub w niektórych przypadkach poszczególne gminy. Zakres geograficzny jest ograniczony obszarem objętym usługami transportu publicznego. W przypadku około 80% Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, plan jest opracowywany i realizowany przez władze metropolii.

Źródło: Rupperecht Consult, na bazie „Plan de Déplacements Urbains”: Panorama 2009, GART, Paryż, kwiecień 2010 (s. 10).

BRUKSELA, BELGIA: EKSPERT POMAGA PRZEDSIĘBIORSTWOM MYŚLEĆ NIESZABLONOWO

Port w Brukseli zatrudnił eksperta wewnętrznego ds. transportu, w celu wspierania, w zakresie porad i użytecznych informacji, firmy korzystające ze szlaków wodnych lub chcące skorzystać z tych szlaków. Pomoc ma na celu reorganizację strumieni transportu i osiągnięcie zmiany w podziale zadań przewozowych na rzecz bardziej przyjaznych dla środowiska środków transportu.

Źródło:

www.portdebruxelles.be/fr/61/Expert-en-transport

DZIAŁANIE 2.2: DĄŻENIE DO KOORDYNACJI PRZYJĘTEJ STRATEGII ORAZ PODEJŚCIA ZINTEGROWANEGO

PODSTAWY

Głównym mankamentem obecnych procesów planowania transportu miejskiego jest brak koordynacji pomiędzy politykami sektorowymi i organizacjami, wykraczający poza integrację pomiędzy środkami transportu (np. koordynacja z planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, integracją społeczną, równością płci, rozwojem gospodarczym, bezpieczeństwem, ochroną zdrowia, edukacją, technologiami informacyjnymi). Próba wypełnienia tej luki stanowi duże wyzwanie dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, ale też jest głównym źródłem dla wdrażania innowacji i doskonalenia.

CELE

- Potwierdzenie interakcji pomiędzy zmianami w strukturach miejskich (gęstość, funkcje, wzorce społeczno-gospodarcze, ekosystemy) a mobilnością.
- Zapewnienie, że rozważa się powiązania pomiędzy różnymi rodzajami transportu, a nie traktuje ich w izolacji od pozostałych.
- Ustanowienie planowania mobilności i transportu jako wspólnej dziedziny polityki, realnie służących różnym potrzebom społeczeństwa -gospodarczym, społecznym, środowiskowym - a nie jako cel sam w sobie.
- Zdefiniowanie, jak zrównoważone planowanie mobilności miejskiej i inne polityki na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim mogą być zintegrowane.

ZADANIA

- Dokonaj przeglądu planów, które mogą mieć wpływ na mobilność w miastach, np. plany krajowe i regionalne (> powiązanie z Działaniem 1.2 "Ocena wpływu poziomie regionalnym/krajowym"), w tym planów z innych dziedzin polityki na szczeblu lokalnym, planów firm transportowych oraz planów sąsiednich gmin.
- Określ wymogi koordynacji i potencjał we wszystkich istotnych dziedzinach i poziomach polityki. Przykładem jest związek między planowaniem przestrzennym i transportem. Oddziaływania transportu należy uwzględnić w

procesie planowania zagospodarowania przestrzennego, w celu zmaksymalizowania wykorzystania zrównoważonego podróżowania do nowych obszarów urbanistycznych.

- Sprawdź, czy cele planów wspierają lub są sprzeczne z celami zrównoważonej mobilności w miastach. Może na przykład wystąpić konflikt, jeśli plan poprawy zdrowia podkreśla aktywność fizyczną tylko poprzez zorganizowane formy sportu, w przeciwieństwie do zwiększonego ruchu pieszego i rowerowego w codziennych podróżach.
- Podejmij otwarte i przejrzyste podejście co do współpracy stron od samego początku, zapewniając zaangażowanie stron z różnych dziedzin polityki (np. z różnych wydziałów administracyjnych).
- Opracuj wspólne działania we współpracy z podmiotami z innych obszarów polityki, w szczególności w obszarach najściślej związanych z mobilnością (zagospodarowanie przestrzenne, energetyka, środowisko, rozwój gospodarczy, integracja społeczna, zdrowie i bezpieczeństwo). Dąż do zmiany polityk i praktyk sektorowych i/ lub tworzenia nowych dziedzin działalności.
- Zapewnij regularną komunikację i wymianę pomiędzy właściwymi organami (i wewnątrz organów, np. poprzez regularne spotkania planistów transportu i zagospodarowania przestrzennego).
- Zapewnij, że powiązania między różnymi rodzajami transportu są brane pod uwagę i że intermodalność staje się tematem w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Obejmuje to powiązania z długodystansowymi korytarzami transportowymi, takimi jak sieć transportu transeuropejskiego (szczegóły dostępne na stronie: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm).

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Od samego początku, jako działanie ciągłe

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zidentyfikowane powiązania pomiędzy stosownymi obszarami polityki (synergie i konflikty).
- ✓ Wstępnie ocenione opcje dla integracji polityk.
- ✓ Ustanowiony dialog pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami co do możliwości integracji.
- ✓ Podjęte decyzje dotyczące priorytetów opcji integracji.

- ✓ Określona ocena i priorytetyzacja zgodnie z zaawansowanymi wynikami budowania scenariuszy (>Działanie 3.2).

PRZYKŁADY

WEST MIDLANDS, ANGLIA: DZIAŁALNOŚĆ GRUPY ROBOCZEJ

Centro, Zarząd Zintegrowanego Transportu West Midlands, doprowadził do opracowania Lokalnego Planu Transportowego dla hrabstwa West Midlands (LTP) na lata 2011-2026. Powołany został Komitet LTP zbierający się raz w miesiącu w celu nadzorowania opracowania planu oraz zapewnienia jego zgodności z innymi lokalnymi, regionalnymi i krajowymi programami politycznymi i w celu odpowiadania na potrzeby mieszkańców. Komitet składał się z lokalnych polityków i urzędników pracujących w okręgach, pochodzących ze wszystkich urzędów w West Midlands. Władze okręgów są odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, autostrady, zdrowie publiczne i zapewniają tym samym silne powiązania z innymi sektorami poza transportem.

Źródło: Steven Keeley, Centro – Zarząd Zintegrowanego Transportu West Midlands

REGION KOUVOLA, FINLANDIA: MIĘDZYSEKTOROWA GRUPA ROBOCZA

W regionie Kouvola założona została międzysektorowa grupa robocza, która opiera swoją pracę na porozumieniu pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu realizacji polityki transportowej w zgodzie z planem regionalnego systemu transportu. Początkowo grupa składała się z przedstawicieli Rady Regionalnej, Fińskiego Zarządu Dróg, Zarządu Kolei Fińskich, Urzędu Państwowego i wszystkich siedmiu gmin regionu. Grupa została później poszerzona o regionalnych usługodawców w zakresie zdrowia publicznego i regionalne centrum środowiska publicznego, a także obywateli i innych interesariuszy.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

BUDAPESZT, WĘGRY: DOPASOWANIE PLANU MOBILNOŚCI DO OGÓLNYCH RAM POLITYKI MIEJSKIEJ

Miasto Budapeszt opracowuje nowy plan mobilności miejskiej w oparciu o zasady planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Nowy plan jest w pełni zintegrowany w szerszym wymiarze polityki i uwzględnia niedawne zmiany w zarządzaniu transportem, jak również nowe priorytety rozwoju w czasach kryzysu gospodarczego.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

ÎLE-DE-FRANCE: MIEJSKA LOGISTYKA - SZCZEGÓLNA POTRZEBA ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA

Podczas opracowywania PDU Île-de-France, w regionie został ustanowiony „podmiot centralny” skupiający wszystkie zainteresowane strony: kierowców samochodów ciężarowych, firmy transportowe, izby przemysłowo-handlowe, służb państwowe, Miasto Paryż, regionalne biuro planowania oraz krajową agencję ochrony środowiska ADEME. Zadaniem „podmiotu centralnego” jest wspieranie i finansowanie miejskich, innowacyjnych projektów logistycznych, w celu łączenia środków transportu oraz wspierania multimodalnych centrów dystrybucyjnych.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

DZIAŁANIE 2.3: ZAPLANOWANIE UDZIAŁU INTERESARIUSZY I OBYWATELI

PODSTAWY

Współpraca z zainteresowanymi stronami jest generalnie uznawana jako przyjęta praktyka, ale często zdarza się, że tylko niektórzy interesariusze rzeczywiście mają coś do powiedzenia. Ważne jest angażowanie wszystkich różnych rodzajów podmiotów w całym procesie planowania i odpowiedź na ich specyficzne wymagania. Pomaga to usankcjonować plan i poprawić jego jakość. Zaangażowanie zainteresowanych stron wspiera rozwój bardziej skutecznego i efektywnego (kosztowo) planu. Dedykowana strategia jest potrzebna do zaangażowania zainteresowanych stron, opierając się na różnych formatach i technikach w kontaktach z władzami, firmami prywatnymi, organizacjami społeczeństwa obywatelskiego, lub wszystkimi nimi razem. Mieszkańcy są specjalną podgrupą interesariuszy. Angażowanie ich w planowanie jest podstawowym obowiązkiem władz lokalnych, w celu zapewnienia legalności i jakości procesu podejmowania decyzji. Zaangażowanie obywateli w planowanie jest również wymogiem określonym w dyrektywach UE i konwencjach międzynarodowych⁴.

CELE

- Zapewnienie dobrze zorganizowanego zaangażowania zainteresowanych stron na kluczowych etapach procesu planowania.
- Tworzenie przejrzystej kultury planowania, która jest co najmniej oparta na regularnej komunikacji i konsultacji.
- Zachęcanie do udziału i umożliwianie mieszkańcom zdobycie informacji i przyłączenie się do debaty.
- Opracowanie zrównoważonych i posiadających poparcie rozwiązań, które poprawią jakość życia każdego z mieszkańców oraz stworzenie szerokiej publicznej przynależności do procesu planowania.

- Wzmocnione żywotności społeczeństwa obywatelskiego i lokalnej kultury politycznej.
- Poprawa ogólnej jakości, skuteczności, efektywności (kosztowej), przejrzystości, akceptowalności oraz słuszności planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

ZADANIA

- Określ odpowiednie etapy i narzędzia do angażowania zainteresowanych stron i obywateli.
- Miej na uwadze, że zaangażowanie interesariuszy i obywateli jest "obowiązkowym" elementem dobrego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, ale uważaj na grupy lobbystów, które mogą blokować proces.
- Opracuj plan komunikacji, który zawiera strategię angażowania i harmonogram, jak również ogólną strategię działań PR (w tym udziału mediów). Uwzględnij w strategii co najmniej aktywne informowanie opinii publicznej (czyli Ty wychodzisz do ludzi, a nie odwrotnie) i angażowania kluczowych grup interesariuszy w całym procesie, ale dąż, jeśli to możliwe, do bardziej interaktywnego zaangażowania (patrz rozdział poniżej "Działania wykraczające poza podstawowe wymagania").
- Nie tylko miej na uwadze, ale angażuj w proces planowania osoby ze specjalnymi potrzebami jako beneficjentów.
- Ustal działania w zakresie angażowania w ramach standardowych praktyk planowania.

⁴ Dyrektywa 2003/35/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. przewiduje udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów dotyczących środowiska oraz wprowadza zmiany w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości. Dyrektywy Rady 85/337/EC i 96/61/EC - Oświadczenie Komisji.

PYTANIA, NA KTÓRE TRZEBA ODPOWIEDZIEĆ W STRATEGII ANGAŻOWANIA

Istnieją cztery główne pytania dotyczące procesu, które muszą być uwzględnione przy przygotowaniu strategii angażowania.

Dlaczego? Dlaczego proces angażowania jest podejmowany? Jaki to będzie mieć wpływ na strategię/schemat?

Kto? Kto powinien być zaangażowany w proces podejmowania decyzji? Jak tacy ludzie mogą zostać zidentyfikowani?

Jak? Jak będzie podejmowane angażowanie? Jakie narzędzia i techniki należy zastosować?

Kiedy? Kiedy powinny mieć miejsce różne działania? Kiedy angażowanie nie jest właściwe?

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Zaplanuj bardziej aktywne angażowanie zainteresowanych stron i mieszkańców, z wykorzystaniem szerszej gamy narzędzi w całym procesie (np. wizyty studyjne, imprezy dla interesariuszy, forum internetowe, panele obywatelskie).
- Rozważ współpracę z kluczowymi interesariuszami w ramach stałej "grupy sterującej", dając im wiedzę na temat procesu planowania od samego początku; da im to solidną wiedzę, na której opierać będą swoje doradztwo i pomagać osiągnąć jak najlepsze decyzje.
- Stwórz (techniczne) "gremium doradcze" dotyczące ważnych interesariuszy (operatorów transportowych, przedstawicieli grup interesów, prywatnych deweloperów i specjalistów zewnętrznych /administracji). Regularnie przeprowadzaj formalne i/lub nieformalne spotkania i odprawy w celu poinformowania interesariuszy lub poproszenia o opinie, aby ustanowić ramy dla kluczowych decyzji.
- Rozszerz zakres zaangażowania interesariuszy na więcej grup, w tym grupy interesu i lobbystów

(ale upewnij się, że krytyczne dyskusje są dobrze moderowane).

- Zapewnij maksymalną przejrzystość i dopuść do bardziej demokratycznego, opartego na uczestnictwie podejmowania decyzji w całym procesie planowania (konwencja Aarhus).
- Dla zaawansowanych miast: zaangażuj interesariuszy aktywnie w sterowanie i zarządzanie planem zrównoważonej mobilności miejskiej. aktywnie zaangażuj mieszkańców w podejmowanie decyzji.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Zakończ planowanie głównych działań w zakresie angażowania przed rozpoczęciem procesu planowania.
- Zaangażuj interesariuszy i mieszkańców w cały proces planowania, ale przede wszystkim w identyfikację problemów (> Działanie 3.1), opracowanie scenariuszy (> Działanie 3.2), opracowanie wizji (> Działanie 4.1), cele (> Działanie 5.1, > Działanie 5.2), wdrożenia (Działania 6.1, 6.2, 6.4), budowę planu monitorowania (> Działanie 8.1), tworzenie przynależności (> Działanie 9.3), zarządzanie i komunikację w realizacji planu (> Działania 10.2 i 10.3) oraz przegląd osiągnięć, jak również identyfikację nowych wyzwań (> Działania 11.2 i 11.3).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Ukończone planowanie różnych strategii angażowania.
- ✓ Opracowany i zatwierdzony plan komunikacji.

WIĘCEJ INFORMACJI

PROJEKT GUIDEMAPS (2002 - 2004)

Tom 1 podręcznika GUIDEMAPS zawiera wprowadzenie do głównych kwestii angażowania (str. 26 i nast.). Tom 2 zawiera szczegółowe materiały informacyjne na temat kluczowych aspektów (str. 28, 32, 58) oraz dotyczące 32 różnych narzędzi angażowania, wyjaśniając ich odpowiednie cele, możliwości użycia i inne zagadnienia praktyczne (s.80 i nast.).

Link: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

INSTRUKCJA DOTYCZĄCA METOD PARTYCYPACYJNYCH – PODRĘCZNIK PRAKTYKA (2006)

Opublikowany przez Fundację Króla Baudouina i Flamandzki Instytut Oceny Technologii i Nauki (viWTA) zestaw narzędzi praktycznych dla uruchamiania i zarządzania projektami partycypacji, w tym zarówno uczestnictwa mieszkańców i angażowania interesariuszy.

Link: www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=178268&LangType=1033



PRZYKŁADY

GANDAWA, BELGIA: PLAN KOMUNIKACJI

Miasto Gandawa opracowało „plan komunikacji”, który został napisany przez kierownika działu Public Relations i jest zatwierdzany przez kolegium burmistrzów i radnych (College van burgemeester en schepenen) na początku każdego roku, dzięki czemu wiadomo, jaka będzie strategia komunikacji w nadchodzącym roku.

Źródło: Podręcznik PILOT 2007 – pełna wersja, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ABERDEEN, WIELKA BRYTANIA:

ZDOBYWCA NAGRODY W ZAKRESIE PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZA ZAANGAŻOWANIE MIESZKAŃCÓW I INTERESARIUSZY

Aberdeen zostało pierwszym laureatem Nagrody Komisji Europejskiej w zakresie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W roku 2012

tematyka nagrody była skupiona na zaangażowaniu mieszkańców i interesariuszy. Aberdeen zastosowało wszystkie możliwe narzędzia w celu dotarcia do mieszkańców i interesariuszy. Za pomocą ankiet internetowych i papierowych, publikacji, stron internetowych i mediów społecznościowych, miasto zaoferowało wyjątkowy pakiet kanałów współpracy.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

ODENSE, DANIA: KOMUNIKACJA Z MIESZKAŃCAMI I INTERSARIUSZAMI

Rada Miasta zdecydowała jak najskuteczniej wypromować Plan Ruchu i Mobilności Miasta Odense za pomocą prasy lokalnej oraz imprez publicznych. Powstała dedykowana strona internetowa, gdzie publikowano wszystkie sprawozdania ze spotkań, podjęte decyzje polityczne i najważniejsze wiadomości. Trzykrotnie w trakcie opracowywania planu, Rada wywiesiła w mieście plakaty informujące o tym fakcie obywateli. Odense opracowało również podręcznik na temat planowania ruchu skierowany do lokalnych interesariuszy, takich jak firmy i organizacje miejskie oraz inne duże grupy mieszkańców (stowarzyszenia rowerowe, sprzedawcy detaliczni, kluby sportowe i stowarzyszenia reprezentujące osoby starsze i osoby o ograniczonej mobilności).

Więcej szczegółów w Załączniku C.

EINDHOVEN, HOLANDIA: PLANOWANIE W ZAKRESIE ZAANGAŻOWANIA MIESZKAŃCÓW I INTERESARIUSZY

"Maak't mee!" co po polsku znaczy „współpracuj!” to Program Wykonawczy na temat Angażowania Mieszkańców utworzony przez miasto Eindhoven dla poprawy interaktywnego rządzenia i wzmocnienia aktywnych postaw obywatelskich. Program składa się z mieszanki metod na rzecz poprawy współpracy z mieszkańcami i zachęcania i mobilizowania ich do aktywnego zaangażowania się w sprawy miasta, gminy czy dzielnicy.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

ERFURT, NIEMCY: ZAANGAŻOWANIE MIESZKAŃCÓW W OPRACOWANIE LOKALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Pierwszy lokalny plan transportowy miasta Erfurt (Verkehrsentwicklungsplan – VEP) został przyjęty w roku 1994, zaledwie cztery lata po zjednoczeniu Niemiec. Wysiłki administracji miasta, by zaangażować mieszkańców w opracowanie planu (co było nowym podejściem dla mieszkańców byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej) początkowo poskutkowało niewielkim zainteresowaniem wśród obywateli. Jednakże Erfurt kontynuował wysiłki w kierunku zaangażowania obywateli i zainteresowanych stron, które zakończyły się sukcesem. Przykład pokazuje, że tego typu proces wymaga czasu i pewnego poziomu trwałości w dążeniu do zaangażowania mieszkańców i innych interesariuszy.

Więcej szczegółów w Załączniku C.



BUDAPESZT, WĘGRY: KONSULTACJE SPOŁECZNE W POGRAMIE „SERCE BUDAPESZTU”

„Serce Budapesztu” to kompleksowy miejski program odnowy, które ma na celu rewitalizację obciążonego ruchem i podupadającego zabytkowego centrum miasta. Początkowa faza projektu obejmowała budowę 1,7 kilometrowego odcinka drogi o ruchu uspokojonym. Doniesienia medialne w tej sprawie były intensywne a interesariusze byli informowani i podawani procesowi konsultacji na wiele sposobów. Za przykład można podać wkład do opracowania projektu jaki uzyskano dzięki pomocy „Stowarzyszenia Serce Budapesztu”, organizacji pozarządowej reprezentującej interesy mieszkańców.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

NARZĘDZIA

WYBRANE NARZĘDZIA ANGAŻOWANIA

Dostarczanie i zbieranie informacji	
Drukowane materiały dotyczące informacji publicznej	• List, pismo • Plakaty, notatki i oznakowanie • Ulotki i broszury • Biuletyny informacyjne • Newsletter • Raporty techniczne
Telefon i transmitowanie	• Techniki telefoniczne • Lokalne programy radiowe i telewizyjne
Internet	• Techniki internetowe • Fora internetowe
Ankietowanie osób	• Kwestionariusze • Wywiady z kluczowymi osobami
Angażowanie interaktywne	
Wydarzenia informacyjne	• Wystawa • Centrum Informacyjne • Sesja informacyjna • Spotkania publiczne • Spotkania tematyczne
Angażowanie wybranych grup interesariuszy	• Wizyty w danej społeczności i studyjne • Grupy fokusowe • Warsztaty • Jury mieszkańców • Spotkania przy pracy technicznej
Angażowanie dużych grup	• Konferencja interesariuszy • Wydarzenia na temat wizji transportu • Imprezy weekendowe • Metody planowania “naprawdę” • Imprezy w terenie otwartym
Angażowanie grup ‘do których trudno dotrzeć’	
Specjalne formaty angażowania	• Mniejszości etniczne • Osoby niepełnosprawne • Osoby młode i seniorzy • Osoby z małymi umiejętnościami czytania i pisanie • Osoby apatyczne

Źródło: Podręcznik GUIDEMAPS 2004, Część 1, str. 64 [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

DZIAŁANIE 2.4: UZGODNIENIE PLANU DZIAŁANIA I ZASAD ZARZĄDZANIA

PODSTAWY

Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest złożonym procesem. W związku z tym, że Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej korzysta z istniejącej praktyki planistycznej, praktyki te powinny zostać skorygowane i zoptymalizowane. Może być również konieczne podjęcie nowych zadań oraz praca ponad dotychczasowymi granicami. Te ustalenia co do zarządzania powinny być politycznie zaaprobowane, aby stworzyć „bezpieczeństwo działania”. Wszystkie podmioty mające jakąś rolę w tworzeniu i wdrażaniu planu muszą wykazać się jasnym rozumieniem co do wzajemnego podziału zadań. Dokument określający plan pracy powinien wskazywać na wszystkie konieczne kamienie milowe (etapy) opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

CELE

- Wyjaśnienie i sformalizowanie roli stron i ich wkładu w zasoby.
- Stworzenie „bezpieczeństwa” dla procesu planowania.
- Zapewnienie przejrzystości procesu planowania.
- Zapewnienie właściwej koordynacji pomiędzy wszystkimi działaniami planistycznymi.
- Wsparcie dla efektywnego procesu planowania, przy optymalizacji wykorzystania dostępnych zasobów.
- Odpowiedź na różne rodzaje ryzyk planistycznych.

ZADANIA

- Zapewnij istnienie wyraźnego mandatu politycznego i wsparcie dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- Wyznacz odpowiedzialnego koordynatora z zasobami dla organizacji pracy.
- Sporządź ogólny plan pracy dla procesu planowania, wskazując wszystkie niezbędne etapy i zapewniając poparcie polityczne.

Zachowaj pewną elastyczność w odniesieniu do zmiany planu pracy w miarę postępu prac.

