



SMJERNICE ZA RAZVOJ I PROVEDBU PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

DRUGO IZDANJE



Impresum

O dokumentu: Ovaj dokument je izrađen u sklopu projekta SUMP-Up koji je sufinanciran iz programa za istraživanje i inovacije Horizon 2020 Europske unije (Sporazum o financiranju br. 690669). Projekt SUMPs-Up koordinirala je Ana Drăguțescu (Europsko tajništvo organizacije ICLEI).

Izvornik: Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (urednik), Smjernice za razvoj i primjenu Planova održive urbane mobilnosti, drugo izdanje, 2019.

Autori: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Dijelovi ovog dokumenta se zasnivaju na: Rupprecht Consult, Smjernice. Razvoj i primjena Planova održive urbane mobilnosti (2013), čije autorsko pravo pripada Europskoj komisiji.

Koautori: Anthony Colclough, EUROCITIES (Poglavlje 1.2.); Ana Dragutescu, Elma Mešković i Marko Horvat, ICLEI (Poglavlje 1.4, Aktivnost 10.2); Thomas Durlin, Cerema (Poglavlje 1.5); Stefan Werland i Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (Aktivnosti 8.2 i 9.1); Sasank Vemuri, GIZ i MobiliseYourCity (Aktivnosti 8.2 i 9.1); Dirk Lauwers, Ghent University (Mjerenje pristupačnosti korištenjem flamanskog pristupa 'Mobiscore'); TRT Transport i Territorio (Alati za modeliranje u POUM procesu), EIB/JASPERS (Glavni infrastrukturni projekti u planiranju održive urbane mobilnosti; Strategijska okolišna procjena (SEA) i Planiranje održive urbane mobilnosti) Els Vandenbroeck i Evelien Bossuyt, Mobiel21 (Povezivanje POUM-a s politikama društvene inkluzije).

Koordinacija Primjera dobre prakse: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Majja Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Mešković, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI); svi autori primjera dobre prakse su navedeni u Dodatku C.

Recenzenti: Prof Peter Jones, profesor prometa i održivog razvoja, University College London; Prof Anthony D May OBE FREng, profesor Emeritus prometnog inženjerstva, Institut za prometne studije, Sveučilište Leeds; Frank Wefering, Direktor održivosti (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

Zahvala: Izdavanje ove publikacije omogućili su dragocjeni doprinosi sudionika raznih konsultacijskih radionica (vidi Dodatak E), kao i organizacija i pojedinaca uključenih u POUM Koordinacijsku platformu. Sljedeći autori dali su opsežne komentare: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University; kao i predstavnici Europske komisije (Opća uprava za mobilnost i promet, Regionalnu i urbanu politiku i za Okoliš), Izvršna agencija za inovacije i mreže (INEA) te Europska investicijska banka/Program JASPERS.

Korektura: Elma Mešković, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

Oblikovanje: Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Germany | www.rebekkadold.de

Fotografije na naslovnici:

www.istock.com

Odricanje od odgovornosti: Za mišljenja izrečena u ovoj publikaciji isključivo su odgovorni navedeni autori i ona ne predstavljaju nužno stavove Europske Komisije. Ove Smjernice su prvo napisane engleskim jezikom, a točnost prijevoda na druge jezike je odgovornost prevoditelja.

Autorsko pravo: Ova publikacija je autorsko pravo Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Svi slikovni i tekstualni elementi u ovoj publikaciji za koje su navedeni izvori, su vlasništvo odgovarajućih organizacija ili pojedinaca.

Autori žele stimulirati široku uporabu ovih Smjernica. Ovaj dokument smije se koristiti besplatno, kopirati i dijeliti putem svih medija, uz uvjet da (a) izvor bude naveden na odgovarajući način i (b) korištenje podijeljenog materijala bude besplatno. Komercijalna uporaba ovog dokumenta kao i mijenjanje njegovog sadržaja su dozvoljeni samo uz izričitu dozvolu vlasnika autorskih prava.

U pravnom smislu, uporaba ovog dokumenta zaštićena je dozvolom Creative Commons License CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial- NoDerivates 4.0 International). Pravni tekst dozvole može se ponaći na: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



Kontakt:

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

SADRŽAJ

Planiranje održive urbane mobilnosti u Europi	05
Vodič za čitatelje	06
Uvod	07

DIO 1 - Koncept Planova održive urbane mobilnosti 09

1.1 Što je Plan održive urbane mobilnosti?	09
1.2 Koje su koristi Planiranja održive urbane mobilnosti?	13
1.3 Koji su glavni elementi Planiranja održive urbane mobilnosti?	17
1.4 Kako Planiranje održive urbane mobilnosti izgleda u praksi?	20
1.5 Kako može državna i regionalna razina poduprijeti Planiranje održive urbane mobilnosti?	25

DIO 2 - Razvoj i provedba Plana održive urbane mobilnosti 30

Faza 1: Priprema i analiza..... 32

Početna točka: Odluka o pripremi POUM-a	32
Korak 1: Osnivanje radnih struktura	34
Aktivnost 1.1: Procjena mogućnosti i resursa	34
Aktivnost 1.2: Osnivanje međuresorne temeljne skupine	38
Aktivnost 1.3: Osigurajte političko i institucijsko vlasništvo	40
Aktivnost 1.4: Planiranje uključenosti dionika i građana	44
Korak 2: Određivanje okvira planiranja	51
Aktivnost 2.1: Procjena zahtjeva planiranja i definiranje geografskog opsega	51
Aktivnost 2.2: Povezivanje s drugim procesima planiranja	56
Aktivnost 2.3: Dogovor vremenskih rokova i plan rada	61
Aktivnost 2.4: Razmatranje angažiranja vanjske potpore	64
Korak 3: Anaizira stanja mobilnosti	67
Aktivnost 3.1: Određivanje izvora informacija i suradnja s vlasnicima podataka	67
Aktivnost 3.2: Analiza problema i mogućnosti (svih načina prijevoza)	74
Ključna točka: Završena analiza problema i mogućnosti	78

Faza 2: Razvoj strategije..... 79

Korak 4: Razvoj i zajednička procjena scenarija	81
Aktivnost 4.1: Razvoj scenarija potencijalnih budućnosti	81
Aktivnost 4.2: Rasprava scenarija s građanima i dionicima	84
Korak 5: Razvoj vizije i glavnih ciljeva s dionicima	87
Aktivnost 5.1: Stvaranje zajedničke vizije s građanima i dionicima	87
Aktivnost 5.2: Dogovor ciljeva za ključne probleme i sve načine prijevoza	92
Korak 6: Određivanje pokazatelja i ciljeva	95
Aktivnost 6.1: Određivanje pokazatelja za sve ciljeve	95
Aktivnost 6.2: Dogovor o mjerljivim ciljevima	99
Ključna točka: Dogovorena vizija i ciljevi	102

Faza 3: Planiranje mjera 103

Korak 7: Odabir paketa mjera s dionicima.....	105
Aktivnost 7.1: Stvaranje i procjena sveobuhvatnog popisa mjera s dionicima.....	105
Aktivnost 7.2: Definiranje integriranih paketa mjera.....	113
Aktivnost 7.3: Planiranje mjera praćenja i procjene	121
Korak 8: Dogovor o akcijama i odgovornostima.....	125
Aktivnost 8.1: Opis svih akcija	125
Aktivnost 8.2: Određivanje izvora financiranja i procjena financijske mogućnosti	129
Aktivnost 8.3: Dogovaranje prioriteta, odgovornosti i vremenskog rasporeda.....	133
Aktivnost 8.4: Osiguravanje široke političke potpore te potpore javnosti	136
Korak 9: Priprema za usvajanje i financiranje	139
Aktivnost 9.1: Razvoj financijskih planova i dogovor o podjeli troškova	139
Aktivnost 9.2: Završetak i osiguravanje kvalitete dokumenta „Plan održive urbane mobilnosti“	142
Ključna točka: Usvajanje Plana održive urbane mobilnosti.....	144

Faza 4: Provedba i praćenje 145

Korak 10: Upravljanje praćenjem	146
Aktivnost 10.1: Koordinacija provedbe akcija.....	146
Aktivnost 10.2: Nabava dobara i usluga	149
Korak 11: Praćenje, prilagodba i komunikacija	153
Aktivnost 11.1: Praćenje napretka i prilagodba.....	153
Aktivnost 11.2: Informiranje i uključivanje građana i dionika	156
Korak 12: Provjera i naučene lekcije.....	159
Aktivnost 12.1: Analiza uspjeha i neuspjeha.....	159
Aktivnost 12.2: Objava rezultata i naučenih lekcija	161
Aktivnost 12.3: Razmatranje novih izazova i rješenja	162
Ključna točka: Procjena provedbe mjera	165

Dodaci uskoro

Planiranje održive urbane mobilnosti u Europi

U svijetu koji se ubrzano mijenja, sretan sam što vidim povećani angažman lokalnih vlasti i dionika kako bi urbana mobilnost postala čišća i održivija. Smanjivanje onečišćenja zraka kao rezultata prometa kao i buke, prometne gužve i nezgoda uz istovremeno poboljšanje kvalitete života u našim gradovima je danas glavni cilj mnogih gradonačelnika. U ovom času, više nego ikada, potrebni su nam bolji uvjeti za hodanje i bicikliranje, djelotvorni javni i zajednički prijevoz, multimodalni čvorovi, i još mnogo toga- sve potpomognuto pametnim digitalnim rješenjima. A najbolji način da se to ostvari jest da povežemo velike zamisli i inovativne mjere s političkom potporom i sudjelovanjem građana kroz opsežno planiranje mobilnosti.

Stoga sam vrlo ponosan da Europska komisija aktivno pomaže planiranje održive urbane mobilnosti (POUM) kroz proteklo desetljeće. Još od prvog uvođenja koncepta POUM-a 2009. godine i objavljivanja Smjernica za POUM 2013., Komisija je pomogla stotinama gradova širom Europe da osiguraju uravnoteženi i integrirani razvoj oblika održive mobilnosti. Dokaz za to je impresivna i mnogobrojna izrada i prihvaćanje Planova održive urbane mobilnosti u Europi. Što je vrlo važno, planovi su rezultat sudioničkog pristupa s potrebama građana u središtu

procesa. Opsežno planiranje održive urbane mobilnosti se pokazalo kao djelotvoran način za ovladavanje klimatskim, energetske i okolišnim izazovima s kojima se gradovi suočavaju kao rezultatom prometa.

Znam da mnogi građani i dionici veoma cijene europski koncept POUM-a i smjernice te želim da budu korisni i korišteni u svom punom obimu. Stoga je Komisija 2018. pokrenula proces ažuriranja Smjernica za POUM u kojima će se još uspješnije odraziti najnoviji trendovi u mobilnosti, tehnologiji i društvu, koji svi zajedno djeluju na promjenu izgleda mobilnosti. Mnogi gorljivi pojedinci u POUM zajednici marljivo su zajednički radili tijekom posljednjih 1.5 godine da bi ih pripremili. Dorađena verzija smjernica je istinski impresivni rezultat ovog procesa i ja je svesrdno podržavam!

Snažno potičem sve lokalne vlasti da u potpunosti istraže ovaj vrijedni alat za planiranje i posluže se ovim vrijednom smjernicama koliko god im je potrebno. Svaki grad, bez obzira na veličinu, može, i trebao bi, izraditi svoj Plan održive urbane mobilnosti kako bi im pomogao u ovladavanju najvažnijim izazovima urbane mobilnosti i poboljšao kvalitetu života njihovih građana.



Henrik Hololei
Glavni direktor DG MOVE (Europska Komisija)

Vodič za čitatelje

Izdavanje ovog drugog izdanja Europskih smjernica za izradu i primjenu Planova održive urbane mobilnosti (POUM)¹ označava važnu prekretnicu u prihvaćanju nove kulture planiranja u Europi. Ova opsežna revizija često korištenog izdanja iz 2013. ima za cilj ujediniti dinamičan razvoj u mnogim područjima urbane mobilnosti i neke od bogatih iskustava u primjeni koncepta planiranja održive urbane mobilnosti od tada.

Prvi dio predstavlja pojam POUM-a čitateljima koji nisu nužno profesionalni projektanti, ali žele shvatiti principe i osnovne elemente (vidi Poglavlje 1.1. - Što je Plan održive urbane mobilnosti?) Donositelji odluka mogu biti posebno zainteresirani za dokaze o tome zašto je Planiranje održive urbane mobilnosti korisno za gradove i njihove stanovnike i koji su njegovi trajni učinci u različitim europskim gradovima (vidi Poglavlje 1.2. - Koje su koristi od planiranja održive urbane mobilnosti?).

U izradi ovih Smjernica, uložen je najveći mogući napor da se osmisle takve smjernice koje će biti potpuno usmjerene na rješavanje praktičnih potreba projekatana i kreatora politika širom Europe (vidi Poglavlje 1.3. - Koji su glavni elementi Planiranja održive urbane mobilnosti?) Međutim, ovo je idealizirani koncept u području politika u kojemu se sastaju mnogi zahtjevi i interesi. Stoga je neophodno fleksibilno prilagoditi ove smjernice konkretnom stanju u urbanom prostoru kako bi se postigao napredak prema održivijim gradovima i gradskim područjima. Ovo se detaljnije raspravlja u Poglavlju 1.4. - Kako Planiranje održive urbane mobilnosti izgleda u praksi?

Gradovi su razina vlasti koja je najbliža građanima, stoga njima u većini europskih zemalja pripada zadaća planiranja i osiguravanja mobilnosti za svoje građane. Međutim, državne i regionalne vlasti također igraju značajnu ulogu u stvaranju okvira koji gradovima pruža pravne nadležnosti, olakšava suradnju i pruža financijsku potporu. Poglavlje 1.5. rezimira načine na koje državne i regionalne vlasti mogu pružiti potporu u izradi POUM-a.

Drugi dio je opsežan opis izrade POUM-a korak po korak. Iako čitatelji mogu biti projektanti-praktičari i aktivni sudionici u procesu planiranja, on je napisan u stilu koji je shvatljiv i ostalima. Ovaj dio slijedi strukturu

novog ciklusa Planiranja održive urbane mobilnosti: četiri faze, svaka s po tri koraka i ukupno 32 aktivnosti. Svakoj fazi i koraku prethodi kratak pregled. Za sve aktivnosti, čitatelju se daje obrazloženje, ciljevi, detaljni opisi zadaća, podaci o određivanju vremena i koordinaciji s drugim zadaćama, popis za provjeru, kao i primjeri dobre prakse i korisni alati da se ovaj posao odradi. Iako se Smjernice mogu čitati od početka do kraja, većina čitatelja će se služiti Drugim dijelom kao praktičnim vodičem kroz proces planiranja, a odgovarajućim će se poglavljima vraćati svaki put kada im bude potrebna inspiracija na početku novog koraka u planiranju.

Nekoliko **Dodataka** nalazi se na kraju Smjernica. Dodatak A nudi rječnik važnih naziva radi olakšavanja razumijevanja u različitim jezicima i kulturama planiranja. Dodatak B pruža popis za provjeru u planiranju procesa izrade POUM-a. Dodatak C uključuje detaljnije opise svih primjera dobre prakse. Dodatak D pruža poveznice na sažeti popis dopunskih vodiča i informacija koji se također zasnivaju na pojmu POUM-a, ali detaljnije razrađuju neke aspekte planiranja, pružaju smjernice za pojedinačne situacije ili su usmjereni na važna područja politika. Konačno, ali ne manje važno, Dodatak E je popis svih stručnjaka s kojima smo se savetovali u izradi ovog drugog izdanja Smjernica za POUM.

¹ U ovom dokumentu naziv "Planiranje održive urbane mobilnosti" odnosi se na proces planiranja, dok je "Plan održive urbane mobilnosti" (ili POUM) osnovni (ali ne i jedini) rezultat procesa planiranja. Kratica „POUM“ koristi se za sam Plan, dok se pojmovi poput „pojam POUM-a“ ili proces POUM-a koriste radi razlikovanja između planiranja i plana.



image © funky-data on istock.com

Uvod

Kada je prva verzija ovih Smjernica za planiranje održive urbane mobilnosti objavljena krajem 2013., 168 projekatara-praktičara i drugih stručnjaka iz cijele Europe sudjelovalo je u opsežnoj raspravi oko definiranja ovog novog pojma u planiranju. Paralelno, Europska komisija je sustavno razvijala vlastitu politiku urbane mobilnosti i objavila Omotnicu urbane mobilnosti koja je uključila i definiciju pojma "Planovi održive urbane mobilnosti" (vidi Poglavlje 1.1. u tekstu).

Što se postiglo od prvog izdanja Smjernica za izradu Planova održive urbane mobilnosti?

Mnogi gradovi u Europi i širom svijeta izradili su POUM-e, dok su brojni projekti i programi financirani iz fondova Europske unije doprinijeli dragocjenim spoznajama i pomogli gradovima u razvoju ove nove generacije planova mobilnosti.

Nastala je cijela jedna zajednica praktičara planiranja održive urbane mobilnosti. Praktičari sudjeluju u stvaranju i širenju ogromnog broja dragocjenih primjera dobre prakse; brojni, (uglavnom) besplatni alati i praktično znanje dostupni su na platformi ELTIS (www.eltis.eu); uspostavljena je platforma za suradnju

glavnih dionika i projekata; a vrlo uspješne konferencije o POUM-u se održavaju svake godine od 2014. Konačno, imati najsuvremeniji Plan održive urbane mobilnosti sve više se smatra obveznim za sve napredne gradove i uvjetom za privlačenje investicija za projekte urbanog prometa (npr. iz strukturalnih i investicijskih fondova EU).

Pojam Planova održive urbane mobilnosti je očigledno uspješna europska priča kojoj su doprinijeli brojni dionici, a od koje koristi uživaju brojni gradovi i građani. Njena uspješnost se zasniva na jakoj europskoj koordinaciji i potpori raznih politika, praktičnim smjernicama koje se zasnivaju na sustavnom savjetovanju s praktičarima i aktivnoj zajednici praktičara.

² Rupperecht Consult, Smjernice. Izrada i primjena Plana održive urbane mobilnosti(2013); www.eltis.org/mobility-plans.

³ Podrijetlo POUM-a proizlazi iz Tematske strategije urbanog okoliša (vidi COM(2005) 718) gdje se predlaže priprema smjernica za Planove održivog gradskog prijevoza; također pogledajte prvi dokument u obliku smjernica proizlazi kao rezultat projekta PILOT (2007), www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx_rupperecht/PILOT_EN_WEB.pdf.

⁴ COM(2013) 91.



Image © Rupprecht Consult

Zašto je bilo neophodno ažuriranje Smjernica za izradu Planova održive urbane mobilnosti?

Tijekom posljednjih nekoliko godina, svjedoci smo značajnog razvoja u mnogim područjima urbane mobilnosti. S napretkom tehnologije, električna vozila bez vozača možda će uskoro biti na našim cestama, novi poslovni modeli omogućuju "Mobilnost kao uslugu", dok istovremeno navike putnika koje se ubrzano mijenjaju dovode do povećanja udjela zajedničkih putovanja i biciklizma. Samo ovih nekoliko primjera pokazuje kakve se značajne promjene događaju na raznim razinama sustava mobilnosti, zbog kojih je neophodno ponovno promišljati i ažurirati prvotne Smjernice za POUM. Osim toga prikupljena su brojna iskustva u primjeni POUM-a koja je potrebno učiniti dostupnima kao inspiraciju praktičarima širom Europe. Konačno, nekoliko projekata i inicijativa izrađuje dodatne smjernice za posebne teme u planiranju, One su morale biti uključene kako bi se započelo stvarati strukturiranu bazu znanja.

Stoga je proces ažuriranja smjernica za POUM započet 2018. Uključio je pripremu ovog drugog izdanja Smjernica za POUM, kao i izradu niza dodatnih vodiča i detaljnijih informacija o određenim aspektima planiranja (npr. institucionalnoj suradnji), koji primjenjuju Planiranje održive urbane mobilnosti u specifičnim situacijama (npr. u velegradskim regijama) ili pružaju smjernice za konkretna područja politika (poput automatizacije cesta ili sigurnosti).

Kako je ovo ažuriranje organizirano?

Ovo drugo izdanje Smjernica za POUM je rezultat intenzivnog procesa sudjelovanja dionika. Izrađivane su i testirane u bliskoj suradnji sa zajednicom praktičara u izradi i primjeni POUM-a. Započevši s opsežnom anketom i posebnom sjednicom na POUM konferenciji 2018., organiziran je niz radionica s praktičarima i stručnjacima širom Europe. Uz temeljito uključivanje nekoliko glavnih mreža gradova u ažuriranje, posebna pozornost je posvećena uključivanju povratnih informacija svih vrsta gradova i regija. Ukupno je više od 300 projekatana prometa i urbanista, ostalih praktičara, kreatora politika i znanstvenika doprinijelo rezultatu ažuriranja. Dodatak E sadrži popis uključenih stručnjaka.

Usto, ovo izdanje je nadahnuo iscrpan pregled postojeće literature, uključujući smjernice za prometno planiranje nekoliko država koje imaju dugu tradiciju strateškog planiranja mobilnosti. Zajedno s prvim izdanjem Smjernica, kao čvrstom osnovom, pregledom literature, detaljnim recenzijama radne verzije od strane brojnih stručnjaka, kao i dvjema sjednicama za reviziju i povratnom anketom na POUM Konferenciji 2019. osigurali smo da dokument predstavlja dokazane smjernice za planiranje najviše kvalitete.

⁵ Radionice je organizirao Rupprecht Consult, kao i druge partnerske mreže gradova u projektu SUMP-UP (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Union of Baltic Cities), Međunarodno udruženje za javni prijevoz (UITP) te partneri u projektima koji se odnose na POUM (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

⁶ Vodič za lokalne prometne planove u UK, francuski Plans de Déplacements Urbains, njemački Verkehrsentwicklungspläne, švedski TRAST i talijanski Piano Urbano della Mobilità.

⁷ Formalne recenzije su izradili Prof Peter Jones, Profesor prometa i održivog razvoja, University College London (UK); Prof Anthony D May OBE FREng, Emeritus Profesor of prometnog inženjerstva, Institut za prometne studije, University of Leeds (UK); Frank Wefering, Direktor održivosti (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (SAD). Usto, predstavnici europskih organizacija su poslali dragocjene primjedbe tijekom procesa pripreme: Europska komisija (Opća uprava za mobilnost i promet; Regionalnu i gradsku politiku), Europska investicijska banka / program Jaspers kao i organizacije i pojedinci uključeni u POUM platformu za koordinaciju. Posebna zahvala također Thomasu Durlinu, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tomu Rye, Edinburgh Napier University, koji su dali opširnije primjedbe na verzije nacrt ovog dokumenta.

DIO 1: Koncept Planova održive urbane mobilnosti

Ovaj dio predstavlja uvod u Planove održive urbane mobilnosti. Namijenjen je svim čitateljima koje zanima urbana mobilnost, uključujući donositelje odluka i druge dionike povezane s mobilnošću, a koji nisu stručnjaci za planiranje.

1.1 Što je Plan održive urbane mobilnosti?

Kontekst politike

Planiranje održive urbane mobilnosti je de facto europski koncept planiranja urbanog prometa. Europski kreatori politika od 2005. godine sustavno razvijaju politiku koja je bila temelj za Plan.⁸ Njegova najvažnija prekretnica bilo je objavljivanje Paketa urbane mobilnosti krajem 2013. godine,⁹ kada je Europska Komisija u Dodatku definirala koncept Planova održive urbane mobilnosti. Istovremeno, izdana je prva verzija Smjernica.¹⁰ Paket urbane mobilnosti promovira „korake promjene u pristupu urbanoj mobilnosti kako bi osigurali da se europska urbana područja razvijaju na održiv način te da se ispune ciljevi EU-a o konkurentnom i ekonomičnom prometnom sustavom Europe.”¹¹ On skicira vodeća načela planiranja, procesa i tema kojima će se baviti Plan održive urbane mobilnosti. Smjernice sadržavaju konkretne korake, praktične smjernice i primjere dobre prakse. Od objave Paketa urbane mobilnosti, koncept Planova održive urbane mobilnosti naširoko je preuzet diljem Europe i svijeta. No, iako se dokazalo da je koncept ispravan i nadalje vrijedi, Smjernice su sve više trebale ažuriranje. Stoga, ova nova verzija Smjernica Plana i dalje se temelji na originalnom konceptu (opisanom u sljedećem poglavlju), ali su preporuke za pripremu Plana značajno ažurirane.

Definicija

Sljedeća definicija Plana održive urbane mobilnosti naširoko je prihvaćena u Europi i svijetu:

“Plan održive urbane mobilnosti strateški je plan koji uzima u obzir integracijske, sudioničke i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova za mobilnošću te osigurao bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini.”

Plan održive urbane mobilnosti temelji se na sljedećim načelima, koja su detaljnije opisana u nastavku:

- 1 **Planiranje održive mobilnosti u “funkcionalnom urbanom području”**
- 2 **Suradnja među institucijama**
- 3 **Uključivanje građana i dionika**
- 4 **Procjena trenutne i buduće izvedbe**
- 5 **Definiranje dugoročne vizije i jasan plan**
- 6 **Razvoj svih načina prijevoza na integrirani način**
- 7 **Priprema nadzora i procjene**
- 8 **Osiguravanje kvalitete**

⁸ Nastavljajući se na Tematsku strategiju urbanog okoliša (2005), i Zeleni knjigu o urbanoj mobilnosti (2007), Akcijski plan urbane mobilnosti (2009) predlagao je ‘dvadeset mjera za poticanje i potporu lokalnim, regionalnim i državnim vlastima u postizanju njihovih ciljeva održive urbane mobilnosti’; prva akcija bila je ‘Ubrzavanje i prihvaćanje planova održive urbane mobilnosti’. Bijela knjiga o prometu formulirala je konkretne ciljeve za gradski promet koji će doprinijeti stratezijskim globalnim i europskim političkim ciljevima.

⁹ COM(2013) 913.

¹⁰ Rupperecht Consult, Smjernice. Razvoj i primjena plana održive urbane mobilnosti (2013); www.eltis.org/mobility-plans.

¹¹ COM(2013) 913, p. 2.

Plan održive urbane mobilnosti strateški je i integrirani pristup za učinkovito rješavanje složenosti urbanog prometa. Njegov glavni cilj je poboljšati pristupačnost i kvalitetu života ostvarivanjem pomaka u smjeru održive mobilnosti. POUM podržava donošenje odluka na temelju činjenica, odluka koje se vode dugoročnom vizijom za održivu mobilnost. Ključan element za postizanje toga jest temeljita procjena trenutne situacije i budućih trendova, na široko prihvaćena zajednička vizija sa strateškim ciljevima te integrirani komplet zakonskih, promotivnih, financijskih, tehničkih i infrastrukturnih mjera kako bi ostvarili ciljeve - čija primjena mora pratiti sustavni nadzor i procjenu.

Za razliku od tradicionalnih pristupa planiranju, POUM stavlja posebnu pozornost na uključivanje građana i dionika, koordinaciju između sektora (posebno promet, korištenje zemljišta, okoliš, gospodarski razvoj, društvene politike, zdravlje, sigurnost i energija) te široku suradnju među različitim razinama vlasti te s privatnim sudionicima.

Koncept također naglašava potrebu pokrivanja svih aspekata mobilnosti (ljudi i dobara), načine prijevoza te usluga na integrirani način te kako planirati ukupno „funkcionalno urbano područje“, za razliku od jedne općine unutar svojih administrativnih granica.

Koja je razlika između tradicionalnog planiranja prometa i Plana održive urbane mobilnosti?

Tijekom proteklih godina, pristup planiranju prometa značajno se mijenjao u akademskim krugovima te u praksi. Glavna razlika između tradicionalnih pristupa i Planiranja održive urbane mobilnosti nalazi se u ovom pregledu:

Slika 1: Razlike između tradicionalnog planiranja prometa i Planiranja održive urbane mobilnosti

Tradicionalno planiranje prometa		Planiranje održive urbane mobilnosti
Fokus na promet	→	Fokus na ljude
Primarni cilj: Protok prometa, kapacitet i brzina	→	Primarni ciljevi: Pristupačnost i kvaliteta života , uključujući društvenu jednakost, zdravlje i kvalitetu okoliša te ekonomsku isplativost
Fokusiran na načine prometa	→	Integrirani razvoj svih načina prijevoza i pomak prema održivoj mobilnosti.
Infrastruktura kao glavna tema	→	Kombinacija infrastrukture, tržišta, zakona, informacija i promocije
Dokument sektorskog planiranja	→	Planski dokument u skladu s povezanim područjima
Kratko- i srednjoročni plan provedbe	→	Kratko- i srednjoročni plan provedbe s uključenom dugoročnom vizijom i strategijom
Pokriva administrativno područje	→	Pokriva funkcionalno urbano područje temeljeno na protoku dnevnih migracija
Domena prometnih inženjera	→	Interdisciplinarni timovi za planiranje
Planiranje rade stručnjaci	→	Planira se uključujući dionike i građane te koristeći transparentne i suradničke pristupe
Ograničena procjena utjecaja	→	Sustavna procjena utjecaja kako bi omogućili učenje i poboljšanje

Osam načela

Koncept Planiranja održive urbane mobilnosti, kako je definiran u Paketu urbane mobilnosti, temelji se na osam općeprihvaćenih načela.¹²



1 Planiranje održive mobilnosti u “funkcionalnom urbanom području”

Gradovi su povezani s okolicom dnevnim protokom ljudi i dobara, što znači za geografski opseg POUM-a treba biti temeljen na tom „funkcionalnom urbanom području“. Ovisno o lokalnom kontekstu, to može biti grad i njegova prigradska okolica, cijela policentrična regija, ili druga plejada općina. Planiranje na temelju stvarnog protoka ljudi i dobara je važan kriterij kako bi napravili planove koji su sveobuhvatni i relevantni, čak i ako općinske granice prate drugačiju logiku i otežavaju stvaranje plana.

Definicija funkcionalnog urbanog područja dogovorena je od strane OECD-a, Ureda za statistiku Europske Komisije (Eurostat) i Glavne uprave za regionalne i urbane politike. Temelji se na „gustoći stanovništva kako bi identificirali urbana središta i protok putnika na posao kako bi odredili okolna područja čije je tržište rada integrirano sa središtem.”¹³

POUM mora ostvariti opći cilj poboljšanja pristupačnosti i omogućavanja visoko kvalitetne, održive mobilnosti za cijelo funkcionalno urbano područje. Održiv prometni sustav:

- Pristupačan je i ispunjava osnovne potrebe svih njegovih korisnika glede mobilnosti;
- Uravnotežuje i odgovara na različite zahtjeve za usluge mobilnosti i prijevoza za svoje žitelje, poslovne subjekte i industriju;
- Vodi prema uravnoteženom razvoju i boljoj integraciji raznih načina prijevoza;
- Ispunjava zahtjeve održivosti, uravnotežujući potrebu za gospodarskom isplativošću, društvenom jednakosti, zdravljem i kvalitetom okoliša;
- Optimizira učinkovitost i isplativost;

- Učinkovito koristi urban prostor i postojeću prometnu infrastrukturu i usluge;
- Povećava učinkovitost urbanog okoliša, kvalitete života javnog zdravstva;
- Poboljšava sigurnost u prometu;
- Smanjuje zagađenje zraka te zagađenje bukom, emisije stakleničkih plinova i potrošnju energije; i,
- Doprinosi boljoj općenitoj izvedbi trans-europske prometne mreže i prometnog sustava Europe u cjelini.

Ovi osnovni kriteriji POUM-a detaljnije su opisani i postavljeni po prioritetima tijekom postupka planiranja.



2 Suradnja među institucijama

Razvoj i provedba Plana održive urbane mobilnosti mora se temeljiti na visokoj razini suradnje, suradnje i savjetovanja među različitim razinama vlasti i između institucija (i njihovih odjela) u području planiranja.

Planiranje održive urbane mobilnosti mora se temeljiti na:

- Suradnji kako bi se osigurala konzistentnost i komplementarnost POUM-a i politika i planova u prometnom sektoru (npr. korištenje zemljišta i prostorno planiranje, društvene djelatnosti, zdravlje, energija, obrazovanje, primjena i politike).
- Bliska suradnja s mjerodavnim vlastima na drugim razinama vlasti (npr. okrug, grad, aglomeracija, regija i država).
- Koordinacija s pružateljima usluga prijevoza iz javnog i privatnog sektora.

¹² Ovaj dio snažno se oslanja na dodatak 1 Paketa o urbanoj mobilnosti (COM(2013) 913).

¹³ OECD, Definicija funkcionalnih urbanih područja (FUA) za bazu podataka OECD 2013, p. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.



5 Definiranje dugoročne vizije i jasan plan provedbe

Plan održive urbane mobilnosti temelji se na dugoročnoj viziji za promet i razvoj mobilnosti za cijelo funkcionalno urbano područje i pokriva sve vrste prijevoza i prometa: javni i privatni, putnički prijevoz roba, motoriziran i nemotoriziran te pokretan i statičan. On također uključuje infrastrukturu i usluge. POUM sadrži plan za kratkoročnu provedbu ciljeva putem paketa mjera. On uključuje raspored provedbe kao i jasna raspodjela obveza i nacrt potrebnih resursa.



3 Uključivanje građana i dionika

Plan održive urbane mobilnosti usmjeren je na zadovoljavanje potreba za mobilnošću ljudi u funkcionalnom urbanom području, kako stanovnika, tako i posjetitelja, kao i tamošnjih institucija i poduzeća. Slijedi transparentan i sudionički pristup, aktivno uključuje građane i druge dionike u čitav razvoj i provedbu plana. Sudioničko planiranje preduvjet je da ljudi preuzmu vlasništvo nad Planom održive urbane mobilnosti i politikama koje on promiče. Rana i aktivna uključenost znači podršku i prihvaćanje javnosti vjerojatnijim te minimalizira političke rizike i olakšava njegovu provedbu.



4 Procjena trenutne i buduće izvedbe

Plan održive urbane mobilnosti gradi se na temeljitoj procjeni trenutne i buduće izvedbe prometnog sustava u funkcionalnom urbanom području. On omogućava sveobuhvatan pregled postojeće situacije i određuje osnovnu odrednicu po kojoj se može mjeriti napredak. Kako bi to postigli, postupak Planiranja održive urbane mobilnosti identificira ciljeve i ambiciozne, ali realistične ciljeve koji su usklađeni s ustanovljenom vizijom i onda definira pokazatelje izvedbe za svaki od njih. Oni su potom korišteni za procjenu trenutnih i budućih uvjeta. Ova analiza statusa također uključuje pregled trenutnih kapaciteta i resursa te organizaciju institucija za planiranje i provedbu.



6 Razvoj svih načina prijevoza na integrirani način

Plan održive urbane mobilnosti promiče uravnotežen i integrirani razvoj svih relevantnih načina prijevoza, istovremeno stavljajući prioritet na održiva prometna rješenja. POUM iznosi integrirani komplet mjera za poboljšanje kvalitete, sigurnosti, pristupačnosti i isplativosti cjelokupnog sustava mobilnosti. POUM uključuje infrastrukturne, tehničke, zakonske i financijske mjere. Plan održive urbane mobilnosti uključuje sve vrste kolektivne mobilnosti (tradicionalni javni prijevoz kao i nove usluge koje se temelje na dijeljenju, uključujući nove poslovne modele); aktivna mobilnost (hodanje i vožnja bicikla), intermodalnost i mobilnost vrata-do-vrata; sigurnost na cesti; pokretna vozila i vozila u mirovanju; dostava tereta i usluga; logistika; upravljanje mobilnošću; i Intelligentni transportni sustavi (ITS).





7 Priprema nadzora i procjene

Provedba Plana održive urbane mobilnosti mora se pažljivo pratiti. Napredak prema ciljevima plana i ispunjavanju ciljeva redovito se moraju procjenjivati na temelju odabranih pokazatelja izvedbe. Odgovarajuće radnje se moraju poduzeti kako bi osigurali pristup relevantnim podacima i statistici. Neprekidan nadzor i procjena provedbe mjera mogu dovesti do revizije ciljeva i, ako je to potrebno, korektivnih radnji u provedbi. Izvještaj o nadzoru dijeli se s građanima i dionicima te ih informira o napretku u razvoju i provedbi Plana održive urbane mobilnosti.



8 Osiguravanje kvalitete

Plan održive urbane mobilnosti ključni je dokument za razvoj urbanog područja. Mehanizmi koji su postavljeni kako bi se osigurala općenita profesionalna kvaliteta POUM-a te kako bi se potvrdila usklađenost s potrebama koncepta Plana održive urbane mobilnosti (tj. ovim dokumentom) je trud vrijedan poduhvata. Osiguranje kvalitete podataka i upravljanja rizikom tijekom provedbe zahtjeva posebnu pozornost. Ti zadaci se mogu delegirati vanjskim recenzentima kvalitete ili nekoj drugoj državnoj instituciji (npr. na regionalnoj ili državnoj razini), a može se također olakšati korištenjem alata kao što je POUM Alat za samoprocjenu.

1.2 Koje su koristi Planiranja održive urbane mobilnosti?

Što čini Plan održive urbane mobilnosti korisnim za jedan grad? Koje uspješne priče dolaze iz gradova koji su svoje Planove održive urbane mobilnosti pretvorili u stvarne politike? Pročitajte kratki izbor o nekim mogućim koristima od razvoja i provedbe Plana održive urbane mobilnosti.

Zajednički rad za bolje zdravlje

Zagađenje zraka uzrokuje više od 400,000 smrtnih slučajeva godišnje unutar EU,¹⁴ što znači da je poboljšanje kvalitete zraka jasna društvena i gospodarska korist. Nadalje, potreba za smanjenjem emisija u svrhu rješavanja klimatske krize je opće poznata, a cestovni promet predstavlja drugi najveći izvor emisije CO₂ u EU.¹⁵ Unatoč svemu tome, mnogi europski gradovi u pozitivnom smislu premašuju europske standarde kvalitete zraka.

Glavni grad Španjolske Madrid smanjio je 15% zagađenje dušičnog dioksida unutar samo tri mjeseca od osnivanja zona s niskom emisijom unutar svog POUM-a u studenom 2018. godine.¹⁶ Najnovijim POUM-om u Toulouseu (PDU na francuskom), grad cilja smanjiti broj ljudi koji su izloženi povećanim koncentracijama emisije NO_x s 8,000-18,000 (2013) na manje od 300 2030. godine.¹⁷ Ta smanjenja najučinkovitije se postiže podrškom mnogih različitih državnih odjela i različitih razina vlasti - nešto što omogućuje zajedničko planiranje.



image © de berarr on istock.com

¹⁴ Europska okolišna agencija 2018. Kvaliteta zraka u Europi - 2018 izvješće, www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.

¹⁵ Europska okolišna agencija 2019. Emisije glavnih zagađivača zraka u Europi. Slika. 2: Emisije glavnih zagađivača zraka od strane sektorske grupe u EEA-33, www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4.

¹⁶ Sergio Fernández Balaguer, *Gradsko prometno poduzeće Madrida*, razgovor s autorima, 4. ožujka 2019.

¹⁷ Le projet Mobilités 2020/2025/2033 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

Uživanje blagodati zdravlja i sigurnosti

Javno zdravstvo i sigurnost na cestama također imaju koristi od poticanja aktivnih oblika prijevoza. Britanska studija je otkrila da je rizik od raka za 45% niži među ljudima koji su se redovito vozili biciklom na posao. Kroz ulaganja u javnu infrastrukturu, Tartu, drugi najveći grad u Estoniji, uspio je udvostručiti modalni udio biciklizma s 4% na 8% u samo pet godina.¹⁸ Planiranje održive urbane mobilnosti ima za cilj dosljednost politika, a istovremeno i povezivanje prometa i zdravlja. Iako postoje mnogi razlozi za dobru javno-zdravstvenu politiku gradova, vjerojatno nije slučajno da osam od deset najzdravijih gradova EU-a ima Plan održive urbane mobilnosti.¹⁹

9,600 ljudi poginulo je 2017. godine na gradskim cestama u EU, što čini 38% od ukupno 25,047 smrti u prometu. 70% poginulih na gradskim cestama bili su najranjiviji korisnici cesta - 39% pješaci, 12% biciklisti i 19% vozači motoriziranih vozila na dva kotača.²⁰ Održive mjere mobilnosti mogu učinkovito doprinijeti rješavanju problema sigurnosti na cestama jednog grada te mogu pomoći ostvariti cilj EU-a o 50% manje smrtnih slučajeva ili ozbiljnih povreda na cestama do 2030. godine.²¹ U pokušaju da se osigura promjene u obrascima mobilnosti u gradu, sigurnost na cestama treba se smatrati ključnim izazovom. Stvarna i zamišljena sigurnost duboko utječu na izbor načina putovanja, posebno za najodrživije načine: hodanje, vožnju biciklom i pristup javnom prijevozu. Važno je prepoznati da su održive ceste također sigurne ceste. Integrirane politike, na primjer poboljšana infrastruktura biciklističkih staza, širi nogostupi i strože poštivanje ograničenja brzine, poboljšat će sigurnost na cestama. Otkad je Varšava počela razvijati POUM sredinom 2000.-ih, prometne nezgode su se smanjile za 21%, a smrtni slučajevi na cestama za 60%.²²

Postizanje cilja jednostavnije, s manje automobila

Kad je infrastruktura prometa dobro osmišljena – a posebno kad odjeli za mobilnost i urbanizam dobro surađuju – postoji manje natjecanja između raznih vrsta prometa za javni prostor. POUM-ovi pomažu stvoriti komplementarnost koja odgovara pojedinim potrebama za mobilnošću ljudi. Mjere POUM-a iz Milana 2016. godine doprinijele su smanjenju broja stanovnika koji koriste automobile na 50%, značajno ispod talijanskog prosjeka. Grad je na dobrom putu da ostvari svoje ciljeve.²³ POUM-ovi pomažu okrenuti negativne trende mobilnosti. Zahvaljujući promociji POUM-a u Francuskoj tijekom 90-ih godina 20. stoljeća, skoro svaki veći grad okrenuo je trend u korist smanjenja korištenja automobila.

Povećanja od čak 22% u prethodna dva desetljeća su zaustavljena i zamijenjena smanjenjima do 8%.²⁴ U Szegedu, mađarskom trećem najvećem gradu, POUM je pomogao zaustaviti brzo smanjivanje korištenje javnog prijevoza.²⁵

Osiguravanje potpore javnosti

Ovi rezultati su postignuti, i mogu se postići samo kroz aktivno sudjelovanje lokalnih stanovnika, što je ključno za Planiranje održive urbane mobilnosti. Putem POUM-a – koji je uključio 755 građana – Milano je uveo zonu niske emisije ograničavajući korištenje automobila u otprilike 70% grada. Intenzivna javna rasprava koja je uključivala dionike i građane pomogla je smanjiti protivljenje.²⁶

Budimpešta je prikupila više od 1,000 komentara građana usličnom procesu, i većina građana je izrazila da žele ekološki prihvatljive mjere; ovo uključivanje građana osiguralo je uključivanje politike.²⁷ Osim uvjeravanja ljudi, Budimpešta je shvatila da suradnja kod planiranja POUM-a, kako interna tako i s javnošću, može omogućiti značajne uvide i svježije ideje.²⁸

¹⁸ Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf.

¹⁹ Spotathome, 2019. Najzdraviji svjetski gradovi. Koji su gradovi najbolji za zdravi život?, www.spotathome.com/healthiest-cities-world.

²⁰ ETSC PIN Report (2019) Sigurnije ceste, sigurniji gradovi: kako poboljšati cestovnu sigurnost u gradovima EU-a.

²¹ Europska komisija (2019) EU okvir za politiku cestovne sigurnosti 2021-2030. Sljedeći koraci prema "Viziji nula".

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

²³ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, razgovor s autorima, 8. ožujka, 2019.

²⁴ CERTU, 2013. 30 godina planova održive urbane mobilnosti (PDU) u Francuskoj, www.cerema.fr/system/attachments/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵ Sándor Nagy, dogradonačelnik Szegeda, razgovor s autorima, 11. ožujka 2019.

²⁶ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, razgovor s autorima, 8. ožujka 2019.

²⁷ Budimpeštanski plan mobilnosti 2014-2030, Vol. 1. Glavni ciljevi i mjere str. 12-15.

²⁸ Máté Lénárt, BKK Centar za budimpeštanski promet, razgovor s autorima, 5. travnja 2019.

Građani su spremni poduprijeti lokalne čelnike u uvođenju promjena. U Nantesu u Francuskoj, 50% anketiranih ljudi tijekom putovanja autobusom odabralo je javni prijevoz iako su imali automobil kod kuće.²⁹ Konzultirajući i radeći s javnošću na svojim održivim mjerama urbane mobilnosti, Stockholm je povećao javnu podršku za troškove zagušenja od 33% do 67% tijekom pet godina.³⁰ Ako ništa drugo, uključivanje građana i dionika alat je za kreatora politika da uvjere građane i ostale dionike u ambiciozne mjere, da shvate što bi moglo biti prihvatljivo i da smanje političke rizike povezane s neprihvatanjem.

Ugodno življenje, dvostruki dobitak za ljude i poduzeća

Održivi načini prijevoza mogu često biti pogodniji od putovanja privatnim automobilom. Dijeljena mreža mobilnosti koja je uspostavljena kao dio Plana održive urbane mobilnosti u Milanu, uključuje električne automobile, motore i bicikle i pokazala je svoju vrijednost s gotovo pola milijuna pretplatnika.³¹

Čineći ceste sigurnijima za sve, bez obzira na njihov način prijevoza, povećava urbanu pristupačnost i doprinosi većoj kvaliteti života. Čak i ako se upletu mnogi čimbenici, nije slučajnost da sedam od deset najugodnijih gradova za život u EU imaju Plan održive urbane mobilnosti.³² Smanjivanje razine korištenja automobila čini ulice privlačnijima, mijenjajući ih od prometnica do mjesta gradskog života i društvene kohezije.

Učvršćivanje osjećaja za mjesto putem različitih načina mobilnosti poboljšava imidž grada, pomaže lokalnim trgovinama i potiče turizam, lokalnu regeneraciju i inozemne investicije. U Kopenhagenu, pretvaranje jedne ulice u pješačku zonu dovelo je do povećanja prodaje od 30% u samo jednoj godini.³³ Nadalje, nakon privremenog zatvaranja glavne prometnice u Madridu za automobile, tijekom božićnih praznika 2018. godine, maloprodaja je porasla za 9,5% u usporedbi s 2017. godinom.³⁴ Dok takve mjere mogu privremeno smanjiti promet i kratkoročno uzbuditi oporbu, uglavnom je dovoljna samo godina dana kako bi koristi bile vidljive.

Kad zaposlenici imaju više opcija mobilnosti, poduzeća također imaju koristi zbog povećanog broja kandidata za posao i manje gubljenje vremena u prometu. Visoko kvalificirani ljudi vjerojatnije će tražiti posao u atraktivnim gradovima, a ranjive skupine - uključujući osobe s poteškoćama u kretanju ili siromašniji ljudi - vjerojatnije će pronaći posao ako se maknu problemi prometovanja.

To znači da poboljšana mobilnost vodi do veće društvene jednakosti, povisujući standarde koji su za sve, a ne one koji koriste samo jednu skupinu nauštrb druge. Analiza troškova i koristi koju je proveo grad Arad u Rumunjskoj kad su odlučivali o mjerama za svoj POUM, pokazala je da će se dobiti €2.2 milijuna za svaki investirani €1 milijun.³⁵ Stockholm je izračunao da ima društveno-gospodarski višak od €60 milijuna, a koji je rezultat mjera mobilnosti.³⁶



image © olaser on istock.com

²⁹ CERTU, 2013. 30 godina planova održive urbane mobilnosti (PDU) u Francuskoj, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

³⁰ Centar za prometne studije, 2017. Švedski primjeri naplate za zagušenje: Nakon deset godina, str. 21, www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.

³¹ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, razgovor s autorima, 8. ožujka 2019.

³² The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018 www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018.

³³ Mattias Kärrholm, 2012. Prodaja prostora: Arhitektura, trgovine i zauzimanje javnog prostora, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p. 44.

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

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

³⁶ Eliasson, J., 2014. Naplata zagušenja u Stockholmu: pregled Centar za prometne studije Stockholm, str. 34, www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.



Snaga u jedinstvu

Što su održive mogućnosti mobilnosti različitije i snažnije integrirane, to je veća učinkovitost i otpornost prometnog sustava u cjelini. Od provedbe najnovijeg Plana održive urbane mobilnosti iz 2017. godine, grad Ghent u Belgiji bilježi povećanje vožnji biciklom od 25% u centru grada i 35% izvan centra.³⁷ Od provedbe svog POUM-a, koji je ažuriran 2015 godine, Antwerpen bilježi smanjenje od 25% u dolascima u grad automobilom (otprilike 14000 manje) tijekom prosječnog radnog dana.³⁸

Dugoročna i integrirana priroda Plana održive urbane mobilnosti najučinkovitiji je način postizanja mnogih potencijalnih koristi. Budući da uključuje dugoročnu obvezu i ciljeve koji su općenito prihvaćeni, Plan održive urbane mobilnosti pomaže upravljati neizvjesnošću i definirati jasnu metriku kako raditi korak po korak do postignutih ciljeva. S obzirom da POUM zahtjeva suradnju između odjela i razina vlasti, stvaranje zajedničke vizije pomaže i služi kao način povezivanja institucija koje (još) nisu navikle surađivati. To daje ogromnu podršku učinkovitosti kod stvaranja politike.

Budimpešta je navela stvaranje svog Plana održive urbane mobilnosti kao ključ za usklađenje razmišljanje među različitim dionicima, od gradskih odjela i državnih aktera do prijevoznika.³⁹ Takva koordinacija osigurava zajedničku potporu i izvršavanje koje te mjere zahtijevaju. Prometni zakoni su beskorisni ako ih policija ne provodi. Stvaranje pješačkih zona je uspješno samo ako je dio šire gradske strategije mobilnosti. Antwerpen ide tako daleko da čak razvija zajednički Plan regionalne mobilnosti s okolnih 33 općina i flamanskim vlastima.⁴⁰

Tri. Četiri, POUM!

Naglašavajući vezu između političkih prioriteta, na primjer mobilnosti i zapošljavanja, Plan održive urbane mobilnosti osigurava da se doprinos mobilnosti političkim ciljevima na visokoj razini bolje shvati. Savjetovanje i uključivanje dionika unutar i izvan vlasti, uključujući civilno društvo i privatnu industriju, povećava podršku aktivnostima mobilnosti. To povećava vjerojatnost uspjeha i političke uključenosti. Planiranje održive urbane mobilnosti alat je za učinkovito upravljanje promjenama i nadahnuće za nove načine razmišljanja

³⁷ Promet & Mobilnost Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

³⁸ Marjolein Salens, Grad Antwerpen, razgovor s autorima, 13. ožujka 2019

³⁹ Máté Lénárt, BKK Centar za budimpeštanski promet, razgovor s autorima, 5. travnja 2019

⁴⁰ Marjolein Salens, Grad Antwerpen, razgovor s autorima, 13. ožujkarch 2019

1.3 Koji su glavni elementi Planiranja održive urbane mobilnosti?

Ovo poglavlje omogućava pregled elemenata i postupaka za Planiranje održive urbane mobilnosti. Predstavlja dvanaest koraka „ciklusa POUM-a“ s fokusom na ulogu donositelja odluka, a detalji za planere se mogu pronaći u Dijelu 2.

Pregled

Od objave koncepta POUM-a, postupak razvoja i provedbe Plana održive urbane mobilnosti primjenjuje se u mnogim urbanim područjima diljem Europe (i svijeta). Ciklus POUM-a ga predstavlja koristeći vizualnu metaforu sata (vidi Sliku 2). Ovo je, naravno, idealan i pojednostavljen prikaz složenog postupka planiranja. U nekim slučajevima, koraci se mogu provoditi gotovo istovremeno (ili se čak i ponavljati), poredak zadataka se može prilagoditi povremeno, ovisno o situaciji, ili se aktivnost može djelomično izostaviti ako su njeni rezultati dostupni drugim načinima planiranja.

Ova potreba za fleksibilnošću je u potpunosti razumljiva i planere se potiče da naprave potrebne preinake ako to zahtjeva njihova specifična situacija - sve dok se poštuju općenita načela Planiranja održive urbane mobilnosti. Poglavlje 1.4 detaljnije opisuje ove točke. Slika 2 predstavlja četiri faze Planiranja održive urbane mobilnosti, svaka od kojih počinje i završava s prekretnicom i svaka od kojih je podijeljena u tri koraka (što ukupno čini 12 koraka ciklusa planiranja). Ova slika prikazuje pregled za donositelje odluka, dok Slika 9 omogućava detaljniji opis za projektante..

Slika 2: 12 koraka Planiranja održive urbane mobilnosti (2. izdanje) – Pregled donositelja odluka



Faza 1: Priprema i analiza

Prva prekretnica i početna točka postupka POUM-a, je izričita odluka od strane donositelja odluka o izradi Plana održive urbane mobilnosti. Tijekom prve faze, postavljaju se temelji postupka planiranja odgovaranjem na sljedeća pitanja:

Koji su naši resursi?

Analizirajte sve dostupne (ljudske, institucijske, financijske) resurse i odredite odgovarajuće radne i sudioničke strukture s kojima ćete započeti. U ovog fazi, donositelji odluka moraju osigurati da ključne institucije i stvaratelji politika podupiru razvoj POUM-a i doprinesu osnivanju glavne skupine za planiranje.

Koji je naš kontekst planiranja?

Identificirajte čimbenike koje imaju utjecaj na postupak planiranja, poput postojećih planova i zakonskih zahtjeva. Analizirajte protok prometa kako biste utvrdili geografski opseg plana - i osigurajte da vas vlasti i dionici „u susjedstvu“ podržavaju. Dogovorite raspored planiranja i unajmite vanjsku potporu ako je potrebno. Aktivnosti u ovom i prethodnom koraku blisko su povezane i često se obavljaju istovremeno. Ključni zadatak za donositelje odluka u ovoj fazi je osigurati da je „funkcionalno urbano područje“ određeno kao područje planiranja za POUM. To je često institucijski i politički složena odluka.

Koji su naši glavni problemi i mogućnosti?

Analizirajte situaciju mobilnosti iz perspektive svih načina prijevoza i relevantne aspekte održivosti koristeći odgovarajuće trenutne izvore podataka. Završna prekretnica prve faze je završena analiza glavnih problema i mogućnosti koje su povezane s mobilnošću u cijelom funkcionalnom urbanom području.

Faza 2: Razvoj strategije

Cilj druge faze je definirati strateški smjer Plana održive urbane mobilnosti u suradnji s građanima i dionicima. Ključna pitanja ove faze su:

Koje su naše mogućnosti za budućnost?

Analizirajte moguće promjene u vanjskim čimbenicima koji su važni za urbanu mobilnost (npr. demografija, informacijska tehnologija, klima) i razvijte scenarije koji istražuju alternativne strateške smjerove. Scenariji pokušavaju obuhvatiti opseg neizvjesnosti koja dolazi s „gledanjem u budućnost“ kako bi imali bolju činjeničnu bazu za stratešku odluku.

Kakvu vrstu grada želimo?

Koristite vježbe zamišljanja s građanima i dionicima kako bi razvili zajedničko razumijevanje poželjne budućnosti, temeljem rezultata analize mobilnosti i utjecaja scenarija. Zajednička vizija i glavni ciljevi temelji su svakog POUM-a. Vizija je kvalitativan opis željene buduće mobilnosti u gradu, a koji je određen konkretnim glavnim ciljevima koji određuju vrstu promjene kojoj stremite. Pobrinite se da se vaši glavni ciljevi odnose na rješavanje važnih problema te da pokrivaju sve vrste prijevoza u funkcionalnom urbanom području. Donositelji odluka moraju se aktivno uključiti tijekom ove faze, jer je to točka u kojoj se odlučuje strateški smjer za nadolazeće godine.

Kako ćemo utvrditi uspjeh?

Definirajte strateške pokazatelje i ciljeve koji vam omogućavaju da pratite napredak prema svim glavnim ciljevima bez zahtjeva za prikupljanje nerealne količine novih podataka. Donositelji odluka moraju osigurati da su ciljevi ambiciozni, ostvarljivi, međusobno konzistentni, široko podržani od strane dionika i usklađeni s ostalim političkim područjima.

Na kraju druge faze, dosegli ste prekretnicu naširoko podržane vizije i ciljeva. Ako je moguće, donositelji odluka bi trebali usvojiti te strateške prioritete kako bi osigurali stabilni okvir za vođenje za fazu mjera.

Faza 3: Planiranje

S trećom fazom, proces planiranja prelazi sa strateške na operativnu razinu. Ova se faza fokusira na mjere za postizanje dogovorenih ciljeva. Ovdje je Plan održive urbane mobilnosti dovršen, a njegova primjena pripremljena je odgovaranjem na sljedeća ključna pitanja:

Što ćemo konkretno učiniti?

Napravite popis mjera i procijenite njihovu učinkovitost i izvedivost kako biste odabrali one koje najbolje doprinose ostvarenju vaših ciljeva. Skupite mjere u integrirane pakete, razgovarajte o njima s građanima i dionicima i detaljno ih procijenite kako bi potvrdili svoj izbor. Planirajte praćenje i procjenu svake mjere.

Što će biti potrebno i tko će što raditi?

Razdijelite pakete mjera u djelotvorne zadatke (ili „akcije“) i detaljno ih opišite, uključujući njihove procijenjene troškove, međuovisnosti i rizike. Identificirajte interne i eksterne instrumente i izvore financiranja za sve akcije. Na temelju toga dogovorite jasne odgovornosti, prioritete provedbe i pravovremenost svake akcije. U ovoj fazi važno je predstaviti akcije političkim dionicima i javnosti. Na primjer, konkretni projekti gradnje mogu biti kontroverzni čak i ako njihove povezane ciljeve i mjere podržava većina. U ovome koraku, donositelji odluka moraju osigurati političku potporu te potporu javnosti za mjere i akcije POUM-a, idealno ostvarujući formalni dogovor o odgovornostima i vremenskom okviru među donositeljima odluka i ključnim dionicima.

Jesmo li spremni početi?

Mnogi autori su doprinijeli raznim dijelovima Plana održive urbane mobilnosti. Sada je vrijeme finalizirati dokument i provjeriti njegovu kvalitetu. Temeljem načina rada vaše organizacije, detaljna financijska shema se može uključiti u sam Plan ili je dio zasebnog postupka. U svakom slučaju, morate dogovoriti proračun za svaku prioritetnu akciju i dugoročne dogovore o raspodjeli troškova i prihoda među svih uključenim organizacijama prije no što se POUM usvoji.

Najvažnija prekretnica postupka planiranja završava fazu planiranja mjera; Plan održive urbane mobilnosti se usvaja od strane donositelja odluka odgovornog političkog tijela.

Faza 4: Provedba i praćenje

Četvrta faza fokusirana je na provedbu mjera i povezanih radnji definiranih u okviru POUM-a, uz sustavno praćenje, procjenu i komunikaciju. Ovdje se radnje provode u praksi odgovaranjem na sljedeća ključna pitanja:

Kako možemo dobro upravljati?

Odgovorni odjeli moraju planirati tehničke detalje svojih akcija, provoditi provedbu i omogućiti dobra i usluge, ako je potrebno. S obzirom da to često uključuje veliki broj uključenih strana, ukupna koordinacija postupka provedbe zahtjeva posebnu pozornost.

Kako nam ide?

Sustavnim praćenjem bit će jasno ide li sve po planu, omogućujući korektivne radnje ako je potrebno. Inovativni programi mobilnosti mogu biti veliki poremećaj (kao i velika korist) za dnevne putnike. Razumijevanje javnog mnijenja, zasnovano na aktivnom dvosmjernom dijalogu, ključno je za uspješan proces provedbe.

Što smo naučili?

Posljednji korak ciklusa POUM-a je pregled uspjeha i neuspjeha te komuniciranje tih rezultata s dionicima i javnošću. Ovaj postupak pregleda također gleda u budućnost i razmatra nove izazove i rješenja. U idealnom slučaju, donositelji odluka aktivno će se zanimati za razumijevanje onoga što je uspjelo (a što nije), tako da će ove lekcije biti razmotrene u sljedećem ažuriranju POUM-a.

Prekretnica 'Provedba mjera procijenjena' završava ciklus POUM-a.

Sažetak

- Politička odluka inicira postupak POUM-a i omogućava općenite smjernice i vodstvo;
- Kvalitetna analiza omogućava stvaranje scenarija i potpora je donošenju odluka;
- Zajednička vizija i glavni ciljevi određuju strateški smjer;
- Integrirani paketi mjera su definirani i mogu ostvariti ciljeve;
- Paketi mjera su podijeljeni u akcije (praktični zadaci) koji se detaljnije operacionaliziraju, uključujući odgovornosti i financiranje;
- Temeljem svih prethodnih odluka, POUM je usvojen što uključuje dugoročnu viziju i javni plan provedbe;
- Ukupna koordinacija mjera i redovito praćenje osiguravaju učinkovitu i prilagodljivu provedbu;
- Sustavna procjena provedbe omogućuje temelj za sljedeći ciklus planiranja.

Detaljniji opis ciklusa planiranja i 32 specifične aktivnosti koje se trebaju provesti unutar 12 Koraka nalazi se na Slici 9 i detaljnije su opisane u Dijelu 2.

1.4 Kako Planiranje održive urbane mobilnosti izgleda u praksi?

Planiranje održive urbane mobilnosti nije teoretski koncept. Razvijen je koristeći pristup odozdo prema gore temeljen na iskustvu mnogih stručnjaka za planiranje i drugih stručnjaka. Načela, kao i preporučeni koraci i aktivnosti u ovome drugom izdanju Smjernica POUM-a temelje se na iskustvu mnogih gradova u Europi i svijetu. Stoga, namjera Plana nije da bude samo materijal za inspiraciju. No, također je jasno da će određeno državno planiranje i okviri financiranja, različiti urbani sadržaji, različite političke moći i utjecaj dionika zahtijevati

kreativne kompromise koji će vjerojatno dovesti do prilagodbe koncepta za lokalne potrebe. Donošenje političkih odluka također zahtjeva pragmatizam i sposobnost rada s onime što imate. Međutim, mudri donositelji političkih odluka misle izvan jednog izbornog ciklusa i trenutne političke većine.

Planiranje održive urbane mobilnosti također pomaže u stvaranju boljeg temelja za upravljanje budućim potrebama. Iz strateške političke perspektive POUM je alat za održivo i inovativno upravljanje promjenom. To znači da bi se ciklus planiranja POUM-a (kakvo je predstavljeno u Poglavlju 1.3) više trebalo shvatiti kao spiralno: kad je jedan ciklus planiranja završen, drugi ciklus bi trebao početi, ostvarujući neprekidni proces poboljšanja.

Ovo poglavlje navodi kako se Planiranje održive urbane mobilnosti uklapa u operativnu realnost planiranja; kako se odnosi na širi kontekst definiranja urbanih politika; kako ga integrirati s drugim aktivnostima planiranja u gradu; kako prilagoditi koncept POUM-a specifičnom kontekstu urbanog područja; te kako se nositi s izazovom planiranja u vrijeme neizvjesnosti i promjene.



Operativna strana planiranja

Može se činiti da ciklus od dvanaest Koraka znači da se koraci moraju provoditi jedan za drugim, a jasna struktura zadataka i popis zadataka može se činiti kao preporuka za praćenje ovih Smjernica riječ po riječ, ali nije tako. Plan održive urbane mobilnosti nije knjiga recepata nego metoda. Svatko zna koliko se gradovi mogu razlikovati i koliko odluke koje se donose u urbanom području mogu biti složene. Izazov provedbe POUM-a je prilagoditi POUM lokalnom kontekstu, istovremeno zadržavajući ambiciju i izbjegavajući neprikladne kompromise.

Ciklus POUM-a (naveden u Poglavlju 1.1 i detaljnije opisan u Dijelu 2) namijenjen je kao komunikacijski alat za opisivanje jasno razumljivog formata o tome što planiranje urbane mobilnosti znači. U stvarnoj praksi planiranja, može biti teško odrediti koji koraci i aktivnosti idu prvi jer neke aktivnosti idu paralelno. Na primjer, osnivanje radnih struktura (vidi Korak 1) i određivanje okvira planiranja (vidi Korak 2) se značajno preklapaju glede vremenskih termina i uključenih ljudi. Ponekad se zadatak koji se činio završenim treba revidirati

jer neki rezultati nisu u potpunosti zadovoljavajući. Vizualni prikaz ciklusa POUM-a pokazuje relativno vrijeme koje je potrebno za svaki korak te potencijalne petlje povratnih informacija te se strelica za vraćanje unatrag može pronaći na Slici 17.

