

Планування для людей



НАСТАНОВИ

РОЗРОБКА ТА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ



Фінансовано Програмою Європейського Союзу
«Розумна Енергетика Європи»

Більше інформації

Європейська Платформа ПСММ

www.mobilityplans.eu

E-mail: info@mobilityplans.eu

Європейська Комісія

Генеральний Директорат з Мобільності та Транспорту

Відділ С.1 – Екологічно чистий транспорт та стала міська мобільність

вул.Ж.-А.Демо, 24-28

В-1040, м.Брюсель

Даний документ підготовлений Європейською Комісією, однак він відображає лише погляди авторів, і Європейська Комісія не несе відповідальності за будь-яке використання інформації, що в ньому міститься.

© European Union, 2013.

Контракт	ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822
Назва	Настанови. Розробка та виконання Плану сталої міської мобільності
Версія	Січень 2014 (кінцева)
Автори	Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhrer-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH Email: info@rupprecht-consult.eu www.rupprecht-consult.eu
Співавтори прикладів міст:	BKK Centre for Budapest Transport: László Sándor Kerényi; Centro - West Midlands Integrated Transport Authority: Steven Keeley; City of Helsinki: Mette Granberg, Johanna Vilku, Sakari Saarinen; Environmental Studies Centre, Vitoria-Gasteiz City Council: Juan Carlos Escudero, María de Santiago; European Federation of Inland Ports: Isabelle Ryckbost; Inland Navigation Europe: Karin de Schepper; Institut d'Estudis Territorials, Barcelona: Kerstin Burckhart; Lund University: Tom Rye; Mobiel 21: Sarah Martens, Jan Christiaens; Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe: Gábor Heves; Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenthal, Miriam Lindenau, Siegfried Rupprecht, Patrick Vanegmond, Frank Wefering, Gabi Wegeler; Stockholm Environment Institute: John Forrester; TRT Trasporti e Territorio: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi.
Контроль якості	Anthony D May, Institute for Transport Studies / University of Leeds; Peter Vansevenant, Head of Transport Department, City of Gent.
Дизайн	FGM-AMOR
Фото з обкладинки	www.eltis.org / Harry Schiffer

Переклад здійснено за фінансової підтримки Програми Сусідства та Партнерства ЄС

Верстка та друк українською мовою – за фінансової підтримки Фонду імені Гайнріха Бйолля



Програма фінансована з фондів
Європейського Союзу



Програма прикордонного співробітництва ЄІСП
Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна



HEINRICH BÖLL STIFTUNG
КИЇВ

ЗМІСТ

Передмова	5
Частина I – Вступ	6
Що таке ПСММ?	8
Переваги	11
Як розроблялися дані настанови	13
Частина II – Процес	14
Фаза 1: Добре підготуйтеся	16
Кроки та заходи	16
Елемент 1: Визначте свої можливості для успішного планування СММ	17
Захід 1.1: Присвятить планування принципам сталої мобільності	17
Захід 1.2: Оцініть вплив регіонального/національного середовища	18
Захід 1.3: Здійсніть самооцінку	19
Захід 1.4: Перевірте наявність ресурсів	22
Захід 1.5: Визначте часові рамки	25
Захід 1.6: Визначте ключових дійових осіб та зацікавлені сторони (ЗС)	28
Елемент 2: Визначте процеси розвитку і сферу діяльності плану	31
Захід 2.1: Погляньте за межі ваших власних рамок і зобов'язань	31
Захід 2.2: Прагніть до координації між секторами та інтегрованого підходу до планування	33
Захід 2.3: Плануйте залучення громадян та зацікавлених сторін	34
Захід 2.4: Погодьте робочий план і управлінські механізми	39
Елемент 3: Проаналізуйте ситуацію з мобільністю і розробіть сценарії	40
Захід 3.1: Підготуйте аналіз проблем та можливостей	40
Захід 3.2: Розробіть сценарії	43
Фаза 2: Раціональне та прозоре визначення цілей	48
Елемент 4: Розробіть спільне бачення	48
Захід 4.1: Розробіть спільне бачення мобільності та середовища	48
Захід 4.2: Активно інформуйте громадськість	51
Елемент 5: Визначте пріоритети і вимірювані цілі	53
Захід 5.1: Визначте пріоритети для мобільності	53
Захід 5.2: Розробіть SMART завдання	55

Елемент 6: Розробіть ефективні пакети заходів	58
Захід 6.1: Визначте найбільш ефективні заходи	58
Захід 6.2: Вчіться з досвіду інших	63
Захід 6.3: Врахуйте найкраще співвідношення ціни та якості	64
Захід 6.4: Використовуйте синергію і створіть інтегровані пакети заходів	65
Фаза 3: Розробка плану	67
Елемент 7: Чітко погодьте обов'язки і виділіть фінансування	67
Захід 7.1: Розподіліть обов'язки та ресурси	67
Захід 7.2: Підготуйте план заходів та бюджет	68
Елемент 8: Включіть моніторинг та оцінку в план	70
Захід 8.1: Організуйте моніторинг та оцінку	70
Елемент 9: Затвердіть ПСММ	74
Захід 9.1: Перевірте якість плану	74
Захід 9.2: Затвердіть план	75
Захід 9.3: Створіть відповідальність за план	76
Фаза 4: Виконання плану	77
Елемент 10: Забезпечте належне управління та комунікацію	77
Захід 10.1: Організуйте виконання плану	77
Захід 10.2: Інформуйте та залучайте громадян	80
Захід 10.3: Перевірте прогрес у досягненні цілей	81
Елемент 11: Вчіться на своєму досвіді	84
Захід 11.1: Регулярно оновлюйте поточний план	84
Захід 11.2: Переглядайте досягнення – усвідомте успіхи і поразки	84
Захід 11.3: Визначте нові виклики для наступних поколінь ПСММ	86
Додаток	87
Додаток А: Словник	87
Додаток Б: Список інформаційних джерел	90
Додаток В: Приклади успішних заходів	94
Додаток Г: Контрольний список	135
Додаток Д: Експерти, з якими консультувались на семінарах та групових зустрічах	141

ПЕРЕДМОВА

Дані настанови підготовлені для практиків сфери міського транспорту та мобільності, а також для інших зацікавлених сторін, які залучені до розробки та виконання Плану сталої міської мобільності (далі по тексту – ПСММ).

Планування міської мобільності є складним завданням. Ті, хто займаються плануванням, мають справу з різними, іноді конфліктуючими між собою вимогами та потребами на місцевому рівні, і навіть на вищому рівні – якщо мова йде про зміну клімату та досягнення цілей енергоефективності в Європі. Складність зростає в разі необхідності політичних змін та жорстких фінансових труднощів, які актуальні тепер для багатьох європейських країн.

ПСММ – це концепція, що сприяє досягненню кліматичних та енергетичних цілей Європи, визначених лідерами ЄС. Вона широко пропагується Європейською Комісією, наприклад, через План дій у сфері міської мобільності (2009) та Білий Документ з Транспорту (2011) в якості нової концепції планування, здатної більш стало та комплексно відповідати на виклики, пов'язані із проблемами транспорту та міської території. Очікується, що ПСММ будуть залишатися і надалі актуальними для порядку денного Європейської Комісії та країн-членів ЄС.

На відміну від традиційних підходів транспортного планування, нова концепція робить особливий наголос на залученні громадян та зацікавлених сторін, координації між різними сферами (транспорт, землекористування, екологія, економічний розвиток, соціальна політика, охорона здоров'я тощо), між органами влади різного рівня та суміжними органами влади. ПСММ потребують довгострокового та сталого бачення вигляду міської території і беруть до уваги ширші витрати та переваги для суспільства з метою «інтернаціоналізації витрат», а також роблять окремий наголос на важливості оцінки.

Настанови є результатом ретельної роботи та консультацій, проведених експертами у 2010-2013 роках по всій Європі в рамках контракту на надання послуг, укладеного між Європейською Комісією та ELTISplus. Вони визначають ПСММ як стратегічні плани, які мають відповідати потребам у мобільності людей та бізнесу в містах та їх оточенні задля забезпечення кращої якості життя. Такий план не має розглядатися як «ще один план». Навпаки, він має базуватися на існуючій практиці планування та принципах інтеграції, участі та оцінки.

Настанови містять інформацію щодо концепції та переваг ПСММ як нової парадигми планування (Частина I). В документі пропонуються та пояснюються кроки та заходи, що є важливими для розробки та виконання таких планів (Частина II). Даний розділ настанов доповнений інструментами та посиланнями на додаткову інформацію, а також більш, ніж 60 прикладами з усієї Європи, які демонструють виконання на практиці окремих заходів з розробки (та виконання) планів. Повний збірник прикладів поданий у додатку В. Більш того, для тих, хто займається плануванням міського транспорту та мобільності, в додатку Г міститься контрольний список віх для перевірки досягнення основних цілей.

Ми сподіваємося, що ці настанови зроблять вагомий внесок у те, щоб міські території стали більш зручними для життя сьогодні і в майбутньому. Будемо вдячні за будь-які відгуки, пропозиції та нові ідеї.

Френк Веферінґ та Сіґфрід Руппрехт

ЧАСТИНА І - ВСТУП

Уявіть своє місто через 20 років, яким би ви його хотіли бачити? Місце, де діти можуть безпечно гратися? Там, де повітря чисте? Де ви ходите пішки за покупками? Із великою кількістю парків і зелених зон? Там, де бізнес може процвітати?

Але як ви можете реалізувати своє бачення? Планування стає все більш складним завданням, і ті, хто займаються плануванням, а також ті, що формують політику в цій сфері, зіштовхуються з численними, часто протилежними вимогами: забезпечення високої якості життя – та водночас створення привабливого середовища для бізнесу, обмеження руху у певних зонах – та забезпечення необхідного руху товарів та людей, забезпечення мобільності для всіх – при наявності фінансових труднощів. Крім цього, слід враховувати і питання ширшого характеру – здоров'я населення, зміну клімату, залежність від палива, шум, забруднення повітря тощо. Вирішення цих проблем є особливо складним для міських територій, які є центрами економічної активності



Source: www.eltis.org / Harry Schiffer

та місцем проживання дедалі більшої частки населення Європи.

Загальноновизнаною є необхідність більш сталих та комплексних процесів планування для подолання цих труднощів та формування відповідної політики. 1 ПСММ є комплексним підходом, що сприяє збалансованому розвитку всіх видів транспорту, при цьому віддаючи перевагу більш сталим видам транспорту.

На місцевому та державному рівнях було досягнуто певного прогресу у вдосконаленні планування міської мобільності та розробці рамкових умов транспортного планування з допомогою ПСММ. Великобританія, де було розроблено Місцеві Транспортні Плани (МТП), та Франція, де було розроблено Плани Міського Транспорту (ПМТ), зробили вагомий внесок у підходи планування міської мобільності. Однак ПСММ є новою або незнайомою ідеєю для інших країн ЄС.

Визнаючи важливу роль ПСММ, Європейська Комісія запропонувала у своєму **Плані дій у сфері міської мобільності**² від 2009 року прискорити розробку ПСММ в Європі шляхом надання відповідних методичних рекомендацій, підтримати обмін кращими практиками та освітні заходи для спеціалістів з питань міської мобільності. В червні 2010 року **Рада Європейського Союзу** задекларувала підтримку «розробки ПСММ для міст та агломерацій [...] та заохочує розвиток засобів заохочення, таких як експертний супровід та обмін інформацією, задля створення кращих планів».³

Настанови «Розробка та виконання ПСММ» визначають основні кроки в рамках формування політики в сфері мобільності для чіткого бачення та вимірюваних цілей, яких слід досягти для подолання довгострокових викликів у сфері міської мобільності. На

1 ООН в рамках своєї Програми людських поселень (UN-HABITAT) та у співпраці з EMBARQ готує настанови щодо створення форуму міської мобільності для багатьох зацікавлених сторін. Іншим прикладом є Бразилія, де урядом було схвалено державну політику в сфері міської мобільності на початку 2012 року, яка зобов'язує органи влади всіх населених пунктів з кількістю населення більше 20 000 жителів розробити плани міської мобільності до 2015 року.

2 План дій у сфері міської мобільності, Європейська Комісія, 2009, (COM(2009) 490 ост.).

3 Висновки Ради щодо Плану дій у сфері міської мобільності, Рада Європейського Союзу, 24 червня 2010 року.

відповідних етапах процесу має бути забезпечене залучення зацікавлених сторін та співпраця між відповідними політичними сферами та органами влади.

Водночас розробка та виконання ПСММ не має розглядатися як додаткове нашарування у транспортному плануванні, воно має бути проведене у відповідності до та на основі існуючих планів та процесів планування. Концепція ПСММ враховувала кращі європейські практики, і вона має стати части-

ною процесів планування у всіх містах та муніципалітетах Європи.

Останнє зауваження за чергою, але не останнє за значенням – планування майбутнього наших міст має брати за основу інтереси людей: людей в ролі мандрівників, бізнесменів, споживачів, покупців або в будь-якій іншій ролі – люди мають бути частиною цього процесу: підготовка ПСММ означає «планування для людей».

НОВИЙ СПОСІБ ПЛАНУВАННЯ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

У таблиці стисло вказані основні відмінності між процесами планування, описаними у даних настановах, та більш «традиційними» процесами планування.

Традиційне транспортне планування		Планування сталої міської мобільності
Акцент на дорожньому русі	→	Акцент на людях
Першочергові цілі: пропускна здатність та швидкість дорожнього руху	→	Першочергові цілі: доступність та якість життя, а також сталість, економічна доцільність, соціальна рівність, охорона здоров'я та якість навколишнього середовища
Акцент на видах транспортну	→	Збалансований розвиток усіх відповідних видів транспорту та перехід до більш екологічних та сталих видів транспорту
Акцент на інфраструктурі	→	Комплекс заходів для виконання економічно доцільних рішень
Документ галузевого планування	→	Документ галузевого планування, який стосується та прив'язаний до відповідних сфер політики (таких як землекористування та просторове планування, соціальні послуги, охорона здоров'я, формування політики тощо)
План коротко- та середньострокового виконання	→	План коротко- та середньострокового виконання доповнюється довгостроковим баченням та стратегією
Прив'язане до адміністративних одиниць	→	Прив'язане до функціональних територій на основі моделей транспортної поведінки
Є сферою інженерів дорожнього руху	→	Міждисциплінарні команди планування
Планування силами експертів	→	Планування із залученням зацікавлених сторін та використанням прозорого підходу за участі багатьох сторін
Обмежена оцінка впливу	→	Регулярний моніторинг та оцінка впливу з метою формування структурованого процесу навчання та вдосконалення

ЩО ТАКЕ ПЛАН СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ?

Ці настанови базуються на численних проведених консультаціях з фахівцями зі сфери планування, політичними діячами та зацікавленими сторонами широкого спектру з усієї Європи. В рамках цього процесу було сформовано наступне визначення:

ПСММ є стратегічним планом, який має відповідати потребам у мобільності людей та бізнесу в містах та їх оточенні задля досягнення кращої якості життя. Він базується на існуючій практиці планування та принципах інтеграції, участі та оцінки.

ЦІЛІ

Завдяки чому просто план стає планом саме «сталого» міської мобільності? ПСММ має на меті створення міської транспортної системи, яка має досягти, як мінімум, наступних цілей:

- Забезпечення усіх громадян запропонованими транспортними можливостями для доступу до основних місць призначень та послуг;
- Покращення безпеки та захисту;
- Зменшення забруднення повітря та рівня шуму, викидів парникового газу та енергоспоживання;
- Підвищення ефективності та економічної доцільності транспортування людей та товарів;
- Формування більшої привабливості та якості міського середовища та міського дизайну на користь громадян, економіки та суспільства в цілому.

ОБСЯГ

Політика та заходи, визначені у Плані сталого міської мобільності, стосуються усіх видів та форм транспорту в цілій міській агломерації, включаючи громадський та приватний, пасажирський та вантажний, моторизований та немоторизований транспорт, пересування та паркування.

ОСНОВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ПСММ більш ефективно вирішує проблеми, пов'язані з транспортом, на міській території.

Це є результатом структурованого процесу, що складається з аналізу ситуації, формулювання бачення, визначення цілей та мети, вибору політики та заходів, активного спілкування, моніторингу та оцінки і визначення здобутого досвіду.

Основними характеристиками ПСММ на базі існуючих практик та регуляторних інструментів є:

- Довгострокове бачення та чіткий план виконання;
- Підхід участі багатьох сторін;
- Збалансований та комплексний розвиток усіх видів транспорту;
- Горизонтальна та вертикальна інтеграція;
- Оцінка теперішнього та майбутнього виконання;
- Регулярний моніторинг, аналіз та звітування;
- Врахування витрат для всіх видів транспорту.

ДОВГОСТРОКОВЕ БАЧЕННЯ ТА ЧІТКИЙ ПЛАН ВИКОНАННЯ

ПСММ базується на довгостроковому баченні розвитку транспорту та мобільності для всієї міської агломерації та стосується усіх видів та форм транспорту: громадського та приватного, пасажирського та вантажного, моторизованого та немоторизованого, а також пересування та паркування.

Він складається з плану короткострокового виконання стратегії, що включає графік виконання та бюджет, а також чіткий розподіл відповідальності та ресурсів, необхідних для виконання політики та заходів, визначених планом.

ПІДХІД ЗА УЧАСТІ БАГАТЬОХ СТОРІН

ПСММ робить акцент на людях та забезпеченні їх основних потреб у мобільності. Він запроваджується прозоро та за участі багатьох сторін, що об'єднує громадян та інші зацікавлені сторони з самого початку та під час розробки і виконання плану.

Планування за участі багатьох сторін є передумовою набуття людьми та зацікавленими сторонами відчуття власності на ПСММ та політику, що він просуває. Це підвищує ймовірність схвалення та підтримки суспільства, і, таким чином, мінімізує ризики для керівників рівня прийняття рішень та полегшує виконання плану.

ЗБАЛАНСОВАНИЙ ТА КОМПЛЕКСНИЙ РОЗВИТОК УСІХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

ПСММ сприяє збалансованому розвитку усіх відповідних видів транспорту, водночас пропагуючи перехід до сталіших видів. План визначає комплексну низку заходів з метою покращення виконання та економічної ефективності задекларованих цілей та завдань. Такі заходи включають технічні, промоційні та ринко-орієнтовані заходи та послуги, а також інфраструктурні заходи.

Зазвичай у Плані сталої міської мобільності мова йде про наступні теми: громадський транспорт, немоторизований транспорт (ходіння та їзда велосипедом), міжвидова мобільність та мобільність «від дверей до дверей», безпека міських доріг, пересувний та стаціонарний дорожній транспорт, міська логістика, управління мобільністю та Розумні Транспортні Системи (PTC).

ГОРИЗОНТАЛЬНА ТА ВЕРТИКАЛЬНА ІНТЕГРАЦІЯ

Розробка та виконання ПСММ запроваджується комплексно за умови високого рівня співпраці та консультацій між різними рівнями уряду та відповідних органів влади.

Комплексне планування та виконання охоплює:

- А. Зобов'язання сталості, тобто мова йде про збалансований економічний розвиток, соціальну рівність та якість навколишнього середовища.
- Б. Консультації та співпрацю між управліннями на місцевому рівні для забезпечення послідовності та взаємодоповнюваності політики у пов'язаних галузях (транспорт, землекористування та просторове планування, соціальні послуги, охорона здоров'я, енергетика, освіта, формування політики тощо).

В. Тісний обмін з відповідними органами влади на інших урядових рівнях (наприклад, район, муніципалітет, агломерація, регіон, країна-член ЄС).

Г. Координацію заходів між органами влади суміжних міських та напівміських територій (охоплюючи весь район «функціонального міста» згідно визначених основних потоків регулярних перевезень).

ОЦІНКА ТЕПЕРІШНЬОГО ТА МАЙБУТНЬОГО ВИКОНАННЯ

Розробка ПСММ робить наголос на досягненні амбіційних, вимірюваних цілей, що виходять з коротко-строкових цілей, у відповідності до бачення мобільності та інтегрованих до загальної стратегії сталого розвитку.

ПСММ базується на всесторонній оцінці теперішньої та майбутньої роботи системи міського транспорту. Він забезпечує цілісний аналіз теперішньої ситуації та встановлює вихідні дані для досягнення результатів.

Аналіз поточного стану включає перегляд наявної інституційної системи планування та виконання. Для опису теперішнього стану міської транспортної системи мають бути визначені відповідні індикатори.

План сталої міської мобільності визначає конкретні цілі для роботи, які є реалістичними з точки зору наявної ситуації у місті, відповідно до проведеного аналізу поточного стану, та в той же час амбітними щодо майбутнього розвитку.

ПСММ встановлює вимірювані цілі, які базуються на реалістичній оцінці вихідних даних та наявних ресурсів.

Для вимірювання прогресу у досягненні цілей використовуються конкретні індикатори.