- Opracuj strategię w celu pokonania barier i pełnego wykorzystania czynników wspierających (> związane z Działaniem 1.3 Przeprowadzenie samooceny).
- Doprowadź do porozumienia co do procedur zarządzania i zadań pomiędzy wszystkimi interesariuszami odpowiedzialnymi za zadania planistyczne (również w ramach własnej organizacji).
- Oceń ryzyka i zaplanuj odpowiednie działania naprawcze.
- Monitoruj postęp, egzekwuj realizację planu pracy i/lub dostosuj się do zmian.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Od samego początku – przyjęcie planu pracy dla procesu planistycznego jako kluczowy kamień milowy

LISTA KONTROLNA

- ✓ Uzyskany mandat polityczny i wsparcie dla planu.
- ✓ Wyznaczony koordynator procesu planowania.
- ✓ Opracowana strategia zarządzania ryzykiem oraz zarządzania jakością.
- ✓ Opracowany i politycznie zatwierdzony plan pracy dla procesu planowania.

WIĘCEJ INFORMACJI

Projekt GUIDeMAPS (2002 - 2004)

Tom 1 podręcznika "Koncepcje i Narzędzia" stanowi ramy dla dobrego zarządzania projektem i podejmowania decyzji (s.30-33). Tom 2 "Biuletyny" pokazuje bardziej szczegółowo zarządzanie zasobami (FS 11, str. 26-27) oraz w jaki sposób pokonać bariery procesu zarządzania (FS 31, str. 66). [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDeMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDeMAPSHandbook_web[1].pdf)

[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDeMAPSHandbook_web\[1\].Pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDeMAPSHandbook_web[1].Pdf)

KROK 3: ANALIZA SYTUACJI I OPRACOWANIE SCENARIUSZY

Ostatnim krokiem dobrego przygotowania do opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest analiza sytuacji transportowej oraz opracowanie scenariuszy możliwych sytuacji transportowych w przyszłości. Stanowi to podstawę do ustalania celów w racjonalny i przejrzysty sposób. Jako pierwsze działanie konieczna jest gruntowna analiza problemów i możliwości w dziedzinie transportu miejskiego i mobilności. Jest to ważny kamień milowy, ponieważ przyczynia się do rozwoju różnych scenariuszy. Scenariusze te pomagają zrozumieć jak mobilność w miastach może wyglądać w przyszłości.

DZIAŁANIE 3.1: PRZYGOTOWANIE ANALIZY PROBLEMÓW I MOŻLIWOŚCI

PODSTAWY

Przed podjęciem decyzji w sprawie przyszłej polityki niezbędne jest określenie obecnego etapu rozwoju. W obszarze transportu miejskiego i mobilności wiedza ta jest często bardzo rozdrobniona i niekompletna. Podobnie jak kawałki układanki dane i informacje muszą być połączone w celu opisanie obecnej sytuacji i nazwania związanych z tym problemów. Analiza ta ma kluczowe znaczenie w zdefiniowaniu odpowiednich polityk oraz zapewnia potrzebny stan bazowy, wobec którego można mierzyć postęp. Analiza taka powinna być możliwie wyczerpująca, ale musi być we właściwej relacji do posiadanych zasobów. Analiza ta powinna zawierać też odporność systemów transportowych w mieście (tzn. ich zdolność do absorpcji wstrząsów lub nacisków) w kierunku zarówno spodziewanych jak i niespodziewanych wydarzeń (np. przerwy w dostawie energii, klęski żywiołowe), szczególnie jeśli wpływają one na długofalowe decyzje.

CELE

- Zapewnienie ilościowego przeglądu obecnego stanu rozwoju w zakresie mobilności i transportu (np. dokumentów planistycznych, sytuacji ruchowej, dostępności usług i udogodnień, bezpieczeństwa ruchu drogowego, usług transportu publicznego), zarówno dla pasażerów, jak i ładunków w aglomeracji miejskiej.
- Przygotowanie listy deficytów, problemów i szans, które odnoszą się do transportu miejskiego i mobilności (np. dostęp do usług, bezpieczeństwo ruchu, ochrona klimatu, sposoby zagospodarowania terenu i odporności wobec oczekiwanych i nieoczekiwanych zdarzeń).
- Wypracowanie lepszego zrozumienia co naprawdę trzeba wiedzieć, aby poprawić swoje planowanie.
- Identyfikacja dostępności i jakości danych oraz zapewnienie wymogów dotyczących danych na potrzeby planu.
- Przygotowanie bazowej analizy w celu identyfikacji i priorytetyzacji kluczowych problemów, które należy uwzględnić w planie.

ZADANIA

- Zidentyfikuj i przeanalizuj kluczowe dokumenty planistyczne, procedury i polityki odnoszące się do lokalnego procesu planowania. Tam gdzie będzie to przydatne, proces planowania może opierać się na dostępnych planach i strategiach.
- Zidentyfikuj wszystkie dostępne dane i oceń ich jakość i dostępność oraz zabezpiecz zakres wymagań dla danych dla Twojego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Pamiętaj o wymogach dotyczących danych, np. dla budowania scenariuszy, doboru działań oraz monitorowania i oceny (> powiązanie z Działaniem 8.1 Zorganizowanie systemu monitoringu i oceny).
- Pobierz dostępne dane, zsyntetyzuj ich zawartość i pozbieraj dodatkowe dane do wypełnienia ważnych braków. Dane mogą być zbierane różnymi sposobami. Na przykład, trendy w liczbie pieszych można określić poprzez liczbę corocznych pomiarów w kluczowych punktach miasta (metoda stosowana np. przez miasto York w Wielkiej Brytanii), lub poprzez przeprowadzenie badania gospodarstw domowych. Wybór metody zależy od dostępnych zasobów, wielkości miasta i wymaganego poziomu niezawodności.
- Dla miast, które nie posiadają wystarczających danych: Pozbieraj minimalny zestaw danych na temat transportu miejskiego i mobilności, a także innych obszarów, które wpływają na Twój Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Ten zestaw danych musi pasować do lokalnego kontekstu, aby umożliwić rzetelną analizę stanu.
- Wybierz odpowiednie wskaźniki, które opisują stan transportu i mobilności w Twoim mieście, koncentrując się na kluczowych celach polityki (unikaj tworzenia "komentarzy danych"). Na przykład, jeśli głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa drogowego, to oczywiście dane na temat liczby i ciężkości wypadków są istotne; niektóre dane dotyczące poziomu narażenia użytkowników dróg na wypadki byłyby pożądane (np. czy liczba pieszych jest stała, wzrasta lub spada - jeśli spada, to ten fakt, a nie bezpieczniejsze drogi, może wyjaśniać mniejszą liczbę wypadków z udziałem pieszych).
- Zidentyfikuj ewentualne oczekiwane i nieoczekiwane zdarzenia, które wymagać będą wzmocnienia odporności systemu transportu

miejskiego. Wydarzenia, które mogą mieć wpływ na decyzje długoterminowe (np. niedobór paliw kopalnych) należy również uwzględnić w procesie planowania. Wydarzenia krótkoterminowe (np. smog, powodzie) lepiej uwzględniać w planach operacyjnych.

- Wraz z głównymi interesariuszami przygotuj bazową analizę w celu identyfikacji i priorytetyzacji kluczowych problemów, które należy uwzględnić w swoim planie. O ile to możliwe, staraj się określić ilościowo aktualny stan mobilności i transportu.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Bazując na wiedzy kluczowych stron, uzyskaj wgląd w dokumenty dotyczące polityk sektorowych (np. poprzez wywiady, spotkania).
- Zapewnij dane ilościowe zarówno dla dostępności usług i udogodnień (np. 500 osób ma dostęp do apteki, w odległości 500 metrów), i dla ruchu (np. liczba pojazdów-kilometrów). Podstawową zasadą Twojego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mogłoby być dążenie do lepszej dostępności przy mniejszym natężeniu ruchu.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Zaczynaj od samego początku. Wnioski z tego zadania są ważne jako wkład do budowania scenariuszy (> Działanie 3.2) oraz dla całego procesu planowania.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Dobrane odpowiednie wskaźniki do opisu stanu obecnego.
- ✓ Wszystkie potrzebne dane udostępnione przez zainteresowane podmioty. (Jeśli nie ma wystarczających danych, rozpocznij od tego, co masz, ale nakreśl plan, w jaki sposób wypełnić braki w danych.).
- ✓ Przeprowadzone przegląd i analiza. Opracowany podstawowy scenariusz, wobec którego można mierzyć postęp.
- ✓ Uszeregowane główne problemy, które mają być uwzględnione w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

WIĘCEJ INFORMACJI

Anglia: wytyczne LTP3 dotyczące sprecyzowania celów i określenia problemów/wyzwań

Angielskie wytyczne na temat opracowania Lokalnego Planu Transportowego (LTP) stanowią, że każda aglomeracja miejskich ma bardzo specyficzne potrzeby w odniesieniu do analizy stanu. Wytyczne zawierają jednak wskazówki na temat tego, co powinno być brane pod uwagę dla realizacji tego zadania:

Sprecyzowanie celów

W Anglii oczekuje się od władz lokalnych opracowania LTP biorąc pod uwagę krajowe cele i wyzwania, istotne cele regionalne i dodatkowe cele lokalne. Lokalne cele powinny być ujęte w postaci pożądanego rezultatu i powinny wykraczać poza tematykę transportu, aby lepiej zgromadzić priorytety np. w obszarach LTP objętych Strategią (Strategiami) Zrównoważonego Społeczeństwa. Transport będzie kluczowym aspektem dla zapewnienia, że ludzie mają dostęp do podstawowych usług.

Podejście mające na celu wyjaśnienie celów LTP jest pierwszym poważnym krokiem przed ustaleniem priorytetów dotyczących tego, które działania transportowe będą realizowane. Wyznaczanie celów zapewnia spójność dla całego LTP.

Po określeniu zestawu celów, pomocne będzie wybranie zestawu wskaźników efektywności i założeń, które umożliwią monitorowanie postępów realizacji i motywowanie do osiągnięcia tych celów.

Określanie Problemów/Wyzwań

Mając określone cele priorytetowe, dokumenty LTP powinny zawierać dowody dotyczące konkretnych wyzwań i problemów, które odnoszą się do tych celów. Każda władza lokalna staje przed unikalnym zestawem wyzwań i próbą zrozumienia obecnych i przyszłych problemów transportowych (i jak pasują one do szerszego programu), które będą kluczowe dla LTP. Te wyzwania będą stymulować opracowanie i dostarczanie LTP. Wyzwania i możliwości sprostania tym wyzwaniom mogą nie tylko odnosić się do ewentualnych zmian w zakresie usług transportowych, ale również konieczności utrzymania i zapewnienia optymalnego wykorzystania istniejących usług i infrastruktury.

Władze powinny zidentyfikować problemy i priorytety, na podstawie jasnych dowodów i danych, na przykład na podstawie:

- trendów demograficznych i społeczno-ekonomicznych
- kwestii środowiskowych
- warunków ekonomicznych
- pojemności istniejącej infrastruktury transportowej
- nawyków transportowych i cen podróży
- możliwości łączenia istniejących sieci
- poglądów interesariuszy

Władze powinny wykorzystywać dostępne dane nie tylko do identyfikacji wyzwań, ale również do rozważenia, które priorytety powinny się znaleźć w harmonogramie planu. Poprzez wnikliwą analizę lokalnych problemów transportowych i wyzwań, łatwiej będzie identyfikować możliwości i wymyślać innowacyjne rozwiązania. Narzędzia takie jak Accession (oprogramowanie do planowania dostępności) będą przydatne w identyfikacji potrzeb w zakresie dostępności na danym obszarze.

Źródło: Wydział Transportu, Wytyczne na temat Lokalnych Planów Transportowych, Lipiec 2009 dostępne na:

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf/>

PORADNIK NA TEMAT WSKAŹNIKÓW DLA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU I PLANOWANIA

Projekt DISTILLATE, Wielka Brytania, Poprawione Wskaźniki dla Zrównoważonego Transportu i Planowania, Zadanie C1 Wskaźniki w zakresie Zrównoważonego Transportu: Wybór i Zastosowanie, www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

PORADNIK NA TEMAT WSKAŹNIKÓW DLA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU I PLANOWANIA

Projekt DISTILLATE, Wielka Brytania, Poprawione Wskaźniki dla Zrównoważonego Transportu i Planowania, Zadanie C1 Wskaźniki w zakresie Zrównoważonego Transportu: Wybór i Zastosowanie, www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

WYTYCZNE DOTYCZĄCE METODOLOGII PRZEGLĄDU BAZOWEGO

Projekt BUSTRIP 2007, Moving sustainably (z ang.: Poruszając się w zrównoważony sposób) Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego, <http://www.movingsustainably.net/>

PRZYKŁADY

HELSINKI, FINLANDIA: ANALIZA SYTUACJI DLA PLANU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO REGIONU HELSINEK (HLJ 2011)

Plan Systemu Transportowego dla Regionu Helsinek (HLJ 2011) jest długoterminowym planem strategicznym, który rozpatruje system transportowy jako całość. Przygotowanie planu rozpoczęło się od analizy bieżącej sytuacji. Analiza potraktowała szczegółowo kwestie środowiska operacyjnego w systemie transportowym regionu Helsinek (liczba ludności, struktura zatrudnienia, itp.), stan systemu transportowego i zachowań komunikacyjnych oraz oddziaływania transportu na środowisko. Analiza stanu została uzupełniona badaniami ruchu i kilkoma pracami studialnymi. Na tej podstawie zidentyfikowano główne wyzwania i zagrożenia dla rozwoju systemu transportowego. *Więcej szczegółów w Załączniku C.*

TURKU, FINLANDIA: METODOLOGIA PRZEGLĄDU STANU BAZOWEGO W PROJEKCIE BUSTRIP

Turku przeprowadziło samoocenę oraz zorganizowało ćwiczenie przeglądowne, które pomogło lokalnym planistom lepiej zrozumieć stan obecny miasta oraz pojawiające się wyzwania na przyszłość. Lokalny zespół zgromadził, zestawiał oraz wyciągnął wnioski na temat podstawowych danych z dostępnych źródeł. Zespół opracował raport z samooceny o objętości 108 stron, który został podsumowany na 17 stronach na potrzeby komunikacji wewnętrznej i rozpowszechniania rezultatów wśród interesariuszy i mediów. Raport został również dostarczony do zespołu przeglądownego, co w efekcie skryształizowało wyzwania mobilności w Turku.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

DZIAŁANIE 3.2: OPRACOWANIE SCENARIUSZY

PODSTAWY

Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania techniczne omawiane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Poprzez zobrazowanie różnych sytuacji mogących wystąpić w przyszłości pozwala to im na niezależną ocenę konsekwencji obecnych trendów, działań już zaprogramowanych oraz nowych wyborów co do kierunków działania. Analiza efektów tych różnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów w odniesieniu do wskaźników rezultatów (> patrz Działanie 5.2).

CELE

- Opracowanie alternatywnych scenariuszy, które pozwalają na dyskusję o skomplikowanych strategiach dla przyszłego rozwoju.
- Stymulowanie dyskusji na temat alternatywnych polityk i ich skutków.
- Zwiększenie szerokiego zaangażowania i akceptacji strategii, które zostaną zakwalifikowane do realizacji.

ZADANIA

- Opisz różne scenariusze, w ujęciu ilościowym i jakościowym:
- Scenariusz nie zakładający zmian opisuje rozwój, gdy działania, które są już zaprogramowane są realizowane.
- Różne polityczne scenariusze alternatywne opisują rozwój wynikający z wyboru różnych polityk i działań.
- Oceń zależności między trendami sektorowymi: Transport, zagospodarowanie przestrzenne, ochrona środowiska i rozwój gospodarczy, demografia, itp. Określ w podstawowy sposób synergie, możliwości integracji i negatywne skutki trendów branżowych. Przykładem efektu wzmacniającego byłoby użycie czystszej floty transportu publicznego, które mogłoby zwiększyć redukcję emisji w kluczowych punktach w strefie objętej opłatami za wjazd. Negatywnym efektem mogłoby być samodzielnie wdrożenie nowych lokalizacji "park&ride", które mogą wywołać

nowy rozwój obszarów miejskich, zamiast zmniejszenia ruchu samochodowego.

- Weź pod uwagę odporność systemu transportowego wobec oczekiwanych i niespodziewanych wydarzeń.
- Zastosuj odpowiednie techniki, takie jak modelowanie lub analizy czysto jakościowe, oparte na opinii eksperta lub poprzednich wynikach, w celu wsparcia rozwoju i oceny scenariusza. Wybierz techniki modelowania, które są odpowiednie dla instrumentów polityki wykorzystywanych w planie, etap rozwoju strategii planu oraz wielkość i kontekst geograficzny w przedmiotowym obszarze. Spójrz na rozwiązania efektywne kosztowo: drogie, skomplikowane modele zazwyczaj generują więcej dokładnych prognoz i mogą być uzasadnione w sytuacjach, gdy potencjalne korzyści dla planu są duże; mniejsze programy lub plany mogą być również oparte na pozytywnych doświadczeniach z podobnych obszarów miejskich, na prawdopodobnych efektach z innych badań modelowych lub rozwiązań projektowych sieci/ulicy.
- Dokonaj analizy w celu określenia, która strategia służy wizji (> Działanie 4.1).
- Stymuluj dyskusję o alternatywnych rozwiązaniach politycznych i ich oddziaływaniach z głównymi interesariuszami.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Zastosuj szersze strategie angażowania interesariuszy w rozwój scenariusza, w celu zwiększenia poczucia przynależności strategii, które zostaną zakwalifikowane do realizacji.
- Opracuj scenariusz “nic nie robić”: ten scenariusz opisuje rozwój, jeśli w ogóle nic nie zostanie zrobione (tylko przewidywania trendów zewnętrznych). pomaga to zapewnić dodatkowe argumenty do dyskusji.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I WSPÓŁPRACA

- Następuje po analizie stanu obecnego.
- Rozwojowi scenariuszy towarzyszy rozwój wspólnej wizji (> Działanie 4.3) i celów (> Działanie 5.1 i Działanie 5.2).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Opracowany scenariusz “nic nie robić” (jakościowo i ilościowo).
- ✓ Opracowany scenariusz “biznes jak zwykle” (jakościowo i ilościowo).
- ✓ Opisane różne alternatywne scenariusze polityczne (jakościowo i ilościowo). Dokonany wybór, który scenariusz w najbardziej skuteczny i efektywny sposób służy realizacji wizji.
- ✓ Zastosowane odpowiednie techniki w celu wspierania rozwoju i oceny scenariusza.

WIĘCEJ INFORMACJI

Strona internetowa Wytycznych dotyczących Analiz Transportowych - webTAG (DfT, Wielka Brytania)

Źródło zawiera szczegółowe wytyczne dotyczące oceny projektów transportowych i wiele porad w sprawie określania zakresu i prowadzenia badań transportowych. Strona zawiera przydatne wskazówki na temat opracowania scenariusza.

Link do strony: www.dft.gov.uk/webtag/

PROSPECTS – przewodnik metodologiczny

Głównym celem projektu PROSPECTS (2002-2003) było zaoferowanie miastom, doradztwa, które było potrzebne w zakresie generowania optymalizacji zagospodarowania terenu i strategii transportowych, aby sprostać wyzwaniu, jakim jest zrównoważony rozwój w ich konkretnej sytuacji. Przewodnik Metodologiczny, przeznaczony dla profesjonalistów, zawiera informacje na temat przewidywania efektów (s. 66-80). Osobny rozdział jest poświęcony technikom wizualizacyjnym (s. 157-170).

Link do strony: www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

NARZĘDZIA

PRZEGLĄD NARZĘDZI MODELOWANIA

Dostępnych jest wiele narzędzi i technik modelowania wspierających rozwój i ocenę scenariusza. Modele transportowe mają na celu reprezentowanie interakcji między popytem a podażą transportu, prognozowanie i porównywanie czegoś, co jeszcze nie istnieje (tzn. przyszłych scenariuszy) w kategoriach ilościowych. Jakościowe szacunki prawdopodobnych skutków testowanych działań na rzecz mobilności i rozwiązań projektowych w podobnych kontekstach urbanistycznych również mogą być wykorzystane, dla wdrożeń bezpośrednich i na małą skalę.

Modele transportowe nie zawsze są optymalnym rozwiązaniem dla analizy scenariuszy. Wymagają one czasu, zasobów i danych, które muszą być wytworzone i używane. Dlatego też, jeśli warunki nie są odpowiednie, jakościowe lub prostsze techniki ilościowe są godne polecenia, jako że rozwijanie narzędzia do modelowania może generować stratę czasu i pieniędzy. Niemniej jednak należy pamiętać, że dobrze zbudowany model będzie wytwarzać bardziej rzetelne wyniki. Podejmowanie decyzji politycznych w oparciu o naiwną metodologię oceny, aby zaoszczędzić czas i pieniądze w fazie opracowywania może spowodować zdecydowanie większe straty finansowe, jeśli zła polityka zostanie wdrożona – szczególnie, gdy mowa o polityce w odniesieniu do infrastruktury.

Modele transportowe można rozróżnić w zależności od ich zdolności operacyjnych:

- **Modele jednomodalne:** prognoza wzrostu popytu jest egzogenna, jako że bierze się pod uwagę tylko jeden rodzaj transportu (np. prywatny) i model koncentruje się na wyborze trasy;
- **Modele multimodalne:** bierze się pod uwagę kilka rodzajów transportu (np. samochody prywatne, transport publiczny, jazda na rowerze, itp.); wzrost popytu na każdy rodzaj transportu jest egzogeny i modelowane interakcje ograniczają się do konkurencyjności w użyciu wspólnej sieci (np. samochody prywatne i autobusy podróżują po tych samych drogach);
- **Modele czterech kroków:** ogólny wzrost popytu na transport jest szacowany endogenicznie i wybór spośród alternatywnych sposobów podróżowania jest również endogenicznie modelowany. Zmiany w lokalizacjach generatorów popytu (np. gospodarstwa domowe) i miejsc atrakcji (np. miejsca pracy) są modelowane egzogenicznie;
- **Modele integrujące transport i zagospodarowanie przestrzenne:** oprócz możliwości modeli czteroetapowych, bierze się pod uwagę sprzężenia między systemem transportowym i wyborem lokalizacji, takie jak zmiany w lokalizacji generatorów popytu i miejsc atrakcji - są modelowane egzogenicznie;
- **Modele mikrosymulacyjne:** bieżąca symulacja każdego pojazdu, z uwzględnieniem elementów zachowania, geometrycznego układu infrastruktury i poziomu zatłoczenia.

Tabela: Wybór najbardziej odpowiedniego modelu transportowego wymaga oceny kilku aspektów, takich jak: problem do rozwiązania, skala środowiska tworzenia polityki, stopień dokładności i szczegółowości (przestrzenny, analityczny) oczekiwanych wyników, dostępność danych i możliwe zasoby dla ich rozwoju.

Cel/zakres	Dostępne narzędzia do modelowania
Planowanie przestrzenne (np. plany strategiczne, PZMM)	• Modele integrujące transport i zagospodarowanie przestrzenne • Modele czterostopniowe
Planowanie transportu miejskiego (np. PZMM, plany ruchu)	• Modele integrujące transport i zagospodarowanie przestrzenne • Modele czterostopniowe • Modele multimodalne
Planowanie usług transportu publicznego (np. planowanie marszrut, częstotliwości, taryf)	• Modele jednomodalne
Studia wykonalności (np. prognozy ruchu dla nowej infrastruktury autostradowej)	• Modele jednomodalne
Projekt (np. projekt ronda)	• Modele mikrosymulacyjne

Multimodalne, modele integrujące transport i gospodarkę przestrzenną z jednej strony i modele mikrosymulacyjne z drugiej, reprezentują dwie skrajności w zakresie najczęściej używanych narzędzi do modelowania dla planowania transportu miejskiego.