Zahtjevi planiranja

Planiranje je važan aspekt u mnogim poljima politike i na svim razinama vlasti. Lokalni projektanti moraju biti svjesni potreba koje utječu na POUM (npr. planiranje korištenja zemljišta, obrazovanje i zapošljavanje) te razumjeti tko je za njih odgovoran kako bi te institucije mogle biti uključene u POUM. Na europskoj razini, većina preporuka za planiranje je neobavezna. One uključuju Akcijski plan za održivu energiju i klimu. (SECAP), koji je usklađen s ciljevima o klimi i energiji u Sporazumu gradonačelnika.⁴¹ Na državnoj razini, planiranje investicija u infrastrukturu je uobičajeno, dok je sveobuhvatno planiranje okoliša i korištenja zemljišta često regionalna odgovornost.

Slika 3: Struktura veza između POUM-a i drugih planova (preuzeto od Ahrens i sur., FGSV 2015, Preporuke za glavno planiranje mobilnosti, str. 8)



⁴¹ Vidi vodič „Kako razviti akcijski plan za održivu energiju i klimu“ od Joint Research Centre; www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/

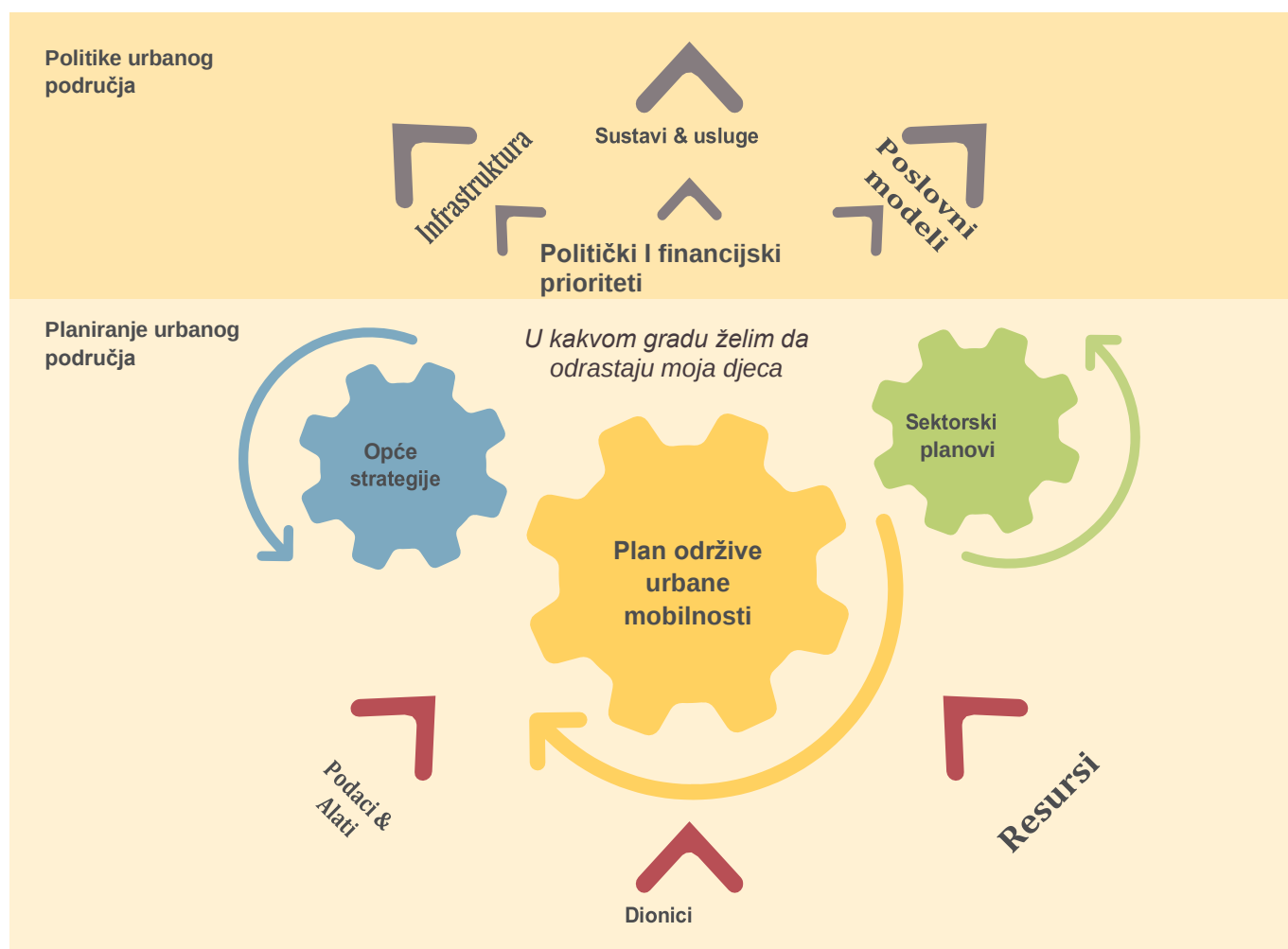
POUM je proces integracije

Bez obzira na to što sve određeni portfelj planiranja lokalne vlasti može uključivati, procesi planiranja često koriste iste podatke i alate, zahtijevaju sudjelovanje istih dionika, a ponekad ih čak provode i isti ljudi koji koriste ista financijska sredstva. Međutim, ti procesi imaju različite zahtjeve za vrijeme izvršenja, planiranje i izvještavanje i različit geografski opseg ili odgovorno tijelo. Unatoč tome, planiranje je uvijek proces izbora između različitih slika budućnosti. Temeljna pitanja poput "U kakvom gradu želim da moja djeca žive?" često su u središtu urbanističkog planiranja, neovisno o specifičnoj domeni.

POUM se može gledati kao jedan kotač u velikom stroju planiranja (vidi Sliku 4).

Često je teško odrediti koji kotač vodi, a koje kotače se vodi jer to ovisi uglavnom o preuzetom vremenskom horizontu. Ukupna strategija urbanog razvoja može odrediti opće ciljeve za mobilnosti, što je važno za POUM, a koja će voditi razvoj detaljne strategije sektora. U praksi, određivanje vremenskih rokova može biti u potpunosti različito, ali je potrebna koordinacija planiranja kako bi se osigurala konzistentnost i koordiniralo vrijeme, prostorni opseg i provedba povezanih procesa i politika planiranja. Osim što će različite sinergije uštedjeti resurse i omogućiti smanjenje neučinkovitosti, ili čak sukoba, između politika, takva koordinacija također smanjuje ometanje koje stvaraju radovi na infrastrukturi i nekoordinirano uvođenje novih sustava. Što je važno, smanjuje zamor dionika.

Slika 4: POUM kao proces integracije



Prilagodba smjernica POUM-a lokalnom kontekstu

Metoda POUM-a mora se prilagoditi kontekstu i posebnim potrebama svakog područja na koji se primjenjuje, istovremeno održavajući ambicije na visokoj razini. Osam načela POUM-a razlikuju Plan održivog urbanog planiranja od tradicionalnijih planova prometa. No „prilagodba“ ne znači preskakanje nekih od načela, nego se može prilagoditi intenzitet, na primjer, mogućnosti malog grada koji razvija svoj prvi POUM, istovremeno zadržavajući dugoročne ambicije na visokoj razini.

Prilagođavanje lokalnim potrebama može imati različite oblike. Potreba za prilagodbom mogla bi se, na primjer, pojaviti ako neko gradsko područje ima vrlo specifičnu funkciju, npr. kao državni lučki terminal koji ima ogroman promet. Ili je grad možda na otoku sa sezonskim prometnim obrascima. U takvim je specifičnim situacijama očito važno usmjeriti POUM na stvaranje niza ciljeva i ciljeva koji moraju riješiti specifične probleme mobilnosti, a da se pritom još uvijek slijedi metodologija POUM-a kako bi se izbjeglo stvaranje tradicionalnog plana prometa (vidi također Sliku 5).

Iako Smjernice POUM-a omogućavaju fleksibilnost i prilagodbu lokalnom kontekstu, minimalni se zahtjevi moraju ispuniti:

- Ključne etape moraju se odrediti na činjenični i sudionički način. Te ključne etape su detaljne analize problema i mogućnosti jednog funkcionalnog područja: vizija, ciljevi koji su dogovoreni s dionicima; te opis akcija uključujući njihovu procjenu i financiranje.
- Postupak provedbe mora se detaljno pratiti, a provedba se mora prilagoditi koliko je to potrebno, te građani i dionici moraju biti aktivno informirani o procesu.

Figure 5: Određivanje potreba prilagodbe procesa planiranja (primjeri)

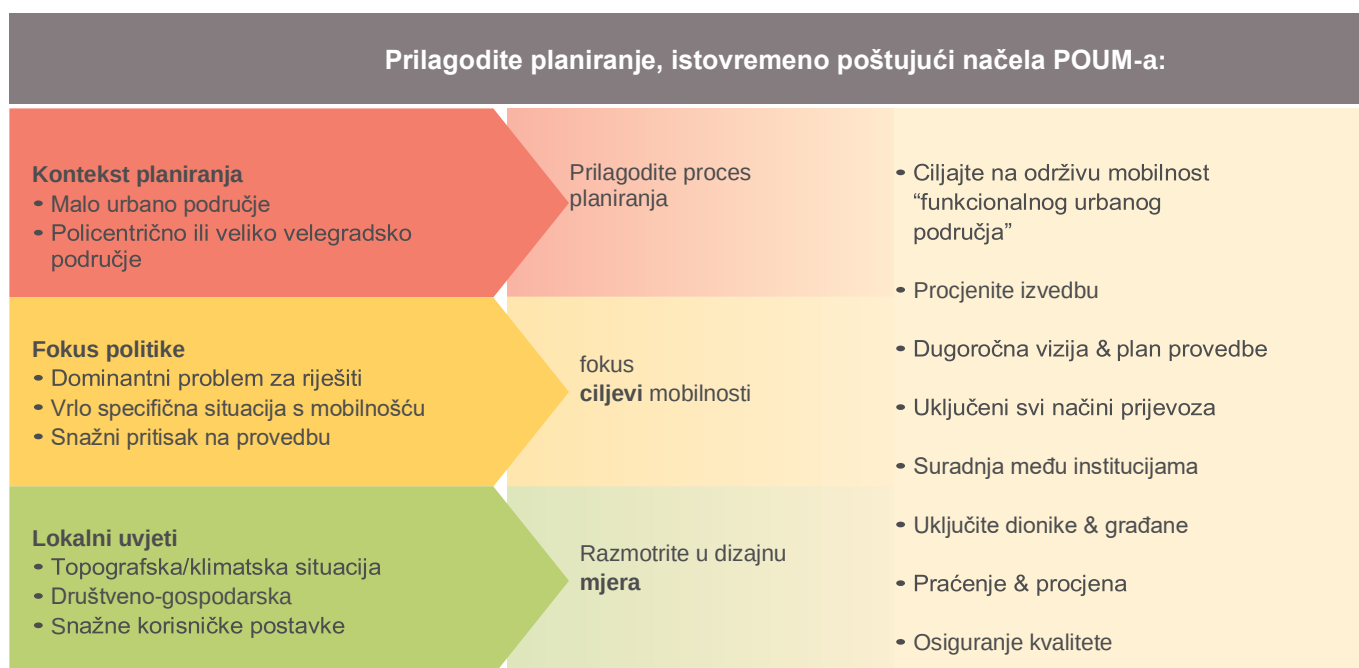




Image © oChesky_W onistock.com

Planiranje u vrijeme brzih promjena

Živimo u doba brzih promjena u kojima smo suočeni s ogromnim globalnim izazovima poput klime, gospodarstva i sigurnosti, da napomenemo samo neke i njihove učinke. Nadalje, navike, vrijednosti i očekivanja ljudi stalno se razvijaju i nove se opcije neprestano pojavljuju kao napredak tehnologije. Ali postoji velika neizvjesnost hoće li građani koristiti te nove tehnologije kako se očekuje, kako će se razvijati kultura mobilnosti i kako će se razvijati gradske financije u svjetlu makroekonomskih i demografskih izazova.

Ekspertna skupina CIVITAS identificirala je popis tih čimbenika koji će, s vremenom, imati najveći utjecaj na urbanu mobilnost i trebaju se, stoga, smatrati „novim početkom“ urbane mobilnosti.⁴² Dok njihov utjecaj može biti različit u različitim područjima, oni će „promijeniti urbanu mobilnost“. Jasno je da strateški dokument poput Plana održive urbane mobilnosti mora razmatrati takve (druge) dugoročne promjene:

- Elektrifikacija: elektrifikacija svih načina prijevoza, inovativno korištenje električne infrastrukture i povezanost s problemima koji se tiču energije (npr. lokalna regenerativna postrojenja).
- Automatizacija i s njom povezani Pametni prometni sustavi (C-ITS): primjena tehnologije u novim uslugama mobilnosti i njihov utjecaj na urbane forme i funkcije.
- Ekonomija podataka: podaci kao pokretači novih poslova i politika, platforme za integraciju koje omogućuju nove proizvode iz postojećih i nove ponude mobilnosti, i osnovniji aspekti poput algoritama koji sve više određuju pravila i propise.
- Novi poslovni koncepti za prijevoz tereta i putnika: platforme za integraciju koji omogućuju nove proizvode mobilnosti temelje se na postojećoj i novoj mobilnosti (npr. Mobilnost kao Usluga i platforme za razmjenu tereta).
- Zajednička mobilnost: svi (netehnički) aspekti zajedničke mobilnosti, npr. vožnja na zahtjev, zajedničko korištenje automobila (posebno „slobodne“ sheme) kao i zajedničko korištenje bicikala.
- Aktivna mobilnost: porast hodanja i bicikliranja kao i novi koncepti mikro mobilnosti.
- Promjena stavova i načina ponašanja: novi načini mobilnosti među mladim ljudima, povećana očekivanja za uslugu istodnevne dostave, potražnja za mobilnošću koja se lagano koristi (pojednostavljenje) i decentralizacija proizvodnje (npr. 3D printanje).
- Upravljanje integriranjem prostora: novi i integrirani pristupi korištenju i upravljanju urbanim prostorom, npr. uređenje prostora, regulative o pristupu urbanih vozila i mobilnost gradskog zračnog prostora (npr. dronovi).

Koncept POUM-a predlaže analizu scenarija i izgradnju vizije na temelju detaljne analize stanja mobilnosti kao ključne korake u razvoju POUM-a (vidi Korake 3, 4 i 5).

⁴² Vidi predstojeći dokument CIVITAS SATELLITE o „inovativnim idejama“.

1.5 Kako može državna i regionalna razina poduprijeti Planiranje održive urbane mobilnosti?

Urbana mobilnost blisko je povezana s drugim politikama poput onih o okolišu, sigurnosti na cestama, zdravlju, prostornom planiranju i energiji. Te politike se često raspravljaju na lokalnoj, regionalnoj i državnoj razini. Mnogi europski gradovi stoga trebaju podršku s viših razina vlasti, posebno u područjima upravljanja, zakonodavstva, financiranja, nadzora i evaluacije, smjernica i metodologije, obrazovanja i razmjene znanja. U većini država članica EU, državne vlasti omogućuju tu potporu, dok u nekim državama regije imaju veće ovlasti, a državna razina ima ograničenu ulogu.

Koristi za državnu i regionalnu razinu

Iako je planiranje urbane mobilnosti uglavnom lokalna nadležnost, gradovi ne mogu sami ostvariti ambiciozne ciljeve održive urbane mobilnosti. Istovremeno, državna i regionalna razina vlasti također mogu mnogo dobiti učinkovitim Planom održive urbane mobilnosti, jer poboljšanja na lokalnoj razini također pridonose uspjehu regionalnih i državnih ciljeva. U nastavku su neke inicijative koje pokazuju zašto bi akteri na državnoj i regionalnoj razini poduprli razvoj POUM-a.

Poboljšana povezanost između sektorskih politika i razina upravljanja:

Urbana mobilnost usko je povezana sa sektorskim politikama na drugim razinama upravljanja, ali o tim politikama često odlučuje širok spektar političkih i institucionalnih aktera, kako na lokalnoj, tako i na regionalnoj, nacionalnoj ili čak europskoj razini. Ako nisu koordinirane, takve se politike povezuju u različite planske dokumente koji odražavaju razlike u upravljačkom i pravnom okviru, postupcima razrade i posebnim ciljevima. Potrebno je riješiti s tim nerazdvojni rizik od neusklađenosti i suvišnosti između pristupa i ishoda planiranja. Najistaknutiji primjeri odnose se na regulaciju korištenja zemljišta i poreza na zemljište, mogućnost pristupa osnovnim uslugama osobama u nepovoljnom položaju te razvoj infrastrukture.

Uklanjanje prepreka za razradu i provedbu POUM-a:

Neke prepreke su čisto lokalne prirode i lokalne ih vlasti moraju riješiti lokalno, dok su druge često

rezultat neučinkovitih nacionalnih okvira koji vode do sljedećih prepreka:⁴³

- Nedostatak suradnje između gradske, regionalne i državne razine;
- Ograničena koordinacija na državnoj razini, u ministarstvima, što rezultira nedosljednostima između politika državnih tijela;
- Niska razina svijesti, političke volje i osjećaja obveze od strane donositelja odluka;
- Nedostatak održivog i koordiniranog financiranja na držanoj, regionalnoj i lokalnoj razini;
- Slaba kultura praćenja i procjene s ograničenom kontrolom kvalitete, ili u potpunosti bez kontrole; i
- Nedostatna stručna potpora (uključujući smjernice), obrazovanje i nedovoljan broj stručnjaka koji imaju potrebne kompetencije.

Optimizacija i suradnja europskih, državnih i lokalnih izvora financiranja:

Financijska moć ključan je dio pretvaranja političkih vizija u konkretne radnje. Razne europske i nacionalne institucije osiguravaju sredstva za urbanu mobilnost. Stvaranje koordiniranog nacionalnog ili regionalnog okvira financiranja, temeljenog na zajedničkom razumijevanju pravnih i tehničkih aspekata, moglo bi pružiti potporu održivoj mobilnosti u gradu. Najvažnije je da svaki okvir za financiranje infrastrukturnih programa promiče izbjegavanje prijevoza i podržava održive načine putovanja.

⁴³ Vidi izvještaj o statusu POUM-a (2018)⁴ za detaljniji opis prepreka i potreba.

Promocija inovacija i novih tržišta:

Stvaranje nacionalne ili regionalne strategije za mobilnost može obuhvatiti osmišljavanje jasno definiranih prioriteta kod rješenja za mobilnost, uključujući inovativne tehnologije. Na primjer, Direktiva o čistim vozilima⁴⁴ zahtjeva od upravnih tijela da nabave minimalni udio čistih vozila, čime se omogućuje iskorak prema vozilima niske ili nulte emisije. Ti jasno definirani prioriteti daju privatnom sektoru i lokalnim vlastima jasan i stabilan signal koji olakšava dugoročne investicije.

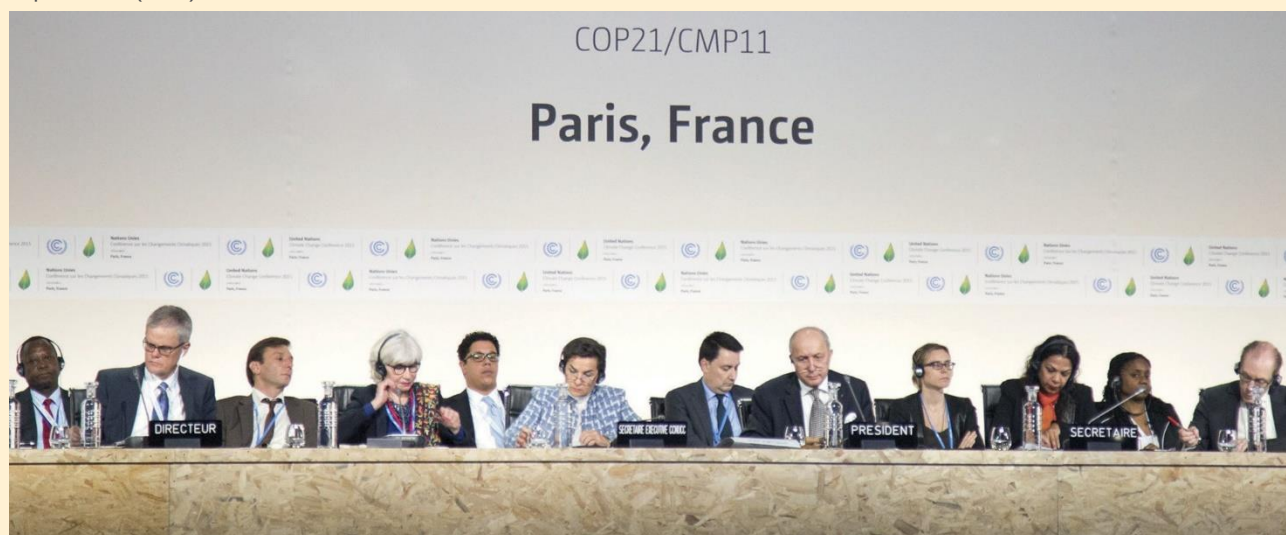
Razvoj nacionalnog i regionalnog okvira – situacija u kojoj svi pobjeđuju!

Gradovi mogu potencijalno biti značajni katalizatori promjene u primjeni najnovijih međunarodnih ugovora poput Pariškog sporazuma i Nove urbane agende. Uistinu, UNFCCC Konferencija stranaka u Parizu 2015. godine (COP 21) prepoznala je kritičnu ulogu koju gradovi imaju u učinkovitim klimatskim akcijama. Na primjer, bitna strategija odvratanja ljudi od korištenja osobnih automobila nalazi se u oporezivanju: državna tijela mogu donijeti odluku o porezima za kupovinu i korištenje automobila, dok lokalne akcije mogu podržavati način života bez automobila.

No, sredstva i nadležnosti gradova su previše ograničeni kako bi sami mogli ostvariti promjenu u smjeru održive mobilnosti. Državna ili regionalna potpora za POUM može izazvati smanjenje emisija stakleničkih plinova koji su povezani s prometom, stvaranjem političkog, financijskog i tehničkog okvira koji može povećati svijest među dionicima – od lokalne do državne razine i u javnom i privatnom sektoru. Na taj način, nacionalna ili regionalna politika koja podupre POUM predstavlja direktni doprinos nacionalno utvrđenim doprinosima (NDC).

To vrijedi i za europske zahtjeve u pogledu kvalitete zraka. Europsko zakonodavstvo postavlja ograničenja emisija i standarde kvalitete zraka za zaštitu zdravlja ljudi. U 2016. godini šest država članica premašilo je ograničenja barem jedne od svojih gornjih granica emisija. Sveukupno, samo su četiri države EU udovoljile svim standardima kvalitete zraka, dok je deset država premašilo granice svih standarda kvalitete zraka. Urbana mobilnost jedno je od najvažnijih područja djelovanja kako bi se smanjile emisije i poboljšala kvaliteta zraka. Nacionalni ili regionalni okvir koji podržava POUM omogućio bi lokalnim planovima da budu više usredotočeni i operativni, pridonoseći sposobnostima gradova da udovoljavaju zahtjevima kvalitete zraka.

Ukratko, državne i regionalne vlasti neće ostvariti svoje ciljeve povezane s klimom, ispuniti europske zahtjeve za kvalitetom zraka ili zadržati svoje međunarodne obveze bez doprinosa gradova. A gradovi trebaju regionalne i državne vlasti kako bi ih podržali u postizanju održivije mobilnosti. To je situacija u kojoj svi pobjeđuju!



Slika: UN klimatske promjene na flickr.com

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

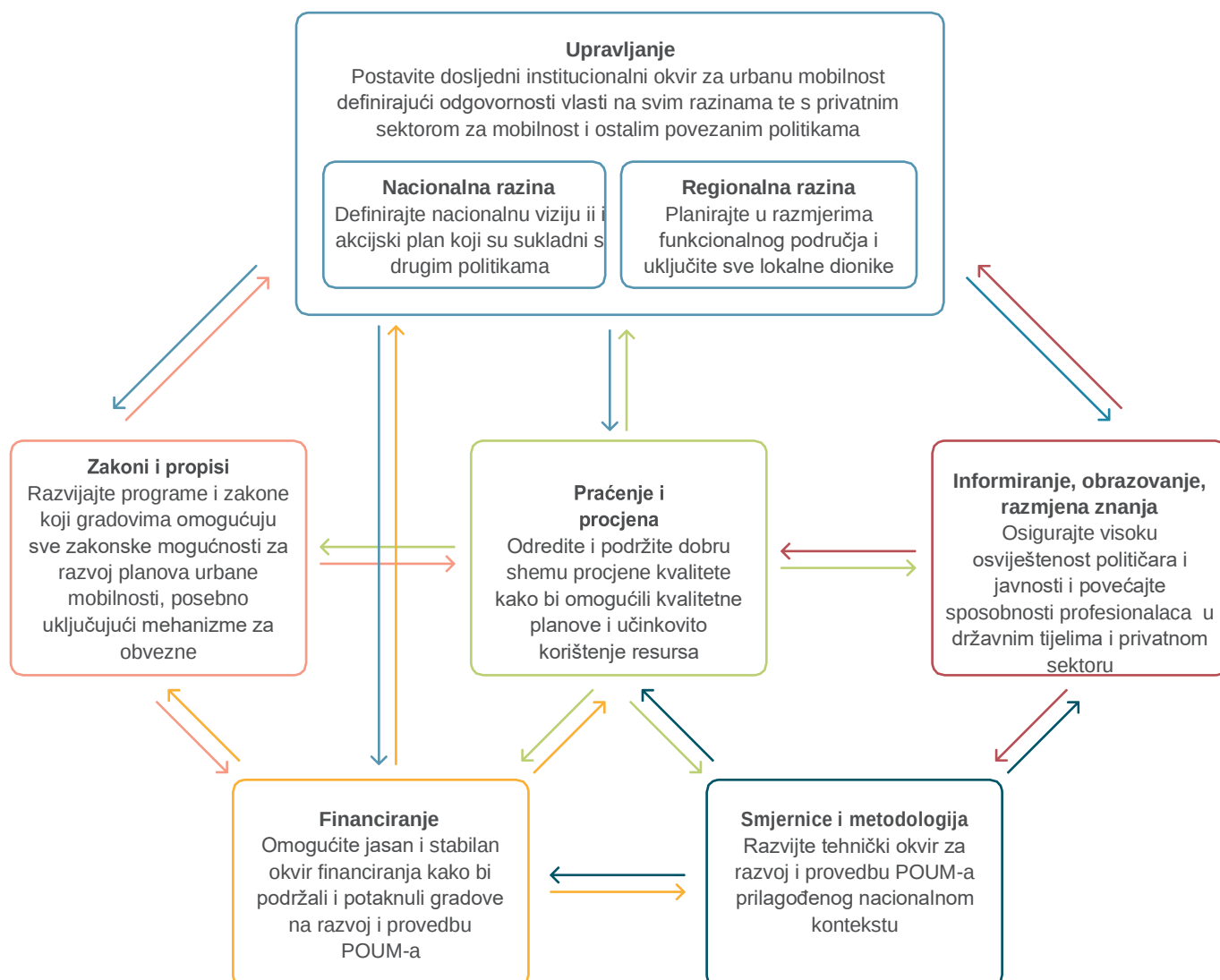
Mjere i instrumenti za poticanje prihvaćanja POUM-a

Državni akteri mogu poduprijeti razvoj POUM-a širokim opsegom akcija na toj razini. Slika 6 pokazuje osnovne nacionalne mjere koje se odnose na upravljanje, zakonodavstvo i regulativu, financiranje, praćenje i procjenu, smjernice i metodologiju, obrazovanje i razmjenu znanja.

Postoji visoka razina interakcije među akcijama. Na primjer, stvaranje državnih subvencija za potporu kvalitetnoj razradi POUM-a [financiranje] podrazumijeva definiranje što POUM jest, a možda i kako ga razraditi [Zakonodavstvo i regulativa, Smjernice i metodologija].

Proces financiranja mora se koordinirati s ostalim državnim dionicima [upravljanje] i pratiti tijekom njegova trajanja [praćenje i procjena]. Njegove koristi moraju se predstaviti u ključnim trenucima (npr. kod početka subvencije), a od dionika se trebaju prikupljati povratne informacije tijekom cijelog procesa [upravljanje, informiranje, razmjena znanja]. Tako se donositelje odluka na državnoj razini snažno potiče na razvoj sveobuhvatnog nacionalnog programa. To poboljšava usklađenost, stvara sinergije i povećava vidljivost svih dionika, posebno lokalnih vlasti koje izrađuju POUM.

Slika 6: Mjere nacionalne razine koje omogućuju razvoj POUM-a i njihove glavne veze



Vlade mogu potaknuti usvajanje koncepta POUM-a kroz četiri razine intervencija, od kojih se jedna nadograđuje na drugu:

1. Informiranje: Državna vlada pruža detaljne informacije o konceptu POUM-a (i njegovim koristima) u nacionalnom kontekstu. Nacionalna platforma može omogućiti razmjenu između gradova o konceptu POUM-a, pružiti primjere dobre prakse i informirati o (nacionalnim) mogućnostima financiranja.

2. Poticaji: POUM je preduvjet da gradovi dobiju državna financijska sredstva za projekte urbane mobilnosti. Ovaj pristup slijede neki Operativni programi Europskih strukturnih i investicijskih fondova.

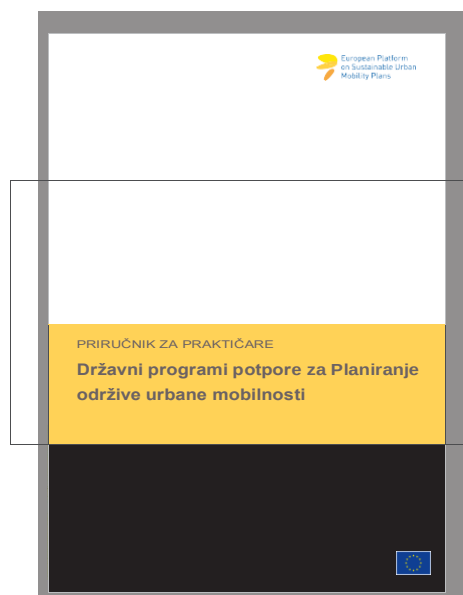
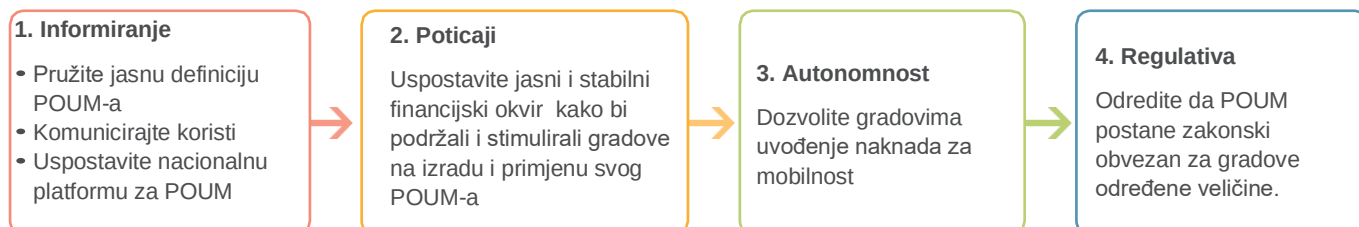
3. Davanje autonomnosti gradovima i regijama: Državne vlasti odobravaju gradovima pravnu moć uvođenja prireza i sustava naplate ili uvode klauzule o eksperimentiranju s povezanim zakonima kako bi omogućile gradovima da isprobaju nove pristupe održivoj mobilnosti.

4. Regulativa: POUM je zakonski obavezan u svim gradovima ili nekim gradovima temeljem određenih kriterija, npr. stanovništvo ili kategorija lokalnih vlasti.



image © inakiantonana on istock.com

Slika 7: Razine intervencije



Državni programi potpore POUM-u su programi koji se provode na razini državne ili regionalne vlasti kako bi potaknuli, podržali, zahtijevali i/ili omogućili poticaje za provedbu POUM-a. Detaljne smjernice se mogu pronaći u Priručniku za praktičare **Nacionalni okviri potpore za Planiranje održive urbane mobilnosti**.

Kao što je naglašeno u nedavnoj analizi nacionalnih okvira za planiranje održivog urbane mobilnosti u Europi, postoji stvarna potreba za učinkovitim i dosljednim nacionalnim i/ili regionalnim programima POUM-a koji će poduprijeti razvoj i provedbu lokalnih POUM-a. Detaljnije potrebe identificirane su za različite državne profile.⁴⁵

Slika 8: Potrebe za učinkovitim i dosljednim nacionalnim i/ili regionalnim programima POUM-a koji podupiru razvoj i provedbu lokalnih POUM-a

Države i regije bez nacionalnog programa POUM-a ili koje su tek u počecima razvoja POUM-a		Države i regije s postojećim nacionalnim programom POUM-a	
Potrebe	Glavna područja	Potrebe	Glavna područja
Postići osjećaj obveze i spremnosti na državnoj razini (ministarstva) oko centralnog upravljanja POUM-ima te definirati zajedničku viziju za planiranje mobilnosti	Upravljanje	Stalno poboljšanje nacionalnih programa za POUM-e i njihovih elemenata	Upravljanje Zakoni & propisi
Institucijska, zakonska i financijska potpora za mjere POUM-a	Upravljanje Zakoni & propisi Financiranje	Osiguravanje ili restrukturiranje kontinuiranog nacionalnog financiranja za razvoj i provedbu POUM-a	Financiranje
Usvajanje nacionalnih smjernica za POUM-e	Smjernice & metodologija	Proširivanje opsega POUM-a na funkcionalno područje s međugradskim ili regionalnim POUM-om	Smjernice & metodologija Upravljanje Zakoni & propisi
Uvođenje aktivnosti praćenja & procjene i stimulacija redovitog prikupljanja podataka o mobilnosti	Praćenje & procjena	Poboljšanje aktivnosti praćenja i procjene i snažnija potpora donositelja odluka i političara njegovoj primjeni	Praćenje & procjena
Izgradnja kapaciteta (treninzi, radionice za gradske zaposlenike i stručnjake) za podršku razvoju POUM-a, savjetodavni stručnjaci, kontrola kvalitete i obrazovanje državnih supervizora	Informiranje, obrazovanje, razmjena znanja	Suradnja sa sveučilištima kako bi uključili relevantni POUM u kurikulum	Informiranje, obrazovanje, razmjena znanja
Povećanje svijesti o pozitivnim učincima POUM-a i urbane mobilnosti općenito na nacionalnoj razini, za lokalne političare, dionike i javnost	Informiranje, obrazovanje, razmjena znanja	Stalna komunikacija i kampanje koje prikazuju pozitivne učinke provedbe POUM-a s posebnim fokusom na donositelje odluka i javnost	Informiranje, obrazovanje, razmjena znanja

⁴⁵ Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenović, L., 2018. Status POUM-a u državama članicama EU-a, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

DIO 2: Razvoj i provedba Plana održive urbane mobilnosti

Ove Smjernice namijenjene su praktičarima u urbanom prometu i mobilnosti, kao i drugim dionicima koji su uključeni u razvoj i provedbu Plana održive urbane mobilnosti. Ove Smjernice opisuju postupak pripreme i provedbe POUM-a. Ovaj proces sastoji se od 4 faze s 12 glavnih koraka koji su dalje podijeljeni u 32 aktivnosti. Sve četiri faze ciklusa počinju i završavaju ključnom točkom. Ključne točke su povezane s odlukom ili rezultatom koji je potreban za sljedeću fazu, a svaka označava završetak prethodne faze. Svaki korak, zajedno s povezanim aktivnostima, detaljno je predstavljen u ovom dokumentu, uključujući:

- Obrazloženje aktivnosti, probleme koje se mora riješiti i pitanja na koja trebate odgovore,
- Određene ciljeve aktivnosti koja se provodi,
- Glavne zadatke koje se mora napraviti unutar aktivnosti;
- Aktivnosti izvan osnovnih zahtjeva, za gradove i regije koji imaju ambicije (i resurse) premašiti osnovne zadatke;
- Zahtjeve za određivanje vremenskih okvira i koordinaciju s drugim aktivnostima; kao i
- Popis koraka koje se mora poduzeti.

Mora se naglasiti da je poredak aktivnosti logičan, a ne uzastopan.⁴⁶ U praksi se aktivnosti mogu odvijati djelomično paralelno ili uključuju petlje za povratne informacije. Dio o vremenu i koordinaciji za svaku aktivnost ističe ključne aspekte u tom pogledu. Sljedeća stranica nudi grafički pregled ciklusa planiranja, nakon čega slijedi detaljan opis svih koraka i aktivnosti za razvoj i provedbu POUM-a. Smjernice uključuju primjere dobre prakse, pojmovnik definicija, alate i reference za podršku korisnicima u razvoju i provedbi Plana održive urbane mobilnosti.

Primjeri dobre prakse uzeti su iz POUM-a diljem Europe. Neki neće uvijek zadovoljiti sve zahtjeve, ali su korisni za prikaz aktivnosti koje su dio procesa

razvoja i provedbe Plana održive urbane mobilnosti. Cilj je predložiti skup primjera iz različitih europskih regija kako bi pokazali da su pristupi dobrog planiranja mogući u različitim kontekstima. Mnogi primjeri također pokazuju i napredne aktivnosti planiranja.

Dodatni primjeri se mogu pronaći na www.eltis.org

Ciklus POUM-a

Ciklus POUM-a sastoji se od 4 faze s 12 glavnih koraka koji su dalje podijeljeni u 32 aktivnosti. Sve četiri faze ciklusa počinju i završavaju ključnom točkom. Ključne točke su povezane s odlukom ili rezultatom koji je potreban za sljedeću fazu, a svaka označava završetak prethodne faze. Svi koraci i aktivnosti trebaju se shvatiti kao dio redovnog ciklusa planiranja u smislu stalnog procesa napretka.

⁴⁶ Ovaj aspekt detaljnije je opisan u oglavljju 1.4 Planiranje održive urbane mobilnosti u praksi.

Figure 9: The 12 Steps of Sustainable Urban Mobility Planning (2nd Edition) – A planner's overview

FAZA 1: Priprema i analiza



Ključna točka:
**Odluka o pripremi
POUM-a**

Početna točka: Odluka o pripremi POUM-a

Početna točka za razvoj Plana održive urbane mobilnosti mora biti odluka o poboljšanju trenutnog stanja mobilnosti i snažno uvjerenje da je potrebna promjena prema većoj održivosti. Treba biti jasno od samog početka da urbani promet ili mobilnost nisu sami sebi svrha nego trebaju doprinijeti višim ciljevima poput povećane kvalitete života i blagostanja. Odluka o pripremi POUM-a uvijek znači obvezu da se prihvate njegovi osnovni ciljevi:

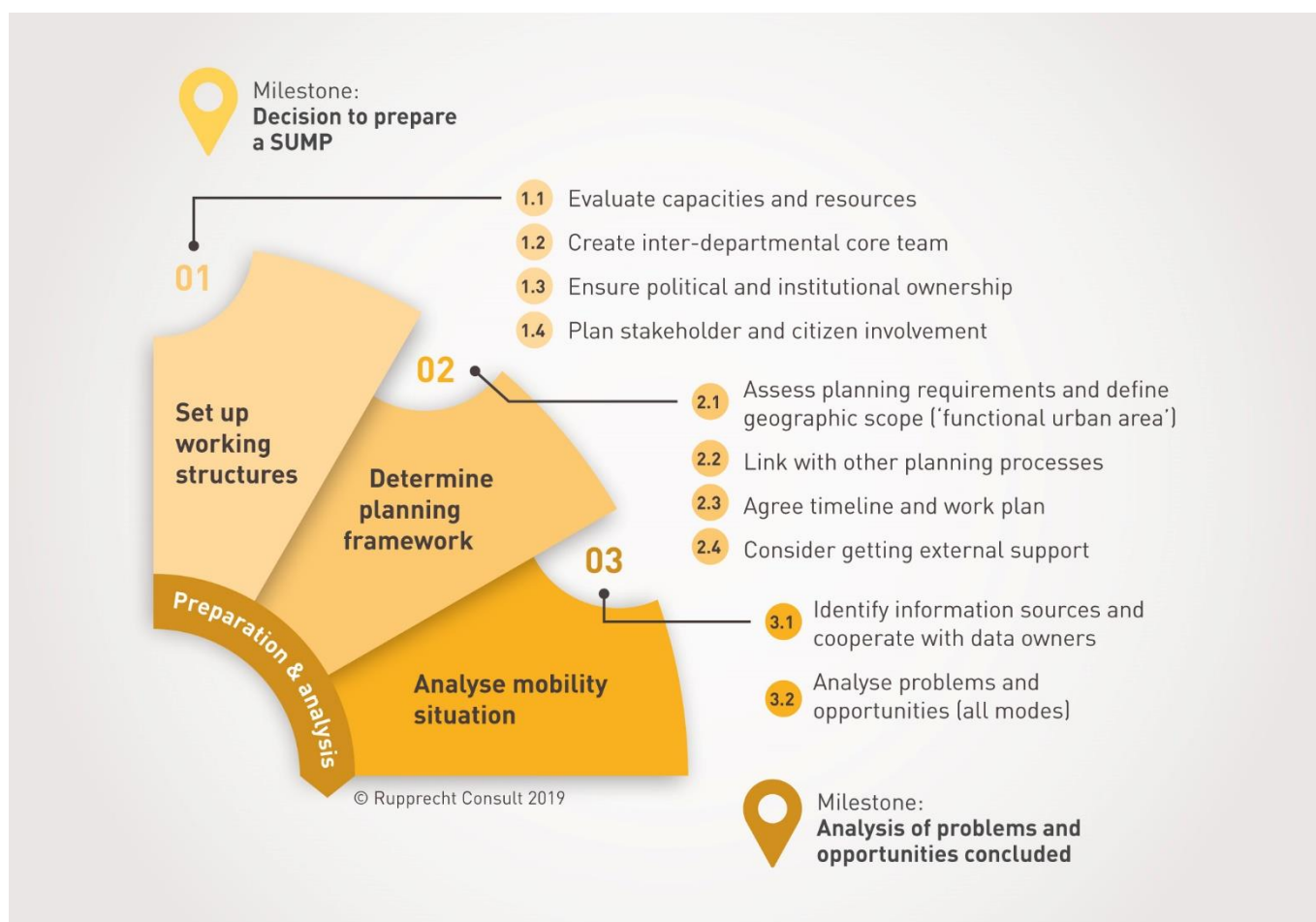
- Poboljšanje pristupačnosti za sve bez obzira na prihod i društveni status;
- Povećanje kvalitete života i privlačnosti urbanog okoliša;
- Povećanje sigurnosti na cestama i javnog zdravstva;
- Smanjenje zagađenja zraka i zagađenja bukom, emisija stakleničkih plinova i potrošnje energije;
- Gospodarska održivost, društvena jednakost i kvaliteta okoliša.

Ovisno o nacionalnom i lokalnom kontekstu, pravna obveza s državne razine, službena odluka tijela lokalne vlasti (poput Gradskog vijeća), ili obveza od strane lokalne administracije može biti pokretačka snaga za razvoj POUM-a. U svakom slučaju, potrebna je istinska odanost cilju kako bi se napravio uistinu održiv i učinkovit plan. Ako ne postoji politički nositelj na lokalnoj razini, bit će teško uvjeriti ostale političare za podršku. To zahtjeva uvjerljive argumente koje će predstaviti netko koga donositelji odluka poštuju. Projekt ili mjera može sam po sebi biti „okidač“ za početak postupka POUM-a. Uz odluku o velikom infrastrukturnom projektu (npr. nova linija tramvaja) ili veliko urbanoj inovaciji (npr. zona niske emisije), ova mjera mora biti uključena u širi planski okvir.

POUM može ponuditi integrirani pristup za veliki projekt, s dodatnim mjerama, dugoročnim ciljevima i sudioničkim pristupom. Posebno za velike i inovativne projekte s velikim utjecajem, POUM nudi sveobuhvatne strategije sudjelovanja koje su potrebne kako bi se zadobila potpora javnosti za mjere. Veliki infrastrukturni projekt može omogućiti inicijativu za pokretanje sveobuhvatnog plana mobilnosti za funkcionalno urbano područje, koje se temelji na široj strategiji planiranja.

Za početak je korisno pokazati izazove i probleme koje će grad imati ako se ništa ne promijeni, naglasiti koristi koje će Plan održive urbane mobilnosti donijeti te naglasiti činjenicu da će glasači nagraditi dobre rezultate. Kako bi se istaknula hitnost, dobar učinak može postići simulacija negativnih posljedica stihijskog razvoja (npr. zbog budućih prometnih gužvi koje mogu prouzročiti gospodarske gubitke, ili pak pokazatelje poput smrtnih slučajeva u prometu ili skraćenog životnog vijeka zbog zagađenja zraka) te sve to predstaviti političarima uz pomoć brojeva i slikovnih prikaza. Sadašnje brze promjene uzrokovane digitalnim tehnologijama, naglašavaju hitnost potrebe razvoja koherentnog strateškog pristupa za buduću održivu mobilnost. Kod prikaza koristi, često pomaže povezivanje trenutnih problema grada koji imaju visoki prioritet – poput kvalitete zraka, prometa, sigurnosti u prometu, cijena stanovanja ili gospodarskog rasta – objašnjavajući kako POUM pomaže u njihovu rješavanju. Može pomoći i navođenje drugih gradova koji su uspješno proveli Plan održive urbane mobilnosti (vidi Poglavlje 1.2).

Može biti posebno izazovno postići političku predanost jer sveobuhvatne koristi POUM-a postanu vidljive nakon uobičajenog trajanja jednog političkog mandata. U tu svrhu može pomoći naglašavanje mogućnosti uključivanja mjera manjeg opsega, ali velike vidljivosti u POUM, a koje mogu osigurati javnu kratkoročnu potporu te inicirati prvu odluku za razvoj POUM-a. Na primjer, privremena transformacija javnih površina s „laganim i jeftinim“ rješenjima može pomoći ljudima da zamisle željene pozitivne promjene (npr. zatvaranje prometa u ulicama tijekom ljeta, privremena biciklistička staza odvojena cvijećem, parkleti umjesto parkirališta; također vidi okvir za stvaranje atraktivnih mjesta u Aktivnosti 7.2).



Prva ključna točka i početka točka za inicijalne faze je izričita odluka od strane donositelja odluka da će se izraditi Plan održive urbane mobilnosti. Podloga za proces planiranja postavlja se odgovaranjem na sljedeća pitanja:

Koji su naši resursi?

Analizirajte sve raspoložive (ljudske, institucionalne, financijske) resurse za planiranje i uspostavite odgovarajuće strukture rada i sudjelovanja za početak. Osigurajte da ključne institucije i dionici podrže razvoj POUM-a.

Koji je naš kontekst planiranja?

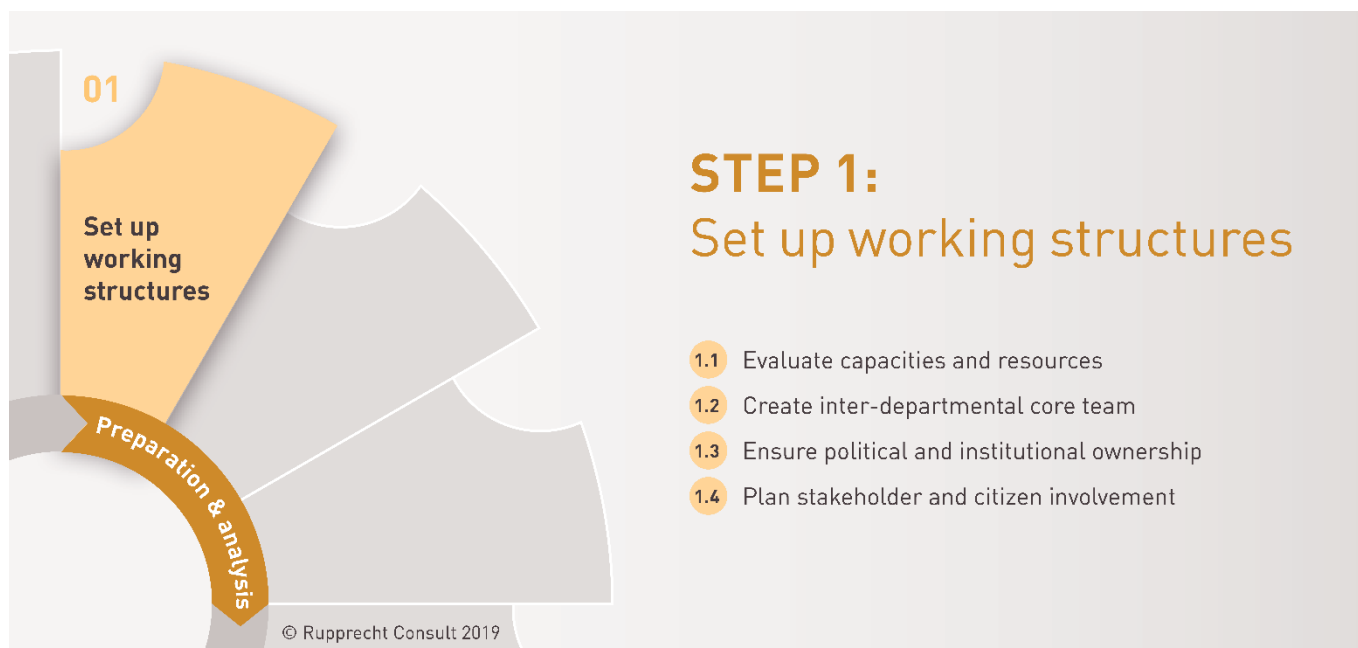
Odredite čimbenike koji će utjecati na proces planiranja, poput postojećih planova ili zakonskih obveza. Analizirajte prometne tokove kako biste odredili geografski opseg plana - i osigurali da vlasti okolnih gradova i dionici podrže plan. Dogovorite se o rokovima planiranja i po potrebi angažirajte vanjske stručnjake.

Aktivnosti u ovom i prethodnom koraku blisko su povezane i često se rade paralelno. Na primjer, geografski opseg mora biti rano definiran kako bi se uzeo u obzir pri osnivanju radnih struktura.

Koji su naši glavni problemi i mogućnosti?

Analizirajte stanje mobilnosti iz perspektive svih načina prijevoza i relevantnih aspekata održivosti koristeći odgovarajuće izvore aktualnih podataka.

Završna ključna točka prve faze je završena analiza najvećih problema i mogućnosti koje su povezane s mobilnošću u cijelome funkcionalnom urbanom području.



Na početku procesa Planiranja održive urbane mobilnosti potrebno je analizirati raspoložive kapacitete i resurse kako bi se osnovala učinkovite radne strukture. Da bi se postigao uistinu integrirani proces planiranja, temeljni tim odgovoran za razvoj POUM-a trebao bi biti dobro povezan sa svim relevantnim područjima administracije. Namjenske aktivnosti trebale bi se provoditi od početka kako bi se osigurala politička potpora, a uključivanje dionika i građana trebalo bi rano planirati. Cilj prvog koraka je postizanje djelotvornih radnih struktura i široke podrške procesu.

Aktivnosti ovog i sljedećeg koraka blisko su povezane i često se rade paralelno. Na primjer, geografski opseg mora biti rano definiran kako bi se uzeo u obzir pri osnivanju radnih i suradničkih struktura.

AKTIVNOST 1.1: Procjena mogućnosti i resursa

Obrazloženje

Na početku je potrebna samoprocjena prakse planiranja, mogućnosti i resursa kako biste proces prilagodili svom lokalnom kontekstu. To vam pomaže u prepoznavanju prednosti i slabosti, kao i prepreka i pokretača koji bi mogli utjecati na razvoj uspješnog Plana održive urbane mobilnosti. Procjena vaše trenutne prakse planiranja utvrdit će koliko su one usko usklađene s načelima navedenim u ovom dokumentu. Usko povezano s tim je pitanje raspoloživih mogućnosti i resursa za razvoj i provedbu plana. To uključuje ljudske resurse (tj. raspoloživo osoblje i vještine) kao i financijske resurse. Bez dovoljno sredstava teško će se proizvesti uspješan plan.

Ciljevi

- Stvorite iskrenu i jasnu sliku prednosti, slabosti i mogućnosti trenutne prakse planiranja s obzirom na razvoj POUM-a u svojem lokalnom kontekstu (npr. politički, institucijski i pravni okvir).
- Osigurajte da potrebni (široki) opseg vještina za upravljanje i vođenje procesa Planiranja održive urbane mobilnosti bude dostupan unutar lokalne vlasti i među dionicima.
- Procijenite potvrđene i potencijalne financijske resurse za vođenje procesa planiranja i za provedbu mjera.

Zadaci

Praksa planiranja

- Analizirajte svoje trenutne aktivnosti planiranja prometa. Preporučuje se korištenje internetske POUM samoprocjene (vidi odjeljak s alatima) kako biste provjerili u kojoj mjeri vaši procesi već sadrže načela Planova održive urbane mobilnosti (razmatraju li se procesi u potpunosti, u ograničenom stupnju ili uopće ne?). Na taj način možete prepoznati nedostatke koje treba riješiti u novom razvojnom procesu POUM-a.
- Identificirajte i analizirajte pokretače i prepreke u procesu razvoja plana u svojoj urbanoj aglomeraciji, poput:
 - Pokretače koji mogu poduprijeti razvoj i provedbu POUM-a (na primjer politički lideri, izražena potreba za boljom koordinacijom gradskih aktivnosti, sinergija s drugim procesom planiranja koji tek počinje).
 - Prepreke koje se odnose na institucije i prihvatljivost te pravne, regulatorne i financijske prepreke koje utječu na čitav proces planiranja. (Na primjer, je li autobusno poduzeće privatno ili je pod nadzorom neke druge razine vlasti? Mogu li se prihodi od mobilnosti koristiti za financiranje mjera mobilnosti? Možete li utjecati na pružatelje usluga (poput tvrtki koje se bave prijevozom)? Postoji li politička volja i podrška javnosti barem načelno?)
 - Prepreke procesu koje mogu nastati tijekom planiranja (na primjer, upravljanje ili komunikacija između različitih odjela ili izbora).

- Provedite iskrenu samoprocjenu kao početnu točku za poboljšanje procesa planiranja i politika. Rezultat ne morate nužno i objaviti.

Mogućnosti

- Procijenite vještine koje su dostupne unutar vodeće organizacije te među dionicima. Osigurajte da se sve temeljne vještine za Planiranje održive urbane mobilnosti razmotre (vidi popis u Dijelu s alatima).
- Razvijte strategiju za pokrivanje vještina koje nemate pokrivene (npr. treningom, suradnjom, zapošljavanjem ili podugovaranjem). To treba napraviti netko tko je upoznat s procesom Planiranja održive urbane mobilnosti (ako je primjenjivo: u suradnji s voditeljem ljudskih potencijala).

Resursi

- Definirajte potrebni proračun za proces razvoja POUM-a i osigurajte političku potporu.
- Procijenite vjerojatni proračunski okvir za mjerenje provedbe. Razmotrite lokalne, regionalne, državne, EU i vanjske mogućnosti financiranja. U ovoj fazi će to vjerojatno biti još uvijek gruba procjena, ali će vam pomoći da ostanete u realnim okvirima.



Aktivnosti izvan okvira osnovnih potreba

- Primijenite metodu recenzije s vanjskim stručnjacima kako bi procijenili proces planiranja.
- Suradujte s drugim odjelima ili uključite vanjske partnere (npr. konzultante, sveučilišta) kako bi pokrili vještine koje vam nedostaju (za više detalja vidi Aktivnosti 2.4).

Vremenski rokovi i koordinacija

- Ova aktivnost je potrebna na početku, a rezultate uzmete u obzir pri određivanju radnih struktura, posebno temeljne skupine (vidi Aktivnosti 1.2, 1.3 i 1.4).
- Ključni input za osmišljavanje procesa prilagođenog Planiranja održive urbane mobilnosti jest odluka trebate li ili ne vanjsku potporu (vidi Aktivnosti 2.1, 2.2, 2.3 i 2.4).
- Prepreke koje treba uzeti u obzir čine treću fazu procesa planiranja.

Popis za provjeru

- ✓ Identificirane prednosti, nedostaci i barijere u razvoju POUM-a.
- ✓ Sažeti rezultati samoprocjene kao početna točka optimiziranja lokalnog procesa planiranja.
- ✓ Analizirane potrebne vještine i financijski resursi za proces planiranja.
- ✓ Razvijena strategija za pokrivanje nedostataka vještina.
- ✓ Politički odobren proračun za proces POUM-a.
- ✓ Procijenjen vjerojatni financijski okvir za mjerenje provedbe.

**Metode za procjenu praksi planiranja****Sastanak i pregled sa samoprocjenom POUM-a**

Samoprocjena može biti jednostavna poput sastanka grupe ljudi koja je uključena u proces planiranja koji zajedno rasprave prednosti i slabosti trenutnih procesa i kako ih unaprijediti. Da biste vodili raspravu, preporučuje se korištenje online samoprocjene POUM-a koje su dostupne na Eltisu. Nakon dovršetka samoprocjene POUM-a, stranica s rezultatima pokazat će koliko su vaše planske aktivnosti već u skladu s načelima POUM-a i pružiti prilagođene savjete za daljnje poboljšanje. Nakon što svi sudionici sastanka dovrše pitanja, a zatim razgovaraju o sličnostima i razlikama u odgovorima kao skupina, mogu se steći visoko relevantni uvidi.

Poveznica za samoprocjenu POUM-a: www.eltis.org/mobility-plans

Recenzija

Drugi način ocjenjivanja okruženja za planiranje za POUM je putem recenzije. To znači da su jedan ili više iskusnih projektanta ili drugi stručnjaci s tog područja pozvani da pregledaju stanje u vašem gradu. Vrhunski recenzent može uzeti u obzir kvalitetu trenutnog procesa planiranja i organizacijske strukture, uspoređujući ih s „najboljima u klasi“. Oni mogu pridonijeti korisnoj vanjskoj perspektivi i povratnim informacijama o tome kako najbolje organizirati razvoj Plana održivog urbanog mobilnosti.

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



Slika 10: Potrebne vještine za Planiranje održive urbane mobilnosti**Vještine upravljanja za koordinaciju projekta**

- Upravljanje projektom (team building, razvoj procesa, dosljednost i dokumentacija)
- Upravljanje financijama (planiranje proračuna)
- Upravljanje osobljem (uključujući upravljanje multidisciplinarnim skupinama koji se sastoje od unutarnjeg i vanjskog osoblja)

Tehničke vještine za članove skupine

- Prostorno planiranje i planiranje prometa uključujući pravni okvir
- Stručnost u važnim sektorskim politikama (gospodarskim, društvenim, okolišnim)
- Umjerenost i posredovanje
- Metode prikupljanja podataka i empirijska analiza (istraživanja, intervjui i modeliranje)
- Poznavanje mjera mobilnosti i procjene utjecaja
- Vještine pisanja i oblikovanja za odnose s javnošću
- Stručnost u ekonomskim analizama, financiranju i investicijama
- Stručnost u pravnoj nabavi

**Proračunske potrebe za razvoj POUM-a**

Troškovi izrade Plana održive urbane mobilnosti uvelike se razlikuju ovisno o opsegu, dostupnosti postojećih planova i studija i potrebnoj vanjskoj pomoći. Najskuplji elementi su prikupljanje podataka i modeliranje prometa, tako da je važno imati jasnu sliku o tome koliko podataka i koja je složenost modeliranja potrebna u vašem slučaju prije nego što tražite odobrenje za proračun. Manji gradovi se često odlučuju ne koristiti prometni model zbog visokih troškova i ograničene složenosti odluka u njihovom kontekstu, te se umjesto toga usredotoče na mjere koje su se pokazale uspješnim u sličnim okvirima (vidjeti Aktivnost 4.1 za upute o tome kada koristiti model). Ostali aspekti koji su obično skupi, ali vrlo korisni su sveobuhvatni proces sudjelovanja kao i profesionalni dizajn i komunikacija.

PRIMJER DOBRE PRAKSE**Koprivnica, Hrvatska: Početna vanjska potpora za gradski POUM**

2014. godine, Grad Koprivnica odlučio je izraditi POUM. Na samom početku prve faze postupka izrade POUM-a, Grad je istražio koje korake će biti potrebno poduzeti i koja sredstva će biti neophodna za izradu tog dokumenta. Na osnovi tog istraživanja, koprivnički projektni tim utvrdio je da nema dovoljno vlastitih potencijala i da je stoga neophodno uključiti vanjske stručnjake za mobilnost. Stručnjaci za mobilnost s dovoljno iskustva za vođenje gradskog tima kroz razvojni proces izrade POUM-a pronađeni su unutar nacionalnih granica Republike Hrvatske. Uz pomoć tih stručnjaka, Grad je proveo provjeru stanja i početnu prometnu anketu.

Autor: Nebojša Kalanj, prikupio ICLEI
Fotografija: Grad Koprivnica



AKTIVNOST 1.2: Osnivanje međuresorne temeljne skupine

Obrazloženje

Izrada i primjena Plana održive urbane mobilnosti složeni je proces koji zahtijeva rad izvan sektorskih okvira i koordinaciju između povezanih politika i organizacija (npr. koordinacija s planiranjem korištenja zemljišta, zaštita okoliša, socijalna uključenost, ravnopravnost spolova, gospodarski razvoj, sigurnost, zdravlje, obrazovanje, informacijske tehnologije). Za koordinaciju i upravljanje ovim procesom potreban je jasan vlasnik projekta s dovoljnim kapacitetima i resursima, kao i ovlastima u organizacijama kako bi proces napredovao.

Ciljevi

- Osnivanje učinkovitih radnih struktura za proces planiranja koji na najbolji način iskorištava dostupne resurse.
- Postizanje integriranog POUM-a koji uzima u obzir povezanost između različitih načina prijevoza umjesto da ih razmatrate odvojeno te upoznavanje s odnosima između urbanih struktura (korištenje zemljišta, gustoća naseljenosti, funkcije, društveno-ekonomski obrasci, ekosustavi) i mobilnosti.
- Uspostaviti planiranje mobilnosti i prometa kao domenu zajedničke politike, a ne kao zasebnu politiku.
- Osigurati da se temeljna načela održivosti uzmu u obzir tijekom cijelog postupka planiranja.

Zadaci

- Imenujte koordinatora projekta će imati odgovornost, mandat i resurse za provedbu i upravljanje procesom planiranja. U nekim gradovima, imenovanje dvoje koordinatora pokazalo se uspješnim, jer mogu razmjenjivati ideje i mijenjati se u slučaju odsutnosti (poput godišnjih odmora) kako bi proces tekao bez prestanka.
- Također, imenujte više rangiranog direktora projekta, npr. direktora vašeg upravnog odjela, koji će omogućiti potrebnu potporu visoke razine radi osiguranja suradnje – te koji će zagovarati proces POUM-a na visokim razinama, ako je to potrebno.

- Osnujte temeljnu skupinu koja će biti „vlasnik“ projekta, redovito uključena tijekom cijelog razvoja POUM-a.
- Osigurajte da članovi skupine zajedno imaju sve vještine upravljanja koje su potrebne za vođenje procesa planiranja. To uključuje vještine upravljanja projektom, političko, tehničko, financijsko upravljanje te upravljanje osobljem (vidi također dio s alatima za Aktivnost 1.1).
- Obično koordinator projekta pokriva sve te vještine upravljanja, ali ovisno o vašoj lokalnoj situaciji, ostali članovi skupine mogu također preuzeti određene zadatke upravljanja.
- Veza između političke domene tijekom cijelog procesa planiranja je važna. Stoga može biti korisno imati članove skupine koji su bliski s gradonačelnikom i drugim političkim liderima i ključnim akterima na vlasti. (Za više detalja o tome kako osigurati političko i institucijsko vlasništvo, vidi Aktivnost 1.3)
- Osigurajte da skupima objedinjuje sve tehničke vještine s političkom pozadinom koja je potrebna za donošenje zdravih odluka planiranja tijekom cijelog postupka. Promet i urbano planiranje najvažnije su vještine, ali poznavanje povezanih područja planiranja, poput gospodarskih, društvenih i okolišnih politika, također je ključno za postizanje istinski integriranog procesa planiranja čiji su rezultati usmjereni na druge sektore. Na primjer, ako POUM piše uglavnom jedan odjel, skupina treba uključiti članove iz nekoliko drugih odjela ili jedinica.
- Razmotrite operativne vještine potrebne za određene korake planiranja prilikom odabira članova skupine, ali zadržite skupinu u izvedivoj veličini. Ne moraju sve takve vještine biti dostupne u temeljnoj skupini, jer se za odgovarajuće korake planiranja mogu dovesti drugi kolege iz vaše organizacije. Za većinu državnih tijela ove specifične vještine mogu premašiti kapacitete njihova osoblja, u kojem bi slučaju za određene tehničke zadatke trebalo angažirati vanjske stručnjake (vidi također Aktivnost 2.4).

