



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Планове За Устойлива Градска Мобилност-
Планиране За Хората

www.mobilityplans.eu

УСТОЙЧИВ ПЛАН ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ



КАКВО Е ТОВА?

...стратегически план, който се базира на съществуващите практики за планиране и взима под внимание принципите на интеграция, участие и развитие, за да удовлетвори нуждите от мобилност на хората днес и утре и да създаде по-добро качество на живот в градовете и техните ареали.

КАКВА Е НЕГОВАТА ЦЕЛ?

Един Устойчив План за Градска Мобилност цели да създаде устойчива градска транспортна система чрез:

- Обезпечаване на достъп до работни места и услуги за всички;
- Подобряване на безопасността и сигурността;
- Намаляване на замърсяванията, парниковия ефект и консумацията на енергия;
- Подобряване на ефективността и ефикасността на транспортирането на хора и стоки;
- Повишаване на привлекателността и качеството на градската среда.



КАКЪВ Е ОБХВАТЪТ?

Политиките и мерките, дефинирани в Устойчивия План за Градска Мобилност трябва да обхващат всички форми на транспорт в целия град, включително частен и обществен, за хора и за стоки, моторизиран и не-моторизиран, подвижен или на паркинг.

ВЪРХУ КАКВО СЕ ГРАДИ?

Общините не трябва да го разглеждат като поредния план за градско развитие. Важното е да се разбере, че Устойчивият План за Градска Мобилност се изгражда и развива на базата на съществуващите документи.

” Ако планирате градовете за коли и трафик, ще получите коли и трафик. Ако планирате за хора и пространство, ще получите хора и пространство.

Fred Kent

”

КАК РАБОТИ?

Устойчивият План за Градска Мобилност е начин за по-ефективно решаване на транспортните проблеми в градовете. Изграден върху съществуващите практики и законовата рамка в страните-членки, той се характеризира с:

- Подход на взаимно участие;
- Залог за устойчивост;
- Интегриран подход;
- Ясна визия и измерими цели и задачи;
- Преглед на транспортните разходи и ползи(



Подход на взаимно участие, който ангажира заинтересованите страни и гражданите от началото на процеса на планиране и по време на развитието му

Включването на заинтересованите страни по време на целия процес е базов принцип. Трябва да се прецени защо и кой точно да бъде включен. Чрез включването на всички заинтересовани страни могат да се дискутират решения в полза на нови мерки за мобилност или против тях, за да добие Плана за устойчива градска мобилност широка гражданска легитимност.



Залог за устойчивост с цел баланс между икономическото развитие, социалното равенство и качеството на околната среда.

Съгласието с принципа на устойчивост е много важно. Тъй като това е комплексна концепция, трябва да се уточни какво точно се има предвид под устойчивост на мобилността и какво означава тя за града и ареалите му. Разработвайки плана, трябва да се гледа отвъд транспортните проблеми и да се вземат предвид социалните, икономическите, екологичните и институционално-политическите критерии.



Интегриран подход, който включва практики и политики от различни сектори, нива и области.

В много случаи, планът се разработва основно от транспортният отдел на градската управа. Тук трябва да се има предвид, че Планът за устойчива градска мобилност не касае само транспорта и че той трябва да въвлече в процеса на планиране и други общински и областни единици – например екологичния отдел, отделът за планиране на земеползването, здравеопазването, социалното включване, сигурността на гражданите и т.н. това е сериозно предизвикателство и основен източник за иновации и подобрения.



Ясна визия, фокусираща върху постигане на измерими цели, включени в една цялостна стратегия за устойчивост

Планът трябва да се базира на дългосрочна визия за развитие на транспорта и мобилността за цялостната градска агломерация. Той трябва да покрива начините на транспорт: частен и обществен, за пътници и товари, моторизиран и не-моторизиран, за придвижване и паркиране. Стратегическата визия предоставя качествено описание на желаното градско бъдеще и е водеща при развитието на специфични планови мерки. Тя трябва да бъде определена от конкретни цели, които сочат желаната промяна. Въздействията и промените трябва да бъдат измерими и да имат мрежа от индикатори, фокусирани върху избрани области.