Modele integrujące transport i zagospodarowanie przestrzenne są bardziej kompleksowymi i zaawansowanymi narzędziami do planowania strategicznego rozwoju miejskiego, zwłaszcza gdy mowa o planowaniu długofalowym. Pozwalają one na ocenę interakcji pomiędzy systemem transportowym i systemem społeczno- gospodarczym oraz terytorialnym systemem w ramach strategicznego planowania polityki i inwestycji transportowych. Zazwyczaj można je dostosować do bardzo różnych zastosowań w zakresie segmentów popytu, sektorów gospodarki, środków transportu i systemu strefowego.

Z drugiej strony, modele mikrosymulacyjne mogą odtworzyć ruch pojazdów w skali mikroskopowej i jego interakcję ze szczegółowym opisem cech geometrycznych sieci drogowej, w tym szerokość jezdni, liczba pasów ruchu, program sygnalizacji świetlnej, średnica ronda, itp. Symulacje popytu ruchowego, wykonywane dynamicznie w danym okresie, umożliwiają modelowi oszacowanie korków i obliczenie czasu oczekiwania na skrzyżowaniach, punktach zwrotnych, itp. Tego rodzaju narzędzie modelowania ma zatem szczególne znaczenie dla oceny szczegółowych rozwiązań projektowych dla planowania w niewielkich wycinkach sieci miejskiej (> Działanie 10.1).

Pomiędzy tymi dwoma, używane są modele jedno- i wielomodalne, w celu rozwiązania problemów związanych z ruchem drogowym przy założeniu określonego poziomu popytu. Działania takie jak otwarcie nowych dróg lub ograniczenia w ruchu są zazwyczaj domeną modeli jednomodalnych.

Modele czterostopniowe powiększają zakres analizy na kwestie zmiany wyboru środka transportu i pozwalają na studiowanie szerszego zakresu polityk, w tym opłat za korzystanie z dróg, taryf transportu publicznego, koncepcji Parkuj i Jedź oraz dodatkowych alternatyw transportowych (np. nowa linia tramwajowa).

Źródło: TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi

PRZYKŁADY**WEST YORKSHIRE, ANGLIA: SCENARIUSZE W LOKALNYM PLANIE TRANSPORTOWYM**

Dla Lokalnego Planu Transportowego (LTP) 2006-2011, wykorzystano Strategiczny Model Transportowy West Yorkshire (STM) do prognozowania wyników wynikających z wielu potencjalnych scenariuszy bazowych. STM wziął pod uwagę prognozy przyszłych zmian w populacji, poziomu wskaźnika motoryzacji, zatrudnienia, cen paliw oraz wzrostu w ilości gospodarstw domowych. Czynniki te były stosowane w całym obszarze lub w danej strefie.

Każdy scenariusz reprezentował inną kombinację systemów kapitałowych i koncepcji politycznych, potencjalnie zapewnianych przez drugi LTP. Wyniki dostępne z STM były używane w celu umożliwienia oceny działania w stosunku do preferowanych wyborów określonych w drodze konsultacji. Wyniki z alternatywnych scenariuszy strategicznych zostały starannie rozważone w odniesieniu do celów i w połączeniu z innymi kryteriami. Konsekwencje oceny i analizy w Leeds wskazują, że, w celu zarządzania wzrostem ruchliwości oraz kongestii i dla zapewnienia niezbędnych zależności dla konkurencyjności gospodarcze, strategia transportowa musiała dążyć do jak najlepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury i rozwoju wykorzystania alternatywnych do samochodu sposobów podróżowania. Zasadnicza strategia zawierała duże inwestycje w transport publiczny wraz z mechanizmami zarządzania popytem.

Źródło: Podręcznik PILOT 2007 - pełna wersja:

www.pilot-transport.org/index.php?id=48

Lokalny Plan Transportowy dla West Yorkshire:

www.wyltp.com/currentplan

SARAGOSSA, HISZPANIA: SCENARIUSZE MIEJSKIEJ MOBILNOŚCI W PLANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Saragossa opracowała zintegrowany plan mobilności nazwany „Plan de Movilidad Sostenible”, stawiający sobie za cel wzrost udziału transportu publicznego oraz mobilności indywidualnej nie zanieczyszczającej środowiska. Jeden ze scenariuszy opierał się na planowanym w przyszłości skupieniu się na pociągach i tramwajach podmiejskich. Inne scenariusze odnosiły się do stref ruchu pieszego, węzłów przesiadkowych, zarządzania parkowaniem, zintegrowanego biletu, ruchu rowerowego oraz jakości usług. W scenariuszu dotyczącym zintegrowanego biletu, oceniano wpływy z punktu widzenia użytkowników, operatorów oraz zarządu. Założono, że scenariusze pomogą określić, które działania powinny być przewidziane w planie.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

PARMA, WŁOCHY: OPRACOWANIE SCENARIUSZA

W roku 2005 Gmina Parma rozpoczęła zintegrowany proces planowania w zakresie transportu miejskiego oraz zagospodarowania terenu, składający się z Planu Mobilności Miejskiej (PUM) (podobnego do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej), Planu Ruchu Miejskiego (PGTU) i planu zagospodarowania terenu (PSC). Łączne opracowywanie obu planów transportowych (PUM i PGTU) zachęciło władze do zbadania powiązań pomiędzy krótkoterminowymi działaniami promowanymi przez PGTU i strategią zarządzania popytem oraz projektami infrastrukturalnymi, które są częścią PUM.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

KROK 4: OKREŚLENIE WSPÓLNEJ WIZJI

Teraz jesteś gotowy, aby zacząć przygotowywanie głównych etapów opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Opracowanie wspólnej wizji jest jednym z fundamentów każdego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Zapewnia to podstawę dla wszystkich kolejnych kroków, które będą polegały na zdefiniowaniu konkretnych celów i działań. Wizja może stanowić element “przewodnika” jeżeli jest powszechnie akceptowana wśród interesariuszy i mieszkańców; dlatego ważne jest, aby stworzyć poczucie wspólnej “własności” wizji.

DZIAŁANIE 4.1: OPRACOWANIE WSPÓLNEJ KONCEPCJI MOBILNOŚCI I INNYCH OBSZARÓW

PODSTAWY

W jakiego rodzaju mieście chcemy żyć? Jak będzie nasze miasto różniło się od innych? Są to główne pytania, na które należy odpowiedzieć w czasie tworzenia wizji miasta z udziałem wszystkich zainteresowanych stron. Wizja stanowi jakościowy opis pożądanego przyszłości miasta i służy jako przewodnik do rozwoju odpowiednich działań planistycznych. Musi ona umiejscawiać transport i mobilność w szerszym kontekście rozwoju miejskiego i społecznego. Wizja powinna być przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, szczególnie ogólnych ram politycznych (np. Agenda21, plan strategiczny), planowania przestrzennego, rozwoju gospodarczego, kształtowania środowiska, integracji społecznej, równości płci, zdrowia i bezpieczeństwa.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien być oparty na długofalowej wizji rozwoju transportu i mobilności dla całej aglomeracji, która obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu: publiczny i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany, w ruchu i w czasie postoju.

CELE

- Porozumienie z kluczowymi interesariuszami co do wspólnej wizji - cel długoterminowy dla transportu i rozwoju mobilności w aglomeracji miejskiej, jako element przewodni dla procesu planowania.
- Wzmocnienie tożsamości lokalnej społeczności i zbiorowego poczucia własności wizji.
- Stworzenie przejrzystej wartości politycznej Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i zapewnienie zaangażowania kluczowych podmiotów i decydentów.
- Poszerzenie perspektywy poprzez analizę innych dziedzin niż transport i mobilność, np. jakość życia, zdrowia i gospodarki przestrzennej.
- Określenie priorytetów i ukierunkowanie dalszego podejmowania decyzji

ZADANIA

- Powołaj reprezentatywną grupę odpowiedzialną za rozwój wizji (patrz przykład Rady ds. Wizji na następnej stronie).
- Skompiluj i dostarcz podstawowe informacje dla interesariuszy (np. na temat polityk, wyników analizy).
- Przygotuj, przeprowadź i podsumuj warsztaty i spotkania interesariuszy (różne formaty i skala > patrz Działanie 2.3 dotyczące przeglądu formatów).
- Opracowuj projekt wizji i omów go z interesariuszami.
- Opublikuj wizję w łatwym do zrozumienia formacie.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Aktywnie włącz mieszkańców w rozwój wizji (np. poprzez spotkania lub warsztaty).

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I WSPÓŁPRACA

- Opiera się na > Działaniu 3.1 Przygotowanie analizy problemów i możliwości oraz 3.2 Opracowanie scenariuszy.
- Przygotowanie zadania opracowania wizji poprzez kilka miesięcy. Opracowanie w ciągu kilku tygodni

LISTA KONTROLNA

- ✓ Powołana Rada ds. Wizji.
- ✓ Opracowany pierwszy projekt wizji.
- ✓ Projekt omówiony z interesariuszami.
- ✓ Porozumienie w sprawie ostatecznej wersji wizji.
- ✓ Przesłania wizji opublikowane w atrakcyjnej formie.

SZCZEGÓŁY ZADAŃ

POWOŁANIE RADY DS. WIZJI

Jednym z głównych etapów procedury jest ustalenie, kto powinien być zaangażowany w rozwijanie wizji. Obejmuje to identyfikację zainteresowanych stron, z którymi będzie trzeba konsultować sprawy rozwoju wizji. Powinno się powołać grupę, niekiedy zwaną w Wielkiej Brytanii Radą ds. Wizji. Może ona obejmować, na przykład:

- partnerów regionalnych;
- władze lokalne (w tym zajmujące się ochroną zdrowia, rozwojem gospodarczym);
- przedsiębiorstwa transportowe;
- biznes;
- użytkowników transportu;
- organy statutowe; oraz
- mieszkańców.

Ważne jest, aby każda taka grupa reprezentowała wszystkie zainteresowane strony. Powinny być wykorzystane różne atuty, które wnoszą poszczególne podmioty. Akceptacja wizji jest bardziej prawdopodobna i skuteczna jeśli została wypracowana w partnerstwie z wszystkimi kluczowymi interesariuszami zaangażowanymi w proces planowania.

Optymalnie budowanie wizji obejmuje również obywateli. W zależności od kontekstu lokalnego i kultury planowania, może być to jednak trudne do osiągnięcia. W tym przypadku, mieszkańcy powinni być przynajmniej aktywnie informowani o wizji (> patrz Działanie 4.2 Aktywne informowanie społeczeństwa).

Źródło: Podręcznik PILOT 2007 - pełna wersja:

www.pilot-transport.org/index.php?id=48
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

PRZYKŁADY

CAMBRIDGESHIRE, ANGLIA: OŚWIADCZENIE WS. WIZJI

„Tworzenie społeczności, w których ludzie chcą żyć i pracować: teraz i w przyszłości”.

Zrównoważona Wspólnotowa Strategia Cambridgeshire określa wizję dla Cambridgeshire. Jest nią hrabstwo silne, rozwijające się, dobrze prosperujące, ze składowymi społecznościami obsługiwanyymi przez usługi publiczne na doskonałym poziomie, ludźmi mogącymi wykorzystywać swój potencjał; żyjącymi dłużej, w zdrowszym stylu życia i mającymi wpływ na proces decyzyjny. LTP popiera tę wizję i przyczyni się do jej realizacji.

Źródło: Lokalny Plan Transportowy Cambridgeshire 2011-2026, Polityki i Strategie, www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf

LILLE, FRANCJA : BUDOWANIE WIZJI

W Lille proces opracowania PDU rozpoczął się po wielkim ruchu rewitalizacji obszarów miejskich w latach dziewięćdziesiątych. Wielkie inwestycje skierowano na regenerację obszarów przemysłowych w Roubaix i Tourcoing. W tym samym czasie, terminal sieci TGV (pierwszy zaplanowany poza centrum miasta) stworzył możliwość utworzenia zupełnie nowej dzielnicy, Euralille. Rozwój Euralille jako węzła komunikacji miejskiej, który służy nie tylko międzynarodowemu, ale również krajowemu, regionalnemu, lokalnemu i sublokalnemu transportowi publicznemu, nie był częścią szczegółowego planu transportu lokalnego. Zmiany te wyznaczyły ramy dla wizji miasta, które jest silne ekonomicznie i posiada międzynarodowy i europejski profil. Kwestia tworzenia atrakcyjnego miasta jest wysoko na liście celów. Idzie to w parze z dobrze opracowaną wizją dotyczącą renowacji przestrzeni publicznych - głównie w środowiskach ruchu. Jednym ze strategicznych pytań był wybór między dalszym rozwojem systemu metra i progresywnym podejściem obejmującym naziemny transport publiczny (autobus i tramwaj). Miasto zdecydowało się na drugą opcję, wykorzystując rozwój transportu naziemnego jako sposób

restrukturyzacji, przeprojektowania i redystrybucji przestrzeni publicznych. Koncepty takie jak „linie autobusowe wysokiej jakości” i tramwajo-pociąg zostały wprowadzone w tym zakresie.

Źródło: Podręcznik PILOT 2007 - pełna wersja: www.pilot-transport.org/index.php?id=48



GANDAWA, BELGIA: "DE FIETS VAN TROJE" – ODDOLNE BUDOWANIE WIZJI MOBILNOŚCI

Nowe podejścia do zmiany mobilności miejskiej, przestrzeni publicznej i poglądów ludzi, w celu uczynienia Gandawy miastem przyjaźniejszym do życia dla swoich dzieci w 2050 r. - to cel "Areny Przemiany", grupy około 25 kreatywnych ludzi z różnych środowisk, w tym młodych przedsiębiorców, mieszkańców, architektów i profesjonalistów transportowych.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

BRUKSELA, BELGIA : STRATEGICZNY PLAN DLA TRANSPORTU TOWARÓW W REGIONIE STOŁECZNYM BRUKSELI

Wstępny plan strategiczny dla transportu towarów w regionie stołecznym Brukseli jest obecnie przedmiotem dyskusji. Plan zaczyna się od tego, że 30% z miejskich gazów cieplarnianych pochodzi od transportu towarowego.

Główna wizja planu to osiągnięcie bardziej inteligentnego i zrównoważonego łańcucha dostaw dla Regionu Stołecznego Brukseli w 2020 r., przy zapewnieniu korzystnych sytuacji dla wszystkich interesariuszy. Partnerska współpraca jest jednym z filarów wizji dla ulepszonych zaopatrzenia miasta.

Wizja ta zakłada trzy punkty:

- ograniczenie i optymalizację towarowego transportu drogowego do i z miasta;
- inicjowanie zmiany metody transportu z drogowego na rzeczny i kolejowy i wykorzystanie ekologicznych ciężarówek na odcinkach „ostatniej mili”;
- ułatwienia operacji przewoźników i firm przewozowych.

Celem jest wyeliminowanie - do 2050 r. - emisji gazów cieplarnianych z transportu towarowego i zmniejszenie liczby ruchu pojazdów dostawczych o 30%.

Źródło: *Bruxellesmobilité 2012 : Plan stratégique pour le transport de marchandises pl Région de Bruxelles-Capitale - Projet de Plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles 2012*

www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises



DZIAŁANIE 4.2: AKTYWNE INFORMOWANIE SPOŁECZEŃSTWA

PODSTAWY

Wspólna wizja jest punktem wyjścia do rozwijania konkretnych działań. Efekty planowania zrównoważonej mobilności miejskiej mogą być skuteczne tylko wtedy, gdy obywatele rozumieją o czym mówi wizja i jeśli wspierają oni osiągnięcie ogólnych celów. Chociaż nie zawsze możliwe jest włączanie obywateli bezpośrednio w budowanie wizji (> Działanie 4.1), powinni oni przynajmniej być aktywnie informowani o procesie budowania wizji i wynikach tego działania. Pomaga to w tworzeniu świadomości społecznej i szerokiej akceptacji.

CELE

- Ustanowienie poczucia wspólnej przynależności publicznej dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- Zapewnienie, że mieszkańcy mogą zabrać głos, jeśli nie są oni zadowoleni z wizji.

ZADANIA

- Zapewnij w sposób aktywny fakty na temat procesu planowania i informuj o wynikach ważnych kroków.
- Unikaj tajemnicy i korporacjonizmu; wykorzystaj spotkania publiczne i upubliczniaj notatki ze spotkań z interesariuszami, aby zagwarantować przejrzystość.
- Przeprowadź proste badania opinii publicznej, które pokazują trendy i tworzą argumenty wobec decydentów politycznych.
- Zaangażuj lokalne media (prasa lokalna, radio, TV).
- Edukuj i informuj obywateli i innych interesariuszy o kwestiach zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach kampanii PR.
- Szeroko rozpowszechniaj dokument wizji wśród mieszkańców.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Zaangażuj mieszkańców bezpośrednio w zadanie budowania wizji z użyciem interaktywnych narzędzi (patrz > Działanie 4.1).

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Bazuje na > Działaniu 3.1 Przygotowanie analizy problemów i możliwości oraz 3.2 Opracowanie scenariuszy.
- Równolegle i po > Działaniu 4.1 Opracowanie wspólnej wizji mobilności i innych obszarów



LISTA KONTROLNA

- ✓ Upublicznione notatki ze spotkań z interesariuszami.
- ✓ Opracowane i rozpowszechnione atrakcyjne materiały informacyjne na temat budowania wizji i wyników tego procesu.
- ✓ Zaangażowane media.

PRZYKŁADY

LILLE, FRANCJA: ANGAŻOWANIE INTERESARIUSZY I MIESZKAŃCÓW

Lille można uznać za typowy przykład angażowania zainteresowanych stron i obywateli we Francji. W 2000 roku, konurbacja Lille, dziś zrzeszająca 85 gmin, przyjęła pierwszy Plan de Déplacement Urbain (PDU = Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej). Przed przyjęciem projektu planu przez jej radę polityczną, powołano kilka roboczych grup tematycznych

złożonych z lokalnych interesariuszy i właściwych organów (np. lokalna reprezentacja państwa, regionu, departamentów, lokalnych samorządów i lokalnej izby handlowej). Opinia publiczna została zaangażowana przez organizację forum mobilności oraz powołanie tzw. „Mardi du PDU” („Wtorki PDU”). Podczas tych otwartych debat, opinia publiczna i różne organizacje społeczne miały możliwość przedyskutowania różnych tematów i części Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z politycznymi przedstawicielami konurbacji oraz zaangażowanymi urzędnikami. Ostateczny Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej został przyjęty po wymaganych prawem konsultacjach społecznych i integracji powstałych niewielkich ulepszeń w planie.

Źródło: Rupprecht Consult na podstawie Communauté Urbaine Lille Métropole, PDU, czerwiec 2003; Communauté Urbaine Lille Métropole,

Projet de PDU, kwiecień 2009; ; www.lillemetropole.fr

VALDEMORO, HISZPANIA: INFORMOWANIE OPINII PUBLICZNEJ

Gmina Valdemoro wzbogaciła rozwój swojego lokalnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ("Plan de Movilidad Urbana Sostenible") o kampanię rozpowszechniającą i organizację wystawy "Cada paso Cuenta. Ven a verlo" ("Każdy krok jest ważny. Przyjdź to zobaczyć"), w celu informowania mieszkańców o planie. Wystawa oraz działania informacyjne rozpoczęły się w tym samym czasie.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

KOPRIVNICA, CHORWACJA: STAŁE ANGAŻOWANIE I INFORMACJA DLA UTRZYMANIA WSPARCIA PUBLICZNEGO I POLITYCZNEGO

Koprivnica realizuje szereg zrównoważonych działań na rzecz transportu miejskiego. Miasto kładzie duży nacisk na angażowanie i informowanie obywateli o stanie realizacji - nie tylko, aby utrzymać poparcie obywateli i polityków - na przykład przez (pozytywny) odzew mediów i organizację imprez, takich jak coroczny duży festiwal rowerowy. Jednym z najbardziej skutecznych komunikatów

przekazywanych za pośrednictwem mediów są w istocie politycy jeżdżący na swoich rowerach w obliczu kamer.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

KOPRIVNICA , CROACIA: COMPROMISO PÚBLICO CONSTANTE E INFORMACIÓN PÚBLICA, MANTENENENDO EL APOYO POLÍTICO

Koprivnica está implementando una serie de medidas de movilidad urbana sostenible. La ciudad pone mucho énfasis en la participación y en informar a sus ciudadanos sobre el estado de aplicación del plan - entre otras cosas para mantener el apoyo de los ciudadanos y de los políticos – como por ejemplo, la cobertura (positiva) de los medios de comunicación y la organización de eventos como un gran festival anual de ciclismo. Uno de los mensajes más efectivos, comunicados a través de los medios de comunicación, fue el hecho de que los políticos estuvieran montados en sus bicicletas frente a las cámaras.

Para más detalles véase el anexo C.



KROK 5: OKREŚLENIE PRIORYTETÓW I WYMIERNYCH CELÓW

Wizja jest ważnym jakościowym opisem pożądanej przyszłości. Jednak nie jest to wystarczające. Wizja musi być określona przez konkretne cele, które wskazują na rodzaj oczekiwanych zmian. Wreszcie, te zmiany muszą być mierzalne. Wymaga to wyboru dobrze przemyślanych zestawów celów, które skupiają się na wybranych obszarach (wskaźniki).

KROK 5.1: OKREŚLENIE PRIORYTETÓW I WYMIERNYCH CELÓW

PODSTAWY

Określenie celów oznacza wyspecyfikowanie, jakie społeczne, środowiskowe lub ekonomiczne ulepszenia są konieczne, mówiąc dokładnie o tym, co musi być "zredukowane", "zwiększone" lub "utrzymane". Cele stoją na wyższym poziomie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (np. pozbycie się problemu zatłoczenia generowanego przez samochody), podczas gdy działania (np. budowa linii tramwajowej) są metodami ich osiągnięcia. Kontrastuje to z planowaniem prezentującym podejście skupiające się na dostarczaniu systemów i infrastruktury bez odniesienia się do celów wyższego poziomu.

Określenie celów zapewnia strukturę pomiędzy rozwojem wizji (> Działanie 4.1 i 4.2) i ustalaniem celów (> Działanie 5.2). Dalsze zaangażowanie zainteresowanych stron jest konieczne dla zapewnienia akceptacji zdefiniowanych priorytetów w zakresie mobilności.

CELE

- Określenie, co Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien osiągnąć, opierając się na wspólnej wizji.
- Sformułowanie jasnych i mierzalnych celów (odniesienie się ponownie do gromadzenia danych - zapewnienie, że dane zbierane są z pożądanym poziomem dokładności, tak aby postępy w kierunku osiągnięcia celów można było zmierzyć).

ZADANIA

- Opieraj się na wizji, analizując jej wpływ na cele.
- Oceń priorytety dla mobilności, wraz z głównymi zainteresowanymi stronami. Nie wszystkie cele mogą być łatwe do osiągnięcia, a tym samym może być konieczne określenie najbardziej istotnych celów. Przygotuj, przeprowadź i podsumuj warsztaty i spotkania z interesariuszami.

- Doprowadź do porozumienia co do zestawu priorytetów dla ogólnych tematów, które odzwierciedlają potrzeby zainteresowanych stron i mieszkańców w aglomeracji miejskiej (patrz przykład poniżej).
- Zdefiniuj jasne i wymierne cele, które pomagają w zorientowaniu doboru i projektowania działań. Określ, co i kiedy powinno zostać osiągnięte.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I WSPÓŁPRACA

- Opiera się na wizji (> Krok 4).
- Opracowanie w ciągu kilku miesięcy.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zakończony przegląd wizji, dla ukierunkowania rozwoju celów.
- ✓ Opracowane wstępne cele.
- ✓ Cele przedyskutowane z kluczowymi interesariuszami.
- ✓ Sformalizowany ostateczny projekt celów.