РЕГУЛЯРНИЙ МОНІТОРИНГ, АНАЛІЗ ТА ЗВІТУВАННЯ

Моніторинг виконання ПСММ проводиться регулярно. Постійно проводиться оцінка досягнення прогресу у виконанні цілей та мети плану на основі рамкових індикаторів. Для цього вживаються необхідні заходи для забезпечення вчасного доступу до актуальних даних та статистики.

Результати аналізу Плану сталої міської мобільності та його виконання можуть запропонувати переглянути цілі та, за необхідності, відкоригувати заходи.

Звіт про моніторинг є прозорим та широко розповсюджується і передається громадянам та зацікавленим сторонам з тією метою, щоб проінформувати їх про прогрес у розробці та впровадженні ПСММ.

ВРАХУВАННЯ ВИТРАТ ДЛЯ ВСІХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Розробка Плану сталої міської мобільності має містити аналіз витрат та переваг всіх видів транспорту. До уваги слід брати соціально-орієнтовані витрати та переваги, також і міжгалузеві, для інформування про вибір заходів.

ПЕРЕВАГИ

Загальним викликом для тих, хто займається плануванням у місцевих адміністраціях, є переконання керівників рівня прийняття рішень у перевагах Плану сталої міської мобільності. Нижче наведені десять головних аргументів на користь такого підходу:

1. КРАЩА ЯКІСТЬ ЖИТТЯ

Існують переконливі докази, що планування сталої міської мобільності сприяє поліпшенню якості життя в містах. Вдало координована політика, що визначена ПСММ, може знаходити втілення в багатьох поліпшеннях, таких як привабливіші громадські місця, підвищення (дорожньої) безпеки, покращення здоров'я населення, якості повітря, зменшення викидів та шуму.

2. ЗАОЩАДЖЕННЯ КОШТІВ – СТВОРЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПЕРЕВАГ

Мобільність є основною необхідною передумовою для місцевої економіки. Сприятливе для здоров'я середовище та зменшення заторів допомагає суттєво знизити витрати місцевої громади та є привабливими для розвитку нового бізнесу. У конкуренції між містами на світовому та державному рівнях вдало організоване та стає місто є привабливішим також і для інвесторів. Стає місто просто має значно краще «економічне обґрунтування» для бізнесу, аніж місто без чіткої політики в сфері мобільності.

3. ПОКРАЩЕННЯ ЗДОРОВ'Я НАСЕЛЕННЯ ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Більш стала мобільність безпосередньо впливає на покращення якості повітря та зменшення шуму. Більш активне пересування (пішки та велосипедом) є корисним для здоров'я громадян. Для міста це означає менші капіталовкладення у зменшення шуму та покращення якості повітря у середньодовгостроковій перспективі. Міста мають відігравати свою роль у зменшенні парникового ефекту в транспортній галузі. Планування сталої міської мобільності є основним елементом будь-якої політики у сфері зміни клімату.

4. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕРЕШКОДНОЇ МОБІЛЬНОСТІ ТА ПОКРАЩЕННЯ ДОСТУПУ

Планування сталої міської мобільності є чудовим інструментом створення міжвидових транспортних



Source: www.eltis.org / Harry Schiffer

рішень «від дверей до дверей». Об'єднання різних гравців створює передумови для ефективного забезпечення конкретних потреб у доступі громадян та бізнесу.

5. ЕФЕКТИВНІШЕ ВИКОРИСТАННЯ ОБМЕЖЕНИХ РЕСУРСІВ

У часи обмеження фінансових ресурсів ще важливішим стає прийняття найбільш економічно доцільних рішень щодо наявного фінансування. Планування сталої міської мобільності переносить акцент від інфраструктури доріг до збалансованих заходів, включаючи економічно ефективні заходи управління мобільністю.

Виконання принципу «той, хто забруднив, платить» також створює додаткове джерело доходу, що може використовуватися для фінансування альтернатив використання автомобілів.

6. ПЕРЕМОЖНА ПІДТРИМКА СУСПІЛЬСТВА

Залучення зацікавлених сторін та громадян є основним принципом Плану сталої міської мобільності. Керівництво міста, яке демонструє, що воно дбає про потреби та побажання громадян і залучає зацікавлені сторони, відповідно має значно кращу позицію в плані отримання «громадської легітимності» і зменшує ризик протидії запровадженню амбіційної політики.

7. ПІДГОТОВКА КРАЩИХ ПЛАНІВ

Ті, хто займаються плануванням, особливо якщо вони роблять традиційний наголос на розвитку

інфраструктури, можуть краще зрозуміти потреби різних груп користувачів у мобільності в разі отримання їхніх відгуків на ранньому етапі. Зацікавлені сторони іноді знаходять дуже ефективні способи вирішення проблем, оскільки вони краще знають конкретну ситуацію.

Комплексний та міждисциплінарний підхід до планування (коли різні управління привносять свій досвід) допомагає створити для плану мобільності цілісніший ґрунт. Це забезпечує збалансований розвиток всіх видів транспорту з одночасним переходом до більш сталих видів транспорту. Таким чином, забезпечуються потреби всіх користувачів у доступі та мобільності.

8. ЕФЕКТИВНЕ ВИКОНАННЯ ПРАВОВИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

Міста мають численні, іноді конкуруючі між собою правові зобов'язання. Правові зобов'язання щодо покращення якості повітря та зниження рівня шуму є лише двома прикладами зобов'язань із числа державних та європейських регламентів. ПСММ пропонує ефективний шлях їхнього виконання в рамках однієї цілісної стратегії.

9. ВИКОРИСТАННЯ СИНЕРГІЇ, ПІДВИЩЕННЯ ВАЖЛИВОСТІ

Проблеми міської мобільності часто виходять за межі адміністративних одиниць, стосуються різних сфер

політики або відносяться до компетенції широкого кола управлінь та інституцій. Планування сталої міської мобільності має на меті пошук рішень для «функціонального міста» з прив'язкою до навколишніх територій, державної та європейської транспортної мережі. ПСММ сприяє розвитку культури співпраці планування між різними сферами політики та галузями, різними рівнями органів влади в рамках території «функціонального міста». Ця культура співпраці планування допомагає пошуку рішень, що відображають взаємопов'язану природу міської мобільності.

10. РУХ В НАПРЯМКУ НОВОЇ КУЛЬТУРИ МОБІЛЬНОСТІ

Приклади багатьох міст демонструють, що результатом тривалого планування сталої міської мобільності є спільне бачення нової культури мобільності: бачення, погоджене основними політичними групами та розповсюджене між інституціями та громадянами міського суспільства; бачення, що виходить за межі виборчих циклів та може містити менш привабливі елементи, які мають довгострокові переваги.



Source: www.eltis.org / Harry Schiffer

ЯК РОЗРОБЛЯЛИСЯ ДАНІ НАСТАНОВИ

Дані настанови є результатом роботи, проведеної для Європейської Комісії та Виконавчої Агенції Конкуренції та Інновацій (Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI)) згідно з контрактом про надання послуг із травня 2010 по серпень 2013 рр. Метою цієї роботи було прискорення широкомасштабного застосування ПСММ в Європі, згідно рекомендацій Плану дій з міської мобільності, за допомогою настанов, заходів з інформування населення та навчальних семінарів.

Представлені тут настанови були підготовлені на основі широкого кола наявних джерел та експертної роботи:

- Вивчення попередніх досліджень і рекомендацій (напр., звіт групи експертів SUTP 2004 року, проекти ПІЛОТ і BUSTRIIP).
- Аналіз державних та регіональних настанов із підготовки місцевих транспортних планів, особливо настанов щодо Місцевих транспортних планів Великобританії (друге та третє видання) та документів з настанов і оцінки Планів міського транспорту Франції. Дослідження щодо стану та підходів до планування сталої міської мобільності у 31 країні Європи, тобто 28 країнах-членах ЄС, а також Ісландії, Ліхтенштейні та Норвегії.
- Оцінка потреб користувачів шляхом інтерв'ювання експертів та 49 зацікавлених сторін у 26 країнах.

- П'ять експертних семінарів з питань Планів сталої міської мобільності, що відбулися в 2010/2013 рр. (а також консультації, організовані попередньо Групою експертів ПСММ та в рамках проекту PILOT), в яких взяли участь 168 учасників з 26 країн.
- Надання відповідей на консультаціях в режимі он-лайн в січні та лютому 2013 років в рамках перегляду робочої версії даних Настанов від 2011 року.
- Численні відгуки політиків, експертів з планування та інших спеціалістів-практиків, науковців та інших зацікавлених, отримані під час освітніх презентацій та тренінгів, організованих в рамках загальноєвропейських кампаній протягом 2010-2013 років.

В цілому дані настанови базуються на систематичній консолідації знань та консультаційному процесі. Додаток Д містить перелік експертів, з якими проводилися консультації щодо змісту цих настанов на семінарах та зустрічах експертних груп.

Представлені тут настанови та багато допоміжного матеріалу знаходяться на сайті www.mobilityplans.eu



Source: András Ekés

ЧАСТИНА II – ПРОЦЕС

Дані настанови націлені на практиків, що працюють у сфері міського транспорту та мобільності, а також інших зацікавлених сторін, залучених до розробки та виконання Плану сталої міської мобільності.

Настанови містять опис процесу підготовки ПСММ. Даний процес складається з 11 основних кроків, що забезпечуються виконанням 32 заходів. Вони мають бути частиною регулярного циклу планування та постійно вдосконалювати цей процес.

Кожен крок та пов'язані з ним заходи детально представлені у цих настановах, включаючи таку інформацію:

- Обґрунтування заходу, тобто фундаментальні причини для проведення цього заходу, проблеми, які слід вирішити, та питання, на які слід знайти відповіді;
- Конкретні цілі заходу, яких слід досягти;
- Основні завдання, що мають бути виконані;
- Заходи, що виходять за межі основних вимог, для міст та регіонів, що вже досягли вищого рівня планування міської мобільності;
- Вимоги щодо часових рамок та координації з іншими заходами;
- Перелік основних обов'язкових віх.

Слід зазначити, що часові рамки різних заходів забезпечують скоріше логічну, аніж послідовну їх структуру. На практиці, заходи можуть відбуватися

частково паралельно або включати отримані раніше відгуки. Розділ щодо «часових рамок та координації» для кожного заходу висвітлює основоположні аспекти в цьому відношенні.

Наступна сторінка включає графічний огляд циклу планування, детальний опис всіх кроків та заходів щодо розробки та виконання Плану сталої міської мобільності.

Настанови включають кращі приклади вдалих практик, інструменти та посилання, що мають допомогти під час розробки та виконання Плану сталої міської мобільності.

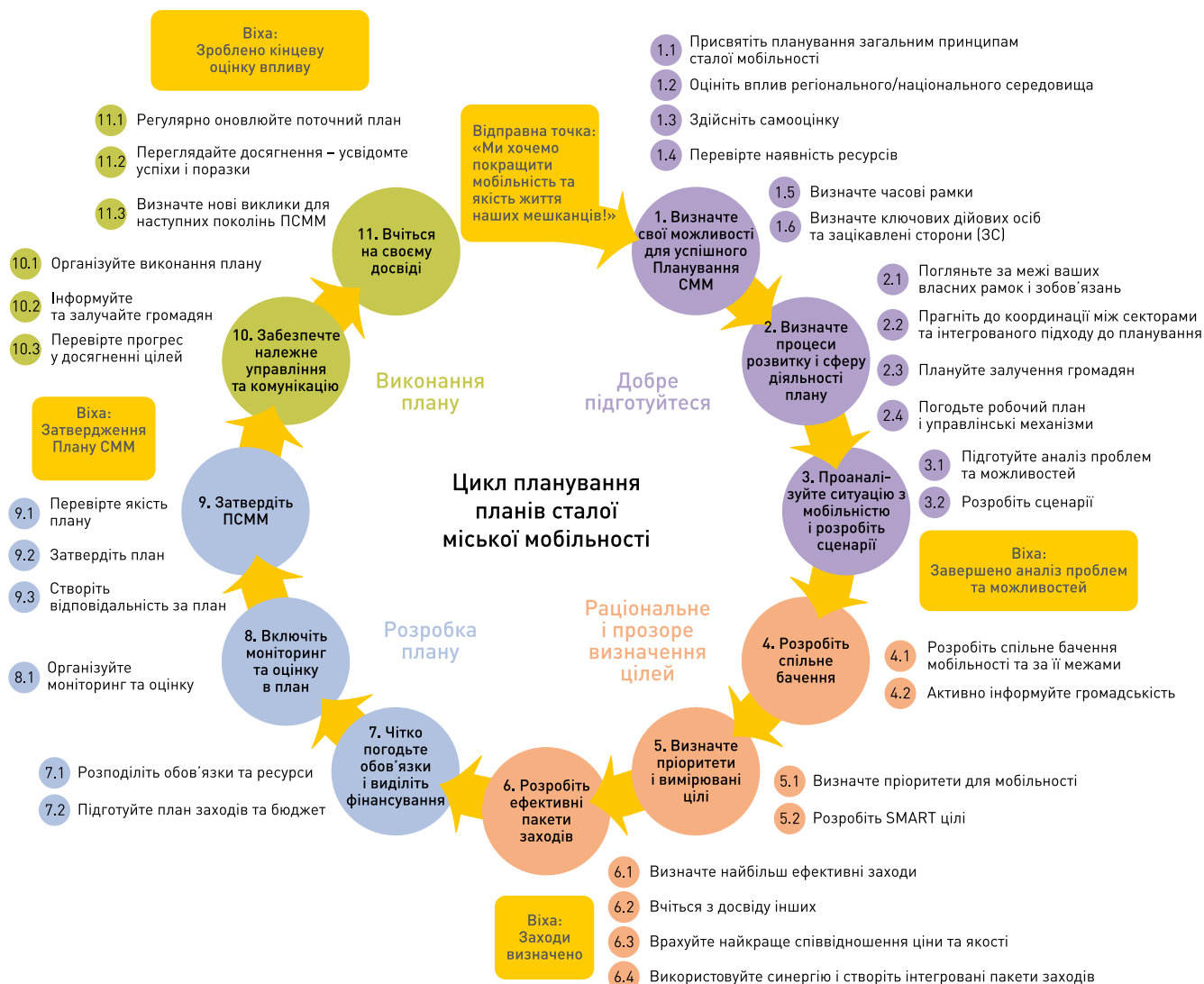
Приклади вдалих практик були обрані з планів міської мобільності на території всієї Європи. Вони не обов'язково відповідають усім вимогам ПСММ, що представлені у цих настановах. Однак вони є корисними з точки зору висвітлення заходів (напр., залучення громадян до планування конкретних заходів), що є частиною процесу розробки та виконання Плану сталої міської мобільності.

Метою створеного портфоліо прикладів з різних регіонів Європи є демонстрація того, що вдалі підходи планування можливі у різних контекстах. Багато прикладів вдалих практик також ілюструють вдосконалені заходи планування. Додаткові приклади вдалих практик знаходяться на веб-сайтах: www.mobilityplans.eu та www.eltis.org.



Source: András Ekés

ЦИКЛ ПЛАНУВАННЯ ПЛАНІВ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ



Rupprecht Consult, 2013

У поєднанні з експертними висновками з планування міського транспорту та мобільності, зібраними з усієї Європи, ці настанови відображають величезний накопичений досвід. Однак настанови мають бути адаптовані до місцевих умов, що може призвести до застосування у ваших реальних умовах дещо відмінних підходів. Настанови не містять детальних технічних вказівок, а роблять наголос на розробці та впровадженні ПСММ.

КРОКИ ТА ЗАХОДИ

**Відправна точка:
«Ми хочемо
покращити
мобільність та
якість життя
для наших
мешканців!»**

Із самого початку має бути зрозуміло, що міський транспорт і мобільність не є самоціллю, – вони сприяють досягненню більш високих цілей, таких, як якість життя і добробут жителів.

Це – відправна точка

в розробці ПСММ. Залежно від ситуації в державі, правові зобов'язання також можуть бути рушійною силою для розробки ПСММ. Але для створення справді сталого та ефективного плану має бути справжня мотивація.

Тим не менш, для створення правдиво сталого та ефективного плану необхідні реальні зобов'язання. Якщо на місцевому рівні немає лідера для запровадження нововведень, може бути дуже важко пере-

конати відповідних політиків у підтримці розробки ПСММ. У такому разі потрібні вдалі та переконливі аргументи. Розпочати можна з пояснення викликів та проблем, із якими зіштовхнеться місто, якщо нічого не змінювати, наголосити на перевагах ПСММ та акцентувати уваги на тому факті, що хороші результати визнаються виборцями (можна навести приклади інших міст, де було запроваджене планування сталої міської мобільності). Це питання є особливо делікатним, оскільки вплив ПСММ стає сповна очевидним протягом довшого періоду часу, ніж тривалість виборчого циклу. Вирішити цю проблему можна, включивши «швидкі вигоди» до заходів ПСММ, що допоможе отримати позитивне ставлення та підтримку громадян та зацікавлених сторін протягом короткого періоду часу.



Source: András Ekés

ЕЛЕМЕНТ 1: ВИЗНАЧТЕ СВОЇ МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УСПІШНОГО ПЛАНУВАННЯ СММ



На початку процесу планування сталої міської мобільності необхідно визначити можливості для розробки успішного ПСММ. Це залежить від багатьох внутрішніх і зовнішніх факторів, які формують умови для процесу планування та виконання плану.

Нижче описані основні заходи підготовки процесу ПСММ.

ЗАХІД 1.1: ПРИСВЯТІТЬ ПЛАНУВАННЯ ПРИНЦИПАМ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Міський транспортний план може бути названий сталим тільки тоді, коли у ньому враховані певні економічні, соціальні та екологічні критерії. Розуміння принципів сталості та відданість їм є фундаментом планування, який допоможе зорієнтувати процес розробки ПСММ на загальний стратегічний рівень.

ЦІЛІ

- Переконатися, що основні принципи сталості враховані протягом всього процесу планування.
- Створити спільне розуміння того, що означає стала міська мобільність.
- Розширити бачення для врахування всіх аспектів, які необхідно взяти до уваги, щоб ПСММ став документом сталого розвитку.

ЗАВДАННЯ

- Проаналізуйте, до якої міри принципи сталості вже враховані в політиці вашого міста чи області (напр., у баченні й питаннях місцевого розвитку) щодо транспорту і мобільності та дотичних сферах діяльності (напр., політика сталого землекористування).
- Разом із місцевими керівниками та ключовими зацікавленими сторонами перевірте, до якої міри поточні місцеві плани і стратегії відповідають принципам сталого розвитку.
- У якості відправної точки спробуйте досягти згоди щодо того, щоб принципи сталості стали базисом для розробки ПСММ.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Посильте вашу відданість ідеї сталої міської мобільності шляхом приєднання до Угоди Мерів і/або Форуму CiviTAS (докладніше див. нижче).
- Переконайтеся, що є чітке розмежування між доступом до послуг і зручностей (мобільність) і дорожнім рухом/ транспортом: перше є ціллою всіх заходів; друге є інструментом для реалізації доступу і мобільності. Загальний принцип у тому, щоб забезпечити зручність при меншій кількості руху (що означає менше ресурсів, витрат, палива, забруднення, аварій і т.д.).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- На початку процесу планування. Принципи сталості мають бути враховані протягом всього процесу планування.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Проведено аналіз, до якої міри критерії сталості є керівними у поточних стратегіях та планах міського розвитку.
- ✓ Досягнуто відданість принципам сталості серед ключових зацікавлених сторін.

ПРИКЛАДИ

МЕРЕЖА ФОРУМУ CIVITAS

На даний час Мережа Форуму CIVITAS налічує 218 міст-членів, які підписали Декларацію CIVITAS. Форум CIVITAS відкритий для усіх міст, які хочуть більше дізнатися про корисність окремих заходів із підтримки чистого міського транспорту, про кращі способи їх поєднання та інтеграції в більших масштабах. Міста-учасники мають довести свою політичну і технічну готовність запровадити амбітні, інтегровані стратегії та:

- домогтися значних змін у видах транспорту на користь сталих видів транспорту;
- слідувати комплексному підходу шляхом застосування у своїй діяльності якомога більшої кількості інструментів та засобів CIVITAS.

Ці зобов'язання мають бути політично закріплені в Декларації Форуму CIVITAS підписом місцевого керівника виконавчої влади.

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

УГОДА МЕРІВ

Європейський Союз (ЄС) є лідером глобальної боротьби зі зміною клімату і зробив цю діяльність своїм головним пріоритетом. Його амбітні цілі викладені в Кліматичній Дії та Енергетичному Пакеті ЄС, який зобов'язує держави-члени зменшити викиди CO₂ більше ніж на 20% до 2020 року. Підписанти Угоди Мерів зобов'язуються працювати над досягненням цих цілей, у тому числі шляхом виконання Плану Дій зі Сталої Енергетики.