- Raspravite rezultate vaše samoprocjene prakse planiranja, a najbolje je da je provedete zajedno kao tim kako biste razvili zajedničko razumijevanje što znači održiva urbana mobilnost (vidi Aktivnost 1.1). Naglasite veze između različitih načina prijevoza kao i između urbanih struktura (gustoća, funkcije, društveno-ekonomski obrasci, ekosustavi) i mobilnosti. Proširite pogled izvan prometa i mobilnosti na različite potrebe društva - gospodarske, socijalne i ekološke – one kojima Plan treba služiti.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih potreba

- Potaknite odjele da uključe viši kadar u članstvo vaše temeljne skupine kako bi pokazali svoju predanost i istaknuli važnost POUM-a. Često mogu biti dva člana ili više članova temeljne skupine iz svakog odjela, pri čemu će više rangirano osoblje prisustvovati samo sastancima od strateškog značaja kako bi im se radno opterećenje olakšalo. Alternativno, razmislite o uspostavljanju zasebne kontrolne skupine koja će se sastojati od donositelja odluka na visokoj razini iz vašeg i drugih odjela, poput voditelja odjela. Kontrolna skupina pružit će podršku temeljnoj skupini u donošenju važnih odluka tijekom razvoja POUM-a.
- Suradujte s drugim odjelima ili uključite vanjske partnere (npr. konzultante, sveučilišta) kako biste popunili vještine koje nam nedostaju (za više detalja vidi Aktivnosti 2.4)

- Razmotrite zapošljavanje ljudi koji nisu povezani s prometom za određene zadatke (npr. marketing). To omogućuje svježiju perspektivu koja je ključna za Planiranje održive urbane mobilnosti. Također, razmotrite kombiniranje resursa različitih dionika kako biste platili to osoblje.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Počnite od samog početka i neprekidno prilagođavajte radne strukture promjenjivim potrebama i okolnostima tijekom cijelog procesa.
- Uzmite u obzir zahtjeve planiranja i geografski opseg vašeg POUM-a (Aktivnost 2.1).

Popis za provjeru

- ✓ Određen koordinator procesa.
- ✓ Osnovana temeljna skupina sa svim potrebnim vještinama koja uključuje ključne ovlasti iz cijelog područja planiranja.
- ✓ U skupini je postignuto zajedničko razumijevanje Održive urbane mobilnosti (planiranja).

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Edinburgh, UK: Multidisciplinarni tim za Prostornu politiku

POUM Edinburgha izrađuje Tim za prostornu politiku Gradskog vijeća. Osnovni tim čine stručnjaci za planiranje prometa i mobilnosti, stručnjaci za kvalitetu zraka te stručnjaci za urbano, pejzažno i prostorno planiranje. Širi tim koji može doprinijeti kod pojedinačnih slučajeva oslanja se na vještine i znanja specijalista iz različitih prometnih službi (aktivno putovanje, javni prijevoz, cestovna sigurnost), stručnjaka za planiranje korištenja zemljišta, stručnjaka za održivi razvoj, ekonomista i stručnjaka za komunikaciju. Ovaj tim izrađuje i koordinira tri velika, međusobno povezana projekta: Gradski Plan Mobilnosti (POUM), Strategiju transformacije gradskog središta i Uvođenje zone niskih emisija u Edinburghu.

Autor: Vijeće Grada Edinburgh, prikupio Institut Wuppertal

Fotografija: Vijeće Grada Edinburgh



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Bielefeld, Njemačka: Šira upravljačka skupina stručnjaka i dionika pomaže središnjem međuodjelnom timu

U Bielefeldu, središnji tim za izradu POUM-a sastojao se od predstavnika ureda za mobilnost, urbano planiranje i okoliš, kao i Ured Voditelja odjela za urbano planiranje i mobilnost te lokalno poduzeće za javni prijevoz. Tim se sastojao od viših rukovoditelja, koji su također bili uključeni u odgovarajuće paralelne procese planiranja, čime je postignuta dobra suradnja i snažna veza s donositeljima političkih odluka. Iskusan vanjski stručnjak pomagao je timu u provođenju analize mobilnosti, vodio i zabilježio postupak sudjelovanja te oblikovao viziju i ciljeve na osnovi nekoliko radionica sa širom upravljačkom skupinom stručnjaka i dionika. Svi rezultati nastali su u uskoj suradnji sa središnjim timom koji se redovito sastajao radi vođenja procesa i donošenja odluka.

Autor: Olaf Lewald, Grad Bielefeld, prikupio Polis
Slika Grafikbüro Wilk



AKTIVNOST 1.3: Osigurajte političko i institucijsko vlasništvo

Obrazloženje

Identificiranje ključnih dionika i postizanje da oni osjećaju vlasništvo nad projektom je ključno za dugoročni uspjeh Plana održive urbane mobilnosti. Dobra analiza dionika može pomoći pri identificiranju mogućih sukoba i koalicija te kako oni mogu utjecati na vaš proces planiranja glede geografskog opsega, integracije politika, dostupnosti resursa i općenite zakonitosti. Rano uključivanje političkih i institucijskih dionika omogućuje njihov osjećaj vlasništva nad Planom što čini njihovu podršku rezultatima procesa vjerojatnijom.

Ciljevi

- Stvoriti dobar temelj za trajnu suradnju između svih skupina dionika
- Odrediti moguće sinergije ili sukobe među dionicima.

- Povećati sposobnost upravljanja i prihvatanja razvoja i provedbe POUM-a.

Zadaci

- Odrediti sve relevantne dionike kao i njihove ciljeve, moć, mogućnosti i resurse planiranja (npr. koristeći alat za dionike, vidi Tablicu vještina i matricu utjecaja-interesa u dijelu s alatima u nastavku).
- Stremite prema širokoj koaliciji koja podupire vaš POUM i koja se osjeća njegovim vlasnikom. Osiguravanje potpore ne samo od stranke na vlasti nego i oporbe pomaže osigurati kontinuitet. Izbjegavajte velike sukobe s jednim ili više moćnih aktera, ali ostanite vjerni temeljnim načelima održive mobilnosti. Sastavite jednostavnu strategiju koordinacije kako bi ostvarili ovaj zadatak.
- Nađite se osobno s ključnim političarima i stručnjacima u ranoj fazi kako bi raspravili njihove stavove i uključenost.

- Promovirajte ideju Planiranja održive urbane mobilnosti političarima i kolegama u svim relevantnim odjelima, na primjer organiziranjem seminara za podizanje svijesti ili izletom u moderan grad s održivom mobilnošću.
- Prihvatite otvoren i transparentan pristup suradnji aktera od samog početka (uključujući organizacije izvan okvira grada), osiguravajući uključivanje aktera iz različitih polja politika (npr. razni administrativni odjeli).

Vremenski rokovi i koordinacija

- Od samog početka – identifikacija i analiza dionika.
- Redovno revidirajte ako nastanu promjene u koalicijama dionika.
- Započnite aktivnosti podizanja svijesti rano u procesu.
- Politička potpora i uključenost je stalno potrebna, vidi Sliku 2 za pregled vremenskih rokova i koordinacije političkih odluka.

Popis za provjeru

- ✓ Identificirane skupine dionike.
- ✓ Provedena analiza karte aktera.
- ✓ Razvijen osnovni pristup za koordinaciju dionika.
- ✓ Osigurana politička potpora.
- ✓ Ostvarena ukupna predanost načelima održivosti od strane ključnih dionika.



Ovisno o području djelovanja, u Planiranje održive urbane mobilnosti trebaju biti uključeni različiti tipovi dionika. Kada je u pitanju urbana logistika, ona utječe na različite skupine dionika. Stoga, Vodič za temu **Planiranja održive urbane logistike** preporučuje postavljanje platforme za više dionika za Planiranje urbane logistike. Tri glavne skupine trebaju biti izravno uključene u proces kroz platformu:

- Dionici lanca nabave (npr. špediteri, prijevoznici, brodari, veliki maloprodajni lanci, vlasnici trgovina).
- Javne vlasti (npr. lokalna, regionalna i državna vlast)
- Drugi dionici (npr. industrija i trgovina, udruge potrošača, istraživanje i akademska zajednica).
- Stručnjaci

Više informacija o platformi i kako integrirati urbanu logistiku u Planiranje održive urbane mobilnosti može se pronaći u Vodiču za temu.



Identifikacija relevantnih dionika

Tablica u nastavku vam pomaže pri uključivanju dionika koji imaju sve potrebne vještine i znanja za Planiranje održive urbane mobilnosti. Omogućuje vam provjeriti svoje ideje koga uključiti i odrediti (nove) organizacije ili ljude koji mogu doprinijeti svojim vještinama ili znanjem. Koncept navodi da su POUM-i uspješni samo u slučajevima kada uključeni partneri imaju četiri funkcionalne sposobnosti:

1. Sposobnost osiguravanja političke potpore
2. Kompetencije za prometne mreže i usluge
3. Tehničku izvrsnost u razvoju POUM-a
4. Sposobnost osiguravanja potpore javnosti ili razumijevanja što javnost treba i koliko hitno.

Slika 11: Model Kingdon primijenjen na POUM: funkcionalnosti i odgovarajuća relevantnost, dionici i imovina (temeljeno na Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. IZAZOV: Priručnik za suradnju institucija: Rad s institucijskim partnerima u kontekstu Planova održive urbane mobilnosti, str. 24, www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).

Funkcionalnost	Relevantnost	Koji dionici?	Ključna imovina
Politička potpora	Tko može osigurati političku potporu i resurse unutar prometnog sektora i šire?	• Gradonačelnici gradova koji planiraju POUM te gradski vijećnici (i vodeće stranke i oporbe) • Gradonačelnici i predstavnici susjednih gradova • Čelnici velegradskih područja, provincija, županija, regija • Predstavnici mjesnih odbora • Političke stranke • Političari iz različitih lokalnih vlasti unutar partnerstva POUM-a	Vizija, Vodstvo, Moć, Resursi
Kompetencije prometne mreže	Tko upravlja pojedinim prometnim mrežama?	• Poduzeća javnog prijevoza (gradski autobusi, tramvaji i metro, kao i regionalni autobusi i vlakovi) • Vlasnici prometne infrastrukture (cesta, parkinga, stanica za razmjenu, itd.) • Nacionalne željezničke kompanije • Lučka uprava (gdje je primjenjivo) • Uprava zračnih luka (gdje je primjenjivo) • Pružatelji novih usluga mobilnosti (npr. gradski bicikli, zajedničko korištenje automobila)	Tehnička izvedivost
Tehnička stručnost	Tko ima podatke i relevantne vještine napisati tehnički pouzdani plan?	Tehnički stručnjaci iz različitih organizacija: • Gradski odjeli ili javna uprava (prometno i prostorno planiranje, gospodarski razvoj, okoliš, zdravlje, turizam, itd.) • Sveučilišta i druge organizacije za istraživanje • Kvalificirane organizacije • Specijalizirane agencije • Kvalificirane nevladine organizacije i udruge	Tehnički pouzdano planiranje
Potpore javnosti	Tko razumije mišljenja javnosti i dionika?	Vladina tijela koja omogućuju pristup građanima, drugim dionicima i medijima. Unutar grada, to mogu biti: • Odjel za komunikaciju • Policija • Odjel za gospodarski razvoj, savjetnici za posao • Gradski pravobranitelj/medijator • Odjel za obrazovanje • Posrednik savjetodavnih vijeća za područja različitih politika (promet i prostorno planiranje, gospodarski razvoj, gradski savjet mladih, itd.)	Vrijednosti, Osjećaj hitnosti



Analiza karte aktera

Nakon što su identificirani dionici, trebalo bi analizirati „konstelacije“ tih aktera. Ova bi se analiza trebala temeljiti na popisu različitih kriterija ili atributa koji su relevantni za pojedinačni slučaj, npr. interes, moć, utjecaj jednih na druge, koalicije itd. Na ovaj način možete saznati koji su ciljevi svakog dionika, koji su njihovi skriveni programi i smatraju li sebe "pobjednicima" ili "gubitnicima" ako se određeni projekt provede.

Cilj sustavne analize karte aktera je dobiti jasnu sliku sukoba interesa ili potencijalnih koalicija i bolje utvrđivanje interesnih skupina dionika koje mogu pokazati različite razine interesa, kapaciteta i znanja o određenom pitanju. To se, na primjer, može postići razvijanjem 'Matrice utjecaja i interesa' koja grupira dionike prema njihovoj razini utjecaja / važnosti

Slika 12: Matrica utjecaja – interesa o UN-Habitat, 2001. Alati za potporu donošenja odluka u gradu, Nairobi, str. 24)

	Nizak utjecaj	Visok utjecaj
Niski ulog	Skupina dionika najnižeg prioriteta	Korisni za odluke i stvaranje mišljenja, posredovanje
Visoki ulog	Važna skupina dionika kojoj možda treba dati veće ovlasti	Najvažnija skupina dionika

Tijekom procesa identifikacije dionika, razmotrite ulogu postojećih, „lokalnih lidera“. To su ključne osobe u lokalnoj mreži koje su dobro prepoznatljive zbog svojih osobnih vještina, kontakata i svoje važne uloge u mobiliziranju resursa, stvaranju saveza itd. u kontekstu POUM-a, razmotrite ranu stratešku procjenu njihove uloge – poput osoba koje imaju izvanredan utjecaj na proces, i možda ih želite na svojoj strani.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Budimpešta, Mađarska: Redoviti okrugli stolovi za donositelje odluka

Radi potpore novom obliku institucionalnog odlučivanja u planiranju mjera POUM-a, BKK Centar za budimpeštanski promet uspostavio je "POUM Odbor". Redovitim okruglim stolovima, Odbor služi kao forum na kojemu se razgovara o povezivanju mjera i projektnih planova. Odbor također može predlagati Gradskom vijeću nove mjere POUM-a. Sastoji se od 21 člana iz najvažnijih dioničkih ustanova kao što su gradska uprava, ministarstva i državne institucije za prometno planiranje, državno željezničko poduzeće, vijeće regionalne samouprave, glavni pružatelji prometnih usluga te stručnjaci sa sveučilišta. Osobni kontakti i profesionalna organizacija sastanaka neophodni su za uspostavljanje djelotvornog odbora.

Autor: BKK Centar za budimpeštanski promet, prikupio UBC
Fotografija: BKK Centar za budimpeštanski promet



PRIMJER DOBRE PRAKSE

London, Brisel, Dresden, Groningen, Ljubljana: Jaki gradonačelnici za POUM

Nedavno je nekoliko visoko pozicioniranih političara u europskim gradovima pružilo snažnu potporu održivoj mobilnosti i svom lokalnom POUM-u. Gradonačelnici često usmjeravaju pozornost jednoj mjeri, cilju ili viziji. Gradonačelnik Londona (UK) Sadiq Kahn svoju je strategiju usmjerio prema pristupačnosti i kakvoći zraka. U Briselskoj regiji (BE), bivši ministar mobilnosti, Pascal Smet, podržao je promjenu od grada usmjerenog prema automobilu prema gradu stvorenom za ljude. U Dresdenu, (DE), Zastupnik Rauol Schmidt-Lamontain ponosno promiče brendiranje 'MOBI', koje se odnosi na održive oblike i usluge. Dogradonačelnik Groningena (NL), za mobilnost, Paul de Rook, nastavlja dugogodišnju tradiciju grada ljubitelja bicikla. U Ljubljani (SL) dogradonačelnik Dejan Crnek ima promotivnu ulogu u Europi kao predsjedavajući Političkog savjetodavnog odbora CIVITAS-a. Snažno podržava multimodalnost u svom gradu.

Sakupio Polis
Fotografija: Polis



AKTIVNOST 1.4: Planiranje uključenosti dionika i građana

Obrazloženje

Za prijelaz prema održivoj mobilnosti potrebna je aktivna podrška dionika i šire javnosti. Rad s dionicima uglavnom se smatra uobičajenom praksom, ali često samo određene grupe zapravo imaju riječ pri planiranju. Ključno je uključiti sve relevantne dionike tijekom procesa planiranja, baveći se njihovim specifičnim zahtjevima. Ovo pomaže da se ozakoniti POUM i poboljša njegova kvaliteta. Samo će Plan održive urbane mobilnosti koji je razvijen u suradnji s važnim dionicima i javnošću biti prihvaćen i učinkovit u praktičnom i financijskom smislu. Stoga je uključivanje građana i dionika temeljni element POUM-a.

Potrebna je posebna strategija za uključivanje dionika koja se temelji na različitim formatima i tehnikama u radu s vlastima, privatnim poduzećima, organizacijama civilnog društva ili sa svima njima zajedno. Uključivanje javnosti temeljno je za osiguranje zakonitosti i kvalitete odlučivanja, a zahtijevaju ga i EU i međunarodne konvencije

Ciljevi

- Osigurati dobro strukturiranu uključenost svih relevantnih dionika kroz ključne faze procesa planiranja.
- Stvoriti transparentnu kulturu planiranja zasnovanu na dijalogu koja se oslanja na redovnoj komunikaciji i savjetovanju.
- Potaknuti i omogućiti građanima da se uključe u raspravu, posebno u ranim fazama kad su procesi još otvoreni i fleksibilni.
- Izraditi održive i podržane pristupe za proces uključivanja koji ima za cilj poboljšanje kvalitete života za stanovnike i stvaranje osjećaja vlasništva nad procesom planiranja kod šire javnosti.
- Ojačati vitalnost civilnog društva i lokalne političke kulture.
- Poboljšati ukupnu kvalitetu, učinkovitost, isplativost, transparentnost, prihvaćanje i zakonitost Planiranja održive urbane mobilnosti.



Tko su “Građani” i “Dionici”?

Građani znači svi ljudi koji žive i/ili rade u funkcionalnom urbanom području za koje se priprema POUM. Termin se uglavnom koristi naizmjenično s terminima: ljudi, stanovnici i javnost.

Dionici su sve osobe, skupine i organizacije na koje utječe POUM ili koji mogu utjecati na POUM. Dok su građani dio ovog termina, u ovome dokumentu naziv dionici uglavnom se odnosi na institucijske dionike poput javne uprave, skupina građana unutar zajednice, poslovne organizacije, prijevoznike i institucije koje provode istraživanja.

Ključni dionici su uglavnom bliže povezani s procesom POUM-a od javnosti. Stoga je bitno osigurati da su interesi dijelova društva, uključujući obično nedovoljno zastupljene skupine ljudi prikladno zastupljeni unutar uključenih skupina dionika.

Zadaci

- Uspostaviti aktivnosti uključenosti kao dio standardne prakse planiranja. Odredite korake planiranja u koje ćete uključiti dionike i građane (vidi preporuke na Slici 13 o sudjelovanju građana u procesu POUM-a) i načine sudjelovanja koji su prikladni za svaki od njih (vidi Sliku 14 o načinima i alatima za uključivanje). Pregledajte i uživo i putem Interneta alate za uključivanje i odaberite one najkorisnije.
- Osnujte stalnu skupinu za koordinaciju koja se sastoji od važnih političara i drugih ključnih dionika. Ta skupina pruža vodstvo i input za strateške odluke tijekom cijelog procesa planiranja. Koristite raspoređivanje dionika koje je obavljeno u Aktivnosti 1.3 kako biste odredili koje dionike uključiti. Redovito uključite „koordinacijsku skupinu“ u sastanke ili ih redovito informirajte te tražite od njih povratne informacije kako biste odredili okvir za ključne odluke.
- Razvijte strategiju komuniciranja i uključivanja te vremenski okvir, uključujući ukupnu strategiju za PR aktivnosti (poput uključivanja medija).
- Stremite što je više moguće interaktivnom uključivanju (vidi dio u nastavku „Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva“), ali uključite u svoju strategiju barem proaktivne informacije za javnost (tj. vi pristupate njima, a ne obrnuto).
- Pobrinite se da su svi dijelovi društva na koje Plan utječe, a koji uključuju osobe s invaliditetom, mlade ljude, starije ljude, etničke manjine, manje imućne osobe, samohrane roditelje te druge, obično nedovoljno zastupljene, skupine. Nemojte ih samo smatrati korisnicima, nego ih uključite u proces

planiranja. Budite pažljivi glede raznih lobija koji mogu blokirati proces.

- Planirajte objave vijesti kako bi komunicirali da razvijate novi POUM te da sve skupine građana i dionika imaju mogućnost uključivanja. Razmotrite korištenje raznih alata, uključujući konvencionalne formate poput promidžbe u tisku, objava na Internetu ili pisama poslanih na kućne adrese ali i nove formate poput društvenih mreža, kratkih videa ili posebne internetske stranice. Vidi Sliku 14 za više detalja.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Planirajte aktivnije uključiti dionike i građane s širim rasponom alata za sudjelovanje tijekom cijelog procesa (npr. studijska putovanja, eventi za dionike, internetski forum, vijeće građana).
- Proširite opseg uključenja dionika na više skupina, uključujući interesne skupine i lobije (ali osigurajte da su kritičke rasprave dobro moderirane).
- Osigurajte najveću moguću razinu transparentnosti i omogućite demokratsko, zajedničko donošenje odluka tijekom procesa planiranja (Aarhuška konvencija).
- Za napredne gradove: aktivno uključite dionike u donošenje odluka i upravljanje razvojem POUM-a.



Detalji o zadacima

Pitanja koja se trebaju riješiti strategijom uključivanja

Postoje četiri glavna pitanja o procesu koja se moraju razmotriti tijekom priprema strategije uključivanja.

- **Zašto?** Zašto se provodi strategija uključivanja? Kako će utjecati na strategiju /shemu?
- **Tko?** Tko bi trebao biti uključen u proces donošenja odluka? Kako ti ljudi mogu biti identificirani?
- **Kako?** Kako će se provesti uključivanje? Koji alati i tehnike se trebaju koristiti?
- **Kada?** Kada bi se različite aktivnosti trebale dogoditi? Kada nije prigodno sudjelovati?

Vremenski rokovi i koordinacija

- Završite planiranje glavnih aktivnosti uključivanja prije no što započnete proces planiranja.
- Osnujte „koordinacijsku skupinu“ koju čine političari i drugi ključni dionici, zajedno s (novo-osnovanom) temeljnom skupinom (vidi Aktivnost 1.2), uzimajući u obzir zahtjeve planiranja i geografski opseg vašeg POUM-a (vidi Aktivnost 2.1).
- Uključite dionike tijekom cijelog procesa planiranja.
- Pobrinite se da uključite građane u važne odluke odabranih koraka. Uključenost građana može biti uspješnija kada se dobro napravi u odabranim aktivnostima, umjesto da ih pokušavate uključiti u previše aktivnosti i time riskirate umor od sudjelovanja. Slika u nastavku preporučuje korisne korake za uključivanje građana.

Slika 13: Uključivanje građana u proces POUM-a





image © Orbon Alija on iStock.com

Uključivanje građana u proces POUM-a: Učinite to kako treba!

Uključivanje građana trebalo bi se odvijati kroz ciklus POUM-a, ali ne u svakom od 12 koraka. Na Slici 13 se preporučuje gdje staviti naglasak. Predlažu se koraci i aktivnosti tijekom kojih je potrebno donijeti važne odluke, a proces planiranja trebao bi imati koristi od ideja, vizija i predanosti lokalnih stanovnika

Isplati se građane uključiti od samog početka. Čim se donese odluka o pripremi POUM-a, možete odmah informirati građane i mobilizirati zainteresirane građane. Ali četiri najvažnija koraka planiranja uključivanja građana su: rasprava o scenarijima (Aktivnost 4.2), razvoj vizija (Aktivnost 5.1), odabir i odobravanje paketa mjera (Aktivnost 7.2) i provedba (Aktivnost 11.2). Nadalje, vaš POUM ima koristi od uključivanja građana pri provođenju analize problema stanja mobilnosti (Aktivnost 3.2), osiguravanju potpore šire javnosti za planirane akcije (Aktivnost 8.4) te pri procjeni uspjeha i neuspjeha (Aktivnost 12.1).

Uz ove aktivnosti, ključne su točke dobro vrijeme za informiranje javnosti o postignutim rezultatima u završenoj fazi. Pogotovo treća ključna točka nudi priliku za potvrđivanje strateškog smjera s građanima, a četvrta ključna točka ima koristi od proslave usvajanja POUM-a s građanima. Kad god planirate događaje ili druge metode za sudjelovanje građana, budite svjesni ovih nekoliko pravila

- Budite kreativni, ali i samokritični prema predloženim alatima i formatima sudjelovanja
- Na primjer, aplikacije i mrežne ankete možda ne dosežu sve ciljne skupine (npr. starije ljude, ljude bez pristupa računalu). Stoga uvijek dodajte i format izvan mreže.
- Ključno je komunicirati o tome na koji se način rezultati sudjelovanja građana koriste u procesu, naglašavajući da oni neće samo ostati u ladici. Obećajte sudionicima da će svaki doprinos biti razmatran i dajte povratne informacije ako se nešto uzme u obzir za POUM.
- Razmislite o jeziku. Možda ćete isključiti ljude s migrantskom pozadinom ako koristite samo lokalni jezik. Također, izbjegavajte tehnički žargon.
- Za bilo koji javni skup pažljivo odaberite mjesto i pobrinite se da je lako dostupno, bez prepreka, da se može doći javnim prijevozom i da ima odgovarajuću opremu kao i dobro osvijetljenu sobu s dobrom akustikom. Planirajte raspored sjedenja i budite svjesni različitih koncepata sjedenja koji ne podrazumijevaju hijerarhiju moći
- Budite uviđavni za rasporede drugih ljudi i planirajte svoj event ako je moguće navečer. Popodnevni event može isključiti zaposlene ljude, dok bi večer mogla biti problematična za roditelje.
- Osigurajte stručnog i učtivog moderatora.

Popis za provjeru

- ✓ Odlučeni i identificirani vremenski rokovi, metode, skupine uključenih građana.
- ✓ Završen pristup uključivanja i komunikacije.
- ✓ Osnovana kontrolna skupina s ključnim dionicima.



Slika 14: Preporučeni alati i metode za razvoj POUM-a (važne su otisnute masnim slovima), temeljeni na četiri faze POUM-a i klasificirani po razini uključivanja (od najmanje razine uključivanja "Informirati", do "Savjetovati", "Suradivati" do najviše razine "Opunomoćiti")

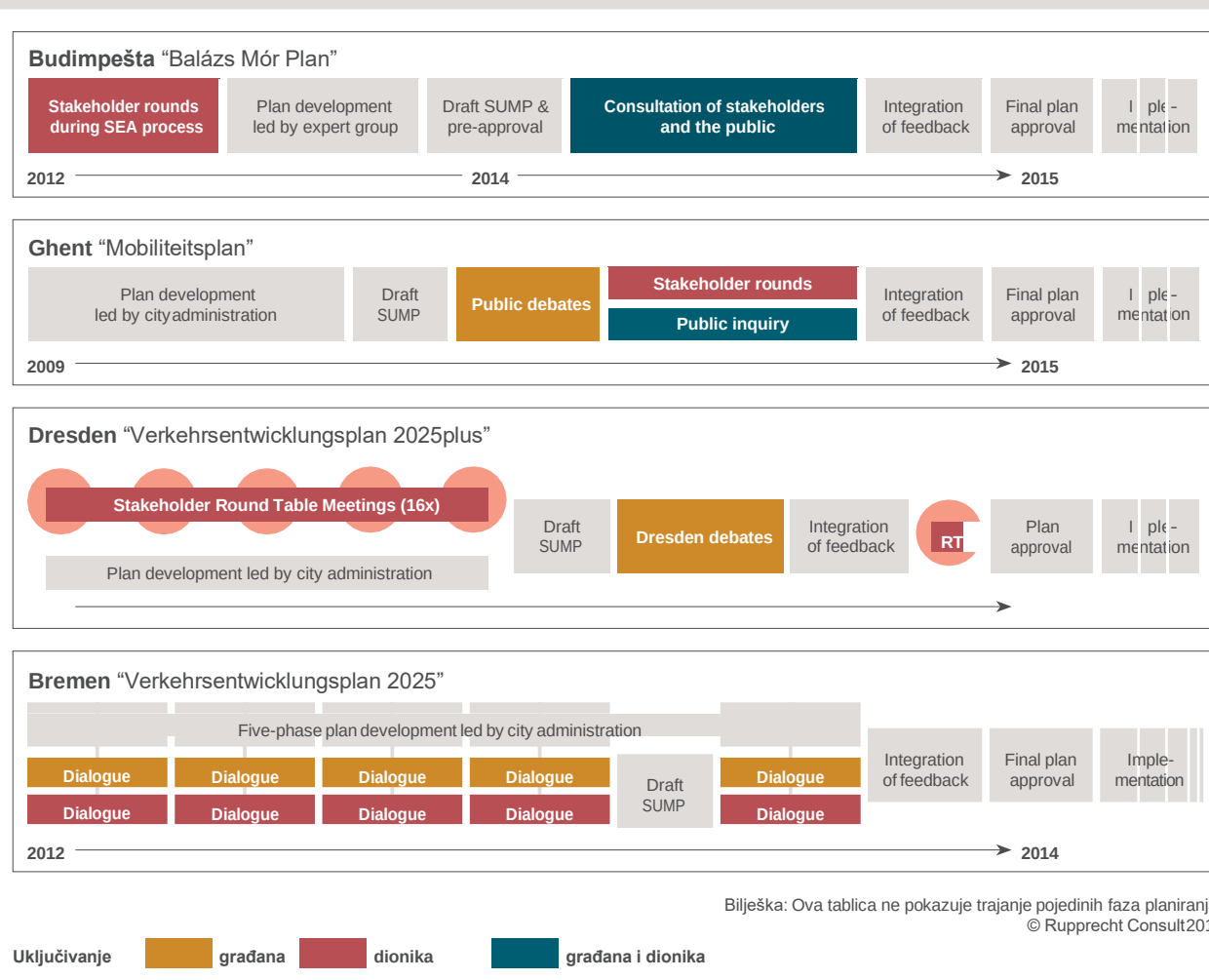
	Priprema i analiza	Razvoj strategije	Planiranje mjera	Provedba i praćenje
Informirati	Osobno: Informativna događanja, konferencije za novinare, štandovi s informacijama u javnom prostoru, izložba u javnom prostoru, informacijska kampanja s "lokalnom poznatom osobom", lokalni građani/dionici kao komunikatori & šireitelji informacija u zajednici. Putem tiskanih materijala: Poster, letci, brošure Na internetu: Objave na društvenim mrežama, internetska stranica, međunarodna aplikacija, podcast, video kanal, glasnik			
Savjetovati	Društvene mreže (ankete): Povratne informacije na internetskoj stranici, Obrasci za istraživanje/povratne informacije u aplikaciji Upitnici & ankete, intervjui (telefonom, ključni ljudi, ...)	Podaci mnoštva ljudi, Npr. Online anketa na određenoj lokaciji ili Prijava problema putem aplikacije; (Putni) dnevnik, Inspekcija prohodnosti Delphi metoda ankete o budućim trendovima	Anketa o odabiru mjera, Podaci mnoštva ljudi	Procjena upitnika & anketa, Procjena intervjua (telefonom, ključni ljudi, ...), Podaci mnoštva ljudi , (Putni) dnevnik, Šetnja "slijepih"
Suradivati	Fokus skupine, Worldcafé, Tematski događaji, Okrugli stolovi dionika, Javna rasprava Radionica za rješavanje problema, "Brainstorming" Šetnja "slijepih"	Radionice za scenarije, Događaji za vizije, Radionica: potraga za budućnošću Događaj na otvorenom, Sudionički Geodesign	Hackathon, Radionica o mjerama, Stvarno planiranje	Izlet do mjesta provedbe, Zajedničko održavanje (Programi usvajanja), Živi laboratorij
Opunomoćiti	Građanska porota/ Građanski savjetodavni odbor , Glasanje Sudioničko budžetiranje			Zajedničko održavanje i provedba (Programi usvajanja, Npr. usvojite drvo!)



Primjeri prakse uključivanja građana i dionika u proces POUM-a

Gradovi Budimpešta, Gent, Dresden i Bremen razvili su individualne pristupe za uključivanje građana u proces POUM-a - ovisno o lokalnom kontekstu, stručnosti planiranja, resursima i mogućnostima. Primijenjeni su kombinirani formati (npr. Budimpešta, Gent), kao i odvojeni, ali istodobni angažman dionika i građana (npr. Bremen, Gent) i postupni zahvat (Dresden). Imajte na umu da su na ovoj slici predstavljeni odabrani primjeri koji pokazuju širok raspon mogućih pristupa. Postoje, naravno, razni drugi načini za uključivanje dionika i građana, ovisno o pojedinačnom planu konteksta grada.

Slika 15: Primjeri praksi uključenja građana i dionika u proces POUM-a, Rupprecht Consult, 2016 (temeljeno na Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. CH4ALLENGE Priručnik za sudjelovanje: Aktivno uključivanje građana i dionika u razvoj Planova održive urbane mobilnosti, str. 17, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Brno, Češka: Strategija uključivanja građana koja usklađuje tradicionalne i internetske oblike

Grad Brno razvio je strategiju uključivanja građana za POUM u suradnji s konzultantskom tvrtkom koja se specijalizirala za komunikaciju i sudjelovanje. Oni su Gradu pomogli provesti profesionalni i važni postupak sudjelovanja. Strategija je uključila tradicionalne metode poput javnih rasprava, okruglih stolova, komunikaciju putem specijalizirane web stranice, ali i nove pristupe poput "Mobilnost za Brno- Vizija 2050- Radionica za stručnjake". Tijekom postupka uključivanja od 2015. do 2018. proučeno je više od 2500 komentara građana, više od 500 ljudi je sudjelovalo u tridesetak događanja, dok je organizirano i nekoliko radionica s građanima, stručnjacima, gradskim četvrtima i naseljima, a također i s političarima.

Autori: Iva Rorečková (Machalová) i Lukáš Bača, Grad Brno,
Prikupio EUROCITIES | fotografija Marie Schmerková (Grad Brno)



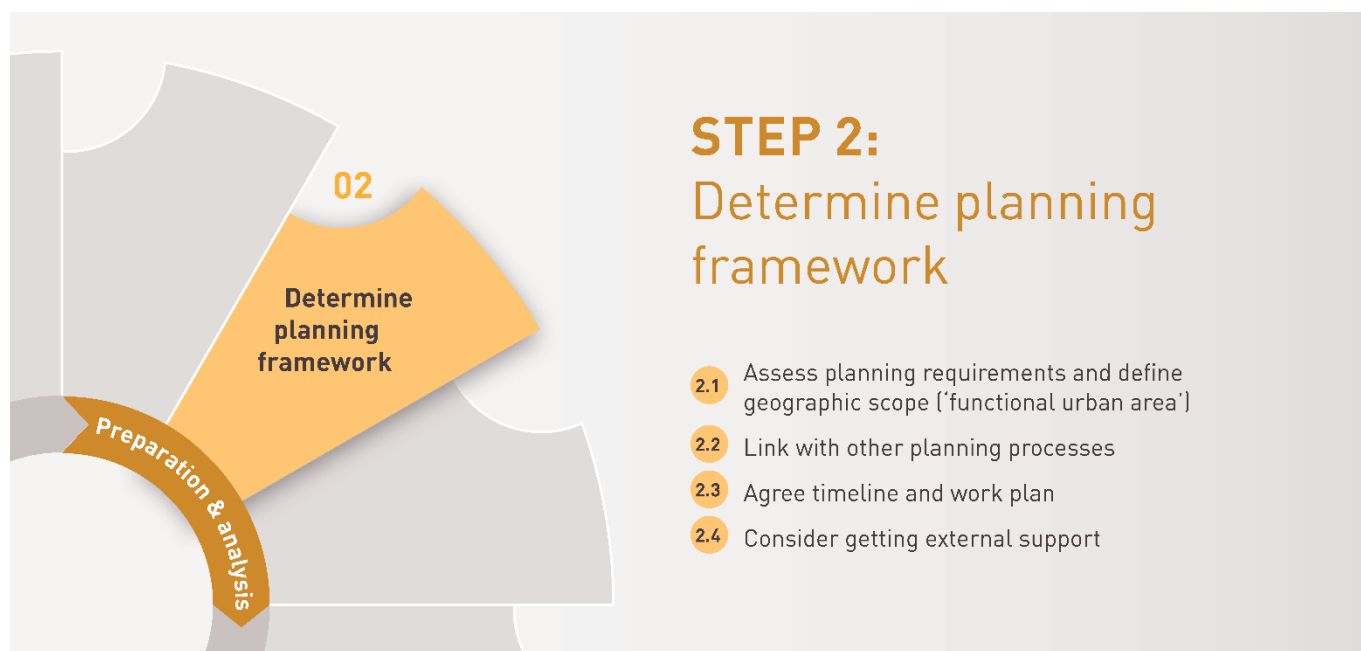
PRIMJER DOBRE PRAKSE

Vilnius, Litva: Opsežno sudjelovanje postiže sveobuhvatno vlasništvo nad POUM-om

Prvi korak u procesu izrade POUM-a u Vilniusu bila je priprema putokaza za voditelje projekta koji je identificirao strategije o tome kako raditi s odgovarajućim dionicima i građanima. Određena su četiri jasna cilja: pojasniti očekivanja; neprekidno obavještavati o procesu; doprijeti do određenih ciljnih skupina i organizirati događanja za podizanje svijesti. Vilnius je surađivao s stručnjacima za ponašanje i sociolozima da bi identificirali najučinkovitije načine komunikacije s različitim ciljnim skupinama (političarima dionicima, građanima). Jedna posvećena osoba koja koordinira aktivnosti, dovoljan proračun, jasni ciljevi i ključni pokazatelji uspješnosti pomogli su u provođenju uspješne kampanje i pokrenuli raspravu o POUM-u u lokalnoj zajednici, medijima i među političarima.

Autor: Kristina Gaučė, prikupio UBC
Fotografija Saulius





Paralelno s osnivanjem radnih struktura, potrebno je utvrditi okvir za planiranje koji će razvoj Plana održive urbane mobilnosti prilagoditi lokalnoj situaciji. To uključuje definiranje geografskog opsega, koji bi se u idealnom slučaju trebao podudarati s "funkcionalnim urbanim područjem". Ostali važni aspekti su slijediti zakonske zahtjeve planiranja i povezivati se s procesima planiranja povezanih područja. Rezultati svih dosadašnjih aktivnosti sažimaju se u dogovoreni vremenski plan i plan rada, koji bi trebao biti politički odobren kako bi se stvorila pouzdanost uključenih aktera. Ako je ranije utvrđen nedostatak kapaciteta, potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se dobila vanjska podrška razvoju POUM-a.

AKTIVNOST 2.1: Procjena zahtjeva planiranja i definiranje geografskog opsega (temeljeno na 'funkcionalnom urbanom području')

Obrazloženje

Plan održive urbane mobilnosti ugrađen je u širi regionalni i nacionalni okvir planiranja. To uključuje na primjer odredbe, izvore financiranja ili strategije visoke razine za prostorni i prometni razvoj (npr. nacionalni prometni plan, ako postoji). Ključno je procijeniti utjecaj regionalnog i nacionalnog okvira planiranja kako bi istražili mogućnosti i izbjegli sukobe s višom razinom vlasti kasnije.

POUM treba pokrivati funkcionalno urbano područje (tj. područje putovanja na posao), koji u većini slučajeva ide izvan administrativnih okvira grada. Ako ne postoje regionalne ili nacionalne odredbe za geografski okvir za POUM, uključeni dionici moraju dogovoriti, a politička tijela odobriti najprikladnije prostorno pokrivanje.

S jedne strane, to ovisi o području za koje su određene lokalne ili regionalne vlast odgovorne. No, moraju se pratiti stvarni obrasci mobilnosti koliko god je to moguće. Plan koji pokriva cijelu urbanu aglomeraciju bit će učinkovitiji od onog koji pokriva samo dio tog područja.

Zadaci

- Osigurati da su identificirane sve relevantne regionalne, nacionalne i europske zakonske odredbe za POUM.
- Dobiti jasan uvid u to kako će regionalni, nacionalni i europski okvir utjecati na proces planiranja.
- Definirati geografski opseg svog plana, obično pokrivajući funkcionalno urbano područje stvarnih obrazaca mobilnosti (npr. područje putovanja na posao).
- Odrediti odgovarajuće tijelo / tijela koja će preuzeti vodstvo u procesu planiranja.
- Osigurati političku odluku o odobravanju geografskog opsega i vodeće organizacije.
- Osigurati razmatranje veza s prometnim koridorima na veće udaljenosti.

Ciljevi

Zahtjevi za planiranje

- Odrediti, dokumentirati i procijeniti:
 - Pravne odredbe i smjernice za razvoj POUM-a, uključujući potencijalne zahtjeve za geografski opseg ili odgovornosti različitih vrsta vlasti koje provode planiranje (ako postoje).
 - Relevantne regionalne i državne kriterije financiranja.
 - Planove, strategije i ciljeve više razine, koji mogu utjecati na vaš POUM. Na primjer, planovi Hrvatskih cesta za nove ili proširene ceste mogle bi biti u sukobu s ciljevima POUM-a jer će poticati ljude da još više dolaze automobilom u gradove.
- Napraviti sažetak regionalnog i nacionalnog okvira s prijedlozima kako ih riješiti unutar vašeg POUM-a.

Geografski opseg

- Analizirati prometne obrasce i administrativne okvire. Definirajte svoje funkcionalno urbano područje (vidi dio s alatima u nastavku za više smjernica). Također, uključite veze s prometnim koridorom na duge udaljenosti (poput Trans-Europske prometne mreže, TEN-T, nacionalne željezničke mreže)

- Uključite ključne dionike i vlasti unutar zamišljenog područja planiranja i stremite službenom dogovoru oko geografskog opsega planiranja aktivnosti.
- Koristite otvoren i transparentan pristup osiguravajući uključenost odgovarajućih vlasti. Osigurajte redovitu komunikaciju i razmjenu između relevantnih tijela.
- Pregovarajte o ukupnoj odgovornosti za plan.
- Ako nije moguće dogovoriti područje planiranja koje je u potpunosti u skladu s funkcionalnim urbanim područjem mobilnosti, barem stremite dobroj suradnji s akterima o izazovima s kojima se moguće baviti samo na razini aglomeracije. Možete graditi na postojećoj suradnji ili uključite nove prakse (npr. službene procedure, poput zajedničkih planova za korištenje zemljišta, ili neslužbene procedure, poput radnih skupina).
- Osigurajte sudjelovanje dionika iz cijelog područja planiranja u kontrolnoj skupini.
- Osigurajte suradnju građana iz cijelog područja planiranja u pripremnim aktivnostima.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih potreba

- Osigurajte pokrivenost područja koja su povezana s velikim društveno-ekonomskim i ekološkim utjecajima prometa

Vremenski rokovi i koordinacija

- Odredite odredbe i relevantne zahtjeve za planiranje na samome početku i uzimajte ih u obzir tijekom cijelog procesa.
- Ovo posebno uzmite u obzir prilikom definiranja uključenosti dionika i građana (vidi Aktivnost 1.4), geografskog opsega (ova aktivnost), veze s drugim procesima planiranja (vidi Aktivnost 2.2) i vremenskih rokova i plana rada (vidi Aktivnost 2.3).
- Rano definirajte geografski opseg kako bi se uzeo u obzir pri osnivanju radnih struktura te struktura sudjelovanja (vidi Korak 1) – potreban je jasan dogovor prije počinjanja službenog procesa Planiranja održive urbane mobilnosti (vidi Aktivnost 2.3).

Popis za provjeru

- ✓ Pregledani relevantni nacionalni i regionalni dokumenti i rezultati su sažeti.
- ✓ Identificirane su mogućnosti i utjecaji koji mogu proizaći iz regionalnog i nacionalnog okvira.
- ✓ Definiran je geografski okvir (ako je moguće, funkcionalno urbano područje).
- ✓ Postignut je politički dogovor o geografskom području, osnovnim ulogama i odgovornostima vlasti i političara.
- ✓ Ključne vlasti s područja planiranja uključene su u temeljnu skupinu i/ili kontrolnu skupinu.
- ✓ Potpisan je politički dogovor i usvojen na gradskim vijećima.



Funkcionalna urbana područja u državama članicama EU

OECD i Europska komisija zajedno su razvili metodologiju za definiranje funkcionalnog urbanog područja (FUA) na konzistentan način u svim državama. Koristeći gustoću stanovništva i tokove putovanja na posao kao ključne informacije, FUA se sastoji od gusto naseljenog grada i okolnog područja (zona dnevne migracije) čija je radna snaga značajno integrirana s gradom.

- Urbano središte sastoji se od skupina gustoće od barem 1,500 stanovnika po km².
- Grad je dio urbanog središta ako barem 50% stanovnika živi u toj skupini.
- „Urbano zaleđe“ identificira se kao „područja sliva radnika“ gradske radne snage, izvan okvira gusto naseljenog središta. Sve općine koje imaju barem 15% zaposlenih stanovnika koji rade u određenom urbanom središtu smatraju se zaleđem tog urbanog područja.

Krajnji cilj pristupa OECD-EU funkcionalnim urbanim područjima je stvoriti usklađenu definiciju gradova i njihovih područja utjecaja za međunarodne usporedbe kao i za analize politika na teme povezane s urbanim razvojem.

OECD nudi profile funkcionalnih urbanih područja svake države EU-a. Uključuju kartu države sa svim funkcionalnim urbanim područjima (dostupno i kao besplatni profilni oblik), kao i popis funkcionalnih urbanih područja prema veličini stanovništva i broju stanovnika koji žive u tim funkcionalnim urbanim područjima. Da biste pristupili profilima, idite na www.oecd.org i potražite "funkcionalno gradsko područje".

Izvor: OECD 2019



Vodič za temu

PLANIRANJE ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U VELEGRADSKIM REGIJAMA

Planiranje održive urbane mobilnosti i upravljanje modelima u velegradskim regijama EU-a

Na temelju zajedničke metodologije OECD-EU, gradska područja definiraju se kao granična, gusta i izgrađena funkcionalna urbana područja s najmanje 250 000 stanovnika. Obično imaju veliku gospodarsku atraktivnost, velike prometne tokove i složene multimodalne prometne sustave, te su uglavnom i prometna čvorišta od nacionalnog i europskog značaja. Velegradske regije mogu biti posebno izazovne za Planiranje održive urbane mobilnosti zbog brojnih uključenih gradova, općina i drugih institucija.

Vodič za temu **Planiranje održive urbane mobilnosti u velegradskim regijama** pruža smjernice za POUM-e u velegradskom opsegu. Identificira četiri vrste velegradskog upravljanja (neformalna/mekana koordinacija; međugradske vlasti; iznad-gradske vlasti; velegrad posebnog statusa) i preporučuje primjere i načela za različite postavke institucija.

Postoje različite vrste funkcionalnih urbanih područja s različitim potrebama za razvoj POUM-a. Metoda Poli-POUM nudi smjernice za policentrične regije s nekoliko manjih ili većih gradova koji su usko ovisni jedni o drugima. Daje preporuke kako pokrenuti ili razviti regionalnu prometnu suradnju u tako složenim područjima. Na temelju terminologije vodiča Poli-POUM, policentrične regije sadrže glavni grad s relativno niskim stanovništvom (manje od 200.000 u većoj regiji ili manje od 100.000 stanovnika u manjem dijelu regije) i većim brojem srednjih gradova, manjih od glavnog grada, ali većih od 5000 stanovnika.

**Metodologija Poli-POUM**

Smjernice Kako razviti Plan održive urbane mobilnosti u policentričnim regijama



VODIČ ZA TEMU

PLANIRANJE ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U MANJIM GRADOVIMA

Planiranje održive urbane mobilnosti može biti jednako učinkovito za male gradove kao i za gradska područja, ali mali gradovi pokazuju drugačije potrebe od većih i obično imaju vrlo ograničene kapacitete za strateško planiranje. Vodič za temu **Planiranje održive urbane mobilnosti u manjim gradovima** prilagođava proces POUM-a stvarnosti planiranja kod manjih gradova. On nudi smjernice i gradovima koji žele razviti vlastiti POUM i onima koji žele biti dio regionalnog POUM-a kojeg je pokrenuo obližnji veći grad. Osim alata za planiranje i načina sudjelovanja koji su se pokazali vrlo uspješnim u njihovom kontekstu, vodič se posebno fokusira na mjere koje odgovaraju manjim gradovima s jakom ovisnošću o automobilima i slabim javnim prijevozom



Status propisa o POUM-u u državama članicama EU-a

Za više informacija o regionalnim i nacionalnim propisima o tome kako razviti Plan održive urbane mobilnosti u državama članicama EU-a: CIVITAS SUMPs-Up & Prosperity: THE STATUS OF SUMPS IN EU MEMBER STATES

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

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Basel, Švicarska: Prekogranična suradnja u planiranju za aglomeraciju u tri države

POUM kantona Basel-Stadt sadrži brojne prekogranične mjere koje obuhvaćaju Švicarsku, Francusku i Njemačku kako bi se smanjio automobilski promet dnevnih migranata i ograničile gužve u satima najvećeg prometa. Na primjer, fond 'Pendlerfonds' prikuplja prihod od naplate parkirališta unutar kantona. Ovaj fond koristi se za financiranje projekata koji imaju dokazano pozitivne posljedice na dnevne migracije u Basel i iz njega. Većina financiranih projekata su uređeni prostori za Bike&Ride i Park&Ride na glavnim postajama regionalne željezničke mreže. Od uvođenja fonda 2012. godine, ukupno 394 parkirna mjesta za bicikle i 966 za automobile je sufinancirano iz fonda na raznim željezničkim postajama.

Autor: Martin Dollesche, Kanton Basel-Stadt,
prikupio EUROCITIES | Fotografija:
EUROCITIES

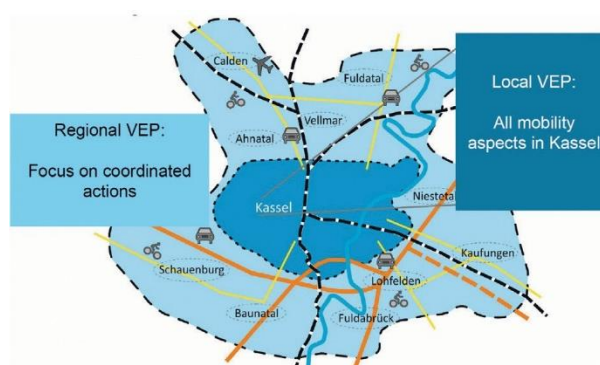


PRIMJER DOBRE PRAKSE

Kassel, Njemačka: Sinhronizirana izrada gradskog i regionalnog POUM-a

Zbog guste isprepletenosti regionalne prometne mreže grada Kassela i okolnog područja, "POUM Kassel 2030" dobio je kao dodatak Razvojni plan regionalne mobilnosti. Dok POUM stavlja težište na promet unutar grada i prometne tokove, regionalni plan razvoja mobilnosti usmjeren je na regionalni promet i dostupnost. Oba su plana sinhronizirana u smislu sadržaja i prostornih dimenzija i uspostavljen je regionalni prometni model kao osnova oba plana. Zajednički postavljeni cilj dovodi do razvoja mjera i akcija u oba plana i postavlja standarde za kasniju evaluaciju. Oba integrirana koncepta sadrže koordinirani program mjera za implementaciju.

Autor: Simone Fedderke, Centar kompetencije za Održivu urbanu mobilnost –
Pokrajina Hessen | Grad Kassel, prikupio Rupprecht Consult
Slika: City of Kassel



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Šire područje Nancyja, Francuska: Velegradski međuopćinski urbani plan stanovanja i razvoja

Šire područje Nancyja izrađuje velegradski POUM koji će uključiti nekoliko sektorskih planova u jedan jedini. Skupivši sredstva i vještine na razini aglomeracije, ovaj jedinstveni dokument ima za cilj uskladiti javne politike urbanog planiranja, stanovanja, mobilnosti, gospodarskog i poslovnog razvoja i stvoriti okruženje za postizanje zajedničkog, dosljednog i ujedinenog prostornog projekta. Razradu plana provodi transdisciplinarna skupina praktičara, koja okuplja osoblje odjela za urbano planiranje, stanovanje, gospodarski razvoj, održivi razvoj i mobilnost uprave šireg prostora grada Nancyja, uz potporu regionalne agencije za razvoj i urbano planiranje.

Autor: Aurélie Dore-Speisser, Grand Nancy Metropole, prikupio EUROCITIES
Fotografija: Métropole du Grand Nancy



AKTIVNOST 2.2: Povezivanje s drugim procesima planiranja

Obrazloženje

Glavni nedostatak planiranja gradskog prometa danas je nedostatak koordinacije između ostalih politika i organizacija, osim integracije vrsta prijevoza. Rješavanje ovog nedostatka predstavlja glavni izazov (npr. koordinacija planiranja korištenja zemljišta, zaštita okoliša, socijalna uključenost, jednakost spolova, ekonomski razvoj, sigurnost, zdravlje, obrazovanje, informacijske tehnologije, energija, stanovanje) za Planiranje održive urbane mobilnosti, ali je i glavni izvor inovacija i poboljšanja.

Povezivanje s drugim procesima planiranja i koordinacija ciljeva osnažuje vaš Plan održive urbane mobilnosti – kao i planovi s kojima se povežete.

Ciljevi

- Opća svijest o interakcijama između promjena u urbanim strukturama (gustoća, funkcije društveno-ekonomski obrasci, ekosustavi) i mobilnost u relevantnim općinskim odjelima i vlastima.

- Definirati kako se Planiranje održive urbane mobilnosti i druge politike na lokalnoj i regionalnoj razini mogu integrirati. .
- Stremiti usklađenju vremenskih okvira POUM-a s različitim procesima donošenja odluka o tehničkim i političkim pitanjima (npr. ukupne strategije, sektorski planovi, izbori).
- Ustanoviti planiranje mobilnosti i prometa kao domenu zajedničke politike.

Zadaci

- Odrediti lokalne sektorske strategije prometa i mobilnosti (npr. strategije za različite načine prometa), kao i lokalne planove iz drugih područja politike koji mogu imati utjecaja na urbanu mobilnost (npr. uporaba zemljišta, energija, okoliš, gospodarski razvoj, socijalna uključenost, zdravlje i sigurnost). Također odrediti relevantne planove lokalnih prijevoznika, pružatelja usluga i drugih gradova na području planiranja.

- Pregledajte podržavaju li ciljevi planove ili su u suprotnosti s ciljevima održive mobilnosti u gradu. Na primjer, politika korištenja zemljišta koja potiče razvoj na zapuštenom ili neiskorištenom području je korisna, dok je ona koja promiče širenje urbanog prostora u suprotnosti s načelima. Drugi sukob mogao bi biti, na primjer, ako plan zdravstvenog poboljšanja naglašava tjelesnu aktivnost samo kroz organizirani sport, za razliku od pojačanog hodanja i vožnje biciklom za svakodnevne izlete, ili ako obrazovna politika potiče duža putovanja u školu.
- Odredite zahtjeve za koordinacijom u svim relevantnim područjima politika. Primjer je odnos planiranja korištenja zemljišta i prometa. Utjecaji prometa moraju se uzeti u obzir u procesu planiranja korištenja zemljišta kako bi se održivo putovanje maksimalno iskoristilo za novi razvoj.
- Poveznica s utemeljenim regionalnim korporacijama (npr. velegradska organizacija). To također uključuje koridore za duga putovanja, poput trans-europskih prometnih mreža – TEN-T.
- Razmotrite posebne zahtjeve strateške procjene utjecaja na okoliš, SEA.
- Razvijte zajedničke akcije u suradnji s akterima iz relevantnih područja politike. Težite modifikaciji sektorskih politika i prakse i / ili stvarajte nova međuresorna područja djelovanja.
- Osigurajte redovnu komunikaciju i razmjenu između relevantnih vlasti (i unutar vlasti, npr. putem redovitih sastanaka između projektanata prometa i korištenja zemljišta. Razmotrite uključivanje projektanta za korištenje zemljišta u svoju temeljnu ili kontrolnu skupinu, kako biste kod njih stvorili osjećaj vlasništva.

- Težite potpunom uključivanju Planiranja održive urbane mobilnosti u raspored razvoja i provedbe drugih postojećih politika i strategija.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Stremite integraciji sa širim, dugoročnim strategijama. Neki gradovi i regije imaju dugoročnu strategiju lokalnog razvoja za sljedećih 20-30 godina. Ako postoji takva strategija, ona može osigurati smjer za definiranje sveobuhvatnih ciljeva u POUM-u.

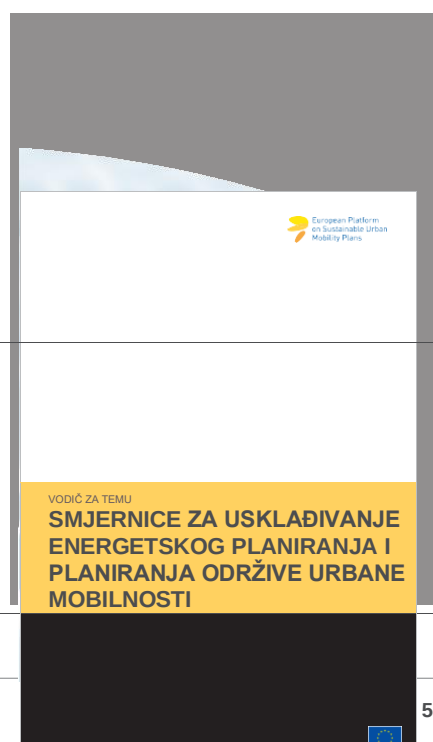
Vremenski rokovi i koordinacija

- Od početka smatrajte proces trajnom aktivnošću. Trebate napraviti inicijalni pregled zahtjeva i potencijala prije definiranja vremenskih rokova (vidi Aktivnost 2.3).

Popis za provjeru

- ✓ Identificirane poveznice s relevantnim strategijama (sinergije i sukobi).
- ✓ Procijenjene inicijalne mogućnosti za integraciju politike.
- ✓ Ustanovljen je dijalog s uključenim akterima o mogućnostima integracije.
- ✓ Odlučene su mogućnosti prioriteta integracije.

Jedan od primjera povezivanja različitih procesa planiranja je usklađivanje Plana održive urbane mobilnosti s akcijskim planovima za održivu energiju i klimu (SECAP). Ovo rješava potrebu za objedinjavanjem strateškog planiranja održive mobilnosti, klimatske prilagodbe i energije, a rezultira u dva usklađena plana s dobro prilagođenim fazama provedbe i praćenja. Detaljna uputstva mogu se naći u **Smjernicama za usklađivanje energetskog planiranja i Planiranja održive urbane mobilnosti**.



Strateška procjena utjecaja na okoliš (SEA) i Planiranje održive urbane mobilnosti

Za neke mjere obvezno je provesti Stratešku procjenu utjecaja na okoliš (SEA). Kako SEA i POUM dijele zajedničke elemente, preporučuje se povezivanje dva procesa. Poduzimanje SEA na razini POUM-a pruža dosljedan i cjelovit okvir za donošenje odluka. Uključivanje relevantnih informacija i pitanja o okolišu u fazi planiranja dovodi do održivijih i učinkovitijih rješenja. SEA-u ne treba razvijati zasebno, već kao sastavni dio razvoja POUM-a, izvedenu kroz određene korake koji pomažu Planu, ali i koji se koriste u Planu.

- Prikupljanje osnovnih informacija o okolišu;
- Određivanje ciljeva SEA-e;
- Procjena mjera;
- Predviđanje i procjena učinaka;
- Prijedlog mjera prilagodbe i praćenje.

Sve gore navedeno mora se blisko povezati s različitim koracima POUM-a. Osnovna potpora za učinkovito donošenje odluka unutar konteksta SEA-e i POUM-a nalazi se u jasno definiranim odgovornostima između vlasti, učinkovitog informiranja javnosti i razmatranja izrečenih mišljenja prije usvajanja Plana.

Autor: EIB/JASPERS

Slika 16: Povezane aktivnosti u POUM-u i SEA-i (EIB/JASPERS)

POUM		Strateška procjena utjecaja na okoliš
Aktivnost 3.1: Odredite izvore informacija i surađujte s vlasnicima podataka Aktivnost 3.2: Analizirajte probleme i mogućnosti (svi načini prijevoza)		Metodologija Identifikacija drugih relevantnih planova, programa, ciljeva zaštite okoliša Prikupljanje podataka Analiza / Identifikacija problema okoliša
Aktivnost 5.2: Dogovorite ciljeve rješavanja ključnih problema kod svih načina prijevoza	Unakrsno provjerite / uskladite	Ciljevi SEA-e
Korak 7: Odaberite pakete mjera s dionicima (uključujući procjenu mjera, odabir mjera, pakete mjera)	koordinirajte	Procjena mjera/skupina mjera (alternative) naspram ciljeva SEA Javno savjetovanje (snažno preporučeno)
Aktivnost 9.2: Završite i osigurajte kvalitetu dokumenta „Plan održive urbane mobilnosti“		Predviđanje i procjena učinaka Plana Mjere smanjenja utjecaja Mjere praćenja
Uključivanje javnosti (npr. Aktivnosti 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Po mogućnosti razvijte zajedno	Izveštaj o okolišu (SEA) Izveštaj Javno savjetovanje o SEA

Povezivanje POUM-a s politikama socijalne uključenosti

U nekoliko belgijskih gradova razvoj POUM-a nadopunjuje se politikama koje povećavaju socijalnu uključenost u domeni mobilnosti. Kada je riječ o pristupu javnom prijevozu, više od 140 flamanskih općina i gradova ima ugovor o plaćanju s pružateljem javnog prijevoza za putovanja autobusom. To znači da njihovi građani mogu koristiti javni prijevoz uz smanjenu naknadu, često uz dodatne popuste za djecu, studente i / ili starije osobe. Nadalje, za ljude koji ne mogu voziti automobil i imaju male prihode, šesnaest općina i gradova imaju socijalnu naknadu za vožnju taksijem, a mnogo više gradova ima sustav prijevoza na zahtjev s volonterima. Osim toga, gradovi i općine sve više pružaju programe obuke ugroženim skupinama: gradovi Antwerpen i Leuven imaju svoju školu bicikliranja za odrasle, a grad Oostende pomaže novodoseljenim građanima pomoć kod pribavljanja vozačke dozvole.

Autori: Els Vandenbroeck i Evelien Bossuyt, Mobiel 21



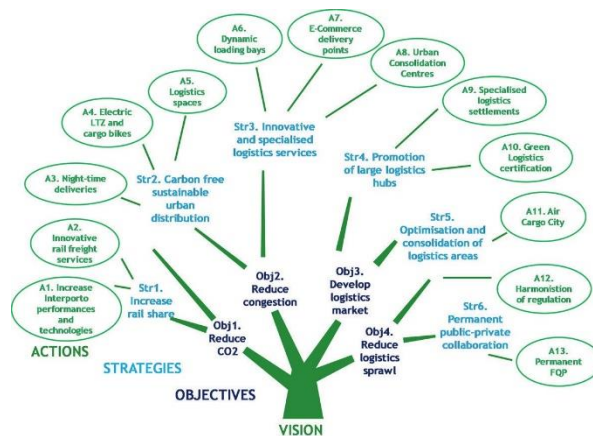
image © RomanBabkinonistock.com

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Bologna, Italija: Velegradski POUM koji povezuje planiranje područja, mobilnosti i logistike

Bologna je prihvatila inovativni pristup u izradi plana mobilnosti koji je integriran na obje razine: teritorijalnoj i tematskoj: POUM razvijaju za cijelo velegradsko područje i tijesno ga povezuju sa sektorskim planovima urbane logistike i biciklizmom. Da bi ostvarili zajednički proces planiranja, djelatnici Ureda za planiranje mobilnosti od samog početka su ih planirali zajedno. Ključna poruka slučaja Bologne je ta da je sudjelovanje dionika neophodni dio svakog procesa donošenja odluka na širem velegradskom području. Glavni izazov bio je pronaći izvedive i djelotvorne načine da izrađivači politika usmjeravaju urbanu logistiku, jer je ona tržište kojim dominiraju privatna poduzeća koja često imaju malo iskustva u planiranju grada.