WIĘCEJ INFORMACJI

Strona internetowa Przewodnika Analiz Transportowych - WebTAG (DfT)

WebTAG zapewnia specjalny poradnik na temat celów, w zakresie celów rządu brytyjskiego dla transportu; celów lokalnych i regionalnych, celów i zamierzeń; oraz problemów.

Link do strony internetowej:
www.dft.gov.uk/webtag/documents/projectmanager/unit2.2.php

PRZYKŁADY

FRANCJA: OGÓLNE GENERALNE CELE PDU

Główne cele PDU to zapewnienie koordynacji wszystkich rodzajów transportu, a także promowanie środków transportu mniej zanieczyszczających i bardziej energooszczędnych.

W celu osiągnięcia tych założeń - które są wynikiem lokalnego procesu - każdy PDU powinien

przynajmniej rozważyć podjęcie następujących tematów ogólnych:

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, poprzez, między innymi, odpowiedni podział przestrzeni drogowej i rozwój obserwatorium bezpieczeństwa drogowego co najmniej dla pieszych i rowerzystów.
- Zmniejszenie ruchu samochodowego.
- Rozwój transportu publicznego i wszystkich innych form mniej zanieczyszczającego transportu zrównoważonego, zwłaszcza form pieszych i rowerowych.
- Rozwój i eksploatacja tras metropolitalnych (w tym połączonych dróg krajowych i powiatowych) i wdrożenie lepszej informacji o ruchu drogowym.
- Organizacja i regulacja parkowania ulicznego i parkowania publicznego, w tym systemu Park& Ride, parkowania mieszkańców i tymczasowego parkowania pojazdów dostawczych.
- Zarządzanie i regulacja transportem towarów (wraz z kwestią racjonalizacji) i multimodalnego transportu.
- Promowanie wykorzystania transportu publicznego i carpoolingu wśród dojeżdżających pracowników firm prywatnych i administracji publicznej.
- Rozwój zintegrowanych biletów dla pełnego zasięgu mobilności, parkowania i promowanie transportu intermodalnego.

Źródło: Rupprecht Consult based on "Plans de déplacements urbains PDU – guide", CERTU, Lyon, 1996."

WIELKA BRYTANIA: RAMY POLITYCZNE DLA LOKALNYCH PLANÓW TRANSPORTOWYCH (KRAJOWE CELE TRANSPORTOWE)

Brytyjski przewodnik nt. Lokalnych Planów Transportowych wymienia pięć kluczowych celów dla rozwoju przyszłego transportu krajowego:

- Wsparcie rozwoju gospodarczego
- Zmniejszenie emisji dwutlenku węgla
- Promowanie równości szans
- Przyczynianie się do lepszego poziomu bezpieczeństwa i zdrowia
- Poprawa jakości życia i zdrowego środowiska

Źródło: Departament Transportu (Wielka Brytania): Wytyczne dotyczące Lokalnych Planów Transportowych, 2009.

WEST YORKSHIRE: CELE LOKALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Cele dla LPT2 w Leeds w Wielkiej Brytanii opracowano w kontekście koniecznej wizji długofalowej dla transportu w West Yorkshire. Cele te odnoszą się do zasobów, które powinny być dostępne dla partnerskiego wdrażania planu.

Opracowano cele w odniesieniu do każdego wspólnego priorytetu:

- Zapewnienie dostępności: Poprawa dostępu do zatrudnienia, edukacji i innych podstawowych usług dla wszystkich.
- Poradzenie sobie z kongestią: Zmniejszenie opóźnień w ruchu osób i towarów.
- Bezpieczniejsze drogi: Poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników autostrady.
- Poprawa jakości powietrza: Ograniczenie transportowej emisji zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych i hałasu.
- Efektywne zarządzanie atutami: Poprawa jakości infrastruktury transportowej.

Źródło: Podręcznik Pilot - pełna wersja,, www.pilot-transport.org/index.php?id=48



DZIAŁANIE 5.2: OPRACOWANIE CELÓW SMART

PODSTAWY

Cele stanowią najbardziej konkretną formę zaangażowania w PZMM, podając żądany stopień zmian w wyznaczonym czasie. Są one potrzebne do oceny czy można przyjąć, że dane działanie naprawdę osiąga pożądane wyniki. Cele powinny być SMART (konkretne, wymierne, osiągalne, realistyczne, określone w czasie) i odnosić się do uzgodnionych zamierzeń. Cele są niezbędne do monitorowania i ewaluacji (> Działanie 8.1 Zorganizowanie monitorowania i oceny). Należy o tym pamiętać przy wyborze wskaźników. Ustalanie celów zapewnia przejrzystość i jasność, co masz zamiar osiągnąć w zakresie zmiany transportu i mobilności w mieście.

CELE

- Zdefiniowanie zestawu celów, które pozwalają na monitorowanie postępów w kierunku osiągnięcia zamierzeń.
- Stworzenie kluczowego odniesienia dla oceny efektywności i skuteczności działań.

ZADANIA

- Opracuj cele, które pozwalają na monitorowanie postępów w osiąganiu zamierzeń i ocenę skuteczności i efektywności podjętych działań.
- Zaangażuj kluczowych interesariuszy w opracowanie celów ilościowych i jakościowych. Przygotowanie, realizacja i podsumowanie z posiedzeń grupy roboczej ds. wskaźników.
- Zdefiniuj cele SMART: konkretne, mierzalne, osiągalne, realistyczne, określone w czasie.
- Przyjmij i/lub opracuj wskaźniki, które są reprezentatywne dla określonych celów.
- Zrób test realizmu co do celów (> Działanie 5.2) w początkowych etapach tworzenia celów.
- Doprowadź do formalnego przyjęcia celów, jako część planu działań i budżetu (> Działanie 7.2).

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Użyj zlokalizowanych celów w ramach aglomeracji miejskich (takich jak dla centrum miasta, terenów przemysłowych lub handlowych, poszczególnych dzielnic, itp.), aby uwzględnić lokalne zmiany zachowań transportowych i możliwości podróżowania.
- Określ trajektorie lub coroczne kamienie milowe, aby monitorować postęp w osiągnięciu celów.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Ustalenie celów powinno być etapem następującym po zdefiniowaniu zamierzeń w > Działaniu 5.1.
- Cele pomogą Ci w monitorowaniu zmian w czasie oraz pozwolą na ocenę postępów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Działania 8.1 i 10.3).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Opracowany zestaw odpowiednich celów lokalnych.
- ✓ Ukończone sprawdzenie realności zamierzeń (> zobacz Działanie 5.1).
- ✓ Formalne przyjęcie celów oraz metod przez wszystkich interesariuszy, jako część planu działań i budżetu (> Działanie 7.2)

WIĘCEJ INFORMACJI

PROJEKT DISTILLATE, WIELKA BRYTANIA

Ulepszone Wskaźniki dla Zrównoważonego Transportu i Planowania. Dokument C1 Wskaźniki Zrównoważonego Transportu: Selekcja i Użycie

www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

PRZYKŁADY

PRZYKŁAD TEORETYCZNY: CEL DLA ROZWIĄZANIA PROBLEMU KONGESTII

Przykładem może być temat walki z kongestią. Celem może być zmniejszenie tempa wzrostu ruchu napływającego do aglomeracji miejskiej w okresie godzin szczytu. Założeniem może być niedopuszczenie do przekroczenia 5% wzrostu liczby pojazdów wjeżdżających przez wybrany węzeł drogowy lub skrzyżowanie do aglomeracji miejskiej,

miedzy godziną 7:00 a 10:00 (okres porannego szczytu natężenia ruchu) w latach 2012 - 2017. Do wyznaczenia realistycznych celów stosuje się dwie główne opcje:

- a) Modelowanie - jest to jednak rozwiązanie kosztowne i czasochłonne,
- b) Można także zastanowić się, co inni byli w stanie osiągnąć dzięki działaniom podobnym do tych, które są rozważane dla Twojego miasta. Zarówno portal Eltis (www.eltis.org), jak i baza danych Konsult (www.konsult.leeds.ac.uk) są pomocnymi punktami wyjścia (więcej źródeł informacji dotyczących dobrych praktyk > patrz Działanie 6.1 Określenie najbardziej skutecznych działań).

Jak przedstawiono w tym przykładzie, cele muszą być ukierunkowane. Powinny być one oparte na określonej liczbie i zaplanowane do realizacji w konkretnym roku. Cele muszą reprezentować i bezpośrednio odzwierciedlać to, co zostało uzgodnione w założeniach. W oparciu o: *Podręcznik Pilot 2007 – pełna wersja, poprawiona*, www.pilottransport.org/index.php?id=48

CAMBRIDGESHIRE, ANGLIA: CELE I METODY

Trzeci Lokalny Plan Transportowy dla Cambridgeshire (2011 - 2026) określa wskaźniki i cele, które będą wykorzystywane do monitorowania postępów w realizacji strategii i osiągnięcia celów. Wybrane wskaźniki odzwierciedlają problemy, które są najważniejsze dla Cambridgeshire. Jednocześnie umożliwiają one porównanie postępów w stosunku do innych władz lokalnych w kraju. LTP zawiera ilustracje, które wyjaśniają związek między zamierzeniami, celami i metodami monitorowania.

LTP 01: OSOBY ZABITE LUB POWAŻNIE RANNE W WYPADKACH DROGOWYCH

Proponowane krajowe cele dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawione przez Departament Transportu w lipcu 2009 roku, oczekują zmniejszenia o 33% liczby ofiar śmiertelnych lub poważnie rannych do 2020 roku. Dlatego Cambridgeshire ustalił początkowe cele na okres do 2012 r. dla tego wskaźnika, w zgodzie z ww. oczekiwaną redukcją. Rysunek poniżej pokazuje postęp tego wskaźnika od 1994 roku, a początkowym celem LTP3 na 2012 rok

Źródło: Rada Hrabstwa Cambridgeshire, *Lokalny Plan Transportu 2011 - 2026, Plan Realizacji*.

Cele SMART

- **Konkretne** – precyzyjnie opisane z użyciem ilościowych i/lub jakościowych określeń, które są zrozumiałe dla interesariuszy
- **Mierzalne** – sytuacja obecna została „opomiarowana” i jest znana. Miasto posiada zasoby do pomiaru zmian (jakościowych i ilościowych), które nastąpią
- **Osiągalne** – bazujące na technicznych, operacyjnych i finansowych kompetencjach oraz podjętych przez interesariuszy porozumieniach/zobowiązaniach
- **Realistyczne** – zwraca uwagę na istotność wyboru celów, które są ważne i przyczyniają się do rozwoju mobilności miejskiej oraz wspierają lub są w zgodzie z innymi celami
- **Określone w czasie** – kluczowe daty dla osiągnięcia danego celu są jasno zdefiniowane

Na podstawie: Projekt BUSTRIP, Poruszając się w zrównoważony sposób - Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego www.movingsustainably.net/

SZCZEGÓŁY ZADAŃ

ILE CELÓW?

Brytyjski przewodnik dotyczący Lokalnych Planów Transportowych (druga edycja) sugeruje, że: Może okazać się nieproduktywne włączanie dużej liczby celów dla kluczowych i pośrednich wskaźników wynikowych. Na ogół, optymalna liczba wskaźników w skutecznym zestawie, to liczba od dwudziestu do czterdziestu, częściowo w zależności od wielkości i charakterystyki planu. To ogólne wnioski z Wielkiej Brytanii. Wielu ekspertów uczestniczących w konsultacjach ELTISplus twierdziło, że praca z mniejszą liczbą celów może okazać się bardziej skuteczna w niektórych sytuacjach, zwłaszcza dla "miast nowicjuszy", które nie mają bogatych zasobów i doświadczenia do wykorzystania przy opracowywaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

BĄDŹ REALISTĄ!

W wielu miastach, cele dla transportu miejskiego i mobilności odzwierciedlają bardziej myślenie życzeniowe niż to, co można realnie osiągnąć. Jest to oczywiście nieproduktywne podejście. Chociaż dobrze jest być ambitnym, trzeba także oceniać uczciwie, co można osiągnąć z uwzględnieniem posiadanych zasobów i doświadczenia. Należy to również uwzględnić przy doborze działań (> Krok 6).

KROK 6: OPRACOWANIE EFEKTYWNYCH ZESTAWÓW DZIAŁAŃ

Opracowanie skutecznych pakietów działań leży u podstaw zrównoważonego planowania mobilności. Tylko dobrze wybrane działania zapewnią, że określone cele zostaną spełnione. Wybór działań technicznych powinien opierać się na dyskusji z głównymi zainteresowanymi stronami, rozważać doświadczenia z innych miejsc o podobnej polityce, zapewniać korzystny stosunek jakości do ceny oraz wykorzystywać w jak największym stopniu ewentualne synergie pomiędzy działaniami. Zasadniczo, na tym etapie, działania są określone w odpowiedzi na pytania: co, jak, gdzie i kiedy? Identyfikacja działań (i pakietów działań) jest ważnym kamieniem milowym w rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

DZIAŁANIE 6.1: IDENTYFIKACJA NAJBARDZIEJ EFEKTYWNYCH DZIAŁAŃ

PODSTAWY

Działania techniczne muszą przyczyniać się do realizacji wizji, celów i zamierzeń. Musi zostać zidentyfikowany zestaw opcji dla realistycznego wpasowania się w dostępne zasoby. Pierwszym krokiem jest zdobycie przeglądu możliwych działań. Działania te powinny być projektowane w "pakietach", a nie w izolacji, tak aby uwzględnić potencjalne synergie.

CELE

- Zidentyfikowanie opcji dla odpowiednich działań i ich integracja.
- Uzyskanie obrazu różnych opcji, które wspomagają realizację wizji, zamierzeń i celów.

ZADANIA

- Dokonaj ponownej oceny ram dotyczących zasobów dla realizacji działań.
- Zidentyfikuj opcje pakietów działań.
- Zapewnij połączenie działań z celami.
- Oceń prawdopodobną skuteczność działań.



SZCZEGÓŁY ZADAŃ

WYZWANIA POLITYCZNE W TRANSPORCIE MIEJSKIM I MOŻLIWE ODPOWIEDZI (NA PODSTAWIE PROJEKTU CIVITAS - CATALIST)

Poniższa typologia wyzwań polityki miejskiej i możliwe środki zaradcze zostały opracowane w „Przewodniku dla Profesjonalistów Transportu Miejskiego” w ramach projektu CiViTAS CATALIST, który wspiera rozpowszechnianie i transfer najlepszych praktyk inicjatywy CIVITAS Komisji Europejskiej.

WYZWANIA POLITYCZNE

- Zdrowie - Jak stworzyć zdrowe środowisko dla obywateli
- Kongestia - Jak stworzyć ekonomicznie wydajne i dostępne miasto
- Bezpieczeństwo – Jak zapewnić bezpieczne i niezawodne środowisko miejskie i mobilność
- Uczestnictwo - Jak zaangażować obywateli i innych interesariuszy mobilności miejskiej
- Planowanie strategiczne - Jak osiągnąć cele polityki przy jednoczesnym zapewnieniu, że potrzeby mobilności społeczeństwa i jego obywateli są spełnione
- Zmiana klimatu - Jak zmniejszyć zmiany klimatu związane z emisjami pochodzącymi od transportu miejskiego, aby przyczynić się do realizacji celów lokalnych, krajowych i globalnych w sprawie zmian klimatu (jako element dodatkowy podkreślający globalne wyzwanie, które należy uwzględnić w politykach mobilności miejskiej).

OBSZARY DZIAŁAŃ/ROZWIĄZANIA:

- a. Czyste pojazdy i paliwa
 - b. Logistyka miejska
 - c. Strategie zarządzania popytem (ograniczenia dostępu, strefy ochrony środowiskowej, opłaty za wjazd)
 - d. Zarządzanie mobilnością (agencje mobilnościowe, system ekopunktów nagradzający korzystanie z transportu publicznego i innych opcji zrównoważonej mobilności, a nie z samochodu prywatnego)
 - e. Zbiorowy transport pasażerski (nowe formy usług transportu publicznego, dostępność dla osób starszych oraz niepełnosprawnych pasażerów, integracja pomiędzy środkami transportu)
 - f. Telematyka transportu (e-bilety, zarządzanie i kontrola ruchu, informacja pasażerska)
 - g. Opcje mobilności mniej zależne od samochodu (car sharing, carpooling, ruch piesz i rowerowy)
- Należy pamiętać, że rozwiązanie problemów mobilności miejskiej wymaga wdrożenia zintegrowanych pakietów działań (rozwiązania), w przeciwieństwie do pojedynczych, odizolowanych działań. Najsilniejsze połączenia między polami działań/rozwiązań oraz wyzwań mobilności w miastach, są przedstawione w macierzy na następnej stronie.

Źródło: Projekt CiViTAS-CATALIST: Przewodnik CiViTAS dla Profesjonalistów Transportu Miejskiego – Wyniki oraz wnioski z długoterminowej oceny Inicjatywy CIVITAS, 2012

www.civitas.eu/guide_ebook/index.php oraz www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

Rozwiązania	Wyzwania					
	Zdrowie	Kongestia	Bezpieczeństwo & Ochrona	Udział społeczny	Planowanie strategiczne	Globalne zmiany klimatu
Czyste paliwa i pojazdy	✓✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓✓
Transport ładunków	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Strategie zarządzania popytem	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Ograniczenia dostępu, strefy środowiskowe	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Opłaty za wjazd	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Zarządzanie mobilnością	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Agencja ds. Mobilności	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Ekopunkty	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Transport zbiorowy	✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Nowe formy usług transportu publicznego	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Dostępność dla osób starszych/pasażerów niepełnosprawnych	✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Integracja pomiędzy środkami transportu	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Telematyka w transporcie	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
E-bilety	✓	✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓
Zarządzanie i kontrola ruchu	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓
Informacja pasażerska i nt. podróży	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
Opcje mobilności mniej zależne od samochodu	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Car-sharing	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Carpooling	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓✓
Ruch pieszy i rowerowy	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓

Fuente: Proyecto CiViTAS-CATALIST: CiViTAS Guía para el Transporte Urbano Profesional – Resultados y Lecciones de evaluación a largo plazo de la iniciativa CIVITAS, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php y www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Przedyskutuj wybór opcji z kluczowymi interesariuszami.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Po zdefiniowaniu celów.
- Prowadzone równolegle do >Działania 6.2 Nauka z doświadczeń innych.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Ponownie ocenione ramy zasobów.
- ✓ Zdefiniowane i podsumowane opcje dla możliwych działań.

WIĘCEJ INFORMACJI

MOŻLIWE DZIAŁANIA - PRZYDATNE ŹRÓDŁA

Istnieje szeroki zakres możliwych działań wdrożeniowych. Oznacza to, że określenie najbardziej odpowiednich działań dla lokalnego kontekstu, będzie wymagało trochę pracy biurowej oraz rozmów z członkami zespołu projektowego, jak i z interesariuszami.

Możesz zasięgnąć wiedzy z internetowych baz danych i dokumentów, które zapewniają przegląd możliwych działań, które mogą pasować do Twoich celów:

BAZY DANYCH DOBRYCH PRAKTYK

- BESTFACT Portal najlepszych praktyk transportu towarowego, kontaktów i polityk, www.bestfact.net
- Eltis portal mobilności w miastach, www.eltis.org
- Strona CiViTAS, www.civitas.eu
- EPOMM, Europejska Platforma ds. Zarządzania Mobilnością, www.epomm.eu
- SMILE, Zrównoważone Inicjatywy Mobilnościowe dla Środowiska Lokalnego, www.smile-europe.org
- SUGAR, Zrównoważona Logistyka Towarów w Miastach poprzez polityki Regionalne i Lokalne, www.sugarlogistics.eu

DOKUMENTY W ODNIESIENIU DO SKUTECZNYCH DZIAŁAŃ NA RZECZ PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ:

- Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Środowiska, Plany Zrównoważonego Transportu Miejskiego. Dokument przygotowawczy w odniesieniu do kontynuacji Strategii Tematycznej w sprawie Środowiska Miejskiego, 2006. Uzupełniony załącznikiem opisującym przykłady najlepszych praktyk i użyteczne odwołania. 2007, http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- Departament Transportu (Wielka Brytania), Wytyczne dla Lokalnych Planów Transportowych, 2009. Ostateczny przewodnik dla wsparcia lokalnych władz transportowych w opracowywaniu i realizacji ich planu transportowego. Patrz Załącznik E - Możliwe Działania dla Realizacji Celów. (16 lipca 2009). <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltg-guidance.pdf>



- Projekt BUSTRIP 2007, Transport zrównoważony – Przewodnik do Planów Zrównoważonego Transportu Miejskiego (narzędzie online, patrz rozdział „Lepsza mobilność”) www.movingsustainably.net/
- Plany Zrównoważonego Transportu Miejskiego (SUTP) oraz środowisko miejskie: Polityki, efekty i symulacje. Przegląd odniesień europejskich dotyczących hałasu, jakości powietrza i emisji CO₂ (październik 2005 r.), http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- BESTUFS – Projekt dotyczący Najlepszych Rozwiązań dla Logistyki Miejskiej, Przewodnik Dobrych Praktyk BESTUFS nt. Rozwiązań Logistyki Miejskiej, dostępny w 17 językach pod adresem www.bestufs.net/gp_guide.html

PRZYKŁAD

DUNDEE, SZKOCJA: WYKORZYSTANIE PROSTEGO MODELU

Opracowując swoją pierwszą Lokalną Strategię Transportową w 2000 roku, miasto Dundee wykorzystało Model Polityki Transportowej Laboratorium Badań Transportowych - co wymaga jedynie bardzo podstawowego wkładu - do oceny tego, co można osiągnąć dzięki działaniom, które Strategia brała pod uwagę. To pozwoliło jej wybrać najbardziej odpowiednie działania i ustalić konkretne cele.

Źródło: Tom Rye, Uniwersytet w Lund, na podstawie www.dundee.gov.uk/dundeeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf, str. 71

NARZĘDZIA

KONSULT – GENERATOR OPCJI STRATEGICZNYCH

KonSULT to baza wiedzy zapewniająca ocenę potencjalnego wpływu na przyjętą politykę ok. 40 instrumentów polityki transportowej i planowania przestrzennego. Bazuje ona na przyjętych podstawowych zasadach oraz na studiach przypadku. Generator opcji pozwala użytkownikowi na przepytanie KonSULT w celu zidentyfikowania zestawu instrumentów, który najbardziej odpowiadać będzie lokalnemu kontekstowi.

Celem jest poszerzenie zestawu instrumentów polityki branych pod uwagę, a nie dyktowanie konkretnego podejścia do obrania przez dane miasto. Użytkownik będzie mógł skupić się na celach, problemach oraz wskaźnikach skuteczności, określeniu ich subiektywnej ważności, wskazaniu ogólnej strategii, która jest pożądana i określeniu kontekstu, w którym działania mają być zastosowane. Generator opcji użyje wtedy systemu ocen dla każdego z instrumentów KonSULT, w celu zidentyfikowania tych instrumentów, które przyniosą najwięcej korzyści. W ramach projektu CH4LLENGE (Inteligentna Energia dla Europy), narzędzie KonSULT będzie rozwijane. Zostanie przetestowane przez miasta – partnerów, w opracowywaniu swoich Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, jako narzędzie inspiracji oraz do zawężania opcji polityki.