Детальніше див: www.eumayors.eu

ХАРТІЯ: ПІД'ЄДНАННЯ ДО ВОДНИХ ШЛЯХІВ, ВИБІР СТОЛИЦЬ

П'ять європейських «водних» столиць: Брюссель, Берлін, Будапешт, Париж, Відень і їх порти підписали Хартію «Під'єднання до водних шляхів: вибір столиць». Хартія має на меті виконання амбітних планів ЄС щодо досягнення до 2030 року вуглецево-нейтральної логістики у головних міських центрах.

У березні 2011 року італійське місто Піза вирішило приєднатися до початкових п'яти європейських міст. Більше інформації у Додатку В.

ЗАХІД 1.2: ОЦІНІТЬ ВПЛИВ РЕГІОНАЛЬНОГО/НАЦІОНАЛЬНОГО СЕРЕДОВИЩА

ОБҐРУНТУВАННЯ

Планування сталої міської мобільності робиться для території міста. Разом з цим, План інтегрований у більш широкі регіональні та національні рамки для планування діяльності в сфері міської мобільності. Це включає в себе, до прикладу, правила, фінансові потоки, документи вищого рівня, такі як стратегії просторового і транспортного розвитку. Важливо оцінити вплив регіональних/ національних умов, щоби сповна використати можливості та уникнути конфліктів з інстанціями вищого рівня на більш пізньому етапі.

ЦІЛІ

- Переконатися, що відповідні регіональні та національні рамкові умови для ПСММ визначені.
- Отримати чітке уявлення про те, як регіональні й національні рамкові умови впливатимуть на планування сталої міської мобільності та розробку заходів.



ЗАВДАННЯ

- Виявіть, задокументуйте та оцініть:
 - Правове регулювання і рекомендації з планування сталої міської мобільності (якщо є).
 - Регіональні/національні критерії фінансування, які підходять для ПСММ.
 - Плани вищого рівня, стратегії та цілі, які можуть вплинути на ваш План сталої міської мобільності або його заходи. Наприклад, плани Держав-

ної служби автодоріг щодо нових або відремонтованих доріг можуть суперечити ПСММ вашого міста, оскільки вони стимулюють автомобільний транспорт. ПСММ повинен це враховувати.

- Вплив вищого керівництва на обов'язки або територію планування Плану сталої міської мобільності.
- Вимоги або потреби в координації та інтеграції різних напрямків політики, напр., інтеграція місцевого і регіонального планування землекористування; до прикладу, будівництво нового житла або бізнес-парків у регіоні може рішуче змінити схеми мобільності на місцевому рівні.
- Зробіть резюме відповідних регіональних /національних рамкових умов із пропозиціями щодо того, як врахувати ці документи в місцевому ПСММ.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- На початку процесу планування. Тривалість – декілька тижнів.
- Враховуйте результати даного кроку протягом усього процесу планування та під час розробки заходів, особливо при визначенні процесу розробки й масштабів плану (Елемент 2 ПСММ).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

-  Відповідні документи національного та регіонального рівнів вивчені, результати підсумовані.
-  Виявлено можливості та потенційні проблеми, що можуть виникнути з регіональних і національних рамкових умов.

ПРИКЛАДИ

ФРАНЦІЯ: НАЦІОНАЛЬНІ УМОВИ І ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Перші «Плани міського транспорту» (ПМТ), – Plans de Déplacements Urbains – французький ПСММ – з'явилися після прийняття Закону «Про внутрішні перевезення» в грудні 1982 року. Цей закон визначає мету, загальні цілі та напрямки ПМТ. Загальною метою ПМТ є забезпечення сталої рівноваги між потребами в мобільності і доступності та охороною навколишнього середовища і здоров'я. Закон «Про чисте повітря та раціональне використання енергії»,

прийнятий в грудні 1996 року, зобов'язав усі міські угруповання з кількістю жителів більше 100 000 розробляти Плани міського транспорту.

Більше інформації у Додатку В.

ЗАХІД 1.3: ЗДІЙСНІТЬ САМООЦІНКУ

ОБҐРУНТУВАННЯ

На початку процесу планування потрібно зробити самооцінку для того, щоб визначити сильні й слабкі сторони і зрозуміти свій потенціал до проведення успішного процесу планування сталої міської мобільності. Оцінка повинна визначити, наскільки близько поточні практики планування транспорту відповідають заходам, визначеним у цих настановах, а також визначити бар'єри і двигуни, які можуть вплинути на процес планування сталої міської мобільності. Це допоможе визначити, як процес планування виглядатиме у ваших місцевих умовах.

ЦІЛІ

- Отримати чесне та чітке уявлення про сильні та слабкі сторони й можливості, пов'язані з розробкою ПСММ у ваших місцевих умовах (наприклад, політичні, інституційні, правові умови).
- Розробити індивідуальний процес планування сталої міської мобільності, який відповідатиме місцевим умовам.

ЗАВДАННЯ

- Проаналізуйте різні елементи ПСММ у вашому теперішньому плануванні місцевого транспорту (взяті вони до уваги чи ні, повністю чи частково). Ви можете використовувати цей документ для того, щоб перевірити, чи Елементи та Заходи, описані тут, вже є у вашому місті або регіоні. Так ви можете виявити прогалини в існуючій практиці планування, які слід розглянути в новому ПСММ.

- Виявіть і проаналізуйте «двигуни» та бар'єри розвитку транспорту у вашому місті та околицях.
 - Контекстні бар'єри, які впливають на всі аспекти планування сталої міської мобільності (тобто організаційні, правові, фінансові – наприклад, автобусна компанія приватна чи під контролем іншого рівня влади?).
 - Процесуальні бар'єри, які можуть виникати в процесі планування (тобто управління, зв'язок між різними відомствами, які братимуть участь у розробці та реалізації ПСММ).
 - Визначте «двигуни» – хто підтримує процес планування і реалізацію.
- Оцініть аспекти соціального відчуження та вирішення цих аспектів в рамках транспортної політики. Це означає врахування потреб усієї громади, в тому числі всіх вразливих груп, таких як діти, інваліди, люди похилого віку, сім'ї з низькими доходами, меншини тощо. Питання гендеру, тобто рівних можливостей для чоловіків та жінок, також слід врахувати. Важливими питаннями є:
 - Чи гарантує транспортна система рівний доступ, доступність та наявність (або інші варіанти мобільності) послуг?
 - Чи пов'язані з транспортом заходи сприяють зайнятості та підтримують розвиток інклюзивного ринку праці?
- Для поліпшення процесів і політики планування в якості відправної точки проведіть чесну самооцінку. Результати оприлюднювати не обов'язково.



ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Застосуйте експертну оцінку методології із залученням зовнішніх експертів.
- Застосуйте систему управління якістю.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- На початку процесу планування. Результати слід врахувати при розробці індивідуального для місцевості процесу планування сталої міської мобільності (дивіться Захід 2.4: Погодьте робочий план і управлінські механізми).
- Зв'язок з Заходом 1.4: Перегляньте наявність ресурсів.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Проведено належну самооцінку.
- ✓ Визначено сильні та слабкі сторони щодо розробки ПСММ.
- ✓ Результати оцінки стали відправною точкою оптимізації процесу планування.



ІНСТРУМЕНТИ

МЕТОДОЛОГІЇ САМООЦІНКИ: ВНУТРІШНЯ ЗУСТРІЧ І ПЕРЕГЛЯД

Самооцінка може бути зовсім простою: люди, залучені до процесу планування, сідають разом, щоб обговорити сильні й слабкі сторони поточних процесів і шляхи їх покращення. У цьому може допомогти незалежний посередник. При бажанні, це можна поєднати з повним SWOT-аналізом. Цей метод був використаний Радою графства Дербішир як спосіб покращення процесів планування місцевого транспорту і врахування змін в інших сферах планування, які впливають на ПСММ.



Source: FGM

ЕКСПЕРТНА ОЦІНКА

Інший спосіб розгляду умов планування для ПСММ – це експертна оцінка, коли один або більше експертів з планування сталої міської мобільності запрошуються розглянути ситуацію в місті, перш ніж місто підготує свій ПСММ. Експерт може оцінити якість процесу планування та організацій, які цим займаються, а також допомогти порівняти результати міста з «кращими в класі», тим самим даючи місту зворотний зв'язок про те, чого воно досягло, а також те, як місто організовує свій ПСММ. Міста Гент і Любляна залучили експертів, щоб вони допомогли їм оцінити, що було зроблено

і як можна вдосконалити ситуацію у своїх Планах сталої міської мобільності. (Див. також приклад з проекту BUSTRIP на наступній сторінці).

ВИКОРИСТАННЯ СИСТЕМ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ І ЕТИКЕТОК (ЛЕЙБЛІВ)

Системи управління якістю (СУЯ) розроблені для оцінки організаційних процесів, і пропонують шляхи їх покращення. При досягненні певного рівня організаційного якості надається сертифікат якості. Найбільш відомою системою управління якістю є ISO 9001, яка розвинулася з управління якістю насамперед в обробній промисловості, і на початку була створена для виробничих процесів.

До планування сталої міської мобільності більше пасуватиме Загальна Система Оцінки, доступна безкоштовно для всіх держав-членів ЄС і призначена, зокрема, для державного сектору.

На даний час доступні деякі системи управління якістю, які мають справу з певними аспектами сталої мобільності: Bypad – система управління якістю для їзди на велосипеді (www.bypad.org), MaxQ – для управління мобільністю (www.epomm.eu). Місто Лунд у Швеції використовує MaxQ для поліпшення політики управління мобільністю в більш широких рамках ПСММ, LundaMaTs.

Підходи оцінки якості всієї політики сталого розвитку мобільності міста на даний час у стадії розробки в проектах IEE STEER Ecomobility SHIFT (www.ecomobility.org/shift/), QUEST (www.questproject.eu/) і ADVANCE (eu-advance.eu/).

Джерело: Том Рай, Лундський університет.

ПРИКЛАДИ

КОПРІВНИЦА, ХОРВАТІЯ: ВИЯВІТЬ ТА ЗОСЕРЕДЬТЕСЯ НА СИЛЬНИХ СТОРОНАХ ДЛЯ ТОГО, ЩОБ УСУНУТИ СЛАБКІ

До початку пропагування пішохідного та велосипедного режимів місто Копрівниця здійснило детальну оцінку поточного стану. Ця оцінка базувалася на проведеній мерією самооцінці, процесі консультацій з широким колом зацікавлених сторін, а також опитуванні громадської думки.

Детальніше в Додатку В.

МЕТОДОЛОГІЯ ЕКСПЕРТНОЇ ОЦІНКИ В ПРОЕКТІ BUSTRIP

Проект BUSTRIP в рамках Програми регіону Балтійського моря INTERREG IIB розробив методологію для допомоги містам-партнерам у розробці та виконанні Плану та заходів сталої міської мобільності. Базуючись на звіті міста про самооцінку, експертна оцінка BUSTRIP проводиться експертами з інших міст, які приїждять до міста на 3-5 днів і проводять інтерв'ю із зацікавленими сторонами, групами інтересів, політиками і державними службовцями.

Детальніше в Додатку В.

ЗАХІД 1.4: ПЕРЕВІРТЕ НАЯВНІСТЬ РЕСУРСІВ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Питання наявності ресурсів для планування та реалізації заходів сталої міської мобільності тісно пов'язане з самооцінкою. Наявність ресурсів включає в себе людські ресурси (тобто працівники і вміння), а також фінансові ресурси. Без достатніх ресурсів успішно впроваджувати ПСММ буде складно. Для більшості органів державної влади конкретні вміння, необхідні для забезпечення процесу планування, є чимось більшим, ніж вміння їхніх штатних співробітників. Хоча звичною практикою є залучення зовнішніх фахівців для конкретних технічних завдань, важливо думати і про нарощення спроможностей всередині вашої організації та розбудову співпраці з іншими зацікавленими сторонами протягом тривалого часу. Слід не тільки покрити насувні потреби у спеціалістах, але й розвивати і підтримувати фаховий рівень організації.

ЦІЛІ

- Переконатися, що ваша організація та зацікавлені сторони володіють необхідним діапазоном вмінь

для управління і керування процесом ПСММ.

- Врівноважити короткострокові потреби у вміннях і розбудову потенціалу для планування сталої міської мобільності.
- Оцінити підтверджені та потенційні фінансові ресурси для проведення процесу планування та виконання заходів плану.

ЗАВДАННЯ

- Оцініть наявні вміння в межах головної організації та серед зацікавлених сторін. Переконайтеся, що всі основні вміння для планування сталої міської мобільності враховані. (Див. список нижче).
- Розробіть простий план управління вміннями, який визначає стратегію для покриття прогалин (напр., шляхом навчання, співпраці, субпідряду). Це має бути зроблено кимось, хто знайомий із процесом планування сталої міської мобільності (якщо можливо, – у співпраці зі спеціалістом з кадрових питань). (Див. малюнок нижче).
- Визначте необхідний бюджет для планування сталої міської мобільності і забезпечте його затвердження.
- Оцініть ймовірні бюджетні рамки для виконання заходів. Врахуйте місцеві, обласні, національні та міжнародні фінансові механізми. Скоріше за все, така оцінка буде приблизна, але вона допоможе вам залишатися реалістами.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Співпраця між відповідальними організаціями для заповнення можливих прогалин у вміннях.
- Залучення зовнішніх партнерів (напр. консультанти, університети) для заповнення прогалин у вміннях.
- Набір спеціалістів: у разі нестачі кваліфікованих спеціалістів для вирішення конкретних завдань (напр., маркетинг) залучіть людей із освітою, не пов'язаною із транспортом. «Нестандартне мислення» допомагає привнести свіже бачення, що є ключовим елементом планування сталої міської мобільності. Поєднайте ресурси різних зацікавлених сторін для фінансування штату (приклад Аахена).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Із самого початку. Захід важливий для формування команди ПСММ, яка буде фактично здійснювати планування.

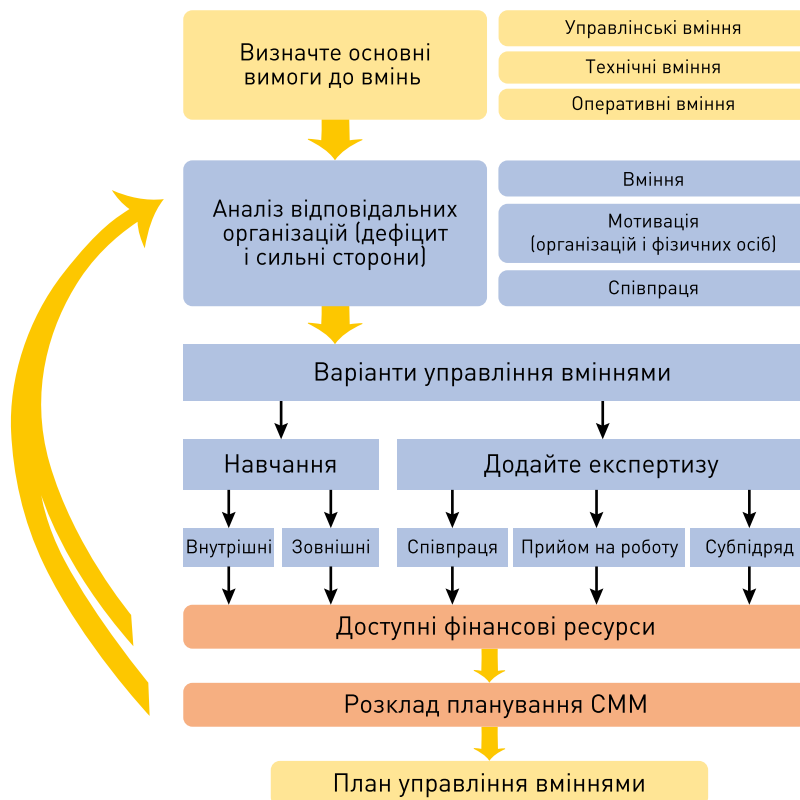
КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Вміння та необхідні фінансові ресурси для процесу планування проаналізовані.
- ✓ План управління вміннями розроблено.
- ✓ Бюджет для проведення процесу планування сталої міської мобільності затверджений на політичному рівні.
- ✓ Орієнтовні бюджетні можливості для виконання заходів оцінені.



ДОКЛАДНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ЗАВДАННЯ

РОЗРОБКА ПЛАНУ УПРАВЛІННЯ ВМІННЯМИ



(Мал. змінений з проекту PILOT 2007 року, www.pilot-transport.org/)

ОСНОВНІ КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПЛАНУВАННЯ СММ

Управлінські навички (необхідні протягом всього процесу планування сталої міської мобільності)	
Управління проектом (вкл. політ. зв'язки)	
Технічне управління	
Фінансове управління	
Управління кадрами (вкл. управління мультидисциплінарними командами зовнішніх та внутрішніх працівників)	
Технічні вміння (необхідні протягом усього процесу)	
Міське та транспортне планування	
Інші важливі сектори (економіка, соціальні питання, екологія)	
Загальні знання законодавства на інших рівнях – обласному, національному, міжнародному	
Операційні навички (необхідні для конкретних заходів)	Related Element/ Activity
Залучення зацікавлених та громадян	Захід 2.3. Плануйте залучення громадян і зацікавлених сторін Елемент 4. Розробіть спільне бачення Захід 9.3. Відповідальність за план Захід 10.2. Інформуйте та залучайте громадян
Розробка, моніторинг та оцінка індикаторів	Елемент 3. Проаналізуйте ситуацію з мобільністю і розробіть сценарії Елемент 5. Визначте пріоритети і вимірювані завдання Елемент 8. Включіть моніторинг та оцінку в план
Збір та аналіз даних	Елемент 3. Проаналізуйте ситуацію з мобільністю і розробіть сценарії Елемент 8. Включіть моніторинг та оцінку в план
Моделювання та розробка сценаріїв	Захід 3.2. Розробіть сценарії
Зв'язки з громадськістю. Маркетинг	Захід 2.3. Плануйте залучення громадян і зацікавлених сторін Елемент 4. Розробіть спільне бачення і залучіть жителів Захід 9.3. Відповідальність за план Захід 10.2. Інформуйте та залучайте громадян
Бухгалтерія	Захід 2.4. Погодьте робочий план і управлінські механізми Захід 7.2. Підготуйте план заходів та бюджет
Закупівлі	Захід 7.2. Підготуйте план заходів та бюджет Захід 10.1. Організуйте виконання плану

Джерело: Підручник PILOT, оновлена таблиця, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ПРИКЛАДИ

БРІСТОЛЬ, АНГЛІЯ: УПРАВЛІННЯ ВМІННЯМИ В СПІЛЬНОМУ МІСЦЕВОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ПЛАНІ

Місцеві Ради, залучені до розробки Спільного місцевого транспортного плану для району Великого Брістолю, надають важливості управлінню вміннями шляхом проведення навчань та запровадження підходів багатогалузевої роботи як критичного фактора, що забезпечує високий рівень транспортного планування.

Детальніше в Додатку В.

ЕРЕБРУ, ШВЕЦІЯ: ПРОПАГУВАННЯ НОВОГО МИСЛЕННЯ

Місто Еребру в межах своєї адміністрації організувало спеціальний відділ для забезпечення реалізації сталого міського транспорту та підвищення обізнаності серед співробітників, а також політиків. Семінари, темою яких було зменшення використання автомобілів внаслідок просторового планування, – це тільки один захід із організованих для того, щоб представити новий і цілісніший спосіб мислення.

Детальніше в Додатку В.

ФРАНЦІЯ: ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА РОЗРОБКУ ПМТ (ПЛАНИ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ)

Адміністрація міського транспорту (АМТ), за законом відповідальна за розробку і впровадження ПМТ, часто шукає допомоги зацікавлених сторін, у тому числі міських агентств розвитку, приватних консультативних служб та регіональних транспортних дослідних центрів.

Детальніше в Додатку В.

ФРАНЦІЯ: ВИТРАТИ НА РОЗРОБКУ ПМТ

Витрати, пов'язані з розробкою ПМТ, сильно відрізняються і залежать від обсягу ПМТ, наявності існуючих планів і досліджень, характеру очікуваного ПМТ і потреби у зовнішній допомозі. У Франції влада зазвичай витрачає від 200 000 до 400 000 євро на розробку ПМТ. Проте ці цифри не є остаточними, як правило, з'являються приховані витрати, або витрати, що покриваються зовнішніми субсидіями, які не включені в ці цифри.

Джерело: Руппрехт Консалт, на основі «ПМТ», GART, 2010 рік: Плани міської мобільності: Панорама 2009, Париж, квітень, 2010.

ААХЕН, НІМЕЧЧИНА: ТОРГОВО-ПРОМИСЛОВА ПАЛАТА ФІНАНСУЄ МЕНЕДЖЕРА З МОБІЛЬНОСТІ

Унікальним прикладом об'єднання фінансових ресурсів для управління мобільністю є Менеджер з мобільності, який на дві третини фінансується департаментом екології міста Аахен і на одну третину – торгово-промисловою палатою.