Autor: Catia Chiusaroli, Velegradsko područje Grada Bologne, prikupio Polis
Slika: Velegradsko područje Grada Bologne



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Monzón, Španjolska: Usklađeni razvoj POUM-a i SECAP-a

Na osnovi smjernica za usklađivanje POUM-a i SECAP-a, Monzón je razvio svoj POUM i Akcijski plan za održivu energiju i klimu (SECAP) na integrirani način. Glavne aktivnosti obuhvaćaju (1) uspostavljanje tima za usklađivanje koji je zadužen za razvoj oba plana i iskorištavanje sinergija; (2) dijeljenje registra emisija iz prometa između oba plana; (3) korištenje iste referentne godine za registar emisija; (4) provođenje studije kojom se identificiraju mjere koje mogu biti uključene u oba plana; (5) uspostavljanje redoslijeda važnosti mjera POUM-a prema njihovom utjecaju na kriterije SECAP-a; i (6) uključivanje svih gradskih upravnih odjela na koje mogu utjecati implementacije POUM-a i SECAP-a na zajedničkim sastancima.

Autor: Andrea Conserva, Circe Foundation, prikupio EUROCITIES

Slika: Smjernice za usklađivanje planiranja energije i održive urbane mobilnosti, 2018



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Lahti, Finska: Povezivanje prostornog planiranja i planiranja mobilnosti

Lahti je razvio integrirani strateški proces "Smjer za Lahti", za povezano planiranje korištenja zemljišta i mobilnosti. Cilj novog pristupa, koji je prvi put proveden 2019., je izgradnja održivog grada u suradnji s građanima, dionicima i donositeljima odluka. Proces je trajni i ciklički, strategija će se ažurirati svake četiri godine ili u svakom mandatu Gradskog vijeća. Proces uključuje plan grada, POUM, okolišni program i program uslužne mreže. Povezani pristup pokazao se za sada uspješnim. On poboljšava suradnju između projekatana prostornog planiranja i mobilnosti i pojačava sudjelovanje građana u procesu planiranja mobilnosti.

Autor: Anna Huttunen, Grad Lahti, prikupio UBC

Fotografija: Lassi Häkkinen, Grad Lahti



AKTIVNOST 2.3: Dogovor vremenskih rokova i plan rada

Obrazloženje

Određivanje ispravnih vremenskih rokova i jasnog plana rada ključni su za uspjeh. Aktivnosti za izradu Plana održive urbane mobilnosti djelomično ovise jedna o drugoj - međuovisnosti se moraju pažljivo prenijeti u logični slijed koji je usklađen s lokalnim uvjetima. Pri određivanju vremenskih rokova ključno je uzeti u obzir tekuće aktivnosti planiranja i donošenja politika koje mogu utjecati na proces, poput izbora, zakonodavnih postupaka i drugih aktivnosti planiranja.

Razvoj i provedba POUM-a također je složen proces za institucije. Obično zahtijeva reviziju prakse planiranja i rad izvan okvira jedne institucije. Ovi postupci upravljanja trebaju političku podršku kako bi bili na široko prihvaćeni. Trebate odobriti plan rada koji ukazuje na sve ključne točke i jasno definira koji sudionici što rade.

Ciljevi

- Razviti vlastite procese planiranja koji odgovaraju lokalnom kontekstu i dobro koordiniraju aktivnosti.
- Težiti usklađivanju vremenskih rokova s različitim procesima tehničkog i političkog donošenja odluka (npr. ukupne strategije, sektorski planovi, izbori). Odrediti vremenski rok za koordinaciju.
- Pojasniti i formalizirati uloge svih aktera i resurse kojima doprinose procesu.
- Ostvariti pouzdanost i transparentnost procesa planiranja.
- Omogućiti učinkovit proces planiranja koji razmatra privremene međuovisnosti među aktivnostima, minimalizira rizike povezane s vremenskim rokovima i osigurava optimalno korištenje resursa.

Zadaci

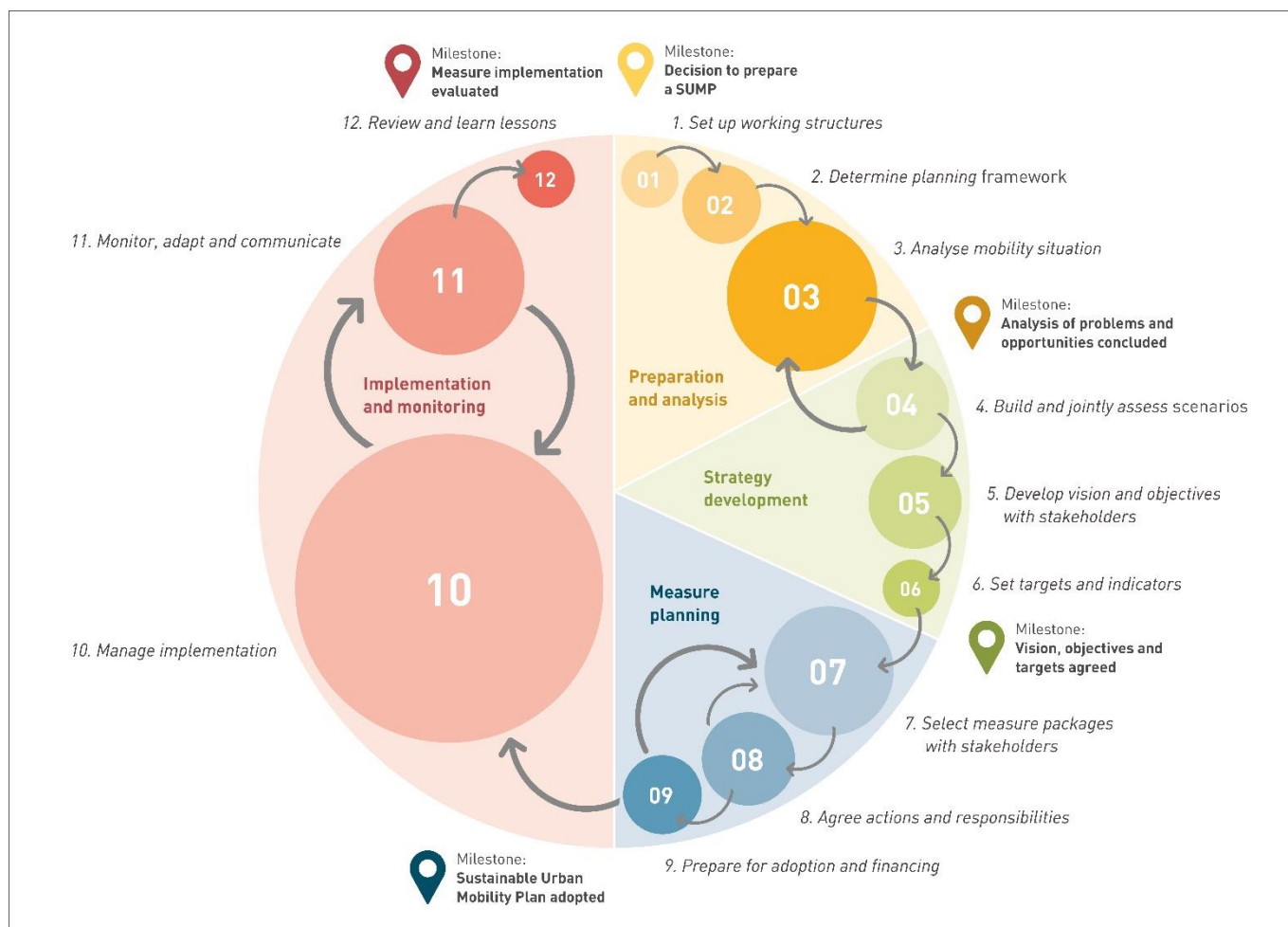
Vremenska crta:

- Dozvolite si dovoljno vremena za dobru pripremu procesa planiranja. Vrijeme koje je potrebno za donošenje odluka za razvoj POUM-a, osnivanje radnih skupina i definiranje okvira planiranja razlikuje se od grada do grada. Uvelike će ovisiti o iskustvu grada sa strateškim procesima planiranja, institucijskim strukturama, političkom kontekstu i lokalnoj „kulturi planiranja“.
- Definirajte vremenski okvir za razvoj POUM-a, uključiti faze analize, razvoj strategije i planiranje mjera. Općenito, gradovi uglavnom trebaju barem jednu godinu od službenog početka procesa planiranja do usvajanja Plana, a obično i duže.
 - Analiza uglavnom traje oko dva do šest mjeseci, ali može trajati i dulje ako je potrebno prikupiti dodatne podatke.
 - Razvoj strategije (uključujući viziju, ciljeve) obično traje od dva do pet mjeseci;
 - Planiranje mjera (od inicijalnog određivanja potencijalnih mjera, s definiranim načinima financiranja i obveza, koje su uključene u konačnom dokumentu POUM) uglavnom traje od tri do osam mjeseci. Ali to uvijek ovisi o tome koliko su detaljno mjere pripremljene u procesu POUM-a.
 - Obično je potrebno dodatno vrijeme za usvajanje POUM-a nakon što je napisan. To uvelike ovisi o političkim okolnostima te varira od samo nekoliko tjedana do pola godine i više. Dobra integracija donositelja odluka u proces planiranja pomaže u smanjenju rizika od odugovlačenja usvajanja.
- Uzmite u obzir izazovno vrijeme (npr. izbori ili vrijeme određivanja proračuna). U mjesecima prije izbora, možda će biti teško brzo napredovati. To može utjecati na vremenske rokove procesa planiranja.

- Ciljajte neke „mirne“ vremenske periode kako bi opće planiranje bilo fleksibilnije te kako bi izbjegli značajna kašnjenja. Nadalje, nemojte zaboraviti uključiti potrebno vrijeme za komunikaciju kao i uključenost dionika i građana.
- Predočite privremenu vremensku crtu kako bi uključeni akteri mogu staviti u svoj raspored vrijeme za svoje doprinose.
- Nastavite provoditi mjere visoke razine vidljivosti tijekom pripreme plana i razvoja POUM-a. To pomaže kako bi izbjegli dojam neaktivnosti, koji je posebno bitan za donositelje odluka.
- Odaberite početan vremenski okvir za provedbu mjera, koji će biti detaljnije definiran u fazi planiranja mjera.
- Usredotočite se na sljedeće dvije do tri godine u svom detaljnom planiranju, ali također u grubo planirajte sljedećih 10 godina te budite svjesni dugoročnih mjera koje će započeti tijekom desetogodišnjeg perioda i nastaviti se nakon toga (npr. veliki projekti, poput izgradnje tramvajske linije).
- Neki gradovi više vole definirati svoj vremenski okvir kroz ključne točke i ne koriste točne vremenske okvire. Jedan primjer je otvaranje brze tranzitne linije autobusa kao i mjere koje će se provesti prije i nakon otvaranja. To može pomoći da ostanete realistični oko privremenih vremenskih okvira i olakšati gradu i javnosti praćenje napretka.

Figure 17: Povezani vremenski zahtjevi za korake POUM-a.

Vizualizacija 12 koraka prikazuje relativnu količinu vremena potrebnog za dovršetak odgovarajućeg koraka u odnosu na sve ostale korake u tipičnom postupku pripreme POUM-a. Na primjer, upravljanje postupkom provedbe obično zahtijeva većinu vremena u fazi provedbe i nadgledanja, a povezano je s korakom praćenja. Strelice predstavljaju tipične petlje povratnih informacija, npr. ako u koraku 8 postane očigledno da određene mjere zahtijevaju preveliki kapacitet, odabrani paketi mjera možda će se morati prilagoditi u koraku 7. (Ova se slika ne temelji na točnim mjeranjima i treba samo poslužiti kao orijentacija za projektante.)



- Planirajte vrijeme za praćenje i ažuriranje mjera nakon usvajanja POUM-a (vidi također Aktivnost 11.1). Učestalost pregleda i ažuriranja ovisi o vašoj pojedinačnoj situaciji, također uzimajući u obzir zakonske zahtjeve i izborne cikluse, ali to treba činiti barem svake druge godine.
- Predvidite pregled i ažuriranje POUM-a svakih pet do 10 godina. Nakon 10 godina, dokument je uglavnom zastario, dok se mjere trebaju češće ažurirati.

Plan rada

- Učvrstite političku potporu razvoju POUM-a. Osigurajte da donositelji odluka prihvaćaju da bi načela održivosti morala biti u središtu POUM-a, kad donesu službenu odluku o procesu planiranja. To znači da će fokus biti na ekološkim i društvenim koristima, a ne samo na boljem prometnom toku.
- Napravite nacrt plana rada za proces POUM-a koji pokazuje sve potrebne ključne točke. Zadržite određenu

fleksibilnost kako biste izmijenili plan rada kako izrada napreduje.

- Razvijte pristupe kojima ćete savladati prepreke i u potpunosti iskoristite pokretače za Planiranje održive urbane mobilnosti (na osnovi rezultata samoprocjene u Aktivnosti 1.1)
- Dogovorite procedure upravljanja s dionicima koji su odgovorni za zadatke planiranja (također unutar vaše organizacije).
- Procijenite rizike i planirajte relevantne nepredvidive situacije.
- Pratite napredak, ustrajte na provedbi plana rada i prilagodite se promjenama.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih potreba

- Razmotrite *brendiranje* (npr. ime, logo) svog procesa planiranja kako biste postigli stručnu i prepoznatljivu vidljivost u svim komunikacijama za javnost i događajima tijekom procesa.



Pojedinosti o zadacima

Proces razvoja Plana održive urbane mobilnosti obično se postavlja kao lokalni projekt, koji je također dobio specifičan naziv. Razumno je koristiti englesku terminologiju. Međutim, to može stvoriti otpor kod dionika i javnosti u zemljama u kojima se ne govori engleski jezik. Da biste to izbjegli, preporučljivo je odabrati (lokalni) pojam kojeg odobre dionici ili ga zajedno definiraju. Upotreba odgovarajućeg pojma također je važna za osiguravanje prihvaćanja sudjelovanja i procesa. Također je moguće izravno imenovati proces kao konačni proizvod ako je već odabran određeni naslov (pogledajte Aktivnost 9.1 „Brandirajte svoj plan“).

Vremenski rokovi i koordinacija

- Vremenski rokovi definirani su nakon osnivanja radnih skupina i zahtjeva planiranja, ali prije početka analize mobilnosti.
- Stalne prilagodbe vremenskih rokova za određene aktivnosti (npr. obavijesti za javnost, kalendar sastanaka).
- Usvajanje radnog plana kao ključne točke prije početka službenog razvoja POUM-a.

Popis za provjeru

- ✓ Pripremljena je realna osnovna vremenska crta za proces Planiranja održive urbane mobilnosti.
- ✓ Potvrđen razvoj vašeg POUM-a od strane političkih čelnika.
- ✓ Osmišljena strategija za upravljanje rizikom i upravljanje kvalitetom.
- ✓ Razvijena i politički odobrena vremenska crta i plan rada.

AKTIVNOST 2.4: Razmatranje angažiranja vanjske potpore

Obrazloženje

Većina javnih vlasti neće moći osigurati posebne vještine koje su potrebne za proces Planiranja održive urbane mobilnosti samo sa svojim zaposlenicima. Cilj je pokriti neposredne potrebne vještine angažiranjem vanjskih stručnjaka, ako je to potrebno, ali također razviti i održati stručnost Planiranja održive urbane mobilnosti unutar svoje organizacije.

Ciljevi

- Uravnotežite kratkoročne zahtjeve i izgradite kapacitete unutar svoje organizacije i šire stručne zajednice.
- Omogućite učinkovit proces planiranja koji koristi resurse na najbolji način.
- Dodajte vrijednost POUM-u, surađujući sa stručnjacima koji doprinose novim pristupima o ključnim pitanjima.

Zadaci

- Na temelju svoje strategije za pokrivanje nedostataka u vještinama (vidi Aktivnost 1.1.), odlučite za koje je zadatke potrebna vanjska podrška, ukoliko ih se ne može učinkovito pokriti izgradnjom unutarnjih kapaciteta (ili zapošljavanjem novog osoblja).
- Razmotrite angažiranje vanjske potpore za zadatke za koje bi nedostatak vještina unutar vaše organizacije smanjio kvalitetu ili značajno produžio proces ako bi se pokušao obaviti interno.
- Odlučite trebaju li se zadaci skupno podugovoriti (uglavnom zadaci koji su blisko povezani, npr. sudjelovanje i komunikacija s građanima) ili zahtijevaju vrlo određene vještine i treba ih podugovarati odvojeno (npr. prikupljanje podataka, ili još više određeno, anketa po kućama ili analiza kvalitete biciklističke infrastrukture).
- Javni natječaj i ugovor za vanjske usluge za odabrane zadatke, što detaljnije moguće, uključujući vremenske rokove

i određene rezultate za svaki zadatak. Koristite odgovarajuće kriterije za odabir ponuda, koje moraju biti specificirane u opisu rada. Osim cijene, trebali biste pažljivo procijeniti sljedeće kriterije (npr. kvaliteta opisanog koncepta i metoda te stručnost ponuđenog osoblja). Iskustvo je pokazalo da se kvaliteta isplati te da nerealno niske ponude dovode do rezultata niske kvalitete ili dodatnih troškova za gradove.

- Kad savjetnicima delegirate aktivnosti upravljanja projektima, zadržite cjelokupnu koordinaciju unutar vašeg tijela za planiranje. Za sve delegirane zadatke uvijek predvidite dovoljno vremena i resursa za upravljanje kvalitetom u vašoj organizaciji. Kad god je to moguće, integrirajte aktivnosti za izgradnju kapaciteta kako bi vaše interno osoblje moglo steći odgovarajuće kompetencije za sljedeći proces planiranja

Vremenski rokovi i koordinacija

- Uzmite u obzir vrijeme planiranih javnih natječaja pri razvoju vremenske crte i plana rada.
- Provedite javne natječaje i ugovorite poslove tek nakon što ste osigurali političku potporu za plan rada.

Popis za provjeru

- ✓ Donesene odluke o tome za koje zadatke trebate vanjsku pomoć, ako postoje.
- ✓ Natječaj objavljen i odabran odgovarajući podugovaratelj koji razumije POUM pristup.



Primjeri zadataka za koje trebate vanjsku pomoć

Zadaci	Detalji
Priprema, organizacija i omogućavanje događaja kao i dokumentacija i analiza rezultata rasprava vezanih za uključivanje dionika i građana	Ne treba podcijeniti administrativne napore potrebne za provođenje procesa dobrog sudjelovanja. Pregled komentara se obično obavlja ručno, što zahtijeva dosta vremena. Posebno sudjelovanje putem interneta zahtijeva od tijela za planiranje upravljanje velikim brojem odgovora (više od 1000 komentara nije neobičan broj). Angažiranje neutralnog moderatora također može izbjeći (stare) sukobe i pomoći skupini da surađuje u konstruktivnoj atmosferi.
Komunikacija s javnošću	Komunikacijske aktivnosti, poput pisanja atraktivnih vijesti za tisak i Internet, dizajniranje objava za javnost (npr. strategija mobilnosti i POUM), vođenje stranica društvenih mreža (koje mogu imati veliki broj komentara) i profesionalno fotografiranje tijekom događaja.
Analiza stanja mobilnosti uključujući prikupljanje podataka	To bi mogle biti ili cijela analiza ili određeni tehnički pod-zadaci ili područja koja je obično lako razdvojiti (npr. analiza kvalitete biciklističke infrastrukture, prikupljanje podataka o brojanju prometa, analiza stanja pješačke infrastrukture, provođenje ankete po kućama, uspostavljanje prometnog modela).
Trening za posebne aktivnosti	Trening bi mogao pomoći lokalnim vlastima u provođenju većih dijelova procesa POUM-a unutar vlastitih odjela. To bi mogao biti slučaj, npr. za modeliranje. Ako se primjenjuje prometni model, za grad bi bilo važno da ima stručno znanje o tome kako koristiti model, čak i ako savjetnik vodi model.
Pravni savjet	U državama gdje postoji obvezujući pravni okvir za umanjivanje rizika osporavanja POUM-a na sudu.



Image © BKK Centre for Budapest Transport

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Cluj-Napoca, Rumunjska: Vanjski konzultanti vodili izradu POUM-a

POUM grada Cluj-Napoca razvili su vanjski konzultanti uz koordinaciju i vođenje Jaspers-a i EBRD-a. Konzultanti su vodili pripremu i primjenu cijelog procesa, uključujući prikupljanje podataka, analizu postojećeg stanja te razvoj Akcijskog plana POUM-a. Vlastito osoblje je također bilo temeljito uključeno u sve korake, pružajući dragocjeno poznavanje lokalnog konteksta te na taj način pomoglo konzultantima u izradi specifičnih rješenja i snažnog POUM-a. Sve u svemu, angažiranje vanjskih stručnjaka donijelo je tehničku vještinu i svježe razmišljanje i pomoglo da se poboljša djelotvornost u procesu planiranja.

Autor: Grad Cluj-Napoca, prikupio ICLEI
Fotografija: Grad Cluj-Napoca



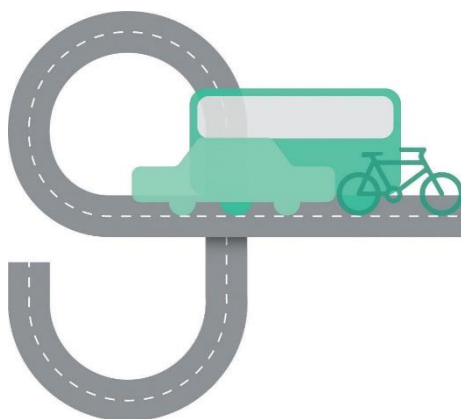
PRIMJER DOBRE PRAKSE

Thessaloniki, Grčka: Pomoć stručnjaka u uspostavljanju centra za praćenje mobilnosti

Za razvoj POUM-a i praćenje mjera, lokalne vlasti Grada Thessaloniki analizirale su širok raspon podataka o mobilnosti. Gradske vlasti su sklopile sporazum o suradnji (2016-nadalje) s istraživačkim institutom te iskoristile njegove znanstvene vještine planiranja održive mobilnosti, kao i poznavanje ITS-a, upravljanja velikim brojem podataka i modeliranja prometa. Suradnja je bila ključna kako bi se osiguralo da provedba POUM-a uključuje dobar omjer praktičnog i znanstvenog rada, čime su se povećali kapaciteti i poboljšale vještine zaposlenika lokalnih vlasti za uključivanje dionika i prikupljanje podataka.

Autor: Maria Zourna, Grad Thessaloniki, i Georgia Aifantopoulou & Maria Morfoulaki, CERTH/Hellenic Institute of Transport, prikupio Polis

Slika: Logo POUMa Thessaloniki





Posljednji korak dobre pripreme Plana održive urbane mobilnosti je analizirati stanje mobilnosti u vašem gradu. To je važna ključna točka koja omogućuje temelj za racionalni transparentni razvoj strategije. Prije provođenja analize problema i mogućnosti u području urbane mobilnosti, kao i uključivanja građana u analizu, moraju se odrediti izvori informacija i podataka i mora se uspostaviti suradnja s vlasnicima podataka. Cilj je prikupiti podatke te ih analizirati na usredotočen način koji je usmjeren prema cilju te koji uključuje sve načine prijevoza i važne ciljeve za mobilnost kao i trendove za cijelo funkcionalno urbano područje.

AKTIVNOST 3.1: Određivanje izvora informacija i suradnja s vlasnicima podataka

Obrazloženje

Prije nego što se odlučite za buduće politike, ključno je znati s kojim se problemima trenutno suočavate. U gradskom prometu i mobilnosti ta su saznanja često vrlo fragmentarna i nepotpuna. Poput dijelova slagalice, podaci i informacije trebaju se sastaviti kako bi se opisala trenutna situacija. Da biste dobro proveli analizu, prvo morate utvrditi koji su podaci potrebni (analizirati sve aspekte POUM-a i, posebno, političke prioritete vašeg procesa), koje su informacije dostupne i što još nedostaje. Gradovi početnici, bez ili s malo dostupnih podataka, ne smiju se obeshrabriti, već trebaju proces smatrati prilikom za poboljšanje prikupljanja podataka kao dijela procesa POUM-a. Izazov s kojim se većina gradova suočava je u tome što njihovi podaci nisu usklađeni s obzirom na vremenski raspon ili prostornu pokrivenost te da se podaci često

dijele između različitih vlasnika podataka, nositelja ili sustava pohrane. Kao rezultat, pristup može postati problem zbog nedostatka podataka o postojećim bazama podataka i zbog nevoljnosti dijeljenja informacija - posebno kada su uključeni komercijalni operateri koji mogu zahtijevati i značajna plaćanja svojih podataka ili navode komercijalnu povjerljivost. Temeljita revizija podataka, izvršna komunikacija s vlasnicima podataka i međusobna razmjena podataka mogu pomoći u savladavanju toga. Iskustvo je pokazalo da rana uključenost unutarnjih i vanjskih vlasnika podataka i jasni sporazumi mogu pridonijeti većoj spremnosti na suradnju.

Ciljevi

- Odredite potrebe za podacima u skladu s političkim prioritetima i vjerojatnim ciljevima.
- Dobro pregledajte dostupne podatke, uključujući njihovu kvalitetu i pristupačnost.
- Odredite praznine u podacima i odredite koje dodatne informacije trebate za analizu mobilnosti.
- Surađujte s vanjskim i unutarnjim organizacijama kako bi upotpunili svoju bazu podataka, idealno postizanjem dugoročnih dogovora kako bi osigurali dobru opskrbu podacima u budućnosti.
- Osigurajte da se praznine u podacima popune gdje je to moguće.
- Kombiniranjem podataka dostupnih u različitim dijelovima vaše organizacije, u drugim organizacijama i (ako je potrebno) prikupljanjem novih podataka, prikupljate set podataka o urbanoj mobilnosti i srodnim područjima koji omogućuju analizu stanja.

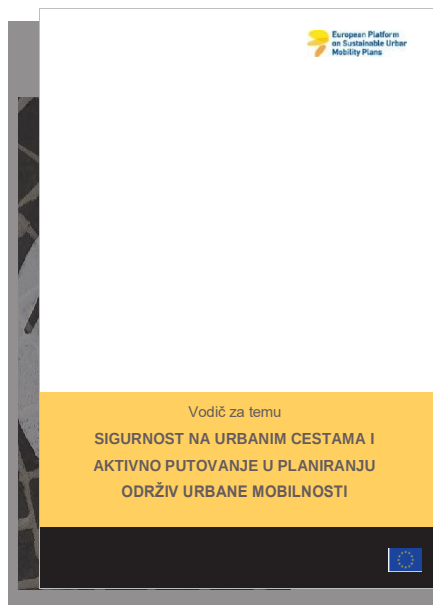
Zadaci

- Obavite reviziju podataka. Napravite pregled potreba i izvora podataka, odredite sve dostupne podatke relevantne za vaš Plan održive urbane mobilnosti i procijenite njegovu kvalitetu i dostupnost.
- Prikupite dostupne podatke, spojite njihov sadržaj i odredite nedostatke podataka za svoje glavne probleme mobilnosti. Odaberite prikladne podatke koji opisuju stanje prometa i mobilnosti u vašem gradu, s fokusom na opće ciljeve održive urbane mobilnosti (vidi prvi ključni korak) i političke prioritete koji su doveli do odluke o razvoju POUM-a. Na primjer, ako je politički prioritet poboljšanje sigurnosti na cestama, tada su potrebni podaci o smrtnim slučajevima. Vaši podaci trebaju pružiti podatke o stanju i trendovima:
- kod svih načina prijevoza koji se koriste u vašem gradu, uključujući promet tereta te razinu integracije načina prijevoza (multimodalnost).
- u svim glavnim aspektima održive mobilnosti u vašem gradu (npr. zagađenje zraka, prometna buka, sigurnost na cestama, uređenost javnih prostora, jednak pristup uslugama, zapošljavanje i obrazovanje).
- Nemojte samo jednostavno objasniti stanje i

nastojati shvatiti razloge za to. Na primjer:

zašto se većina ljudi i dalje vozi u centar i parkira unatoč dobroj dostupnosti usluge „Parkiraj i vozi bicikl“? Težite za podacima koji objašnjavaju motive za ponašanje u prometu na koje želite utjecati, na primjer uključivanjem kvalitativnih pitanja vezanih uz ponašanje u anketama o mobilnosti. Ove će informacije pomoći kasnije u odabiru djelotvornih mjera.

- Posavjetujte se s dionicima i širokom javnošću o problemima i pitanjima na koja smatraju da bi POUM trebao odgovoriti. To ih osvježuje o procesu planiranja, osigurava da se njihovi glasovi čuju i da javnost osjeti vlasništvo nad POUM-om. Njihov kolektivni dojam može također biti dragocjen izvor informacija koji pomaže u popunjavanju praznina u podacima.
- Nastojte organizirati dijeljenje podataka s vanjskim vlasnicima podataka koji su vam potrebni za analizu. Poštujte povjerljivost (slijedeći europsko i nacionalno zakonodavstvo), uklonite osobne podatke i pažljivo postupajte s podacima kako biste izbjegli probleme suradnje (razmislite o postavljanju sigurnosne strategije za upravljanje podacima). Jasno objasnite zašto su podaci potrebni, pokazujući prednosti koje će nastati njihovom uporabom i opišite kako će vaša organizacija koristiti i pohraniti podatke. Zajedno se dogovarajte oko postupka prikupljanja i dijeljenja podataka kako bi se svi partneri mogli pouzdati u jedan zajednički skup informacija (npr. sigurna platforma za dijeljenje podataka).
- Kako biste popunili važne preostale praznine u svojim podacima, trebali biste provjeriti dostupnost zadanih vrijednosti, poput onih koje se daju, npr. na nacionalnoj razini ili prikupljati dodatne podatke koji nisu dostupni od unutarnjih ili vanjskih vlasnika podataka. Podaci se mogu prikupljati na različite načine. Na primjer, trendovi u broju pješaka mogu se utvrditi provođenjem ručnog godišnjeg prebrojavanja na ključnim mjestima u gradu, poput instaliranja strojeva za brojanje ili provođenja ankete po kućama. Izbor metode ovisi o raspoloživim resursima, veličini grada i potrebnoj razini pouzdanosti. Mogu se razlikovati sljedeće opće vrste podataka:
- Kvantitativni podaci dobiveni automatskim mjerenjem (npr. brojila, infracrveni i drugi senzori, kamere, sateliti) ili GPS podaci (npr. praćenje vozila, lokacije mobilnih telefona prikupljene putem aplikacija ili kod mobilnih pružatelja usluga),



Kod prikupljanja podataka, važno je prikupiti precizne, određene i potpune skupove podataka, ali i odrediti prioritete i jasne ciljeve svrhe podataka. Vodič za temu **Sigurnost na urbanim cestama i aktivno putovanje u Planiranju održive urbane mobilnosti** nudi popis prioriteta za prikupljanje podataka povezanih sa sigurnošću na cestama:

- Određivanje glavnih vrsta nesreća kao temelj definiranju ispravne ciljane skupine kojoj trebate pristupiti te definiranju mjera koje morate razviti;
- Određivanje opasnih točaka u multimodalnoj mreži;
- Određivanje realističnih, ali ambicioznih ciljeva za politiku sigurnosti;
- Razvijanje svijesti: ispravni podaci o nesrećama mogu pomoći pri razvijanju svijesti;

Vodič također definira minimalne skupove podataka koji su potrebni za analizu sigurnosti na cestama u gradu. Najvažnije, analiza mora razmotriti:

- Ukupan broj ozlijeđenih osoba i smrtno stradalih osoba na godišnjoj bazi u gradu, za barem tri godine;
- Ukupan broj nezgoda bez ozlijeđenih osoba, grupiranih prema raznim načinima prijevoza, za barem tri godine; i
- Mjesto i vrstu nezgode u (multimodalnoj) mreži grada.

- Kvantitativni i kvalitativni podaci iz anketa (kućanstvo, ulice, vozila) ili iz opažanja na ulici (npr. ručni brojači prometa, posjete lokaciji, popis zadataka za rubni prostor),
- Kvalitativni podaci dobiveni intervjuom ili fokusnih skupina,
- Kvalitativni podaci iz dnevnika, blogova, s društvenih mreža, ,
- Modeliranje podataka kako bi se popunile praznine.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Prikupljanje podataka može započeti čim osnujete temeljnu skupinu i definirate geografski opseg (vidi Aktivnost 1.2 i 2.1), a najkasnije nakon dogovora o vremenskoj crti i planu rada.
- Direktno se unosi u analizu mobilnosti u Aktivnosti 3.2.
- Identifikacija izvora podataka i potreba povezana je s definiranjem ciljeva (Aktivnost 5.3), strateških pokazatelja (Aktivnost 6.1) i procesa praćenja (Aktivnost 11.1).

Aktivnosti izvan opsega osnovnih potreba

- Koristite javne podatke što je više moguće. To će proces učiniti transparentnijim, građanima i dionicima omogućiti pristup i korištenje podataka, što može koristiti u planiranju (npr. studenti koji detaljno analiziraju neki problem mobilnosti ili koji programiraju aplikaciju za mobilnost u vašem gradu). Postignite visoku kvalitetu javnih podataka.
- Uspostavite središnji gradski centar podataka koji upravlja podacima svih odjela. To olakšava internu razmjenu podataka i integrirano planiranje, olakšavajući analizu podataka i aspekata politike drugih odjela.

Popis za provjeru

- ✓ Potrebe za podacima određene uzimajući u obzir političke prioritete i vjerojatne ciljeve.
- ✓ Određeni dostupni podaci i provjerena kvaliteta .
- ✓ Definirane praznine u podacima i određeni dodatni izvori podataka.
- ✓ Uspostavljeno upravljanje sigurnim podacima.
- ✓ Dogovoreno dijeljenje podataka s vanjskim vlasnicima relevantnih podataka.
- ✓ Prikupljeni dodatni podaci, ako je potrebno.



Alati za mjerenje kvalitete javnih prostora

Postoji niz alata koji vam pomažu da izmjerite kako ljudi koriste javne prostore i da shvatite kako se oni mogu poboljšati za javni život koji se u njima odvija. Kao jedan od predvodnika na ovom području, Institut Gehl nudi izbor takvih alata na svojoj web stranici, kao što su:

- *Dvanaest kriterija kvalitete* je alat za istraživanje načina na koji korisnici doživljavaju javne prostore. Posebno se koristi kako bi se procijenilo jesu li razna obilježja javnog prostora sigurna, udobna i ugodna za ljude.
- *Broj prometa ljudi* mjeri koliko se ljudi kreće po prostoru i što to znači. Ta vam informacija nudi podatke o tome koliko ljudi se koristi prostorom u različitim dijelovima dana te kako je prostor pristupačan za različite načine prijevoza.
- Alat *Mapiranje stacionarnih aktivnosti* pomaže vam vidjeti što ljudi rade u prostoru u određeno vrijeme, poput sjedenja na klupi, igranja sportova ili izvođenja glazbe uživo. Rezultat je „slika“ aktivnosti u području koje istražujete. Procjenom toga što se već događa, možete početi određivati potencijalna poboljšanja javnog života..
- Sve više, aplikacije se koriste za analizu javnog prostora, što gradovima olakšava prikupiti podatke u tom području te kasnije organizirati i podijeliti podatke u javnoj bazi podataka.

Za više informacija vidi: <https://gehl.institute.org/tools/>





Slušaj & uči! - Online geolokacijske ankete za prikupljanje podataka⁴⁷

Planiranje za ljude zahtijeva (ranu) integraciju građana u proces - na primjer, putem prikupljanja podataka s GIS-

om za sudjelovanje javnosti (Geografski informacijski sustav). Internetske geolokacijske ankete, koje povezuju internetsku anketu s interaktivnom kartom, povezuju uključivanje javnosti i prikupljanje podataka za pametno planiranje koje se temelji na potrebama, percepcijama i idejama ljudi. PPGIS omogućava prikupljanje podataka od velike i raznolike skupine ljudi, dok poboljšava sudjelovanje javnosti, pomaže u stvaranju osjećaja vlasništva procesa, a također predstavlja viđenje građana. Za projektante, prikupljeni podaci mogu biti izvor informacija, a PPGIS se može koristiti i za omogućavanje donošenja odluka građana u tom procesu. Primjerice, definiranjem područja intervencije s mapiranjem onih dijelova koje traže poboljšanje (npr. percepcija usluga javnog gradskog prijevoza, mapiranje nesigurnih područja, nedovoljno biciklističkih staza itd.). Na taj je način grad Helsinki razvio svoj Glavni plan zajedno s građanima, a grad Stockholm je prikupio ideje za dizajn novog dijela grada. Umjesto da zamijene tradicionalne metode, internetske geolokacijske ankete mogu ih nadopuniti kako bi došle do šire javnosti i povećale kvalitetu prikupljenih podataka. Posebno za gradska područja, GIS za sudjelovanje javnosti može omogućiti sudjelovanje šire javnosti iz cijele regije.

Koje vrste podataka možete prikupiti internetskim geolokacijskim anketama?

Prikupljanje podataka izravno od građana i s građanima može vam pružiti potpuno novi uvid u životna okruženja ljudi koji se može koristiti tijekom procesa planiranja. Tražeći od sudionika da pronađu različita mjesta na karti (npr. mjesta na koja idu svakodnevno ili područja koja najviše vole / izbjegavaju), možete procijeniti kvalitetu infrastrukture ili koristiti njihove ideje za budući razvoj grada. Planiranje održive urbane mobilnosti može se poslužiti viđenjem građana i razumjeti gdje treba poduzeti neke radnje. Prikupljanjem prostornih podataka geografski se obrasci mogu povezati sa socio-demografskim aspektima, stavovima i kvalitetom okoliša. Na primjer, podaci iz internetskih geolokacijskih anketa mogu se koristiti za dodatno razumijevanje:

- Ponašanja povezanih uz mobilnost (npr. kroz mapiranje posjećenih mjesta, staza, svrha putovanja, učestalosti posjeta, vrste prijevoza)
- Mjesta od interesa i prostora za aktivnosti;
- (Ne) Zadovoljstva i opažanja o npr.: kvartu, urbanom prostoru, pristupačnosti, javnoj sigurnosti, zelenim prostorima, uslugama mobilnosti, infrastrukturi itd.;
- Određivanja područja koja treba poboljšati (npr. nedovoljne usluge javnog prijevoza);
- Zdravstvenih rezultata i dobrostanja povezanih s mobilnošću; i
- Demografskih podataka.

Koji internetski alati su dostupni?

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

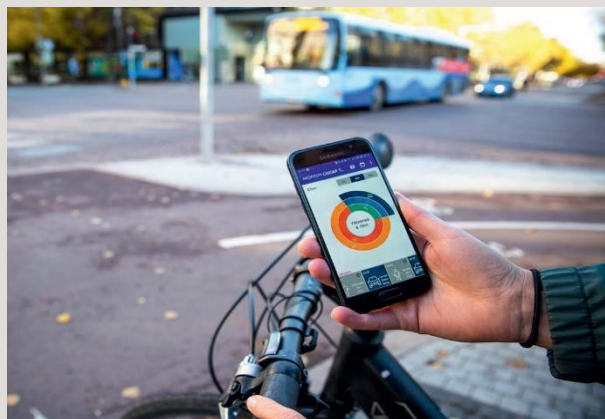


Image © City of Lahti

⁴⁷ Izvor i daljnje čitanje: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Sudjelovanje javnosti GIS za Planiranje održive urbane mobilnosti: metode, primjena i izazovi. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 35. 9-35.



Mjerenje pristupačnosti – flamanski pristup ‘Mobiscore’

Planiranje urbane mobilnosti treba se usredotočiti ne samo na mobilnost u najužem smislu (tj. lakoću kretanja po gradu) nego i na konačni cilj mobilnosti, a to je pristupačnost mjestima i aktivnostima. Pristupačnost opisuje stvarni potencijal za sudjelovanje u aktivnostima izvan domova. Jedna od prepreka koju trebate prevladati kako biste se detaljnije mogli baviti pristupačnošću u svojem POUM-u je kako je izmjeriti.

Flamanski alat i njegovo korištenje u Flandriji

U svibnju 2019. godine, Odjel za okoliš, prirodu i energiju (LNE) flamanske administracije, lansirao je internetski alat naziva „Mobiscore“, koji određuje „ocjenu pristupačnosti“ određenoj kući ili zemljištu. Ocjena informira potencijalne kupce ili zakupce kuće koliko su pristupačna određena mjesta u gradu – poput željezničke postaje, autobusnog stajališta, škole, itd. – održivim načinima prijevoza, poput pješice ili biciklom. Razvojem ovog alata, odjel u ministarstvu želi povećati svijest kod građana o utjecaju mobilnosti koji nastaje izborom mjesta stanovanja. Odluka o kupnji ili najmu je važan trenutak koji se može iskoristiti kako bi se potaknula promjena u ponašanju vezanim za mobilnost, na primjer, način prijevoza. Ljudi koji se žele preseliti u novu kuću mogu lako usporediti pristupačnost različitih lokacija putem stranice (www.mobiscore.be – samo na nizozemskom jeziku). Alat također može postati koristan analitički instrument za planiranje urbane mobilnosti. Kako dodjeljuje ocjenu pristupačnosti za svaki hektar (100x100m), karta različitih rezultata u funkcionalnom urbanom području otkriva područja s visokom i niskom pristupačnošću. To može, na primjer, pomoći u odlučivanju gdje treba hitno nadograditi javni prijevoz ili biciklističke veze. Nadalje, zasigurno može bolje povezati politiku urbanog razvoja s planiranjem mobilnosti, pokazujući gdje treba izgraditi stambene zgrade, škole itd., a u svrhu promicanja održivih načina putovanja.

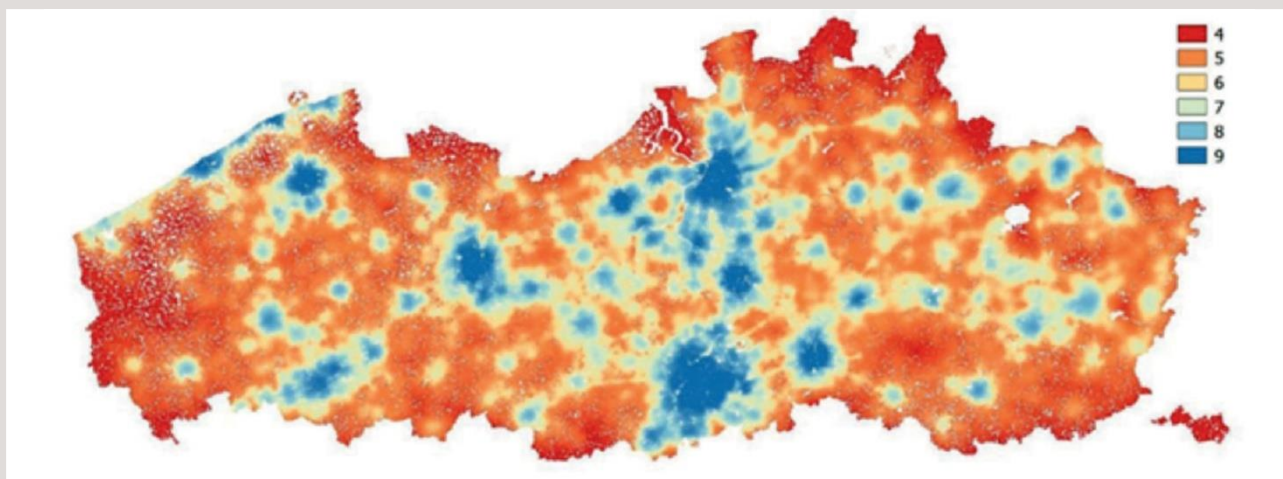
Kako flamanski pristup može inspirirati vaš POUM

Malo je vjerojatno da je u vašem gradu dostupan gotov alat za mjerenje pristupačnosti uobičajenih dnevnih odredišta. Međutim, tijekom aktivnosti 3.1 (Odredite izvore podataka i surađujte s vlasnicima podataka), trebali biste se obratiti odjelu za prostorno ili urbano planiranje ili istraživačkim institutima na vašem području kako biste vidjeli jesu li dostupni podaci o lokaciji trgovina, škola itd. utemeljeni na GIS-u. Na temelju ovih gustoća može se razviti ocjena pristupačnosti za različite dijelove grada. Pored toga, može se analizirati gustoća stajališta javnog prijevoza ili prepoznavanje povoljne udaljenosti pješice od tih stajališta (npr. 400 metara za autobusne stanice i 800 metara za željezničke postaje). U drugoj fazi POUM-a o izradi strategije, mapiranje pokazatelja pristupačnosti može pružiti podatke za razgovor s pružateljima javnog prijevoza, građanima i drugim dionicima. Ovo je posebno korisno u suradnji s odjelima za urbani razvoj u svrhu izrade takozvane strategije TOD (Tranzitno-orijentiran razvoj), tj. urbani razvoj usmjeren na čvorove javnog prijevoza, a koji istovremeno obeshrabruje razvoj na područjima ovisnim o automobilima s niskom dostupnošću javnog prijevoza. Na razini kvartova, **mapiranje pristupačnosti** može potaknuti razvoj staza aktivne mobilnosti i pomaže u planiranju izgradnje prostora mišesane uporabe, uključujući škole, trgovine i usluge.

Za detaljnije informacije o metodologiji korištenoj za pokazatelje „rezultata mobilnosti“ koji je razvijen u Flandriji vidi: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (samo na nizozemskom jeziku).

Autor: Dirk Lauwers, Centar za mobilnost i prostorno planiranje, Sveučilište Ghent

Slika 18: Geografska raspodjela Mobiscore-a u Flandriji (rezultati po jednom hektaru: crveno (4) najmanje dostupno i plavo (9) najdostupnije; Transport & Mobility Leuven, 2019. Mobiscore, www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore.)





Više alata za analizu

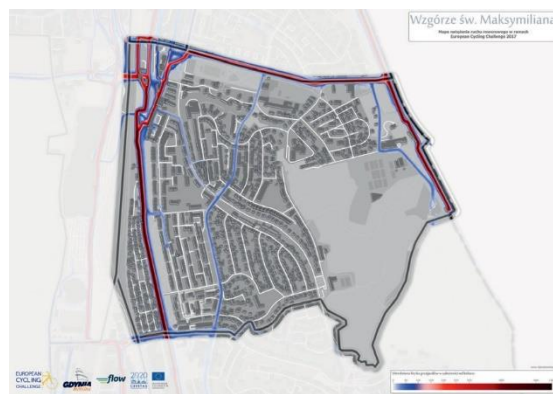
- Alat za procjenu ekonomske koristi utjecaja hodanja i bicikliranja na zdravlje (HEAT) (SZO/Europa) gospodarski procjenjuje utjecaj hodanja i bicikliranja u gradu na zdravlje.
www.heatwalkingcycling.org/#homepage
- AirQ+ (WHO) provode izračune o kvantifikaciji utjecaja zagađivanja zraka na zdravlje, uključujući smanjenje očekivanog životnog vijeka www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
- Prometni odjel u UK nudi savjete za planiranje mreža za hodanje i bicikliranje, uključujući alat za reviziju Staza za hodanje, www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools
- Kao grad, možete potaknuti građane da prijave probleme povezane sa sigurnošću na cestama i infrastrukturi na određeni način. Neki gradovi ili države imaju vlastite platforme za izvješćivanje; primjeri su Radkummerkasten za Beč, Austrija, (www.radkummerkasten.at) ili FixMyStreet u UK (www.fixmystreet.com).
- BYPAD (Revizija biciklističkih staza) pomaže vam procijeniti biciklističke politike grada, www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en
- Za više alata za prikupljanje podataka, vidi također popis alata za urbanu mobilnost CIVITAS-a: https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Gdynia, Poljska: Partnerstvo u prikupljanju podataka između gradske vlasti i prometne uprave

Proteklih godina, Gdynia je uspostavila dragocjeno partnerstvo s različitim suradnicima u prikupljanju podataka za planiranje mobilnosti. Detaljni upitnici za građane o omiljenim oblicima mobilnosti i ponašanja (koje je provela javna prometna uprava) GPS podaci prikupljeni raznim kampanjama i projektima, promatranje prometa, kao i ulične ankete pješaka, vozača i vlasnika trgovina pružaju podatke. Oni se koriste na pr. za karte topline, animacije biciklističkog prometa i statistike teretnog prijevoza te su korisne prometnim i gradskim planerima. Razvijanje pouzdanog odnosa s partnerima i njihovo uključivanje u cjelokupni proces pomaže vam u prikupljanju podataka i održavanju partnerstva u budućnosti.

Izvor: Grad Gdynia, prikupio UBC



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Bremen, Njemačka: Online sudjelovanje građana u procjeni stanja mobilnosti

Uz tradicionalne metode prikupljanja podataka, Grad Bremen upotrijebio je načine analize izazova i mogućnosti razvoja mobilnosti u gradu na osnovi "crowdsourcing" metode. Proaktivna strategija sudjelovanja i inovativni online moduli za sudjelovanje omogućili su građanima da postanu glavni izvor podataka. Građanima su postavljena pitanja "Gdje ima problema?" i "Gdje promet teče glatko?" -kroz online platformu koja je omogućila korisnicima da nadalje obilježe određena mjesta na karti i bojom označe unos podataka prema obliku prijevoza. Portal je primio više od 100.000 pregleda stranica, 4.000 nosa, 9.000 komentara i 100.000 "like" i "dislike" komentara.

Autor: Michael Glotz-Richter, Grad Bremen, prikupio ICLEI

Fotografija: Grad Bremen



AKTIVNOST 3.2: Analiza problema i mogućnosti (svih načina prijevoza)

Obrazloženje

Dobra analiza mobilnosti je presudna pomoć u određivanju odgovarajućih politika i pruža potrebnu osnovu na temelju koje se može mjeriti napredak. Analiza bi trebala biti što opsežnija, ali treba biti i praktična s obzirom na postojeće resurse. Potrebno je osigurati odgovarajuću analizu svih prometnih mreža, načina i ključnih aspekata održive urbane mobilnosti, ali trebali biste izbjegavati trošiti previše vremena i energije na analizu sveobuhvatnih podataka koji su od male važnosti za ključna pitanja u vašem gradu. Gdje god je to korisno, proces planiranja trebao bi se temeljiti na rezultatima već postojećih planova i strategija.

Ciljevi

- Omogućiti pregled trenutnog stanja važnih napredaka u mobilnosti i prometu u cijelom funkcionalnom urbanom području, koji se temelje na podacima i relevantnim dokumentima planiranja kako za mobilnost putnika tako i za promet roba.

- Pripremite popis problema i mogućnosti koji se odnose na urbanu mobilnost (npr. dostupnost usluga, zagađenje, društvena nejednakost, sigurnost na cestama, zaštita klime, obrasci korištenja zemljišta i otpornost mreže).
- Odredite ključne probleme i odredite prioritete kojima ćete se baviti u vašem POUM-u.

Zadaci

- Provjerite ključne planske dokumente koji se odnose na urbanu mobilnost kako bi proveli korisnu analizu trenutnog stanja, problema i strategija. Ti dokumenti mogu uključivati sektorske strategije i planove za mobilnost (npr. o hodanju, bicikliranju, javnom prijevozu, cestovnom prometu, parkingu, teretu) kao i planove i dokumente iz drugih relevantnih područja (npr. korištenje zemljišta, energija, okoliš, gospodarski razvoj, društvena uključenost, zdravlje i sigurnost), od lokalnih prijevoznika i drugih gradova (nastavlja se na Aktivnost 2.2 u vašoj analizi planskih dokumenata).

- Također, pogledajte gradski proračun. Koliko je uloženo u različite načine putovanja i u mjere koje se odnose na različite aspekte održivosti? Je li to u skladu s vašim prioritetima za grad ili postoje nepodudaranja?

- Analizirajte svoje podatke (prikupljene u Aktivnosti 3.1). Također koristite metodu prostorne analize, na primjer mapiranjem cestovnih prometnih nezgoda, razinama zagađenja zraka i zagađenja bukom, područja udaljena od parkova, područja koja nisu pokrivena javnim prijevozom ili praznina u mreži biciklističkih staza ili nogostupa. Temeljem postojećih informacija i procjena stručnjaka, preliminarno odredite glavne probleme i strategije.

- Zajedno s ključnim dionicima i građanima pripremite osnovnu analizu kako biste identificirali i odredili prioritete oko glavnih problema koje treba riješiti vaš POUM. Koliko god je to moguće, pokušajte brojčano prikazati trenutno stanje mobilnosti i prometa i vizualno ga prikažite na zemljovidima. Vaša osnovna odrednica trebala bi sadržavati stanje, trendove i problematična područja u:

- Svim načinima putovanja u vašem gradu, uključujući promet tereta i razine integracije načina prijevoza (multimodalnost).

- Svim glavnim aspektima održive mobilnosti relevantnim u vašem gradu (npr. zagađenje zraka, prometna buka, sigurnost na cestama, uređenost javnih prostora, jednak pristup uslugama, zapošljavanje i obrazovanje).

- Uključite građane u analizu problema i mogućnosti (npr. nudeći zemljovide na internetu gdje mogu odrediti položaj negativnih i pozitivnih područja za određene načine prijevoza).

- Procijenite aspekte socijalne uključenosti u okviru prometnih politika. To podrazumijeva razmatranje potreba cijele zajednice, uključujući ranjive skupine poput djece, ljudi sa smanjenom mobilnošću, starije ljude, kućanstava s niskim primanjima, manjinske skupine, itd. Aspekt povezan sa spolom, tj. omogućavanje istih mogućnosti za muškarce i žene, se također mora promotriti. Važna pitanja koja morate razmotriti su:

- Osigurava li prometni sustav jednak pristup, je li cjenovno i prostorno pristupačan?

- Potiču li mjere povezane uz promet zapošljavanje i podupiru li razvoj uključivog tržišta rada?

Aktivnosti izvan okvira osnovnih potreba

- Iskoristite znanje ključnih aktera kako biste dobili uvid u dokumente sektorskih politika (npr. putem intervju, sastanaka).
- Na temelju preliminarnog određivanja glavnih problema i mogućnosti, razmislite o provedbi fokusiranih analiza kako biste upotpunili sliku. Na primjer, analiza vođena hipotezama za provjeru određenog postavljenog pitanja, analiza vođena dijagnostikom kako bi se pokušali identificirati problemi koji nisu postavljeni, ili analiza vođena vizijom kako bi se istražile buduće prioritetne teme.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Direktno nadograđuje prikupljanje podataka (vidi Aktivnost 3.1) i, u manjem obujmu, samoprocjenu (vidi Aktivnost 1.1) i procjenu povezanih planova (vidi Aktivnost 2.2).
- Zaključci ovog zadatka su važni za izradu scenarija (vidi Aktivnosti 4.1).

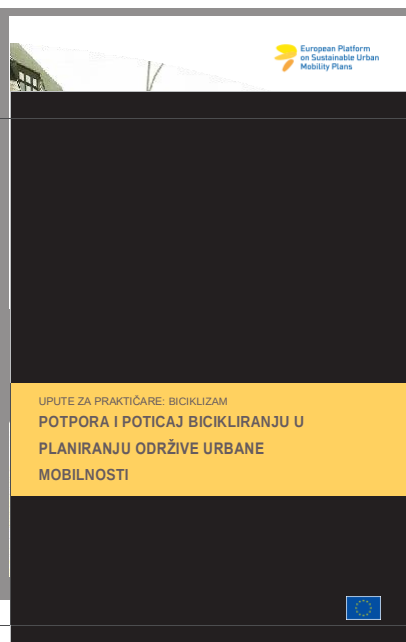
Popis za provjeru

- ✓ Problemi i mogućnosti raspravljani i analizirani s ključnim dionicima i građanima.
- ✓ Dovršen pregled i analiza problema. Opisano stanje svih oblika prometa i glavnih aspekata održive mobilnosti.
- ✓ Određena osnovna odrednica po kojoj će se mjeriti napredak.
- ✓ Određeni prioriteti kojima će se baviti POUM glede mogućnosti i problema.



Slika 19: Primjer kako se tabela s analizom može koristiti kako bi se definirao status prometnog sustava (analiza osnovne odrednice) (prilagođena iz Sundberg, R., 2018. Mjere POUM-a o uključivanju mjera i paketa mjera - Start, str. 10.)

FUNKCIJE / NAČINI PRIJEVOZA	UDIO NAČINA	KVALITETA INFRASTRUKTURE	SIGURNOST I UREĐENOST	OKOLIŠ I ZDRAVLJE	JEDNAK PRISTUP	STANJE PROVEDBE MJERA	GLAVNE PREPORUKE
Hodanje	12%	Loše	Mnogo nesreća na zebama blizu škola	Sve manje učenika hoda u školu.	Neka područja nemaju dostupni pristup parkovima i sportskim sadržajima	Niska razina aktivnosti. Nova kampanja „Pješice u školu“.	Potrebne su mjere sigurnosti u prometu.
Biciklizam	7%	Srednje	Biciklisti se često osjećaju nesigurno, atraktivne biciklističke staze u parku	Niska razina korištenja daje male koristi	Mali broj biciklističkih staza, uz glavne prometnice	Napori za mapiranje biciklističke mreže u tijeku. Malen proračun za nove mjere.	Povećati proračun gradske uprave za biciklističke mjere.
Javni prijevoz (autobus, tramvaj, metro, vlak, itd.)	16%	Dobro	Neka autobusna stajališta trebaju popravak, osjećaj nesigurnosti navečer	Novi autobusi smanjili utjecaj na kvalitetu zraka	Smanjena cijena prijevoza za nezaposlene, ali rijetke linije za periferiju.	Visoka aktivnost, planirana strategija javnog prijevoza.	Napredak ide u dobrom smjeru, samo tako nastaviti
Dijeljenje vozila (automobil, bicikl, e-romobil, itd.)	0.5%	Srednje	E-romobili blokiraju nogostupe	Niska razina korištenja daje male koristi	Mogućnosti dijeljenja dostupne samo u centru.	Nema aktivnosti, samo privatno korištenje	Potrebni su propisi i znanje.
Privatni motorni prijevoz (automobil, motor, itd.)	64.5%	Dobro	Mnogo nesreća koje uključuju bicikliste ili pješake	Visoka razina korištenja automobila ima jak utjecaj na kvalitetu zraka i razinu buke.	Cestovna mreža dobro pokriva sve dijelove grada.	Visoka razina aktivnosti, u izgradnji je nova zaobilaznica.	Uvedite mjere za smanjenje broja automobila u centru grada po završetku zaobilaznice.
Multimodalnost (željeznička postaja, čvorovi)	n/a	Dobro	Nova željeznička postaja je atraktivna, nepouzdana veze izvan radnog vremena potiču korištenje automobila.	Glavna autobusna postaja je predaleko za hodanje od glavne željezničke postaje.	Na periferiji ne postoji sustav Parkiraj i vozi bicikl. Postoji manjak sigurnih parkirališta za e.-bicikle na glavnim čvorištima.	Niska razina aktivnosti	Uključite lokaciju čvorišta i P+R i B+R u strategiju javnog prijevoza.
Teret	n/a	Dobro	Gust teretni promet u centru predstavlja sigurnosni rizik	Kamioni u centru uzrokuju onečišćenje zraka i veliku razinu buke.	Sva industrijska područja su dobro povezana	Niska razina aktivnosti	Razviti strategiju za preusmjeravanje prijevoza teškog tereta iz centra grada
ANALIZA	Automobil je dominantan način prijevoza	Infrastruktura za hodanje i bicikliranje treba poboljšanje	Prioritet se mora staviti na sigurnost u prometu.	Najveći problem je zagađenje zraka zbog automobila i kamiona	Poboljšati autobusne veze s periferijom	Potrebno je ojačati kapacitete u nekoliko područja	



“Nemoj mi reći što su ti prioriteti. Pokaži mi gdje trošiš svoj novac i ja ću ti reći što su.” (James W. Frick)

Razina održivih ulaganja u biciklističku infrastrukturu lakmus procjenjuje koliko se cijeni biciklistički razvoj. Program zaštite okoliša Ujedinjenih Naroda preporučio je da se najmanje 20% cjelokupnog prometnog proračuna posveti nemotoriziranom prijevozu. U Nizozemskoj, najpoznatijoj državi po biciklima u Europi, u razvoj biciklizma godišnje se ulaže oko 35 eura po osobi, a najveći udio dolazi od lokalnih vlasti. Za analizu mobilnosti, ulaganje u različite načine dobar je pokazatelj promatranja prioriteta područja djelovanja grada i otkrivanja potencijalnih nedostataka u investiranju, poput biciklizma

Više informacija o tome kako uspješno promovirati korištenje bicikala u Planiranju održive urbane mobilnosti možete naći u uputama za praktičare: **Potpore i poticaj bicikliranju u Planiranju održive urbane mobilnosti.**



Slika 20: Primjer kako pokazati dosljednost između gradskih prioriteta (glede načina prijevoza i ciljeva u ovome primjeru) i u što grad uistinu ulaže (prilagođena iz Sundberg, R., 2018. Mjere POUM-a o uključivanju mjera i paketa mjera – Step-up, str. 11.)

Transport modes	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Walking		100	800
Cycling		200	1300
Public transport		5000	19000
Taxi / transport (e.g. special transport services)		200	1000
Car-sharing		100	200
Car		2000	15700
Total		7600	38000

Targets	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Improve safety and security		1000	4000
Increase walking a cycling		200	1300
Increase quality and use of public transport		5000	19000
Effective freight system		1000	3000
Accessibility private cars		2000	15700
Total		9200	43000

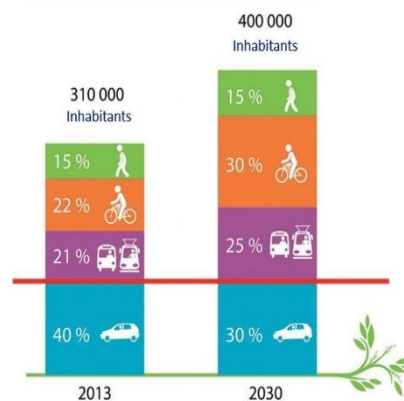
PRIMJER DOBRE PRAKSE

Malmö, Švedska: Široki pristup koji uključuje razne načine prikupljanja podataka: ručno, mehaničko, anketiranjem i mobilnom aplikacijom

Grad Malmö koristi se mješavinom metoda za prikupljanje podataka o stanju mobilnosti kao i o buci i zagađenosti zraka. To uključuje ručno i mehaničko brojanje dvaput godišnje kao i ankete o putovanju kojima se mjere promjene i čimbenici koji utječu na prometne navike svakih pet godina. Uz tradicionalan način, najnovija anketa je postavljena kao online aplikacija za mobitele. Ključni faktor za uspjeh je povezati prikupljene podatke u prometni model i pratiti infrastrukturna ulaganja u gradu. Ovo pomaže donositeljima odluka u njihovom djelovanju za razvoj grada.

Autor: Andreas Nordin, Grad Malmö, prikupio UBC
Fotografija: Grad Malmö

GOAL ORIENTED PLANNING



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Deinze, Belgija: Provjere pristupačnosti za djecu i starije

POUM grada Deinze sadrži provjere pristupačnosti javnih prostora i izgleda cesta koje povezuju prostore raznih aktivnosti u gradu. Provjere pristupačnosti su primjer kako grad primjenjuje principe i ciljeve "redosljeda važnosti oblika mobilnosti (STOP/1/)", "pozornosti ranjivim ciljnim skupinama" i "neposredne blizine" kako ih definira flamanski POUM program, koji započinje analizom.

Autor: Grad Deinze, prikupio Mobil 21

Fotografija: Grad Deinze

[1] Nizozemska kratica vrednovanja oblika mobilnosti – hodanje, biciklizam, Javni prijevoz, zajedničko korištenje i tek na kraju osobni automobili kao nit u POUM planiranju za sve flamanske gradove i općine.