Link: www.konsult.leeds.ac.uk oraz www.sump-challenges.eu/

DZIAŁANIE 6.2: NAUKA Z DOŚWIADCZEŃ INNYCH

PODSTAWY

Identyfikacja najbardziej efektywnych działań powinna być oparta nie tylko o własne doświadczenie, badania i lokalną wymianę doświadczeń. Bardzo cenne może okazać się podjęcie nauki z doświadczeń tych, którzy mają już wdrożone działania, które są rozważane dla lokalnego kontekstu. Dla większości działań, prawdopodobnie uda się znaleźć inne miejsca w kraju i/lub w innym miejscu w Europie, które eksperymentowały z nimi. W ten sposób unika się sytuacji "ponownego wynalezienia koła" i popełniania kosztownych błędów, na których inni mogli się już wiele nauczyć.

CELE

- Nauka od tych, którzy wdrożyli już działania rozważane przez Ciebie.
- Unikanie zaczynania od zera. Wykorzystanie doświadczenia dostępnego gdzie indziej.
- Zapewnienie przekonujących dowodów i argumentów w celu wdrożenia działań w w lokalnym kontekście.

ZADANIA

- Określ inne miejsca, w których kluczowe działanie, którym jesteś zainteresowany, zostało już wdrożone.
- Skontaktuj się z głównymi osobami, które zrealizowały dane działanie (telefonicznie lub organizując wizytę na miejscu, by zobaczyć działanie „w akcji”).
- Podsumuj wnioski jako wkład w proces selekcji.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Poszukaj dobrych przykładów poza własnym krajem.
- Zaproś praktyków z innych miejsc do miasta, w celu uzyskania porady.

- Weź ze sobą lokalnych decydentów na wizytę w terenie w miejscu, gdzie działanie zostało już z powodzeniem wdrożone.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Równolegle do >Działania 6.1 Identyfikacja najbardziej efektywnych działań

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zidentyfikowane ciekawe miejsca, które wdrożyły już dane działanie.
- ✓ Dokonana wymiana doświadczeń z realizatorami.
- ✓ Zestawione kluczowe wyniki..

WIĘCEJ SZCZEGÓŁÓW

Na poziomie europejskim, dwoma najbardziej kompleksowymi zasobami dla wdrożeń działań z zakresu mobilności miejskiej (i pakietów działań) w miastach w całej Europie są sekcje studiów przypadku portalu Eltis (www.eltis.org), tj. portalu mobilności miejskiej Komisji Europejskiej, oraz strona internetowa Inicjatywy CiViTAS dla czystszej i lepszego transportu w miastach (www.civitas.eu).

PRZYKŁADY

EUROPEJSKI PROJEKT NICHES: WYMIANA DOŚWIADCZEŃ NA TEMAT INNOWACYJNYCH KONCEPCJI TRANSPORTOWYCH

Europejski Projekt NICHES+ (2008-2011) miał na celu powiązanie interesariuszy, którzy działają na polu innowacyjnych rozwiązań dla transportu i mobilności. W tym kontekście, okazało się niezwykle cenne zorganizowanie wymiany pomiędzy praktykami zainteresowanymi wdrażaniem działania w ich kontekście lokalnym i innymi osobami, które już zrealizowały podobną koncepcję gdzie indziej. Przykładem jest wymiana pomiędzy francuskim regionem Artois-Gohelle i miastami Salzburg oraz Monachium w sprawie działań na rzecz dostępności. Francuski zespół odwiedził oba miasta i dowiedział się o rozległych doświadczeniach Salzburga w temacie szkoleń na temat podróżowania oraz na temat monachijskiej koncepcji planowania dostępności danej okolicy. Innym przykładem jest wymiana pomiędzy francuskimi miastami Nantes i

Lorient z Worcestershire w Wielkiej Brytanii, na temat systemów szybkich tras autobusowych. Francuskie miasta posiadają skuteczne systemy, które pomogły Worcestershire dowiedzieć się więcej o specyficznych wyzwaniach, na które należy odpowiedzieć w lokalnym wdrażaniu.

Szczegóły na: www.niches-transport.org

EUROPEJSKI PROJEKT SUGAR - ZRÓWNOWAŻONA LOGISTYKA MIEJSKA OSIĄGNIĘTA DZIĘKI LOKALNYM I REGIONALNYM POLITYKOM

SUGAR skupia się na odpowiedzi na problem nieskutecznego i nieefektywnego zarządzania dystrybucją towarów w miastach, krytyczny element ogólnego systemu transportu miejskiego oraz główne źródło emisji zanieczyszczeń pochodzących od pojazdów.

Aby osiągnąć ten cel, projekt promuje wymianę, dyskusję i transfer doświadczeń polityki, wiedzy i dobrych praktyk poprzez zasady polityki i planowania w zakresie zarządzania miejskim transportem towarów, pomiędzy miejscami Dobrych Praktyk i Transferu.

Szczegóły na : www.sugarlogistics.eu



DZIAŁANIE 6.3: OKREŚLENIE NAJLEPSZEJ WARTOŚCI W STOSUNKU DO CENY

PODSTAWY

Dobór działań powinien kierować się nie tylko skutecznością, ale także stosunkiem ceny do jakości. Szczególnie w czasach ograniczenia budżetów dla transportu miejskiego i mobilności, ważne jest, aby uzyskać możliwie największy wpływ w odniesieniu do wydanych środków. Będzie to wymagać podstawowej oceny opcji z myślą o kosztach i korzyściach. Będzie to również pomocne w pozostaniu realistą, co do działań które mogą zostać wdrożone oraz pomoże unikać projektów utopijnych, np. poprzez wybór tylko tych działań, które wydają się wykonalne z punktu widzenia finansowego.

CELE

- Zapewnienie efektywnego wykorzystania dostępnych zasobów.
- Unikanie wyboru nierealnych finansowo działań.
- Zwiększenie wiarygodności realizacji działań.

ZADANIA

- Wybierz tylko niedrogie i skuteczne działania i pakiety działań.
- Oceń proponowane działania z myślą o realistycznej i terminowej realizacji z uwzględnieniem zasobów. Wybór metodologii zależy od doświadczenia i dostępnych zasobów i może obejmować zarówno metody jakościowe jak i ilościowe. W niektórych miejscach, pełna analiza kosztów i korzyści może być zbyt kosztowna. W takich przypadkach, można skupić się na najważniejszych działaniach, prostszych metodach i/lub szacunkach.
- Zapewnij, że wszystkie koszty i korzyści - nie tylko te, które można łatwo zmierzyć lub zwartościować - brane są pod uwagę.
- Zapewnij branie pod uwagę zarówno ludzi (pasażerów), jak i strumieni transportu towarowego.
- Zapewnij rozważanie oddziaływania jakości powietrza i kwestii gazów cieplarnianych.

- Zapewnij równorzędne rozważanie wszystkich środków transportu i porównywanie ich kosztów i korzyści.
- Weź pod uwagę potrzeby związane z utrzymaniem.

zamierzeń, w celu pokazania, co można osiągnąć przy mniejszych wydatkach. Można to zobaczyć na: www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf, strony 334-336.

Źródło: Tom Rye, Lund University

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I WSPÓŁPRACA

- Po wstępnej identyfikacji opcjonalnych działań – prowadzone równolegle do działań 6.1 identyfikacja najbardziej efektywnych działań i 6.2 nauka z doświadczeń innych.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Odpowiednie działania (i pakiety działań) ocenione z myślą o kosztach i korzyściach, jak również w kontekście stosunku jakości do ceny.
- ✓ Podsumowane wyniki dla przeprowadzenia dyskusji nad ostatecznym doбором działań.

WIĘCEJ INFORMACJI

Przewodnik Analiz Transportowych – webTAG

Niniejsze brytyjskie wytyczne zawierają lub wskazują odniesienia co do porad na temat:

- ustalania celów i identyfikacji problemów;
- opracowania możliwych rozwiązań;
- stworzenia modelu transportowego dla oceny alternatywnych rozwiązań.

Rozdział 2.5 WebTAG daje szczególnie przydatne wprowadzenie do procesu oceny.

Szczegóły na stronie: www.dft.gov.uk/webtag

PRZYKŁADY

REGION NOTTINGHAM, ANGLIA: 2. MIEJSCOWY PLANU TRANSPORTOWY - OCENA GŁÓWNYCH ZAŁOŻEŃ

LTP2 dla Regionu Nottingham (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Anglii) zawiera rozdział oceniający jego główne założenia w stosunku do celów, tak aby wykazać, że wszystkie one w istotny sposób przyczyniają się do większości zamierzeń LTP. Wyjaśnia również, jak działania są planowane i zintegrowane z innymi, aby zmaksymalizować korzyści, a więc stosunek ceny do jakości. Wreszcie, identyfikuje tańsze alternatywy dla dużych



DZIAŁANIE 6.4: WYKORZYSTANIE EFEKTU SYNERGICZNEGO DLA TWORZENIA ZINTEGROWANYCH ZESTAWÓW DZIAŁAŃ

PODSTAWY

Doświadczenie pokazuje, że wyizolowane działania mogą mieć tylko ograniczony wpływ, podczas gdy pakiety działań mogą wykorzystać efekt synergii i wzmacniać się wzajemnie. Dlatego ważne jest, aby wyciągnąć wnioski z analizy opcji w postaci pakietów łączących działania. Ponadto pakiety ostatecznie wybrane, powinny również dążyć do integracji środków transportu (intermodalność), z planowaniem przestrzennym i innymi działaniami sektorowymi (np. ochrona środowiska, zdrowie publiczne lub działania dotyczące gospodarki).

CELE

- Wybór najlepszych opcji w formie pakietów działań.
- Zapewnienie wykorzystania synergii między działaniami.
- Zapewnienie integracji środków transportu (intermodalność).
- Dążenie do integracji z planowaniem przestrzennym i planowaniem dalszych działań sektorowych

ZADANIA

- Określ działania, które przyczyniają się do realizacji wielu celów.
- Zgrupuj działania w pakiety, dla wykorzystania synergii i zwiększenia ich skuteczności (patrz typologia CiViTAS-CATALIST w >Działaniu 6.3).
- Zapewnij, że bierze się pod uwagę intermodalność. Obejmuje to połączenia z sieciami transportu na duże odległości, takimi jak sieć TEN-T. (Patrz Projekt LINK nt. Intermodalności Pasażerów, w celu pozyskania szczegółowych rekomendacji dotyczących „miejskich połączeń ostatniej mili”: www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=11355).
- Sprawdź proponowane działania dla mobilności i transportu w kontekście integracji z planowaniem przestrzennym.

- Integruj działania w miarę możliwości w dalszych działaniach planistycznych (np. dotyczących środowiska, zdrowia lub działań gospodarczych).
- Zaproponuj ostateczny dobór działań i przedyskutuj go z kluczowymi interesariuszami.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I WSPÓŁPRACA

- Równolegle do > Działania 6.1 Identyfikacja najbardziej efektywnych działań, >6.2 Nauka z doświadczeń innych oraz >6.3 Rozważenie stosunku jakości do ceny.
- Przed Krokiem 7. Uzgodnienie zakresów odpowiedzialności oraz alokacja budżetu.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zidentyfikowane efektywne pakiety działań i możliwe synergie.
- ✓ Sprawdzone pakiety działań, w kontekście integracji z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami planistycznymi.
- ✓ Wybrany zestaw pakietów działań, jako wkład do dyskusji nad ostatecznym wyborem działań i planowaniem budżetu (> Działanie 7.2).



PRZYKŁADY

LONDYN, ANGLIA: POBIERANIE OPŁAT ZA WJAZD – POTRZEBA ZINTEGROWANEGO PODEJŚCIA

Dobrym przykładem dla zilustrowania potrzeby zintegrowanego podejścia jest system pobierania opłat za wjazd ‘Congestion Charge’ – taki jak ten wdrożony w Londynie. Ten potężny środek do powstrzymania ruchu drogowego poprzez pobieranie opłat od użytkowników bezpośrednio zmienia natężenie ruchu

i skład pojazdów go tworzących, a tym samym wpływa na emisję zanieczyszczeń, jak również poziom hałasu. Jeśli jednak zostanie wdrożony jako jedyny środek, oczekiwana skala efektów będzie raczej niewielka. Z kolei jeśli działanie połączymy z działaniami z zakresu urbanistyki i planowania, poprawą i promocją transportu publicznego, zarządzaniem systemem parkowania, strefami niskiej emisji i zwolnieniami dla „czystych” pojazdów, działania wykażą tendencję do wzajemnego wzmocnienia, przyspieszenia i uzupełniania efektów w zakresie skutków zanieczyszczeń, emisji CO₂ i hałasu. W tym samym czasie negatywne skutki, takie jak kongestia w przyległych obszarach lub kwestie społecznej równości w dostępie i potrzeb mobilnościowych muszą być adresowane w działaniach kompensacyjnych. Dokładna definicja strefy obwodowej odgrywa tu istotną rolę.

Więcej szczegółów na: www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx and www.cclondon.com

Źródło: Podręcznik PILOT 2007 – pełna wersja, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

spowodowało poprawę jakości krakowskiego systemu transportowego.

Więcej szczegółów w Załączniku C



KRAKÓW, POLSKA: PAKIETOWANIE DZIAŁAŃ W CIVITAS

Główny Plan Transportowy został zatwierdzony przez Radę Miasta w 2005 roku. Jego głównym celem jest skuteczny, bezpieczny, ekonomiczny i przyjazny dla środowiska transport pasażerów i towarów. Polityka ta wymogła realizację pakietu wszechstronnych i skoordynowanych działań. W ramach projektu CiViTAS CARAVEL (2005-2009), zostało ogółem wdrożonych 18 komplementarnych działań, co

KROK 7: UZGODNIENIE ZAKRESÓW ODPOWIEDZIALNOŚCI ORAZ ALOKACJA BUDŻETU

Ściśle związane z doбором (pakietów) działań jest ustalenie jasnych obowiązków i opracowanie planu działania i budżetu. Jest to kluczowym elementem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i wymaga formalnego zatwierdzenia przez wszystkich kluczowych interesariuszy. Zasadniczo, na tym etapie należy znaleźć odpowiedzi na pytania: kto i ile?

DZIAŁANIE 7.1: PRZYPORZĄDKOWANIE ZAKRESÓW OBOWIĄZKÓW I ZASOBÓW

PODSTAWY

Gdy został już wybrany ostateczny zestaw działań technicznych, nadchodzi czas na przypisanie odpowiedzialności i zasobów. Jasny obraz, kto jest odpowiedzialny za działania i skąd pochodzi finansowanie jest podstawą każdego PZMM. Wymaga to ścisłej koordynacji i dyskusji pomiędzy wszystkimi podmiotami, które będą miały rolę w rozwoju i wdrażaniu działań lub pakietów działań.

CELE

- Określenie niezbędnych zasobów i odpowiedzialności za realizację wybranych (pakietów) działań.
- Zapewnienie, że wszystkie działania są wyraźnie uszeregowane, a ich realizacja jest realistyczna.
- Zapewnienie sprawnej i efektywnej alokacji zasobów (ludzkich, dotyczących wiedzy i funduszy).
- Zapewnienie ścisłej koordynacji z interesariuszami na potrzeby wdrożenia.

ZADANIA

- Przedyskutuj proponowane działania z interesariuszami, którzy mogą potencjalnie odegrać ważną rolę w ich projektowaniu i wdrażaniu.
- Zidentyfikuj opcje dotyczące liderów w realizacji danego działania i źródeł pochodzenia finansowania.
- Zweryfikuj realistyczny plan: sprawdź spójność planowanych działań i celów z przydzielonymi budżetami.
- Zapewnij dobrą koordynację pomiędzy różnymi źródłami finansowania.
- Zorganizuj spotkania z odpowiednimi interesariuszami, w celu przedyskutowania i uzgodnienia podziału odpowiedzialności i zasobów

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMOGI

- Zaangażuj mieszkańców w dyskusję na temat ostatecznego doboru działań.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Rozpoczyna się równolegle z rozwojem scenariuszy (>Działanie 3.2) i celów (>Działanie 5.2); zakończone przez Krokiem 6 Opracowanie efektywnych pakietów działań.
- Proces trwa kilka miesięcy.

LISTA KONTROLNA

- Zaproponowany ostateczny zestaw pakietów działań.
- Określone odpowiedzialności i możliwe źródła finansowania.
- Przeprowadzona dyskusja z odpowiednimi interesariuszami.



SZCZEGÓŁY ZADAŃ

MOŻLIWE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Podatki lokalne: specjalny lokalny podatek transportowy dla transportu publicznego płacony przez publicznych lub prywatnych przedsiębiorców, deweloperów;
- Finansowanie z dochodów: bilety, opłaty parkingowe, opłaty w centrum miasta, opłaty za wjazd, reklamy;
- Podmioty sektora prywatnego, deweloperzy, przemysł, wiedza i umiejętności - małe i średnie przedsiębiorstwa;
- Działania "fundraising" z udziałem odpowiednich sponsorów (ale trzeba rozważyć zgodność ze strategią marketingową);
- Budżety lokalne: z różnych miast i różnych obszarów polityki;
- Dotacje państwowe (jeśli to możliwe - źródła regionalne);
- Dotacje unijne.

Źródło: Podręcznik Pilot – pełna wersja, zmieniona, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

DZIAŁANIE 7.2: PRZYGOTOWANIE PLANU DZIAŁANIA I FINANSOWANIA

PODSTAWY

Na podstawie dyskusji na temat odpowiedzialności i źródeł finansowania z zainteresowanymi podmiotami, potrzebny jest potwierdzony plan działania i budżet. Zawiera on szczegółowe podsumowanie działań, z ustalonymi priorytetami do realizacji i harmonogramami. Specyfikacje te będą podstawą dla sprawnej realizacji działań; wymaga to szerokiego porozumienia ze strony decydentów i zainteresowanych stron i stanowić będzie podstawowy element ostateczny planu.

CELE

- Sformalizowanie odpowiedzialności wszystkich podmiotów i wkładu zasobów z odpowiednimi partnerami.
- Ujęcie istotnych ryzyk wdrożeniowych.
- Zapewnienie wyraźnego uszeregowania działań.
- Przedstawienie jasnego horyzontu czasowego dla realizacji działań.
- Zapewnienie przejrzystości wokół planowanych działań.

ZADANIA

- Nakreśl zarys szczegółowego planowania technicznego i budżetowego działań na okres 5 lat. Obejmij dłuższy okres z szerszymi wskazaniem planów.
- Sporządź dokument, który formalizuje:
 - o Co jest wykonywane, kiedy, przez kogo i jaki jest przeznaczony budżet;
 - o Jaki jest oczekiwany wkład działania w realizację celów;
 - o Jakie będą źródła finansowania (lub możliwe opcje, jeśli nie jest to jeszcze jasne);
 - o Jakie są zagrożenia i plany awaryjne;
 - o Jaki jest harmonogram projektowania i wdrażania działań.
- Osiągnij formalne porozumienie w sprawie budżetu i planu działania wśród decydentów i kluczowych interesariuszy.
- Upublicznij podział odpowiedzialności i alokację zasobów, dla zapewnienia przejrzystości.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Jako formalne zamknięcie, po dyskusji na temat opcji w > Działaniu 7.1 Przyporządkowanie odpowiedzialności i zasobów

LISTA KONTROLNA

- ✓ Nakreślony plan działania i budżetu.
- ✓ Formalne porozumienia pomiędzy decydentami i kluczowymi interesariuszami.

PRZYKŁADY

ZACHODNIA ANGLIA: LTP2 – PROGRAM WDROŻENIA

Cztery Rady z Bath i Północno-Wschodniego Somerset, Bristolu, Północnego Somerset i Południowego Gloucestershire połączyły siły, aby zaplanować i zapewnić poprawę transportu na swoim obszarze w latach 2006 – 2011, dzięki Wspólnemu Lokalnemu Planowi Transportu (JLTP), opierającemu się na wizji następnych 20 - 30 lat.

Koszty działań w wysokości 126,9 mln funtów (61,173 milionów funtów przeznaczonych na inwestycje i 65,745 milionów funtów na utrzymanie) zawarte

w ramach planu, oparto na wytycznych planowania finansowego określonych przez Departament Transportu w grudniu 2005 roku. Skupiają się one na utrzymywaniu odpowiedniego stosunku wartości do ceny poprzez optymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury.

Więcej szczegółów oraz podział kosztów znajdują się w Załączniku C.

KROK 8: ZORGANIZOWANIE SYSTEMU MONITORINGU I OCENY

Monitorowanie i ocena powinny być wbudowane w plan, jako podstawowe narzędzia zarządzania służące śledzeniu procesu planowania i realizacji działań. Pomaga to zrozumieć, co działa dobrze, a co wymaga poprawy oraz zbudować uzasadnienie i bazę wiedzy na potrzeby szerszego zastosowania podobnych działań w przyszłości.

DZIAŁANIE 8.1: ZORGANIZOWANIE SYSTEMU MONITORINGU I OCENY

PODSTAWY

Monitorowanie i ocena zarówno w procesie planowania, jak i w czasie realizacji działań mają kluczowe znaczenie dla skuteczności planu. Mechanizm monitorowania i oceny pomaga identyfikować i przewidywać trudności w przygotowaniu i realizacji PZMM i jeśli to konieczne, do ponownego połączenia działań w pakiety, w celu bardziej efektywnego osiągnięcia celów w ramach dostępnego budżetu. Będzie to również dowód skuteczności planu i działań. Pozwala to osobom odpowiedzialnym za działania na uzasadnienie, gdzie zostały wydatkowane środki finansowe. Sprawozdania powinny zapewnić, że wyniki oceny trafiają do debaty publicznej, co umożliwia wszystkim podmiotom rozważenie i dokonanie niezbędnych korekt (np. jeśli cele zostały osiągnięte lub jeśli działania wydają się być w konflikcie ze sobą). Mechanizmy monitorowania i oceny powinny być wcześniej określone i powinny stać się integralną częścią planu.

CELE

- Budowanie odpowiedniego układu monitorowania i oceny w celu ułatwienia identyfikacji barier i czynników wspomagających projektowanie i wdrażanie działań oraz umożliwienie terminowego i skutecznego reagowania.
- Określenie, w jaki sposób stopień realizacji działania i osiągnięcie celu będzie oceniane.
- Opracowanie odpowiednich mechanizmów do oceny jakości procesu planowania.
- Uczynienie monitorowania i oceny integralną częścią dokumentu PZMM.