Детальніше в Додатку В.

ЗАХІД 1.5: ВИЗНАЧТЕ ЧАСОВІ РАМКИ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Правильне планування часу є ключем до успіху. Кроки і етапи процесу ПСММ частково залежать один від одного – взаємозалежності мають бути ретельно сплановані в хронологічному порядку, що відповідає всім логічним вимогам процесу (напр., виявлення проблем до обговорення цілей) і знаходиться в гармонії з місцевими умовами.

Дуже важливо також врахувати поточні заходи з планування та розробки політики при визначенні строків для процесу планування. Вибірчі періоди, законодавчі процеси, процедури та інші заходи планування можуть вплинути на процес ПСММ у зв'язку з їх впливом на інституційний контекст (напр., зміни посадовців, зміни законодавства).

ЦІЛІ

- Включити ПСММ у поточну практику планування.
- Узгодити строки ПСММ з різними технічними та політичними процесами прийняття рішень (напр., загальні стратегії, галузеві плани, вибори). Визначити часові вікна для координації з ПСММ.
- Забезпечити реалістичне планування всього процесу ПСММ.
- Організувати огляд загального графіка процесу ПСММ (підготовка, написання проекту, законність /межі, виконання, перегляд) і описати тимчасові взаємозалежності між усіма завданнями.
- Звести до мінімуму ризики, пов'язані зі строками.

ЗАВДАННЯ

- Прагніть до повного включення планування сталої міської мобільності в графік розробки та виконання інших існуючих політик та стратегій (в цілому і за секторами).
- Виберіть відповідний термін для створення стратегічної і оперативної основи процесу планування: 1-3 роки (частково випереджаючи і частково паралельно з процесом планування). Потрібний для цього час буде в значній мірі залежати від досвіду виконання процесів планування, інституційних структур, політичного контексту й місцевої «культури планування».
- Встановіть часові рамки для процесу планування сталої міської мобільності: в ідеалі – 1,5 роки (в залежності від рамкових умов і досвіду, термін може бути довшим).
- Візьміть до уваги вікна у прийнятті рішень (напр., вибори). У місяці до виборів може бути складно швидко рухатися вперед. Це може вплинути на терміни процесу планування.
- Продовжуйте здійснювати заходи зі «швидкими вигодами» під час визначення стратегічних та операційних умов ПСММ і в процесі планування. Це допоможе уникнути враження бездіяльності та буде особливо важливим для посадовців, які повинні показати, що вони працюють в напрямку розвитку більш сталої міської мобільності. Заходи зі «швидкими вигодами» – це короткострокові заходи, які можуть бути виконані досить швидко, є видимими, сприяють цілям сталого розвитку і не поставлять під загрозу комплексний підхід планування СММ.
- Оберіть відповідні часові рамки для виконання заходів: 3-10 років (напр., залежно від типу заходів і синхронізації з фінансовими потоками).
- Визначте час для оцінки та оновлення плану після його затвердження. Огляд і оновлення – принаймні кожні 5 років.

ОРІЄНТОВНІ СТРОКИ ПСММ

Стратегічні та операційні рамки
(1-3 роки)

Процес планування
(1,5 роки)
(Ідеальний випадок, може бути довше)

Оцінка виконання
3-10 років

(під час планування можливість
включення заходів зі
«швидкими вигодами»)



Перегляд – раз на 5 років
(В ідеалі кожні 2 роки)

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Прагніть до інтеграції з ширшими довгостроковими стратегіями. Деякі міста/ області мають довгострокові стратегії місцевого розвитку з перспективою на 20-30 років, наприклад, розроблені в рамках процесу local Agenda 21. Якщо така стратегія є, вона може зорієнтувати ПСММ щодо загальних цілей розвитку.
- В ідеалі перегляд і зміни в ПСММ повинні відбуватися кожні 2 роки (в залежності від досвіду і можливостей).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Із самого початку – часові рамки процесу визначаються до початку процесу планування.
- Постійне уточнення часових рамок для конкретних заходів (наприклад, прес-релізи, календар зустрічей).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Реалістичний графік процесу планування сталої міської мобільності та виконання заходів підготовлено.
- ✓ Графік затверджено посадовцями.

ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ

Проект GUIDEMAPS (2002 – 2004) Том 2 Довідника «Інформаційні бюлетені» дає інформацію про тайм-менеджмент у процесах відкритого планування (стор. 22-23).

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

ПРИКЛАДИ

ФРАНЦІЯ: ПРИКЛАДИ ВИЗНАЧЕННЯ СТРОКІВ ДЛЯ РОЗРОБКИ ПМТ

Розробка ПМТ – це довготривала справа з реагування, планування та програмування. У наступній схемі різні етапи представлено разом з гіпотетичним календарем. Слід зазначити, що розробка та затвердження плану складає в середньому 36 місяців.

ГІПОТЕТИЧНИЙ КАЛЕНДАР ПІДГОТОВКИ ПМТ У ФРАНЦІЇ

Кроки підготовки та розробки	Часовий проміжок/ місяці
Попередній аналіз	Місяці 1-2
Створення місцевої робочої групи, визначення юридичних рамок і сфери роботи	Місяці 3-4
Розробка плану роботи і (за потреби) вибір зовнішнього експерта	Місяці 5-7
Аналіз та роз'яснення	Місяці 8-10
Визначення заходів	Місяці 11-13
Програмування та оцінка	Місяці 14-17
Формалізація проекту ПМТ та юридичне визнання	Місяці 18-20
Офіційне громадське обговорення	Місяці 21-23
Включення потенційних змін	Місяць 24
Кінцеве затвердження ПМТ	Місяць 24

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

ЗАХІД 1.6: ВИЗНАЧТЕ КЛЮЧОВИХ ДІЙОВИХ ОСІБ ТА ЗАЦІКАВЛЕНІ СТОРОНИ (ЗС)

ОБҐРУНТУВАННЯ

Визначення, хто в цьому процесі є зацікавленими сторонами міської мобільності та розуміння їхньої потенційної ролі й позиції є важливими умовами для досягнення загальної мети планування сталої міської мобільності. Це допоможе виявити можливі конфлікти й коаліції між зацікавленими сторонами та їх вплив на процес планування з точки зору географічного охоплення, інтеграції планів, наявності ресурсів і законності. Це потрібно для розробки відповідних підходів роботи з домінуючими або слабкими зацікавленими сторонами.

ЦІЛІ

- Створити міцну основу для тривалого співробітництва між усіма групами зацікавлених сторін.
- Визначити можливі синергії або конфлікти між зацікавленими сторонами.
- Посилити управлінський потенціал для підготовки та реалізації вашого плану.

ЗАВДАННЯ

- Визначте усі зацікавлені сторони, а також їх цілі, їх владу, їх можливості та ресурси для планування (напр., за допомогою інструменту картування зацікавлених сторін – див. нижче).
- Визначте слабших учасників, які потребують підтримки.
- Прагніть до планування коаліції, що якомога ширше включатиме усіх дійових осіб, уникаючи істотних конфліктів з одним або кількома потужними учасниками. Складіть просту стратегію координації зацікавлених сторін.

ДЕТАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ЗАВДАННЯ – ХТО Є ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ ПЛАНУВАННЯ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ?

Щоб отримати повну картину, потрібно розділити зацікавлені сторони на три основні типи відповідно до їх конкретної владної позиції в цьому процесі:

- Основні зацікавлені сторони: Хто в кінцевому рахунку буде відчувати результат, позитивний чи негативний, (напр., громадяни в цілому, різні соціальні групи та професії, певні райони міста, бізнес-галузі, окремі організації, ...)?
- Основні учасники: Хто несе політичну відповідальність (мери, радники, інші рівні влади)? Хто має фінансові ресурси (державні та приватні кошти)? Хто має повноваження (на цій території)? Хто має знання і досвід (державні адміністрації, університети, приватний сектор, ...)? – у питаннях транспорту та суміжних областях (землекористування, охорона навколишнього середовища, освіта, охорона здоров'я, туризм, ...)
- Посередники: Хто реалізує транспортну політику (оператори гром. транспорту та інфраструктури, державне управління, поліція...)? Хто здійснює транспортну діяльність (вантажні оператори, порти, аеропорти...)? Хто представляє відповідні групи інтересів (асоціації, палати, кооперативи, мережі)? Хто інформує і звітує про транспорт (органи влади, оператори, ЗМІ, ...)?

Крім цього, врахуйте роль існуючих місцевих лідерів – ключових осіб, які можуть відігравати важливу роль у мобілізації ресурсів, створенні альянсів і т.д., завдяки особистим якостям і визнанню серед місцевих учасників. На практиці такі особи можуть мати надзвичайний вплив на процес, як позитивний, так і негативний, тому важливо оцінити їх роль на ранньому етапі. Очевидно, що виявлення зацікавлених сторін – це завдання, яке не можна зробити раз і назавжди на початку процесу планування. Скоріше за все, його потрібно буде робити повторно, коли сценарії та варіанти політики будуть більш конкретними і наслідки для зацікавлених сторін можна буде оцінити більш точно. Для деяких ключових учасників внаслідок зміни обставин потрібно буде зробити переоцінку (напр., приватизація державної залізниці).

Джерело: Посібник PILOT 2007,
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

**Типові групи зацікавлених сторін, що беруть участь у транспортних проектах
(на основі GUIDEMAPS)**

Уряд / Органи влади	Бізнес/ Оператори	Громади / місцеві райони	Інші
Місцеві органи влади	Транспортні оператори / провайдери	Національні екологічні ГО	Дослідні інститути
Сусідні міста	Консультанти з питань транспорту	Асоціації автомобілістів	Університети
Місцеві транспортні органи влади	Компанії спільного володіння машинами	Профспілки	Навчальні заклади
Органи державтоінспекції	Оператори оренди велосипедів	ЗМІ	Експерти з інших міст
Інші місцеві транспортні органи	Інші надавачі транспортних послуг	Форуми місцевих органів влади	Фонди
Інші місцеві органи влади	Національні бізнес-асоціації	Місцеві організації громади	
Політики	Головні працедавці	Місцеві групи інтересів	
Інші посадовці	Приватні фінансисти	Групи велосипедистів / пішоходів	
Організації-партнери	Міжнародні / національні підприємства	Групи користувачів громадського транспорту	
Проектні менеджери (управлінці)	Обласні / місцеві підприємства	Користувачі транспорту	
Професійний штат	Місцеві асоціації бізнесу	Громадяни	
Служби надзвичайних ситуацій	Малі підприємства	Відвідувачі	
Служби охорони здоров'я та безпеки	Роздрібні підприємства	Жителі сусідніх міст	
Європейський Союз	Комунальні послуги (напр., електрика)	Неповносправні	
Міністерство транспорту		Землевласники	
Інші державні міністерства	Інженери / підрядники	Працівники транспорту	
Обласні (регіональні) уряди		Батьки / діти	
		Літні люди	

Джерело: на основі Посібника GUIDEMAPS 2004,
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Із самого початку – виявлення та аналіз зацікавлених сторін.
- Переоцінка, якщо в групі зацікавлених сторін відбудуться зміни.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Зацікавлені сторони визначені: Основні ЗС, ключові учасники, посередники.
- ✓ Аналіз угруповань учасників проведено.
- ✓ Базову стратегію координації зацікавлених сторін розроблено.



ІНСТРУМЕНТИ

АНАЛІЗ УГРУПУВАНЬ УЧАСНИКІВ

Після визначення зацікавлених сторін потрібно проаналізувати угруповання цих суб'єктів. Такий аналіз рекомендується будувати на різних критеріях та ознаках, актуальних для певного випадку, наприклад, інтерес, влада, вплив один на одного, коаліції і т.д. Так ви зможете дізнатися якими є цілі кожної із зацікавлених сторін, який у них прихований інтерес, і чи вважатимуть вони себе «переможцями» або «невдахами», якщо цей проект буде реалізований.

Метою системного аналізу угруповань учасників є отримання чіткого уявлення про конфлікти інтересів або потенційні коаліції і можливості краще визначити кластери зацікавлених сторін, які можуть мати різні інтереси, можливості та зацікавленість у питанні. Наприклад, це може бути зроблено шляхом розробки «Матриці Впливів та Інтересів» – матриці для виявлення і згрупування зацікавлених сторін за рівнем впливу/ важливістю:

Матриця Впливів та Інтересів

	Незначний вплив	Значний вплив
Низька частка	група зацікавлених нижчого пріоритету	корисна для формулювання думки та рішень, посередництво
Висока частка	важлива група зацікавлених сторін, можливо, потребує уповноваження	найбільш важлива група зацікавлених

Джерело: ООН-Габітат: інструменти для прийняття рішень за участі зацікавлених, Найробі, 2001, с. 24. адресою: <http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122>

НАСТАНОВИ З ДІЕВОГО ПАРТНЕРСТВА

Настанова з дієвого партнерства DISTILLATE (Форрестер, 2008 року) допомагає практикам транспортної сфери визначити ключових гравців та зацікавлені сторони, з якими потрібно буде проводити консультації або працювати. Настанова включає перелік 19 факторів успіху у роботі з іншими групами. Наголошується, що партнерство є найдієвішим в разі політичної підтримки та правового забезпечення, в разі визначення спільних цілей організаціями та зацікавленими сторонами та в разі розбудованого досвіду спільної роботи. Настанови також містять «дерева рішень» для надання матеріалів для роздумів практикам щодо того, як вони бачать роботу з іншими.

Джерело: Джон Форрестер, Настанова DISTILLATE з міжгалузевого та внутрішньо-організаційного дієвого партнерства для тих, хто приймає рішення в сфері сталого транспорту, 2008 р., доступна за посиланням: [www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20\(14-04-08\).pdf](http://www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20(14-04-08).pdf)

ЕЛЕМЕНТ 2: ВИЗНАЧТЕ ПРОЦЕСИ РОЗВИТКУ І СФЕРУ ДІЯЛЬНОСТІ ПЛАНУ



- 2.1 Погляньте за межі ваших власних рамок і зобов'язань
- 2.2 Прагніть до координації між секторами та інтегрованого підходу до планування
- 2.3 Плануйте залучення громадян
- 2.4 Погодьте робочий план і управлінські механізми

Процес планування сталої міської мобільності має бути адаптованим до місцевих умов. Це включає в себе визначення географічного охоплення плану, яке в ідеалі повинне враховувати функціональну міську агломерацію. Співпраця зацікавлених сторін та інтеграція політики є іншими питаннями, які необхідно вирішити на цьому етапі, що має завершитися угодою про план роботи та механізми управління.

ЗАХІД 2.1: ПОГЛЯНЬТЕ ЗА МЕЖІ ВАШИХ ВЛАСНИХ РАМОК І ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

ОБҐРУНТУВАННЯ

План повинен відноситися до конкретної території, для якої він виконується. Найбільш прийнятне просторове охоплення плану має бути узгоджене між зацікавленими сторонами. Із одного боку, береться територія, закріплена за місцевими або регіональними органами влади. З іншого боку, слід взяти до уваги фактичні моделі мобільності, які, в ідеалі, охоплюють функціональну агломерацію (напр., добирання до робочих місць) і враховують важливість зв'язування міської транспортної мережі з транспортними коридорами на дальні відстані. Забезпечення безперервної інтеграції міжміських сполучень (напр., трансєвропейські мережі – ТЕМ) із межею міста є важливим для конкурентоспроможності міських агломерацій. Домовленість на політичному рівні щодо периметра планування та розподілу відповідальності є основою вимогою планування сталої міської мобільності.

ЦІЛІ

- Визначити периметр планування, в ідеалі включивши функціональні просторові взаємозалежності й транспортні потоки (напр., поїздки в район роботи).
- Визначити відповідний орган(и), що керуватиме процесом планування.
- Затвердити на політичному рівні географічне охоплення і головну організацію.
- Переконайтеся, що з'єднання з міжміськими транспортними коридорами також будуть враховані у заходах плану.



Source: Bernd Decker

ЗАВДАННЯ

- Проаналізуйте транспортні схеми та організаційні периметри. Включіть також зв'язок із транспортними коридорами.
- Тримайте зв'язок із ЗС і узгодьте загальну відповідальність за план.
- Залучіть ключові ЗС та органи влади у передбаченому периметрі планування і досягніть формальних домовленостей щодо географічного охоплення плану.
- Із самого початку оберіть відкритий і прозорий підхід, що забезпечуватиме участь всіх зацікавлених органів влади.
- Забезпечте регулярне спілкування і обмін між відповідними органами влади.
- Якщо немає змоги визначити периметр планування на основі функціональної міської агломерації, принаймні, прагніть до хорошої співпраці з усіма суб'єктами на цій території для вирішення питань у масштабах більш широкої міської агломерації. Така співпраця може спиратися на існуючу або використовувати нові практики (напр., формальні, такі як спільні плани землекористування або неформальні, такі як робочі групи).

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Створіть сильну команду працівників із різних органів влади, регулярно звітуєтеся перед посадовцями і політиками.
- Забезпечте охоплення всіх областей, пов'язаних із соціально-економічними та екологічними наслідками транспорту.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Із самого початку – домовленість має бути досягнута до початку офіційного процесу планування сталої міської мобільності.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Визначено відповідну територію ПСММ.
- ✓ Досягнуто домовленості щодо географічного охоплення.
- ✓ Досягнуто домовленості щодо основних ролей та відповідальності органів влади та політиків.

- ✓ Створено команду планування.
- ✓ Політична угода підписана і затверджена усіма міськими радами.

ПРИКЛАДИ

АНГЛІЯ: СПІЛЬНІ МІСЦЕВІ ТРАНСПОРТНІ ПЛАНИ

В Англії Місцевий транспортний план (МТП) є обов'язковою вимогою Транспортного Закону із 2000 року. Відповідальність за розробку та надання МТП несе Стратегічний транспортний орган, яким може бути Рада графства, унітарний орган, районна рада Лондона або Інтегрована Транспортна Адміністрація (ІТА).

Місцевий транспортний план Мідлендс 2011-2016, а також Місцевий транспортний план партнерства Західного Йоркширу – це яскраві приклади інституційної співпраці в області сталого планування мобільності в містах.

Більше інформації у Додатку В.

ФРАНЦІЯ: ПЛАНИ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ (ПМТ)

Розробка ПМТ добре вписана в процедури міського планування Франції. Установою, що відповідає за розробку цих планів мобільності, є міський відділ транспорту (МВТ). Часто це транспортні управління великих міст, державний орган влади, що відповідає за транспорт або, в деяких випадках, окремий муніципалітет. Географічне охоплення обмежується територією дії громадського транспорту. У близько 80% план розроблений і управляється транспортним управлінням великого міста.

Джерело: Руппрехт Консалт, на основі «Плану Міського Транспорту»: Панорама 2009 року, GART, Париж, квітень 2010 року. (Стор. 9). Брюссель.

БРЮССЕЛЬ, БЕЛЬГІЯ: ЕКСПЕРТИ ДОПОМАГАЮТЬ ПІДПРИЄМСТВАМ МИСЛИТИ НЕСТАНДАРТНО

ТПорт Брюсселя найняв внутрішнього експерта для допомоги підприємствам, які використовують або бажають використовувати водні шляхи, через надання порад та корисної інформації з метою реорганізації їх транспортних потоків та переходу до екологічно чистіших видів транспорту.

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

ЗАХІД 2.2: ПРАГНІТЬ ДО КООРДИНАЦІЇ МІЖ СЕКТОРАМИ ТА ІНТЕГРОВАНОГО ПІДХОДУ ДО ПЛАНУВАННЯ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Сьогодні основним недоліком планування міського транспорту є відсутність координації між політикою і організаціями за межами інтеграції різних видів транспорту (напр., координація з плануванням землекористування, екології, соціальної інтеграції, ґендерної рівності, економічного розвитку, безпеки, охорони здоров'я, освіти, інформаційних технологій). Усунення цього дефіциту є не тільки основним викликом планування сталої міської мобільності, але й основним джерелом для інновацій і поліпшень.

ЦІЛІ

- Визначити взаємодії між змінами у міських структурах (щільність, функції, соціально-економічні моделі, екосистеми) і мобільністю.
- Переконалися, що враховано зв'язки між різними видами транспорту, а не їх вирішення окремо один від одного.
- Запровадити планування мобільності й транспорту як галузі загальної політики, по-справжньому на службі різних потреб суспільства – економічних, соціальних, екологічних, – а не як самоціль.
- Визначити, як можна інтегрувати планування сталої міської мобільності та інші плани на місцевому, регіональному, національному та європейському рівнях.

ЗАВДАННЯ

- Перегляньте плани, які можуть вплинути на планування сталої міської мобільності, напр., національні та регіональні плани (зв'язок з Заходом 1.2: Оцініть вплив регіонального/національного середовища), плани в інших областях місцевої політики, плани транспортних компаній, сусідніх муніципалітетів.
- Визначте вимоги до координації у всіх відповідних областях та рівнях політики. Прикладом є зв'язок між плануванням землекористування і транспорту. Вплив транспорту необхідно враховувати в процесі планування землекористування, щоб максимізувати використання сталих подорожей

до нових забудов.