Ključna točka: Završena analiza problema i mogućnosti

Do ovog trenutka ciklusa, trebali ste završiti sve pripremne korake i analizu stanja. Imate dobar pregled stanja mobilnosti i okvir za planiranje, formirali ste učinkovite radne skupine i znate što je važno razmotriti pri razvoju vizije, ciljeva i mjera za POUM u vašem gradu. Kao temeljnu ključnu točku Planiranja održive urbane mobilnosti, trebali ste doći do zajedničkog razumijevanja glavnih problema i mogućnosti, zajedno s važnim dionicima. Moguće je ponovo uključiti ključne dionike i lokalne političare kako biste potaknuli prihvaćanje POUM-a, učinili proces odgovornim i omogućili dobar temelj za nadolazeći razvoj strategije. Trebali biste prikazati sažete rezultate svoje analize, uključujući sve probleme i mogućnosti te osigurati potporu za daljnji razvoj Plana održive urbane mobilnosti. Za lakši postupak prikaza rezultata i razradu glavnih problema i mogućnosti, bilo bi najbolje kada biste saželi ključne rezultate analize u „izvještaju o osnovnim odrednicama“.



FAZA 2: Razvoj strategije



Cilj druge faze je definirati strateški smjer Plana održive urbane mobilnosti u suradnji s građanima i dionicima. Ključna pitanja su:

Koje su naše mogućnosti za budućnost?

Analizirajte moguće promjene kod važnih vanjskih čimbenika urbane mobilnosti (npr. demografija, informacijske tehnologije, klima) i razvijte scenarije koji istražuju alternativne strateške smjerove. Scenariji pokušavaju obuhvatiti opseg neizvjesnosti koji dolazi kod „gledanja u budućnost“ kako bi imali bolji činjenični temelj za strateške odluke.

Kakvu vrstu grada želimo?

Koristite komunikacijske vježbe s dionicima i građanima kako bi razvili zajedničko razumijevanje poželjne budućnosti, temeljem rezultata analize mobilnosti i utjecaja scenarija. Zajednička vizija i ciljevi temelji su svakog POUM-a.

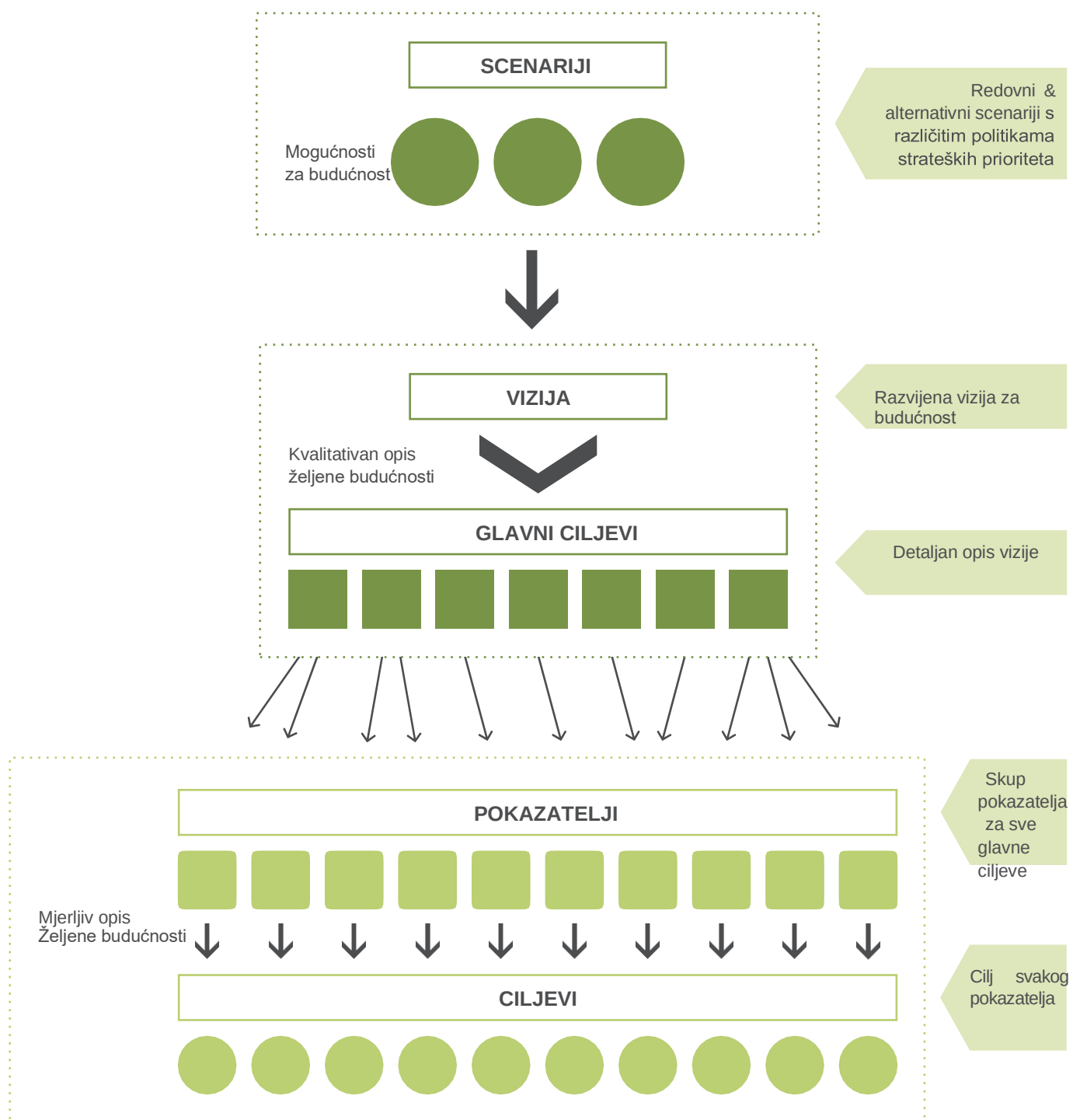
Pobrinite se da su vaši ciljevi povezani s važnim problemima i da pokrivaju sve oblike prometa u funkcionalnom urbanom području.

Kako ćemo odrediti uspjeh?

Definirajte strateške pokazatelje i ciljeve koji vam omogućuju praćenje napretka prema ispunjavanju svih ciljeva bez da zahtijevaju prikupljanje nerealne količine novih podataka. Odaberite ambiciozne, ali izvedive ciljeve koji su usklađeni s drugim politikama.

Na kraju druge faze, ispunit ćete sljedeću ključnu točku široko podržane vizije i ciljeva.

Slika 21: Pregled glavnih koraka (scenarij, vizija, ciljevi) Faze 2





Temeljem analiza problema i mogućnosti, trebalo bi razviti razne scenarije i raspraviti ih s građanima i dionicima. Ti scenariji pomažu poboljšati vaše razumijevanje toga kako bi urbana mobilnost u vašem gradu mogla izgledati u budućnosti. Na taj način oni mogu informirati i potaknuti naknadni razvoj vaše vizije.

AKTIVNOST 4.1: Razvoj scenarija potencijalnih budućnosti

Obrazloženje

Scenariji pomažu u boljem razumijevanju vjerojatnih učinaka vanjskih čimbenika koji utječu na urbanu mobilnost (poput promjena klime, informacijske tehnologije, financija i sigurnosti) u kombinaciji s alternativnim pristupima reagiranja na njih. Opisujući različite moguće buduće situacije, oni dopuštaju projektantima da procjenjuju posljedice trenutnih trendova, potencijalnih društvenih i lokalnih promjena, kao i alternativne prioritete strateške politike, neovisno jedan o drugome. Ispitivanje učinaka ovih različitih scenarija jača činjeničnu osnovu za strateške odluke. Može informirati i potaknuti razvoj vizije i ciljeva (vidi korak 5), te vam pomaže da postavite realne ciljeve za strateške pokazatelje (vidi korak 6).

Ciljevi

- Razumjeti rizike i mogućnosti povezane s trenutnim trendovima i mogućim promjenama okoliša.
- Razviti alternativne scenarije koji pružaju podatke o mogućim učincima različitih smjerova strateških politika.

- Stvoriti činjenični temelj za naknadni razvoj vizije i ciljeva.

Zadaci

- Istražite moguće buduće razvoje najvažnijih vanjskih čimbenika urbane mobilnosti (tj. čimbenika koji su izvan kontrole grada, poput demografije, cijene nafte, gospodarske situacije, klimatske krize, tehnoloških promjena ili razine političke potpore za održivu mobilnost). Razmotrite trenutne trendove i vjerojatne promjene, kako predviđaju najnovija izvješća stručnjaka. Analizirajte trendove u naprednim gradovima, poput San Francisca, i razmotrite što bi se dogodilo da su inovacije digitalne mobilnosti dostupne i u vašem gradu. Nadalje, razmotrite manje vjerojatne, ali vrlo razorne promjene koje bi značajno utjecale na mobilnost u vašem gradu.

- Analizirajte utjecaje budućih vanjskih okolnosti na vaš lokalni prometni sustav. To uključuje učinke globalnih ili nacionalnih promjena (npr. nove tehnologije koje omogućuju mobilnost kao uslugu, automatizirana vožnja ili neovisno zajedničko korištenje automobila), kao i lokalne trendove (npr. veliko povećanje ili smanjenje stanovništva koje utječe na gradski proračun i mogućnosti urbanog razvoja). Procijenite kakve bi mogućnosti i ograničenja one značile za vaš grad. Otvaraju li nove mogućnosti? Ili otežavaju određene održive politike?
- Razvijte nekoliko scenarija koji opisuju alternativne prioritete politike i njihov utjecaj na strateškoj razini. Trebali biste razviti barem tri scenarija:
 - Redovan scenarij koji opisuje predviđen razvoj ako se smjer trenutne politike nastavi i provedu se samo one mjere koje su već planirane.
 - Alternativni scenariji koji opisuju predviđene razvoje koji su rezultat različitih strateških prioriteta politike (npr. fokus na javni prijevoz naspram fokusa na aktivnu mobilnost naspram fokusa na elektromobilnost). Ti scenariji pokazuju koristi od različitih smjerova politike i pomažu vam odrediti na što staviti naglasak. Preporučuje se uključiti samo održive smjerove politike, s obzirom da redovan scenarij već omogućuje usporedbu s manje održivim scenarijem.
- Također koristite odgovarajući scenarij za građevinske tehnike poput modeliranja, potpuno kvalitativne analize (temeljene na stručnom mišljenju ili na prošlim rezultatima strategija politike u vašem gradu ili u sličnom urbanom kontekstu), ili kombinaciju obojega. U slučaju modeliranja, preporučuju se strateški i skicirani modeli planiranja u ovoj fazi jer su jeftini, brzi za provedbu i mogu se koristiti interaktivno. Detaljni modeli prometa se obično koriste u ovog fazi, samo ako su dostupni bez visokih dodatnih troškova.
- Procijenite međuovisnost između razvoja u različitim sektorima: promet, korištenje zemljišta, okoliš, gospodarstvo, itd. Odredite sinergije na strateškoj razini, potencijal za integraciju i negativne učinke sektorskih trendova.
- Procijenite osjetljivost scenarija na važne vanjske čimbenike, uzimajući u obzir vaše prethodne analize

tih čimbenika. (Može biti korisno posebno tražiti okolnosti u kojima stvari mogu poći po zlu, scenarije za najgori slučaj – kako bi odredili rizike i ograničenja). Takva procjena vam pomaže da budete spremni na potencijalne promjene i njihove učinke i omogućuje vam da shvatite koji scenarij je bolji za budućnost. Također vam može pomoći da vidite ograničenja i rizike trenutnog stanja (redovan scenarij), objašnjavajući zašto su promjene potrebne kao priprema za budućnost, čak i u slučajevima kad je većina ljudi trenutno zadovoljna.

- Uključite dionike u stvaranje scenarija, na primjer u raspravu o tome koliko i kakvih scenarija treba razviti. To povećava osjećaj vlasništva nad scenarijem te prihvatanje procesa razvoja vizije. (Vidi Aktivnost 4.2.)



Što je 'Scenarij'?

Scenarij je opis određenog skupa razvojnih projekata u budućnosti, koji se odnose na urbanu mobilnost, uključujući vjerojatne

ishode vanjskih čimbenika (poput demografskih i gospodarskih okolnosti) kao i onih od strateških prioriteta politike (snažne aktivne mobilnosti ili fokusa na elektromobilnost).⁴⁸

Za više informacija o temi, vidite također US FHWA Vodič za planiranje scenarija: www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Uključite dionike već tijekom pisanja scenarija, na primjer u raspravu o tome koliko i kakvih scenarija treba razviti. To povećava njihov osjećaj vlasništva nad scenarijem te prihvatanje procesa razvoja strategije.

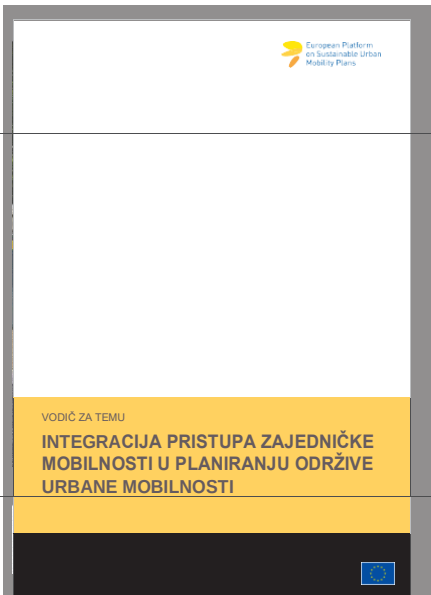
⁴⁸ To Kako bi se izbjegla zbrka, treba napomenuti da neki projektanti koriste scenarije kasnije u postupku planiranja, u smislu scenarija mjere ili politike. Ovaj aspekt, gdje se procjenjuju različite kombinacije mjera da bi se odredio najbolji način za postizanje ciljeva u ovom dokumentu zove se procjena paketa mjera (vidi Aktivnost 7.2).

Vremenski rokovi i koordinacija

- Prati analizu statusa.
- Razvoj scenarija prati razvoj zajedničke vizije (vidi Aktivnost 5.1), ciljeve (Aktivnost 5.2).

Popis za provjeru

- ✓ Istražene potencijalne promjene u vanjskim čimbenicima.
- ✓ Opisani različiti alternativni scenariji, uključujući redovan scenarij.
- ✓ Prihvaćene odgovarajuće tehnike za potporu razvoja i procjene scenarija.
- ✓ Procijenjena osjetljivost scenarija na promjenjive okolnosti.



Pri razvoju budućih scenarija potrebno je razmotriti moguće trendove i smjernice politike. Kao jedan od glavnih trenutačnih trendova, razni koncepti zajedničke mobilnosti provode se u mnogim naprednim gradovima i može se očekivati da će se u narednim godinama širiti i dalje. Mogućnosti mobilnosti poput dijeljenja javnih bicikala, dijeljenja e-skutera, dijeljenja e-motocikla, (e-) dijeljenja automobila, dijeljenja vožnje i vožnje na poziv, zajednička mobilnost prijevoza tereta mogu biti dio usmjerenja politike prema scenariju. Više informacija o različitim oblicima zajedničke mobilnosti i kako ih provoditi u okviru Plana održive urbane mobilnosti možete pronaći u Vodiču za temu: **Integracija pristupa zajedničke mobilnosti u Planiranju održive urbane mobilnosti**.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Maia, Portugal: Scenariji različite ambicije za postizanje dogovorene vizije

Grad Maia razvio je svoj prvi POUM 2013. Da bi se približili ostvarenju urbane mobilnosti koja promiče održive oblike prijevoza u Gradu Maia su definirali tri različita scenarija: "business-as-usual" (redovan), srednji i proaktivni. Srednji scenarij uključivao je poželjne kao i izvedive mjere, dok je proaktivni bio ambiciozniji. Dok je taj treći postigao bolji rezultat u fazi procjene zbog toga što nisu uzeta u obzir moguća ograničenja, sastanak s glavnim dionicima doveo je do toga da prihvate srednji scenarij koji je mogao biti realno izvediv. Proces je istaknuo važnost uključivanja dionika kada se razvijaju i dogovaraju buduću scenariji.

Autor: Odjel za energiju i mobilnost, Grad Maia, prikupio ICLEI
Fotografija: Grad Maia



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Leipzig, Njemačka: Izrada scenarija uz pomoć prometnog modela

U Gradu Leipzigu razvili su šest scenarija različitih budućih opcija u znanstvenom i otvorenom postupku.

Šest scenarija bili su:

1. Nastavak postojeće strategije mobilnosti;
2. Nastavak postojeće strategije mobilnosti s nepromjenjivim cijenama prijevoza;
3. Scenarij održivosti;
4. Scenarij Grad bicikla;
5. Scenarij prednost javnom prijevozu; i
6. Scenarij zajednice.

Scenariji su procijenjeni korištenjem raznih kriterija (privlačnost za korisnike, ekološka privlačnost, gospodarska privlačnost, sustavna privlačnost) i kvalitativnom procjenom. Procjena je dovela do sljedećeg vrednovanja :1. biciklistički scenarij, 2. scenarij održivosti i 3. Scenarij javnog prijevoza.

Autor: Grad Leipzig, prikupio Marlene Damerau, Rupprecht Consult

Fotografija: Grad Leipzig

**AKTIVNOST 4.2: Rasprava scenarija s građanima i dionicima****Obrazloženje**

Rasprava s građanima i dionicima o različitim scenarijima i njihovim utjecajima prvi je korak prema široko prihvaćenoj viziji mobilnosti. Predstavljanje različitih potencijalnih budućnosti i zajedničko promišljanje o njima stvorit će zajedničko razumijevanje mogućnosti za budućnost. Pomaže i u podizanju svijesti o međuovisnosti i kompromisima između različitih politika i sektora, složenosti strateških odluka koje se moraju donijeti i rizicima s kojima su suočeni

Cilj je raspraviti i raditi prema zajedničkom razumijevanju koji su scenariji ili koji dijelovi scenarija poželjni. Uključivanje građana i dionika već u ovoj fazi će vam pomoći stvoriti osjećaj vlasništva i prihvaćanje ciljeva i mjera koji će kasnije biti odabrani.

Ciljevi

- Koristiti alternativne scenarije kao temelj za raspravu prioriteta opće politike i strategije za budući razvoj.
- Stvoriti osjećaj vlasništva i prihvaćanja procesa kako biste odabrali zajedničku viziju i ciljeve.

Zadaci

- Predstavite scenarije i njihove rezultate ključnim dionicima. Potaknite raspravu o alternativama strateške politike i njihovim učincima. Skupni rad i drugi interaktivni oblici mogu vam pomoći stvoriti konstruktivnu i zanimljivu atmosferu na sastancima. Osigurajte da svi imaju jednaku priliku izreći svoje mišljenje na pitanja poput:

- Koje potrebe za promjenom otkriva redovan scenarij?
- Koji su poželjni prioriteti alternativne politike?
- Koja je razina ambicije potrebna za postizanje održive mobilnosti u budućnosti?
- Također raspravite međuovisnosti između promjena u prometnom sektoru i drugih sektora. Kako se mogu stvoriti sinergije i izbjeći negativni učinci? Razmotrite otpornost vašeg prometnog sustava i različitih scenarija naspram promjenjivih vanjskih okolnosti.
- Raspravite scenarije s velikim brojem ljudi iz svih dijelova društva. Nastojte koristiti različite načine uključivanja koje mogu doprijeti i do obično nedovoljno zastupljenih skupina, poput mladih ljudi, starijih ljudi, etničkih manjina, ljudi s niskim primanjima, samohranih roditelja i ljudi s invaliditetom. Takve metode mogu uključivati postavljanje sandučića za informacije i povratne informacije u različite dijelove grada (npr. na trgove i u trgovačke centre, kao i u siromašne dijelove grada). Povratne informacije prikupljaju se putem interneta i putem društvenih mreža. Organizirajte suradnju s organizacijama

koje predstavljaju te skupine (npr. vrtići, škole, sveučilišta, udruge u kulturi, zavod za zapošljavanje), komunikaciju na nekoliko jezika te provođenje reprezentativne ankete (vidi također Aktivnost 1.4). Uspoređujući demografski sastav vašeg sastanka i sudionika na internetu s općim stanovništvom vašega grada, možete odrediti nedovoljno zastupljene skupine koji biste trebali aktivno uključiti.

- Pri pozivanju dionika i građana, uvijek im predstavite jasno proces i program da znaju što se točno od njih očekuje te koliko je potrebno truda i sposobnosti. Dobar argument koji možete koristiti kako biste ih uvjerali da sudjeluju jest da se njihove potrebe ne mogu razmatrati u procesu planiranja, ako ih oni ne kažu.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Organizirajte službene osobne pozive u ime svojeg gradonačelnika (ili predsjednika vaše organizacije) kako bi pozvali visoko-pozicionirane dionike (npr. gradonačelnike susjednih lokalnih vlasti, lokalne vijećnike ili direktore velikih organizacija). Njihovo prisustvo može pomoći pri postizanju političke podrške na visokoj razini za proces POUM-a.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Prati ili slijedi razvoj scenarija.
- Rasprava o scenarijima ide ruku pod ruku s razvojem zajedničke vizije i ciljeva (vidi Aktivnosti 5.1 i 5.2) Scenariji i vizije su snažno povezani, a redoslijed njihova razvoja može varirati od grada do grada ili čak ići paralelno.

Popis za provjeru

- ✓ Otkrivene potrebe za promjenom u redovnom scenariju te raspravljene s dionicima i građanima.
- ✓ Utvrđeno s dionicima i građanima koji su scenariji ili koji dijelovi scenariju poželjni.



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Prag, Češka: Izrada scenarija sa snažnim sudjelovanjem dionika i građana

2015. u Pragu su izradili tri moguća scenarija i organizirali radionicu za stručnjake kao i sociološku anketu radi izbora najboljeg scenarija. 57 izabranih stručnjaka okupilo se u grupama i raspravilo scenarije u poludnevnoj radionici. Sociološka anketa prikupila je dodatna mišljenja 2224 građana. Na osnovi ukupnih mišljenja stručnjaka i građana, u Pragu su razvili konačnu gradsku prometnu strategiju. Osmišljavanje radionice za stručnjake i sociološke ankete s bitnim, lakim pitanjima je jednostavno, jeftino i jasno rješenje za izbor scenarija. Ono također daje snažnu osnovu za političku odluku, jer je zasnovano na širokom i uravnoteženom stručnom mišljenju.

Autor: Václav Novotný, Prag, Institut za planiranje i razvoj,
Prikupio EURO CITIES | Fotografija: Grad Prag



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Antwerpen, Belgija: Opća integracija građana, kreatora politike i stručnjaka u raspravama o scenarijima

Grad Antwerpen uveo je inovativne metode upravljanja da bi dobio široku javnu potporu za svoju viziju za grad. Nakon proučavanja mogućih scenarija, upravljačka grupa izabrala je onu koja je najbolje odgovarala ambiciji Antwerpena, a koja je također uključivala odgovarajuće i relevantne projekte za regiju. Ovaj pristup doveo je do dogovorene ambicije da razviju inovativne zamisli zajedno s građanima i dionicima. Ukupno je organizirano 100 radnih sastanaka, na kojima je sudjelovalo 3500 stručnjaka i izrađivača politika i otprilike 3000 građana. Sklopljen je savez koji je razvio oblik upravljanja procesa. Multidisciplinarni timovi koristili su alate za sudjelovanje i zajedničko stvaranje kojima su oblikovali unos podataka od strane građana.

Autor: Annelies Heijns, prikupio ICLEI





STEP 5: Develop vision and objectives with stakeholders

- 5.1 Co-create common vision with citizens and stakeholders
- 5.2 Agree objectives addressing key problems and all modes

Sada ste spremni započeti s glavnim koracima razvoja Plana održive urbane mobilnosti. Razvijanje zajedničke vizije i ciljeva temelj su svakog POUM-a. Vizija je važan kvalitativni opis željene budućnosti grada i njegove mobilnosti, koja je zatim određena konkretnim ciljevima, koji ukazuju na vrstu promjena kojima treba težiti. Vizija i glavni ciljevi daju osnovu za sve naredne korake definiranja strateških pokazatelja i uskih ciljeva i odabira mjera. Scenariji i vizije su jako povezani, a redoslijed njihova razvoja može varirati u različitim kontekstima ili čak ići paralelno. Vizija i ciljevi mogu biti vodeći elementi samo ako su široko prihvaćeni među dionicima i građanima; stoga je ključno zajednički ih stvarati i uspostaviti zajedničko vlasništvo.

AKTIVNOST 5.1: Stvaranje zajedničke vizije s građanima i dionicima

Obrazloženje

U kakvom gradu želimo živjeti? Po čemu će se razlikovati od drugih gradova? To su glavna pitanja na koja morate odgovoriti vježbama osmišljavanja vizije koje uključuju sve dionike i građane. Vizija omogućuje kvalitativan opis željene budućnosti urbane mobilnosti i služi za vođenje razvoja odgovarajućih mjera planiranja. Mora staviti promet natrag u širi kontekst urbanog i društvenog razvoja. Drugim riječima, kako promet može doprinijeti pozitivnoj budućnosti?

Vizija bi se trebala pripremati uzimajući u obzir sve perspektive politike koju želi rješavati, posebno one postojeće opće vizije grada ili strateške planove, urbano i prostorno planiranje, gospodarski razvoj, društvenu uključenost, jednakost spolova, zdravlje i sigurnost.

Kako bi se stvorila svijest i opće prihvaćanje, javnost bi se trebala aktivno uključiti u proces izgradnje vizije i njenih rezultata. Građani bi se trebali uključiti u razvoj vizije, npr. putem namjenske radionice. Rezultati planiranja održive urbane mobilnosti mogu biti uspješni samo ako građani razumiju viziju i ako podržavaju njene šire ciljeve.

Ciljevi

- Dogovoriti široko podržanu zajedničku viziju se nadovezuje na rezultate rasprava o scenarijima – dugoročni cilj za razvoj mobilnosti služi kao vodič za proces planiranja.

- Proširiti perspektivu gledajući dalje od prometa i mobilnosti, npr. na kvalitetu života, zdravlje, i korištenje zemljišta.
- Ojačati identitet lokalne zajednice i kolektivno vlasništvo vizije od strane javnosti.
- Naglasiti političku vrijednost POUM-a i osigurati obvezivanje ključnih aktera i donositelja odluka.

Zadaci

- Formirajte reprezentativnu skupinu ključnih dionika koja će biti odgovorna za razvoj vizije. To može biti „kontrolna skupina“ POUM-a koja je osnovana u Aktivnosti 1.4.
- Pripremite, održavajte i postupajte u skladu sa zaključcima sastanaka s dionicima. Različiti oblici mogu biti korisni za uspostavljanje otvorenog, učtivog i plodonosnog dijaloga (vidi metode za osmišljavanje vizije navedene u nastavku, i Aktivnost 1.4, pregled formata). Na prvom sastanku predstavite dionicima osnovne informacije kako biste osigurali istu razinu znanja. Trebate uključiti informacije o postojećim vizijama, kao i rezultate analize mobilnosti (Korak 3) i scenarije (Korak 4). Koristite zemljovide, vizualizacije i konkretne primjere iz drugih gradova što je više moguće kako biste potakli raspravu.
- Izbjegavajte tajnost i korporativizam: koristite javne rasprave i javno objavite zapisnike sa sastanaka s dionicima kako bi osigurali transparentnost.
- Razmotrite uključivanje građana direktno u razvoj vizije, npr. putem sastanaka ili radionica sličnih sastancima s dionicima. Barem biste trebali obavijestiti građane o procesu osmišljavanja vizije (npr. u kampanjama za odnose s javnošću) te im pružite mogućnost davanja povratne informacije o nacrtu vizije. Sve prijedloge ozbiljno razmotrite, ali unaprijed budite otvoreni i jasni da svi prijedlozi neće biti uzimani u obzir te da se odluke donositi na temelju mišljenja koja su često proturječna.
- Objasnite nacrt vizije koja pokriva cijelu urbanu aglomeraciju i sve relevantne aspekte održivosti, poput sigurnosti na cestama, pristupačnosti, udobnosti, kvalitete zraka i količine buke. Također treba uzeti u obzir sve načine prijevoza,

bilo javni ili privatni; putnički i teretni, motorizirani i nemotorizirani; u kretanju i u mirovanju. Razmotrite rezultate i rasprave o scenarijima pri osmišljanju nacrtu vizije, npr. uključujući scenarij ili dijelove scenarija koji su pokazali najbolje rezultate te koji su imali najveću podršku.

- O svemu obavještavajte donositelje odluka. Razmislite o tome da nacrt vizije raspravite s vodećim političarima iz svih stranaka, što možete napraviti i tijekom neformalnih sastanaka, kako biste ostvarili široko vlasništvo nad vizijom. Može biti korisno provesti jednostavno ispitivanje javnog mijenja; trendovi koji se na taj način otkriju mogu služiti kao argumenti za uvjeravanje političkih donositelja odluka.
- Raspravite nacrt vizije i povratne informacije građana i donositelja odluka s dionicima i dogovorite konačnu verziju.
- Objavite viziju u formatu koji je lagano razumjeti te koristite vizualne alate kako bi je komunicirali. Široko diseminirajte dokument vizije, uključujući putem medija (lokalne tiskovine, radio, TV, društvene mreže).

Vremenski okviri i koordinacija

- Nastavlja se na analizu mobilnosti (Korak 3) i scenarije (Korak 4).
- Scenariji i vizije su snažno povezani, a redoslijed njihova razvoja može varirati od grada do grada ili čak ići paralelno.



Što je 'Vizija'?

Vizija je kvalitativan opis željene budućnosti grada koji služi za vođenje razvoja ciljeva, strateških pokazatelja i odabir odgovarajućih mjera tijekom procesa POUM-a. Obično ima dugoročni obzor, koji može biti duljeg vremenskog trajanja POUM- te obuhvatiti sljedećih 20-30 godina.

Popis za provjeru

- ✓ Osnovana skupina dionika za razvoj vizije.
- ✓ Građani su aktivno uključeni u proces stvaranja vizije.
- ✓ Prvi nacrt vizije razvijen i raspravljen s građanima i donositeljima odluka.
- ✓ Dogovor dionika oko konačne verzije vizije.
- ✓ Dokumentirani ishodi vizije.



Radionica o budućnosti

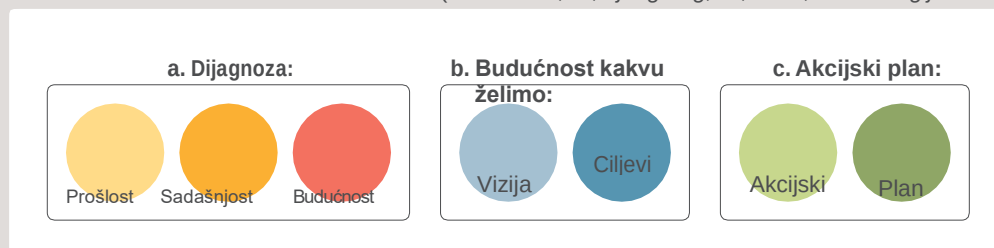
Postoji mnogo oblika uključivanja dionika i građana u proces osmišljavanja vizije. Jedan od njih je radionica o budućnosti. Trodnevna radionica osmišljena je kako bi okupila sve važne dionike u svrhu stvaranja zajedničke osnove. U zgusnutom 17-satnom procesu, sudionici rade uglavnom u malim skupinama kako bi zajedno stvorili viziju.

U idealnom slučaju, trebali biste okupiti raznoliku skupinu od oko 50 do 60 dionika, uključujući donositelje odluka, projektante, znanstvenike i predstavnike svih važnih skupina.

Radionica o budućnosti obično se gradi oko sljedeće tri teme:

- a. Dijagnoza:** Osvrnite se na prošlost te analizirajte kako se razvilo trenutno stanje mobilnosti. Onda pogledajte u budućnost istražujući strukturne trendove koji će vjerojatno utjecati na obrasce mobilnosti u budućnosti.
- b. Budućnost kakvu želimo:** Definirajte idealnu buduću situaciju i podijelite s ostalim sudionicima. Pronađite zajedničku osnovu i odredite načela aktivnosti kako biste omogućili budućnost kakvu ste zamislili. Sva neslaganja i razlike se također prikupljaju.
- c. Akcijski plan:** U zadnjem koraku procesa, usredotočite se na formuliranje konkretnih projekata i akcija, temeljem vizija koje ste razvili u prethodnoj fazi.

Slika 22: Tri teme Radionice o budućnosti (Izvor: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *Metodologija Poli-POUM-a*, str. 21)



Za više informacija, vidi Smjernice i praktični vodič za vođenje Radionice o budućnosti Poli-POUM: www.poly-sump.eu/tools

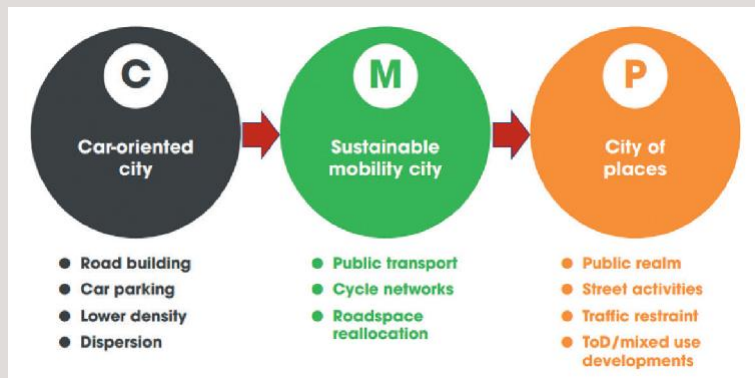


Prema gradovima atraktivnih prostora

Projekt CREATE proučio je stajališta politika gradskih vlasti posljednjih 50-60 godina. Povijesno gledajući, identificirali su tri vrlo različite vizije. U većini zapadnoeuropskih gradova, ta gledišta su uglavnom slijedila proces u tri uzastopna stadija: ono što je počelo kao grad po mjeri automobila postalo je grad održive mobilnosti, a kasnije grad atraktivnih prostora. U praksi, promjena je mnogo manje očigledna, s preklapanjima, a ponekad i kratkoročnim preokretima politike nakon izbora. Tri stadija obično također postoje istovremeno u nekom gradu neko vrijeme, ali u različitim dijelovima urbanog područja. Politike koje se okreću prostoru obično započinju u središnjim dijelovima grada, a onda se šire prema predgrađima, gdje gledišta koja podržavaju automobile dominiraju duže. Dok točna vremenska crta može izgledati složeno i različita je od grada do grada, jasno je da se opći trend kreće prema vizijama koje se zasnivaju na prostoru.



Slika 23: Vizije urbane mobilnosti s njihovim tipičnim mjerama politike



Tipični glavni ciljevi vizija koje ističu atraktivnost prostora, a koje mogu nadahnuti razvoj vizije u vašem gradu, žele stvoriti:

- usluge mobilnosti koje omogućuju svima da se kreću slobodno i sigurno cijelim prostorom bez nepotrebnih zastoja, uglavnom uz korištenjem održivih oblika prometa.
- uzorke korištenja zemljišta koji podržavaju vrlo česte i kvalitetne usluge javnog prijevoza na glavnim koridorima i koji nude dovoljnu lokalnu raznolikost tako da stanovnici mogu pješice ili biciklom doći do svih usluga koje im trebaju za zadovoljavanje svakodnevnih potreba.
- gradove koji su ugodni za život i obiluju sigurnim i atraktivnim prostorima (ulice, mjesta izmjene načina putovanja i sl.) gdje ljudi mogu sudjelovati u gospodarskim, društvenim i građanskim aktivnostima.
- uspješno ostvarivanje širih ciljeva urbane politike, poput obnove, dobrog javnog zdravlja i dobrobiti te povezanosti zajednice.
- uređenje vlasti koja omogućuje ili podupire promjenu, poput znanja i stručnosti, mehanizme provedbe, integrirano prometno planiranje, poslovne modele i sl.

Izvor: Peter Jones et al., 2018, CREATE sažetak projekta i preporuke za gradove:
<http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Leuven, Belgija: Široko prihvaćena Klimatska vizija grada Leuvena

Pridajući veliku važnost djelovanju prema klimatskoj neutralnosti, uz potpis gradonačelnika Leuvena na Sporazum gradonačelnika i početak procesa savjetovanja, Grad Leuven uspostavio je udruženje Klimatski neutralni Leuven 2030 (ili Leuven 2030). Udruga pruža okvir za definiranje opće dugotrajne vizije grada. Članstvo udruženja predstavlja sve sektore društva, dok je gradska vlast također snažno uključena u proces. Cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova također se odražava u gradskom POUM-u. On postavlja ciljeve za udvostručenje modalnog udjela biciklizma i javnog prijevoza i smanjenje uporbe automobila u Leuvenu za 20% do 2030.

Autor: Tim Asperges, Grad Leuven, prikupio Polis
 Fotografija: Karl Bruninx



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Gothenburg, Švedska: "Vizija nula" pristup cestovnoj sigurnosti

Gothenburg, grad s 570,000 stanovnika, prihvatio je, zajedno s cijelom Švedskom dugoročni "Vizija nula" pristup prema teškim ili smrtonosnim cestovnim udesima. Srednjoročni cilj grada je da smanji godišnji broj fatalnih cestovnih udesa s 9 na 3, a broj ozbiljnih i srednjeteških ozljeda 227 na 75 u periodu između 2010 i 2020. Godine 1978. Gothenburg je imao jedan usporivač prometa. 2019. bilo je oko 2500 mjera smirivanja prometa, a građani traže još više. Smirivanje prometa, zajedno s odvajanjem aktivnih oblika prometa od motoriziranog doprinijeli su činjenici da 80% ozljeda koje su se dogodile na gradskim cestama ne uključuju automobil.

Autor: Dirk Engels, Promet&Mobilnost Leuven, prikupio Rupprecht Consult
Fotografija: Grad Göteborg, 2007

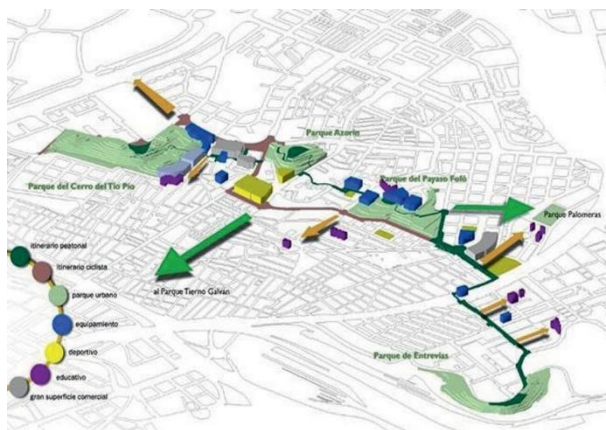


PRIMJER DOBRE PRAKSE

Madrid, Španjolska: Definiranje ciljeva za prigradska područja

Novi madridski POUM snažno je usmjeren na obnovu najugroženijih predgrađa. Ciljevi plana definirani su na osnovi popisa aktivnosti za sudjelovanje susjeda radi upoznavanja s njihovim potrebama ili problemima u raznim predgrađima. Nadalje, cijeli dan strukturiranog dijaloga organiziran je s profesionalcima, stručnjacima, udruženjima i grupama građana radi predstavljanja nacrt strategije plana mobilnosti, kako bi se analiziralo specifične probleme i predložilo moguće pristupe ili rješenja. Novi POUM će razviti pilot aktivnosti kako bi akcijski nacrt plana bio vidljiv u gradu, zatim će se aktivnosti procijeniti i lako reproducirati u drugim dijelovima grada.

Autor: Cristina Moliner Hormigos, Gradsko vijeće Madrida, prikupio EUROCITIES
Slika: Gradsko vijeće Madrida



AKTIVNOST 5.2: Dogovor ciljeva za ključne probleme i sve načine prijevoza

Obrazloženje

Kako bi se omogućile strateške smjernice, viziju je potrebno specificirati konkretnim ciljevima koji ukazuju na željenu promjenu. Definiranje ciljeva znači nabranje na koja se društvena, ekološka ili gospodarska poboljšanja cilja, navodeći precizno što treba „smanjiti“, „povećati“ ili „održati“. Glavni ciljevi predstavljaju opće ciljeve Plana održive urbane mobilnosti na višoj razini (npr. smanjenje zastoja), dok su mjere (npr. izgradnja tramvaja) sredstva za njihovo postizanje. Ovaj ciljano usmjereni pristup je u suprotnosti s pristupom planiranja koji je usmjeren na realizaciju programa i infrastrukture bez opvezanosti s ciljevima više razine. Stalno sudjelovanje dionika je obvezno kako vi se osiguralo prihvaćanje identificiranih prioriteta za mobilnost.

Ciljevi

- Odrediti što POUM treba postići, uzimajući u obzir sve aspekte zajedničke vizije.
- Formulirati jasne ciljeve i strateške prioritete koji određuju smjerove napretka.

Zadaci

- Nadogradite se na viziju analizirajući koje napretke skicira. Nadalje, uzmite u obzir rezultate razvoja scenarija, posebno pri definiranju strateških prioriteta i područja na koja ćete se usredotočiti kako bi poboljšali situaciju.
- Uzmite u obzir relevantne ciljeve regionalne, nacionalne i europske razine.
- Procijenite i definirajte željena poboljšanja zajedno s dionicima. Pripremite i nastavite s radionicama i sastancima za dionike. Dogovorite paket strateških ciljeva za opće teme koje pokazuju potrebe dionika i građana u urbanoj aglomeraciji. Neće sve ciljeve biti jednostavno ispuniti pa stoga možda treba definirati koji su najvažniji.

- Definirajte jasne ciljeve koji pomažu u lakšem odabiru i dizajnu mjera. Navedite što treba postići i kada. Ciljevi obično uključuju i strateške prioritete i područja na koja će se usmjeriti kako bi se stanje poboljšalo. Na primjer, grad možda ne samo da je postavio cilj poboljšati kvalitetu zraka i ugodnost života, već je i odlučio smanjiti uporabu automobila ili postati „grad kratkih udaljenosti“ kako bi to postigao. Ovi prioriteti daju samo strateški smjer (ciljno usmjereno planiranje), a on ne bi trebao biti previše detaljan jer su točna sredstva definirana tek tijekom planiranja mjera (Aktivnost 7.1. i dalje). Ciljevi bi trebali uključivati integrirani pristup svim vrstama prijevoza te ih istodobno usmjeravati prema održivima.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih potreba

- Raspravite nacrt ciljeva s građanima i razmotrite njihove povratne informacije pri definiranju konačnih ciljeva.
- Razmotrite usklađivanje svojih ciljeva s ciljevima vanjskih tijela za financiranje kako biste postigli da mjere koje uključujete u Plan održive urbane mobilnosti budu zanimljive investitorima. Na primjer, državne agencije za okoliš bi možda bile zainteresirane financirati mjere ako se jak fokus stavi na uštede energije ili smanjenje emisija stakleničkih plinova.
- Tijekom razvoja vizije i ciljeva te tijekom cijelog procesa planiranja, pazite na moguće sukobe tijekom pokušaja donošenja zajedničkih dogovora. Ako je potrebno, poduzmite akcije sprječavanja sukoba kako bi smanjili rizik za svađu i smirili napetost među raznim dionicima.



Što je 'Cilj'

Općenita izjava koja opisuje poboljšanja koja grad želi. Ciljevi određuju smjerove poboljšanja i područja prioriteta, ali ne i načine postizanja istih.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Nastavlja se na viziju (Aktivnost 5.1) i vodi do pokazatelja i ciljeva (Korak 6).

Popis za provjeru

- ✓ Pregledana vizija kako bi vodila razvoj ciljeva.
- ✓ Razvijeni nacrti ciljeva.
- ✓ Nacrti ciljeva raspravljani s dionicima.
- ✓ Odabran konačni skup ciljeva.

VODIČ ZA TEMU

UVAR i POUM

Reguliranje pristupa gradu vozilima kao dio integrirane politike mobilnosti

Propisi o ulazu vozila u urbano središte (UVAR) mogu imati najveći utjecaj ako se integriraju u plan mobilnosti. UVAR-i često kombiniraju razne mjere (npr. Zona niske emisije, Naknada za zagušenje, superblokovi) kako bi pomogli rješavanju niza važnih ciljeva. Neki ciljevi koji se mogu ostvariti provedbom UVAR-a su:

- Pобољшanje kvalitete zraka
- Smanjenje zagušenja
- Preraspodjela prostora cesta
- Povećana udobnost življenja i privlačnost javnih prostora.
- Očuvanje povijesne gradske jezgre
- Smanjenje buke

Dodatni ciljevi koji se mogu ostvariti te povezane mjere UVAR-a se mogu pronaći u Vodiču za temu **Propisi o ulasku vozila u urbano središte i Planiranje održive urbane mobilnosti**.

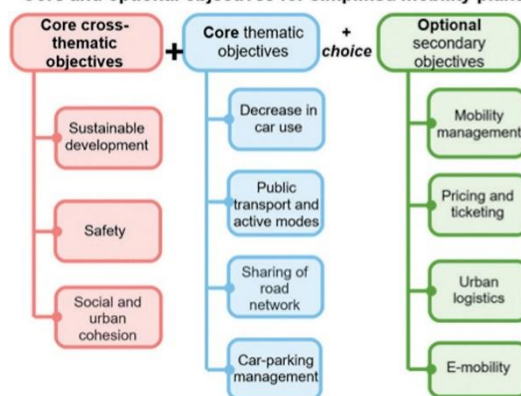
PRIMJER DOBRE PRAKSE

Francuska: Obvezni ciljevi prilagođeni gradovima različite veličine

U Francuskoj, POUM-ovi (PDU – Plan de déplacements urbains) su obvezni za gradove s više od 100.000 stanovnika. Ovi POUM-ovi moraju sadržavati 11 obveznih ciljeva. Mnogi manji gradovi dragovoljno izrađuju bilo cijeli POUM ili pojednostavljeni plan. Stoga su izrađene detaljne smjernice da bi se napravila razlika između najbitnijih ciljeva, koji su obvezni u svakom POUM-u, bilo da je on sam obavezan ili dragovoljan; te neobvezni ciljevi koje manji gradovi mogu uključiti u svoj pojednostavljeni plan ako žele, u skladu s vlastitim ambicijama. Trenutno se u Francuskoj vode rasprave koje će vjerojatno dovesti do pravne, ali fleksibilne definicije pojednostavljenog plana mobilnosti nakon 2020.

Autor: Thomas Durlin, Cerema, prikupio Rupprecht Consult
Slika: Cerema

Core and optional objectives for simplified mobility plans



PRIMJER DOBRE PRAKSE

London, UK: Ciljevi za zdrave ulice

Pristup Zdrave ulice stavlja ljude i njihovo zdravlje u središte donošenja odluka. Pristup Zdrave ulice služi se s 10 pokazatelja na osnovi potvrđenih dokaza o tome što čini ulice atraktivnim mjestima. Trud u dostizanju tih pokazatelja doprinosi stvaranju zdravijeg grada u kojemu su svi ljudi uključeni i mogu dobro živjeti, a nejednakosti se smanjuju. Da bi pristup bio uspješan, važno ga je ugraditi u sveobuhvatne strategije i raditi na osnovi dokaza. Također je neophodno uključiti zajednice i dionike da bi se osiguralo političku, građansku i organizacijsku potporu.

Autor: Chris Billington, Promet za London, prikupio Walk21

Fotografija: Promet za London



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Munchen, Njemačka: Opsežne radionice za dionike radi oblikovanja ciljeva

Kako bi procijenili i raspravili minhenski Plan razvoja prometa i njegove ciljeve, dionici su dobili mogućnost uključivanja tijekom brojnih javnih događanja. Među njima je bila i radionica o mobilnosti koja je privukla oko 100 sudionika koji su podijelili svoje zamisli o mobilnosti u budućnosti. Te zamisli su uključene u plan i tako je određen pravac za planiranja prometa. Nacrt dokumenta je također svima poslan pa su dionici mogli dati prijedloge i istaknuti važne točke. Uključivanje dionika u proces nije samo omogućilo Munchenu da nađe rješenja za svakoga, nego i da ta rješenja kasnije provede. Grad namjerava povećati broj cesta za pješaćenje, bicikl i javni prijevoz i smiriti promet u središnjim stambenim četvrtima.

Autor: : Grad Munich, prikupio ICLEI

Fotografija: Evisco / LHM





Vizija i ciljevi daju važan kvalitativni opis željene budućnosti i planirane vrste promjena. Međutim, to samo po sebi nije dovoljno. Kako bi se te promjene učinile mjerljivima, potrebno je odabrati odgovarajući skup strateških pokazatelja i ciljeva. Glavni je cilj definirati skup koji je izvediv, ambiciozan i dosljedan, omogućavajući onima koji su uključeni u praćenje napretka da ostvare sve ciljeve bez potrebe za nerealnim količinama novih podataka.

AKTIVNOST 6.1: Određivanje pokazatelja za sve ciljeve

Obrazloženje

Odabir i definiranje strateških pokazatelja za sve ciljeve je osnovni korak daljnjeg procesa određivanja ciljeva i napretka praćenja. Važno je prvo odrediti pokazatelje kako bi osigurali da će se odabrati ciljevi koje ćete moći pratiti s razumnim učinkom. Sustavni pristup pomaže dobro odrediti upravljive temeljne pokazatelje. Rad sa samo nekoliko pokazatelja na strateškoj razini može biti učinkovitiji, posebno za „gradove početnike“ koji imaju ograničene resurse, podatke ili iskustvo s razvojem Plana održive urbane mobilnosti. Iako će pokazatelji za praćenje mjera biti razvijeni kasnije (vidi Aktivnost 7.3), strateški pokazatelji za mjerenje ukupnog uspjeha POUM-a se odabiru ovdje, zajedno s odvojenim metodama mjerenja i odgovarajućim izvorima podataka koji su određeni tijekom pripreme faze (vidi Aktivnost 3.1).

Ciljevi

- Definirati komplet strateških pokazatelja koji omogućuju praćenje napretka prema ostvarivanju svakog od ciljeva.
- Odabrati lako mjerljive i razumljive pokazatelje uzimajući u obzir postojeće izvore podataka (vidi Aktivnost 3.1) i standardne pokazatelje.

Zadaci

- Specificirajte svoje ciljeve i odredite koje aspekte treba pratiti.
- Razvijte mali broj kvantitativnih i kvalitativnih „temeljnih“ pokazatelja koji se lagano mjere, shvaćaju i koji su jasno povezani sa svakim od ciljeva.



- Koristite standardne pokazatelje koji su već dobro definirani i za koje imate postojeće znanje o tome kako ih izmjeriti i analizirati. To omogućuje usporedbu s drugim gradovima ili usporedbu s nacionalnom / međunarodnom statistikom
- Usredotočite se na pokazatelje učinka (koji se nazivaju i pokazatelji ishoda) koji izravno mjere postizanje vaših ciljeva održivosti. Uzmite u obzir i pokazatelje iz srodnih područja, kao što su gospodarstvo, okoliš, zdravstvo i socijalna skrb, a ne samo pokazatelji prometa.
- Uključite nekoliko pokazatelja koji su osobito korisni za komunikaciju s donositeljima odluka i javnošću. Ovi bi pokazatelji trebali biti lako razumljivi i zanimljivi široj javnosti (npr. broj ljudi ozbiljno ozlijeđenih ili ubijenih u prometu; broj lokacija koje prelaze granice zagađenja zraka ili stvorena radna mjesta).



Što je „Pokazatelj”

Pokazatelj su jasno definirani podaci koji se koriste za mjerenje napretka u postizanju određenog cilja.

Strateški pokazatelji omogućuju mjerenje ukupnog uspjeha POUM-a i stoga predstavljaju temelj za njegovu procjenu. Na detaljnijoj razini pokazatelji mjera omogućuju procjenu provedbe pojedinih mjera.

- Ocijenite već dostupne podatke i odredite izvore podataka (vidi Aktivnosti 3.1 i 3.2), identificirajte nedostatke u mogućnosti mjerenja predviđenih ishoda i, ako je potrebno, razvijte ili odredite nove izvore podataka (npr. podaci iz anketa, kvantitativni podaci iz automatskog mjerenja),
- Prije nego što započnete s razvojem vlastitih strateških pokazatelja, razgovarajte s ključnim dionicima i drugim organizacijama u vašem području jer su neke od njih možda već usvojile neke pokazatelje. Napredak je mnogo lakše nadzirati ako se koriste pokazatelji koji su već provedeni i prihvaćeni.
- Razvijte jasnu definiciju svakog pokazatelja, format za izvješćivanje i okvir kako se podaci mjere te kako se pokazatelj izračunava iz podataka.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Koordinirajte s relevantnim lokalnim i regionalnim dionicima obradu regionalnih pokazatelja.
- Omogućite dostupnost podataka na internetu kako bi vanjski ljudi shvatili ozbiljnost problema.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Izravno na temelju ciljeva definiranih u Aktivnosti 5.2, što vodi ka postavljanju ciljeva u Aktivnosti 6.2
- Ide ruku pod ruku s Korakom 3, tijekom kojeg se podaci i izvori podataka identificiraju i analiziraju te je određuje osnovica za dostupnost podataka koji služe u određivanju pokazatelja.
- Razvijen komplet strateških pokazatelja i načina praćenja koji se moraju uzeti u obzir pri planiranju praćenja pojedinih mjera (vidi Aktivnost 7.3).

Popis za provjeru

- ✓ Određeni kvantitativni i kvalitativni pokazatelji rezultata za sve ciljeve, uključujući pokazatelje korištene od strane drugih organizacija na vašem području.
- ✓ Procijenjeni postojeći i novi izvori podataka.
- ✓ Definirani strateški temeljni pokazatelji, uključujući format izvješćivanja i metodu mjerenja.



Slika 24: Pregled važnih mjerljivih pokazatelja strateškog utjecaja, temeljen na Kompletu pokazatelja europske održive urbane mobilnosti (SUMI) i međunarodnom standardu (MobiliseYourCity)

Cilj	Pokazatelj	Definicija
Sigurnost na cestama	Smrtni slučajevi u svim vrstama prometnih nezgoda u urbanom području godišnje.	Broj smrtnih slučajeva unutar 30 dana nakon prometne nezgode godišnje, a koje su posljedica urbanog prometa na 100,000 stanovnika određenog urbanog područja.
Pristup uslugama mobilnosti	Udio stanovnika s odgovarajućim pristupom uslugama mobilnosti (javni prijevoz).	Postotak stanovništva s odgovarajućim pristupom javnom prijevozu (autobus, tramvaj, metro, vlak).
Emisije stakleničkih plinova (GHG)	Emisije stakleničkih plinova metodom analize životnog ciklusa proizvoda (Well-to-wheel) svih načina prijevoza putnika i tereta u urbanom području.	Emisije stakleničkih plinova [tona CO ₂ (eq.) godišnje].
Kvaliteta zraka	Emisije zagađivača zraka svih vrsta prijevoza putnika i tereta (ispušni i neispušni za PM _{2.5}) u gradskom području	Indeks emisije (kg PM _{2.5} eq. per capita godišnje).

Dodatni pokazatelji urbane mobilnosti:

- Dostupnost javnog prijevoza za skupinu s najnižim primanjima
- Dostupnost za skupine sa smanjenom pokretljivošću
- Onečišćenje bukom
- Prometna zagušenja i zastoji
- Energetska učinkovitost
- Mogućnost za aktivnu mobilnost
- Multimodalna integracija
- Zadovoljstvo javnim prijevozom
- Sigurnost u prometu za aktivne načine prijevoza

Izvor: Komplet pokazatelja europske održive urbane mobilnosti (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Možete pronaći više alata za potporu pri odabiru pokazatelja u Popisu alata CIVITAS-a:
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Više općih informacija o praćenju se mogu pronaći u Priručniku za praćenje i procjenu CH4LLenge:
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Milton Keynes, UK: Popis strateških pokazatelja koji su lako mjerljivi i dostupni

Kako bi procijenilo cjelokupni učinak POUM-a, Gradsko vijeće je izabralo određeni broj pokazatelja, uključujući na pr. stanje cestovne mreže, prosječno vrijeme putovanja, kvalitetu zraka i cestovnu sigurnost. Odluka za izbor tih pokazatelja donešena je kako bi se točno procijenio učinak POUM-a, a i zbog njihove lake mjerljivosti i dostupnosti. Vijeće Milton Keynesa savjetuje da se odredi jasni popis SMART(specifičnih, mjerljivih, izvedivih, relevantnih i vremenski ograničenih) ciljeva za POUM, jer to pomaže da se kasnije izaberu pokazatelji usklađeni s ciljevima POUM-a. Na osnovi iskustva, tim POUM-a također savjetuje korištenje novih tehnologija i metodologije pokazatelja koje su već primijenjene u drugim gradovima.

Autor: James Povey, Vijeće Milton Keynes, prikupio Polis

Fotografija: Vijeće Milton Keynes



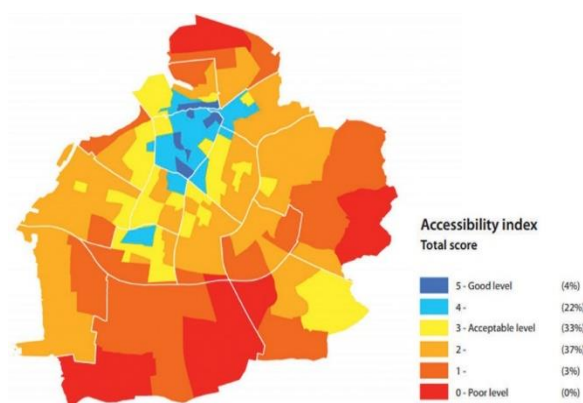
PRIMJER DOBRE PRAKSE

Malmö, Švedska: Indeks pristupačnosti kao primjer pokazatelja

Malmö je razvio, na osnovi relevantnih mjerenja, normativni Indeks pristupačnosti koji može procijeniti učinak poduzetih mjera, a koristi se kartama za prikaz održive pristupačnosti. Indeks pristupačnosti može služiti kao pomoć u odlučivanju kod planiranja i u procjeni različitih ulaganja i akcija. On također omogućuje usporedbu između različitih dijelova grada i grupa stanovništva. Indeks pristupačnosti može pomoći u praćenju promjena u pristupačnosti s razvojem prometnog sustava s vremenom i na taj način može služiti kao jedan od brojnih pokazatelja uspješnosti dostizanja ciljeva POUM-a.

Autor: Andreas Nordin, Grad Malmö, prikupio Rupprecht Consult

Slika: POUM Malmö



AKTIVNOST 6.2: Dogovor o mjerljivim ciljevima

Obrazloženje

Ciljevi predstavljaju konkretan oblik obveze u Planu održive urbane mobilnosti, koji navodi što želite postići i do kada. Određivanje jasnih ciljeva ima dvije glavne svrhe. Prvo, omogućuje transparentnost i jasne smjernice o tome kako želite promijeniti promet i mobilnost u vašem gradu. Drugo, omogućuju gradovima razumijevanje opsega do kojeg ciljevi mogu biti ostvareni. Ako su strateški temeljni pokazatelji i ciljevi dobro definirani, donositelji odluka i javnost će ih lagano razumjeti, a mogu biti poticaj za postizanje boljih rezultata.

Ciljevi

- Odrediti komplet mjerljivih ciljeva za svaki od dogovorenih strateških pokazatelja (vidi Aktivnost 6.1), pokrivajući sve ciljeve.
- Osigurati da se pomoću dogovorenih ciljeva može procijeniti uspješnost željenih ishoda.
- Izraziti izvedive, ali ambiciozne ciljeve.
- Osigurati da su ciljevi međusobno kompatibilni.



SMART Ciljevi

- **Specifični** – točno opisan koristeći kvantitativne i/ili kvalitativne termine koje razumiju svi dionici.
- **Mjerljivi** – trenutno stanje je izmjereno i poznato. Dostupni su resursi za mjerenje promjene (kvalitativni i kvantitativni) koje se dogode.
- **Ostvarivi** – temeljem dostupnih tehničkih, operativnih i financijskih kompetencija, i postignutim dogovorom/obvezom dionika.
- **Relevantni** – naglašena je važnost odabira ciljeva koji su bitni, koji unapređuju urbanu mobilnosti te koji podupiru, ili su u skladu, s drugim ciljevima.
- **Vremenski definirani** – ključni datumi za ostvarivanje ciljeva jasno su definirani.

Zadaci

- Odrediti komplet mjerljivih ciljeva za svaki od dogovorenih strateških pokazatelja (vidi Aktivnost 6.1), pokrivajući sve ciljeve. Ciljevi bi trebali biti postavljeni po SMART metodi: specifični, mjerljivi, ostvarivi, relevantni, vremenski definirani). Budite ambiciozni, ali realistični, tijekom procjene što se može postići.
 - Započnite definiranjem ciljeva za strateške pokazatelje, koji direktno mjere željeni opseg napretka svakog od ciljeva za održivost (npr. smanjene emisije stakleničkih plinova u prometu za 30% unutar 10 godina). Nadalje, uključite srednje ciljeve koji predstavljaju ključne točke prema dugoročnim ciljevima (npr. smanjenje emisije stakleničkih plinova za 15% unutar pet godina).
 - Potom odredite ciljeve za temeljne pokazatelje prometne aktivnosti, koji mjere opseg poboljšanja prometnog sustava
 - (npr. udio održivih načina prijevoza je veći od 70% unutar 10 godina; ili broj kilometara visoko kvalitetnih traka za autobuse koje će se napraviti u sljedećih 10 godina).
- Nastojte izbjeći proturječnost između pokazatelja.
- Uključite ključne dionike u određivanje ciljeva, jer će to omogućiti da se ciljevi široko podrže i budu realistični. No, budite oprezni kako ne biste dopustili raznim lobijima blokirati ambiciozne promjene koje služe većini ljudi. Pripremite, provedite i nastavite sa sastancima radne skupine.
- Neka ciljevi budu dio dokumenta POUM-a kako bi ih službeno usvojili (vidi Aktivnost 9.1).



Detalji zadataka

Budite ambiciozni, ali realistični!

U mnogim gradovima, ciljevi ubranog prometa i mobilnosti više su puste želje nego ono što se realistično može ostvariti. To je kontraproduktivno. Iako je dobro biti ambiciozan, također trebate iskreno procijeniti što se može postići s postojećim resursima i stručnošću.



Podjela po vrsti prijevoza

Definicija: podjela po vrsti prijevoza može se definirati kao udio ljudi koji koriste određeni način prijevoza u ukupnoj uporabi prijevoza u gradskom području. Podjela po vrsti prijevoza svakog od različitih oblika prijevoza obično se prikazuje u obliku postotka. Može se izračunati za putnički i teretni promet na temelju različitih jedinica (npr. broja putovanja, obujma, težine, putnički km ili tonski km), ali može se izračunati i za različita geografska područja (npr. funkcionalno gradsko područje, centar grada, okrug).⁴⁹

„Pokažite mi vašu podjelu po vrsti prijevoza - i znam kakav je vaš grad“ može zvučati pretjerano, ali na neki način to može biti istina. Gradovi žele znati kako se ljudi u gradu kreću, ne samo kako bi dobili sliku prometnog sustava. Stoga je prvi pristup prikupljanje podataka, a zatim izračunavanje i pregled podjele po vrsti prijevoza. To čine mnogi gradovi širom svijeta, što podjelu po vrsti prijevoza čini vrlo vrijednom za pomak prema održivim načinima putovanja. Podjela možda nije jasno definirana ili se ne mjeri dosljedno u svakom gradu, ali ipak djeluje kao globalno razumljiva vrijednost koja je od velikog značaja. S jedne strane, igra važnu ulogu u definiranju osnovne linije prometnog sustava grada. S druge strane, podjela po vrsti prijevoza pomaže u postavljanju ambicioznih ciljeva za promjenu trenutnih vrijednosti i uspoređivanje s drugim gradovima. Na primjer, London je postavio ambiciozni cilj da se do 2041. godine 80% svih putovanja stanovništva izvrši održivim načinima prijevoza (pješačenje, biciklizam i javni prijevoz).