ZADANIA

- Połącz dobór wskaźników dla monitorowania i oceny z ustalaniem celów SMART (> Działanie 5.2). Wybierz kilka łatwo mierzalnych wskaźników i unikaj nadmiaru informacji.
- Ocena ex-post dokonuje przeglądu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej i etapów wdrożeniowych oraz ogólne wyniki w procesie

podejmowania decyzji. Powinno to obejmować następujące obszary:

- o Wynik (działania podjęte) : Nowo zbudowana infrastruktura (np. x km ścieżek rowerowych) lub działające nowe usługi transportu i mobilności (np. x nowych autobusów) - za pomocą wskaźników produktu.
 - o Rezultat (wpływ działania): Realna i wymierna poprawa jakości życia i jakości usług transportowych (wskaźniki rezultatu) powinny być głównym celem. Przykładami są zatory (opóźnienia pojazdów) lub liczba podróży rowerowych. Obejmij pośrednie efekty, jeśli to możliwe; to reprezentuje kamienie milowe w kierunku kluczowych celów wynikowych. Wskaźniki powinny mierzyć wyniki bezpośrednio lub mierzyć, jak rezultaty są wyraźnie związane z wynikami.
 - o Proces planowania realizacji działania: Efektywne wykorzystanie zasobów jako inwestycja w działania; proces realizacji: np. termin realizacji, jakość (wskaźniki procesowe).
- Wykorzystaj wskaźniki jakościowe i ilościowe.
 - Przewiduj ustalenia dotyczące oceny ex-ante (ocena - proces sprawdzania, jak dany program lub strategia będzie skuteczna, może pomóc w podejmowaniu efektywnych wyborów pomiędzy opcjami) oraz oceny ex-post procesu przygotowania planu.
 - Przeprowadź audyt danych (co jest dostępne? gdzie są luki?) i jeśli to konieczne, opracuj strategię pozyskiwania danych (wskaźniki ilościowe i jakościowe). Jest to związane z audytem danych w Działaniu 3.1 (Przygotowanie analizy problemów i możliwości). Działania te są wzajemnie powiązane i powinny być właściwie skoordynowane.
 - Określ jak monitorowanie i ocena zostaną włączone do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Opracuj plan pracy dla monitorowania i oceny, który jest zintegrowany z harmonogramem projektu.
 - Określ metody pomiaru pośrednich wyników i oceny postępów w osiąganiu celów. • Określ jasne odpowiedzialności dobrze

wykwalfikowanych pracowników - lub zewnętrznego partnera – do monitorowania i oceny. Idealnie odpowiedzialność powinna być powierzona niezależnemu organowi.

- Zdefiniuj w jasny sposób dostępny budżet oraz działania w zakresie monitorowania i oceny - zazwyczaj powinno to być co najmniej 5% całego budżetu.
- Zaplanuj minimalne zaangażowanie interesariuszy w monitorowanie i ocenę.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Zintegruj ocenę kosztów i korzyści w proces rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- Zaplanuj obszerne zaangażowanie interesariuszy w monitorowanie i ocenę.
- Zaangażuj osoby z innych miast w proces uzyskiwania informacji zwrotnej.
- Koordynuj działania z odpowiednimi lokalnymi i regionalnymi interesariuszami co do wskaźników regionalnych.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Należy rozważyć monitorowanie i ocenę od samego początku, zwłaszcza przy opracowywaniu celów SMART i przy wyborze stosownych wskaźników (>Działanie 5.2).
- Dołączenie oceny ex-ante w analizę stanu (> Działanie 3.1), opracowanie scenariuszy (> Działanie 3.2) oraz planowanie działań i budżetu (> Działanie 7.2).
- Włączenie uzgodnień dotyczących monitorowania i oceny dla oceny ex-post w dokument Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (> Działanie 9.1).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Wybrane odpowiednie wskaźniki (na podstawie wskaźników wybranych w ramach Działania 5.2 Opracowanie celów SMART).
- ✓ Uzgodnione odpowiednie narzędzia monitorowania i oceny.
- ✓ Uzgodniony plan pracy i podział odpowiedzialności dla gromadzenia i zarządzania danymi.

WIĘCEJ INFORMACJI

NARZĘDZIA, PRZEWODNIKI ORAZ ŹRÓDŁA DOTYCZĄCE MONITOROWANIA I OCENY.

Źródło	Poruszone tematy	Hipertącze
DISTILLATE, UK (2008)	Przewodnik na temat opracowywania strategii monitorowania oraz doboru wskaźników. Patrz Projekt C – Wskaźniki.	www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php
MAX (2009), MaxSumo. Przewodnik nt. jak planować, monitorować i oceniać projekty transportowe.	MaxSumo oferuje możliwość efektywnego planowania, monitorowania oraz oceny projektów transportowych oraz programów skoncentrowanych na zmianach zachowań. Materiał dostępny w kilku językach, w tym w języku polskim.	www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&id=2359
GUIDEMAPS (2004), Podręcznik, Część 1: Koncepcja i narzędzia	Pomiar wskaźników, str. 59, 61 Metody ewaluacji (efektywność kosztowa, analizy kosztów i korzyści, planowanie najmniejszych kosztów, analiza wielokryterialna), str. 79	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
GUIDEMAPS (2004), Podręcznik, Część 2: Biuletyny na temat faktów	Pomiar wskaźników, str. 70 i nast. Narzędzia do śledzenia postępów, str. 73 Pomiar wskaźników rezultatu, str. 76 Ocena po wdrożeniu, str. 78	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
PROSPECTS (2003), Przewodnik Metodologiczny	Oszacowanie i ocena, str. 25, 33 i nast. Wdrażanie i monitoring, str. 27 i nast. Podstawy analizy kosztów i korzyści, str. 99 i nast.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html
PROSPECTS (2002), Narzędzia oceny (Dokument 2)	Zawiera szeroki zbiór metod i narzędzi oceny. Proszę zobaczyć cały dokument.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

PRZYKŁADY

TULUZA, FRANCJA: ZORGANIZOWANIE MONITOROWANIA I OCENY

Nowy plan transportowy aglomeracji Tuluzy ustalił szereg inicjatyw, które powinny zapewnić dokładne monitorowanie realizacji planu i regularną ocenę

jego wyników. W ramach programu "Partnerskiej komisji monitoringu", wszystkie instytucje, stowarzyszenia i organizacje związane z mobilnością, spotykają się przynajmniej raz w roku w celu omówienia dokonanych postępów.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

ZACHODNI YORKSHIRE, ANGLIA: MONITOROWANIE CELÓW I WSKAŹNIKÓW – LOKALNY PLAN TRANSPORTOWY WEST YORKSHIRE (LTP2) (WYCIĄG Z TABELI)

WSKAŹNIK	ODPOWIEDNI CEL	TECHNIKI POZYSKIWANIA I GROMADZENIA DANYCH	SKALA CZASU
Dostępność	Obowiązkowy M1	Wykorzystanie pakietu modelowania dostępności	Aktualizacje dokonywane corocznie i/lub w czasie zmian w usługach
Punktualność autobusów	Obowiązkowy M2	Ankiety drogowe oraz system informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym (RTPI)	Aktualizacje dokonywane corocznie
Poziom satysfakcji z lokalnych usług autobusowych (BVPI 104)	Obowiązkowy M3	Informacje dostarczone przez ODPM. Uzupełnione o badania rynkowe Metro	Dane produkowane co 3 lata
Uśredniony roczny wskaźnik podróży rowerowych	Obowiązkowy M4	W celu pokazania różnorodności środowisk rowerowych, dokonano reprezentatywnego doboru miejsc spośród Zachodniego Yorkshire. Monitorowane są zarówno miejsca na drogach, jak i poza nimi. Dane są gromadzone automatycznie i ręcznie	Automatycznie gromadzone dane, w sposób ciągły. Pomiary ręczne przeprowadzane w miesiącach neutralnych
Średni czas podróży na osobomilę na kluczowych trasach	Obowiązkowy M5	Wybrano 14 tras w ramach Zachodniego Yorkshire. Mierzy się natężenia, płynność i czas podróży na każdej z tras	Coroczne pomiary przeprowadzane w miesiącach
Zmiany w szczytowych natężeniach ruchu do centrów miast	Obowiązkowy M6	Automatyczne Pomiary Ruchu (ATC) na pięciu kordonach wokół centrum miasta	Coroczne pomiary przeprowadzane w miesiącach
Podział zadań przewozowych dla podróży do szkół	Obowiązkowy M7	Metody gromadzenia odroczone do 2007 r.	
Poziom satysfakcji z urządzeń transportowych finansowanych z LTP	Lokalny L1	Badania ankietowe rynku	Ocena program po programie
Podróże rowerowe do centrów miasta podczas szczytu porannego	Lokalny L2	Badania podziału zadań przewozowych w pięciu centrach miejskich w Zachodnim Yorkshire	Coroczne pomiary przeprowadzane w miesiącach neutralnych
Podział zadań przewozowych w czasie szczytu popołudniowego w podróżach do centrów miast	Lokalny L3	Badania podziału zadań przewozowych w pięciu centrach miejskich w Zachodnim Yorkshire	Coroczne pomiary przeprowadzane w miesiącach neutralnych
Napełnienie sieci kolejowej w godzinach szczytu	Lokalny L4	Ankiety w godzinach szczytu na stacji kolejowej Leeds	Coroczne pomiary przeprowadzane w miesiącach neutralnych
Napełnienie na Korytarzach Autobusowych Wysokiej Jakości	Lokalny L5	Dane z elektronicznych urządzeń biletowych na wybranych trasach	Ocena program po programie
Liczba pieszych zabitych lub ciężko rannych w kolizjach drogowych	Lokalny L6	Dane STATS 19	
WSKAŹNIK	ODPOWIEDNI CEL	TECHNIKI POZYSKIWANIA I GROMADZENIA DANYCH	SKALA CZASU

KROK 9: PRZYJĘCIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej podsumowuje wyniki wszystkich poprzednich działań. Po dokonaniu ostatecznej kontroli jakości, dokument, w tym plan działania i budżet, musi zostać formalnie przyjęty przez przedstawicieli politycznych. Ważne jest również zapewnienie, że plan jest powszechnie akceptowany wśród interesariuszy i mieszkańców.

DZIAŁANIE 9.1: SPRAWDZENIE JAKOŚCI PLANU

PODSTAWY

Zespół projektowy będzie miał za zadanie opracować ostateczny projekt dokumentu planu. Aby zapewnić, że poprzednie zobowiązania są dobrze zaznaczone w planie, dokument planu musi być zweryfikowany wewnętrznie, jak i przez ważnych interesariuszy zewnętrznych.

CELE

- Zapewnienie wysokiej jakości dokumentu PZMM.
- Zapewnienie, że opinie kluczowych interesariuszy wzięto w wystarczający sposób pod uwagę.

ZADANIA

- Przyjrzyj się całemu planowi i sprawdź jakość oraz potencjał dla efektywnych rezultatów.
- Dokonaj ostatecznych poprawek we współpracy z kluczowymi interesariuszami.

DZIAŁANIA WYKRACZAJACE POZA PODSTAWOWE WYMOGI

- Włącz zewnętrznych ekspertów, posiadających doświadczenie w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w sprawdzanie jakości dokumentu planu.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I WSPÓŁPRACA

- Kontrola jakości w momencie, gdy dostępny jest zaawansowany projekt dokumentu planu.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Opracowany ostateczny projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- ✓ Ukończone przeglądy wewnętrzny i w wykonaniu interesariuszy.
- ✓ Ukończone ostateczne poprawki.

PRZYKŁAD

LILLE, FRANCJA: STRUKTURA PLANU

Plan de Déplacements Urbains (PDU) z aglomeracji Lille obejmuje łącznie 170 działań określonych i uporządkowanych wzdłuż sześciu osi:

1. "Intensywne miasto" i mobilność
2. Sieć transportu publicznego
3. Współdzielenie ulicy, alternatywne środki
4. Transport towarów
5. Środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo obywateli
6. Realizacja, monitorowanie i ocena
7. Temu programowi działania towarzyszy wstępne oszacowanie kosztów.

Więcej szczegółów w Załączniku C.



DZIAŁANIE 9.2: PRZYJĘCIE PLANU

PODSTAWY

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi być „zalegalizowany” przez wybranych w wyborach przedstawicieli politycznych odpowiedzialnych organów, które opracowują plan. Jest to kluczowym krokiem co do zapewnienia odpowiedzialności i szeroko uzgodnionych ram dla wdrażania działań technicznych.

CELE

- Zapewnienie uzasadnionego i odpowiedzialnego planu.
- Wsparcie dla akceptacji planu.
- Zapewnienie uzgodnionych ram dla wdrażania działań.

ZADANIA

- Zapewnij formalne przyjęcie PZMM przez wybranych przedstawicieli publicznej instytucji/organów odpowiedzialnych za planowanie (np. rada miasta, sejmik).

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I WSPÓŁPRACA

- Po ukończeniu dokumentu planu oraz przed wdrażaniem działań.
- Proces przyjęcia może potrwać kilka miesięcy (patrz przykład poniżej).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przyjęty przez wybranych politycznie przedstawicieli publicznego organu/organów, odpowiedzialnych za planowanie.

PRZYKŁAD

ZACHODNIA ANGLIA: HARMONOGRAM PRZYJĘCIA WSPÓLNEGO LOKALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Cztery rady (Bath & North East Somerset, Bristol, North Somerset i South Gloucestershire) pracowały wspólnie nad zaplanowaniem i zapewnieniem poprawy transportu w zachodniej części obszaru

Anglii. Wymagało to przyjęcia Wspólnego Lokalnego Planu Transportowego przez różne komitety i rady.

- Komitet Wykonawczy ds. Wspólnego Transportu - 10/12/10
- Pełna Rada South Gloucestershire - 15/12/10
- Pełna Rada North Somerset - 18/01/11
- Pełna Rada Miasta Bristol - 18/01/10
- Pełna Rada Bath i North East Somerset - 20/01/11
- Publikacja ostatecznego Wspólnego Lokalnego Planu Transportowego - 31/03/11

Źródło: www.travelplus.org.uk



SZCZEGÓŁY ZADAŃ

RÓŻNE WARUNKI RAMOWE DLA PRZYJĘCIA PLANU

Dokładna forma przyjęcia zależy od krajowych ram regulacyjnych i struktur administracyjnych. Ogólnie rzecz biorąc, powinno się osiągnąć następujące cele:

- Organy odpowiedzialne za opracowanie działań i planu budżetu powinny także przyjąć go, zapewniając zgodność z przepisami krajowymi w zakresie przyjęcia planu i (jeśli dotyczy) minimalnych wymogów dla planowania zrównoważonej mobilności w mieście. Należy przewidzieć możliwość, że każda z zaangażowanych stron może podjąć działania prawne przeciwko planowi, który narusza te zasady.
- Plan działania i budżet Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi być oceniany z myślą o wpływie polityki i działań, wymogach proceduralnych i dokonanych postępach, a także osiągnięcia zgodności z dyrektywą Komisji Europejskiej w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA). Aby zagwarantować wiarygodną ocenę, niezależny organ powinien być odpowiedzialny za ocenę planu.
- Jeżeli zapewnienie krajowych funduszy zależy od spełnienia krajowych kryteriów jakości, plan działania i budżet Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi również zostać zatwierdzony przez wyższy poziom samorządu (powiązane z wynikami oceny).

ród³o: podręcznik pilot 2007, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

DZIAŁANIE 9.3: OKREŚLENIE PODMIOTÓW/OSÓB ODPOWIEDZIALNYCH

PODSTAWY

Oficjalne przyjęcie planu jest ważnym krokiem. Dodatkowo, towarzyszy temu etapowi konieczność informowania i zaangażowania zainteresowanych stron i mieszkańców, dla zapewnienia szerokiego „poczucia własności” Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Powinni oni mieć poczucie, że jest to „ich” plan, który ma na celu poprawę mobilności i jakości życia dla wszystkich, a nie tylko kolejny dokument przyjęty na poziomie politycznym.

CELE

- Zapewnienie wysokiego poziomu akceptacji oraz poczucia własności wśród interesariuszy oraz mieszkańców.

ZADANIA

- Komunikuj w przejrzysty i profesjonalny sposób o wynikach procesu planowania.
- Wyjaśniaj, co władze lokalne mogą realnie zrobić, a co nie (zarządzanie oczekiwaniami).
- Uczyń przyjęcie planu tematem w mediach lokalnych i świętuj osiągnięcie tego etapu z mieszkańcami.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

Przed, równoległe i po formalnym przyjęciu planu.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zaplanowane i przeprowadzone działania public relations oraz angażujące interesariuszy.
- ✓ Uroczyste obchody przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w towarzystwie mieszkańców i interesariuszy.

PRZYKŁAD

ZACHODNIA ANGLIA : 6. WSPÓLNE FORUM TRANSPORTOWE, 3. WSPÓLNY LOKALNY PLAN TRANSPORTOWY

6. Doroczne Wspólne Forum Transportowe zostało zaplanowane jako uruchomienie i wprowadzenie do projektu Wspólnego Lokalnego Planu Transportowego, oraz uruchomienie szerszego zaangażowania. W Forum wzięło udział ponad 100 przedstawicieli subregionu, w tym lokalni przedsiębiorcy, przedstawiciele służby zdrowia, grupy dotyczące kampanii i mieszkańcy, czyli wszyscy, którzy chcieli dowiedzieć się więcej o tym, co robi partnerstwo Zachodniej Anglii oraz jak mogą wpłynąć na następny Wspólny Plan Transportu Lokalnego. W dniu przyjazdu, wszyscy uczestnicy otrzymali kopię projektu streszczenia JLTP3 oraz kopię kwestionariusza dla zachęcenia do pozostawienia informacji zwrotnej po forum. Większe ilości ankiet były również dostępne do wzięcia ze sobą i rozpowszechniania ich wśród swoich grup. Impreza obejmowała warsztaty dotyczące redukcji emisji dwutlenku węgla, aktywnego podróżowania oraz zrównoważonego dobrobytu gospodarczego.

Więcej szczegółów:

www.travelplus.org.uk/our-vision/joint-local-transport-plan-3/6th-joint-transport-forum.



KROK 10: ZAPEWNIENIE WŁAŚCIWEGO ZARZĄDZANIA I KOMUNIKACJI (PODCZAS WDRAŻANIA PLANU)

Po przyjęciu planu, zaczyna się faza wdrożenia. Jako, że Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dokumentem strategicznym, zapewnia on solidne ramy dla tych działań, ale nie określa w szczegółach, w jaki sposób działania techniczne będą realizowane. Należy podkreślić, że proces wdrażania musi również mieć zorganizowane podejście do udoskonalenia celów i planowania, ustalania szczegółów, zarządzania, komunikacji i monitorowania wdrażania działań. Te cykle zarządzania będą znacznie krótsze niż cykle planowania i potrzebują być na tyle elastyczne, aby dostosować się do nowej sytuacji. Muszą one być zinstytucjonalizowane w organizacji, która jest odpowiedzialna za wdrażanie danego działania technicznego.

DZIAŁANIE 10.1: ZARZĄDZANIE PLANEM DZIAŁANIA

PODSTAWY

Dobry Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nie musi automatycznie prowadzić do dobrych wyników. Ważne jest, aby zapewniać osiągnięcie celów planu skutecznie i zastosować odpowiednie zarządzanie by nadzorować realizację i zarządzać ryzykiem. Wymaga to porozumienia z wszystkimi podmiotami biorącymi udział w realizacji działania. Wdrażanie odbywa się w ramach znacznie krótszego cyklu niż proces Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Obejmować to zazwyczaj będzie udoskonalenie celów, jak również planowanie, uszczegóławianie, zarządzanie, komunikację oraz monitorowanie realizacji działania.

CELE

- Sformalizowanie ról stron biorących udział w realizacji działania.
- Zapewnienie dobrej koordynacji między wszystkimi zaangażowanymi stronami.
- Ułatwienie skutecznego i efektywnego procesu wdrażania.
- Odpowiedź na potencjalne ryzyka i synergie.
- Zapewnienie przejrzystości realizacji.

ZADANIA

- Uzgodnij procedury zarządzania i podział odpowiedzialności z wszystkimi interesariuszami zaangażowanymi w realizację działań (plan pracy).
- Oceń ryzyka i zaplanuj działania naprawcze.
- Egzekwuj realizację planu pracy i uzgodnij formaty raportowania.

SZCZEGÓŁY ZADAŃ

GUIDEMAPS : PLAN I ZARZĄDZANIE PROJEKTEM

Zarządzanie projektem związane jest z ogólnym planowaniem i koordynacją projektu, od początku do zakończenia. Gwarantuje to, że wymagania decydenta lub organu zamawiającego są spełnione poprzez zakończenie na czas, w ramach budżetu i zgodnie z wymaganymi standardami jakości.

Zarządzanie projektem obejmuje cały proces podejmowania decyzji i zazwyczaj powoduje przyjęcie struktury planu projektu zgodnie z procesem projektu w sześciu etapach:

1. Definicja schematu

Ten etap obejmuje szczegółową definicję schematu, w oparciu o cele i program określony w strategii (lub w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej > Działania 5.1, 7.2), lub poprzez bezpośrednią identyfikację problemów lub kwestii do rozwiązania. Obejmuje to specyfikację wymagań i identyfikację ograniczeń, a także na wybór wskaźników wydajności (>Działania 5.2, 8.1).

2. Generacja opcji

Kilka opcji (np. różne funkcje i trasy) muszą być przygotowane w celu znalezienia skutecznego i wydajnego systemu, który maksymalizuje poparcie interesariuszy. Można użyć różnych narzędzi do pomocy profesjonalnej kreatywności i angażowania interesariuszy w proces generowania opcji.

3. Ocena opcji

Wiąże się z oceną możliwości opcji w odniesieniu do ich potencjalnego wpływu i efektywności kosztowej. Zazwyczaj proces ten ocenia wiele cech, obejmując wpływy na lokalną gospodarkę, środowisko i społeczeństwo. Obejmuje analizę techniczną poszczególnych opcji oraz ocenę prawdopodobnej akceptacji społecznej.

4. Formalne podejmowanie decyzji

Decyzja jest podejmowana przez instytucję odpowiedzialną (lub delegowany organ dla mniejszych systemów), przy wzięciu pod uwagę wniosków z etapu oceny opcji. Obejmuje to porozumienia w sprawie preferowanego wariantu, ustalenia dotyczące tego, kiedy projekt będzie realizowany i przez kogo oraz alokacji zasobów (> odnosi się do Działań 7.1, 7.2).

5. Wdrażanie

Obejmuje wszystkie niezbędne prace przygotowawcze oraz prace na miejscu, dla osiągnięcia operacyjności systemu. Dla projektów infrastrukturalnych, ostateczne szczegóły dotyczące faz budowy muszą być uzgodnione i uzyskane musi zostać pozwolenie na budowę. Ten etap może obejmować także inne zadania, takie jak rekrutacja personelu operacyjnego, promocję programu lub kampanię informacyjną (> Działanie 10.2).

6. Monitorowanie i ocena (> patrz Działanie 10.3)

Dane o wydajności systemu są zbierane i analizowane w celu ustalenia, czy cele zostały osiągnięte. Może to prowadzić do poprawy przyszłego projektu programu i przyczyniać się do oceny strategii, stanowiąc jedną z jej części.

OGÓLNE FAZY W PROCESIE ZARZĄDZANIA PROJEKTEM

(A) UKIERUNKOWANIE:

- (i) Określenie zarysu i celów projektu
- (ii) Identyfikacja stosownych barier
- (iii) Identyfikacja specyficznych strategii, które należy przygotować
- (iv) Identyfikacja etapów projektu
- (v) Identyfikacja wymogów co do zasobów
- (vi) Określenie kluczowych wymogów co do umiejętności

**(B) POWOŁANIE GŁÓWNEGO ZESPOŁU:**

- (i) Zidentyfikowanie odpowiednich osób i uformowanie zespołu projektowego
- (ii) Porozumienia co do struktury organizacyjnej i procedur
- (iii) Zasilenie zespołu projektowego

**(C) DETAILED PREPARATION:**

- (i) Przygotowanie szczególnych planów/strategii
- (ii) Ocena szczegółowych wymagań co do zasobów
- (iii) Określenie potencjalnych ryzyk i barier

**(D) SZCZEGÓŁOWE PRZYGOTOWANIA:**

- (i) Zarządzanie procesem
- (ii) Monitorowanie wkładu, procesu i rezultatów
- (iii) Pokonywanie barier
- (iv) Przeprowadzenie oceny projektu

ŹRÓDŁO: PODRĘCZNIK GUIDEMAPS, CZĘŚĆ 1: KONCEPCJE I NARZEDZIA, STR. 15 I
22 [WWW.OSMOSE-OS.ORG/DOCUMENTS/316/GUIDEMAPSHANDBOOK_WEB\[1\].PDF](http://WWW.OSMOSE-OS.ORG/DOCUMENTS/316/GUIDEMAPSHANDBOOK_WEB[1].PDF)

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

Powiąz zarządzanie wdrażaniem działania z szerszymi systemami zarządzania wydajnością w ramach administracji.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- W czasie fazy wdrażania.