Преглед на транспортните разходи и ползи вземайки предвид социалната цена в широк аспект

Изборът на мерки се определя не само от ефективността, но също така и от цената. Когато общинските бюджети са ограничени, е много важно да се получи максимално въздействие от изразходваните средства. Това изисква да преценим разходите и ползите, включително тези, които е трудно да се измерят като например свързаните с въздушните емисии. ЕК набляга в своята Бяла книга (2011) на важноста да се интернализират външните разходи за всички начини на транспорт прилагайки общи принципи и вземайки предвид националните специфики.

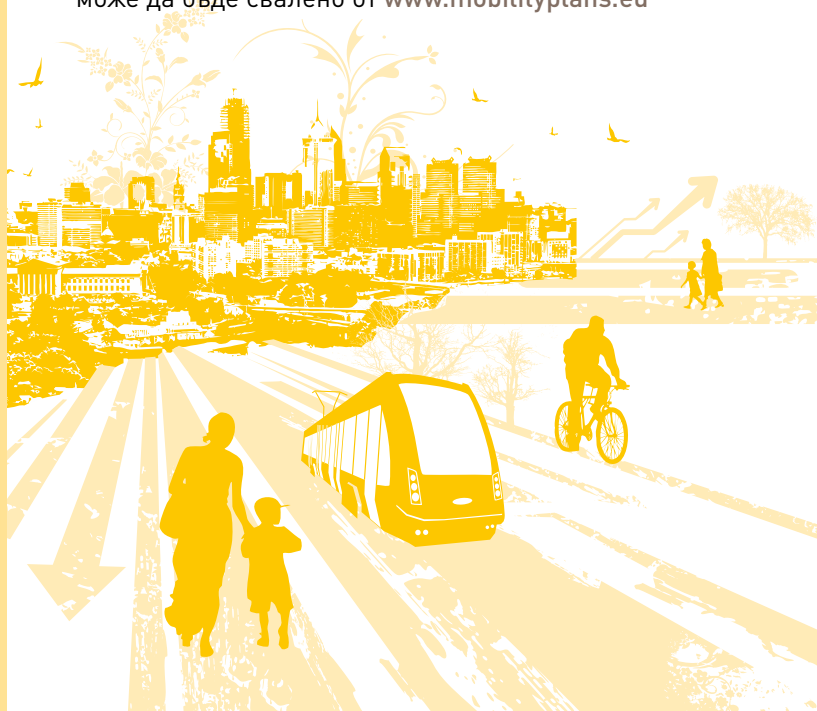
ОСНОВА ЗА ПОЛИТИКИТЕ

В **Плана за действие по градска мобилност**, публикуван през 2009 г., ЕК предложи да се ускори въвеждането на Планове за устойчива градска мобилност, като предостави наръчници, стимулира обмяната на добри практики, идентифицира показателите и подкрепи образователните инициативи за професионалисти по градска мобилност. Транспортните министри в ЕС подкрепят развитието на такива планове. Изводите от **Плана за действие по градска мобилност** на 24 юни 2010 показват, че Съвета на ЕС „подкрепя разработката на Планове за устойчива градска мобилност за градовете [...] и окуражава развитието на инициативи като експертна помощ и обмен на информация за създаване на такива планове”

През март 2011 г., ЕК публикува **Транспортната Бяла Книга** „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна система (COM(2011)0144 final). Тя предлага да се проучи възможността за разработка на планове за градска мобилност като задължителна мярка за градове с определена големина, според националните стандарти и базирани на насоките на ЕС. Тя също предлага да се използват регионалните фондове за развитие и кохезионния фонд за градове и региони, които са представили актуални и одобрени от независим орган Одитен сертификат за устойчива градска мобилност. Накрая, бялата книга предлага да се проучи възможността за Европейска мрежа за подкрепа на въвеждането на Планове за устойчива градска мобилност в градовете.

Разработката на План за устойчива градска мобилност трябва да бъде разглеждана като непрекъснат процес от 11 основни стъпки. Графическото изображение на този процес представя тези стъпки в логическа последователност. На практика, тези дейности могат да се извършват паралелно или да има даже връщане назад.