U kontekstu planiranja održive urbane mobilnosti, ova podjela može biti dio analize trenutnog stanja mobilnosti, ali može predstavljati i jedan od glavnih ciljeva koji se koriste za ocjenu napretka postignutog u smjeru održive mobilnosti. Na primjer, ako primijetite porast biciklističkih putovanja, niste se samo približili postizanju sveukupne vizije grada prilagođenog biciklima, već možete i izmjeriti napredak u postizanju cilja od 10% većeg udjela u biciklizmu. Podjela se može promatrati kao sveobuhvatni cilj koji se preporučuje integrirati u POUM. Podjela vam omogućuje ne samo uspoređivanje promjena u prometnom sustavu tijekom vremena, već vam omogućuje i mjerenje specifičnih svrha putovanja ili čak fokusiranje na različite grupe građana, omogućujući vam promatranje ponašanja u kretanju na temelju spola, dobi itd.

Aktivnosti izvan opsega osnovnih zahtjeva

- Koristite lokalizirane ciljeve unutar urbane aglomeracije (poput onih za središte grada, industrijsku ili trgovačku zonu, pojedine kvartove, itd.) kako bi uzeli u obzir obrasce ponašanja koji su lokalno mijenjaju određeni te mogućnosti putovanja.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Direktno temeljen na strateškim pokazateljima identificiranim u Aktivnosti 6.1.
- Ciljevi vam pomažu definirati i ostvariti željenu izvedbu POUM-a (vidi Aktivnosti 11.1. i 12.1).

Popis za provjeru

- ✓ Ključni dionici uključeni u određivanje ciljeva
- ✓ Razvijen odgovarajući paket lokalno ostvarivih ciljeva.

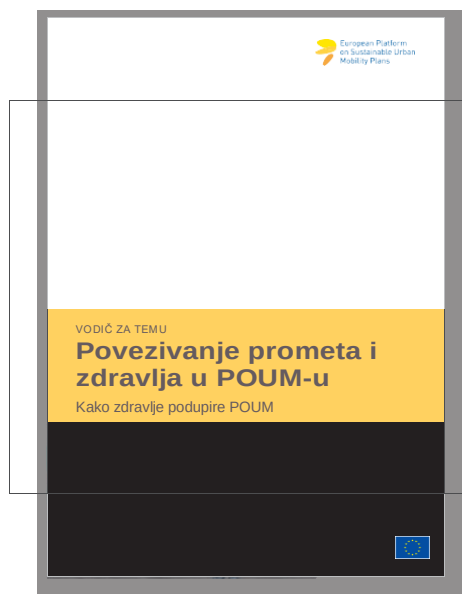
⁴⁹ Eltis SUMP glosar termina, 2015, www.eltis.org/glossary



Što je 'Cilj'?

Ciljevi su izraz ciljanog vrednovanja strateškog pokazatelja. Točnije, oni definiraju što treba ostvariti u

usporedbi s trenutnom situacijom, u određenoj godini. Ciljevi bi trebali biti postavljeni po SMART metodi: specifični, mjerljivi, ostvarivi, relevantni, vremenski definirani).



Dobar POUM često uključuje ciljeve povezane s javnim zdravstvom, koje se može blisko povezati s ciljevima oko sigurnosti na cestama, zagađenja zraka i zagađenja bukom ili pak povećanim korištenjem aktivnih načina putovanja. Jedan primjer ciljeva povezanih sa zdravljem dolazi iz POUM-a grada Beča (STEP2025):

“Postotak stanovnika Beča koji uključuje fizičku aktivnost u trajanju od 30 minuta unutar dnevne migracije povećat će se s 23% 2013. godine na 30% do 2025. godine.”

Više informacija o tome kako javno zdravstvo može postati dio Plana održive urbane mobilnosti možete pronaći u Vodiču za temu: **Povezivanje prometa i zdravlja u Planiranju održive urbane mobilnosti.**

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Dresden, Njemačka: Strateški ciljevi razvijeni kroz proces intenzivnih okruglih stolova

Dionici su definirali 2025 ciljeva razvoja mobilnosti i prometa u Dresdenu kroz intenzivni proces okruglih stolova. POUM okrugli stol rezultirao je usaglašenim popisom ciljeva razvoja prometa, s kojim su se složili svi dionici, a Gradsko vijeće ga je usvojilo u ožujku 2011. s vrlo malo promjena. Izabrani ciljevi stvorili su osnovu za izradu POUM-a. Za izradu, kao i za primjenu POUM-a bilo je bitno imati ciljeve koji su politički prihvaćeni kako bi se planiranje provodilo sa sigurnošću i steklo visoku razinu prihvaćanja. Početna procjena POUM-a 2018. pokazala je da POUM treba uključiti veći broj ciljeva radi daljnjeg poboljšanja u budućnosti.

Autor: Kerstin Burggraf, Grad Dresden, prikupio EUROCITIES
Fotografija: Joe Breuer, pixabay.com



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Örebro, Švedska: Tri ključna cilja za razvoj prometa

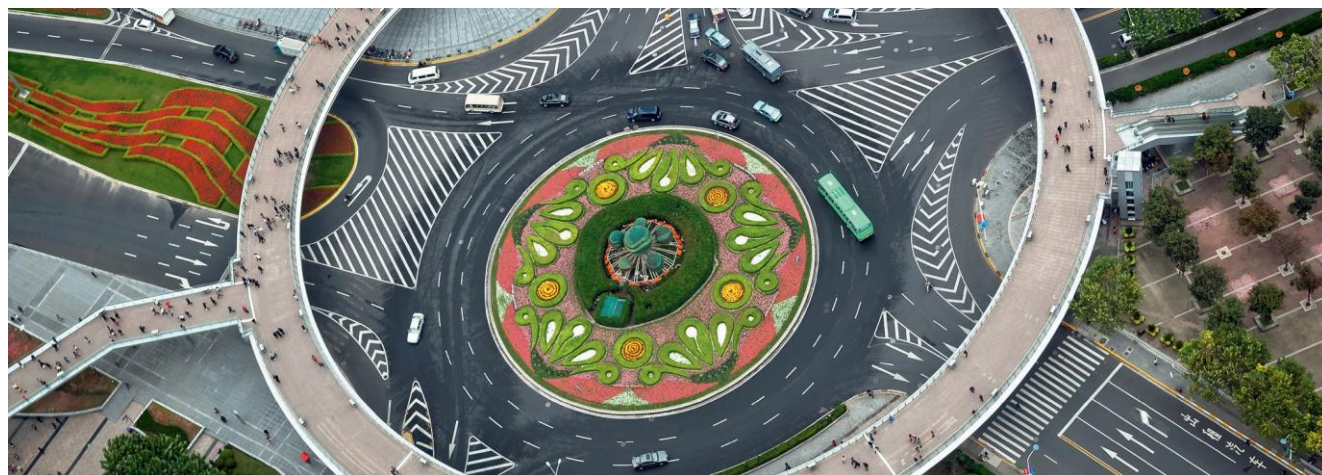
Tijekom POUM procesa, Örebro je postavio tri cilja za razvoj prometa do 2020. godine: (1) povećati udio bicikliranja, hodanja i javnog prijevoza na 60% svih putovanja (od 44% 2011. godine), (2) smanjiti ukupan broj vozila na fosilna goriva i (3) poboljšati kvotu vremena putovanja između auta, autobusa i bicikla. U procesu postavljanja ciljeva, jedan korak bio je razmišljanje o tome kako ih provjeravati. Örebro je uzeo u obzir pokazatelje koje grad već mjeri i o kojima godišnje izvještava, a koji se mogu dobiti od državnog ureda za statistiku. Pouka ovog primjera je da je ključni čimbenik uspješnosti izabrati ciljeve koji se mogu relativno lako procijeniti i/ili procjenjivati u određenim intervalima prema uobičajenom promatranju pokazatelja prometa.

Autor: : Lovisa Blomér, Grad Örebro, prikupio UBC
Fotografija: Örebro Municipality

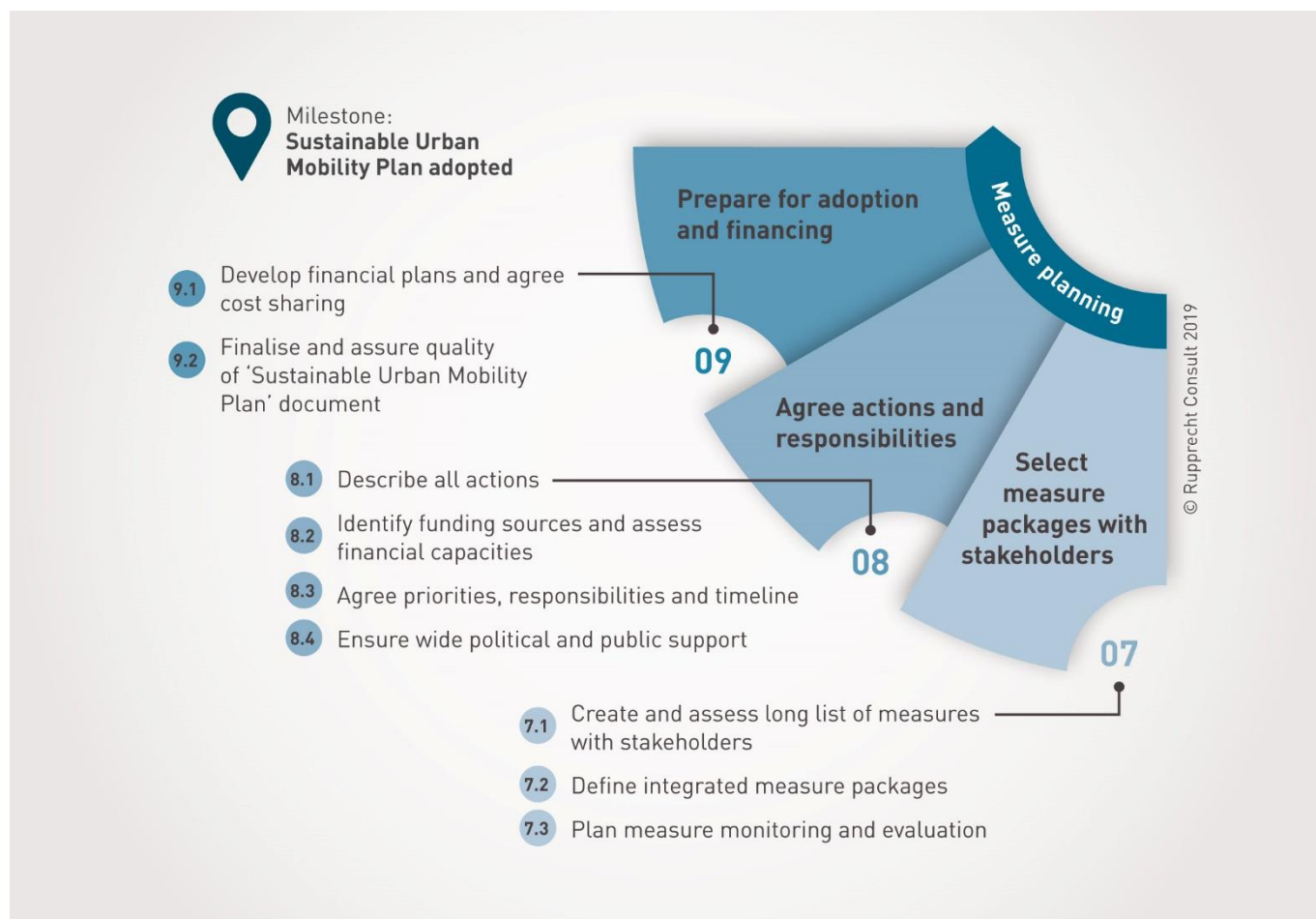


Ključna točka: Dogovoreni vizija, glavni ciljevi i konkretni ciljevi

Dolaskom do treće ključne točke – do polovice ciklusa planiranja – završili ste stratešku fazu vašeg Plana održive urbane mobilnosti. Doneseno je mnogo važnih odluka o viziji budućnosti, glavnim ciljevima grada, strateškim pokazateljima i konkretnim ciljevima, i svi zajedno tvore strateške prioritete POUM-a. Ti rezultati sad se mogu objediniti u sažeti dokument, koji će omogućiti stabilni okvir za fazu planiranja mjera. Prije početka sljedeće faze, morate razmotriti ponovno dobivanje povratnih informacija od građana o svojim strateškim prioritetima. Građani su do ove faze već pružili važne podatke prilikom rasprave o scenarijima, stvaranja vizije, a ponekad, i kod definiranja glavnih ciljeva. To potvrđuje vaše strateške prioritete i osigurava potporu i prihvaćanje javnosti. Ako je moguće, također trebate osigurati prihvaćanje strateških prioriteta od strane donositelja odluka (npr. lokalnih vijeća) kako biste uspostavili još čvršći temelj za fazu mjera.



FAZA 3: Planiranje mjera



S trećom fazom, proces planiranja prelazi sa strateške na operativnu razinu. Ova faza fokusira se na mjere za postizanje dogovorenih ciljeva. Ovdje se finalizira Plan održive urbane mobilnosti, a njegova provedba se priprema odgoivanjem na sljedeća pitanja:

Što ćemo konkretno napraviti?

Napravite dugački popis mjera i procijenite njihovu učinkovitost i izvedivost kako biste odabrali one koje najbolje doprinose ostvarenju vaših glavnih ciljeva i njihovih konkretnih ciljeva. Skupite mjere u integrirane pakete, razgovarajte o njima s građanima i dionicima i detaljno ih procijenite kako bi potvrdili svoj izbor. Planirajte praćenje i procjenu svake mjere.

Što će biti potrebno i tko će to napraviti?

Podijelite pakete mjere na zadatke (ili 'akcije') i detaljno ih opišite, uključujući njihove procijenjene troškove, međuovisnosti i rizike. Odredite interne i vanjske instrumente financiranja i izvore financiranja za sve akcije. Na temelju toga dogovorite jasne odgovornosti, prioritete provedbe i vremenske rokove

za svaku akciju.

Kod ovog koraka bitno je osigurati političku potporu te potporu javnosti jer, na primjer, projekti izgradnje mogu biti kontroverzni čak i ako povezane ciljeve podržava većina.

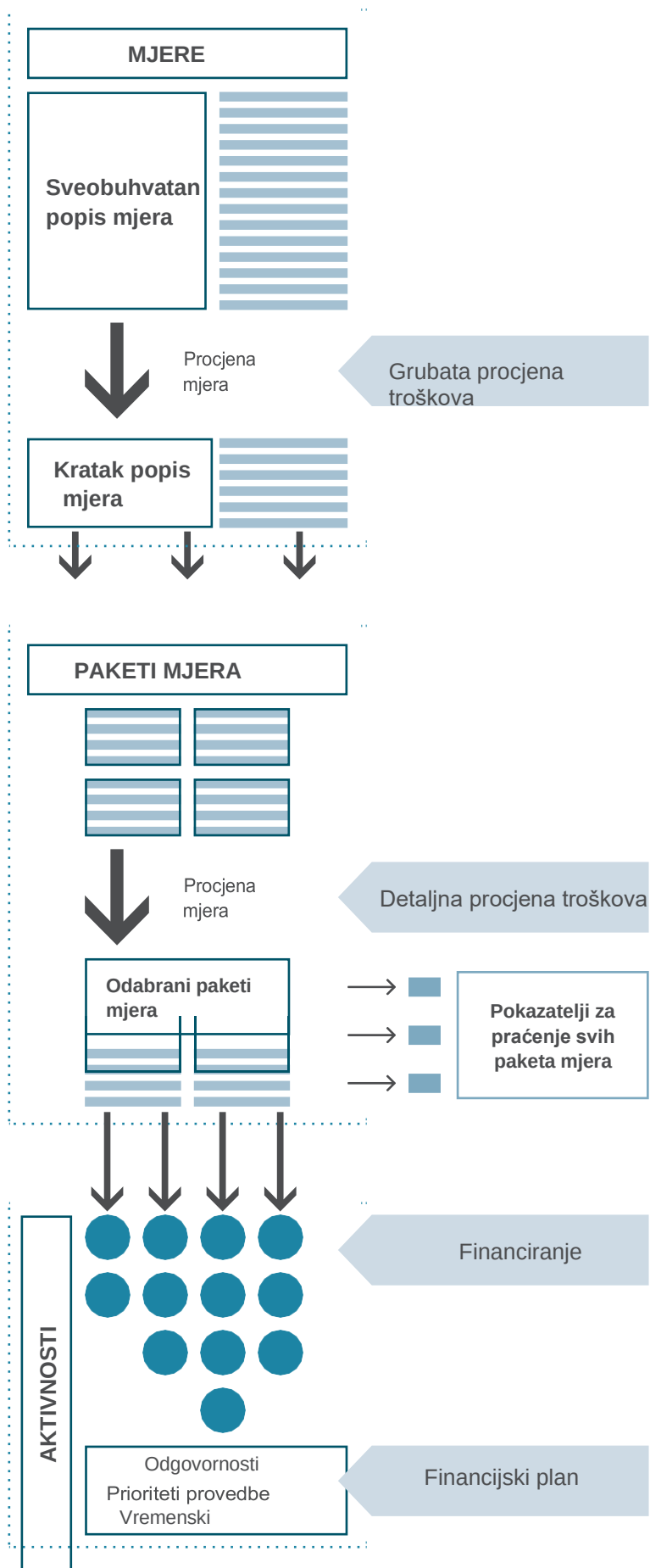
Jesmo li spremni?

Mnogi su autori možda doprinijeli različitim dijelovima Plana održive urbane mobilnosti. Sada je vrijeme da se dokument finalizira i provjeri njegova kvaliteta. Na temelju pravila vaše organizacije, detaljan financijski plan može biti uključen u sam plan ili biti dio zasebnog procesa. U oba slučaja trebate dogovoriti proračun za svaku prioritetnu akciju i dugoročne aranžmane za raspodjelu troškova i prihoda među svim uključenim organizacijama prije usvajanja POUM-a.

Najvažnija ključna točka procesa planiranja završava fazu planiranja mjera: Plan održive urbane mobilnosti je usvojen od strane donositelja odluka odgovornog političkog tijela.

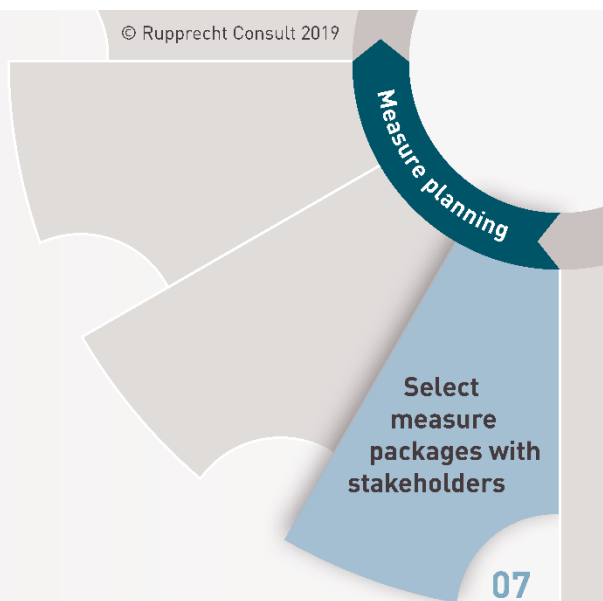
Slika 25:

Pregled glavnih koraka (procjena mjera, paketi mjera, planiranje aktivnosti) Faze 3.



STEP 7: Select measure packages with stakeholders

- 7.1 Create and assess long list of measures with stakeholders
- 7.2 Define integrated measure packages
- 7.3 Plan measure monitoring and evaluation



Razvoj učinkovitih paketa mjera je srž Planiranja održive urbane mobilnosti. Samo će dobro odabrane mjere osigurati ispunjenje utvrđenih ciljeva. Izbor bi se trebao temeljiti na raspravi s ključnim dionicima, transparentnoj procjeni izvodljivosti mjera i doprinosa ciljevima te razmotriti iskustva iz drugih mjesta sa sličnim politikama. Da bi se maksimizirala sinergija i pomoglo u prevladavanju prepreka, potrebno je definirati integrirane pakete mjera. Planiranje procjene i praćenja za svaku mjeru (ili paket mjera) osigurava da se oni uzmu u obzir pri kasnijem razmatranju odgovornosti i proračuna.

AKTIVNOST 7.1: Stvaranje i procjena sveobuhvatnog popisa mjera s dionicima

Obrazloženje

Procjena i odabir mjera imaju za cilj odabrati najadekvatnije i isplative mjere kako biste ostvarili svoju viziju i ciljeve. Kako ne bi zaboravili važne opcije, napravite sveobuhvatan popis koji se temelji na vašem stručnom znanju, idejama dionika i javnosti, iskustvu projekatata iz drugih gradova te bazama podataka mjera i vrsta mjera.

Kako bi ostvarili skup učinkovitih mjera koje realistično odgovaraju dostupnim resursima i lokalnim okolnostima, trebate provesti transparentnu procjenu svih opcija na dugačkom popisu. Procjena će uzeti u obzir ne samo učinkovitost pri ispunjavanju ciljeva, nego i prihvatljivost i vrijednost za novac. Posebno u vrijeme ograničenog proračuna, ključno je osigurati najveći mogući učinak s dostupnim resursima.

Ciljevi

- Odrediti veliku raznolikost opcija koje mogu doprinijeti vašoj viziji i ciljevima. Naučite od iskusnih gradova i projekatata kako razmotriti sve važne mogućnosti.
- Odabrati mjere koje najviše obećavaju u vašem lokalnom kontekstu.
- Osigurati učinkovito korištenje dostupnih resursa i izbjegavati odabir financijski nerealnih mjera.
- Provesti transparentan postupak koji omogućuje uvjerljive dokaze učinkovitosti i izvodljivosti odabranih mjera.



Što je „Mjera“?

Mjera je široka vrsta aktivnosti koja se provodi u svrhu postizanja jednog ili više ciljeva politike u POUM-u ili kako bi riješila

jedan ili više identificiranih problema. Primjeri su: korištenje zemljišta, infrastruktura, upravljanje, propisi, upravljanje i prilagođavanje mjerama povezanih s ponašanjem, prikupljanjem informacija i određivanjem cijena.

Zadaci

Određivanje mjera (stvaranje opcija)

- Napravite sustavni pregled mjera koje su već isplanirane ili se provode kroz sektorske planove mobilnosti (npr. za hodanje, biciklizam, javni prijevoz, cestovni prijevoz, parkiranje, promet tereta) kao i planove drugih relevantnih područja politika (npr. korištenja zemljišta, energije, okoliša, gospodarskog razvoja, društvene uključenosti, zdravlja i sigurnosti).
- Napravite sveobuhvatan popis novih potencijalnih mjera kako bi povezali svoje ciljeve i viziju. Razmotrite nove i inovativne ideje. Također uključite mjere koje bi trebao provesti privatni sektor. Koristite baze podataka mjera kako biste ustanovili praznine unutar mjera i kao inspiraciju. (vidi Dio s alatima u nastavku).
- Uključite dionike u osmišljavanje dugačkog popisa mjera.
- Pobrinite se da se na vašem popisu nalaze kombinacije investicijskih, operativnih i organizacijskih mjera za sve važne načine putovanja. Također, isplanirajte kratkoročne, srednjoročne i dugoročne mjere.
- Učite iz iskustva drugih. Odredite mjere koje su već uspješno provedene negdje drugdje i kontaktirajte njihove projektante. To sprječava „otkrivanje tople vode“ i skupe pogreške iz kojih su drugi možda već naučili.

Baze podataka za mjere urbane mobilnosti

Postoji širok raspon mogućih mjera. To znači da će odabir najadekvatnijih mjera za vaš lokalni kontekst zahtijevati malo rada za stolom i razgovor s članovima projektne skupne kao i s dionicima.

Možda ćete samo željeti pogledati baze podataka i dokumente na internetu, koji omogućuju pregled mogućih mjera koje mogu odgovarati vašim cijevima:

- Priručnik POUM-a o integraciji mjera i paketa mjera u POUM (tri verzije za gradove početnike, srednje i napredne gradove), uključujući sveobuhvatan popis od preko 100 mjera u 25 kategorija: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- Priručnik Odabir mjera CH4ALLENGE Odabir najučinkovitijih mjera Planova održive urbane mobilnosti: www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit
- Internetska stranica EPOMM za detalje upravljanja mobilnošću: npr. MaxExplorer vam pomaže odrediti optimalne „meke mjere“: www.epomm.eu/index.php?id=2745
- Popis alata Vital Nodes Toolbox s okvirom za odobravanje, mapiranjem i prostornim dizajnom, primjerima dobre prakse i otisak prsta: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Dodatni vodič za POUM, Dodatak D: Različiti vodiči uključuju širok raspon preporučenih mjera za određene teme ili kontekste.

Na europskoj razini, dva najsveobuhvatnija resursa za provedbu mjera urbanog planiranja (i paketa mjera) u gradovima diljem Europe su dijelovi sa studijama slučaja Eltis (www.eltis.org), tj. Portal za urbanu mobilnost Europske komisije, kao i stranica EK o Inicijativi CiViTAS za čišći i bolji promet u gradovima (www.civitas.eu).



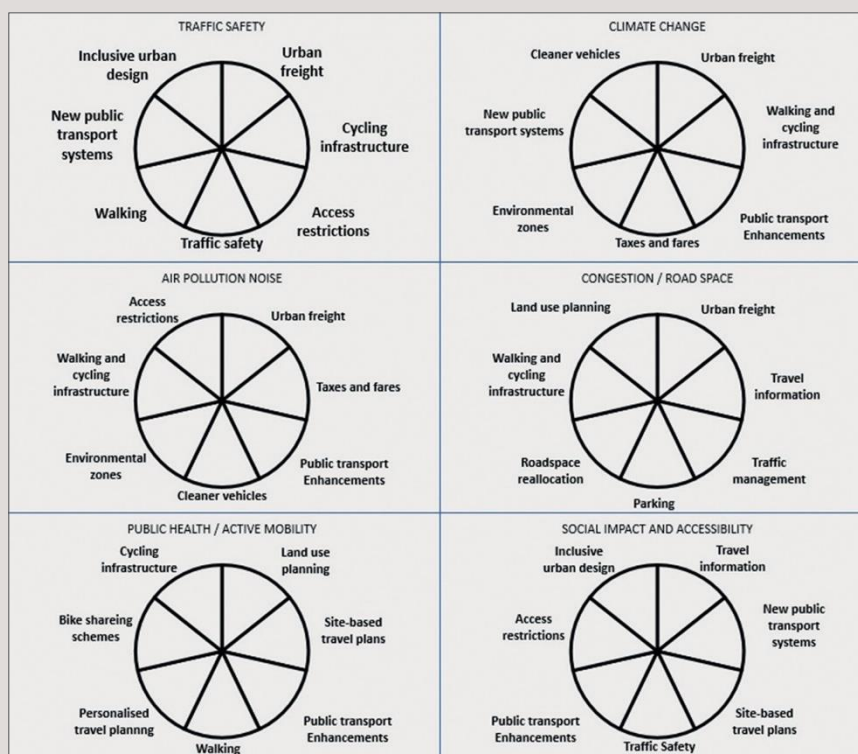


image © Ralf Brand

Alati za odabir mjera



Slika 26: Primjeri područja mjera koje će se baviti različitim izazovima čestim u planiranju urbane mobilnosti. Izazov se može rješavati širokim rasponom različitih mjera. Različite mjere koje se mogu koristiti pokazane su u kružnim grafovima te se mogu koristiti za kontrolu kako bi provjerili koristi li grad sva relevantna područja kako bi riješio određen izazov. (Sundberg, R., 2018. Mjere POUM-a o uključivanju mjera i paketa mjera - Step up, str. 9).





Slika 27: Primjer strukture za pregled pokrivanja različitih vrsta mjera POUM-a te ravnotežu unutarnjih i vanjskih mjera (Sundberg, R., 2018. Mjere POUM-a o uključivanju mjera i paketa mjera - Step up, str. 13.)

Target: <i>No casualties in traffic accidents</i>		
Target: <i>Increased quality public transport</i>		
Target: <i>Increased modal share bicycle</i>		
Measure types	Internal measures (inward the organisation)	External measures (outward to the citizens)
Strategic policy-related measures	What has the city's administration realised? • <i>Bicycle plan (measures, guidance, objectives)</i> • ... • ...	What has the city implemented? • <i>Bicycle plan (information)</i> • ... • ...
Communicative measures and mobility management	What has the city's administration realised? • <i>Travel policy for the city</i> • ...	What has the city implemented? • <i>Information campaign</i> • ...
Physical / infrastructural measures including maintenance	What has the city's administration realised? • <i>Allocate budget and responsibility for maintenance</i> • ...	What has the city implemented? • <i>New infrastructure for cycle traffic</i> • ...
Regulation, service provision and legislation including land-use planning	What has the city's administration realised? • <i>Reallocation of collected parking fees</i> • ...	What has the city implemented? • <i>Low emission zone in city centre</i> • ...



Internetski alati za potporu određivanju i procjeni mjera

Urban Transport Roadmaps

Alat Urban Transport Roadmaps (urbane prometne karte) omogućuje korisnicima da istraže i odrede održive mjere prometnih politika, okolišne i gospodarske učinke tih mjera: www.urban-transport-roadmaps.eu

KonsULT Measure Option Generator

Ovaj internetski alat omogućuje korisnicima da brzo odrede one mjere politika koje odgovaraju njihovoj situaciji. Korisnici upišu ciljeve ili probleme, a generator mogućnosti pruži im rangirani popis od 64 mjera, s poveznicama do detaljnih opisa mjera: www.konsult.leeds.ac.uk

Procjena mjera (procjena opcija)

- Provedite procjenu svih mjera na vašem sveobuhvatnom popisu kako biste odredili one koje su najučinkovitije i najbolje odgovaraju vašem POUM-u.
 - Razmotrite mogući utjecaj mjera na izvedbu prometnog sustava (promjenom potražnje putovanja, promjenom opskrbe transportnih objekata ili promjenom troškova omogućavanja i rada prometnog sustava).
 - Za svaku mjeru procijenite vjerojatnu uspješnost u odnosu na svaki glavni cilj grada (djelotvornost), vjerojatnost odobrenja (prihvatljivost) i posljedice za gradski proračun (vrijednost za novac). Razmotrite različite metode procjene i odlučite koju ćete koristiti. Izbor ovisi o vašem iskustvu i dostupnim resursima i može uključivati kvalitativni i kvantitativni pristup
 - Relativno brzi pristup koji koristi mnogo gradova je procjena raznih kriterija od strane stručnjaka (pojednostavljena analiza raznih kriterija), na primjer u nekoliko radionica. Kako bi pratili ovaj pristup, morate okupiti skupinu stručnjaka (npr. „kontrolna skupina“ za POUM ili „temeljna skupina“). Nakon predstavljanja mjere, svaki stručnjak pojedinačno ocjenjuje mjeru po kriterijima koji su unaprijed dogovoreni unutar skupine. Stručnjaci mogu ispraviti svoje ocjene, ali se ne moraju složiti o ocjeni. Na kraju se izračuna prosjek kako bi se usporedile mjere i odredili prioriteti (vidi Dio s alatima u nastavku za primjer kako organizirati takvu vrstu metode procjene). Za kvalificiranijav prosjek, može vam pomoći ako odredite ocjene stručnjaka u skladu s njihovim poljem stručnosti (npr. ocjene stručnjaka za okoliš vrijede više pri ocjenjivanju kvalitete zraka, ocjene financijskog stručnjaka o procjeni troškova, itd.)
 - Internetski alati koji mogu poduprijeti proces uključuju, na primjer KonSULT Measure Option Generator i alat Urban Transport Roadmaps, koji mogu poslužiti za bolju procjenu utjecaja s nepristranim procjenama očekivanih učinaka (vidi Dio s alatima u nastavku).
- Procijenite predložene mjere razmatrajući njihovu realističnu i pravovremenu provedbu s postojećim resursima (provjera provedivosti). Osigurajte da se uzmu u obzir svi troškovi i koristi, a ne samo oni koje je jednostavno izmjeriti i valorizirati.
- Temeljem rezultata vaše procjene, smanjite sveobuhvatan popis mjera na uži izbor koji sadrži samo najbolje mjere.
 - Osigurajte da se razmotre tokovi putničkog prometa kao i prometa roba.
 - Osigurajte da se svi načini prijevoza jednako razmotre i usporede prilikom procjene troškova i koristi.
- Omogućite detaljnije specifikacije za mjere užeg odabira. Razmotrite gdje i kada se mjere moraju provoditi, te tko će ih koristiti ili na koga će one utjecati.
- Pripremite detaljne procjene troškova za uži izbor koje uključuju procjene za sve relevantne kategorije: građevinske radove; anketiranje, istraživanje, oblikovanje i mapiranje; institucionalni razvoj / razvoj kapaciteta; uključivanje dionika i komunikaciju; opremu, vozila i materijale; konzultantske usluge; rad i održavanje; otkup zemljišta; dodatne administrativne troškove; početni radni kapital i; porez i carinu. Nedostatne procjene troškova često se smatraju značajnim rizikom u procjeni ulaganja u infrastrukturu
- Rano uključite druge odjele (uključujući odjel financija) te im osigurajte da od sudjelovanja imaju koristi. To će vam kasnije pomoći pri definiranju odgovornosti i dijeljenju troškova (vidi Aktivnost 8.3, 9.2).
- Odredite koje mjere zahtijevaju dodatnu ili vanjsku tehničku pomoć za studije provedivosti, tehničke ili marketinške studije.



Alati za procjenu mjera

Primjer u tablici pokazuje kako se može strukturirati ocjenjivanje navedene mjere. Ocjene mogu davati, na primjer, gradski stručnjaci tijekom radionice:

Slika 28: Primjer procjene učinaka mjera. Ljestvica procjene učinkovitosti od -2 do 2; -2 = mjera predstavlja jasan rizik za ispunjenje cilja, 0 = mjera ima neutralan učinak, 2 = mjera jasno pozitivno pridonosi. Ljestvica procjene za prihvatljivost i vrijednost za novac od 0 do 3 (temeljena na Mattson, C., 2018. Standardi za razvoj akcijskog plana POUM-a, str. 9).

MJERA / PAKTE MJERA	VIZIJA & CILJEVI POUM-a			RAZINA PRIORITETA (SAŽETAK VIZIJE POUM- a)	OČEKIVANI REZULTAT	
	Povećanje sigurnosti u prometu	Povećanje hodanja, biciklizma i javnog prijevoza	Smanjenje prometa privatnim automobilima		... ako je mjera provedena	... ako mjera nije provedena
Odvojene biciklističke staze	2	2	1	5 (2+2+1)	Bolja infrastruktura za bicikliste. Više ljudi koristi bicikl za svakodnevna putovanja.	Nema poboljšanja za bicikliste. U najboljem slučaju to znači smanjenje broja ljudi koji koriste bicikle.
Razvoj plana upravljanja mobilnošću	0	2	2	4 (0+2+2)	Pomak prema korištenju održivih načina prijevoza za svakodnevna putovanja. Povećano korištenje postojeće infrastrukture za održive načine.	Ništa se ne mijenja u udjelu načina prijevoza. Nema povećanja održivih načina prijevoza.
Poboljšati „zebre“ na prioritetnim cestama	2	2	0	4 (2+2+0)	Povećana sigurnost za pješake. Više ljudi odabire hodanje za dnevna putovanja.	Status quo u broju ozlijeđenih pješaka. Niska razina percipirane sigurnosti može spriječiti ljudе da hodaju po gradu.
...						

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

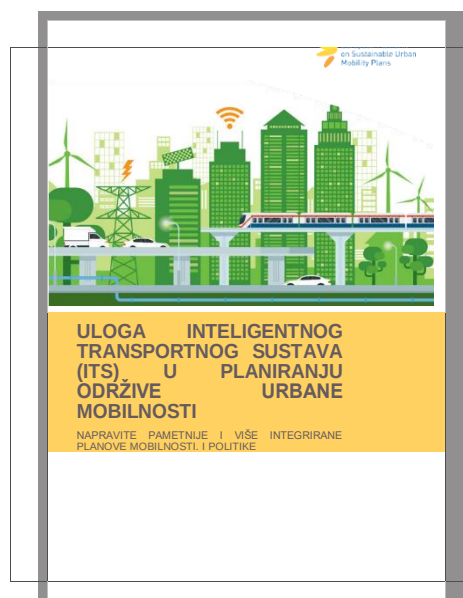
- Zajednički odredite mjere s ključnim dionicima, uključujući ih u generiranje opcija i procjenu.
- Zatražite ideje za mjere od javnosti, na primjer u internetskom upitniku, kako bi dobili inspiraciju za sveobuhvatan popis.
- Potražite primjere dobre prakse izvan vašeg grada i države.
- Pozovite projektante iz drugih mjesta u vaš grad kako bi vas savjetovali.
- Povedite lokalne donositelje odluka na pregled dijela grada gdje je uspješno provedena jedna od vaših ključnih mjera, kako bi povećali prihvatljivost.

Popis za provjeru

- ✓ Analizirane provedene i planirane mjere.
- ✓ Napravljen sveobuhvatan popis potencijalnih mjera.
- ✓ Uspostavljena razmjena iskustava s projektantima koji su proveli zanimljive mjere u drugim gradovima ili regijama.
- ✓ Procijenjene odgovarajuće mjere s fokusom na učinkovitost (glede doprinosa ciljevima), prihvatljivost i vrijednost za novac.
- ✓ Najbolje mjere stavljene u najuži izbor.
- ✓ Dostupne detaljne specifikacije i procjene troškova za mjere užeg odabira.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Ciljevi su definirani nakon vizije.
- Prvo određivanje, a potom procjena mjera.



Inteligentni transportni sustavi (ITS) nude širok opseg mjera za vaš POUM: No, provedba tih tehnologija ne bi se sama po sebi trebala smatrati ciljem nego kao sredstvo jasnog doprinosa ostvarivanju jednog ili više ciljeva vašeg POUM-a. U mnogim slučajevima, ITS je tehnologija za omogućavanje drugih mjera, što ih čini mogućima ili učinkovitijima (npr. elektroničko praćenje ograničenja pristupa određene vrste vozila kao dio provedbe Zone s niskom razinom prometa). Drugi primjeri kako koristiti ITS uključuju: sustave koji omogućavaju multi modalne informacije u pravom vremenu kako bi se olakšao multimodalni promet; ekološki prihvatljiv promet i kontrola raskrižja ili upravljanje koridorima (npr. prioritetni prolaz vozila javnog prijevoza na raskrižjima); multimodalno integrirano plaćanje i rezerviranje ie-karte; automatsko plaćanje naknade za korisnika ceste; inteligentno upravljanje parkingom i informacije; reaktivno i predvidljivo upravljanje i nadzor prometa, uključujući podatke o upotrebi lebdjećih vozila; sustavi upravljanja voznim parkom.

Više o vezi ITS-a i POUM-a može se pronaći u uputama za projektante **Uloga inteligentnog transportnog sustava (ITS) u Planiranju održive urbane mobilnosti**.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Porto, Portugal: Klasifikacija mjera za izbor mjera u raznim općinama

Akcijski plan održive urbane mobilnosti (port. PAMUS) za velegradsko područje Porta (AMP) odnosi se na 17 općina. Kako bi odabrali koje mjere primijeniti u pojedinoj općini i velegradskom području kao cjelini, mjere su podijeljene u devet tipologija. Radi procjene dugog popisa mjera prema tipologiji, provedena je analiza unakrsne matrice tipologija i ciljeva. Kako je Akcijski plan izrađen u vremenu od šest mjeseci, nije se stiglo uključiti građane u izbor mjera. Međutim, integrirani PAMUS input radne skupine, uključio je političare i profesionalce iz općina. Ova radna skupina pomogla je da se skрати početni dugi popis mjera.

Autor: Grad Porto, prikupila Ana Dragutescu, ICLEI
Fotografija: PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

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

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Granollers, Španjolska: Sudioničkoj procjeni mjera pomogla procjena ranijeg POUM-a

Kad su radili na svom drugom POUM-u, (PUMS), u Granollersu su se usredotočili na uključivanje dionika u ponovnu provjeru i uspostavljanje redoslijeda mjera mobilnosti po važnosti. To su postigli posebnim aktivnostima i debatama. Održani su sastanci s gradskim vijećem za zdravlje i mobilnost, gospodarskim i društvenim akterima i tehničkim osobljem Gradskog vijeća. Dodatni sastanci održani su s građanima i korisnicima javnog prijevoza. Tijekom tih sastanaka, sudionici su izložili svoje spoznaje o tehničkim prijedlozima i predložili kako se specifični elementi i mjere unutar POUM-a mogu poboljšati.

Autor: Laura Llavina Jurado, Grad Granollers, prikupio ICLEI
Fotografija: Grad Granollers

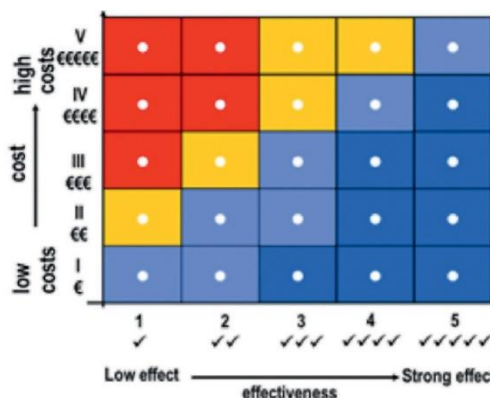


PRIMJER DOBRE PRAKSE

Bremen, Njemačka: Multikriterijska procjena u strukturiranim radionicama za stručnjake

Grad Bremen koristio je više alata tijekom proces izbora mjera za POUM. Matrica troškova i koristi pomogla je da se odredi razina postizanja cilja za svaku pojedinu mjeru. Metoda je uključila i stručnu procjenu učinkovitosti mjera u odnosu na ciljeve uz pomoć kvalitativne skale da bi svaki pokazatelj postigao cilj. Drugo, napravljena je procjena prostornog učinka te konačno rangiranje učinaka. Klasifikacija troškova mjera temeljila se na pet troškovnih skupina. Nakon klasifikacije i rangiranja, matrica troškova i učinaka je dovršena te je pokazala do kojeg stupnja su postignuti ciljevi svake mjere.

Autor: Grad Bremen, prikupio EUROCITIES
Slika: Grad Bremen



AKTIVNOST 7.2: Definiranje integriranih paketa mjera

Obrazloženje

Iskustvo pokazuje da izolirane mjere mogu imati samo ograničeni utjecaj, dok se paketi mjera mogu međusobno pozitivno podržati i pomoći u prevladavanju prepreka u provedbi. Paket mjera povezuje različite mjere kako bi učinkovitije doprinio ciljevima i povećao njihovu prihvatljivost. Da biste odredili najkorisnije pakete mjera, trebalo bi istražiti i testirati različite načine grupiranja istih

Detaljan utjecaj procjene glavnih mjera i paketa mjera potreban je u ovom koraku kako bi izbjegli nerealne projekte, potvrdili inovativne ideje i osigurali isplativost, često koristeći standardizirane metode poput analize s više kriterija (MCA) ili analizu isplativosti (CBA).

Konačni paketi koje odaberete uz pomoć dionika i građana ne bi samo trebali maksimizirati doprinose mjerama nego također stremite integraciji načina prijevoza (intermodalnost) s planiranjem korištenja zemljišta i drugim sektorskim aktivnostima planiranja (npr. okolišnim, zdravstvenim ili gospodarskim mjerama, vidi Aktivnost 2.2).

Ciljevi

- Koristiti pakete odabranih mjera kako bi pomogli u savladavanju prepreka za provedbu određenih mjera i kako bi iskoristili sinergije.
- Osigurati integraciju načina prijevoza (intermodalnost).
- Stremiti integraciji s planiranjem korištenja zemljišta i drugim sektorskim aktivnostima planiranja.
- Osigurati vlasništvo i visoku razinu prihvaćanja vaših paketa mjera od strane donositelja odluka, građana i ostalih dionika.



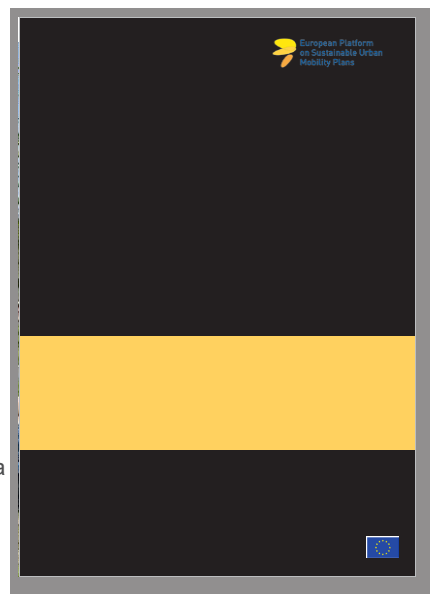
Što je „Paket mjera“?

Paket mjera je kombinacija mjera koje se dopunjuju, često iz različitih kategorija, koje su dobro povezane za rješavanje različitih dimenzija nekog

problema na učinkovitiji način od jedne mjere te za prevladavanje prepreka u njihovoj provedbi. Primjer bi bio kombinacija mjera za odvrćanje ljudi od korištenja privatnih automobila, poput kontrole parkinga, s mjerama za promoviranje alternativnih načina prijevoza poput poboljšane usluge prijevoza autobusom ili poboljšanim biciklističkim stazama.

Vaši paketi mjera trebali bi podržavati i poticati različita područja djelovanja, uključujući hodaње. Paket mjera za hodaње mogao bi se, na primjer, oblikovati oko prepoznatljiva projekta ili ključne intervencije, poput pješačke zone ili „superbloka“ (vidi također primjer dobre prakse Vitoria Gasteiz u nastavku). Takav paket redizajniranja urbanog područja u pješačku zonu trebao bi uključivati različite vrste mjera koje se međusobno podržavaju. Uz osnovnu mjeru ograničavanja pristupa automobilima i redizajniranja ulica s naglaskom na atraktivnost i pristupačnost (npr. više zelenih površina i drveća, klupa i toaleta, čiste i dobro osvijetljene ulice), to bi moglo uključivati:

- Privremenu pješačku zonu na odabrane ljetne dane ili nedjelje tijekom određenih mjeseci, optimalno u kombinaciji s javnim događajima.
- Izgradnju parkirališta za bicikle na periferiji grada i poboljšanje biciklističkih staza u ulicama u blizini.
- Izgradnju parkirališta u blizini, ali ne na ulici (npr. garaža s niskim cijenama parkinga za stanovnike).
- Poboljšanje autobusnih veza s okolicom.
- Rješenja za dostavu tereta trgovinama (npr. vrijeme za pristup dostavnih vozila ujutro/navečer, ili stvaranje mikro-centara s teretnim biciklima za posljednji kilometar)
- Proaktivnu komunikaciju s vlasnicima trgovina i javnošću (npr. koristeći ankete o zadovoljstvu kupaca i statistiku prometa prije i nakon stvaranja pješačke zone).
- Smanjenje ograničenja brzine i postavljanje sigurnih prijelaza za pješake u okolnim ulicama.



Više smjernica o tome kako stvoriti zdrave, učinkovite održive zajednice pješaka kao dio Planiranja održive urbane mobilnosti možete pronaći u Priručniku za praktičare **Podrška i poticanje hodaња u Planiranju održive urbane mobilnosti**.

Zadaci

- Odredite opcije za pakete mjera. Postoje različite metode za grupiranje metoda, na primjer:
 - Po vrsti mjere (stremite kombinaciji korištenja zemljišta, infrastrukture, propisa, upravljanja i usluga, mjera ponašanja, pružanja informacija i mjera određivanja cijena),
 - Po prihvatljivosti (grupiranje popularnih i manje popularnih mjera u pakete, npr. poticaji i ograničenja),
 - Po cilju ili izazovu (obuhvaćanje mjera koje imaju isti cilj ili rješavaju isti problem u isti paket),
 - Po geografiji (kombiniranje mjera u istome području u jedan paket),
 - Po troškovima (kombiniranje učinkovite, ali skupe ključne mjere s mjerama koje stvaraju prihod kako bi postigli niže neto troškove),
 - Objedinjavanje mjera za vanjsko financiranje (grupiranje mjera koje trebaju vanjsko financiranje koje:
 - i) podupiru jedan jasno definiran cilj; ii) provode se u istom području, iii) imaju istog vlasnika projekta; i iv) imaju podjednake vremenske periode provedbe), ili
- Oko većih projekata (poput nove biciklističke mreže, traženje mjera koje nadopunjuju i ojačavaju taj projekt).
- Grupirajte mjere u pakete kako bi iskoristili prednosti sinergija i povećali njihovu učinkovitost. Ključ za odlučivanje koje mjere idu zajedno u paket jest u određivanju koje će mjere dobro zajedno funkcionirati ili koje su mjere potrebne kako bi druge mjere bile izvedive. Mjere u paketu trebaju uzajamno djelovati te postići zajedno više no što bi postigle zasebno (sinergija), ili olakšavaju provođenje drugih mjera u paketu savladavajući prepreke za njihovu provedbu.
- Osigurajte da se intermodalnost uzme u obzir. To može uključivati poveznice s trans-europskom prometnom mrežom poput mreže TEN-T.

- Provjerite predložene mjere za promet i mobilnost glede integracije s planiranjem korištenja zemljišta.
 - Integrirajte mjere gdje je to moguće s drugim sektorskim aktivnostima planiranja (npr. okolišne, zdravstvene ili gospodarske mjere).
 - Osigurajte da rješavate sve ciljeve, uključujući i popratne ciljeve, poput emisija stakleničkih plinova, buke i zagađenja lokalnog zraka.
 - Osigurajte ravnotežu između kratkoročnih i dugoročnih mjera.
 - Osigurajte da imate mješavinu investicijskih, operativnih i organizacijskih mjera.
 - Provjerite da se mjere bave svim relevantnim načinima putovanja, uključujući teretni promet.
 - Detaljno ispitajte i procijenite alternativne pakete i njihove ključne mjere. Izmijenite ih na temelju rezultata kako biste izbjegli nerealne projekte i osigurali ekonomičnost. Na primjer, ako se u detaljnoj ocjeni opcija pokaže da neke ključne mjere mogu biti neizvedive, vratite se na aktivnost 7.1 i prilagodite svoj uži popis mjera kako biste osigurali da i dalje ostvaruje svoje ciljeve. Razmotrite različite metode procjene i odlučite koju ćete koristiti na temelju svog iskustva, raspoloživih resursa i vrsta mjera koje procjenjujete.
 - Budući da su učinci mjera složeni i teško ih je predvidjeti, često se u tu svrhu koriste modeli. Dobro izvedeni modeli omogućuju vam testiranje mjera, samostalno ili u paketima, predviđanje i usporedbu njihovih utjecaja s trenutnim stanjem i sa skupom već planiranih mjera („redovne mjere“). Visokokvalitetni model moćan je alat za planiranje, ali zahtijeva značajne podatke i kapacitete da bi bio ažuriran. Drugo ograničenje od posebnog značaja za Planiranje održive urbane mobilnosti je nemogućnost mnogih modela da predstave određene vrste mjera (posebno teretni, pješački i biciklistički, intermodalnost i neke mjere ponašanja) te da predvide promjene koje mogu poremetiti plan (vidi također pregled alata za modeliranje u nastavku).
- većih pojedinačnih mjera, obično za infrastrukturne projekte, a također može procijeniti mnoge od društvenih, gospodarskih i okolišnih utjecaja projekata. No, CBA obično zahtijeva mnogo podataka pa mnogi gradovi nemaju standardizirani CBA pristup za mjere koje nisu infrastrukturne.
- Da bi se pokrili kriteriji koji nisu monetizirani, CBA se često nadopunjuje analizama s više kriterija (MCA), posebno ako se monetizacija nekih kriterija smatra prekomplikiranom. MCA-i omogućuju korisnicima kombiniranje kvantitativnih i kvalitativnih procjena ovisno o dostupnosti podataka za različite kriterije. Standardizirani CBA ili MCA su obvezni u mnogim zemljama kod odobravanja sredstava za veće infrastrukturne mjere.
 - Na mnogim mjestima potpuna analiza troškova i koristi ili prometni model za simulaciju politika mogu biti preskupi, posebno za manje mjere i gradove. U takvim se slučajevima umjesto toga može primijeniti fokus na najvažnije mjere, procjene i / ili „modeliranje u stvarnom svijetu“ u obliku eksperimentiranja.
 - Provedite procjenu rizika za odabrane pakete mjera. U svom najjednostavnijem obliku, to može biti misaona vježba: o kojoj pretpostavci ovisi učinkovitost mjera?, što bi se dogodilo ako se te promjene dogode?; i kako ublažiti te rizike? Ako je moguće, također koristite kvantitativne metode, na primjer, provođenjem testova osjetljivosti. To znači da se procjena (ili model) ponovno pokreće s nizom pretpostavki. Ako preferirani paket bude uspješan na temelju niza pretpostavki, potvrđen je. Ako su njegove performanse promjenjive, tada je manje čvrst i manje je vrijedan truda. Ovo može navesti na pokušaj redizajniranja kako bi poboljšali njegove performanse
 - Raspravite odabrane mjere s dionicima i uključite ih u proces odabira na primjer na sastanku „kontrolne skupine“ POUM-a. Komunicirajte pakete na transparentan i profesionalan način.
 - Aktivno uključite građane kako bi dali povratne informacije o mjerama i paketima mjera. Trebali bi biti uključeni u potvrđivanje i konačan odabir paketa.
 - Napravite konačan odabir mjera i paketa mjera.

• Analiza isplativosti (CBA) naširoko se koristi za procjenu vrijednosti za novac

Aktivnosti izvan okvira osnovnih potreba

- Surađujte s drugim lokalnim organizacijama u zajedničkom modelu prometa. To smanjuje troškove i olakšava ažuriranje modela. Organizacije zainteresirane za zajednički model mogu biti, na primjer, lokalna sveučilišta, susjedni gradovi ili (regionalni) prijevoznici javnog prijevoza ili regionalne vlasti.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Jednom kad je popis mjera dovršen.

Popis za provjeru

- ✓ Određeni potencijalni paketi mjera, za koje se očekuju sinergije i prevladavanje prepreka provedbe.
- ✓ Paketi mjera provjereni uz namjeru integriranja s planiranjem korištenja zemljišta i drugim sektorskim aktivnostima planiranja.
- ✓ Paketi užeg izbora testirani i procijenjeni u odnosu na glavne ciljeve kako bi se odredil najisplativije kombinacije.
- ✓ Raspravljani odabrani paketi te potvrđeni s dionicima i javnošću.
- ✓ Odabran konačni komplet paketa mjera.

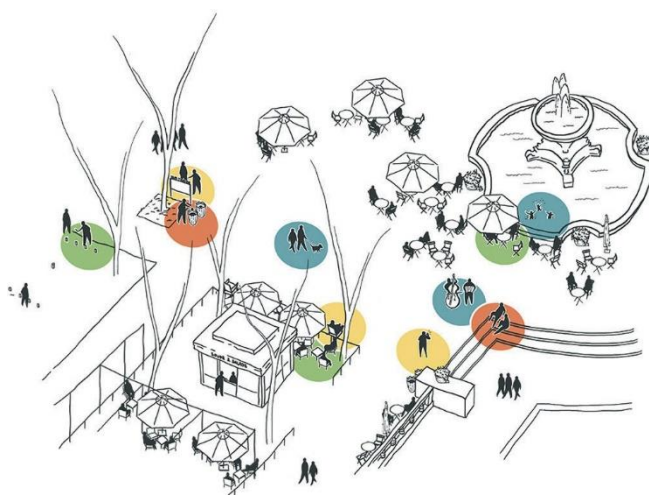
Planiranje javnih prostora

Vrsta mjera koja je posljednjih godina dobila mnogo pozornosti je planiranje javnih površina. Može započeti korištenjem „laganih i jeftinih“ rješenja i snažnom suradnjom sa stanovnicima kako bi pretvorili ulice i javne prostore u mjesta povećane ugodnosti za život i pripadnosti. Ako se gradovima omoguće brza poboljšanja, ona mogu biti korisna komponenta u paketima mjera za ilustraciju željenih promjena i dobivanje daljnje podrške za ostale mjere POUM-a

Projekt za javne prostore nudi širok raspon resursa za planiranje javnih prostor: www.pps.org

Internetska platforma URB-I: URBAN IDEAS ima inspirativnu bazu podataka za izradu projekata, uključujući slike koje uspoređuju situaciju "Prije i poslije": www.urb-i.com/before-after

Izvor: Projekt za javne prostore



Slika 29: Planiranje javnih prostora

Alati za pakete mjera

Dokazani pristup za sustavno i učinkovito povezivanje mjera u pakete sastoji se od četiri koraka. Ovaj pristup podržava švedsko državno tijelo za Planiranje održive urbane mobilnosti u gradovima te za planiranje prometa na nacionalnoj i regionalnim razinama. Četiri koraka su:

- **Korak 1: Presložite!** Rješenja koja utječu na potražnju prijevoza i izvor načina prijevoza (planiranje korištenja zemljišta, upravljanje potražnjom/mobilnošću).
- **Korak 2: Optimizirajte!** Rješenja za učinkovitije korištenje prometnog sustava (infrastruktura, vozila, itd.).
- **Korak 3: Obnovite!** Obnova postojeće infrastrukture.
- **Korak 4: Izgradite novo!** Investicije u infrastrukturu i veće obnove.

Iako sam naziv pristupa podrazumijeva redoslijed koraka, pristup se točnije može shvatiti kao „način razmišljanja“ o planiranju održive mobilnosti. Istraživanje koje je temelj pristupu 4 koraka naglašava važnost stalnog smanjenja ovisnosti o motornim vozilima, stavljajući prioritet na održive načine prijevoza i učinkovito korištenje postojećeg prometnog sustava kako bi smanjili potrebu velikih obnova ili izgradnju nove infrastrukture prometnica. Pristup četiri koraka osigurava da su odgovarajuće mjere kombinirane u pakete mjera kako bi povećali učinkovitost Planiranja održive urbane mobilnosti.

Izvor: Sundberg, R., 2018. SUMPs-Up Priručnik o integraciji mjera i paketa mjera - Step up, str.15-16

Slika 30: Vrste mjera unutar svakog koraka u pristupu četiri koraka (*Izvor: Švedska uprava za promet i sur., 2014*)

Generator paketa mjera KonSULT

Internetski alat KonSULT također može pomoći kod procesa određivanja paketa mjera. Temeljem određenog popisa mjera koje su rezultat faze odabira mogućnosti, alat nudi prijedloge koje se mjere međusobno nadopunjuju na temelju metodologije uobičajeno učinkovitih kombinacija: www.konsult.leeds.ac.uk



Daljnje informacije o CBA i MCA

- DG Regio, 2015. Vodič za analizu isplativosti investicijskih projekata; Ekonomski alat za procjenu za politiku kohezije 2014-2020, https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf
- Projekt Dokaz, 2014, bavi se izazovom određivanja izvedivosti projekta; uloga procjene projekta (najčešće CBA) pri donošenju odluka na urbanoj razini; i uloga koju imaju POUM-i u određivanju prioriteta projekta, www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf
- Projekt TIDE, 2012, Vodič projekta za analize utjecaja i isplativosti u urbanim prometnim inovacijama, koji pruža alat jednostavan za primjenu za procjenu projekata urbanog prometa, a koji uključuje elemente CBA i MCA, www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf



Alati za prometno modeliranje u POUM procesu

Prometni model je pojednostavljeni prikaz stvarnog svijeta koji omogućuje testiranje i procjenu teorijskih scenarija “što ako?”. Uloga prometnih modela je da pomognu javnim vlastima u oblikovanju procesa buduće prometne infrastrukture (uključujući nove pogodnosti za pješake i bicikliste) i nove ili izmijenjene koncepte funkcioniranja (npr. pametne sustave kontrole prometne signalizacije). Oni se neprekidno razvijaju i prilagođavaju trenutnim trendovima u mobilnosti, socijalno-demografskim promjenama i održivim okolišnim ciljevima. Tipični rezultati uključuju ukupno vrijeme putovanja za različite oblike prometa i grupe korisnika, različite veličine privatnih i javnih prometnih mreža, rezultirajuće emisije zagađivača zraka i sl. Podaci dobiveni uporabom prometnih modela stoga često služe u daljnjim gospodarskim izračunima ili kao osnova za političku raspravu koja uključuje sudjelovanje javnosti.

Prometni model može se koristiti za dobivanje pouzdanih i dosljednih ulaznih podataka za POUM proces, posebno u nekim fazama planiranja poput izrade scenarija, procjenu i izbor mjera i praćenje. Rezultati modeliranja pomažu u predviđanju utjecaja raznih kombinacija politika i mjera, uzimajući u obzir složenu interakciju i moguće posljedice pojačavanja ili povratnog pogoršanja te na taj način pomažu u određivanju najdjelotvornijih paketa povezanih mjera. Uz korištenje u određivanju osnovnog scenarija, oni također omogućuju redovito praćenje promjena u prometnom sustavu tijekom faze primjene radi procjenjivanja ide li proces željenim tokom ili je potrebno djelovati i prilagoditi akcije.

Vrlo rano u POUM procesu potrebno je odlučiti hoće li se prometni model koristiti ili neće u izradi POUM-a. To ovisi o raspoloživom vremenu za POUM kao i o prirodi mjera o kojima se raspravlja: što se više očekuje da će te mjere utjecati na prometnu potražnju (poput izgradnje nove linije javnog prijevoza, uvođenja novog održivog oblika prometa ili usluge i sl.) snažnije se preporučuje korištenje prometnog modela za predviđanje rezultata. Dostupna sredstva, vrijeme, podaci i raspon pitanja određuju kakav će se model koristiti.

Tri kategorije prometnih modela su makroskopski, mikroskopski i mezoskopski, s tim da se prva dva najčešće koriste. Makroskopsko modeliranje se najčešće koristi kod strateškog planiranja, dok se mikroskopsko modeliranje najčešće koristi kod operativnog planiranja. Makroskopski modeli usmjereni su na mogućnosti izbora kod velikih pitanja poput cilja putovanja, oblika i izbora rute, dok se mikroskopske simulacije uglavnom fokusiraju na model prometnog toka. Stoga je potrebno izabrati odgovarajuću razinu modeliranja kako bi se analizirale razne posljedice mjera koje su gradovi izabrali, budući da se one mogu razlikovati po obuhvatu.

Sve do posljednjih godina, dostupni alati za modeliranje nisu u potpunosti uzeli u obzir bicikljanje i hodaње. Projekt CIVITAS FLOW, financiran sredstvima EU (<http://h2020-flow.eu>) radio je na poboljšanju softvera za mikro- i makroskopsko modeliranje prometa tako da se postojeća infrastruktura za bicikljanje i hodaње može točnije modelirati, kao i ponašanje biciklista i pješaka. Poboljšanja uključuju širenje makroskopskog modela prometne potražnje (uključujući uvođenje sustava zajedničkog korištenja vozila te povećani stohastički dio za izbor biciklističke rute) kao i poboljšanje značajki softvera za mikroskopske prometne simulacije (uključujući poboljšano modeliranje interakcije između vozila i pješaka).

Još jedan tip modela su integrirani modeli prometa i korištenja zemljišta, (engl. LUTI), koji mogu simulirati široki raspon intervencija od infrastrukturnih projekata, politike cijena, propisa, komodalnosti do planiranja urbanog prostora. Također mogu uključiti utjecaje pogoršanja koja mogu nastati zbog premještanja ili novostvorene potražnje. Međutim, važno je istaknuti da su integrirani modeli prometa i korištenja zemljišta složeni i trebaju puno podataka: njihovo uspostavljanje iziskuje značajno vrijeme i trud kao i tehničku stručnost.

Važno je biti svjestan ograničenja modela u svim fazama procesa planiranja. Projektanti i izrađivači modela moraju se služiti vlastitom prosudbom budući da prometno planiranje nije egzaktna znanost, a svi modeli imaju sustavnu pristranost. Funkcioniranje svakog modela se zasniva na mnogim pretpostavkama i izračunima, a svaki od njih povećava nesigurnost. Nesigurnost je teško shvatiti posebno kada se unose točni podaci na lijepo dizajniranoj karti. Također postoji snažno iskušenje da se povjeruje predviđanjima čak i onda kada ona prevaziđu mogućnosti modela. Nesigurnost raste što je promatranje detaljnije. Radi toga je neophodno prilagoditi model prema vašoj lokalnoj situaciji umjesto da se poslužite zadanim postavkama.