LISTA KONTROLNA

- Uzgodniony plan pracy dotyczący procedur zarządzania i odpowiedzialności stron.
- Opracowany plan zarządzania ryzykiem.
- Uzgodnione formaty sprawozdawcze.

PRZYKŁAD**BUDAPESZT, WĘGRY: KOORDYNACJA MIĘDZY ZAANGAŻOWANYMI STRONAMI**

Pogram Serce Budapesztu to program utworzony w 2007 roku w celu ożywienia centrum miasta przez uspokojenie ruchu na dużą skalę. Był on zainicjowany i zarządzany przez następujących kluczowych interesariuszy: Miasto Budapeszt (jako ostateczny właściciel projektu), spółki non profit „Miejski Rozwój Serca Budapesztu” (koordynator ds. realizacji projektu), prywatnego konsultanta, który opracował plan i stowarzyszenie „Dążenie do czystego centrum miasta” (organizacja pozarządowa, która odpowiadała za wkład mieszkańców do projektu). Oprócz tych głównych interesariuszy, waga programu przyciągnęła również szereg innych podmiotów, m.in. media, lokalny biznes i różne instytucje publiczne

odpowiedzialne za planowanie i procedury zatwierdzające. Ze względu na złożoność tego planu powstała ww. spółka non-profit, której zadaniem było zarządzanie i koordynacja faktycznej realizacji, w ścisłej współpracy z tamtejszą lokalną radą dzielnicy. Firma ta jest odpowiedzialna za zapewnienie przejrzystości realizacji (np. za pośrednictwem swojej strony internetowej i regularnych bezpłatnych biuletynów), podczas gdy w procesie planowania najważniejszymi stronami byli lokalni politycy i prywatni konsultanci, którzy opracowali aktualny plan. W fazie realizacji okazało się jednak, że bardzo ważna jest obecność osobnej jednostki, w pełni dedykowanej zarządzaniu realizacją działania.

Więcej informacji nt. programu Serce Budapesztu można znaleźć w studium przypadku Eltis:

http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961

Źródło: Gábor Heves, Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe



DZIAŁANIE 10.2: KOMUNIKACJA I ZAANGAŻOWANIE MIESZKAŃCÓW

PODSTAWY

Informowanie i angażowanie obywateli jest wymogiem nie tylko podczas rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, ale też gdy wdrażanie działań, wpływa bezpośrednio na te osoby. W czasie wdrażania działań, konieczne jest informowanie szeroko pojętej opinii publicznej o postępach.

CELE

- Zapewnienie akceptacji dla działań.
- Podniesienie świadomości na temat możliwości i ograniczeń, które wiążą się z realizacją działania.
- Poprawa poczucia własności dla działań.

ZADANIA

- Rozmawiaj z mieszkańcami i interesariuszami, których bezpośrednio dotyczy planowane działanie (pozytywnie jak i negatywnie), przed rozpoczęciem wdrażania oraz odpowiadaj na ich wątpliwości. Pamiętaj jednak, że ci, na których działanie wpływa negatywnie będą naturalnie robić więcej "hałasu", niż ci, którzy skorzystają na danym wdrożeniu.
- Staraj się łagodzić negatywne skutki, które towarzyszą realizacji działania (np. wsparcie dla przedsiębiorstw poszkodowanych przez długotrwałą budowę nowej trasy tramwajowej).
- Informuj szeroko opinię publiczną o postępach w realizacji działań.
- Pokaż ważne etapy we wdrażaniu działania i świętuj osiągnięcia z mieszkańcami (np. festiwal uliczny po ustanowieniu strefy pieszej).

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- W czasie fazy wdrażania działań.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zaangażowani obywatele i podmioty, które są bezpośrednio „dotknięte” realizacją działania.
- ✓ Opracowane rozwiązania dla łagodzenia negatywnych skutków wdrażania.
- ✓ Opinia publiczna poinformowana o postępach realizacji działania.

WIĘCEJ INFORMACJI

Projekt CiViTAS-VANGUARD 2011: Angażowanie Interesariuszy: Narzędzia Organizowania Udanych Konsultacji z Interesariuszami, Podręczniki Civitas.

Zobacz:

http://www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf

CiViTAS-ELAN, 2012: Angażowanie Obywateli w Dziedzinie Mobilności - CiViTAS-ELAN Praca i Doświadczenia Związane z Angażowaniem Obywateli,

Zobacz:

http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf

PRZYKŁADY

GANDAWA, BELGIA: AKTYWNE INFORMOWANIE SPOŁECZEŃSTWA O ADAPTACJI DWORCA KOLEJOWEGO

W 2007 r. miasto Gandawa, wraz z pięcioma partnerami projektu, uruchomiła duży projekt dostosowania głównego dworca kolejowego Gandawa Sint-Pieters i jego otoczenia do potrzeb 21. wieku. Do 2020 r. obszar powinien być przekształcony w przystępny i komfortowy rejon do życia i pracy, z dobrymi połączeniami intermodalnymi. Projekt ten ma ogromny wpływ nie tylko na okoliczne dzielnice, ale na całe miasto i jego mieszkańców. Miasto zainstalowało punkt informacyjny, który organizuje szeroką komunikację i możliwości uczestnictwa obywateli, zarówno w fazie planowania, jak i realizacji.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

ZAGRZEB, CHORWACJA: ANGAŻOWANIE INTERESARIUSZY I MIESZKAŃCÓW W PROJEKTOWANIE NOWEGO DWORCA PRZESIADKOWEGO

Dzięki udziałowi w projekcie CiViTAS-ELAN, Zagrzeb przygotował projekt koncepcyjny dla nowego intermodalnego terminalu pasażerskiego Sava-Północ. Ze względu na umiejscowienie tam pięciu różnych rodzajów transportu i ich spodziewany wpływ na rozwój, miasto zdecydowało się zaangażować różne podmioty lokalne w swoje studia i projekty. Miasto wykorzystało różne kanały medialne, jak i otwarte spotkania i prezentacje w celu zaangażowania zainteresowanych stron i obywateli w debatę na temat nowego węzła.

Więcej szczegółów w Załączniku C.



DZIAŁANIE 10.3: SPRAWDZENIE POSTĘPU W ŚWIELE PRZYJĘTYCH CELÓW

PODSTAWY

Szeroko pojęte uzgodnienia dotyczące monitorowania i oceny zostały zdefiniowane przed przyjęciem planu (> Działanie 8.1). Przy wdrażaniu działań konieczne jest regularne stosowanie wybranych narzędzi monitorowania i oceny i sprawdzanie, jaki postęp został osiągnięty w kierunku założonych celów. Wyniki oceny będą potrzebne, aby umożliwić zmiany w pakietach działań w celu osiągnięcia celów w skuteczniejszy sposób oraz w ramach dostępnego budżetu (> Działanie 11.1 Aktualizacja planu). Raportowanie powinno zapewnić, że wyniki realizacji planu, które są w rzeczywistości mierzone, dają wkład do debaty publicznej, a tym samym umożliwiają wszystkim podmiotom rozważyć i dokonać korekty w razie potrzeby (np. jeśli cele zostały osiągnięte, działania wydają się być sprzeczne, itp.).

CELE

- Śledzenie postępów w osiąganiu celów.
- Identyfikacja problemów, przeszkód i innych wyzwań dla terminowej realizacji.
- Regularne informowanie interesariuszy i mieszkańców o postępach we wdrażaniu działań.

ZADANIA

- Regularnie monitoruj postępy realizacji i wywierany wpływ, pod względem wydajności i wyników (> Działanie 8.1)
- Dołącz "twarde" wyniki, które pokazują postęp w kierunku wymiernych celów i wskaźników (np. redukcja części stałych), jako, że pokaże Ci to, czy Twoje działania osiągnęły zamierzony cel.
- Dołącz "miękkie" wyniki, które odnoszą się do doświadczeń wyniesionych z działań wdrożeniowych, spełnienia ogólnych celów, poziomu świadomości, itp., ponieważ będą one bezcenne w sytuacji potrzeby replikowania lub modyfikowania działania w innym miejscu w przyszłości.

- Regularnie (co 1-5 lat - w zależności od działań) oceniaj wpływ działań lub zestawów działań.
- Opublikuj sprawozdanie z oceny, ukierunkowane na obywateli i polityków.

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Dołącz "sprawdzenie poprawności" w monitorowanie wdrażania, co oznacza, że zainteresowane strony, opinia publiczna oraz osoby z innych miast powinny dostarczyć opinię oceniającą na ile wdrożenie odpowiada uzgodnionym celom i zamierzeniom Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- Zadbaj o przeprowadzenie monitorowania i oceny w sposób przejrzysty, najlepiej przez niezależną agencję, aby zagwarantować neutralność, z zastosowaniem tego samego zestawu wskaźników, który był wykorzystany w poprzednich krokach. Jeśli wydaje Ci się to nierealne (np. ze względu na ograniczenia budżetowe), akceptowaną alternatywą jest samokontrola i ocena prowadzona przez władze.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE ORAZ KOORDYNACJA

- Po przyjęciu planu działań i budżetu (faza wdrażania).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Realizacja działań monitorowana w sposób ciągły.
- ✓ Oddziaływania są oceniane w regularnych odstępach czasu.
- ✓ Przygotowany i opublikowany raport z oceny.



WIĘCEJ INFORMACJI NA TEMAT MONITOROWANIA I OCENY

Zobacz Działanie 8.1 Zorganizowanie systemu monitorowania i oceny

PRZYKŁADY

AKWIZGRAN, NIEMCY: WDROŻENIE MONITORINGU POPRZECZ REGULARNE SPOTKANIA STATUSOWE

Różne zainteresowane strony spotykają się kwartalnie w Akwizgranie w ramach trwającego procesu monitorowania stanu realizacji działań z zakresu mobilności przyjaznej dla środowiska. Wraz z zapoczątkowaniem planu dla czystego powietrza, składającego się z 29 działań związanych z mobilnością na początku 2009 r., została powołana grupa robocza składająca się z wydziałów zajmujących się transportem miejskim i sprawami środowiska, izby przemysłowo - handlowej, miejscowego operatora transportu publicznego (ASEAG) i regionalnego stowarzyszenia transportowego (AW), w celu monitorowania wdrażania działań podczas kwartalnych spotkań. Na spotkaniach omawiany jest status każdego działania, a w przypadkach, w których osiągnięcie celu budzi wątpliwości, podejmowane są działania zapobiegawcze. Oprócz systemu ciągłego raportowania z realizacji działań, utworzenie regularnych spotkań statusowych zapewnia „miękkie” podejście do niedrogiego i skutecznego monitorowania w trakcie fazy realizacji.

VITORIA-GASTEIZ, HISPANIA: KONTROLA POSTĘPÓW W REALIZACJI CELÓW

„Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público” („Plan Zrównoważonej Mobilności i Przestrzeni Publicznych”) dla miasta Vitoria-Gasteiz jest jednym ze strategicznych projektów, który odzwierciedla działania, które muszą być podjęte w celu osiągnięcia wizji opisanej w Planie Ogólnym dla Vitoria-Gasteiz 2015. Musi on przyjąć odpowiedzialność społeczną dla wprowadzenia i realizacji polityk, które przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju w przyszłości, ze szczególnym naciskiem na walkę ze zmianami klimatu i potrzebę promowania spójności społecznej i stworzenia zwartego miasta.

W celu sprawdzenia postępów w osiąganiu celów, przeprowadzono badanie na temat mobilności miasta w 2011 roku. Badanie to przyczyniło się do zrozumienia zmian w mieście od wprowadzenia planu i do ustalenia, w jakim stopniu nawyki mobilnościowe mieszkańców już się zmieniły. Badanie składało się z dwóch części: w pierwszej części, przeprowadzono 4000 wywiadów telefonicznych w celu oceny Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Druga część badań koncentrowała się na aspekcie mobilności w stosunku do funkcjonalności ekonomicznej (w jaki sposób dostać się do pracy, itp.) i została przeprowadzona w formie bezpośrednich wywiadów z 300 firmami i 2700 pracownikami.

Badanie przeprowadzone w 2006 roku służyło jako punkt odniesienia do porównania, jak mobilność zmieniła się od początku Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Dane wskazały, że w okresie między 2006 a 2011 rokiem, liczba użytkowników transportu publicznego wzrosła o 80%.

Źródła: Kerstin Burckhart, IET Barcelona; Centrum Studiów Środowiskowych, Rada Miasta Vitoria-Gasteiz www.vitoria-gasteiz.org/movilidad



KROK 11

DZIAŁANIE 11.1 REGULARNA AKTUALIZACJA PLANU

PODSTAWY

Wyniki oceny (> Działanie 10.3 Sprawdzenie postępu w świetle przyjętych celów) powinny być brane pod uwagę regularnie, w celu optymalizacji procesu i wdrażania. Pewna elastyczność w aktualizacji planu jest konieczna dla zagwarantowania, że nowe inwestycje i spostrzeżenia są brane pod uwagę. W przeciwnym razie plan może z czasem stracić swoją skuteczność.



CELE

- Reakcja na nowe sytuacje.
- Zapewnienie, że wdrażanie jest na dobrej drodze i cele są osiągnięte.
- Optymalizacja procesu wdrażania.

ZADANIA

- Bądź elastyczny w aktualizacji planu i wprowadzaniu zmian do wdrażania działań.
- Zidentyfikuj obszary, w których cele nie mogą być osiągnięte lub gdy nowe sytuacje powodują nieaktualność planu.

- Wprowadzaj poprawki w razie potrzeby we współpracy z właściwymi podmiotami. Program realizacji może być zmieniony na podstawie tego, jak strategia sprawdza się w okresie realizacji, które zwykle trwa od trzech do dziesięciu lat.
- Precyzyjnie określ zmiany Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które wynikają z oceny i uzyskaj formalne zatwierdzenie na szczeblu politycznym.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Przegląd i aktualizacja co najmniej co 5 lat.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zidentyfikowane niezbędne zmiany we wdrażaniu działań.
- ✓ Zmiany omówione ze stosownymi podmiotami.
- ✓ Przeprowadzona aktualizacja planu.



DZIAŁANIE 11.2: OCENA SYTUACJI – ROZUMIENIE PRZYCZYN SUKCESÓW I PORAŻEK

PODSTAWY

Przegląd osiągnięć Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oznacza ocenę zarówno szerszego wpływu działań

na transport miejski i mobilność (wkład dla wizji), jak również efektywność samego procesu planowania w celu określenia stopnia sukcesu wdrożenia planu. Trzeba mieć na uwadze oba aspekty, aby uczyć się i wzmacniać swoją wiedzę, która z kolei pomaga zapewnić dobrą podstawę do następnego cyklu planowania.

CELE

- Analiza procesu planowania, samego planu i wdrażania, z uwzględnieniem sukcesów i porażek.
- Zwiększenie poziomu zrozumienia na temat procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz ogólnych wpływów działań.
- Wyciąganie wniosków dla przygotowania następnej generacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

ZADANIA

Jeśli dostępna jest wystarczająca liczba wyników:

- Uruchom ocenę procesu (np. obserwacja uczestnictwa, grupy fokusowe, wywiady) oraz
- Oceń szerszy wpływ wdrożonych działań.
- Przeanalizuj, co poszło dobrze, a co poszło źle. Stwórz listę celów, które nie mogły zostać osiągnięte, ale nadal są w programie działań.
- Stwórz dokumentację “wyciągniętych wniosków”.
- Opracuj strategię dla wzmocnienia sukcesów i unikania porażek dla następnego cyklu planowania.

- Przedstaw „wyciągnięte wnioski” zespołowi projektowemu i kluczowym interesariuszom.

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Przegląd skuteczności procesu planowania w fazie realizacji.
- Kiedy została już wdrożona wystarczająca ilość działań, przegląd ogólnego wpływu (tj. czy zbliżyliśmy się do realizacji wizji?).

DZIAŁANIA WYKRACZAJĄCE POZA PODSTAWOWE WYMAGANIA

- Jako podstawę nauki na temat polityki, rozpowszechniaj wyniki (zarówno o sukcesach, jak i porażkach), pozwalając innym miastom uczyć się na Twoim doświadczeniu.

LISTA KONTROLNA

- ✓ Przeprowadzona ocena ex-post procesu planowania oraz zakończone wdrażanie działań.
- ✓ Udokumentowane wyciągnięte wnioski.

PRZYKŁADY

TULUZA, FRANCJA: PUNKT STARTOWY DO OPRACOWANIA NOWEGO PLANU

W 2008 roku Tuluza zainicjowała aktualizację swojego planu transportowego przyjętego w roku 2001 (PDU). Plan dotyczył transportu zbiorowego tzw. obwodu Tuluzę, który w tamtym czasie obejmował 72 gminy (łącznie z Tuluzą). Nowy plan miał za zadanie objąć zasięgiem 118 gmin, które zostały również objęte planem rozwoju obszarów miejskich (SCOT). Wielokryterialna ocena różnych wskaźników z PDU została zakończona w ciągu pierwszych trzech miesięcy od momentu rozpoczęcia prac nad nowym planem. Rezultaty tej oceny były dyskutowane w różnych tematycznych grupach roboczych, w odniesieniu do oryginalnych celów PDU, nowych wymagań prawnych oraz celów lokalnych. W efekcie tego zarekomendowano przegląd celów zapisanych w PDU. Cele te uformowały bazę dla rozwoju nowej zawartości kolejnej edycji PDU.

Więcej szczegółów w Załączniku C.

ERFURT, NIEMCY : PRZEGLĄD OSIĄGNIĘĆ MIEJSCOWEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Miasto Erfurt we Wschodnich Niemczech oceniło wyniki swojego miejscowego planu transportowego po dziesięciu latach (publikowane również w specjalnej broszurze). To był odpowiedni okres czasu, by ocenić wyniki kompleksowej i strategicznej koncepcji, takiej jak lokalny plan transportowy. Cztery zasadnicze punkty procesu oceny to:

- Określenie długoterminowych efektów przez prowadzenie badań o tej samej strukturze w 1991, 1994 i 1998 roku.
- Rozbicie oceny na pojedyncze działania, w celu sprawdzenia, jaka jest zależność między sukcesami lub problemami, a konkretnym działaniem.
- Rozważenie "klasycznych" danych transportowych (środek transportu, itp.) oraz danych na temat zachowań transportowych użytkowników (podział zadań przewozowych, wartości podróży, itp.).
- Ocena sukcesów i rozczarowań związanych z planowaniem projektu i procesem podejmowania decyzji oraz rozważenie ich w trakcie wdrażania (np. planowanie strategiczne przez lidera projektu, udział obywateli, itp.).

Źródło: Podręcznik Guidemaps, Część 1: Koncepcje i narzędzia, str. 60. [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)



DZIAŁANIE 11.3: IDENTYFIKACJA NOWYCH WYZWAŃ DLA NOWYCH GENERACJI PZMM

PODSTAWY

Przed rozpoczęciem pracy nad następną generacją lokalnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zdobyte dotychczas doświadczenia powinny być przeanalizowane z myślą o nowych wyzwaniach stojących przed transportem miejskim i mobilnością. Może to przyczynić się do optymalizacji procesu planowania i doboru działań technicznych w przyszłości. Doświadczenia z krajów, gdzie planowanie zrównoważonej mobilności jest obowiązkowe od kilku lat (LTP w Wielkiej Brytanii, PDU we Francji) pokazuje, że każdy cykl planowania przyczynia się do poprawy wiedzy na temat zrównoważonego planowania mobilności oraz zwiększenia skuteczności w następnej „rundzie” planowania. Pierwsze analizy wyzwań w następnej generacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mogą wpływać na kształt nowego procesu planowania i zamknięcie cyklu pomiędzy obecnym i nowym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kolejną motywacją do rozważenia kierunków nowego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dążenie do silniejszej integracji z innymi obszarami polityki w przyszłych planach.

CELE

- Przygotowanie się do następnego cyklu planowania.
- Refleksja nad doświadczeniami z obecnego cyklu planowania z myślą o nowych pojawiających się wyzwaniach.

ZADANIA

- Zidentyfikuj nowe wyzwania, które powstały w fazie realizacji (np. poprzez rozmowy z głównymi interesariuszami, analizę danych).
- Porozmawiaj z kluczowymi interesariuszami, jak wyciągnięte wnioski w bieżącym cyklu planowania mogą pomóc lepiej reagować na te wyzwania.
- Zastanów się, jak polityki w innych dziedzinach mogą być wykorzystane do

stworzenia synergii z polityką mobilności (zagospodarowanie przestrzenne, energia, środowisko, rozwój gospodarczy, integracja społeczna, zdrowie i bezpieczeństwo).

- Przygotuj się do opracowania nowej generacji swojego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

UMIEJSCOWIENIE W CZASIE I KOORDYNACJA

- Przed rozpoczęciem opracowywania nowego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (wciąż w okresie wdrażania obecnego planu).

LISTA KONTROLNA

- ✓ Zidentyfikowane nowe pojawiające się wyzwania dla transportu miejskiego i mobilności.
- ✓ Wyciągnięte wnioski z obecnego cyklu planowania zastosowane do opracowania kolejnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

PRZYKŁAD

LILLE, FRANCJA: PRZYGOTOWANIE DRUGIEGO PDU

Pod koniec 2005 r., zgodnie z przepisami prawa, aglomeracja Lille oceniła swój Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z 2000 roku. W wyniku tej oceny i nowych rozwiązań na poziomie krajowym, takich jak na przykład krajowe Grenelle d'Environnement (Deбата Środowiskowa), władze konurbacji zdecydowały o wszczęciu przeglądu w 2006 roku. Wyniki ogólnego badania mobilności w regionie Lille reaktywowały tematyczne grupy robocze pracujące nad pierwszym PDU. Członkowie tych grup zostali poproszeni o dokonanie przeglądu i zaproponowanie nowych pomysłów na potrzeby drugiego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który miał obejmować okres od 2010 do 2020 roku. Te tematyczne grupy robocze spotykały się regularnie w okresie czterech lat od 2006 do 2010 roku, by omówić tematy i zawartość nowego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Więcej szczegółów znajduje się w załączniku C.