- Перевірте, чи цілі й завдання планів підтримують або конфліктують із плануванням сталої міської мобільності. Тут може бути конфлікт, наприклад, якщо план охорони здоров'я підтримує фізичну активність лише через організований спорт, а не за рахунок збільшення пішохідного та велосипедного руху.
- Із самого початку оберіть відкритий і прозорий підхід до співпраці учасників, забезпечуючи залучення учасників із різних сфер діяльності (наприклад, різні адміністративні відомства).
- Розробіть спільні заходи у співпраці з учасниками з інших сфер діяльності. Прагніть до змін у галузевих політиках і практиках та/або створіть нові сфери діяльності.
- Забезпечте регулярне спілкування і обмін у відповідних органах влади та між ними (напр., шляхом проведення регулярних зустрічей між планувальниками транспорту і землекористування).
- Переконайтеся, що враховуються зв'язки між різними видами транспорту, а інтермодальність є питанням ПСММ. Це включає в себе зв'язок з міжміськими транспортними коридорами, такими як транс-європейська транспортна мережа (докладніше див: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Із початку як постійно діючий захід.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Визначено актуальні зв'язки з іншими планами (синергія та конфлікти).
- ✓ Початкові варіанти інтеграції стратегій оцінено.
- ✓ Налагоджено діалог з усіма зацікавленими щодо інтеграційних можливостей.
- ✓ Початкова пріоритизація варіантів інтеграції проведена.
- ✓ Оцінка та пріоритизація уточнена відповідно до розроблених подальших сценаріїв (див. Захід 3.2.).

ПРИКЛАДИ

УЕСТ МІДЛЕНДС, АНГЛІЯ: СПІЛЬНА РОБОТА ГРУПИ ЧИНОВНИКІВ

Centro, Інтегрована Транспортна Адміністрація Уест Мідлендс, наглядала за розробкою Місцевого транспортного плану Уест Мідлендс на 2011-2026. Було започатковано щомісячні засідання Комітету МТП для нагляду за розробкою плану та його відповідності іншим місцевим, регіональним та національним цілям та потребам місцевих громадян. Комітет складався з місцевих політиків та чиновників всіх районних органів влади Уест Мідлендс. Ці районні органи влади відповідають за планування землекористування, шосе та охорони здоров'я населення і, таким чином, забезпечують міцний зв'язок сектору транспорту з іншими секторами.

Джерело: Стівен Кілей, Centro – Інтегрована Транспортна Адміністрація Уест Мідлендс

РЕГІОН КОУВОЛА, ФІНЛЯНДІЯ: МІЖСЕКТОРАЛЬНА РОБОЧА ГРУПА

У регіоні Коувала було створено міжгалузеву робочу групу, яка базувала свою роботу на угоді між усіма сторонами щодо виконання транспортної політики у злагоді з регіональним планом транспортної системи. Початкова група складалася з представників Регіональної Ради, фінської дорожньої адміністрації, фінської залізниці, Державного секретаріату та семи муніципалітетів регіону, пізніше вона розширилася і до неї увійшла регіональна служба охорони здоров'я, регіональний екологічний центр, громадяни та представники зацікавлених організацій.

Більше інформації у Додатку В.

БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА: ІНТЕГРАЦІЯ ПЛАНУ МОБІЛЬНОСТІ У ЗАГАЛЬНІ РАМКИ МУНІЦИПАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

Місто Будапешт розробляє новий План міського розвитку на засадах принципів планування сталої міської мобільності. Новий план цілковито інтегрований до ширших стратегічних рамок і враховує останні зміни у транспортному врядуванні, а також нові

пріоритети розвитку у часи економічної кризи.

Більше інформації в Додатку В.

ІЛЬ-ДЕ-ФРАНС: МІСЬКА ЛОГІСТИКА – ОСОБЛИВА ПОТРЕБА В ІНТЕГРОВАНОМУ ПІДХОДІ

Під час розробки ПМТ Іль-де-Франс, у регіоні був створений «координаційний орган», який об'єднує всі відповідні зацікавлені сторони: перевізників, транспортні компанії, торгово-промислові палати, державні відомства, місто Париж, регіональне відділення планування та Національного Екологічного Агентства ADEME. Завдання цього «координаційного органу» – заохочувати і фінансувати інноваційні міські логістичні проекти, об'єднувати транспортні засоби і підтримувати мультимодальні розподільчі центри.

Більше інформації в Додатку В.

ЗАХІД 2.3. ПЛАНУЙТЕ ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДЯН ТА ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

ОБґРУНТУВАННЯ

Робота із зацікавленими сторонами вважається загальною практикою, але часто тільки окремі зацікавлені сторони насправді мають слово в плануванні. Дуже важливо задіяти до планування усі типи зацікавлених сторін, враховуючи їх специфічні вимоги. Це допоможе узаконити план і підвищити його якість. Участь зацікавлених сторін підтримує розробку більш дієвого і (вартісно) ефективного плану. Для участі зацікавлених потрібна стратегія, яка б спиралася на різні формати і методи роботи з органами влади, приватними підприємствами, громадськими організаціями, або всіма разом. Громадяни є особливою підгрупою зацікавлених сторін. Залучення їх до планування є основоположним обов'язком місцевої влади для забезпечення законності та якості прийняття рішень. Залучення громадян до процесу планування також є вимогою, передбаченою директивами ЄС та міжнародними конвенціями⁵.

⁵ Директива 2003/35/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 травня 2003 передбачає участь громадськості у частині розробки певних планів і програм, пов'язаних з навколишнім середовищем і внесення змін відносно участі громадськості та доступу до правосуддя. Директиви Ради 85/337/ЄЕС і 96/61/ЄС – заява Комісії.



ЦІЛІ

- Забезпечити добре структуроване залучення зацікавлених сторін протягом основних етапів процесу планування, також за межами центру міста.
- Сформувати культуру прозорого планування, яка, як мінімум, буде базуватися на регулярних контактах і консультаціях.
- Заохотити і дати громадянам змогу взяти участь у плануванні/ дискусії.
- Запроектувати рішення, які є сталими і матимуть підтримку, і які поліпшать якість життя кожного жителя; створити спільну власність на процес планування.
- Зміцнити громадянське суспільство й місцеву політичну культуру.
- Покращити загальну якість, ефективність, (фінансову) доцільність, прозорість, визнання і законність планування сталої міської мобільності.

ЗАВДАННЯ

- Визначте відповідні віхи та інструменти для залучення зацікавлених сторін та громадян (див. також візку нижче).
- Пам'ятайте, що залучення громадян і зацікавлених сторін є обов'язковим елементом хорошого ПСММ, але будьте обачними щодо лобістських груп, які можуть блокувати процес.
- Розробіть план комунікації, що включає стратегії взаємодії, строки та загальну стратегію зв'язків із громадськістю (включаючи залучення ЗМІ). Включіть до своєї стратегії принаймні активне інформу-

вання громадськості (тобто ви йдете до людей, а не навпаки) і залучення основних зацікавлених груп у ході всього процесу, але за можливості прагніть до інтерактивнішого залучення (див. нижче розділ «Заходи за межами основних вимог»).

- Не просто враховуйте людей з особливими потребами як бенефіціарів, але й залучіть їх до процесу планування.
- Запроваджуйте заходи з залучення як стандартну практику планування.

ДЕТАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ЗАВДАННЯ – ПИТАННЯ, ЩО МАЮТЬ РОЗГЛЯДАТИСЯ СТРАТЕ- ГІЄЮ ЗАЛУЧЕННЯ

Є чотири основні питання, на які необхідно відповісти при підготовці стратегії залучення.

- **Чому?** Чому виконується процес залучення? Як це вплине на стратегію / схему?
- **Хто?** Хто має бути залучений до процесу прийняття рішень? Як можна визначити таких людей?
- **Як?** Як буде здійснюватися залучення? Які інструменти та методи повинні бути використані?
- **Коли?** Коли слід проводити різні заходи? Коли не варто залучати?

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Плануйте активне залучення зацікавлених сторін та громадян з допомогою широкого набору інструментів участі протягом всього процесу (нпр., ознайомчі поїздки, спільні заходи, інтернет-форум, панелі жителів).
- Розгляньте можливість спільної роботи з ключовими зацікавленими сторонами в постійній «наглядовій групі», даючи їм глибоке розуміння процесу планування із самого початку; це дасть їм чітке розуміння, на якому вони базуватимуть свої поради, і яке допоможе їм досягти найкращих можливих рішень.
- Створіть (технічну) «групу зондування» з-посеред важливих партнерів (транспортні оператори, представники інтересів, приватні забудовники або зовнішні фахівці/ адміністрації). Регулярно проводьте формальні та/ або неформальні зустрічі та брифінги для інформування зацікавлених сторін або зворотнього зв'язку для прийняття ключових

рішень.

- Розширте сферу участі зацікавлених сторін, включаючи лобістські групи та групи інтересів (але переконайтеся, що критичні дискусії добре моделюються).
- Забезпечте максимальну прозорість і створіть більш демократичне прийняття рішень за участі зацікавлених сторін у рамках процесу планування (Орхуська Конвенція).
- Для «передових» міст: активно залучайте зацікавлені сторони до нагляду та управління ПСММ. Активно залучайте мешканців до прийняття рішень.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Завершіть планування основних заходів з залучення громадськості до початку процесу планування.
- Залучіть зацікавлені сторони та жителів в ході процесу планування, але особливо під час визначення проблем (> Захід 3.1.), розробки сценаріїв (> Захід 3.2.), розробки бачення (> Захід 4.3.), цілей (> Захід 5.1.), завдань (> Захід 5.2.), заходів (> Заходи 6.1, 6.2., 6.4.), розробки плану моніторингу (> Захід 8.1.), делегування власності (> Захід 9.3.), управління та комунікацій в ході виконання плану (> Заходи 10.2. та 10.3.) та перегляду досягнень, а також визначення нових викликів (> Заходи 11.2 та 11.3).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Планування різних стратегій залучення завершено.
- ✓ Комунікаційний план розроблено і затверджено.

ДЛЯ ДОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ

ПРОЕКТ GUIDEMAPS (2002-2004)

Том 1 Посібника GUIDEMAPS включає вступ до основних питань залучення (с. 26 і далі). Том 2 містить докладні інформаційні бюлетені щодо ключових аспектів (стор. 28, 32, 58) і щодо 32 різних інструментів залучення, пояснюючи їх призначення, використання та пов'язані практичні питання (с. 80).

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

НАБІР ІНСТРУМЕНТІВ МЕТОДІВ ЗАЛУЧЕННЯ – ПОСІБНИК ПРАКТИКА (2006)

Спільна публікація Фонду короля Бодуена та Фламандського інституту оцінки науки і технологій (viWTA), – це практичне видання з метою створення зручного набору інструментів для започаткування та управління проектами за участю та з залученням, у тому числі, громадян та зацікавлених сторін.

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

ПРИКЛАДИ

ГЕНТ, БЕЛЬГІЯ: КОМУНІКАЦІЙНИЙ ПЛАН

Місто Гент має «план комунікації», написаний менеджером зі зв'язків з громадськістю і затверджений міською радою на початку кожного року, тим самим визначаючи комунікаційну стратегію на кожен наступний рік.

Джерело: Посібник PILOT 2007, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

АБЕРДІН, ВЕЛИКОБРИТАНІЯ: ПЕРЕМОЖЕЦЬ НАГОРОДИ ПЛАНІВ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ЗА УЧАСТЬ ГРОМАДЯН ТА ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

Абердін став першим переможцем Нагороди Планів сталої міської мобільності Європейської комісії, тематичним фокусом якої у 2012 році була участь громадян та зацікавлених сторін. Абердін застосував усі можливі інструменти зв'язку з жителями та зацікавленими сторонами. Працюючи з он-лайнними та паперовими опитуваннями, публікаціями, веб-сторінками, соціальними засобами масової інформації, місто пропонувало повний пакет каналів зв'язку.

Більше інформації в Додатку В.

ОДЕНСЕ, ДАНІЯ: ЗВ'ЯЗКИ З ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ І ЖИТЕЛЯМИ

Міська рада Оденсе вирішила зробити План дорожнього руху та мобільності якомога більше представленим у місцевій пресі та під час громадських подій. План отримав власний веб-сайт, де публікувалися всі протоколи зустрічей, політичні рішення та актуальні

новини. Тричі протягом процесу планування місто розміщало плакати, що інформували жителів про розробку плану. Оденсе також підготувало підручник з питань планування дорожнього руху – для місцевих зацікавлених сторін, компаній та організацій у місті та інших широких кіл споживачів (асоціації велосипедистів, торговці, спортивні клуби та асоціації, що представляють літніх людей та осіб з обмеженими можливостями).

Більше інформації в Додатку В.

ЕЙНДХОВЕН, НІДЕРЛАНДИ: ПЛАНУВАННЯ ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН ТА ГРОМАДЯН

«Maak't Mee!» або «Співпрацюймо!» – це Програма участі громадян, створена містом Ейндховен для поліпшення інтерактивного управління та зміцнення активної громадянської позиції. Програма застосовує комбінацію методів для покращення співпраці з громадянами та заохочує і уповноважує їх до активного залучення у вирішення питань міста, районів та кварталів.

Більше інформації в Додатку В.

ЕРФУРТ, НІМЕЧЧИНА: УЧАСТЬ ЖИТЕЛІВ У РОЗРОБЦІ МІСЦЕВИХ ПЛАНІВ ТРАНСПОРТУ

Перший місцевий транспортний план (МТП) міста Ерфурт був затверджений у 1994 чотири роки після об'єднання Німеччини. Зусилля адміністрації міста щодо залучення мешканців до розробки плану – незвичного підходу для жителів колишньої Німецької демократичної республіки, спочатку не досягли істотного інтересу з боку громадськості. Але Ерфурт продовжував працювати над залученням жителів і ця робота ставала дедалі більш успішною. Приклад демонструє, що потрібен час і певний рівень наполегливості для залучення громадян та зацікавлених сторін.

Більше інформації в Додатку В.



Source: Robert Pressl

БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА: ІНТЕГРАЦІЯ ПЛАНУ МОБІЛЬНОСТІ У ЗАГАЛЬНІ РАМКИ МУНІЦИПАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

Програма «Серце Будапешта» – комплексна програма міського оновлення, мета якої – відновити транспортні потоки та занепадаючий центр міста. Початковий етап проекту включав будівництво 1,7 кілометрів дороги з обмеженням швидкості руху.

ЗМІ активно висвітлювали це питання, зацікавлені сторони були поінформовані та обізнані завдяки різноманітним заходам, прикладом чого є робота «Асоціації «Серце Будапешта» – громадської організації, що представляє інтереси жителів міста, яка підтримувала процес залучення громадськості.

Більше інформації в Додатку В.



ІНСТРУМЕНТИ

ВИБРАНІ ІНСТРУМЕНТИ ЗАЛУЧЕННЯ

Надання інформації та зустрічі	
Друковані інформаційні матеріали	• Лист • Плакати, оголошення і знаки • Листівки і брошури • Бюлетені • Листівки новин • Технічні звіти
Телефон та ефір	• Телефонні методи • Місцеві радіо- і телепередачі
Інтернет	• Технології Інтернет • Веб-форум
Опитування	• Опитувальники • Інтерв'ю з ключовими особами
Інтерактивне залучення	
Інформаційні заходи	• Виставка • Інформаційний центр • Інформаційні сесії та брифінги • Зустрічі з громадськістю • Актуальні події
Залучення окремих зацікавлених груп	• Навчальні поїздки та візити • Фокус-групи • Семінари • Громадське журі • Технічні робочі зустрічі
Залучення великих груп	• Конференції зацікавлених сторін • Розробка транспортного бачення • Події на вихідних • Метод Планування для Реальності • Події відкритого простору
Залучення «важкодоступних» груп	
Спеціальні формати залучення	• Етнічні меншини • Інваліди • Молоді люди і люди похилого віку • Люди з низьким рівнем грамотності • Байдужі люди

Джерело: Довідник Guidemaps 2004, том 1, с. 64, [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

ЗАХІД 2.4: ПОГОДЬТЕ РОБОЧИЙ ПЛАН І УПРАВЛІНСЬКІ МЕХАНІЗМИ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Розробка та виконання ПСММ являє собою складний процес. У той час як ПСММ спирається на існуючу практику планування, він потребує прийняття нових завдань і зміну певних процедур і змісту. Треба буде працювати через кордони і оптимізувати та змінювати сформовані практики планування.

Всі учасники, які працюють над розробкою і реалізацією плану, повинні мати чітке уявлення про те, хто що робить і коли. Ці управлінські домовленості мають бути політично затверджені для «безпеки дій». План роботи повинен містити всі необхідні етапи розробки ПСММ.

ЦІЛІ

- Уточнити та формалізувати ролі учасників та ресурси, які вони надають.
- Створити «безпеку» для процесу планування.
- Забезпечити прозорість процесу планування.
- Закріпити здорову координацію між усіма заходами планування.
- Сприяти ефективному процесу планування, оптимальне використання наявних ресурсів.
- Розглянути різні види ризиків.

ЗАВДАННЯ

- Переконайтеся в тому, що є чітке політичне замовлення і підтримка вашого ПСММ.
- Визначіть координатора, який відповідатиме та матиме ресурси для організації роботи з ПСММ.
- Накидайте загальний план робіт процесу планування з зазначенням всіх необхідних етапів і забезпеченням політичного затвердження. Зберігайте певну гнучкість в ході роботи.
- Розробіть стратегії для подолання перешкод і повністю використовуйте лідерів (> пов'яз. з Заходом 1.3 Самооцінка).
- Погодьте процедури управління та завдання з усіма зацікавленими сторонами, відповідальними за планування (а також всередині вашої організації).
- Оцініть ризики і плануйте відповідні резерви.

- Моніторте прогрес, виконуйте план роботи та/або адаптуйтеся до змін.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Із самого початку – ухвалення плану роботи процесу планування – ключовий етап.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Політичне замовлення і підтримку вашого плану забезпечено.
- ✓ Координатор процесу планування визначений.
- ✓ Стратегія управління ризиками та управління якістю розроблена.
- ✓ План роботи для процесу планування розроблений і схвалений на політичному рівні.

ДЛЯ ДОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ

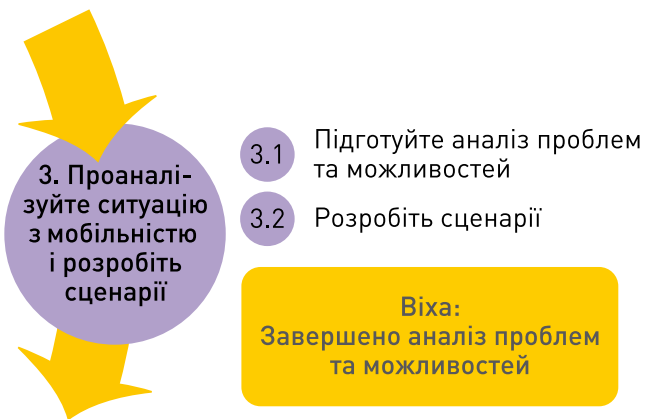
Проект GUIDEMAPS (2002 - 2004)

Том 1 Посібника «Основні поняття та інструменти» створює основу для ефективного управління проектами та прийняття рішень (с. 30-33).

Том 2 «Інформаційні матеріали» в деталях розповідає про управління ресурсами (FS 11, с. 26-27) і як подолати бар'єри процесу управління (FS 31, с. 66).

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

ЕЛЕМЕНТ 3: ПРОАНАЛІЗУЙТЕ СИТУАЦІЮ З МОБІЛЬНІСТЮ І РОЗРОБІТЬ СЦЕНАРІЇ



Останній елемент доброї підготовки до планування СММ – аналіз ситуації з мобільністю та розробка сценаріїв можливих майбутніх ситуацій мобільності. Це забезпечує основу для раціонального і прозорого визначення цілей. В якості першого заходу, потрібний ретельний аналіз, який відображає проблеми та можливості для міського транспорту і мобільності. Це важлива віха, оскільки вона слугує основою для різних сценаріїв. Ці сценарії допоможуть поліпшити наше розуміння того, як може виглядати міська мобільність у майбутньому.

ЗАХІД 3.1: ПІДГОТУЙТЕ АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА МОЖЛИВОСТЕЙ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Перш ніж зважитися на прийняття рішень щодо стратегій майбутнього, важливо знати, де ви зараз знаходитесь. У сфері міського транспорту і мобільності такі знання часто дуже фрагментовані і неповні. Як шматочки мозаїки, дані та інформація мають бути зібрані, щоб описати те, що відбувається, і визначити пов'язані проблеми. Цей аналіз має вирішальне значення у визначенні відповідної політики і забезпечення базового рівня, від якого буде вимірюватися прогрес. Аналіз має бути якомога повнішим, але і в межах наявних ресурсів. Аналіз повинен також включати стійкість систем міського транспорту (тобто їх здатність поглинати стреси або удари) по відно-

шенню до очікуваних і несподіваних подій (напр. дефіцит енергії, стихійні лиха), особливо, якщо вони впливають на довгострокові рішення.