Stoga su dužnosti projekatanta da:

- provedu procjenu osjetljivosti
- predstave ograničenja zajedno s rezultatima
- koriste širok raspon učinaka i kvalitativnih učinaka, a ne bodovne procjene
- izbjegavaju ulazak u detalje iznad uvjerljive razine

Agregirani modeli, tkz. modeli planiranja u skicama nisu prometni modeli u smislu koji je ovdje opisan, ali mogu biti zanimljiv izbor za početnu provjeru politike unutar POUM procesa. Može ih se izraditi sa značajno manje sredstava, a korisnicima mogu omogućiti istraživanje i identifikaciju odgovarajućih mjera politike održivog prometa, mjereći njihove utjecaje unutar dosljednog okvira i uspostavljajući put primjene budućih scenarija. Jedan tipičan primjer u ovoj kategoriji je model za Urbani putokaz 2030 (www.urban-transport-roadmaps.eu), izrađen u ime DG MOVE). Međutim, agregirani modeli ne mogu zamijeniti uporabu raščlanjenijih modela kod preciznije procjene.

Autor: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Krakov, Poljska: Kombinacija upravljanja parkiranjem s ograničenjem prometa i mjerama javnog prijevoza

Grad Krakow promatra politiku upravljanja parkiranjem kao način da se doprinese višim ciljevima- poput poboljšanja kvalitete zraka i smanjenja prometnog zagušenja, umjesto da jednostavno rješava problem parkiranja automobila. Gradske vlasti Krakowa kombiniraju primjenu mjera parkiranja(na pr. uklanjanje parkiranih mjesta)s mjerama ograničenja prometa (na pr. zona ograničenog prometa), te mjerama javnog prijevoza (na pr. integracija usluga javnog prijevoza) te na taj način smanjuju broj vozila i poboljšavaju kvalitetu zraka i protok prometa istovremeno. Omogućavajući alternative automobilu i izbor pristupa korak-po-korak pomažu da regulacija parkiranja bude javno prihvaćena.

*Autor: Tomasz Zwoliński, Grad Krakow, prikupio Polis
Fotografija: Eltis, Harry Schiffer*



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Tampere, Finska: Upravljanje mobilnošću olakšalo uvođenje projekta tramvaj

2016. godine, Grad Tampere odlučio je izgraditi prvu tramvajsku liniju. Godine značajnog poremećaja automobilskeg prometa u središtu grada su izvršno vrijeme da se ljude potakne na promjenu navika putovanja. Ljudi bolje reagiraju na promjenu svoje rutine, jer moraju pronaći nove načine putovanja i nove pravce tijekom vremena izgradnje. Tampere je proveo nekoliko aktivnosti upravljanja mobilnošću ciljanih posebno na vozače automobila uključujući Park&Ride točke, promicao je javni prijevoz i bicikliranje te osigurao više mjesta za bicikle i pješake. Veliki projekti izgradnje prometne infrastrukture ne bi se trebali provoditi bez vještog upravljanja mobilnošću i snažne komunikacije s građanima i dionicima.

Autor: Sanna Ovaska, Grad Tampere, prikupio UBC
Fotografija: Veli-Matti Lahdenniemi



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Vitoria Gasteiz, Španjolska: Integracija mjera mobilnosti u modelu superbloka

Plan održive mobilnosti i javnog prostora za grad Vitoria Gasteiz zamišljen je tako da se javni prostor vrati ljudima primjenom nove sheme poznate pod nazivom model superblok. Superblok je geografski prostor koji obuhvaća nekoliko gradskih blokova kojima se služe samo pješaci, biciklisti, uslužne djelatnosti i automobili kojima se služi cijelo susjedstvo, dok ostali privatni automobili i javni prijevoz prometuju isključivo po ulicama koje okružuju blokove. Osim redizajna urbanog prostora, integracija mjera mobilnosti je neophodna kako bi se poboljšala ukupna kvaliteta prostora, kao na primjer nova mreža javnog prijevoza, regulacija semafora, mreže pješačkih i biciklističkih staza, logistika gradskih teretnih vozila ili širenje reguliranog prostora za parkiranje.

Autor: Juan Carlos Escudero, Grad Vitoria-Gasteiz, prikupio Rupprecht Consult
Fotografija: Agencia de Ecología Urbana



AKTIVNOST 7.3: Planirajte praćenje i procjenu mjera

Obrazloženje

Praćenje i procjena, kako procesa planiranja tako i provedbe mjera ključne su za učinkovitost Plana održive urbane mobilnosti.

Snažni procesi praćenja i procjene pomažu vam da sustavno učite iz svojih iskustava, prilagodite se i poboljšate svoje aktivnosti planiranja. Redovno praćenje pomaže vam da budete sigurni da postićete potrebni napredak. Procjena nakon provedbe pomaže u pružanju dokaza učinkovitosti POUM-a i njegovih mjera, što je bitno za dugoročni uspjeh, jer omogućuje donositeljima odluka da opravdaju gdje su potrošili novac i da izbjegnu greške u budućnosti. Transparentno izvještavanje trebalo bi osigurati da se rezultati procjene puste u javnu raspravu.

Iako su strateški pokazatelji i ciljevi već definirani ranije (vidi Aktivnosti 6.1 i 6.2), ovdje su razvijeni pokazatelji na razini mjera i detaljnije su dogovorene aktivnosti praćenja i procjene. Cilj ranog definiranja mehanizama praćenja je da oni postanu sastavni dio provedbe mjera.

Ciljevi

- Definirati set pokazatelja koji omogućuje praćenje i procjenu svih glavnih mjera s razumnim naporima.
- Dogovoriti odgovarajuće načine praćenja (uključujući odgovornosti i proračun) kako bi procijenili status provedbe mjera i postizanja ciljeva, omogućavajući pravovremene i učinkovite odgovore.
- Postići da dogovori o praćenju i procjeni postanu neodvojivi dio daljnjeg procesa.

Zadaci

- Odredite koje su informacije potrebne za praćenje i procjenu vaših mjera.

- **Rezultat:** Koji učinci se očekuju od mjere? Definirajte odgovarajući rezultat ili pokazatelj prometne aktivnosti za svaku glavnu mjeru ili paket mjera kako bi mogli procijeniti njen uspjeh. Strateški pokazatelji rezultata općeg napretka prema održivoj mobilnosti su već odabrani u Aktivnosti 6.1. Ovdje definirajte detaljnije pokazatelje ciljeva pojedinih paketa mjera, npr. emisije iz autobusa, kamiona i automobila, broj prometnih nezgoda, ili broj korisnika bicikala u određenom području grada.
- **Output:** Koja je politika, infrastruktura ili usluga direktno provedena u mjeri? Definirajte odgovarajući pokazatelj outputa za svaku mjeru kako bi mogli pratiti razmjere u kojima se provodi, npr. km nove prometne trake za autobus ili broj novih autobusa.
- **Input:** Koje resurse trošite? Pratite troškove investicije i održavanja (uključujući troškove radne snage za svaku mjeru kako bi pravovremeno reagirali na prevelike troškove te kako biste mogli procijeniti vrijednost za novac.
- Procijenite postojeće izvore podataka, uzimajući u obzir rezultate prethodnih revizija podataka (vidi Aktivnost 3.1 i 6.1). Odredite što vam nedostaje i, ako je potrebno, razvijte ili pronađite nove izvore podataka (npr. anketni podaci, kvantitativni podaci automatskih mjerenja).
- Prije no što započnete razvijati svoje pokazatelje mjera, raspravite temu s ključnim dionicima i drugim organizacijama u vašem području, jer su oni možda već usvojili neke. Napredak je mnogo lakše pratiti ako se koriste već provedeni i prihvaćeni pokazatelji.
- Definirajte set kvalitativnih i kvantitativnih pokazatelja mjera koje pružaju dovoljno informacija s razumnim naporima. Uzmite u obzir dostupne podatke i ograničene resurse za prikupljanje novih podataka pri odabiru pokazatelja. Kad je god to moguće, koristite standardne pokazatelje koji su već dobro definirani i koje ljudi znaju koristiti i analizirati.

- Razvijte načine praćenja i procjene svih odabranih pokazatelja, kako za strateške pokazatelje tako i za pokazatelje mjera. Za svakog od njih:
 - Razvijte jasnu definiciju, format izvješćivanja, kako se podaci mjere, kako se izračunava vrijednost pokazatelja iz podataka i kako će se često mjeriti.
 - Ustanovite osnovnu vrijednost, tj. početnu vrijednost i očekivani razvoj bez mjera POUM-a, kao i vrijednost ciljeva željene promjene.
- Dogovorite jasne odgovornosti i proračun za praćenje i procjenu. Za to bi trebali biti odgovorni iskusni zaposlenici ili vanjski partner – idealno, neovisno tijelo. Proračun za praćenje i procjenu bi trebao biti barem 5% ukupnog proračuna za razvoj POUM-a.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Razmotrite usklađivanje vaših pokazatelja s onima vanjskog tijela za financiranje kako bi mjere bile što privlačnije za financiranje. Na primjer, državne okolišne agencije mogle bi financirati mjerenja smanjenja emisije CO₂.
- Uključite procjenu troškova i koristi procesa razvoja POUM-a.
- Planirajte uključenost dionika u praćenje i procjenu.
- Koordinirajte s relevantnim lokalnim i regionalnim dionicima o regionalnim pokazateljima.



Detalji zadataka

Slika 31: Kategorije pokazatelja s primjerima (May, T., 2016. CH4ALLENGE Priručnik za odabir mjera – Odabir najučinkovitijih paketa mjera za Planove održive urbane mobilnosti, str., p. 28.)

Element POUM-a		Mjeren po	
	Primjer →		Vrsta pokazatelja
Cilj	Smanjiti lokalno zagađenje zraka u prometu	Broj dana koji prelazi kritičke razine zagađenja zraka.	Pokazatelj rezultata
Cilj prometa	Povećati korištenje nemotoriziranih načina prijevoza	Udio hodanja i biciklizma u prometu	Pokazatelj prometne aktivnosti
Mjere	Napraviti odvojene biciklističke staze	Broj km sagrađenih odvojenih biciklističkih staza	Pokazatelji Outputa
	Proglasite glavnu ulicu u gradu za kupovinu pješačkom zonom.	% proglašanih pješačkih zona u centru grada.	
Resursi	Troškovi investicije i održavanja	Troškovi prometne investicije i održavanja za novu/poboljšanu infrastrukturu.	Pokazatelji Inputa

Vremenski rokovi i koordinacija

- Jednom kad se mjere i paketi mjera definiraju.
- Potrebno je ažuriranje kad se konačan set aktivnosti dogovori (Aktivnost 8.3), ako je potrebno.
- Uključite proces praćenja i procjene, uključujući odgovornosti i proračun, što je dio dokumenta POUM-a Make monitoring (Aktivnost 9.1), vidi također Sliku 32 u nastavku.

Popis za provjeru

- ✓ Odabran odgovarajući set pokazatelja mjera.
- ✓ Razvijeni su načini praćenja i procjene za sve pokazatelje.
- ✓ Odgovornosti i proračun za praćenje i procjenu su dogovoreni.

Slika 32: Praćenje i procjena procesa POUM-a





Slika 33: Tablica pregleda planiranja aktivnosti praćenja i procjene, s primjerima pokazatelja

Pokazatelji POUM	Definicija	Osnov na linija	Cilj	Područje mjerenja	Metoda prikupljanja podataka	Učestalost mjerenja	Odgovornost
Smrtni slučajevi u promet (sigurnost na cestama)	Broj smrtnih slučajeva u roku od 30 dana nakon prometne nesreće kao posljedica događaja, godišnje, uzrokovanog gradskim prometom, na 100.000 stanovnika	4	smanjenje	Područje grada #1, #2 i #3 (pokriva većinu funkcionalnog urbanog područja)	Polijski izvještaj o nesreći	Stalno (pokazatelj vrijednosti izračunat po policijskoj bazi podataka godišnje)	Policija
...							
Pokazatelji mjera	Definicija	Osnov na linija	Cilj	Područje mjerenja	Metoda prikupljanja podataka	Učestalost mjerenja	Odgovornost
Ljudi ozlijeđeni u prometu blizu škola (mjera: stvoriti zone s mirnim prometom ispred škola)	Broj ljudi u prometnim nezgodama unutar radijusa od 300m, oko škola, godišnje, na 100,000 stanovnika.	25	smanjenje	Radijus od 300m oko svih škola u gradu #1, #2 i #3	Polijski izvještaj o nesreći	Stalno (pokazatelj vrijednosti izračunat po policijskoj bazi podataka godišnje)	Policija
...							

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Toulouse, Francuska: Ambiciozni proces praćenja koji vode međuinstitucionalni odbori

POUM Grada Toulouse uključuje ambiciozni plan praćenja i procjene. Nekoliko odbora redovito prate POUM i njegove mjere i sastaju se najmanje jednom godišnje. Odbori se sastoje od različitih organizacija: institucionalnih, tehničkih, građanskih i znanstvenih. Odbori raspolažu raznim alatima:

- POUM opservatorij (za svaku mjeru: početni ciljevi, osigurana sredstva, očekivani rezultati i pokazatelji koji se ažuriraju redovitim anketama).
- Alat troška putovanja (po načinu, za korisnike kao i za društvo)
- Kontrolna ploča mobilnosti (praćenje individualnih mjera)

Uključivanje partnera u aktivnosti praćenja identificirano je kao čimbenik uspjeha.

Autor: Mary Malicet i Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, prikupio Polis | Fotografija: Tisséo Collectivités



STEP 8: Agree actions and responsibilities

- 8.1 Describe all actions
- 8.2 Identify funding sources and assess financial capacities
- 8.3 Agree priorities, responsibilities and timeline
- 8.4 Ensure wide political and public support



Nakon sporazuma o „paketima mjera“, operativno planiranje paketa mora ih podijeliti u djelotvorne zadatke (ili „akcije“) za odjele i institucije koje su zadužene za njihovu provedbu. Na temelju detaljnih opisa djelovanja i procjena troškova trebaju se dogovoriti jasne odgovornosti, prioriteti i rokovi provedbe. U ovoj je fazi također neophodno priopćiti konkretan („djelotvoran“) sadržaj najpogođenim dionicima (što je često javnost) i donositeljima političkih odluka. Glavni je cilj ovog koraka dogovoriti široko podržani skup jasno definiranih akcija koje pomažu u ostvarenju vizije i ciljeva.

AKTIVNOST 8.1: Opis svih akcija

Obrazloženje

Već su prikupljene informacije u prethodnome koraku odabira mjera, u kojem su mjere i paketi mjera definirani, odabrani i potvrđeni s građanima i dionicima (vidi Aktivnosti 7.1 i 7.2). Sad je vrijeme detaljnije razrade mjera u akcije. Morate definirati što će se provesti, kako, gdje i kada tijekom faze provedbe.

Specificirajući akcije, definirate kako točno želite postići postavljene ciljeve. Detaljni opisi aktivnosti pripremaju fazu provedbe i pomažu vam da utvrdite odnos između aktivnosti i da odlučite o redoslijedu njihove provedbe.

Ciljevi

- Detaljno definirati mjere vašeg POUM-a i razraditi ih u akcije.
- Odrediti poveznice između akcija i pronaći najbolji redosljed provedbe.
- Razmotriti i uključiti važne rizike provedbe.

Zadaci

- Razradite mjere u nekoliko akcija, npr. prije gradnje brze biciklističke ceste provedite studiju koja će odrediti gdje osobe koje putuju na posao obično bicikliraju te gdje su potrebne biciklističke staze.

- Opišite sve akcije što je detaljnije moguće. Ova četiri pitanja mogu pomoći u usmjeravanju detaljnog opisa:
 - Gdje bi se akcija trebala održavati?
 - Kada bi se akcija trebala održavati?
 - Tko će je koristiti?
 - Koliko intenzivno bi se trebala koristiti?
npr. km novih prometnih traka za autobus ili broj novih autobusa.
- Odredite poveznice između akcija kako bi odredili najučinkovitiji poredak primjene. Pri određivanju veza između akcija, možete također ispitati kako se odnose jedna na drugu te kakvu jedna akcija ima korist od provedbe druge akcije.
- Predstavite akcije u tablici pregleda (vidi obrazac u Aktivnosti 8.3), uključujući detaljan opis akcije, zakonske zahtjeve, očekivani doprinosi ciljevima, kao i predložene prioritete, obveze i vremenske rokove. Tablica može sadržavati i procjenu troškova i izvori financiranja u Aktivnosti 8.2.



Što je 'Akcija'?

Akcije su konkretni zadaci koji se provode u provedbi mjera. Uključuju informacije o prioritetima, vremenskim rokovima, obvezama i izvorima financiranja, rizike

i nepredvidljive situacije te odnose među njima.

Za više informacija

SUMPs-UP – Standardi za razvoj akcijskog plana POUM-a, http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

CH4ALLENGE Priručnik za odabir mjera – Odabir najučinkovitijih paketa mjera za Plan održive urbane mobilnosti, www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit

Aktivnosti izvan okvira redovnih zahtjeva

- Pripremite informativni list o akciji kako bi opisali sve ključne informacije o akciji na strukturiran način (vidi Informativni list u Dijelu s alatima u nastavku). Informativni list može olakšati predaju i komunikaciju s odjelima koji provode akciju u fazi provedbe (vidi Aktivnost 10.1).

Vremenski rokovi i koordinacija

- Akcija se nadograđuje na definiranim mjerama i paketima mjera u Aktivnosti 7.2.
- Detaljan opis akcija omogućava osnovni temelj za dogovor oko prioriteta, obveza i vremenskih rokova u Aktivnosti 8.3.
- Opis akcija priprema fazu provedbe.

Popis za provjeru

- ✓ Sve akcije su određene, definirane i opisane.
- ✓ Utvrđene su veze među akcijama.





Slika 34: Primjer informativnog lista o različitim akcijama mjere „Obilježavanje i proširivanje biciklističkih staza”

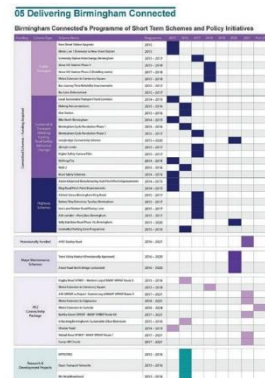
Mjera: R 2		Obilježavanje i proširivanje biciklističkih staza	
Akcije: - R 2.1 Otvaranje pješačkih zona i jednosmjernih ulica za bicikliste - R 2.2 Postavljanje signalizacije Ulica #1 – Ulica #10 - R 2.3 Smirivanje prometa Ulica #1 – Ulica #10 - R 2.4 Daljnje rute u skladu s programom biciklizma (2018-2022)			
Uključene vrste prijevoza: Prijevoz biciklom	Status planiranja: Planiranje/Provedba	Prioritet: Vrlo visok	Rok provedbe: Kratak do srednji
Vrste prometa koje imaju koristi: Promet biciklom			
Akcije: - Stvaranje koherentne mreže biciklističkih staza u Gradu #1 - Provedba planiranih ruta u programu biciklizma za spajanje važnih odredišta u (stambeni kvartovi, centar grada, trgovački centri, sveučilišta, škole, poslovni objekti). - Promoviranje biciklizma poboljšanjem sigurnosti na cestama za bicikliste - Povećavanje shvaćanja biciklista kao istovrijednih korisnika prometnica - Povećavanje udjela biciklizma u Gradu#1			
Učinkovitost mjera			
Doprinos ostvarivanju ciljeva:		Vrlo visok	
Doprinos poboljšanju usklađenosti s okolišem		Vrlo visok	
Doprinos poboljšanju usklađenosti s okolišem		Nizak	
Troškovi i financiranje			
Investicijski troškovi:		Srednji	
Godišnji naknadni troškovi		Niski	
Investitor:		Proračun Grada#1	
Prihvatljivost financiranja:		Tek treba utvrditi	
Provedba mjera			
Ovisnost o drugim mjerama:		R 1: program biciklističkog prometa i odgovornosti	
Potrebe za drugim mjerama:			
Vlasnik /odgovorna osoba/ kontrola		Odjel stanovanja i komunalnog gospodarstva, odgovoran za biciklistički promet	
Planiranje:		Građevinska kompanija	
Realizacija:			
Treće strane koje treba uključiti:		- Odbor za sigurnost na cestama i održivu mobilnost - NVO za biciklizam	

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Birmingham, UK: Program akcija s jasnim prioritetima

Akcijski plan mobilnosti grada Birminghama predstavlja 20-godišnju viziju gradske prometne mreže. Usto, "Povezani Birmingham" - gradski POUM- djeluje kao kišobran za sve aktivnosti prometnog planiranja. On ocrta željeni smjer; ključne inicijative da se ostvari vizija; i 5-godišnju strategiju. U pretvaranju svoje vizije u konkretne sheme i inicijative, Birmingham slijedi četiri osnovna principa: omogućiti različite oblike prometa; stvoriti nepristran prometni sustav; iskoristiti pristup koridora koji uravnotežuje međusobno konkurentne potrebe; i koordinirati provođenje projekta da se minimizira remećenje. Proračuni pokazuju da je potrebno gotovo £4bn tijekom sljedećih 20 godina za predviđene promjene.

Autor: Helen Jenkins, Grad Birmingham, prikupila Ana Dragutescu, ICLEI
Fotografija: Birmingham Connected White Paper



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Torino, Italija: Opsežni popisi činjenica o mjerama

Torinski POUM sastoji se od sedam vodećih principa, podijeljenih u ciljeve i mjere. Svaka mjera je opisana velikim brojem detalja uključujući s njom povezane akcije; vezu s vodećim principima; vezu s ciljem; vrstu vida održivosti; opći opis i cilj mjere; odgovornu instituciju; način primjene; cilj mjere i odgovarajući pokazatelj; vrijeme implementacije i gospodarska sredstva koja su potrebna. Svaka zasebna mjera procjenjuje se u smislu gospodarske, društvene i okolišne održivosti. Mjere su definirane kroz tijesnu suradnju s deset administrativnih okruga, profesionalnim udruženjima i raznim dionicima.

Autor: Grad Turin, prikupio EUROCITIES
Fotografija: Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile		
Misure operative 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta. Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 300 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'infrastruttura. Realizzabilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni	
Ente attuatore	Tempi di attuazione	
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampio sviluppo del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico-economica	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 592.500,00 Regione Piemonte)	

AKTIVNOST 8.2: Određivanje izvora financiranja i procjena financijskih mogućnosti

Obrazloženje

Potreban je temeljit plan financiranja kako bi se osiguralo da su prethodno utvrđene mjere i radnje ekonomski ispravne i financijski održive. Taj proces započinje određivanjem svih dostupnih tokova financiranja, kao i procjenom sposobnosti organizacija uključenih u vaš POUM-a da im pristupe ili ih uključe u proces. Važno je upotpuniti pretraživanje financiranja i izvora financiranja s organizacijskom procjenom, jer se financijske obveze i kapaciteti različitih organizacija razlikuju te imaju različita zakonska prava i odgovornosti u vezi s financijama.

Pri identificiranju potencijalnih izvora financiranja i financiranja mjera mobilnosti trebalo bi procijeniti širok raspon mogućnosti. Pored raspoloživih izvora - kao što su lokalni proračuni i porezi, nacionalne subvencije i EU subvencije te postojeći tokovi prihoda od prodaje karata, naplate parkiranja i drugih područja - također bi trebali procijeniti potencijalne nove izvore financiranja, poput obveznica, naplata korištenja zemljišta, razvojne naknade- i privatni sektor. U ovoj je fazi važno razmisliti i o izvorima financiranja za daljnje detaljne studije izvodljivosti i tržišne studije za veća ulaganja



Kapitalizacija i financiranje za provedbu POUM-a – koja je razlika?

Financiranje se obično odnosi na novac koji je potreban iz vanjskih izvora za početno ulaganje na početku projekta, a koji se u konačnici mora vratiti. Instrumenti financiranja uglavnom se odnose na dug ili kapital ili kombinaciju tih proizvoda. Porezni obveznici također mogu neizravno pridonijeti početnim troškovima kroz investicijske potpore i subvencije.

Kapitalizacija se uglavnom odnosi na to tko plaća imovinu. To mogu biti direktni korisnici usluga (karte, parkiranje, cijene gradskog središta), kupci usluga vezanih za mobilnost (oglašavanje) ili porezni obveznici kroz opći državni proračun ili posebne porezne troškove.

Korisno je zapamtiti da su za provođenje financijski održivog POUM-a potrebne obje vrste financiranja. Na primjer, uporaba zajma za financiranje infrastrukture javnog prijevoza može biti ograničena kapacitetom izvora financiranja za vraćanje takvih zajmova.

Ciljevi

- Odrediti potencijalne izvore i instrumente financiranja za sve akcije.
- Procijeniti financijsku izvedivost pojedinih akcija unutar mjera kako bi izbacili neizvedive akcije i postigli modele isplativih mjera, istovremeno razmatrajući kako bi se tokovi financiranja razumno mogli razviti u budućnosti.
- Procijeniti sposobnost različitih organizacija uključenih u vaš POUM da pristupe izvorima financiranja.

Zadaci

- Procijenite akcije navedene u prethodnoj Aktivnosti 8.1 glede njihovih kratkoročnih, srednje i dugoročnih financijskih potreba i prihoda, uključujući troškove rada, provođenja i održavanja te utvrdite moguće deficite financiranja (ukupan trošak vlasništva).
- Procijenite direktne financijske prihode od akcija, npr. prodaja karata i pokaza za javni prijevoz, koncesije, zakup prostora za oglašavanje, naplata parkinga ili druge gradske usluge te definirajte očekivani povrat troškova.
- Procijenite dodatne novčane vrijednosti koje se mogu ostvariti akcijama (npr. povećana vrijednost zemljišta i nekretnina u blizini stajališta javnog prijevoza) te potencijalno osiguravanje vrijednosti.⁵⁰
- Odredite instrumente i izvore financiranja za odabrane akcije. Procijenite sve sljedeće mogućnosti za određivanje optimalnih. Posebno istražite mogućnosti izvan lokalnog proračuna.
 - Lokalni porezi: poseban lokalni prometni porez za javni prijevoz koji plaćaju javna i privatna poduzeća, graditelji;
 - Financiranje prihodom: karte, parkirne karte, cijene za središte grada, naknada za zagušenje, oglašavanje;

⁵⁰ Za više informacije vidi primjer Prometa za London, 2017. Naknada za korištenje zemljišta, završni izvještaj. www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- Uključivanje privatnog sektora, npr. kroz javno-privatna partnerstva;
- Aktivnosti prikupljanja sredstva koje uključuju odgovarajuće sponzore (ali razmotrite usklađenost s marketinškom strategijom);
- Lokalni proračuni: iz različitih općina i raznih domena politika;
- Državne/regionalne subvencije i EU fondovi;
- Vanjski zajmovi, gradske i zelene obveznice.
- Za mjere koje zahtijevaju vanjsko financiranje, odredite pravno odgovarajući subjekt za zajam i procijenite kreditnu sposobnost.
- Odredite izvore financiranja za daljnje studije izvedivosti te tržište studije za veće investicije.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Procijenite financijsku izvedivost i prihode ključnih aktivnosti u različitim kontekstualnim uvjetima (razvoj stanovništva, obujam prometa i udjeli načina prijevoza) definirani u Aktivnosti 4.1.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Nastavlja se na akcije svih paketa mjera kako su definirane u Aktivnosti 8.1.
- Rezultati će utjecati na konačnu raspravu o akcijama u Aktivnosti 8.3 i pomoći će razvoju financijskih planova u Aktivnosti 9.1.

Popis za provjeru

- ✓ Pripremljena značajna predviđanja za troškove, prihode, tokove gotovine i druge financijske stavke.
- ✓ Provedena financijska analiza i procjena mogućih izvora financiranja.
- ✓ Dostupna preliminarna procjena glede organizacija koje trebaju vanjske izvore financiranja.
- ✓ Sažeti rezultati za raspravu o konačnom odabiru akcija.



Mjere određivanja cijena

Mjere određivanja cijena poput karata, parkirnih karata i cestarina dio su mnogih paketa mjera. Promjena struktura troškova za mogućnosti mobilnosti mogu biti i mjera upravljanja potražnjom i izvor lokalnog prihoda.

Neke sheme naplate, poput upravljanja parkingom, mogu se provesti relativno lagano, dok druge zahtijevaju napredniju tehnologiju i investicije i mogu izazvati negodovanja glede prihvatljivosti ili privatnosti (npr. sustav naknada za zagušenje temeljen na registracijama vozila).

Prije uvođenja mjera upravljanja potražnjom, mora se pažljivo razmotriti hoće li se ostvareni prihod utopiti u ukupnom proračunu ili ga je bolje odrediti za povećavanje mogućnosti održive urbane mobilnosti. Posebni lokalni i nacionalni propisi se moraju pažljivo analizirati kako bi se procijenile mogućnosti.

Objašnjenje da će se prihodi koristiti za povećanje razine usluge javnog prijevoza i potporu alternativama privatnim automobilima obično povećava prihvatljivost mjera određivanja cijena. Odvajanje dodatnog prihoda također čini financiranje javnog prijevoza otpornijim naspram konkurentnih zahtjeva za proračun od strane drugih područja javne politike.



image © Ttkurikawa on istock.com



Europska Komisija nudi velik broj inicijativa i programa koji se mogu koristiti za (su)financiranje mjera održive mobilnosti. Europski fondovi će uglavnom doprinijeti investicijama, ali rijetko operativnim troškovima infrastrukture i usluga. Među njima su:

- Europski strukturni investicijski fondovi (ESIF), uključujući Europski fond za regionalni razvoj (ERDF) s 'Interreg-om'
- Europski fond za strateška ulaganja (EFSD)
- Instrument za povezivanje Europe (CEF)
- Program LIFE
- Horizon 2020/ Horizon Europe
- ELENA (dio Horizon 2020)
- Urbane Inovativne Akcije
- URBACT
- Zajednice znanja i inovacija (KIC) o klimi i urbanoj mobilnosti

Pregled trenutnih europskih izvora financiranja za gradove dostupni su na: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en

Dodatne savjete o mogućnostima europskog financiranja možete naći na:

- European Investment Project Portal
- European Investment Advisory Hub
- JASPERS
- fi-compass

Odabir europskih i drugih izvora financiranja te instrumenata financiranja opisani su u Vodiču za temu **Financiranje mjera održive urbane mobilnosti**.

Veliki infrastrukturni projekti u Planiranju održive urbane mobilnosti

U idealnom slučaju, svaka investicija za poboljšanje mobilnosti u gradu trebala bi se temeljiti na prioritetima utvrđenim u okviru POUM-a ili na prethodnoj (robusnoj) strategiji / planu urbane mobilnosti. Važno je da projekt nije definiran kao rezultat strategija pojedinih vrsta prijevoza (npr. samo cestovni ili javni prijevoz) te da se ocjenjuje u kontekstu šireg niza intervencija (i na mobilnosti / prometnom sustavu i na preporučenoj namjeni zemljišta). U mnogim slučajevima veliki infrastrukturni projekti imaju vrlo dugu fazu pripreme i stoga već postoje prije početka pokretanja novog sveobuhvatnog plana urbanog prometa - uključujući već i izdvajanje iz proračuna za njihovu izgradnju. Ovo je česta situacija s kojom se mnogi projektanti prijevoza susreću u stvarnosti. Ovisno o stanju provedbe takvih unaprijed definiranih projekata, POUM može ili uzeti u obzir novu stvarnost, provjeriti prethodnu analizu mogućnosti - na strateškoj i tehnološkoj razini - i zaključiti o uključenom riziku ili istražiti projekt kao jedan od mjera ocijenjenih u procesu POUM-a. Takvi glavni unaprijed definirani projekti možda su već prošli analizu čvrstih mogućnosti i / ili se smatraju nerizičnim iz drugih razloga (npr. njihov je razvoj bio predviđen u okviru dobro osmišljenog plana korištenja zemljišta). POUM se zatim može razvijati paralelno i može pridonijeti preciznom podešavanju opsega i dizajna projekta (vidi primjer dobre prakse u Bratislavi u nastavku). Određivanje dodatnih mjera, uključujući „meke“ mjere za ograničavanje uporabe privatnih automobila, poput parkirne politike itd., može dodatno poboljšati njegovu održivost. Kad se rizik smatra visokim - npr. kad se čini da prve analize provedene unutar POUM-a ukazuju na neodrživost projekta - a ako on još nije osiguran ili uistinu započet, potrebno je prekinuti daljnju pripremu projekta dok POUM ne potvrdi projekt ili naglasi sva potrebna podešavanja. Proces POUM-a temeljen na prethodno odabranom rizičnom projektu bio bi u osnovi pogrešan. Bio bi suprotan osnovnim ciljevima POUM-a i odredbama ovih smjernica.

Izvor: EIB/JASPERS

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Bratislava, Slovačka: Paralelni razvoj velikog projekta tramvaja i POUM-a

POUM za Bratislavu pripremljen je i odobren između 2014. i 2016. Zasnovan je na jasnoj vezi između analize, ciljeva i mjera. Uključuje pripremu ovjerenog 4-faznog prometnog modela. Snažno je usredotočen na organizacijska i operativna područja, uz infrastrukturna pitanja. Istovremeno s razvojem POUM-a, provodio se glavni novi gradski prometni projekt- novi tramvaj za Petržalku, koji je potvrđen prethodnim strateškim dokumentima i studijama. Projekt se provodio u nekoliko faza, uglavnom uz pomoć ESIF-a(Europskih strukturnih i investicijskih fondova). Novi POUM potvrdio je stratešku važnost novog tramvaja i složio se da je modernizacija i nadogradnja tramvajskog sustava- uključujući njegova vozila - jedna od glavnim mjera za budućnost grada.

Autor: Neri di Volo, EIB/JASPERS, prikupio Rupprecht Consult
Fotografija: Dopravný podnik Bratislava



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Beč, Austrija: Porez kojim poslodavci financiraju metro

Svaki poslodavac s najmanje jednim zaposlenim u Beču mora platiti "porez za metro" (Dienstgeberabgabe). Taj porez služi kao financijska potpora za rad i širenje gradske mreže metroa. Iznosi do 2€ tjedno po zaposleniku, s izuzecima kao što su neke skupine zaposlenika poput starijih, osoba s invaliditetom ili s nepunim radnim vremenom. 2016. Beč je prikupio gotovo 67 milijuna eura. Porez je uveden 1970. tijekom pripreme za planiranje, izgradnju i primjenu metro mreže. Danas prihodi također idu u posebni fond za izdavanje godišnjih karata za javni prijevoz (= 1€ dnevno).

Autor: Wuppertal Institute
Fotografija: Wiener Linien



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Birmingham, UK: Unovčavanje dodane vrijednosti novogradnje kroz pregovore ili pristojbe

Odobranje građevnih dozvola za novu izgradnju obično povećava vrijednost tog zemljišta dok istovremeno povećava pritisak na prometnu infrastrukturu. U slučaju da su za to zakonski ovlašteni, gradovi mogu uvesti instrumente unovčavanja dodane vrijednosti čiji prihodi se koriste isključivo za poboljšanje prometne mreže i sustava urbane mobilnosti. Birmingham je uveo kombinaciju planskih obveza koje imaju za cilj ublažavanje ili smanjenje lokalnih utjecaja na područja u blizini novogradnje i Pristojbu na zajedničku infrastrukturu koja se uglavnom koristi za financiranje strateških infrastrukturnih projekata ocrtanih gradskim Razvojnim planom.

Autor: Helen Jenkins, Grad Birmingham, prikupio Wuppertal Institut
Fotografija: Gradsko vijeće Birminghama



AKTIVNOST 8.3: Dogovaranje prioriteta, odgovornosti i vremenskog rasporeda

Obrazloženje

Kad je odabran i opisan konačni skup akcija, vrijeme je da se dodijele odgovornosti, prioriteti i raspored za provedbu. Jasna slika prioriteta akcija i rasporeda i tko je odgovoran za njih kamen je temeljac svakog Plana održive urbane mobilnosti. To zahtijeva koordinaciju i raspravu među svim akterima koji će sudjelovati u razvoju i provedbi aktivnosti.

Ciljevi

- Odrediti odgovarajuće prioritete i odgovornosti za provedbu odabranih akcija.
- Osigurati da su za sve akcije jasno određeni prioriteti i da su sve realistično moguće odraditi.
- Osigurati učinkovitu raspodjelu resursa (osoblje, znanje, vrijeme).
- Formalizirati odgovornosti svih aktera i raspodjelu resursa s pojedinim partnerima.

- Omogućiti jasni vremenski okvir za provedbu.
- Ostvariti službeni dogovor o odgovornostima i vremenskom rasporedu s donositeljima odluka i ključnim dionicima.

Zadaci

- Raspraviti predložene akcije i njihove prioritete s dionicima koji sudjeluju u financiranju, dizajnu i provedbu akcija. Osigurajte da su u raspravu uključeni i drugi gradski odjeli.
- Odredite mogućnosti o tome tko može preuzeti vođenje provedbe akcije. Razmotrite sposobnosti, snažne strane i kompetencije dionika. Ponekad preuzimanje odgovornosti za zadatak od strane jednog dionika može biti očit način za napredak. U drugim slučajevima, suradnja i interdisciplinarni rad različitih dionika može biti pametnije rješenje.

- Dogovorite jasne odgovornosti za svaku akciju paketa mjera. Akcija bez odgovorne stranke vjerojatno se neće provesti.
- Dogovorite općeniti vremenski raspored za akcije, u kojem definirajte približni početak i završetak provedbe akcije. Usredotočite se na 2-3 godine u detaljnom planu, ali također isplanirajte i sljedećih 10 godina te budite svjesni da akcije trebaju i dugoročniju provedbu. (Detaljno planiranje akcija za sljedećih nekoliko godina se treba redovito ažurirati, barem svakih 5 godina).
- Razmotrite povezane akcije koje mogu utjecati jedna na drugu (vidi Aktivnost 8.1). Na primjer, nova brza autobusna linija treba se provesti nakon završetka potrebne infrastrukture (npr. autobusna stajališta, prometna traka za autobus); i kontroverzne akcije (npr. naknada za zagušenje) treba biti u paketu ili se provesti nakon popularnih mjera (npr. jeftinije karte za javni prijevoz) kako bi povećali prihvatljivost.
- Razmotrite velike projekte koji će vjerojatno utjecati na sustav mobilnosti u gradu, npr. građevinski radovi poput otvaranja nove linije tramvaja ili provedba naknade za zagušenje. Takvi projekti često imaju vrijeme provedbe duže od POUM-a, oni vežu mogućnosti planiranja zahtijevajući složeni postupak provedbe uključujući stratešku procjenu utjecaja na okoliš (SEA) i stoga snažno utječu na sve ostale aktivnosti. Čak i „jednostavni“ biciklistički projekti mogu trajati mnogo godina zbog pravnih izazova i procesa.
- Ažurirajte tabelu s akcijama i letak s činjenicama (koji su pripremljeni u Aktivnosti 8.1) s novo dogovorenim informacijama.
- Objavite javnosti vremenski raspored, odgovornosti i raspodjelu resursa kako biste osigurali transparentnost i informacije za građane.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Imenujte voditelja programa koji je odgovoran za koordinaciju provedbe akcija, naknadne aktivnosti i procjenu mjera i ukupnog paketa (to bi trebala biti ista osoba kao i koordinatorski POUM-a ili dodatna osoba kako bi povećali mogućnosti). Određivanje voditelja akcija pomaže da se akcije prilagode ili revidiraju i razviju nove tijekom

faze provedbe. Koordinator ima sveobuhvatni pristup provedenim akcijama i njihovoj isplativosti i rezultatima, što omogućuje vrijedne informacije za daljnji razvoj sustava mobilnosti u vašem gradu.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Nastavlja se na akcije definirane u Aktivnosti 8.1 i 8.2. Pruža temelj za sve sljedeće Aktivnosti i formira ključni dio konačnog POUM-a.

Popis za provjeru

- ✓ Određeni odgovorni glavni provoditelji svih akcija.
- ✓ Dogovoreni vremenski raspored i prioriteta s dionicima.
- ✓ Dogovorene akcije objavljene kako bi informirali širu javnost.





Slika 35: Primjer kako opisati mjere i pakete mjera u tablici akcija (temeljeno na Mattson, C., 2018. SUMP's-Up Standardi za razvoj akcijskog plana POUM-a, str. 23.)

Mjera	Opisa mjere	Poveznica s ciljevima POUMa	Odgovornost	Akcija unutar mjere	Period provedbe	Potrebni resursi	Trošak	Izvor financiranja	Uključeni dionik
Odvojeni biciklistički sadržaji	Označene Trake ili staze uz glavne gradske ulice	Vrlo visoka (poboljšati pristupačnost, povećati sigurnost na cestama, promoviranje aktivnih načina putovanja, smanjenje zagađenja zraka i smanjenje buke).	Vlasnik prometnica	Analizirati potrebne biciklističke staze	Godina 1: siječanj-svibanj	2 prometna i gradska projektanta	30.000 € + 20% punog vremena prometnog projektanta	Gradski proračun	Biciklističke udruge
				Razviti plan biciklističke mreže	Godina 1: svibanj - prosinac	4 prometna i gradska projektanta	40.000 €	Gradski proračun	Biciklističke udruge, susjedne općine
				Planirati i napraviti biciklističke staze	Godina 2-5	Projektant, razvojni programer	500€/m	Gradski proračun + državno financiranje	Građevinske kompanije
Razvoj plana upravljanja mobilnošću	Planirati što, kada i kako raditi s upravljanjem mobilnosti	Visoka (poboljšati pristupačnost, promoviranje aktivnih načina putovanja, promoviranje javnog prijevoza)	Gradska uprava	Razviti plan upravljanja mobilnošću	Godina 1: Travanj - listopad	Stručnjaci za promjene ponašanja, prometni projektant	30.000 €	Gradski proračun + istraživački projekt	Škole, sveučilišta, veliki poslodavci, prijevoznici javnog prijevoza.
Poboljšati pješačke prelaze na prioritetnim prometnicama	...								

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Solun, Grčka: Forum za mobilnost radi dogovora o odgovornosti za akcije

Nakon prihvaćanja POUM-a 2014., dionici uključeni u provedbu sastajali su se na Forumu za mobilnost, koji je služio kao Skupština POUM-a. Forum za mobilnost sastao se prvi put 2016. u svrhu prikazivanja napretka raznih mjera te rasprave i određivanja daljnjeg smjera sa svim sudionicima. Podijeljene su odgovornosti, u prvom redu prema nadležnosti i zakonskim mjerama, a s druge strane prema vještinama i kapacitetu organizacija. Uspjeh ovog neformalnog Forumu ovisio je o dobroj volji sudionika. Stoga solunske vlasti savjetuju korištenje obvezujućeg okvira kako bi se provele odluke o planiranju akcija.

Autor: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, prikupio Polis
Fotografija: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



AKTIVNOST 8.4: Osiguravanje široke političke potpore te potpore javnosti

Obrazloženje

Akcije su najkonkretniji dio Plana održive urbane mobilnosti. One direktno utječu na lokalne stanovnike i stoga su obično najkontroverzniji aspekti procesa. Na primjer, iako se lako složiti da je politika aktivnog biciklizma dobra za grad (tj. na strateškoj razini), i biciklističku infrastrukturu podržava većina stanovnika (tj. na razini mjera), određene akcije koje planira odjel zadužen za gradnju (npr. prenamjenu parkirnih mjesta uz prometnicu u biciklističku prometnu traku) može stvoriti kontroverze. Kako bi kasnije omogućili učinkovitu provedbu akcije, vrlo je važno osigurati široku političku potporu te potporu javnosti tijekom planiranja mjera i akcija – kao i prije usvajanja POUM-a. Nakon uključivanja građana u razvoj mjera i paketa mjera (Aktivnosti 7.1 i 7.2), planirane akcije bi se barem trebale objaviti u javnosti i omogućiti građanima i dionicima da daju povratne informacije prije donošenja konačne odluke. U idealnom slučaju, tada će se aktivno uključiti u dogovor o akcijama i osjećati da je POUM „njihov“ s „njihovim“ mjerama akcijama te će shvatiti njegovu ulogu u poboljšanju mobilnosti i kvalitete života za sve.

Ciljevi

- Osigurati vlasništvo i visoku razinu prihvatanja vaših planiranih akcija među donositeljima odluka, građanima i drugim dionicima.
- Omogućiti transparentnost glede planiranih akcija.
- Omogućiti usvajanje POUM-a i kasniju učinkovitu provedbu akcija.

Zadaci

- Komunicirajte na transparentan i stručan način glavne elemente POUM-a, napose planirane akcije.
- Aktivno informirajte donositelje odluka kako biste dobili povratne informacije. Razmotrite organiziranje informativnih sastanaka lokalnog vijeća puno prije službenog procesa usvajanja POUM-a. Direktni razgovori s

ključnim donositeljima odluka, poput gradonačelnika, liderima većih političkih stranaka, vam može osigurati važne informacije o tome kako proširiti političku potporu i osigurati usvajanje.

- Aktivno uključite važne dionike kako bi dobili povratne informacije od njih, na primjer na sastanku „kontrolne skupine“ POUM-a.
- Aktivno uključite građane kako bi dobili povratne informacije od njih, na primjer, kroz javne rasprave (vidi Sliku 14 alata i metoda za uključivanje građana).
- Napravite glavne elemente POUM-a, uključujući njegove glavne akcije, temom u lokalnim medijima. Kada komunicirate o akcijama, naglasite pozitivne promjene kojima pridonose te njihovu ulogu u POUM-u. Ako je moguće, koristite mjerljive dokaze o očekivanim koristima te privlačne vizualne elemente, poput „prije i poslije“ slika drugih gradova. Zajednički rizik je da će se aktivirati samo oni na koje mjere negativno utječu. Stoga se preporučuje dodatni napor u komuniciranju kako bi aktivirali onu javnost koja će imati koristi od mjera.
- Uvijek budite jasni o tome što lokalna vlast može realno napraviti, a što ne može (upravljanje očekivanjima).

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Kad se suočite s jakim političkim protivljenjem, na primjer u slučaju promjene vlasti tijekom razvoja POUM-a, naglasite prednosti i vrijeme i resurse koji su već uloženi u POUM. Analogija mosta može pomoći pri komunikaciji u tome trenutku. Kao što gradnju mosta započne jedna vlada, a obično je završi druga, tako bi trebalo biti i s POUM-om, jer je on skup dugoročni projekt koji služi gradu kao cjelini.



image © Susanne Böhrer

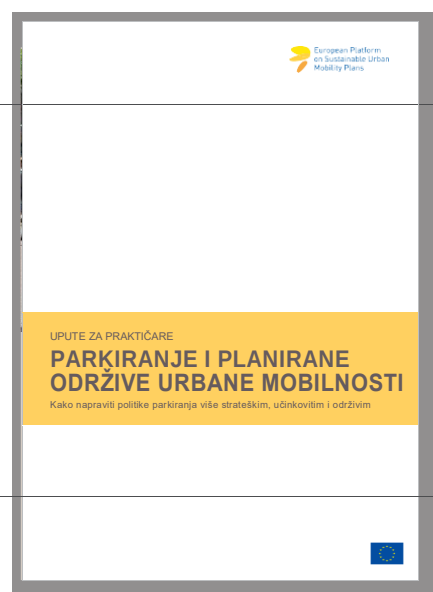
Vremenski rokovi i koordinacija

- Barem prije finaliziranja i usvajanja POUM-a, ali bolje paralelno sa svim aktivnostima Koraka 8.

Popis za provjeru

- ✓ Planirane i provedene aktivnosti uključivanja i aktivnosti odnosa s javnošću.
- ✓ Donositeljima odluka, građanima i ostalim dionicima omogućene su sve informacije i pružena mogućnost davanja povratnih informacija, koje su razmatrane pri dogovoru akcija.

Za neke vrste akcija, osiguravanje potpore šire javnosti može biti posebno izazovno. Parkiranje je takva tema o kojoj razni korisnici prometnica imaju snažno mišljenje (npr. stanovnici, posjetitelji, logističke kompanije). Izazov za lokalne vlasti se povećava kad ti korisnici ne dijele ista očekivanja i potrebe glede sustava parkiranja u vezi troškova, dostupnosti i kapaciteta. Stoga je prihvaćanje javnosti veliki izazov i jedini izvediv način da ljudi prihvate nove mjere upravljanja parkiranja je da im pokažete da „će biti bolje“. Budite vrlo jasni o tome kako funkcioniraju mjere i koliko će – ako uopće – ljudi trebali platiti i objasnite im za što će se koristiti prihod novog parkinga. Korisni alati i dodatne smjernice mogu se pronaći u Uputama za praktičare **Parkiranje i planiranje održive urbane mobilnosti**.



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Ghent, Belgija: Večeri javnih rasprava, sastanci dionika i javno savjetovanje

Ghent je upotrijebio tri razna formata za svoj POUM:

(1) večeri javnih rasprava na kojima su građani raspravljali nacrt POUM-a vođeni moderatorom; (2) opsežno javno savjetovanje s dionicima; (3) jednomjesečni proces javnog uvida u kojem su svaki građanin i organizacija mogli poslati primjedbe u vezi POUM-a. Ovo je bio najopsežniji proces uključivanja koji je Ghent ikada proveo u planiranju mobilnosti. Korištenje raznih oblika uključivanja pomoglo je timu POUM-a da dopre do ljudi iz različitih sredina i dobi i da učvrsti javnu potporu za plan i njegove mjere. Radi informiranja i povezivanja građana, grad je također izdao posebne novine "de wijze gazet".

Autor: Merijn Gouweloose, Grad Ghent, prikupio EURO CITIES
Fotografija: Grad Ghent



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Lille, Francuska: Dvogodišnji politički odbor vodi parkirnu politiku na velegradskoj razini

Europski velegrad Lille uspostavio je Parkirališni odbor da bi politički i profesionalni predstavnici na velegradskoj razini (t.j. MEL) i na općinskoj razini (t.j. 95 općina) mogli postići sporazum o parkirnoj politici. Glavna svrha ovog odbora je da "prihvati zajedničku viziju parkirnih politika, na velegradskoj razini (...) kako bi se kontroliralo korištenje automobila i javni prostor vratilo ljudima." Sudjelovanje svih javnih vlasti u institucionalnom okviru omogućuje postizanje političkog koncenzusa. Transparentnost i neutralnost okvira je glavni čimbenik uspjehnosti. Odbor planira Bijelu knjigu o parkiranju koja je odrediti principe parkirne politike koja će ući u POUM.

Autor: Ellie Deloffre i Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, prikupio Polis | Fotografija: Alexandre Trainsel, MEL



STEP 9: Prepare for adoption and financing

- 9.1 Develop financial plans and agree cost sharing
- 9.2 Finalise and assure quality of 'Sustainable Urban Mobility Plan' document

Prepare for adoption
and financing

09

Measure planning

© Rupprecht Consult 2019

Nakon prethodne prve procjene troškova, sad je vrijeme da napravite definitivne konkretne financijske planove za sve akcije. Temeljem uobičajenog načina rada vaše organizacije, detaljna financijska shema može se uključiti u sam POUM ili biti dio odvojenog procesa. Plan održive urbane mobilnosti sažima rezultate svih prethodnih akcija. Nakon uključivanja preinaka na temelju povratnih informacija dionika i građana te posljednje kontrole kvalitete, politički predstavnici moraju službeno usvojiti dokument.

AKTIVNOST 9.1: Razvoj financijskih planova i dogovor o podjeli troškova

Obrazloženje

Provedba akcija održive urbane mobilnosti zahtjeva čvrst financijski plan koji definira kako se financiraju akcije unutar POUM-a, uključujući detaljne procjene troškova koje su pripremljene u Aktivnosti 7.2 te izvore financiranja koji su određeni u Aktivnosti 8.2. Uzimajući u obzir funkcionalno urbano područje, financiranje mora dolaziti iz različitih općinskih, regionalnih, državnih, privatnih i višestranih izvora. Osiguravanje dugoročne održivosti mjera POUM-a zahtjeva strateško usklađivanje potreba financiranja mjera s javnim proračunima i različitim financijskim instrumentima, gradskim zajmovima, zajmovima za komunalne usluge te ponekad kapitalom privatnog sektora. S obzirom na dugoročno trajanje POUM-a, često je korisno planirati financiranje u fazama s dovoljno detalja za prvu fazu kako bi osigurali financiranje iz javnih i privatnih izvora.

Ispravna podjela projekata u faze je neophodna kako za učinkoviti prijelaz na provedbu tako i ta osiguravanje dugoročne održivosti financiranja. Pri razmatranju potencijalnog privatnog kapitala za inicijalne investicije, važno je upamtiti da je cijena novca, ili kamatne stope, koje obično plaća privatni sektor, viša od one koju plaća javni sektor. To znači da će privatni sektor tražiti veći prtok novca (npr. od skupljih cijena karata) kako bi nadoknadili te troškove. Uspješno uključivanje privatnog sektora zahtjeva da javni sektor uvjerljivo preuzme odgovarajuće rizike na osnovi ugovora, posebno rizike povezane s politikom. Privatni sektor uglavnom ima kraće trajanje investicija od javnog sektora i često traži brži povrat uložene investicije.

Ciljevi

- Stvoriti financijski plan za sve mjere POUM-a, s transparentnim izvorima financiranja.
- Stvoriti detaljan financijski plan za prioritetne akcije, koji sadržava planirane troškove, uključujući poreze i nepredviđene izdatke, kao i prihode na godišnjoj razini tijekom trajanja financijskog plana.
- Osigurati financijsku izvedivost akcija, također izvan granica početnog vremenskog perioda financiranja.
- Planirati nepredviđene troškove kako bi ostvarili otpornost na potencijalne promjene u pritoku prihoda.
- Odrediti mogućnosti za uključivanje privatnog sektora.
- Dogovoriti raspodjelu troškova i prihoda među svih uključenim organizacijama.

Zadaci

- Koordinirajte s drugim gradovima, regionalnim institucijama (dogovori dijeljenja troškova za međugradske usluge javnog prijevoza) i državnom razinom. Istražite mogućnosti zajedničkog financiranja mjera.
- Procijenite potencijal uključivanja investitora iz privatnog sektora bilo kroz kapital, investicije rad ili kombinaciji svega navedenog.
- Pripremite financijske planove za prvu fazu koji uključuju kapitalne izdatke (ulaganje na početku) kao i troškove provođenja i održavanja te godišnje povezane pritoke prihoda.
- Raspravite mjere s potencijalnim financijskim partnerima i izvorima financiranja kako bi bili sigurni da su odabrane mjere dobro pripremljene.
- Odredite izvore financiranja za sve akcije uključujući moguće promjene u godišnjem pritoku prihoda. Razmotrite političku obvezu za slučajeve nedostatka financiranja.
- Dogovorite postupke za povrat troškova (načini, omjeri) za zajedničke sustave i usluge, poput doprinosa operativnim troškovima usluga javnog prijevoza.

- Dogovorite raspodjelu troškova i prihoda između gradova, regionalni vlasti, državnih vlasti i javnih i privatni partnera.
- Neka investitori naprave detaljan financijski plan za prvu fazu ulaganja.
- Za složene mjere koje zahtijevaju naknadne studije za osiguravanje održivosti i pristupa financiranju, potražite tehničku potporu, poput JASPERS/ ELENA,

Vremenski rokovi i koordinacija

- Nakon Aktivnosti 8.3, ~~ova Aktivnost~~ nastavlja se na akcije s njihovim obvezama i vremenskim rasporedom.
- Nastavlja i produbljuje planirane direktne financijske troškove akcija i određene izvore financiranja (Aktivnost 8.2).

Popis za provjeru

- ✓ Pripremljen su detaljni financijski planovi te dogovorene akcije koje zahtijevaju financiranje u prvoj fazi provedbe POUM-a.
- ✓ Osigurana obveza relevantnih javnih tijela za dodjelu dostatnog javnog proračuna za popunjavanje nedostataka u financiranju.
- ✓ Ako je potrebno, završena je inicijalna prijava za izvore financiranja za studije izvedivosti, tržišne i druge studije sa svrhom pripreme projekta.
- ✓ Osigurana financijska održivost projekata.
- ✓ Dogovoreni troškovi i koristi među relevantnim akterima.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Barcelona, Španjolska: Europski fondovi i financiranje za obnovu javnog prijevoza u Barceloni

Gradski i javni prometni operater (TMB) Barcelone može se osloniti na čvrsti plan fondova i financiranja za obnovu svog autobusnog voznog parka. Operater je primio financijsku potporu ELENA (Europska pomoć za lokalnu energiju) koja je osigurala potporu od gotovo 1.5 M€ za troškove pripreme studije (2011-2015) radi opsežne rekonstrukcije autobusa na dizel i stlačeni prirodni plin u hibridna vozila. 2019. Europska investicijska banka (EIB) osigurala je kredit od 73,5M€ operateru za kupnju 254 čistih vozila (potpuno električnih, hibridnih i na stlačeni prirodni plin). Obnova javnog voznog parka doprinosi poboljšanju kvalitete zraka u Barceloni.

Autor: Josep Maria Armengol Villa, TMB, prikupio POLIS
Fotografija: TMB

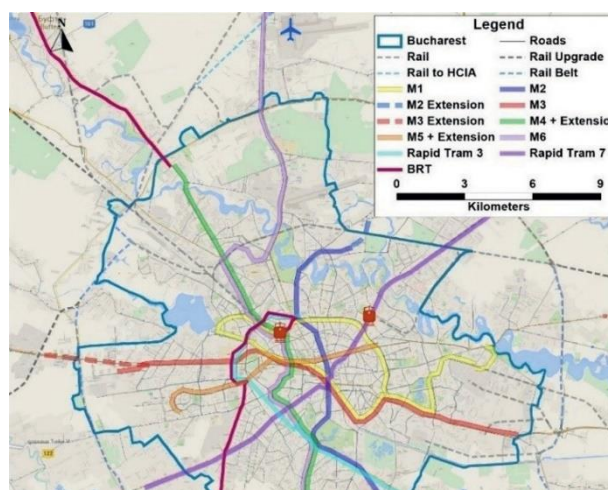


PRIMJER DOBRE PRAKSE

Bukurešt, Ilfov, Rumunjska: Primjena POUM-a na osnovi opsežnog plana godišnjeg proračuna

Na osnovi podataka i analize problema sastavljen je popis prioriteta područja za POUM. To je dovelo do širokog raspona organizacijskih, operativnih i infrastrukturnih mjera koje su uključene u konačni POUM. Napravljena je procjena troškova za svaku mjeru te je na taj način određena visina ukupnih ulaganja potrebnih za provedbu plana, da ih se može staviti u odnos prema raspoloživim izvorima sredstava. POUM je poslužio kao glavni alat u identifikaciji prioriteta za programiranje EU fondova do 2030. Oni su se morali promatrati paralelno s državnim sredstvima, kapitalnim rashodima uprava Bukurešta i Ilfova, kreditom od IFI-ja (EIB/EBRD) i dodatnim prihodom od predložene parkirne strategije. U međuvremenu se moglo odrediti potrebni proračun za subvencije neophodne za rad javnog prijevoza, kao i za održavanje mreže tijekom istog perioda.

Autor: Alan O'Brien, EIB/JASPERS, prikupio Rupprecht Consult
Slika: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



AKTIVNOST 9.2: Završetak i osiguravanje kvalitete dokumenta „Plan održive urbane mobilnosti“

Obrazloženje

Projektni tim imat će zadatak sastaviti konačnu verziju dokumenta Plana održive urbane mobilnosti. Kako bi se osiguralo dobro odražavanje prethodnih sporazuma, nacrti dokumenta trebaju se pregledati unutar organizacije i od strane važnih dionika. Prije usvajanja i objavljivanja Plana održive urbane mobilnosti, fokus je na postizanju visoke kvalitete i završetku dokumenta za njegovu daljnju provedbu i diseminaciju. U ovom koraku, konačna usavršavanja i poboljšanja trebaju prethoditi objavljivanju konačnog dokumenta.

Ciljevi

- Osigurati visoku kvalitetu dokumenta POUM-a.
- Osigurati da su se stavovi ključnih dionika i šire javnosti dovoljno uzeli u obzir u dokumentu.
- Dovršiti dokument POUM-a kako bi bio spreman za usvajanje od strane političkih tijela i objavljen u javnosti.

Zadaci

- Sastavite potpun nacrt POUM-a. Predloženi aspekti koje trebate uključiti u dokument su:
 - Pozadina, lokalni kontekst i kratki pregled procesa razvoja (uključujući sudjelovanje dionika i građana).
 - Rezultati analize mobilnosti i vježba scenarija.
 - Vizija, glavni ciljevi i ključni ciljevi.
 - Paketi mjera s akcijama (uključujući raspored, obveze i ponekad financiranje).
 - Shema praćenja i procjene.
- Pogledajte cijeli dokument i provjerite kvalitetu i potencijal za postizanje učinkovitih rezultata. Razmotrite korištenje

online Samoprocjene POUM-a (vidi Alate u nastavku) ili interne stručne recenzije s kolegama kako bi osigurali dobru kvalitetu.

- Provjerite jesu li stavovi i rezultati procesa sudjelovanja dionika i građana uključeni u cijeli dokument.
- POUM se također mora procijeniti s obzirom na proceduralne zahtjeve (npr. ako postoje na nacionalnoj razini) i postizanje usklađenosti s direktivom EK-a o strateškoj procjeni okoliša (SEA). U određenim državama potrebno je i javno savjetovanje u ovom trenutku.
- Izvršite konačne izmjene u suradnji s ključnim dionicima. Nastojte da dokument dobije široku političku i javnu potporu, na primjer, prilagođavanjem osjetljivih aspekata koji bi mogli spriječiti ključne donositelje odluka da ga podrže. Ali pripazite da ga ne previše ublažite, ključno je da je dovoljno ambiciozan da postigne svoje ciljeve održivosti.
- Završite dokument POUM.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Uključite vanjske procjenitelje s iskustvom Planiranja održive urbane mobilnosti kako biste provjerili kvalitetu dokumenta.
- Brendirajte svoj POUM; kako biste komunicirali njegovu osnovnu ideju, stvorite stalnu vidljivost i pomognite građanima i dionicima da shvate i prepoznaju ga. Brendiranje može uključivati davanje lako pamtljivog imena POUM-, razvijanje vizualnog identiteta, koji povezuje temu te smislite snažni logotip (vidi primjere u nastavku).
- Napravite i kratku verziju dokumenta.
- Uključite svoj grad u Eltis bazu podataka gradova s Planom održive urbane mobilnosti: www.eltis.org/mobility-plans/city-database

Vremenski rokovi i koordinacija

- Provjera kvalitete kad je napredan nacrt dokumenta POUM-a dostupan.

List za provjeru

- ✓ Napisan konačan nacrt Plana održive urbane mobilnosti.
- ✓ Završen unutarnji pregled te pregled dionika.
- ✓ Završena procjena kvalitete.
- ✓ Završene konačne izmjene.



Alat za samoprocjenu POUM-a

Kako bi procijenili kvalitetu procesa planiranja za razvoj vašeg konačnog Plana održive urbane mobilnosti preporučuje se korištenje online alata za samoprocjenu POUM-a. Taj alat se može koristiti tijekom cijelog procesa planiranja – i kako biste procijenili i poboljšali planiranje mobilnosti na početku i tijekom procesa te za procjenu kvalitete POUM-a prije no što ga završite. Samoprocjena se sastoji od „krojenih“ skupova pitanja ovisno o vašem kontekstu planiranja i interesima. Nakon popunjavanja upitnika, rezultat će vam pokazati u kojoj mjeri vaš dokument ispunjava načela POUM-a, omogućavajući vam odrediti snažne i slabe strane vašeg pristupa. Omogućit će vam „krojen“ savjet za daljnja poboljšanja, primjere dobre prakse i poveznice za smjernice za vaše specifične situacije. Kako biste osigurali raznolikost povratnu informaciju o vašem konačnom dokumentu, samoprocjenu POUM-a treba popuniti nekoliko ljudi iz vaše osnovne skupine za POUM..