ANEKS A: GLOSARIUSZ

Koncepcja / Skrót	Wyjaśnienie
Dostępność	Dostępność do działalności jest mierzona łatwością z jaką dana osoba może dostać się do miejsc, w których działalność ta może być wykonana.
Alternatywne scenariusze	Opisz zmiany wynikające z różnych opcji polityk i działań.
AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain (Urząd Transportu Miejskiego we Francji)
Cele	Wszechstronne określenie ulepszeń, których miasto poszukuje. Cele określają kierunek doskonalenie, ale nie sposób jego osiągnięcia.
Ewaluacja Ex-post	Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz etapów wdrażania a także ogólnych rezultatów procesu decyzyjnego.
Indykator	Zdefiniowany zestaw danych (zazwyczaj ilościowy), który jest używany do monitorowania postępu w realizacji konkretnego celu lub celów. Na przykład, liczba wypadków drogowych to jeden ze wskaźników bezpieczeństwa.
Indykator wyników	Mierzy wpływ, korzyści i zmiany, których doświadczają różne grupy interesariuszy w trakcie lub po realizacji projektu.
Integracja społeczna	Biorąc pod uwagę potrzeby całej społeczności, w tym grup szczególnie narażonych, takich jak dzieci, osoby niepełnosprawne, osoby starsze, gospodarstwa domowe o niskich dochodach, mniejszości itd. Gwarantuje równy dostęp do usług publicznych, przystępności i dostępności powiązanych opcji mobilności. Rozwija integracyjny rynek pracy i ułatwia zatrudnienie poprzez działania związane z transportem.
Interesariusz	Każda osoba, grupa lub organizacja, na którą wpływa proponowany projekt, lub które mogą mieć wpływ na projekt i jego realizację. Termin ten obejmuje ogół społeczeństwa, a także szeroką gamę innych grup (np. przedsiębiorstw, organów publicznych i grup specjalnego interesu).
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Francuskie prawo dotyczące świeżego powietrza i racjonalnego zużycia energii z grudnia 1996, które nałożyło obowiązek utworzenia PDU(plan transportowy) na wszystkie aglomeracje powyżej 100,000 mieszkańców.
LOTI	Loi des transports intérieurs. Francuska ustawa w sprawie transportu krajowego, przyjęta w grudniu 1982.
LTP	Lokalny Plan Transportu w Anglii i Walii.
Model	(Matematyczne) przedstawienie relacji w ramach systemu transportu (również związane z użytkowaniem gruntów); powszechnie stosowane do prognozowania wyników strategii transportowych.
Monitorowanie	Ciągły pomiar postępu poprzez gromadzenie nowych danych i / lub zestawianie istniejących źródeł danych.
Ocena	Ocena etapów realizacji projektu w oparciu o założone kamienie milowe i wymagane wyniki, w trakcie tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub po jego realizacji.
Ocena Ex-ante (oszacowanie)	Proces oceny prawdopodobnego wykonania danej strategii lub programów-pomocne w podejmowaniu efektywnych wyborów między opcjami.

PDU	Plan de Déplacements Urbains we Francji.
Plan Pracy	Dokument określający szczegółowy i realistyczny szereg działań, które mają być podjęte; ze wskazaniem wykorzystania zasobów oraz z uwzględnioną skalą czasową, według której można oceniać postęp.
Plan zarządzania umiejętnościami	Strategia, która określa i wyjaśnia, w jaki sposób wymagane umiejętności będą udostępniane i podtrzymywane w ramach zrównoważonego procesu planowania mobilności w mieście. Plan powinien określać osoby lub organizacje zewnętrzne i wewnętrzne, które mogą być przypisane do określonych zadań.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible w Hiszpanii.
Podejście partycypacyjne	Zaangażowanie obywateli i interesariuszy od samego początku i przez cały proces podejmowania decyzji, wdrażania i oceny, budowania lokalnych zdolności do obsługi złożonych problemów planowania i zapewnienia równości płci.
PUM	Piano Urbano della Mobilità we Włoszech.
Równość płci	Zapewnienie kobietom i mężczyznom takich samych szans, praw oraz obowiązków w dziedzinie transportu.
Scenariusz 'Biznes bez zmian'	Opisuje rozwój, jeśli działania, które są zaprogramowane zostały już wdrożone.
Scenariusz 'Nic nie robić'	Opisuje rozwój, jaki nastąpi jeśli nic nie zostanie zrobione w ogóle (tylko przewidywania trendów zewnętrznych).
SMART zasady	Konkretne, Wymierne, Osiągalne, Realistyczne, Określone w czasie
SRU	Loi solidarité et renouvellement urbains Francuskie prawo solidarności i renowacji miejskiej z grudnia 2000, które wzmocniło PDU jako instrument planowania mobilności w mieście.
SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Uczestnictwo obywateli	Zachęcanie i włączanie obywateli do debaty i zbiorowego podejmowania decyzji za pośrednictwem różnych narzędzi.
Użytkowanie gruntów	Funkcja danego obszaru gruntu. Przykłady typów użytkowania gruntów: mieszkaniowe, przemysłowe, komercyjne, rekreacyjne i rolne (także formy mieszane użytku).
Wizja	Zapewnia jakościowy opis pożądanej przyszłości miast i służy do wskazywania rozwoju odpowiednich środków w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.
Zaangażowanie	Proces identyfikacji grup interesariuszy i włączenia ich problemów, potrzeb oraz wartości w odpowiednich momentach procesu planowania.
Zaangażowanie zainteresowanych stron / zaangażowanie	Zaangażowanie jednostek, grup i organizacji, w różnym stopniu, w aspektach procesu decyzyjnego transportu poprzez różne narzędzia.

Źródło Glosariusza: w oparciu o: PILOT SUTP-Manual, GUIDEMAPS handbook and the PROSPECTS Decision-Makers'

ANEKS B: LISTA REFERENCYJNA

- AUCAME (Agence d'étude d'Urbanisme de Caen-Métropole), 2010:** Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), Qu'en Savons-Nous ? N°27, AUCAME, Caen, octobre 2010.
Source: www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN027_PDU.pdf
- Bruxellesmobilité, 2012:** Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012.
Source: www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises
- BUSTRIP, 2007:** Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans.
Source: www.movingsustainably.net/
- CENTRO - West Midlands Integrated Transport Authority, 2011:** West Midlands Local Transport Plan (2011 - 2026) - 'Making the Connections'.
Source: www.centro.org.uk/LTP/LTP.aspx
- CERTU, 1996:** Plans de déplacements urbains PDU – guide, Lyon, 1996.
Source: www.certu-catalogue.fr/plans-de-deplacements-urbains-guide.html
- CERTU, 2006:** Transport et mobilité, les dossiers du CERTU n°146", La concertation dans les PDU: pourquoi? Avec Qui? Comment?, Lyon, janvier 2006.
Source: www.certu-catalogue.fr/concertation-dans-les-pdu-la.html
- CERTU, 2012:** PDU. The French urban mobility plan – integrating transport policies, CERTU Fact Sheet 2012/73, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/pdu-the-french-urban-mobility-plan-integrating-transport-policies.html
- CERTU, 2013:** 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, CERTU Fact Sheet 2013/23, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transports-le-point-sur-n-27-30-ans-de-pdu-en-france.html
- CiViTAS-CATALIST Project, 2012:** CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CiViTAS Initiative, 2012.
Sources: www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf
- CiViTAS-ELAN, 2012:** Citizen Engagement in the Field of Mobility – CiViTAS-ELAN Work and Lessons Learned Related to Citizen Engagement,
Source: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf
- CiViTAS-VANGUARD Project, 2011:** Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Stakeholder Consultations, CiViTAS Handbooks.
Source: www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf
- Council of the European Union, 2006:** Renewed EU Sustainable Development Strategy, 15/16 June 2006.
Source: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10917.en06.pdf>
- Council of the European Union, 2010:** Council conclusions on Action Plan on Urban Mobility, 3024th Transport, Telecommunications and Energy Council meeting, Luxembourg, 24 June 2010.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusions.pdf
- Department for Transport (UK), 2009:** Guidance on Local Transport Plans, July 2009.
Source: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf>
- DISTILLATE Project, 2005:** Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning, Deliverable C1 Sustainable Transport Indicators: Selection and Use.
Source: www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php
- Dundee City Council, 2000:** Local Transport Strategy, October 2000.
Source: www.dundee.gov.uk/dundeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf
- European Commission, 2006:** Thematic Strategy on the Urban Environment (includes Annex, see European Commission, 2007).
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- European Commission, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans - Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment, Annex, 25 September 2007.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/transport/2007_sutp_annex.pdf

- European Commission, 2009:** Action Plan on Urban Mobility COM (2009) 490/5.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm
- European Commission, 2011:** WHITE PAPER. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 144 final.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
- European Parliament and Council of the European Union, 2003:** Directive 2003/35/EC on providing for public participation in respect of the drawing up of certain plans and programmes relating to the environment and amending with regard to public participation and access to justice. Council Directives 85/337/EEC and 96/61/EC, 26 May 2003.
Source: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:156:0017:0024:EN:PDF>
- Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans, 2004:** Final Report, Deliverable 4, author Marc Wolfram, Rupprecht Consult.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf
- GART 2005a:** Transport public et déplacement dans les schéma de Cohérence territoriale», Actes du colloque organise le 13 septembre 2005, Paris, 2005.
Source: www.fnau.org/file/news/Actes20GARTFNAU.pdf
- GART, 2005b:** Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.
- GART, 2010:** Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, avril 2010.
Source: [www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/\(language\)/fre-FR](http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/(language)/fre-FR)
- Gemeente Eindhoven 2009:** Maak't mee!, Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Burgerparticipatie 2009.
- GUIDEMAPS Project, 2004:** Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook.
Source: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)
- Helsinki Region Transport, 2011:** Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2011.
Source: www.hsl.fi/EN/hlj2011
- King Baudouin Foundation and Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA), 2006:** Participatory Methods Toolkit – A Practitioner's Manual.
Source: www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/EN/PUB_1540_Participatoty_toolkit_New_edition.pdf
- Lille Métropole, 2011:** PDU – Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 – Eléments clés, adopté en avril 2011.
Source: www.lillemetropole.fr/index.php?p=1502&art_id
- Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, 2006:** Loi Handicap : 1 an après; Communiqué de presse, Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, Paris, février 2006.
Source: www.autisme-france.fr/offres/file_inline_src/577/577_P_21066_1.pdf
- PILOT Project, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders.
Source: www.pilot-transport.org/fileadmin/WP2/Pilot_EN_WEB.pdf
- PROSPECTS Project, 2005:** A Decision Makers' Guidebook - Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies, revised version.
Source: www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf
- Rupprecht Consult, 2005:** SUTP Efficiency Study": Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations – Review of European references regarding CO2 emissions, Final Report, 10 October 2005.
Source: <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/sutp.pdf>
- Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University, 2012:** State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, revised version, September 2012.
Source: www.eltis.org/docs/sump_library/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_FINAL.pdf
- UN-Habitat, 2001:** Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001.
Source: www.unhabitat.org/pmss/listitemdetails.aspx?publicationID=1122
- West of England Partnership, 2006:** West of England Final Joint Local Transport Plan 2006/07-2010/11.]
Source: www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transportplan-200607-201011

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2006: West Yorkshire Transport Plan 2006/7 to 2010/11.

Source: www.wyltp.com/Archive/

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2011: MyJourney - West Yorkshire Local Transport Plan 2011 - 2026.

Source: www.wyltp.com/NR/ronlyres/1CF40EA9-62D8-4611-964E-C6D1B663628E/0/20121003LTPFullStrategy.pdf

ANEKS C: PRZYKŁADY DOBRYCH PRAKTYK

Niniejszy załącznik zawiera przykłady, które zostały wprowadzone lub w pełni zawarte w tekście głównym.

Więcej informacji można znaleźć w oryginalnej wersji językowej tego tekstu w języku angielskim: *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*



Oryginalna wersja tego dokumentu została ufundowana przez program Unii Europejskiej Inteligentna Energia dla Europy

ANEKS D: LISTA KONTROLNA

FAZA 1: DOBRE PRZYGOTOWANIE	
KROK 1: OKREŚLEŃ POTENCJA ³ SKUTECZNEGO PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	
Działanie 1.1: Zobowiązanie do przestrzegania ogólnych zasad zrównoważonego transportu	☐ Przeprowadzona analiza określająca stopień zgodności obecnych polityk związanych z mobilnością z zasadami zrównoważonego rozwoju. ☐ Osiągnięte ogólne porozumienie wśród kluczowych interesariuszy co do zasad zrównoważonego rozwoju.
Działanie 1.2: Ocena wpływu polityki regionalnej / krajowej	☐ Sprawdzone i podsumowane stosowne dokumenty na szczeblu krajowym i regionalnym. ☐ Zidentyfikowane potencjalne korzyści i problemy, które mogą wynikać z regionalnych i krajowych warunków i ram prawnych.
Działanie 1.3: Przeprowadzenie samooceny	☐ Przeprowadzona właściwa samoocena. ☐ Zidentyfikowane silne i słabe strony w kontekście opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. ☐ Podsumowane rezultaty, jako punkt wyjścia do optymalizacji lokalnych procesów planistycznych.
Działanie 1.4: Przegląd dostępności zasobów	☐ Zanalizowane wymagane umiejętności oraz zasoby finansowe dla procesu planowania. ☐ Nakreślony plan zarządzania umiejętnościami. ☐ Zaaprobowany politycznie budżet dla przeprowadzenia procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. ☐ Ocenione możliwe ramy budżetowe dla wdrażania działań.
Działanie 1.5: Określenie ram czasowych	☐ Realistyczny podstawowy harmonogram dla procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej i przygotowania działań do wdrażania. ☐ Harmonogram zatwierdzony przez decydentów.
Działanie 1.6: Identyfikacja kluczowych stron i interesariuszy.	☐ Zidentyfikowane grupy interesariuszy: Podmioty podstawowe, kluczowe strony, pośrednicy. ☐ Przeprowadzona analiza zależności między stronami. ☐ Opracowana podstawowa strategia koordynacji interesariuszy.
KROK 2: ZDEFINIOWANIE PROCESU ROZWOJU I ZAKRESU PLANU	
Działanie 2.1: Spojrzenie poza własne granice kompetencji i obowiązków	☐ Zidentyfikowany najbardziej odpowiedni obszar dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. ☐ Osiągnięte porozumienie w sprawie zasięgu geograficznego ☐ Osiągnięte porozumienie w sprawie podstawowych zadań i obowiązków władz i polityków. ☐ Utworzony zespół planistyczny. ☐ Podpisane polityczne porozumienia i przyjęte przez wszystkie rady gminy.

Działanie 2.2: Dążenie do koordynacji przyjętej strategii oraz podejścia zintegrowanego	☐ Zidentyfikowane powiązania pomiędzy stosownymi obszarami polityki (synergie i konflikty). ☐ Wstępnie ocenione opcje dla integracji polityk. ☐ Ustanowiony dialog pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami co do możliwości integracji. ☐ Podjęte decyzje dotyczące priorytetów opcji integracji. ☐ Określona ocena i priorytetyzacja zgodnie z zaawansowanymi wynikami budowania scenariuszy (>Działanie 3.2).
Działanie 2.3: Zaplanowanie udziału kluczowych interesariuszy i obywateli	☐ Ukończone planowanie różnych strategii angażowania. ☐ Opracowany i zatwierdzony plan komunikacji.
Działanie 2.4: 2.4 Uzgodnienie planu działania i zasad zarządzania	☐ Uzyskany mandat polityczny i wsparcie dla planu. ☐ Wyznaczony koordynator procesu planowania. ☐ Opracowana strategia zarządzania ryzykiem oraz zarządzania jakością. ☐ Opracowany i politycznie zatwierdzony plan pracy dla procesu planowania.
Krok 3: Analiza sytuacji mobilności i opracowanie scenariuszy	
Działanie 3.1: Przygotowanie analizy problemów i możliwości	☐ Dobrane odpowiednie wskaźniki do opisu stanu obecnego. ☐ Wszystkie potrzebne dane udostępnione przez zainteresowane podmioty. (Jeśli nie ma wystarczających danych, rozpocznij od tego, co masz, ale nakreśl plan, w jaki sposób wypełnić braki w danych.). ☐ Przeprowadzone przegląd i analiza. Opracowany podstawowy scenariusz, wobec którego można mierzyć postęp. ☐ Uszeregowane główne problemy, które mają być uwzględnione w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej..
DZIAŁANIE 3.2: OPRACOWANIE SCENARIUSZY	☐ Opracowany scenariusz “nic nie robić” (jakościowo i ilościowo). ☐ Opracowany scenariusz “biznes jak zwykle” (jakościowo i ilościowo). ☐ Opisane różne alternatywne scenariusze polityczne (jakościowo i ilościowo). Dokonany wybór, który scenariusz w najbardziej skuteczny i efektywny sposób służy realizacji wizji. ☐ Zastosowane odpowiednie techniki w celu wspierania rozwoju i oceny scenariusza.
KAMIEŃ MIŁOWY: ANALIZA PROBLEMÓW I MOŻLIWOŚCI ZAWARTYCH W STRATEGII	
FAZA 2: RACJONALNE I PRZEJRZyste USTANAWIANIE CELÓW	
KROK 4: OKREŚLENIE WSPÓLNEJ WIZJI	
Działanie 4.1: Opracowanie wspólnej koncepcji mobilności i innych obszarów	☐ Powołana Rada ds. Wizji. ☐ Opracowany pierwszy projekt wizji. ☐ Projekt omówiony z interesariuszami. ☐ Porozumienie w sprawie ostatecznej wersji wizji. ☐ Przesłania wizji opublikowane w atrakcyjnej formie.
Activity 4.2: Aktywne informowanie społeczeństwa	☐ Upublicznione notatki ze spotkań z interesariuszami. ☐ Opracowane i rozpowszechnione atrakcyjne materiały informacyjne na temat budowania wizji i wyników tego procesu. ☐ Zaangażowane media.
KROK 5: OKREŚLENIE PRIORYTETÓW I WYMIERNYCH CELÓW	

Działanie 5.1: Identyfikacja priorytetów dla mobilności	☐ Zakończony przegląd wizji, dla ukierunkowania rozwoju celów. ☐ Opracowane wstępne cele. ☐ Cele przedyskutowane z kluczowymi interesariuszami. ☐ Sformalizowany ostateczny projekt celów.
Działanie 5.2 Opracowanie celów SMART	☐ Opracowany zestaw odpowiednich celów lokalnych. ☐ Ukończone sprawdzenie realności zamierzeń (> zobacz Działanie 5.1). ☐ Formalne przyjęcie celów oraz metod przez wszystkich interesariuszy, jako część planu działań i budżetu (> Działanie 7.2)
KROK 6: OPRACOWANIE EFEKTYWNYCH ZESTAWÓW DZIAŁAŃ	
DZIAŁANIE 6.1: IDENTYFIKACJA NAJBARDZIEJ EFEKTYWNYCH DZIAŁAŃ	☐ Ponownie ocenione ramy zasobów. ☐ Zdefiniowane i podsumowane opcje dla możliwych działań.
Działanie 6.2: Nauka z doświadczeń innych	☐ Zidentyfikowane ciekawe miejsca, które wdrożyły już dane działanie. ☐ Dokonana wymiana doświadczeń z realizatorami. ☐ Zestawione kluczowe wyniki.
Działanie 6.3: Określenie najlepszej wartości w stosunku do ceny	☐ Odpowiednie działania (i pakiety działań) ocenione z myślą o kosztach i korzyściach, jak również w kontekście stosunku jakości do ceny. ☐ Podsumowane wyniki dla przeprowadzenia dyskusji nad ostatecznym doбором działań.
Działanie 6.4: Wykorzystanie efektu synergicznego dla tworzenia zintegrowanych zestawów działań	☐ Zidentyfikowane efektywne pakiety działań i możliwe synergie. ☐ Sprawdzone pakiety działań, w kontekście integracji z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami planistycznymi. ☐ Wybrany zestaw pakietów działań, jako wkład do dyskusji nad ostatecznym wyborem działań i planowaniem budżetu (> Działanie 7.2).
KAMIEŃ MIŁOWY: OKREŚLONE ĆERODKI	
FAZA 3: OPRACOWANIE PLANU	
KROK 7: UZGODNIENIE ZAKRESÓW ODPOWIEDZIALNOŚCI ORAZ ALOKACJA BUDŻETU	
Działanie 7.1: Przyporządkowanie zakresów obowiązków i zasobów	☐ Zaproponowany ostateczny zestaw pakietów działań. ☐ Określone odpowiedzialności i możliwe źródła finansowania. ☐ Przeprowadzona dyskusja z odpowiednimi interesariuszami.
Działanie 7.2: Przygotowanie planu działania i finansowania	☐ Nakreślony plan działania i budżetu. ☐ Formalne porozumienia pomiędzy decydentami i kluczowymi interesariuszami.
Krok 8: Zorganizowanie systemu monitoringu i oceny	
Działanie 8.1: Zorganizowanie systemu monitoringu i oceny	☐ Wybrane odpowiednie wskaźniki (na podstawie wskaźników wybranych w ramach Działania 5.2 Opracowanie celów SMART). ☐ Uzgodnione odpowiednie narzędzia monitorowania i oceny. ☐ Uzgodniony plan pracy i podział odpowiedzialności dla gromadzenia i zarządzania danymi.
KROK 8: ZORGANIZOWANIE SYSTEMU MONITORINGU I OCENY	

Działanie 9.1: Sprawdzenie jakości planu	☐ Opracowany ostateczny projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. ☐ Ukończone przeglądy wewnętrzny i w wykonaniu interesariuszy. ☐ Ukończone ostateczne poprawki.
Działanie 9.2: Przyjęcie ostatecznego planu	☐ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przyjęty przez wybranych politycznie przedstawicieli publicznego organu/organów, odpowiedzialnych za planowanie.
Działanie 9.3: Kreowanie przynależności planu	☐ Zaplanowane i przeprowadzone działania public relations oraz angażujące interesariuszy. ☐ Uroczyste obchody przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w towarzystwie mieszkańców i interesariuszy.
KAMIEŃ MIŁOWY: PRZYJĘCIE DOKUMENTU PZMM	
FAZA 4: WDRAŻANIE PLANU	
Krok 10: Zapewnienie właściwego zarządzania i komunikacji (podczas wdrażania planu)	
Działanie 10.1 Manage plan implementation	Zarządzanie wdrażaniem planu
Działanie 10.2: Komunikacja i zaangażowanie mieszkańców	☐ Zaangażowani obywatele i podmioty, które są bezpośrednio „dotknięte” realizacją działania. ☐ Opracowane rozwiązania dla łagodzenia negatywnych skutków wdrażania. ☐ Opinia publiczna poinformowana o postępach realizacji działania.
Działanie 10.3: Sprawdzenie postępu w świetle przyjętych celów	☐ Realizacja działań monitorowana w sposób ciągły. ☐ Oddziaływania są oceniane w regularnych odstępach czasu. ☐ Przygotowany i opublikowany raport z oceny.
KROK 11: WYCIĞANIE WNIOŚKÓW	
Działanie 11.1: Regularna aktualizacja planu	☐ Zidentyfikowane niezbędne zmiany we wdrażaniu działań. ☐ Zmiany omówione ze stosownymi podmiotami. ☐ Przeprowadzona aktualizacja planu.
Działanie 11.2: Ocena sytuacji – zrozumienie przyczyn sukcesów i porażek	☐ Przeprowadzona ocena ex-post procesu planowania oraz zakończone wdrażanie działań. ☐ Udokumentowane wyciągnięte wnioski.
Działanie 11.3: Identyfikacja nowych wyzwań dla kolejnych generacji PZMM	☐ Zidentyfikowane nowe pojawiające się wyzwania dla transportu miejskiego i mobilności. ☐ Wyciągnięte wnioski z obecnego cyklu planowania zastosowane do opracowania kolejnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
KAMIEŃ MIŁOWY: PRZEPROWADZONA KOŃCOWA OCENA WPŁYWU	

ANEKS E: EKSPERCI KONSULTOWANI PODCZAS WARSZTATÓW I SPOTKAŃ GRUP EKSPERTÓW

Więcej informacji można znaleźć w oryginalnej wersji językowej tego tekstu w języku angielskim: *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*