ЦІЛІ

- Забезпечити кількісну оцінку поточного стану важливих змін у транспорті та мобільності (напр. плани, дорожню ситуацію, доступність послуг і об'єктів, безпека дорожнього руху, громадський транспорт), у міській агломерації.
- Підготувати список елементів, яких не вистачає, проблем і можливостей, які відносяться до міського транспорту і мобільності (напр. доступність послуг, безпека на дорогах, землекористування і стійкість до очікуваних і неочікуваних подій).
- Сформувати більш глибоке розуміння того, що вам дійсно потрібно знати для поліпшення планування.
- Визначити наявність, якість, доступність даних і забезпечити покриття потреби у даних для вашого плану.
- Підготувати аналіз початкового стану, щоб визначити ключові проблеми, які будуть розглядатися планом.

ЗАВДАННЯ

- Виявіть та проаналізуйте основні плани, процедури та стратегії, що мають стосунок до вашого місцевого процесу планування. Планування може спиратися на наявні плани і стратегії.
- Виявіть всі наявні дані та оцініть їх якість і доступність та забезпечте потребу в даних для вашого ПСММ. Майте на увазі вимоги до даних, напр. для розробки сценарію, вибору заходів, моніторингу та оцінки (> зв'язок із Заходом 8.1. Організуйте моніторинг та оцінку).
- Отримайте наявні дані, синтезуйте їх зміст і зберіть додаткові дані для заповнення істотних прогалин у ваших даних. Дані можуть бути зібрані різними способами. Наприклад, зміни в кількості пішоходів можна визначити шляхом щорічного підрахунку в ключових точках міста (метод, використаний містом Йорк, Великобританія), або шляхом опитування домогосподарств. Вибір методу залежить від наявних ресурсів, розміру міста і ступеня надійності даних.
- Для міст, які не мають достатніх даних: зберіть мінімальний набір даних про міський транспорт і мобільність та інші сфери, що впливають на ПСММ. Ці дані мають відповідати місцевим умовам для забезпечення чесного аналізу ситуації.
- Виберіть показники, що характеризують стан транспорту і мобільності у вашому місті, з фокусом на ключових цілях політики (уникайте «цвинтарів даних»). Див. посилання нижче для вибору показників. Наприклад, якщо ключова ціль – підвищення безпеки на дорогах, то, очевидно, потрібні дані про кількість і серйозність аварій; дані щодо ризику аварій серед учасників дорожнього руху бажані (напр. чи кількість пішоходів стабільна, підвищується або зменшується, якщо зменшується, то цей показник, а не більш безпечі дороги, пояснює зменшення ДТП з пішоходами).
- Визначте можливі очікувані та несподівані події, які вимагають зміцнення міської транспортної системи. Події, що можуть вплинути на довгострокові рішення (напр. нестача викопного палива) повинні бути розглянуті в процесі планування. Короткострокові події (напр. смог, повені) краще вирішувати в операційних планах.

- Спільно з ключовими ЗС підготуйте аналіз вихідного стану для визначення пріоритетів та проблем, які будуть розглянуті в плані. Дайте кількісну оцінку поточного стану транспорту і мобільності.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Зверніться до знань ключових учасників для розуміння стратегічних галузевих документів (напр. інтерв'ю, зустрічі).
- Надайте вимірювані дані щодо доступності послуг і об'єктів (напр. 500 осіб мають доступ до аптеки в межах 500 метрів) і щодо трафіку (напр. пробіг). Головним принципом вашого Плану сталої міської мобільності може бути намір поліпшити доступ при зменшенні інтенсивності дорожнього руху.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Почніть з самого початку. Висновки цього завдання є важливим внеском у розробку сценарію (> Захід 3.2.) і всього процесу планування.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Актуальні показники відібрані для опису ситуації.
- ✓ Всі необхідні дані надані зацікавленими сторонами. (Якщо велика кількість даних недоступна, почніть з того, що маєте, але розробіть план, щоб закрити прогалини в даних).
- ✓ Огляд і аналіз зроблено. Визначено початковий рівень, проти якого буде вимірюватися прогрес.
- ✓ Основні проблеми, що будуть розглянуті в ПСММ, пріоритизовані.

БІЛЬШЕ ІНФОРМАЦІЇ

АНГЛІЯ: ПМТЗ НАСТАНОВИ З РОЗ'ЯСНЕННЯ ЦІЛЕЙ І ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ/ ВИКЛИКІВ

Англійські Настанови з розробки Місцевих транспортних планів (МТП) визнає, що кожна міська агломерація має дуже конкретні потреби згідно аналізу ситуації, проте такий аналіз дає деякі підказки щодо того, що необхідно брати до уваги для вирішення цього завдання:

УТОЧНЕННЯ ЦІЛЕЙ

Ми очікуємо, що місцева влада розробить ПМТ на основі національних цілей і завдань, відповідних регіональних цілей, і будь-яких додаткових місцевих цілей. Місцеві цілі повинні мати форму бажаних результатів, і мають виходити за межі порядку денного транспортних питань на ширші спільні пріоритети, такі як Стратегії сталої громади на території МТП. Транспорт матиме життєво важливе значення в забезпеченні доступу до основних послуг. Підхід уточнення цілей МТП є важливим першим кроком до пріоритизації транспортних заходів. Постановка цілей забезпечує узгодженість всього МТП.

Визначивши набір цілей, буде корисно вибрати набір показників і завдань, які дозволяють контролювати, оцінювати та стимулювати прогрес у досягненні цих цілей.

ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ/ ВИКЛИКІВ

Після визначення цілей високого рівня, МТП слід розглянути фактичні свідчення про конкретні проблеми, пов'язані з цими цілями. Кожна місцева влада має свій особливий набір проблем, і тому формування розуміння поточних і майбутніх транспортних питань, і того, як вони узгоджуються з більш широкою стратегією, матиме вирішальне значення для МТП. Проблеми і варіанти їх вирішення можуть бути пов'язані не тільки з можливими змінами в сфері транспортних послуг, але і з утриманням та забезпеченням найбільш ефективного використання існуючих послуг та інфраструктури. Влада має визначити проблеми та пріоритети на основі чітких доказів та даних, наприклад:

- демографічні та соціально-економічні тенденції
- екологічні питання
- економічні умови
- існуюча транспортна інфраструктура
- поїздки і тарифи
- з'єднання існуючих мереж
- думки зацікавлених сторін

Влада має використовувати наявні дані не тільки для виявлення проблем, але і для вирішення того, які пріоритети включати в плану. З ретельним аналізом місцевих транспортних проблем буде легше

визначити можливості і знайти інноваційні рішення. Такий інструмент як Accession [Програма планування доступу] буде корисним для визначення потреб доступності території.

Джерело: Департамент транспорту, Керівництво з Планів Місцевого транспорту, липень 2009, наявний на: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf/>

ДЛЯ ДОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ НАСТАНОВИ З ПОКАЗНИКІВ СТАЛОГО ТРАНСПОРТУ ТА ПЛАНУВАННЯ

Проект DISTILLATE, Великобританія, Вдосконалені показники Сталого Транспорту і Планування, Результат С1 Показники Сталого Транспорту: відбір та використання, www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

НАСТАНОВИ З МЕТОДОЛОГІЇ ЩОДО АНАЛІЗУ ПОЧАТКОВОГО СТАНУ

Проект BUSTRIP 2007, Рухаємося до сталості – Настанови з Планів сталої міської мобільності, <http://www.movingsustainably.net/>

ПРИКЛАДИ

ГЕЛЬСІНКИ, ФІНЛЯНДІЯ: АНАЛІЗ СИТУАЦІЇ В ПЛАНІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ ГЕЛЬСІНКИ (HLJ 2011)

План Транспортної Системи регіону Гельсінкі (HLJ 2011) є довгостроковим стратегічним планом, який розглядає транспортну систему як цілісну. Розроблення плану почалося з ретельного аналізу поточного стану робочого середовища транспортної системи регіону Гельсінкі (населення, робочі місця), стану транспортної системи та транспортної поведінки населення, а також аналіз екологічного впливу дорожнього руху. Аналіз поточного стану доповнювався дослідженням транспортного руху та кількома опитуваннями. Головні проблеми та загрози розвитку транспортної системи було визначено на основі аналізу поточного стану.

Детальніше в Додатку В.

ТУРКУ, ФІНЛЯНДІЯ: МЕТОДОЛОГІЯ ОЦІНКИ ПОЧАТКОВОГО СТАНУ В ПРОЕКТІ BUSTRIP

Місто Турку провело самооцінку та організувало експертну оцінку, яка допомогла місцевим експертам з планування краще зрозуміти стан міста та виклики, які стоять перед містом. Місцева команда зби́рала, співставила та проаналізувала інформацію, виходячи з основних даних з існуючих джерел. Команда розробила звіт з самооцінки на 108 сторінок, який був стиснутий у резюме на 17 сторінок для внутрішньої комунікації та розповсюдження інформації серед зацікавлених осіб та ЗМІ. Повний звіт був направлений команді експертів, яка викристалізувала виклики сталої мобільності міста Турку.

Детальніше в Додатку В.

ЗАХІД 3.2: РОЗРОБІТЬ СЦЕНАРІЇ ОБҐРУНТУВАННЯ

Сценарії допомагають зацікавленим сторонам краще зрозуміти, які результати матимуть заходи, що розглядаються у ПСММ. Ілюструючи різні майбутні ситуації, сценарії допомагають оцінити наслідки нинішніх тенденцій, заходи, які вже запрограмовані, і нові політичні рішення. Вивчення впливу різних сценаріїв дозволяє встановити реалістичні завдання та індикатори результатів (> див. Захід 5.2).

ЦІЛІ

- Розробити альтернативні сценарії, які дозволяють обговорення складних стратегій для майбутнього розвитку.
- Стимулювати обговорення політичних альтернатив і їх наслідків.
- Підвищити розуміння власності і прийняття стратегій, які будуть впроваджуватися.

ЗАВДАННЯ

- Опишіть різні сценарії, в кількісному і якісному вимірах:
 - Сценарій «справи, як завжди» описує розвиток, якщо дії, які вже заплановані, будуть реалізовані.
 - Різні альтернативні сценарії описують розвиток, що настане в результаті вибору різних стратегій і заходів.
- Оцініть взаємозалежності між галузевими тенденціями: транспорту, землекористування, екологіч-

ного та економічного розвитку, демографії і т.д. Визначте в загальному синергії, потенціал для інтеграції і негативні наслідки галузевих тенденцій. Прикладом посилення результату було б використання більш чистого громадського транспорту, який сприятиме скороченню викидів у гарячих точках. Негативним наслідком може бути ізольоване виконання нових місць «стикових», які можуть викликати нову хвилю міського розвитку, а не скорочення автомобільного руху.

- Візьміть до уваги стійкість транспортної системи до очікуваних або несподіваних подій. Події, які можуть вплинути на довгострокові рішення (напр. нестача викопного палива) слід розглянути в процесі планування. Короткострокові явища (напр. смог, повені) можуть бути краще вирішені в операційних планах.
- Використовуйте відповідні методи, такі як моделювання для підтримки розробки та оцінки сценаріїв. Оберіть методи моделювання, які підходять до тих стратегічних інструментів, що використовуються у плані, до етапу розробки стратегії плану, та до розміру і географічного контексту території планування. Розгляньте економічно-обґрунтовані рішення: складні і дорогі моделі зазвичай генерують більш точні прогнози і можуть бути виправдані у ситуаціях, коли потенційні вигоди плану є великі; менші схеми планування можуть розроблятися на основі успішного досвіду подібних міст, очікуваних впливів, отриманих в ході інших модельних досліджень або рішень щодо проектування доріг/мереж.
- Визначте, яка стратегія підходить до бачення (> Захід 4.3.)
- Стимулюйте обговорення політичних альтернатив і їх впливу з ключовими ЗС.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Застосуйте стратегії більш широкої участі зацікавлених сторін в розробці сценаріїв для посилення відчуття власності на стратегії, які будуть відібрані для реалізації.
- Розробіть сценарій «байдикування»: він описує розвиток, якщо взагалі нічого не буде зроблено (тільки прогнозування екзогенних тенденцій). Це дає додаткові аргументи для обговорення.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Після аналізу ситуації.
- Розробка сценаріїв супроводжує розробку спільного бачення (> Захід 4.3.), цілей (> 5.1.) і завдань (> 5.2.).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Сценарій «байдикування» розроблено (кількісний та якісний).
- ✓ Сценарій «справи, як завжди» розроблено (кількісний та якісний). Оцінку впливів завершено.
- ✓ Різні сценарії альтернативного розвитку описані (кількісні та якісні). Оберіть, який зі сценаріїв найбільш ефективно і результативно слугує баченню.
- ✓ Відповідні методи для підтримки розробки та оцінки сценаріїв вжито.

ДЛЯ ДОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ

Веб-сайт Настанов з Аналізу Транспорту (Великобританія)

Надає детальні вказівки з оцінки транспортних проектів і більш детальні поради щодо масштабу і проведення транспортних досліджень. Джерело дає корисні вказівки з розробки сценаріїв.

Веб-посилання: www.dft.gov.uk/webtag/

ПЕРСПЕКТИВИ – методологічний посібник

Основна мета ПЕРСПЕКТИВ (2002-2003) – забезпечення міст порадами, яких вони потребують для створення оптимальних стратегій транспорту і землекористування для вирішення проблеми сталості в своїх конкретних обставинах. Розроблений для фахівців методичний посібник надає інформацію з прогнозування наслідків (стр. 66-80). Окремий розділ присвячено методам візуалізації (с. 157-170).

Веб-посилання: www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html



ІНСТРУМЕНТИ

ОГЛЯД ІНСТРУМЕНТІВ МОДЕЛЮВАННЯ

Існує число інструментів та методів моделювання – для підтримки розробки та оцінки сценаріїв. Транспортні моделі мають на меті продемонструвати взаємодію між попитом і пропозицією у сфері транспорту, для прогнозування і порівняння того, що ще не існує (тобто майбутніх сценаріїв) у кількісних показниках. Якісна оцінка очікуваних наслідків від пробних заходів мобільності та проектних рішень, яка була проведена у подібних міських умовах, може використовуватися при потребі швидких і невеликих за масштабом рішень.

Транспортні моделі не обов'язково є оптимальним рішенням для аналізу сценаріїв. Моделювання вимагає часу, ресурсів і даних для створення та використання. У разі, коли умови не дуже сприяють, варто використовувати якісні або простіші кількісні техніки, оскільки розробка інструменту моделювання може призвести до втрати часу та коштів. Тим не менш, слід мати на увазі, що добре

продумана модель матиме надійніші відповіді. Фінансування політичних рішень, що ґрунтуються не недосконалою методологією оцінки внаслідок економії коштів та часу на фазі розробки, може призвести до ще більших економічних втрат у разі впровадження невиваженої політики – особливо у випадку інфраструктурних питань.

Транспортні моделі розрізняються відповідно до їх експлуатаційних можливостей:

- Одномодальні моделі: прогноз попиту надходить ззовні, розглядається тільки один вид транспорту (напр. приватний транспорт) і модель зосереджена на виборі маршруту;
- Мульти-модальні моделі: прогноз попиту надходить ззовні, розглядаються кілька видів транспорту та їх взаємодії (напр. легкові а/м, громадський транспорт, велосипед і т.д.), моделювання обмежується конкуренцією навколо однієї дорожньої мережі (напр. приватні автомобілі та автобуси, які їздять однією й тією самою дорогою);





ІНСТРУМЕНТИ

- Чотирикрокова модель: загальний ріст попиту визначається всередині системи і вибір з-посеред альтернативних видів пересування моделюється також всередині. Зміни точок генерування попиту (напр. домогосподарства) та місць, що притягують попит (робочі місця) моделюються ззовні;
- Інтегровані моделі транспорту та землекористування: враховується зв'язок між системою транспортування та географічним розміщенням;
- Моделі мікросимуляції: моментальна симуляція кожного окремого виду транспорту, враховуючи елементи поведінки, геометричне розташування інфраструктури та рівень насичення транспортними засобами.

Таблиця: вибір транспортної моделі, яка вам підходить найбільше, вимагає аналіз кількох аспектів, таких як: яка проблема розглядається, обсяг середовища, у якому приймається рішення, ступінь точності та рівень деталізації (просторової, аналітичної) очікуваних результатів, наявність даних та ресурсів для розробки моделі.

Мета/ масштаб	Наявний інструмент моделювання
Просторові плани та плани землекористування (стратегічні плани, ПСММ)	• Інтегровані моделі транспорту та землекористування • Чотирикрокова модель
Планування міського транспорту (напр. ПСММ, плани дорожнього руху)	• Інтегровані моделі транспорту та землекористування • Чотирикрокова модель • Мульти-модальні моделі
Планування послуг громадського транспорту (маршрутів, частоти, тарифів)	• Одномодальні моделі
Техніко-економічне обґрунтування (прогнози трафіку нової автостради)	• Одномодальні моделі
Проектування (напр. кругового руху)	• Моделі мікросимуляції





ІНСТРУМЕНТИ

Мульти-модальні, інтегровані моделі транспорту та землекористування з одного боку, і мікросимуляція з іншого є двома крайніми варіантами в переліку найбільш часто вживаних інструментів для планування міського транспорту.

Інтегровані моделі транспорту та землекористування є найбільш складними і потужними інструментами для стратегічного планування міст, особливо, якщо мова йде про розвиток на довгу перспективу. Ці моделі дозволяють оцінити взаємодію між транспортною та соціально-економічною і територіальною системами в стратегічному плануванні політики та інвестицій у транспорт. Зазвичай вони можуть бути підлаштовані під дуже різні потреби в частині сегментів попиту, економічних секторів, видів транспорту та систем зонувannya.

З іншого боку, моделі мікросимуляції можуть відтворити рух транспортних засобів в мікроскопічному масштабі аж до кожної деталі, з можливістю показати геометричні характеристики вулично-дорожньої мережі в найдрібніших подробицях, в тому числі ширину проїзної частини, число смуг руху, час сигналу світлофора,

діаметр круга і т.д. Моделювання попиту на поїздки робиться в динаміці для певного періоду, дозволяє моделі оцінити хвіст машин і розрахувати час очікування на перехрестях тощо. Ця програма, отже, представляє особливий інтерес для оцінки проектних рішень (> Захід 10.1.).

Крім цього, одномодальні та багатомодальні моделі застосовуються для вирішення проблем, пов'язаних із дорожнім рухом, роблячи припущення щодо обсягів попиту. Такі заходи, як будівництво нової дороги або запровадження обмежень руху є типовими питаннями, що розглядаються одномодальними моделями. Чотирикорові моделі збільшують сферу аналізу до зміни видів транспорту і дозволяють дослідити ширше коло питань, у тому числі ціни на міські дороги, тарифи громадського транспорту, схеми стилювок, додаткові транспортні альтернативи (напр. нова трамвайна лінія).

Джерело: TRT ТРАНСПОРТ ТА ТЕРИТОРІЯ, Сімон Босетті, Патріція Мальєрі, Козімо Кіффії

ПРИКЛАДИ

ЗАХІДНИЙ ЙОРКШИР, АНГЛІЯ: СЦЕНАРІЙ В МІСЦЕВОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ПЛАНІ

Для цього Плану, для прогнозування результатів, що впливають з низки головних сценаріїв, була використана Стратегічна транспортна модель (СТМ) Західного Йоркширу. СТМ враховує прогноз майбутніх змін у чисельності населення, власності на автомобілі, зайнятості, цін на паливо і зростання в домогосподарствах. Ці фактори були застосовані глобально або зонально.

Кожен сценарій представляє різні комбінації головних схем і стратегічних підходів, – потенційних результатів другого Плану. Результати СТМ були співставлені з найкращими рішеннями, визначеними в ході консультацій. Результати альтернативних сценаріїв

були ретельно оцінені щодо цілей Плану та інших його критеріїв. Висновки оцінок і аналізу в Лідсі визначили, що для того, щоб управляти зростанням інтенсивності руху і завантаженістю, а також для забезпечення зв'язку між транспортними видами, необхідного для економічної конкурентоспроможності, транспортна стратегія повинна шукати способи найбільш ефективного використання існуючої інфраструктури та розвивати використання альтернативних автомобілю видів транспорту. Основна стратегія передбачає високі державні інвестиції поряд із заходами з управління попитом.