Poveznica za samoprocjenu POUM-a : www.eltis.org/mobility-plans

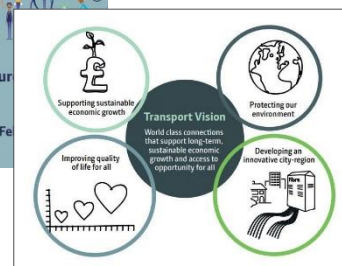
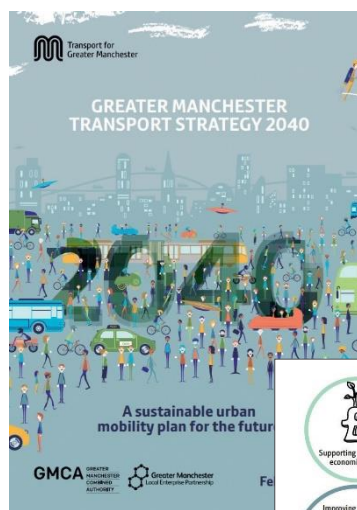
PRIMJER DOBRE PRAKSE

Širi Manchester, Malmö, Budimpešta, Beč: Nagrađeni POUM-i : primjeri izvrsnog dizajna

Jedan od nagrađenih POUM-ova, koji je primjer izvrsnog dizajna je Širi Manchester. Promet Šireg Manchester (TfGM) koristio je kombinaciju vlastitog stručnog znanja i vanjske potpore koja je zaslužna za privlačne slike, dok je istovremeno zadržao fleksibilnost za brzo unošenje neophodnih ažuriranja. Samostojeći promidžbeni materijal, uključujući naslovnice POUM-a izradio je konzultant za dizajn. Za slike koje se odnose na razvojni sadržaj POUM-a, uključujući karte, infografiku i slike, bio je zadužen vlastiti tim organizacije TfGM. To je omogućilo TfGM da vrlo brzo pročiste sadržaj i nastave koristiti isti format u svim ažuriranjima, zadržavajući dosljednost u svim dokumentima TfGM koji se odnose na POUM.

Podaci o pristupu dizajnu gradova Malmö, Budimpešta i Beč mogu se naći u Dodatku.

Autor: Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, prikupio Polis
Slika: Transport for Greater Manchester

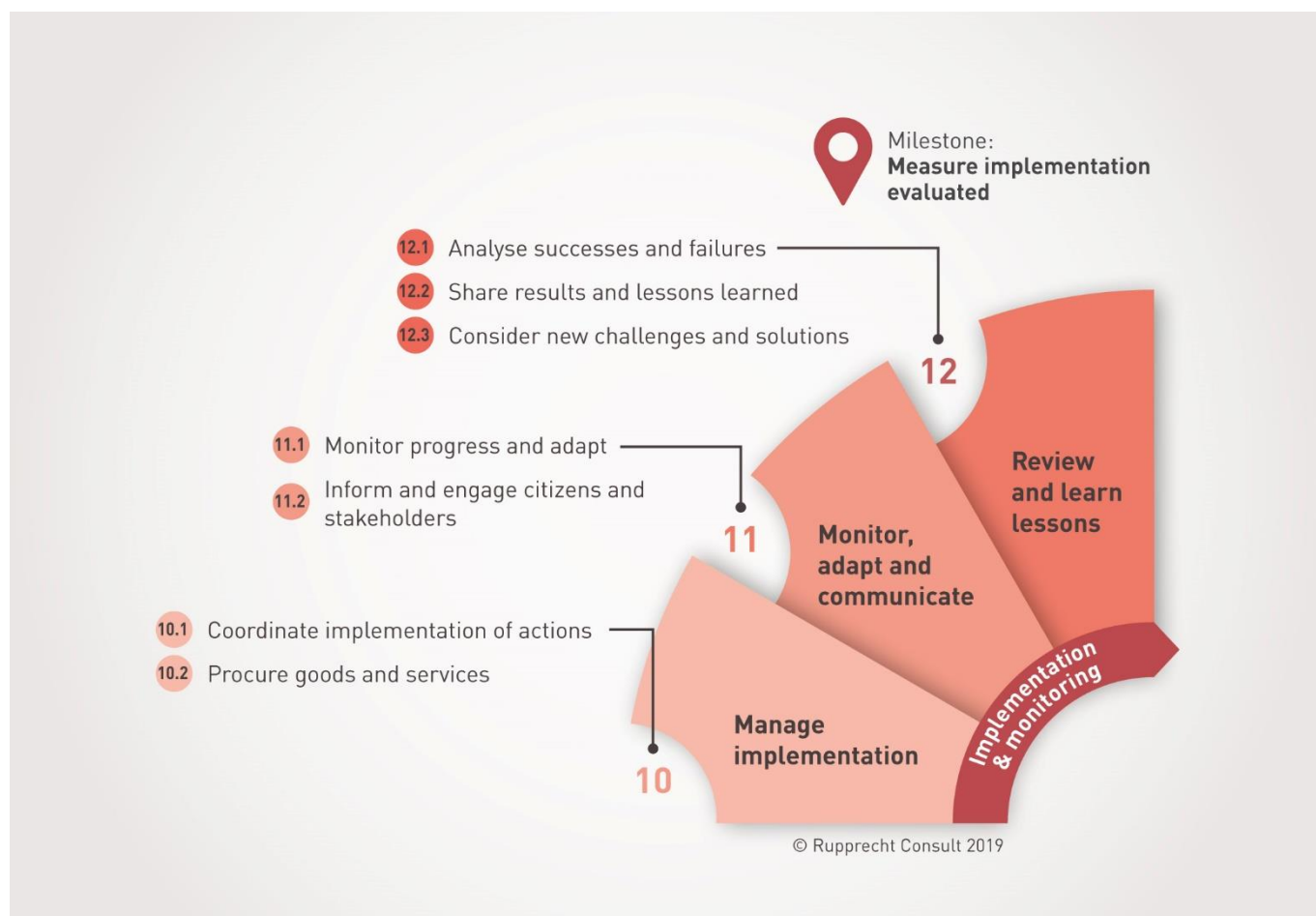


Ključna točka: Usvajanje Plana održive urbane mobilnosti

Najvažnija ključna točka procesa planiranja je usvajanje Plana održive urbane mobilnosti od strane što šire političke koalicije. POUM mora biti prihvaćen od strane izabраних političkih predstavnika tijela koja su odgovorna za razvoj (npr. gradsko vijeće, uprave susjednih gradova, regionalno vijeće). To je ključni korak za osiguravanje prihvatanja dokumenta, čineći tijela odgovornim te omogućavajući dogovoren okvir provedbe mjera. Taj proces usvajanja može potrajati nekoliko mjeseci i ovisit će o državnom pravnom okviru i strukturi uprave. Jednom kad se dokument usvoji, vaš konačan POUM zaslužuje da ga se proslavi s lokalnom zajednicom. Možete organizirati događaj na koji ćete pozvati dionike, širu javnost i (lokalne) medije i na kojem ćete javno predstaviti dokument.



FAZA 4: Provedba i praćenje



Četvrta faza fokusira se na provedbu mjera i povezane akcije definirane u POUM-u, uz sustavno praćenje, procjenu i komunikaciju. Ovdje se akcije stavljaju u praksu odgovaranjem na sljedeća pitanja:

Kako možemo dobro upravljati?

Odgovorni odjeli i organizacije planiraju tehničke detalje svojih akcija, provode ih i ako je potrebno, nabavljaju dobra i usluge. S obzirom da to uglavnom uključuje velik broj uključenih strana, ukupna koordinacija procesa provedbe zahtjeva posebnu pozornost.

Kako nam ide?

Sustavno praćenje omogućit će spoznaju napreduju li stvari u skladu s planom, omogućavajući korektivne radnje, ako su potrebne. Sheme inovativne mobilnosti mogu biti velika smetnja (kao i velika korist) za svakodnevne putnike. Razumijevanje stavova javnosti,

temeljeno na Aktivnom dvosmjernom dijalogu, ključno je za uspješni proces provedbe.

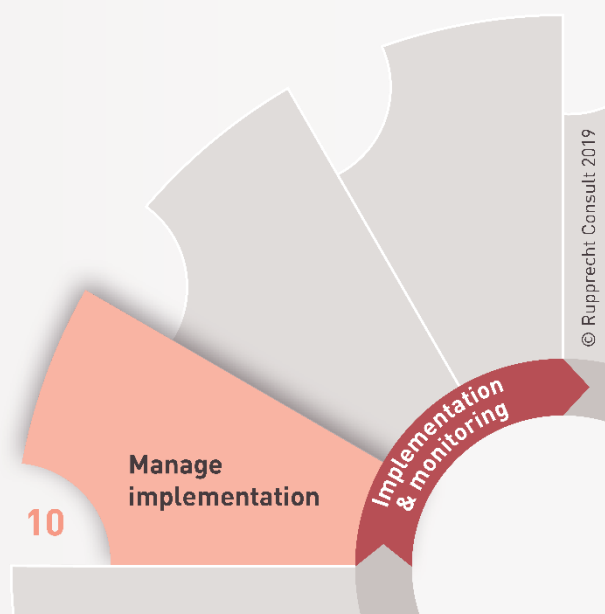
Što smo naučili?

Posljednji korak ciklusa POUM-a posvećen je pregledu uspjeha i neuspjeha, komuniciranju tih rezultata dionicima i javnosti te razmatranju novih izazova i rješenja.

Ključna točka „Provedba mjera procijenjena“ završava ciklus POUM-a – a istovremeno omogućava lekcije za sljedeći proces POUM-a.

STEP 10: Manage implementation

- 10.1 Coordinate implementation of actions
- 10.2 Procure goods and services



Nakon usvajanja POUM-a, započinje faza provedbe. Kako je Plan održive urbane mobilnosti strateški dokument, pruža čvrst okvir za te aktivnosti, ali ne precizira detaljno kako će se svaka akcija provoditi i što treba izvršiti. Ove često složene provedbene zadatke obično ne obavlja „temeljna skupina POUM-a“, već nadležni tehnički odjeli. Stoga je važna dobra primopredaja praktičarima i učinkovita koordinacija svih provedbenih aktivnosti od strane temeljnog tima kako bi se osigurao dosljedan pristup. Na primjer, dok je nabava dobara i usluga standardni postupak u bilo kojoj javnoj upravi, nabava inovativnih proizvoda ili „zelena nabava“ često zahtijeva pozornost temeljnog tima kako bi se osiguralo uspješno uvođenje ovih novih proizvoda i pristupa nabavi.

AKTIVNOST 10.1: Koordinacija provedbe akcija

Obrazloženje

Dobar Plan održive urbane mobilnosti automatski ne vodi do dobrih rezultata, to omogućava samo uspješna provedba određenih paketa mjera i akcija. Kako bi učinkovito ostvarili ciljeve, mora se primijeniti odgovarajuće upravljanje da bi nadgledali provedbu i upravljali rizicima. To zahtijeva dogovore sa svim akterima uključenim u provedbu akcija kao i prenošenje ovlasti temeljne skupine za POUM praktičarima te redovnu komunikaciju s njima tijekom cijele provedbe akcija.

Ciljevi

- Formalizirati uloge aktera uključenih u provedbu mjera.

- Osigurati dobru koordinaciju među svim uključenim stranama.
- Omogućiti učinkovit proces provedbe i dosljednost.
- Riješiti potencijalne rizike.
- Osigurati transparentnost provedbe.

Zadaci

- Kao temeljna skupina POUM-a, ostanite aktivni kako bi osigurali kontinuitet između procesa razvoja i provedbe. Nastavite se redovito sastajati (npr. na mjesečnoj bazi) tijekom faze provedbe, kako bi zadržali dobar pregled

napretka i planirali dodatne aktivnost u slučaju da akcije ne idu u dobrom smjeru.

- Predajte popise činjenica koji opisuju ključne aspekte svake akcije odjelima i institucijama zaduženima za njihovu provedbu. Ako već nisu prethodno razvijeni, pripremite takve popise. (Za informacije o tome što uključiti u popise činjenica pogledajte Aktivnosti 8.1 i 8.3, gdje se obično razvijaju.)
- Dogovorite procedure i odgovornosti upravljanja. Svaka akcija treba imati jednu glavnu osobu koja upravlja njenom provedbom. Osigurajte da svaki voditelj akcije sažme dogovore u radnom planu koji služi kao zajednički okvir za sve dionike koji su uključeni u provedbu akcije.
- Procijenite rizike i planove za neplanirane situacije (nastavak analize u Aktivnosti 8.3). Koje akcije imaju snažan utjecaj na druge akcije, tako da kašnjenja predstavljaju rizik za uspjeh cijelog POUM-a? Kako ćete reagirati ako akcije kasne?
- Održavajte redovne osobne kontakte s voditeljima akcija. Dogovorite u kojem formatu i koliko često ćete od njih dobivati izvještaje o napretku (npr. kratki neslužbeni poziv samo između koordinatora POUM-a i voditelja akcije kako bi se izbjeglo birokratsko preopterećenje). U slučaju poteškoća, pojačajte komunikaciju, omogućite potrebnu potporu i koristite pomoć donositelja odluka kako bi potaknuli provedbu akcije.
- Organizirajte redovne sastanke kako biste provjerili općenit status provedbe akcije. Sastanci sa skupinom svih voditelja akcija trebaju se organizirati jednom godišnje.



image © BKK Centre for Budapest Transport

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Povežite upravljanje provedbe akcije sa širim sustavom upravljanja učinaka unutar uprave.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Tijekom faze provedbe.

Popis za provjeru

- ✓ Popis činjenica o akcijama predan provoditeljima.
- ✓ Dogovoren voditelj i koraci provedbe za svaku akciju.
- ✓ Procijenjeni rizici i planirane dodatne aktivnosti.
- ✓ Ustanovljene procedure za redovne izvještaje o statusu s voditeljima akcija.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

West Yorkshire, UK: Upravljanje projektom koji osigurava neprekidni dijalog

U Zapadnom Yorkshireu (WYCA), struktura pripreme i implementacije POUM-a određena je organogramom: izvršni direktor priprema POUM i program provedbe. Odluke se donose politički. Prometni odbor je ujedno i odbor projekta; on nadgleda pripremu i provedbu POUM-a. Zasebni Odbor za ulaganja odlučuje o financiranju provedbe projekata POUM-a. Upravni odbor projekta (WYCA) odgovoran je za provedbu, dok voditelji tematskih radnih paketa vode razvoj elemenata POUM-a. Koordinacija se provodi mjesečnim razgovorom rukovoditelja i putem dvomjesečnih sastanaka s političkim odborom i savjetovanja s javnošću i dionicima.

Autor: Steve Heckley, WYCA, prikupio Polis
Slika: West Yorkshire Transport Strategy 2040



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Groningen, Nizozemska: Regionalno javno privatno partnerstvo za koordinaciju i suradnju u akcijama

POUM u Groningenu zasniva se na dugoj tradiciji održivog planiranja za grad i njegovu regiju. U svrhu koordinacije i primjene mjera, Groningen je formalno uspostavio radno tijelo pod nazivom Groningen Bereikbaar: Javno-privatno partnerstvo za održivi i pristupačni Groningen. Ovo tijelo osigurava djelotvornu suradnju svih članova i koordinira njihov rad na raznim projektima vezanim uz promet. Tijelo je uspjelo osigurati političku potporu, povećati i predanost i udružiti najbolje dostupno praktično znanje iz privatnog i javnog sektora, akademske zajednice, građana i raznih drugih skupina dionika.

Autor: UBC, na osnovi GroningenBereikbaar.nl.
Fotografija: Jeroen van Kooten



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Brno, Češka: Alat za praćenje aktivnosti u primjeni POUM-a

Alat za praćenje POUM-a je prostorna baza podataka (GIS) aplikacija za stručnjake kao i za građane. Ona sadrži podatke o svim ulaganjima iz Akcijskog plana (proračun, godina realizacije itd.) i omogućuje detaljnu analizu ovih podataka. Stručnjaci (uglavnom dionici), služe se ovim alatom u vođenju primjene POUM-a. Alat omogućuje suradnju svih dionika preko jedne platforme istovremeno, tako da se značajno štedi vrijeme i poboljšava suradnja u primjeni. Građani mogu koristiti aplikaciju kao izvor informacija o primjeni POUM-a. Upravo se razvija mogućnost korištenja ove aplikacije kao alata za javno sudjelovanje.

Autor: Lukáš Báča, Grad Brno, prikupio Rupprecht Consult
Fotografija: Kateřina Nedvěďová, Grad Brno

**AKTIVNOST 10.2: Nabava dobara i usluga****Obrazloženje**

Ključni dio provedbe je nabava dobara i proizvoda koji su potrebni za provedbu mjera i akcija POUM-a. Nabava je standardni proces bilo koje javne uprave, koji uglavnom provodi stručno osoblje, ali nabava inovativnih proizvoda ili „zelena nabava“ zahtjeva pozornost „temeljne skupine“ POUM-a. Zbog visokih iznosa koji gradovi troše na ovo diljem Europe, nabava predstavlja snažnu polugu za potporu promjeni urbane mobilnosti. Nabavna moć gradova i regija mogu stvoriti kritičku potražnju za inovativnim i zelenim dobrima, uslugama i poslovnim modelima poput vozila niske emisije ili rješenja za zajedničko korištenje mobilnosti. Ako se pravilno provede, nabava može dodati vrijednost smanjenjem negativnih društvenih i okolišnih utjecaja, ali i omogućavanjem da inovativni proizvodi i usluge prodru na tržište.

Ciljevi

- Osigurati učinkovitu i pravovremenu nabavu svih dobara i usluga koje su potrebne za provedbu akcija.
- Minimalizirati negativne društvene i okolišne utjecaje na odluke o nabavi.

- Omogućiti rasprostranjenost i promociju novih održivih tehnologija i usluga.

Zadaci

- Procijenite i definirajte stvarne potrebe grada, što bi trebala biti početna točka svake nabave. Dobavljači će morati blisko surađivati s tehničkim odjelima kako bi definirali funkcije koje se mogu ispravno prevesti u učinkovit proces nabave.
- Osigurajte temeljito znanje nacionalnog i europskog pravnog okvira za održivu javnu nabavu, kako bi izbjegli bilo kakva kršenja zakona koja bi mogla komplicirati ili odužiti proces provedbe.
- Odredite metode nabave i vremenski okvir za svaki proizvod ili uslugu, definirajte kako bi nabavu trebalo provesti te kakva je vrsta ugovora potrebna. Razmotrite zajedničku nabavu s drugim upravama koja može rezultirati nižim cijenama zbog ekonomije razmjera.

- Odredite tehničke specifikacije, koristeći kriterije temeljene na učinku koji opisuje funkciju koju trebate umjesto određenog proizvoda. Razmotrite dodavanje aspekta održivosti, bilo kao minimalni zahtjev ili kao dodatni kriterij koji omogućava veću ocjenu. Koristite troškove vijeka trajanja, umjesto samo kupovne cijene, kao kriterij cijene. To bolje opisuje stvaran trošak za vas kao kupca, a istovremeno često stavlja održive izbore u povoljniji položaj, npr. vozila s malom potrošnjom (i stoga s niskim emisijama).
- Objavite natječaj i prođite proces odabira i eliminacije ponuđača.
- Osigurajte transparentnost procesa nabave kako bi povećali javnu i političku potporu.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Razmotrite korištenje inovativnih metoda nabave za visoko inovativne proizvode i usluge koje nisu automatski dostupne na tržištu. Odgovarajuće metode uključuju:
 - Zahtjev za informacijama – metoda prikupljanja informacija o mogućim rješenjima prije početka službenog procesa nabave.
 - Predkomercijalna nabava – koja predstavlja izazov industriji da razviju nova rješenja koja još uvijek ne postoje za potrebe javnog sektora.

- Javna nabava za inovativna rješenja – u kojoj grad djeluje kao rani usvojitelj inovativnih rješenja koje još nisu dostupne u velikoj mjeri kako bi omogućili njihovo širenje na masovno tržište.

Vremenski rokovi i koordinacija

- Nabava je obično jedan od najranijih dijelova provedbe akcija, ali je bitna tijekom cijele faze provedbe, ovisno o vremenskim terminima različitih akcija.

Popis za provjeru

- ✓ Definirane i dogovorene potrebe za nabavom u gradu.
- ✓ Definiran popis osoblja i njihove stručnost da vode postupak javne nabave.
- ✓ Definirane specifikacije javnog poziva.
- ✓ Lansirani javni pozivi, ponude procijenjene i dobavljači odabrani.



Obrazac kriterija za Zelenu javnu nabavu

Kriteriji Zelene javne nabave u EU razvijeni su kako bi omogućili uključivanje zelenih potreba u dokumente javne nabave. Dok usvojeni kriteriji ZeJN EU imaju za cilj postići dobru ravnotežu između učinka na okoliš, troškova, dostupnosti na tržištu i jednostavnosti provjere, naručitelji mogu odabrati, u skladu sa svojim potrebama i razinom ambicije, da uključe sve ili samo određene zahtjeve u svoje dokumente natječaja.

Za urbanu mobilnost, postoje obrasci kriterija za sljedeća područja. Svaki od njih sastoji se od nekoliko podkategorija, npr. Nabava autobusa, automobila, drugih vozila itd., u dokumentu o cestovnom prometu. Dostupni su na svim jezicima EU.

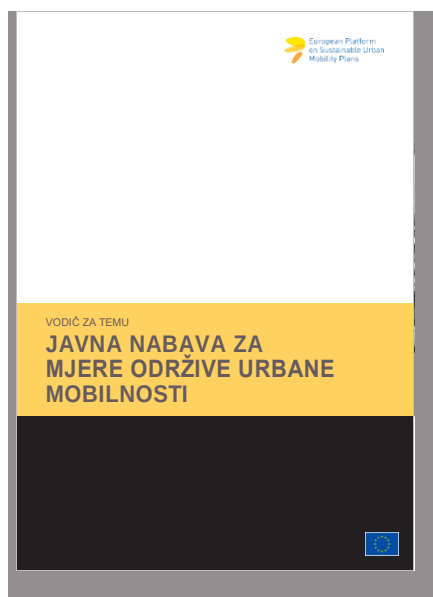
- Projektiranje, dizajn i održavanje cesta
- Cestovna rasvjeta i prometna signalizacija
- Cestovni promet

Za više informacija: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Pristupi održivoj javnoj nabavi

Slika 36: Pregled pristupa održivoj javnoj nabavi (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Javna nabava za mjere održive urbane mobilnosti).

Pristup	Cilj	Primjeri	Komentari
Preusmjeriti ulaganja u održive načine mobilnosti	Promjena prometnog sustava u smjeru održive mobilnosti	Usmjerite investicije na javni prijevoz i aktivne, a na motorizirane načine putovanja.	To će možda biti politička odluka s ograničenim utjecajem ili bez utjecaja agencija za nabavu.
Nabaviti usluge umjesto proizvoda (funkcionalna nabava temeljena na rezultatima)	Smanjiti direktne troškove; sačuvati rijetke urbane prostore	Koristite vozni park automobila za zajedničku korištenje umjesto vlastitih automobila za javnu upravu	Koristite funkcionalne zahtjeve i zahtjeve povezane s rezultatom za opis specifikacija
Nabaviti održivije proizvode i usluge	Povećati učinkovitost proizvoda i radije birati proizvode koji nisu štetni za okoliš.	Koristite emisije CO ₂ -, buke-, PM- i NO _x - kod vozila kao kriterije za nagradu. Opremite postojeće tramvaje i autobuse kako bi povećali energetske učinkovitost. Koristite reciklirane materijale za izgradnju prometnica i biciklističkih staza.	Europsko zakonodavstvo dozvoljava primjenu dodatnih kriterija za nagradu osim najniže cijene.
Povećati kvalitetu proizvoda i usluga	Povećati privlačnost javnog prijevoza	Kriteriji kvalitete za javni prijevoz (tiha vozila, informacije za putnike unutar vozila, WiFi, itd.)	
Nabaviti inovativne proizvode i usluge	Uvođenje inovacija na tržište.	Nabava e-autobusa Ugovorite dobavljača zajedničkog korištenja bicikla kao dio javnog prometnog sustava.	Općine imaju tržišnu moć u mnogim područjima, poput javnog prijevoza. Nabava može zahtijevati upravljanje rizicima.



Daljnje smjernice i pristup korak-po-korak za održivu javnu nabavu može se pronaći u Vodiču za temu **Javna nabava za mjere održive urbane mobilnosti**.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Regija Piedmont, Italija: Zajednička nabava 19 električnih gradskih autobusa

Regija Piedmont primijenila je pristup zajedničke nabave kako bi uključila električne autobuse u vozni park regionalnih prometnih prijevoznika. Poduzeto je pet koraka:

- Zatraženi su projektni prijedlozi javnih prometnih prijevoznika;
- Obavljeno je istraživanje tržišta radi nalaženja dobavljača;
- U prekvalifikacijskoj fazi objavljen je poziv za ponude dobavljačima;
- Izabrani su dobavljači;
- Zatražene su ponude izabranih dobavljača.

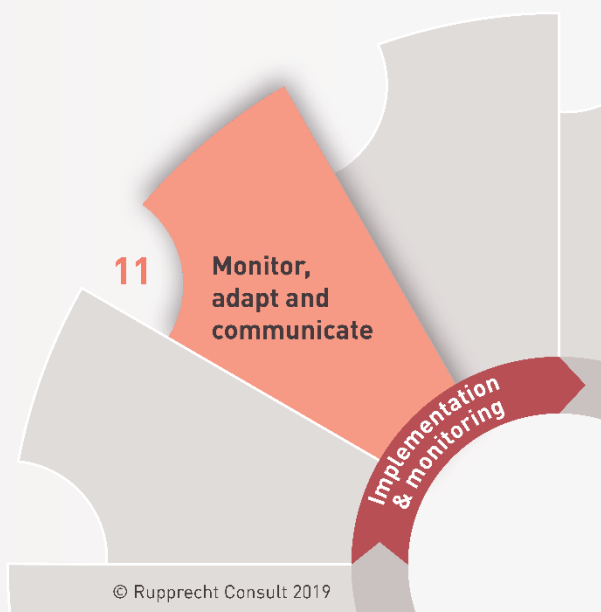
Prihvaćena je ponuda BYD EUROPE B.V. koji su potpisali neovisne ugovore sa svakim od uključenih poduzeća javnog prijevoza. Regija je financirala 90%, a prijevoznici 10% troškova kupnje autobusa. Očekivana ušteda za Regiju iznosi oko 50.000€ u periodu od deset godina i 769 tona CO2 godišnje.



Autor: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, prikupio ICLEI
Fotografija: Regija Piedmont

STEP 11: Monitor, adapt and communicate

- 11.1 Monitor progress and adapt
- 11.2 Inform and engage citizens and stakeholders



© Rupprecht Consult 2019

Stalno praćenje glavna je karakteristika Planiranja održive urbane mobilnosti, koja povećava učinkovitost procesa i doprinosi većoj kvaliteti provedbe. Kako bi osigurali uspješnu fazu provedbe, morate odrediti osnovnu vrijednost prije početka te započeti praćenje u ranoj fazi kako biste mogli pravovremeno reagirati na promjene. Rezultati praćenja moraju se uključiti u proces kako bi poboljšali daljnju provedbu i moraju se komunicirati građanima i dionicima. Tijekom ovog koraka, šira javnost po prvi puta osjeća direktni utjecaj provedenih akcija pa stoga i izražava povećani interes za njih. Prema tome, lokalnu zajednicu treba redovito uključivati i informirati.

AKTIVNOST 11.1: Praćenje napretka i prilagodba

Obrazloženje

Definirani su širi dogovori za praćenje i procjenu, a prikupljanje podataka provedeno je prije usvajanja Plana održive urbane mobilnosti (vidi Aktivnosti 3.1, 6.1 i 7.3). S provedbom akcija, vrijeme je da se redovno primjenjuju odabrani alati za praćenje i procjena o tome koliki je napredak postignut u ostvarenju ciljeva. Kroz redovito praćenje i promišljanje, problemi se mogu rano prepoznati i izvršiti prilagodbe. Koja će se prilagodba primijeniti ovisi o specifičnoj situaciji i lokalnom kontekstu svakog grada i njegova POUM-a. Tijekom procesa POUM-a potrebna je fleksibilnost kako bi se osiguralo da se novi razvoji i uvidi uzimaju u obzir. Nove i bolje mjere ili akcije mogu postati dostupne kako bi se riješio specifični izazov grada ili bi nova znanja mogla učiniti određenu mjeru nepotrebnom. Razlozi za prilagodbu provedbe mjera mogu uključivati

interne čimbenike povezane s planiranjem (npr. vrijeme ili proračun), ili razne vrste vanjskih čimbenika (npr. neslaganje javnosti s akcijom, političko zakonodavstvo, procesi propisa ili aktivnosti planiranja koje mogu utjecati na proces, nove tehnologije, itd.).

Ciljevi

- Odrediti probleme, uska grla i druge izazove za pravovremenu provedbu.
- Pratiti napredak prema postizanju ciljeva.
- Prilagoditi se novim tehnološkim, pravnim, financijskim ili političkim promjenama.
- Prilagoditi i poboljšati proces provedbe.

Zadaci

- Pratite aktivnosti provedbe redovnim osobnim kontaktom s voditeljima akcija (vidi Aktivnost 12.1).
- Redovito mjerite vaše pokazatelje metodama prikupljanja podataka i onoliko često koliko ste odredili u Aktivnosti 7.3. Koristite pokazatelje na razini mjere kako biste pratili napredak pojedinih mjera i paketa mjera prema njihovim ciljevima (svakih 1-5 godina, ovisno o vrsti mjere). Koristite strateške pokazatelje kako biste pratili napredak prema općim ciljevima POUM-a (obično svake 1-2 godine). U oba slučaja, usporedite rezultate mjerenja s osnovnim vrijednostima prije početka provedbe – istovremeno razmatrajući druge čimbenike koji tome doprinose – kako bi procijenili utjecaj vaših mjera.
- Pratite novosti, poput promjena u nacionalnim propisima, tehnologijama, financiranju ili lokalnoj politici. Redovito razmišljajte o tome što trenutni trendovi znače za vaše aktivnosti.
- Budite fleksibilni u ažuriranju vaših mjera i mijenjanja aktivnosti provedbe. Možda ćete ih morati prilagoditi zbog:
 - Poteškoća u aktivnostima provedbe. Ako, na primjer, postoji jako protivljenje nekoj mjeri, razmotrite pretvaranje mjere u privremeni eksperiment koji će se nakon određenog vremena (npr. jedne godine) ispravno procijeniti, a zatim je zadržite ili ukinite ovisno o rezultatima. Često se protivljenje smanjuje nakon što se ljudi naviknu na promjenu i vide dobrobiti (kao što je slučaj s cijenama na cestama u Stockholmu).
 - Mjere ili cijeli POUM nedovoljno ostvaruju važne ciljeve. Ako pojedinačne mjere unutar cjelokupnog skupa mjera POUM-a ispadnu manje učinkovite od procjene, ispitajte razloge i na vrijeme prilagodite. Ako se, na primjer, novi zaštićeni biciklističke trake ne koriste u željenoj mjeri, saznajte je li s njima nešto nije u redu ili nedostaju važne poveznice do njih te reagirajte u skladu s nalazima. Ako se zagađenje zraka u vašem gradu povećava, unatoč svim vašim naporima, na primjer jer gospodarski razvoj omogućava sve veći broj osobnih automobila, razmotrite pojačavanje ili dodavanje mjera za kvalitetu zraka, poput skupljih karata za parking. Ili cestarina u kombinaciji s nabavom modernih električnih autobusa.
- Tehnološki, pravni ili politički razvoj čini vaše mjere zastarjelima ili omogućava druge, učinkovitije mjere. Nove vrste električnih vozila, na primjer, mogu zahtijevati ponovno dizajniranje planirane infrastrukture, ili lokalni izbori mogu prenamijeniti prostor uz prometnice, za što ranije ne bi dobili većinsku podršku.
- Prilagodite što je god potrebno u suradnji s voditeljima akcija. Hrabro zaustavite mjeru ako ne funkcionira! Program provedbe trebao bi se prilagođavati tijekom cijelog provedbenog perioda, a na temelju rezultata praćenja.
- Jasno navedite promjene u mjerama POUM-a koje su rezultat procesa praćenja i osigurajte službeno odobrenje političke razine o najvažnijim promjenama.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Uključite „provjeru razuma“ u praćenju provedbe, što znači da dionici, javnost i mogući kolege iz drugih gradova omoguće povratne informacije o tome kako provedba napreduje, uspoređujući je s ciljevima POUM-a.
- Provedite praćenje i procjenu na transparentan način, po mogućnosti neka to napravi neovisna agencija kako bi osigurali neutralnost i primijenili isti skup pokazatelja koji se koristio tijekom prethodnih koraka. Ako se ovo čini nerealno (npr. zbog ograničenja proračuna), samopraćenje i procjena od strane vlasti valjana je alternativa.
- Provedite diseminaciju rezultata, posebno onih o novim mjerama, kako bi drugi mogli učiti iz vašeg primjera (vidi Aktivnost 12.2).

Vremenski rokovi i koordinacija

- Paralelni proces tijekom faze provedbe.

Popis za provjeru

- ✓ Status aktivnosti provedbe se stalno prati.
- ✓ Procijenjen je napredak prema ciljevima mjere i strateškim ciljevima POUM-a i to u redovnim vremenskim intervalima.
- ✓ Određene su prilagodbe provedbe mjera.
- ✓ Prilagodbe su raspravljene i dogovorene s relevantnim akterima.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Lund, Švedska: Godišnja izvješća praćenja rezimiraju stanje postizanja zadatog cilja

Grad Lund pomno prati aktivnosti svog POUM-a i procjenjuje ih prema ciljevima koje su političari postavili u procesu pripreme. Broj pješaka, korištenje bicikla, motornih vozila i javnog prijevoza se stoga mjere svake godine. Anketa među građanima prikuplja podatke o stavovima i prometnim navikama svake četvrte godine. Kada ciljevi nisu postignuti, aktivnosti se pojačavaju ili se za sljedeću godinu predlažu izmjene.

Za slikovit prikaz rezultata procesa praćenja, Lund se služi sustavom "semafora": ako aktivnosti teku dobro i postižu ciljeve (zeleno), ako su potrebne preinake (žuto) a ako ih treba drugačije planirati /promijeniti/ zamijeniti (crveno).

Autor: Anders Söderberg, Grad Lund, prikupio UBC
Fotografija: Grad Lund



PRIMJER DOBRE PRAKSE

San Sebastian, Španjolska: Interaktivna platforma za praćenje POUM-a

San Sebastian se služi interaktivnom platformom za praćenje napretka mjera POUM-a. Digitalni alat zasniva se na podacima koje pružaju postojeći sustavi prikupljanja podataka, čime se dobivaju vrlo točne i pouzdane procjene. Voditelji i donositelji odluka mogu dobiti jednostavan uvid u opće stanje, dok im aplikacija također omogućuje detaljniji uvid ako ih to zanima. Napredak se prikazuje na jednostavan način korištenjem boja semafora kako bi se pokazalo da li je, ili nije, grad na dobrom putu prema osvarenju ciljeva POUM-a ili nekih drugih gradskih strategija u odgovarajućem području.

Autor: Donostia/San Sebastian, prikupio UBC
Slika: Gradska uprava grada Donostia /San Sebastian



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Funchal, Portugal: Sustavno praćenje mjera radi poboljšanog prihvaćanja

Proces praćenja mjera vezanih uz širenje zona pješačkog prometa uključio je procjenu terena usmjerenu na pristupačnost kako bi se identificirala područja koja bi mogla imati koristi od poboljšanja uvjeta za pješački promet. Usto, podaci dobiveni brojenjem prometa analizirani su da bi se identificirali prometni tijekovi i procijenile emisije zagađivača zraka. Poslan je upitnik kako bi se dodatno procijenilo prihvaćanje mjera kao i njihov mogući učinak. Procjena i mjerenje primjenjenih mjera bili su neophodni da se prihvate ispravljene mjere. Strategija se pokazala uspješnom u prikazu koristi mjera i poboljšanju prihvaćanja. Zato se savjetuje njeno korištenje na drugim mjestima koja mogu imati koristi od mjera širenja pješačkih zona.

Autor: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, prikupio Polis
Image: Municipality of Funchal; Mobility and Traffic Division



AKTIVNOST 11.2: Informiranje i uključivanje građana i dionika

Obrazloženje

Komunikacija i uključivanje lokalnog stanovništva ne smije stati na fazi planiranja. Oni su ključan dio svih faza procesa POUM-a. Tijekom provedbe, potrebno je javno komunicirati napredak provedenih akcija, naglašavajući njihov doprinos dogovorenoj viziji i glavnim ciljevima. Građani i dionici na koje određene akcije direktno utječu trebaju biti posebno uključeni u proces. Na taj način građani mogu shvatiti vezu između njihovih ranijih doprinosa na strateškoj i detaljnoj razini i stvarnih promjena u njihovom gradu ili kvartu. To zahtjeva iskrenu, stalnu i poštenu komunikaciju gradskih vlasti s javnošću, ali i obrnuto: građani, konačni stručnjaci stvarne izvedbe mjera u pravome životu, moraju biti potaknuti i trebali bi imati odgovarajuće prilike podijeliti konstruktivne stavove o načinima poboljšavanja i podešavanja mjera. Iskreno uzimajući te stavove u obzir i odgovarajući na njih stvarate osjećaj povjerenja i omogućujete poboljšanja procesa provedbe i konačnih rezultata provedbe mjera.

Ciljevi

- Učinkovito iskoristiti resurse – iskoristiti stručnost profesionalaca i iskustveno znanja građana – kako bi ostvarili najbolje moguće rezultate.
- Povećati osjećaj vlasništva mjera uključivanjem građana što je više moguće u proces mjerenja i provedbe.
- Pobrinite se da stanovnici shvate smisao promjena koje dolaze u njihov grad, opisujući koristi i nudeći mogućnosti gdje će promjene dnevnih navika putovanja biti moguće ili potrebne.

Zadaci

- Razgovarajte s građanima i dionicima na koje planirane mjere direktno utječu (pozitivno ili negativno) prije početka primjene i odgovorite na njihovu zabrinutost. Upamtite da će oni koji se boje negativnih utjecaja raditi više „buke“

od onih koji će imati koristi od mjere – čak i ako su u manjini.

- Ublažite negativne utjecaje koje prate provedbu (npr. ponudite potporu poduzećima na koje utječe dugoročna izgradnja nove tramvajske pruge).
- Potražite kreativne načine uključivanja dionika kad je god to moguće (npr. neka djeca crtaju otiske stopala na tlo, označavajući siguran put u školu).
- Dobro informirajte širu javnost o napretku u provedbi mjera. Objavite rezultate procjene namijenjene građanima i političarima. Predstavite odabrani skup pokazatelja (emocionalni temeljni pokazatelji - vidi Aktivnost 6.1.) u obliku visokokvalitetnih brojeva koje su lako razumljive za laike. Lokalnom vijeću pružite opće informacije o statusu provedbe svake godine ili dvije kako bi POUM bio na dnevnom redu (npr. u obliku izvještaja o stanju ili prezentacije na sjednici vijeća).
- Naglasite ključne točke primjene mjera i proslavite uspjehe sa zajednicom (npr. uličnim festivalom nakon proglašenja pješačke zone).

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Razmotrite mogućnosti „dodatnih“ aktivnosti s gradskim akterima (npr. stanovnicima, poduzećima, umjetnicima, sportskim klubovima

školama, starijim građanima, obrtničkim školama, vjerskim skupinama, muzejima, itd.). Ovisno o kontekstu, oni bi mogli preuzeti zadatke održavanja, omogućiti laganu radnu snagu, odobriti pristup svojim kanalima komunikacije, sudjelovati u aktivnostima treninga i mentorstva, prijaviti probleme, organizirati događaje, pružiti podatke, znanje i ideje ili čak pružiti financijsku pomoć (grupno financiranje investicija („crowdfunding“) Vidi Smjernice za provedbu SUNRISE za daljnju inspiraciju i za konkretne primjere (npr. biciklističke staze koje su izgradili građani, inicijative građana za uređenje prostora, zajednička šetnja, dani zajedničkog čišćenja i više).

Vremenski rokovi i koordinacija

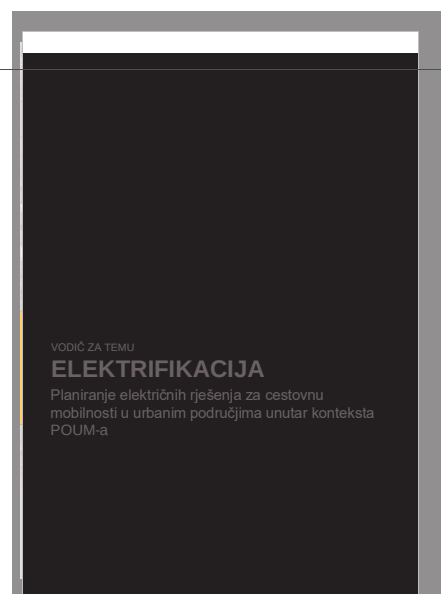
- Različiti načini uključivanja građana i dionika potrebni su tijekom cijelog procesa POUM-a kao i tijekom faze provedbe i praćenja.

Popis za provjeru

- ✓ U proces provedbe mjera uključeni građani i dionici na koje provedbe mjera direktno utječu.
- ✓ Određena i razvijena rješenja za ublažavanje negativnih učinaka tijekom provedbe.
- ✓ Informirana javnost o napretku provedbe mjera.

Uspjeh provedbe mjere snažno je povezan s dobrom komunikacijom s dionicima i građanima na koje mjera direktno utječe. Kada su u pitanju mjere za elektrifikaciju, poput naplaćivanja infrastrukture ili zona s nultom emisijom, stanovnike treba angažirati i ohrabriti da budu dio promjena. Uvjeravanje ljudi da zamijene svoje privatne automobile drugom vrstom vozila nije jednostavno, jer to ne može izravno kontrolirati tijelo za planiranje mobilnosti, ali to treba postići nizom komunikacijskih mjera i poticaja. U svojoj komunikacijskoj kampanji preporučuje se upotreba prepoznatljivog branda i različitih kanala za ciljanje na različite skupine. Poruke bi se trebale usredotočiti na izravne koristi za korisnike (npr. troškovi životnog ciklusa, pristup infrastrukturi za punjenje itd.), a ne na koristi za društvo. Trebali biste sve koristi i poticaje javno objaviti, kao što su financijske subvencije i praktične prednosti koje postoje za električna vozila (npr. pristup zonama s nultom emisijom, besplatno parkiranje, besplatno punjenje itd.).

Više smjernica o tome kako uspješno elektrificirati promet u okviru Plana održive urbane mobilnosti, možete pronaći u Vodiču za temu **Elektrifikacija u Planiranju održive urbane mobilnosti**.





Za više informacija

Projekt SUNRISE, 2019. Smjernice zajedničke, www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

Projekt CH4ALLENGE, 2016. Priručnik za sudjelovanje – Aktivno uključivanje građana i dionika u razvoj Plana održive urbane mobilnosti, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit

CiViTASDYN@MO, 2016. Sudjelovanje 2.0 u procesu Planiranju održive urbane mobilnosti - Iskustva iz projekta CIVITAS DYN@MO Project, https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Ljubljana, Slovenija: Privremeno zatvaranje ulice kao uvod u trajni redizajn urbanog prostora

Grad Ljubljana iskoristio je Europski tjedan mobilnosti 2013. da bi započeo četvoromjesečno privremeno zatvaranje središnje Slovenske ulice za sva motorna vozila. To je bio korak prema transformaciji urbanog prostora u novu javnu ulicu za pješake, u koju mogu ući samo vozila javnog prijevoza, bicikli i pješaci. Dodani su nova urbana oprema i zelene površine. Nakon četiri mjeseca, krajem siječnja 2014., razina CO₂ pala je za 70%, čime je poboljšana kvaliteta života, kvaliteta zraka i razina buke. Na osnovi pozitivnih rezultata i povratnih informacija od opće javnosti, Ljubljana je zatvaranje učinila trajnim u rujnu 2015.

Autor: Matic Sopotnik, Grad Ljubljana, prikupio EURO CITIES
Fotografije: Grad Ljubljana



PRIMJER DOBRE PRAKSE

Bologna, Italija: Novi i interaktivni oblici angažmana za uključivanje građana

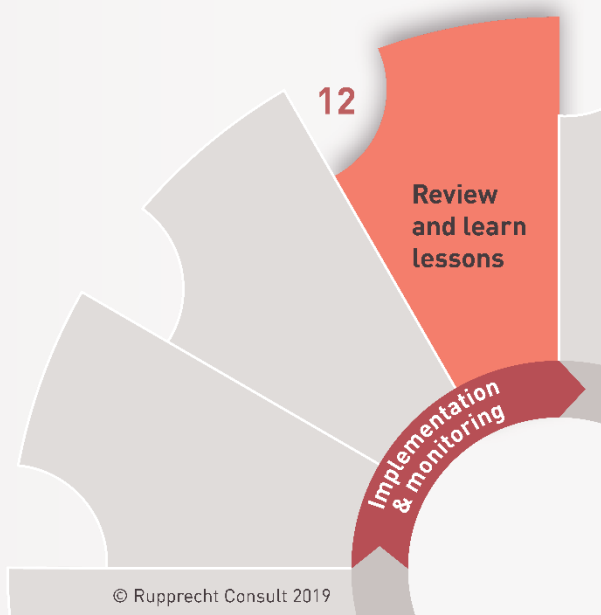
Na osnovi pristupa na više razina, uključivanje građana bilo je ključno sredstvo razvoja POUM-a u Bolonji. U okviru "Foruma za održivu mobilnost" razni dionici su pozvani da rade na ciljevima, strategijama, politikama i akcijama. Ukupno je 55 općina sa svojim građanima sudjelovalo u javnim sastancima predstavljanja POUM-a.; šest gradskih četvrti Bolonje je uključeno u radionice i ciljane info-točke. Zajedno s razvojem POUM-a, "PUMS Bologna Metropolitana Project" nastojao je uključiti sve aktere i građane kroz sudioničke, informativne i komunikacijske aktivnosti).

Autor: Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, prikupio Polis
Fotografije: Metropolitan City of Bologna



STEP 12: Review and learn lessons

- 12.1 Analyse successes and failures
- 12.2 Share results and lessons learned
- 12.3 Consider new challenges and solutions



Proces POUM-a je ciklus jer predstavlja kontinuirani razvoj. Kraj procesa je također početak. Svijet - i vaš grad - nastavljaju se mijenjati i razvijati. Čak i dok završavate ciklus, važno je pogledati što je dobro prošlo, a što nije, podijeliti i razmijeniti iskustva s građanima i razmotriti nova pitanja i izazove s kojima se suočavaju, kao i moguća nova rješenja za njih. U ovom koraku možete naučiti iz onoga što je prošlo dobro, a što nije, i naučiti lekcije u daljnjem Planiranju održive urbane mobilnosti.

AKTIVNOST 12.1: Analiza uspjeha i neuspjeha

Obrazloženje

Neće sve završiti točno onako kako ste planirali – nekada će biti bolje, a nekada lošije. Važno je pažljivo pogledati kako bi vidjeli što je bilo dobro, a što nije jer možemo naučiti ponešto iz svakog iskustva. Ova procjena uključuje utjecaj vaših napora za urbanu mobilnost i šire (razina ostvarivanja vizije i ciljeva) te učinkovitost samog procesa planiranja. Moguće je da je jedan dobro prošao, a drugi nije.

Kako bi odredili i shvatili te uspjehe i neuspjehe, morate uključiti građane na koje su oni djelovali, aktivno ih poslušati o tome što kažu o procesu i rezultatima. Ti aspekti su ključni kako biste naučili i poboljšali vještine i znanja, a koje će vam jasnije pomoći stvoriti čvrst temelj za sljedeći ciklus planiranja.

Ciljevi

- Procijeniti proces planiranja, POUM i provedbu s ciljem shvaćanja što je dovelo do uspjeha i neuspjeha.
- Povećati svoje razumijevanje procesa Planiranja održive urbane mobilnosti i ukupnog utjecaja mjera kako bi pomogli građanima i dionicima.
- Prikupiti lekcije za pripremu POUM-a sljedeće generacije.

Zadaci

- Procijenite uspjehe i neuspjehe POUM-a kroz analizu jakih i slabih strana svih faza i koraka kao i njihovih konačnih rezultata.

- Analizirajte proces s pogledom na cijeli ciklus. To može uključiti, na primjer, sudioničko promatranje, fokusne skupine ili intervjue. Upotrijebite ih za kritički pregled učinkovitosti uključenosti dionika i građana kako biste poboljšali aktivnosti sudjelovanja u kasnijim fazama i u budućim planovima
- Aktivno uključite ključne dionike i građane da identificiraju postignuća i korake procesa koje je moguće popraviti, iz svoje perspektive. Nakon godina Planiranja održive urbane mobilnosti, ljudi koji stoje izvan procesa mogu pružiti sasvim drugačiji pogled i možda su primijetili važne aspekte koje vi ne vidite.
- Za procjenu utjecaja, možete početi procjenu širih utjecaja provedenih mjera čim je dostupan dovoljan broj rezultata. Analizirajte što je dobro prošlo, a što nije. Napravite popis glavnih i strateških ciljeva koji nisu mogli biti ostvareni, ali su još uvijek u planu.
- Komunicirajte „naučene lekcije“ s temeljnom skupinom i ključnim dionicima (npr. „kontrolnom skupinom“).
- Naglasite uspješne priče i pobrinite se da naučite iz pogrešaka radi sljedećeg kruga planiranja.

Vremenski okvir i koordinacija

- Pregledajte učinkovitost planiranja i proces uključivanja građana tijekom faze provedbe.
- Pregledajte ukupan utjecaj (tj. jeste li se približili viziji?) nakon što je dovoljan broj mjera proveden.

Popis za provjeru

- ✓ Procijenjeni uspjesi i neuspjesi procesa Plana održive urbane mobilnosti.
- ✓ Dovršena procjena provedbe mjera.
- ✓ Uključeni ključni dionici i građani i dobivena različita stajališta.
- ✓ Podijeljene i komunicirane naučene lekcije.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Velegradsko područje Nantes-a, Francuska: Opsežna procjena ranijeg POUM-a prije planiranja novog

Velegradsko područje Nantesa procijenilo je glavne uspjehe i promašaje ranijeg plana (2010-2015) kako bi poboljšala novi POUM. U svrhu ove procjene, regija je provela kvalitativne i kvantitativne ankete (prva s 20.000, a druga s 1000 ljudi) kako bi se utvrdilo koliko su se promijenile navike mobilnosti i kako je stanovništvo doživjelo i promatralo različite mjere mobilnosti provedene od 2010. Dodatno, skupina stručnjaka provela je kvalitativnu analizu i izvukla zaključke i savjete za razvoj sljedećeg POUM-a. U tom procesu, sudjelovanje stanovništva, stručnjaka i dionika bili su ključni za dobru pripremu novog POUM-a.

Autor: Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, prikupio
Fotografija: Christine Blanchard



AKTIVNOST 12.2: Objava rezultata i naučenih lekcija

Obrazloženje

Svi gradovi imaju jake i slabe strane i mogu učiti jedni od drugih te podučavati jedni druge o različitim područjima i aspektima procesa POUM-a. Prvo, dijeljenje svojeg znanja i iskustva pomaže gradovima diljem Europe kako bi napredovali i rasli zajedno. Drugo, daje vam mogućnost razmisliti o svom iskustvu i učiti jedni od drugih. Što odlučite podijeliti je važno. Ljudi uglavnom vole podijeliti svoje uspjehe, a većina ne želi javno objaviti svoje neuspjehe. Iako je to shvatljivo, neke od najboljih lekcija mogu se naučiti iz onoga što nije išlo po planu (bilo na pozitivan ili negativan način).

Ciljevi

- Pronaći mogućnosti za dijeljenje naučenih lekcija s drugim gradovima vaše države, regije ili jezičnog područja (i šire, ako je moguće).
- Pronaći mogućnosti za učenje iz iskustva drugih unutar vaše države, regije ili jezičnog područja (i šire, ako je moguće). To može biti o sadržaju POUM-a, procesu ili mjerama.
- Biti spremni otvoreno podijeliti manje pozitivna iskustva kao i – što je važnije – što ste naučili iz njih i što biste promijenili sljedeći puta.

Zadaci

- Razmislite i dokumentirajte svoje „naučene lekcije“.
- Podijelite rezultate svoje analize o uspjesima i neuspjesima kako bi i drugi gradovi mogli učiti iz vaših iskustava.
- Kontaktirajte druge gradove unutar vaše države ili regije s kojima ste se već povezali i pozovite ih da podijele i razmijene iskustva. To može biti u obliku poludnevne radionice s akterima iz jednog ili dva druga grada, na kojoj će podijeliti, razmijeniti iskustva i zajedno ih analizirati.

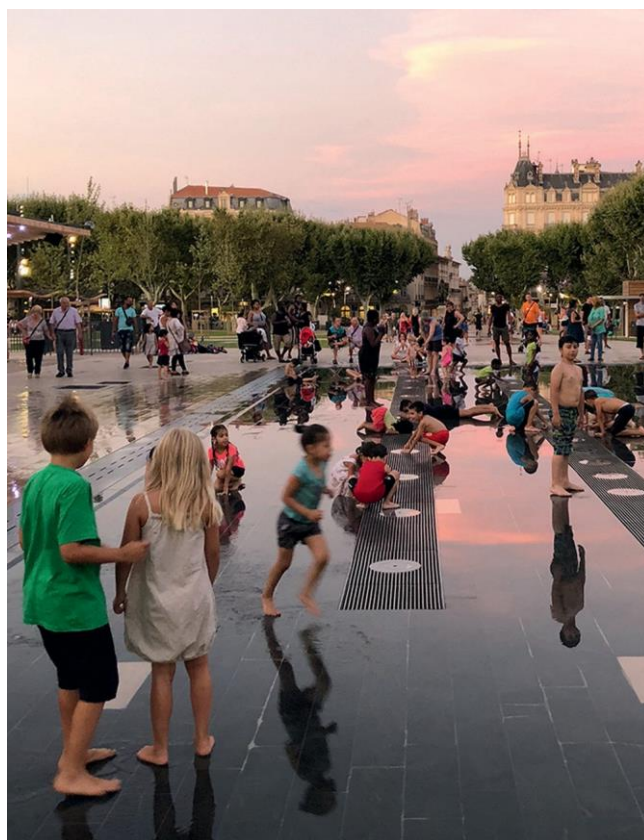


image © Gehl

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Napišite studiju slučaja o iskustvu vašeg grada sa POUM-om za Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Uključite se na portal CiViTAS kako bi podijelili i razmijenili s ostalima koji isto rade na održivoj mobilnosti.: <https://civitas.eu>

Vremenski rokovi i koordinacija

- Započnite dijeliti „naučene lekcije“ nakon što ste imali dovoljno vremena razmisliti – i razumjeti – svoje uspjehe i neuspjehe.

Popis za provjeru

- ✓ Dokumentirane naučene lekcije i podijeljene s drugima.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilis: Razmjena znanja u Europskom programu učenja za gradove

Program učenja o POUM-u CIVITAS SUMP-ima Up 3 omogućio je malim i srednjim gradovima razmjenu znanja i iskustva kroz razne aktivnosti. Kao rezultat te razmjene, Rivas-Vaciamadrid učio je o koracima kako izabrati, poredati po važnosti i opisati mjere te je slijedio taj put kako bi reorganizirao svoj javni prijevoz. Radna grupa za POUM u Kilisu bavila se uvidom u uključivanje dionika, izbor mjera, praćenje i procjenu da bi razvila djelotvornu metodologiju primjene. Ginosa planira uspostaviti radnu skupinu za POUM koja će znanje stečeno u programu uklopiti u dugoročne gradske strategije te na taj način pomoći u stvaranju održivijeg grada.

Autor: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality, Eleftheria Spanou, Kilis Municipality, prikupio ICLEI

Fotografija: Ana Dragutescu



AKTIVNOST 12.3: Razmatranje novih izazova i rješenja

Obrazloženje

Prije nego što započnete rad na sljedećoj generaciji vašeg Plana održive urbane mobilnosti, trebali biste razmotriti nove izazove i rješenja za gradski promet i mobilnost u vašem gradu. Već ste prilagodili i pregledali postupak tijekom njegove provedbe, sada imate priliku zastati i strateški razmotriti kako su se promijenili uvjeti i očekivanja - kako bi se poboljšao proces planiranja i odabir mjera za budućnost.

Nakon što utvrdite gdje ste (Aktivnost 12.1), morate odlučiti kamo želite ići i koje lekcije, rješenja i znanja želite upotrijebiti u novom ciklusu. Iskustvo pokazuje da svaki ciklus planiranja pomaže u poboljšavanju stručnosti i povećanju učinkovitost sljedećeg kruga planiranja. Prva analiza izazova može utjecati na dizajn novog procesa planiranja i zatvoriti krug između sadašnjeg i novog POUM-a.

Ciljevi

- Pripremiti se za sljedeći krug planiranja.
- Razmisliti o iskustvima trenutnog ciklusa planiranja, gledajući unaprijed na nove izazove.

Zadaci

- Razmotrite nove izazove za budućnost (društvo, tehnologija, prometni sustav) koji bi mogli imati utjecaj na ciklus planiranja i provedbu. Novi razvoji tehnologija i korištenja podataka bi posebno mogli dovesti do velikih promjena u bližoj budućnosti (npr. mobilnost kao usluga, automatizirana vožnja, veliki podaci, zajednička mobilnost).
- Odredite kako politike u drugim područjima mogu stvoriti sinergije s politikom mobilnosti (korištenje zemljišta, energija, okoliš, gospodarski razvoj, društvena uključenost, zdravlje i sigurnost).
- Pripremite se za razvoj sljedeće generacije vašeg Plana održive urbane mobilnosti.

- Razmotrite koje se aktivnosti u koracima 1 i 2 ne trebaju ponavljati.

Aktivnosti izvan okvira osnovnih zahtjeva

- Odredite nove izazove koje su nastali tijekom faze provedbe (npr. kroz raspravu s ključnim dionicima, analizu podataka, vaše utvrđene neuspjehe i uspjehe iz 12.1).

Vremenski rokovi i koordinacija

- Prije početka razvoja novog POUM-a (još uvijek tijekom provedbe trenutnog POUM-a).
- Razmotrite pregled i ažuriranje ukupnog Plana održive urbane mobilnosti svakih 5-10 godina. Nakon 10 godina, cijeli dokument bi mogao biti zastario, a mjere bi trebalo pratiti i ažurirati češće kako bi povećali vjerojatnost da se provedu najodgovarajuće mjere.

Popis za provjeru

- ✓ Određeni novi izazovi za urban promet i mobilnost budućnosti.
- ✓ Naučene lekcije iz trenutnog ciklusa planiranja spremne su za korištenje u sljedećim integriranim procesima planiranja.
- ✓ Obavljeno ažuriranje POUM-a.



Za više informacija

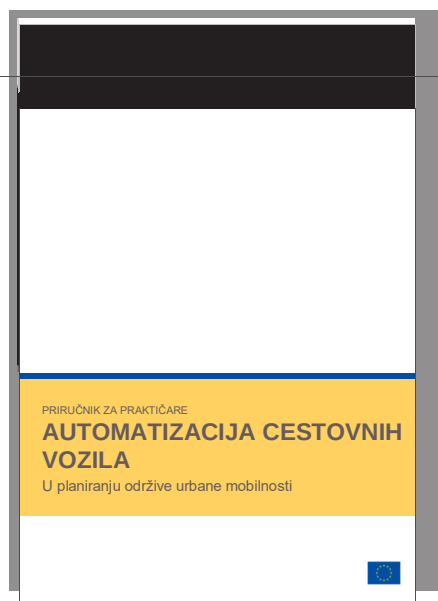
Priručnik mjera naprednih gradova POUM-a, SUMPs-UP, s preporukama kako procijeniti nove tehnologije, omogućiti nove i inovativne mjere i stvoriti strategiju za inovacije: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>

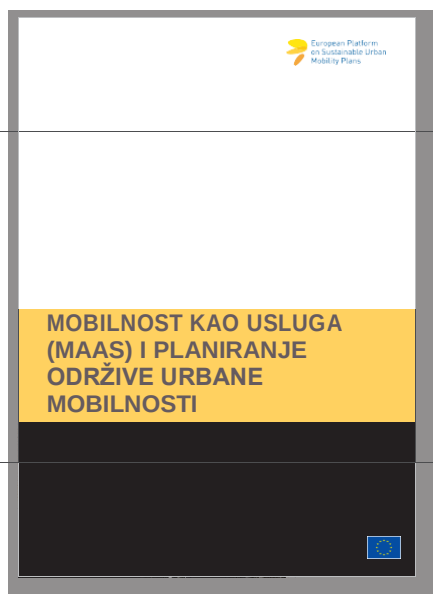


image © Gehl

Jedan od glavnih budućih izazova koji će se biti na umu većine ljudi je Automatizacija. Proizvođači su već započeli uvoditi sve povezanije i automatiziranije funkcionalnosti u svoja vozila. No, iako postoji brzi napredak u provedbi povezanih i automatiziranih vozila (CAV), uspjeh prelaska na CAV će se uvelike odrediti dobrim uključivanjem ove nove tehnologije u postojeći sustav urbane mobilnosti u sklopu procesa POUM-a. Postoji jasna potreba za razmatranjem povezane i automatizirane vožnje u POUM-u, ali njegova svrha ne bi trebala biti pogrešno shvaćena kao nekritičko podržavanje razorne tehnologije koje okružuju CAV i njegov utjecaj već bolje osnaživanje lokalnih vlasti za kritički pregled predviđenih tehnoloških promjena i oblikovanje budućnosti, prema njihovim očekivanjima. Od životnog je značaja da gradovi igraju proaktivnu ulogu kroz jasnu i popularnu viziju grada - osiguravajući da su „hranjeni tehnologijom“, a ne „vođeni tehnologijom“.

Daljnje smjernice o tome kako se nositi s budućim izazovima CAV-a, mogu se pronaći u Priručniku za praktičare **Automatizacija cestovnih vozila u Planiranju održive urbane mobilnosti**.





Osim automatizacije, Mobilnost kao usluga (MaaS) je široko shvaćena kao veliki budući trend. MaaS može objediniti različite nove mogućnosti mobilnosti (sustav dijeljenja, mikromobilnost, automatizacija) kao doprinos multimodalnom sustavu urbanog prometa.

Priručnik za praktičare **Mobilnost kao usluga (MaaS) i Planiranje održive urbane mobilnosti** omogućava elemente razumijevanja što MaaS jest, kako bi procijenili spremnost grada i istražili moguće operative modele te modele upravljanja za MaaS u Planiranju održive urbane mobilnosti.

PRIMJER DOBRE PRAKSE

Šire područje Manchester, UK: Neprekidno ažurirana online baza dokaza

Prometna strategija 2040 Šireg područja Manchester i novi Izvedbeni plan Šireg područja Manchester (2020-2025) podržava opširna baza dokaza strukturirana oko šest društvenih trendova i pitanja koja potiču prometnu potražnju u Širem području Manchester.

Baza dokaza se neprekidno ažurira da bi se predvidjelo buduće izazove i trendove, ali i da se osigura da su namjere i težnje unešene u POUM zasnovane na trendovima i podacima koji su bitni za prostor i vrijeme. Za grad je važno imati dovoljno sredstava da osigura redovna, sustavna ažuriranja podataka i informacija i tako sačuva trajnu važnost prikupljenih dokaza.

Autor: Ben Brisbourne, Traffic for Greater Manchester Authority, prikupio EUROCITIES | Fotografija: Širi Manchester



Ključna točka: Procjena provedbe mjera

Čestitamo - uspješno ste stigli do posljednje ključne točke ciklusa.

Ova točka ciklusa označava završetak provedbe mjera i njihove procjene, završetak čitavog ciklusa, a ujedno i početak novog procesa POUM-a. Ova ključna točka predstavlja trenutak za razmišljanje, kad se osvrnete na mjere koje ste planirali i provodili, znanje i vještine koje ste stekli te izazove s kojima ste se suočili. Na temelju toga, usudite se pogledati u budućnost. Što možete očekivati od sljedećeg ciklusa planiranja i koja poboljšanja i ideje želite primijeniti u budućnosti? Podijelite rezultate procjene i, ako se već odlučite, saopćite svoju odluku da nastavite proces i pripremite sljedeći Plan održive urbane mobilnosti. To se može odvijati u obliku javnog događaja, na koji se pozivaju građani, dionici i (lokalni) mediji.

Završeni ciklus i njegovi uspjesi zaslužuju proslavu s lokalnom zajednicom. Ovdje biste mogli postati kreativni i predstaviti iskustva procesa planiranja u interaktivnim i raznolikim formatima (npr. obilazak grada šetnjom, prezentacija stanja prije i poslije, film sa stanjem nakon provedbe POUM-a i sl.). Pokažite ljudima što ste zajedno postigli, na što možete biti ponosni i na što bi budućnost još mogla donijeti ako nastavite s pristupom POUM-a.



image © Gehl

www.eltis.org