Подробно описание на всички стъпки и дейности може да бъде намерено в ръководството за „Разработка и въвеждане на план за устойчива градска мобилност”. То включва примери за добри практики, полезни инструменти и препратки, които илюстрират още по-задълбочено цялостния процес на планиране. Ръководството може да бъде свалено от www.mobilityplans.eu



ПРОЦЕС



ПУГМ НА ПРАКТИКА



Копривница, Хърватия

– анализ на състоянието

Копривница, град в Хърватия с 33 700 жители, направи подробен анализ на ситуацията по градска мобилност. Той беше базиран на самооценка от общината, продължителен консултативен процес със заинтересованите страни и проучване на общественото мнение. Оказа се, че градът има отлични възможности за промоция на устойчивата мобилност и това беше отлибен фокус за разработка на градската стратегия по мобилност. Градът позволява да се изгради велосипедна мрежа, защото 30% от населението използва велосипеди. 70% от децата ходят на училище с градски транспорт, с колело или пеша. През лятната ваканция, пешеходците и велосипедистите са повече от колите. Когато шофьорите бяха запитани дали биха сменили своя начин на придвижване, отговорите бяха повече от окуражаващи.



Будапеща, Унгария

– интеграция и координация на политиките

Будапеща е един пример за интеграция на плана за мобилност в цялостната общинска политика. През 2003 г. градът възприе Концепция за градско развитие. Тя дефинира визията и дългосрочните приоритети на унгарската столица. На базата на тази концепция и консултации с гражданите, градът разработи План за развитие на Будапеща, познат като Плана на Подманицки. Той поставя приоритетите до 2013 г. и включва множество мерки. Стратегия е допълнена с Харта за мобилност. Тя е създадена през 2007 г. с цел да съживи стария вътрешен център чрез редуциране на трафика и инфраструктурни проекти в областта на устойчивата градска мобилност. Планът дава приоритет на не-моторизирания транспорт с цел подкрепа на местния бизнес и подобрява качеството на живот.



Одензе, Дания

– комуникация със заинтересованите страни и гражданите

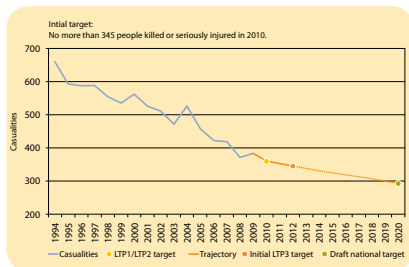
Благодарение на усилията за запознаване на гражданите с плана за трафик и мобилност, управата на Одензе най-после успя да затвори двете главни улици за автомобили – нещо, което беше спряно преди това заради негативното обществено мнение. През 2007 г., градът започна широка дискусия с всички заинтересовани страни (не само местните жители, но и различни други групи) и разработи специален инструмент за популярно обяснение на планирането на трафика. Постепенно, планът се промени от коли и трафик към хора и пространства и беше непрекъснато рекламиран чрез интернет, постери, в пресата и чрез местни събития. Целият този труд си струваше, защото Планът беше приет от гражданите и одобрен от Общинския съвет.



Лил, Франция

– изграждане на визия

В Лил процесът на разработка на ПУГМ започна след голямо гражданско движение за възстановяване на града през деветдесетте години. Новият лежищен терминал създаде възможност за поява на нов квартал наречен Евролил и стана международен транспортен възел. Визията на Лил беше като за икономически силен град с международен профил. Възстановяването на публичните пространства, допреди доминирани от трафик, създаде една атрактивна градска среда. Един от основните въпроси касаеше бъдещото развитие на метро-системата или на наземния градски транспорт (автобус и трамвай). Градът реши да развива наземния транспорт като средство за по-нанатъшно реструктуриране и развитие на публичното пространство.



Кембриджшайър, Великобритания

– цели и траектории

Третият местен транспортен план на Кембриджшайър 2011 – 2026 дефинира индикаторите и целите, които се използват за оценка на напредъка му. Избраните индикатори отразяват най-важните неща за града, докато в същото време позволяват сравнения с други подобни градове в страната. Планът включва илюстрации, поясняващи връзките между краткосрочни, средносрочни и дългосрочни цели. Националните цели за пътна безопасност от 2009 г. изискват намаляване с 33% на убитите и ранените при пътни произшествия до 2020. Планът поставя първоначални цели до 2012. горната фигура показва движението на този индикатор от 1994 г. и целите за 2012 г.