Джерело: Підручник PILOT 2007:

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

МТП Західного Йоркшира: www.wytlp.com/currentplan

САРАГОСА, ІСПАНІЯ: СЦЕНАРІЙ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ В ПЛАНІ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ

Сарагоса розробила комплексний план мобільності під назвою План Сталої Мобільності, націлений на збільшення частки громадського транспорту, а також частки екологічно чистих приватних засобів. Один зі сценаріїв базувався на використанні приміських поїздів і трамваїв. Інші сценарії стосувалися пішохідних зон, міжмодальних станцій, управління паркуванням, єдиного квитка, їзди на велосипедах і якості послуг. У сценарії з єдиним квитком було проведено оцінку впливу на користувачів, операторів та адміністрації. Сценарії були призначені допомогти визначити, які заходи повинні бути реалізовані в рамках плану.

Більше інформації в Додатку В.

ПАРМА, ІТАЛІЯ: СЦЕНАРІЙ РОЗВИТКУ

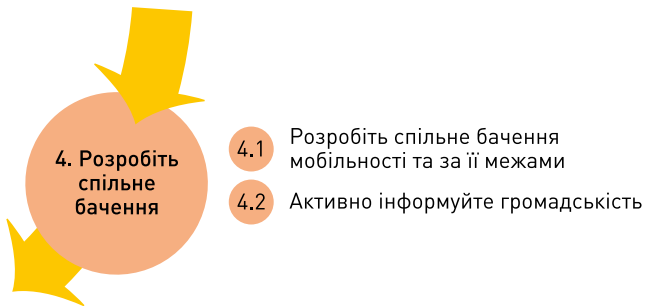
У 2005 році муніципалітет Парми почав інтегрований процес планування міського транспорту та землекористування, що складався з Плану міської мобільності (ПММ), подібного до ПСММ, Плану міського руху (ПМР) і Плану землекористування (ПЗК).

Написання двох транспортних планів (ПММ та ПМР) одночасно заохочувало зв'язок між короткостроковими діями ПМР і політикою регулювання попиту та інфраструктурними проектами, які є частиною стратегічних сценаріїв ПММ.

Більше інформації в Додатку В.



ЕЛЕМЕНТ 4: РОЗРОБІТЬ СПІЛЬНЕ БАЧЕННЯ



Тепер ви готові приступити до основних кроків з розробки ПСММ. Розробка спільного бачення є одним із наріжних каменів кожного ПСММ. Це основа для всіх наступних кроків, які будуть визначати конкретні завдання та заходи. Бачення може бути керівним елементом тільки тоді, коли воно визнається зацікавленими сторонами і громадськістю, тому загальне визнання і сприйняття бачення розвитку має вирішальне значення.

ЗАХІД 4.1: РОЗРОБІТЬ СПІЛЬНЕ БАЧЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ ТА СЕРЕДОВИЩА

ОБҐРУНТУВАННЯ

Яким є місто, де ми хочемо жити? Це головне питання, на яке необхідно дати відповідь шляхом розробки бачення, за участю всіх зацікавлених сторін. Бачення забезпечує якісний опис бажаного майбутнього міста і служить орієнтиром при розробці відповідних заходів планування. Бачення має вкласти транспорт і мобільність у більш широкий контекст міського і суспільного розвитку. Бачення має бути створене з урахуванням усіх стратегічних перспектив, особливо загальних умов (напр. Agenda 21, стратегічний план), міського та просторового планування, економічного розвитку, охорони навколишнього середовища, соціальної інтеграції, ґендерної рівності, здоров'я та безпеки.

ПСММ повинен ґрунтуватися на довгостроковому баченні розвитку транспорту і мобільності на всій міській агломерації, яка охоплює всі режими і види транспорту: державні та приватні, пасажирські та вантажні, моторизовані та безмоторні, переміщення і паркування.



ЦІЛІ

- Погодити із зацікавленими сторонами спільне бачення – довгострокову мету розвитку транспорту і мобільності міста, – як направляючий елемент планування.
- Зміцнити самовизнання місцевої громади і колективну згоду щодо бачення.
- Сформувати чітке політичне значення ПСММ і забезпечити прихильність основних учасників та посадовців.
- Розширити перспективи, поглянувши за межі транспорту і мобільності, напр. якість життя, здоров'я та землекористування.
- Встановити пріоритети та орієнтувати подальші прийняття рішень.

ЗАВДАННЯ

- Створіть робочу групу, відповідальну за розробку бачення (див. приклад Ради Бачення на наступній сторінці).
- Узагальніть та надайте основну інформацію зацікавленим (напр. про стратегію, аналіз результатів).

- Підготуйте і проведіть семінари та зустрічі зацікавлених сторін (різних форматів і масштабів > див. Захід 2.3 для огляду форматів).
- Розробіть проект бачення та обговоріть із зацікавленими сторонами.
- Опублікуйте бачення у зручному для розуміння форматі.

ДЕТАЛІ ЩОДО ЗАВДАННЯ

Створення Ради Бачення

Одним з основних етапів є визначення тих, хто має брати участь у розробці бачення. Це передбачає виявлення відповідних зацікавлених сторін, з якими потрібно провести консультації щодо розробки бачення. Потрібно сформувати робочу групу, яку іноді у ВБ називають Радою Бачення.

Вона може включати, наприклад:

- регіональних партнерів;
- місцеві органи влади (у т.ч. охорони здоров'я, економічного розвитку);
- постачальників транспортних послуг;
- бізнес;
- користувачів транспорту;
- статутні органи, а також жителів.

Важливо, щоб така група представляла всі основні зацікавлені сторони. Бачення буде визнаним і ефективним, якщо воно створюється в партнерстві з усіма ключовими зацікавленими сторонами.

Розробка бачення в ідеалі має залучати і громадян. В залежності від місцевих умов і культури планування, цього може бути складно досягти. У такому разі громадяни мають бути принаймні добре проінформовані про процес та результати формулювання бачення (> див. Захід 4.2 Активно інформуйте громадянськість).

Джерело: Посібник PILOT 2007:

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

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Активно залучайте громадян до розробки бачення (наприклад, за допомогою зустрічей чи семінарів).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Спирається на > Заходи 3.1. Підготуйте аналіз проблем та можливостей і 3.2. Розробіть сценарії.

- Підготовка до розробки бачення займає декілька місяців. Розробка – декілька тижнів.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Створено Раду Бачення.
- ✓ Розроблено перший варіант бачення.
- ✓ Проект бачення обговорено з ЗС.
- ✓ Погодження кінцевого проекту бачення.
- ✓ Результати розробки бачення надруковано у привабливому вигляді.

ПРИКЛАДИ

КЕМБРІДЖШИР, АНГЛІЯ: БАЧЕННЯ

«Створення громад, у яких люди хочуть жити і працювати: зараз і в майбутньому». Стратегія сталого розвитку громади Кембріджшир визначає бачення для Кембріджшира. Це бачення для Кембріджшира означає бути регіоном сильних, зростаючих, процвітаючих і соціально справедливих громад, які мають бездоганні державні послуги, де люди можуть реалізувати свій потенціал; живуть довше, ведуть здоровий спосіб життя і впливають на прийняття рішень. Місцевий транспортний план підтримує це бачення і допоможе його досягнути.

Джерело: Місцевий транспортний план Кембріджшира на 2011-2026, www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: РОЗРОБКА БАЧЕННЯ

У Ліллі, Франція, процес ПМТ почався після руху великого міського оновлення в 1990 році. Великі інвестиції були спрямовані на оновлення промислових зон в Рубе і Туркуа. У той же час, термінал залізничної мережі (спершу запланований за межами центру міста) надав можливість створення абсолютно нового району, Оралілля. Розвиток Оралілля як вузла громадського транспорту, який служить не тільки для міжнародного, але й національного, регіонального та місцевого громадського транспорту, не був частиною детального ПМТ.

Ці події створили основу для бачення міста, яке є економічно сильним, з міжнародним та європейським статусом. Питання створення привабливого міста є пріоритетним у списку цілей, воно йде разом з добре розробленим баченням щодо оновлення громадського простору – головним чином дорожнього середовища. Одним із стратегічних питань, що були порушені, був вибір між подальшим розвитком системи метро та прогресивним напрямком розбудови наземного громадського транспорту (автобус і трамвай). Місто обрало другий варіант, використовуючи розвиток наземного транспорту в якості засобу для реструктуризації, перепланування та перерозподілу громадських місць. Зокрема, до цього варіанту входили такі концепції, як «Високоякісні автобусні лінії» та потяг-трамвай.

Джерело: Посібний PILOT 2007 – повна версія: www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ГЕНТ, БЕЛЬГІЯ: «DE FIETS VAN TROJE» – БАЧЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ ЗНИЗУ ВГОРУ

Розробка нових підходів до зміни міської мобільності, громадського простору і ставлення людей для того, щоб Гент, Бельгія, став більш придатним містом для життя дітей у 2050 році – це мета «Перехідної Арени», групи у складі 25 творчих людей різних покликань, в т.ч. молодих підприємців, громадян, архітекторів і фахівців у галузі транспорту.

Більше інформації у Додатку В.

БРЮССЕЛЬ, БЕЛЬГІЯ: СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У БРЮССЕЛЬСЬКОМУ СТОЛИЧНОМУ РЕГІОНІ

Проект стратегічного плану для перевезення вантажів в Брюссельському столичному регіоні знаходиться на обговоренні. План виходить з того, що 30% міських парникових газів продукується вантажним транспортом.

Основним баченням плану є досягнення більш розумного і стійкого ланцюжка поставок для Брюссельського столичного регіону до 2020 року, забезпечення «виграшної» ситуації для всіх зацікавлених сторін. Робота в партнерстві є одним із стовпів бачення для поліпшення доставок у місті.

Це бачення передбачає три пункти:

- обмеження та оптимізація руху автомобільних перевезень у місто і з міста;
- ініціювання переходу до іншого виду транспорту – від автомобільного до водного і залізничного, а на межі міста – на зелених вантажівках;
- сприяння роботі компаній-перевізників та вантажних компаній.

Мета – усунути до 2050 року викиди парникових газів від вантажних перевезень і скоротити кількість маршрутів автомобілів з доставки на 30%.

Джерело: Bruxellesmobilité, 2012: Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012,

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

ЗАХІД 4.2: АКТИВНО ІНФОРМУЙТЕ ГРОМАДСЬКІСТЬ

ОБґРУНТУВАННЯ

Спільне бачення є відправною точкою для розробки конкретних заходів. Результати планування сталої міської мобільності можуть бути успішним тільки в тому випадку, якщо громадяни розуміють, про що йдеться у баченні і підтримують більш широкі цілі розвитку. Хоча не завжди можливо напямучити жителів до розробки бачення (> Захід 4.1), вони принаймні мають бути добре проінформовані про процес і результати розробки бачення. Це допомагає створити обізнаність і широке визнання.

ЦІЛІ

- Створити спільне громадське визнання ПСММ.
- Забезпечити жителів можливістю донести свою думку, якщо вони не задоволені баченням.



Source: Pascaline Chombart

ЗАВДАННЯ

- Проактивно надавайте факти про процес планування та повідомляйте про результати важливих кроків.
- Уникайте секретності та корпоратизму; використовуйте громадські слухання і публікуйте тези зустрічей зацікавлених сторін, щоб гарантувати прозорість.
- Проведіть прості опитування громадської думки, які покажуть тенденції та створять аргументи для посадовців.
- Залучіть ЗМІ (преса, радіо, ТБ).
- Навчайте та інформуйте громадян та інших заці-

кавлених про питання сталої міської мобільності через піар-кампанії.

- Розповсюдьте бачення якомога ширше серед жителів.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Залучайте громадян безпосередньо до розробки бачення за допомогою інтерактивних інструментів участі (див.> Захід 4.1).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Спирається на > Заходи 3.1. Підготуйте аналіз проблем та можливостей і 3.2. Розробіть сценарії
- Паралельно і після > Заходу 4.1. Розробіть спільне бачення мобільності та за її межами.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Тези зустрічей із зацікавленими сторонами широко опубліковані.
- ✓ Привабливі інформаційні матеріали про процес та результати формулювання бачення створено та розповсюджено.
- ✓ Засоби масової інформації залучені.

ПРИКЛАДИ

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН ТА ГРОМАДЯН ДО РОЗРОБКИ ПМТ

Лілль можна розглядати як типовий приклад залучення громадськості у Франції. У 2000 році міська агломерація Лілль, сьогодні угруповання з 85 муніципалітетів, прийняла свій перший ПМТ (=ПСММ). До прийняття проекту ПСММ політичною радою, місто створило кілька тематичних робочих груп за участю місцевих зацікавлених сторін та органів влади (напр. місцеві представництва держави, регіону, муніципалітети і торгово-промислової палати). Широка громадськість була залучена шляхом організації форуму мобільності, а також так званих «Вівторків ПСММ». Під час цих відкритих засідань широка громадськість і різні асоціації мали можливість обговорити з політичними представниками агломерації і залученими технічними експертами різні теми і частини ПСММ. Остаточний ПСММ був прийнятий після юридично обов'язкового громадського слухання та вдосконалення Плану за результатами отрима-

них пропозицій.

Джерело: Руппрехт Консалт на основі Плану міського транспорту міської спільноти Лілль, червень 2003 р.; Проекту ПМТ, квітень 2009 року;
www.lillemetropole.fr

ВАЛЬДЕМОРО, ІСПАНІЯ: ІНФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ

Муніципалітет Вальдеморо супроводжував розробку місцевого Плану сталої міської мобільності, зокрема провівши кампанію з підвищення обізнаності громадськості та посилення участі жителів та організації виставки «Cada paso cuenta. Ven a verlo» (Кожен крок важливий. Приходьте, щоб його побачити), з метою інформування населення про ПСММ. Ця виставка відкрилася одночасно з початком процесу консультацій та інформування громадськості про план.

Більше інформації в Додатку В.

КОПРІВНИЦА, ХОРВАТІЯ: ПОСТІЙНА УЧАСТЬ ТА ІНФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ ДЛЯ ГРОМАДСЬКОЇ ТА ПОЛІТИЧНОЇ ПІДТРИМКИ

Місто Копрівниця реалізує низку заходів сталої міської мобільності. Місто робить наголос на залученні та інформуванні його мешканців про стан реалізації, у тому числі і для підтримки схвалення громадян та політиків, наприклад через (позитивні) новини у засобах масової інформації та організації подій, таких як щорічний масштабний вело-фестиваль. Однією з таких позитивних символічних акцій є вело-прогулянка політиків перед камерами.

Більше інформації в Додатку В.

ЕЛЕМЕНТ 5: ВИЗНАЧТЕ ПРІОРИТЕТ І ВИМІРЮВАНІ ЦІЛІ



Бачення є важливим якісним описом бажаного майбутнього. Саме по собі воно не є достатнім. Бачення має бути уточнене конкретними цілями, які вказують на тип бажаної зміни. Ці зміни також мають бути вимірюваними. Для цього потрібно визначити добре продуманий набір завдань з фокусом на окремих сферах (індикатори).

ЗАХІД 5.1: ВИЗНАЧТЕ ПРІОРИТЕТИ ДЛЯ МОБІЛЬНОСТІ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Визначення цілей означає визначення, які соціальні, екологічні та економічні поліпшення необхідні, точніше кажучи, що треба «зменшити», «підвищити» або «утримувати». Цілі є вищим рівнем ПСММ (напр. зменшення заторів, створених автомобілями), а заходи (напр. побудувати трамвай) є засобами для їх досягнення. Це контрастує з підходом планування, орієнтованим на створення схем та інфраструктури без прив'язки до цілей вищого рівня.

Формулювання цілей є важливим акцентом і струк-

турним елементом між розробкою бачення (> Захід 4.1 і 4.2) і встановленням цілей (> Захід 5.2). Постійне залучення зацікавлених сторін є обов'язковим для забезпечення прийняття ними визначених пріоритетів мобільності.

ЦІЛІ

- Визначити, що повинен досягти ПСММ, спираючись на спільне бачення.
- Сформулювати чіткі і вимірювані цілі (поверніться назад до збору даних, щоб переконатися, що зібрані дані мають достатній рівень точності, отже прогрес у досягненні цілей може бути обчисленим).

ЗАВДАННЯ

- Спирайтесь на бачення, аналізуючи його відображення у цілях.
- Оцініть пріоритети мобільності разом із ключовими зацікавленими сторонами. Підготуйте і проведіть зустрічі та семінари із зацікавленими сторонами.
- Погодьте набір пріоритетів для загальних тем, які відображають потреби зацікавлених сторін і жителів міста (див. приклад нижче).
- Визначте чіткі і вимірювані цілі, які допомагають орієнтуватися у виборі та проектуванні заходів. Вкажіть, що повинно бути досягнуто і коли.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Спирається на бачення (> Елемент 4).
- Розробка протягом декількох місяців.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Бачення переглянуто з метою керівництва у розробці цілей.
- ✓ Перший варіант цілей розроблено.
- ✓ Проект обговорено з ключовими ЗС.
- ✓ Кінцевий проект цілей затверджено.



ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ

Сайт Настанов з Транспортного аналізу – WebTAG

WebTAG забезпечує спеціальний розділ керівництва з питань цілей, координації з цілями уряду Великобританії з питань транспорту, місцевих і регіональних цілей; цілей і завдань, а також проблем.

Веб-посилання: www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/unit2.2.php

ПРИКЛАДИ

ФРАНЦІЯ: ЗАГАЛЬНІ ЦІЛІ ПМТ

Основними цілями ПМТ є забезпечення координації між усіма видами транспорту, а також просування менш забруднюючих і більш енергоефективних видів. Кожен ПМТ повинен охоплювати принаймні наступні загальні теми:

- Підвищення безпеки дорожнього руху та безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема шляхом адекватного розподілу дорожнього простору і створення пункту спостереження за безпекою, принаймні, пішоходів і велосипедистів.
- Скорочення автомобільного руху.
- Розвиток громадського транспорту та всіх інших менш забруднюючих сталих видів транспорту, зокрема, пішохідного та велосипедного.
- Розробка та експлуатація столичних маршрутів (у т. ч. спільних національних і обласних доріг), та створення покращеної дорожньої інформації.
- Організація і регулювання вуличних і громадських місць паркування, у тому числі «пересадок», місць паркування мешканців і тимчасових стоянок вантажівок.
- Управління і регулювання вантажних перевезень (у т. ч. варіанти раціоналізації) і мульти-модальних перевезень.
- Пропагування планів доїзду для підприємств і державних адміністрацій на користь громадського транспорту та спільного використання автомобілів.
- Розробка єдиного квитка на всі види транспорту, паркування та пропагування інтермодальності.

Джерело: Руппхт Консалт на основі «Методологічного керівництва з ПМТ, CERTU, Ліон, 1996 рік»

ВЕЛИКОБРИТАНІЯ: СТРАТЕГІЧНІ ПОЛІТИЧНІ УМОВИ ДЛЯ ПЛАНІВ МІСЦЕВОГО ТРАНСПОРТУ (НАЦІОНАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ЦІЛІ)

Настанови з Місцевих транспортних планів Великобританії визначають п'ять головних цілей планування транспортного майбутнього:

- Підтримка економічного зростання
- Скорочення викидів вуглецю
- Сприяння рівності можливостей
- Сприяння безпеці і здоров'ю
- Поліпшення якості життя і здорове довкілля

Джерело: Керівництво ПМТ (3 видання)

ЗАХІДНИЙ ЙОРКШИР: ЦІЛІ МІСЦЕВОГО ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНУ

Цілі МТП2 міста Лідс у Великобританії були розроблені в контексті нового довгострокового бачення розвитку транспорту в Західному Йоркширі. Вони відображали ресурси, які можуть бути доступні для реалізації плану.

Для кожного спільного пріоритету була розроблена відповідна ціль:

- Забезпечення доступності: покращити доступ до робочих місць, освіти та інших основних послуг для всіх.
- Подолання перевантаження: скоротити затримки у пересуванні людей і товарів.
- Безпечніші дороги: підвищити безпеку усіх користувачів автодоріг.
- Краща якість повітря: обмежити викиди транспорту: забруднювальних речовин, парникових газів та шуму.
- Ефективне управління активами: покращити стан транспортної інфраструктури.

Джерело: Посібник Pilot – повна версія,
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ЗАХІД 5.2: РОЗРОБІТЬ SMART ЗАВДАННЯ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Завдання являють собою найбільш конкретний вид зобов'язань в ПСММ, визначаючи бажаний ступінь зміни у встановлені терміни. Вони потрібні, щоб оцінити, наскільки вжиті заходи досягають бажаних результатів. Цільові показники мають бути SMART (S - specific – конкретними, M – measurable – вимірюваними, A – achievable – досяжними, R – realistic – реалістичними, T – time-bound – визначеними в часі) і посилатися на узгоджені цілі. Цілі мають важливе значення для моніторингу та оцінки (> Захід 8.1). Вибір показників повинен це враховувати. Цільові показники мають бути прозорими та чіткими щодо запланованих змін.