Гент, Белгия

– информиране на обществеността

През 2007 г. Гент и още пет други градове стартират проект за превръщане на гарата Гент Сент Петерс и околното пространство в област с добри интермодални връзки за различни цели. Проектът се нуждаеше от одобрението на широката общественост. Гарата се превърна в постоянно информационно място с карти, видео и 3D модел на бъдещия обект, с регулярни бюлетини за новости за местните жители, мероприятия в училищата и „диалогови кафенета“, където да се коментира в детайли проекта. Два пъти годишно гражданите се канеха да посетят строителната площадка. От 400 до 800 души на малки групи разглеждаха и получаваха обяснения от проектните партньори и инженерите.

ПОЛЗИ



Подобрен имидж на града

Град, ангажиран в ПУГМ може да се рекламира като иновативен и гледащ в бъдещето.



По-добро качество на живот

ПУГМ означава планиране за хората, а не за колите и трафика. Той носи емоционален заряд, свързан с по-добрите обществени пространства и сигурност за децата.



Подобрена обилност и достъпност

Насоченото към хората градско планиране подобрява мобилната ситуация и достъпа да градските части и услуги.



Ползи за здравето и околната среда

Постигането на по-добри параметри на околната среда като качество на въздуха, шум и промени в климата подобряват здравния статус на населението и намаляват разходите за здравеопазване.



Потенциал за привличане на повече хора

Планирането за устойчива градска мобилност предоставя възможности за привличане на повече хора и по-добро задоволяване на техните нужди.



Решения, подкрепени от гражданите и всички заинтересовани лица

Планирането за хората означава планиране с хората. Чрез широка публична консултация решенията за градска мобилност придобиват гражданска легитимация.



Ефективно изпълнение на законовите задължения

Планирането за устойчива градска мобилност предпоставя начини за изпълнение на законовите задължения като Директивата на ЕК за качество на въздуха или националните наредби за шум.



По-конкурентни градове и достъп до финансиране

ПУГМ могат да обезпечат достъп до фондове, предназначени за иновативни инициативи – като потенциално дават предимства пред други градове.



Нова политическа визия, потенциал за интеграция

ПУГМ дава дългосрочна стратегическа визия. Той окуражава ефективна култура на планиране, интегрираща множество сектори, институции и градове с техните ареали.

ИНФОРМАЦИЯ

ЕК търси начини да ускори в широк мащаб лансирането на УПГМ чрез местните и регионални власти в Европа, като информира за обхвата, съдържанието и ползите от тези планове.

НАСОКИ

През 2011 документ, съдържащ насоки за „Развитие и внедряване на УПГМ“, въведе концепцията за УПГМ и очерта стъпките за тяхната подготовка. Този документ е предназначен за експерти в областта на транспорта и мобилността, както и за всички заинтересовани от създаването и изпълнението на такива планове.

СЕМИНАРИ

През 2011 и 2012 г. екип от експерти, назначени от ЕК провежда 35 семинара и срещи за обмяна на опит по УПГМ на националните езици на европейските страни. Свържете се с нас, за да разберете кога ще има обучение при вас.

Повече информация на:

www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Планиране за хората

КОНТАКТ

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55- 13

www.mobilityplans.eu

Планове за устойчива градска мобилност

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13 – 15

50668 Cologne

Germany

Забележка: „Планиране за хората“ е регистрирана търговска марка за общността. Единствено отговорни за тази публикация са авторите. Тя не отразява задължително мнението на ЕС. Нито EACI, нито ЕС са отговорни за използването на информацията, която се съдържа вътре.

Снимки: András Ekés (корица; стр. 4, 5), Копривница фото-галерия (стр.8), Будапеща община, V. район (стр. 8), Max Lerouge (стр. 9), Infopunt Project Gent Sint-Pieters (стр. 9), www.eltis.org (стр. 2, 3, 10), Harry Schiffer (стр. 11), FGM-AMOR (стр. 10, 11), Rupprecht Consult (стр. 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
**INTELLIGENT ENERGY
EUROPE**