ЦІЛІ

- Визначити набір завдань, які дозволять здійснювати моніторинг прогресу на шляху досягнення цілей.
- Створити основні орієнтири для оцінки ефективності та результативності заходів.

ЗАВДАННЯ

- Розробіть завдання, які дозволять здійснювати моніторинг прогресу в досягненні цілей і оцінки ефективності та результативності вжитих заходів.
- Залучіть ключові зацікавлені сторони до розробки кількісних і якісних індикаторів. Підготовка і проведення зустрічей «індикаторної» робочої групи.
- Визначте SMART індикатори: конкретні, вимірювані, досяжні, реалістичні, визначені в часі.
- Затвердіть та/ або розробіть індикатори, які представляють поставлені цілі.
- Зробіть перевірку реалістичності цілей (> Захід 5.2) на ранніх етапах розробки цільових показників.
- Офіційно затвердіть цільові показники як частину фінансового плану (> Захід 7.2).

SMART ЗАВДАННЯ

- **Конкретні** – точно описані за допомогою кількісних та/ або якісних виразів, зрозумілих усім зацікавленим.
- **Вимірювані** – нинішня ситуація була виміряна і є відомою. Ресурси є для того, щоб виміряти зміни (якісні та кількісні), що відбулися.
- **Досяжні** – на основі технічних, експлуатаційних та фінансових компетенцій в наявності та угод/зобов'язань, які були зроблені зацікавленими сторонами.

- **Актуальні** – наголошують на важливості обраних завдань, які мають покращити міську мобільність і які взаємно узгоджені або підтримують інші завдання.
- **Визначені в часі** – ключові дати для досягнення цільового показника чітко визначені.

Джерело: Проект BUSTRIP 2007, Рухаючись стало – Керівництво з Планів сталого розвитку міського транспорту, www.movingsustainably.net/

ДЕТАЛІ ЗАВДАННЯ

СКІЛЬКИ ЗАВДАНЬ?

У ВБ національні настанови з місцевих транспортних планів (друге видання) пропонують наступне: включення великої кількості індикаторів основних та проміжних результатів може бути контрпродуктивним. Загалом оптимальним є кількість показників від двадцяти до сорока, частково це залежить від розмірів і характеристик плану. Це загальне значення у Великобританії. Багато експертів, залучених до проекту Eltisplus ПСММ, однак стверджують, що робота з меншою кількістю індикаторів може виявитися більш ефективною в певних умовах, особливо для «новачків», які не мають значних ресурсів або досвіду в розробці ПСММ.

Будьте реалістичні!

У багатьох містах завдання міського транспорту і мобільності більше відображають бажане, аніж те, що може бути реально досягнуто. Очевидно, що це непродуктивно. Хоча й добре бути амбітними, все ж слід чесно оцінити, чого можна досягти з даними ресурсами та досвідом. Також це слід відобразити в обраних заходах (> Елемент 6).

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Використовуйте локалізовані завдання в межах міської агломерації (напр. для центру міста, промислових або торгових зон, окремих районів і т.д.) для того, щоб вони відображали місцеві схеми транспортної поведінки і можливості пересування.
- Визначте траєкторії або річні віхи для моніторингу прогресу в досягненні цілей.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Завдання мають бути наступним етапом після визначення цілей у > Заході 5.1.
- Цільові показники дозволять вам контролювати зміни з плином часу і дозволять оцінити прогрес стратегії ПСММ (> Заходи 8.1 і 103).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Розроблено набір актуальних для місцевості завдань.
- ✓ Перевірка цілей в реальних умовах (див. Захід 5.1) здійснена.
- ✓ Формальне затвердження завдань та напрямків усіма зацікавленими сторонами як частини бюджету та плану заходів (> Захід 7.2).

БІЛЬШЕ ІНФОРМАЦІЇ

Проект DISTILLATE, Великобританія

Вдосконалені індикатори сталого транспорту та планування. Результат С1 Індикатори сталого транспорту: відбір і використання

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

ПРИКЛАДИ

ТЕОРЕТИЧНИЙ ПРИКЛАД: ІНДИКАТОР БОРОТЬБИ З ПЕРЕВАНТАЖЕННЯМ

Прикладом цього може стати тема боротьби з заторами. Метою може бути зниження темпів зростання руху на в'їзді у місто в години «пік» транспортного потоку. Індикатор може бути не більше 5% зростання кількості в'їжджаючих транспортних засобів, які перетинають кордон (часто транспортної розв'язки і т.п.) міської агломерації в період часу з 7:00 до 10:00 (ранкова година «пік») між 2012 і 2017 роками.

Щоб встановити реалістичні завдання, існують два основні варіанти:

- а. Моделювання. Однак це дороге і забирає багато часу.
- б. Розглянемо, що інші змогли досягти за допомогою пакету заходів, аналогічних тим, які розглядаються у вашому місті. І портал Eltis (www.Eltis.org) і база даних (www.konsult.leeds.ac.uk/) є корисними відправними точками (додаткові джерела з кращими практиками > див. Захід 6.1. Визначте найбільш ефективні заходи).

Як видно з цього прикладу, цільові показники мають бути сфокусовані. Вони базуються на визначеному показнику та цільовому році виконання. Вони мають представляти і відображати погоджені цілі плану.

За матеріалами: Посібник Pilot 2007 – повна версія, з внесеними поправками, www.pilottransport.org/index.php?id=48

КЕМБРІДЖШИР, АНГЛІЯ: ЗАВДАННЯ І НАПРЯМКИ В МТП

Третій Місцевий транспортний план Кембріджшира (2011 – 2026) встановлює індикатори, які будуть використані для моніторингу прогресу у виконанні стратегії та досягненні цілей. Вибрані індикатори відображають найбільш важливі для Кембріджшира питання, в той же час дозволяючи співставляти прогрес у порівнянні з іншими місцевими органами влади в графстві. МТП включає ілюстрації, які роз'яснюють зв'язок між цілями, завданнями і напрямками для моніторингу.

МТП 01: Люди, які загинули або були серйозно поранені в ДТП

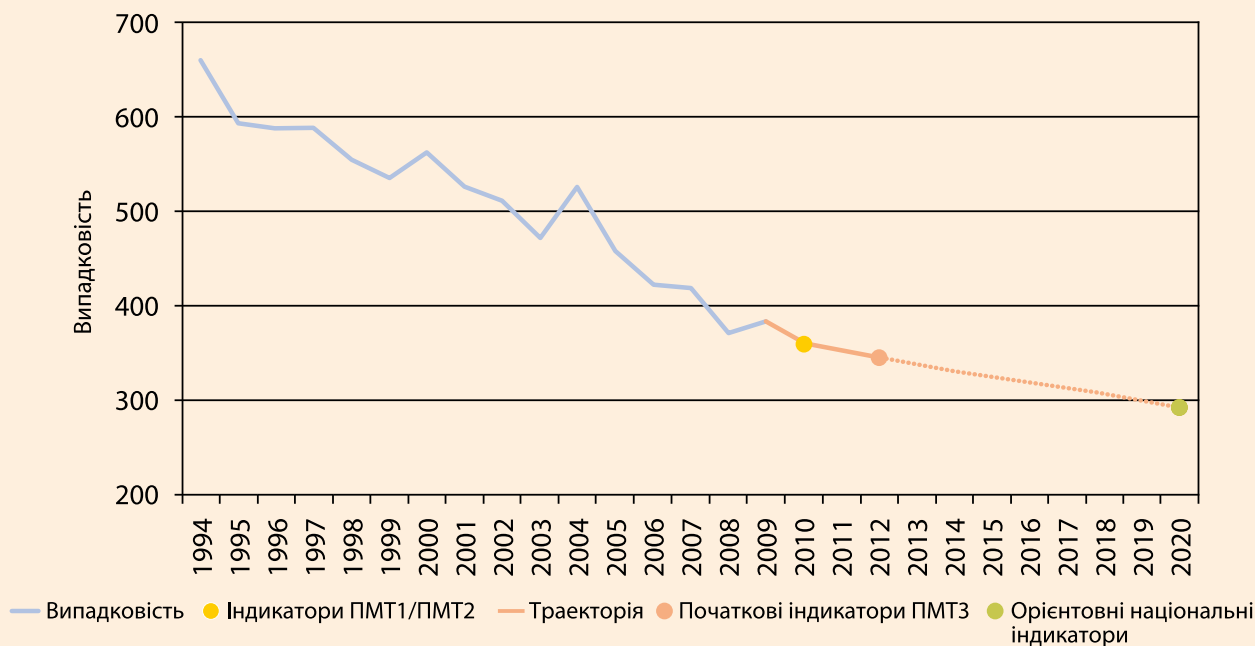
Пропоновані національні завдання дорожньої безпеки, визначені Відділом транспорту в липні 2009 року, прагнули до скорочення втрат загиблих або важко поранених на 33% до 2020 року. Тому ми задали індикатори на період до 2012 року у відповідності з цим скороченням.

Малюнок на наступній сторінці показує прогрес проти цього показника з 1994 року та індикатор ПМТ3 на 2012 рік.

ІНДИКАТОР ПМТ 01: ЛЮДИ, ЯКІ ЗАГИНУЛИ АБО БУЛИ СЕРЬОЗНО ПОРАНЕНІ В ДТП В ГРАФСТВІ КЕМБРІДЖШИР

Початковий індикатор:

Не більше ніж 345 людей загинули або серйозно травмовані у 2010



Джерело: Районна рада Кембріджшира, План місцевого транспорту Кембріджшира 2011-2026, План виконання

ЕЛЕМЕНТ 6: РОЗРОБІТЬ ЕФЕКТИВНІ ПАКЕТИ ЗАХОДІВ



Розробка ефективних пакетів заходів є основою планування сталої міської мобільності. Тільки добре відібрані заходи гарантуватимуть, що певні цілі і завдання будуть виконані. Відбір заходів має ґрунтуватися на обговореннях із ключовими зацікавленими сторонами, враховувати досвід інших міст зі схожою ситуацією, забезпечувати співвідношення ціни та якості і використовувати якомога більше синергії між заходами. По суті, на цьому етапі, заходи визначають у відповідь на запитання: що, як, де і коли? Визначення заходів (пакетів заходів) є важливою віхою в розробці вашого ПСММ.

ЗАХІД 6.1: ВИЗНАЧТЕ НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНІ ЗАХОДИ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Заходи мають сприяти досягненню бачення, цілей і завдань. Необхідно визначити набір варіантів, що реалістично узгоджуються з наявними ресурсами. Першим кроком є огляд можливих заходів. Заходи повинні бути розглянуті «пакетами», а не ізольовано, з тим, щоб врахувати потенційні синергії (поєднання).

ЦІЛІ

- Визначити варіанти доцільних заходів та їх інтеграцію (об'єднання).
- Отримати огляд різних варіантів, які сприяють досягненню бачення, цілей і завдань.

ЗАВДАННЯ

- Переоцініть ресурсну базу реалізації заходів.
- Визначте варіанти пакетів заходів.
- Переконайтеся в тому, що заходи мають зв'язок з цілями.
- Оцініть ймовірну ефективність прийнятих заходів.

ДЕТАЛІ ЩОДО ЗАВДАННЯ

ПОЛІТИЧНІ ВИКЛИКИ В МІСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ І МОЖЛИВІ ВІДПОВІДІ (ВІД ПРОЕКТУ CIVITAS-CATALIST)

Наступна типологія міських політичних викликів та можливих заходів реагування була розроблена в робочому документі проекту CIVITAS-CATALIST, який підтримує поширення і передачу кращих практик ініціативи Європейської Комісії CIVITAS.

Політичні виклики:

Здоров'я – як створити здорове середовище для жителів.

Щільність – як створити економічно доцільне та доступне місто.

Безпека та захист – як забезпечити безпечне та захищене міське середовище та мобільність.

Участь – як залучати жителів та інших зацікавлених у міській мобільності.

Стратегічне планування – як досягти стратегічних цілей за умови забезпечення потреб суспільства та громадян у мобільності.

Зміна клімату – як зменшити впливи зміни клімату та пов'язані з цим викиди від міського транспорту для досягнення місцевих, державних та глобальних цілей (ще один глобальний виклик, який потрібно враховувати у міських транспортних стратегіях).

Сфери заходів/ рішення:

- а. Чисті транспортні засоби і паливо.
- б. Управління вантажним транспортом.
- в. Стратегії управління попитом (обмеження доступу, екологічні зони, плата за затори).

- г. Управління мобільністю (агентства мобільності, система екологічних балів за використання громадського транспорту та інших варіантів сталого транспорту замість приватного автомобіля).
- г. Колективний транспорт (нові види послуг громадського транспорту, доступ для літніх пасажирів та осіб з обмеженими можливостями, поєднання видів транспорту).
- д. Транспортна електроніка (електронні квитки, управління та дорожній контроль, інформація про рух та пасажирів).
- е. Варіанти, що менше залежать від автомобілів (спільне користування та спільна власність на автомобілі, пересування пішки та велосипедами).

Важливо пам'ятати, що розгляд питань міської мобільності вимагає впровадження комплексного пакету заходів (рішень), а не окремих, ізольованих заходів. Міцний зв'язок між різними сферами заходів/рішень та питаннями міської мобільності проілюстрований у матриці на наступній сторінці.

Джерело: Проект CIVITAS-CATALIST: CIVITAS Настанови для фахівців міського транспорту – Результати та отриманий досвід довгострокової оцінки Ініціативи CIVITAS, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php та [www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS Guide For The Urban Transport Professional.pdf](http://www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf)



Source: www.civitas.eu

Рішення	Виклики					
	Виклики	Щільність	Безпека та захист	Участь	Стратегічне планування	Глобальна зміна клімату
Чисті транспортні засоби і паливо						
Управління вантажним транспортом						
Стратегії управління попитом						
Обмеження доступу, екологічні зони						
Плата за затори						
Управління мобільністю						
Агентства мобільності						
Система екологічних балів						
Колективний транспорт						
Нові види послуг громадського транспорту						
Доступ літніх пасажирів та осіб з ОМ						
Поєднання видів транспорту						
Транспортна електроніка						
Електронні квитки						
Управління та дорожній контроль						
Інформація про рух та пасажирів						
Варіанти, що менше залежать від автомобілів						
Спільне користування автомобілями						
Спільна власність на автомобілі						
Пересування пішки та велосипедами						
Плани сталої міської мобільності						

Дуже міцний зв'язок
 Міцний зв'язок
 Середній зв'язок
 Слабкий/непрямий зв'язок

Джерело: Проект CIVITAS-CATALIST, Робочий документ: Керівництво CIVITAS-CATALIST для фахівця з сучасної міської мобільності і транспорту
www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Обговоріть відбір варіантів з ключовими зацікавленими сторонами.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Після того, як визначені завдання.
- Робиться паралельно з > Заходом 6.2. Вчіться з досвіду інших.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Проведено переоцінку ресурсів.
- ✓ Варіанти можливих заходів визначено і узагальнено.

ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ

МОЖЛИВІ ЗАХОДИ – КОРИСНІ ДЖЕРЕЛА

Існує широкий спектр можливих заходів. Це означає, що визначення найбільш доцільних заходів для місцевих умов потребуватиме певної офісної роботи і обговорень із членами команди проекту, а також зацікавленими сторонами.

Ви можете звернутися до баз даних і документів он-лайн, які надають огляд можливих заходів, що можуть відповідати вашим цілям.

БАЗА ДАНИХ ХОРОШИХ ПРАКТИК

- BESTFACT портал кращих практик, контактів та стратегій з питань вантажного транспорту, www.bestfact.net
- Eltis портал з питань міської мобільності, www.Eltis.org
- Сайт CiViTAS, www.civitas-initiative.org/measure_fields.shtml?lan=en EPOMM, Європейська платформа з управління мобільністю, www.epomm.eu SMILE, ініціативи сталої мобільності навколишнього середовища, www.smile-europe.org
- Екологія, www.smile-europe.org
- SUGAR, Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies, www.sugarlogistics.eu

ДОКУМЕНТИ З ПОСИЛАННЯМ НА ЕФЕКТИВНІ ЗАХОДИ ПЛАНУВАННЯ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ:

- Європейська Комісія, ГД з Навколишнього середовища, Плани сталого міського транспорту. Підготовчий документ в рамках Тематичної стратегії з міського середовища, 2007 р., доповнено додатком з прикладами кращих практик та корисними посиланнями. http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- Департамент транспорту (ВБ), Керівництво з Планів місцевого транспорту, 2009 р. Настанови для місцевої «транспортної» влади щодо розробки і виконання транспортного плану. Див. Додаток Е – Можливі заходи для досягнення цілей. (16 Липня 2009 р.). www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltguidance.pdf
- Проект BUSTRIP 2007, Сталий рух - Настанови з Планів сталого міського транспорту (онлайн-інструмент, див. «Краща мобільність», (www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process))
- Плани сталого міського транспорту (ПСМТ) і міського середовища: політика, результати і моделювання. Огляд європейської літератури щодо шуму, якості повітря і викидів CO2 (10.2005), http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- BESTUFS – Проект кращих рішень міського вантажного транспорту, BESTUFS Практичні настанови щодо рішень у сфері міського вантажного транспорту (2007), у наявності на 17 мовах на: www.bestufs.net/gp_guide.html



Source: www.civitas-initiative.eu



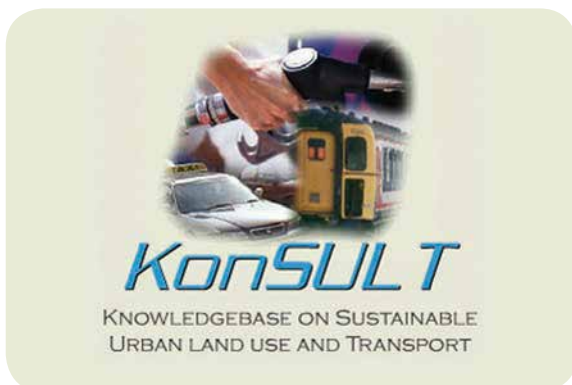
ІНСТРУМЕНТИ

ГЕНЕРАТОР ВАРІАНТІВ СТРАТЕГІЇ НА БАЗІ KonSULT

KonSULT – це база знань, яка надає оцінку потенційного внеску в стратегію близько 40 інструментів транспорту і землекористування, базуючись як на оцінці принципів, так і на тематичних дослідженнях. Генератор варіантів дозволяє користувачам KonSULT визначити набори інструментів, які можуть бути найбільш корисними в зазначеному контексті. Мета полягає в розширенні кола інструментів стратегії, які розглядаються, а не диктуванні підходів. Користувачі зможуть зосередитися на своїх цілях, завданнях або показниках, уточнити їх відносну важливість, визначити загальну стратегію і контекст, в якому вони працюють. Генератор варіантів буде використовувати бали оцінювання для кожного інструменту в KonSULT для визначення ймовірних найефективніших інструментів.

В рамках проекту CH4ALLENGE програми «Розумна енергетика Європи», KonSULT продовжує вдосконалюватися. KonSULT буде апробований містами-партнерами проекту, залученими у розроблення своїх Планів сталої міської мобільності, у якості інструменту для натхнення та звуження кола стратегічних варіантів.

Веб-посилання: www.konsult.leeds.ac.uk
та www.sump-challenges.eu/



ПРИКЛАД

ДАНДІ, ШОТЛАНДІЯ: ВИКОРИСТАННЯ ПРОСТОЇ МОДЕЛІ

При розробці своєї першої Стратегії місцевого транспорту в 2000 р., місто Данді використало Модель транспортної політики Лабораторії Досліджень Транспорту, яка вимагає тільки базової вхідної інформації, щоб оцінити, що можна досягнути з допомогою заходів, які вона розглядає. Це дозволило вибрати найбільш відповідні заходи і встановити резонні завдання.

Джерело: Том Рай, Лундський Університет, на основі www.dundeeecity.gov.uk/dundeeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf, p. 71

ЗАХІД 6.2: ВЧІТЬСЯ З ДОСВІДУ ІНШИХ ОБҐРУНТУВАННЯ

Визначення найбільш ефективних заходів має базуватися більше, ніж на власному досвіді, офісних дослідженнях та обговореннях. Надзвичайно цінним може бути досвід тих, хто вже реалізовував заходи, які ви розглядаєте для свого контексту, і для більшості заходів, ви, ймовірно, знайдете інші міста у вашій країні та/ або в інших країнах Європи, які експериментували з цими заходами. Це дозволяє уникнути «винаходу колеса» і дорогих помилок, на яких, можливо, вже навчилися інші.



Source: Kerstin Langer, KOMMA.PLAN

ЦІЛІ

- Навчитися у тих, хто вже реалізував заходи, які ви розглядаєте.
- Уникнення початку з нуля. Використання досвіду, наявного в інших містах.
- Надання переконливих доказів і аргументів для реалізації заходів у місцевому контексті.

ЗАВДАННЯ

- Визначте інші місця, де ключові заходи, які ви плануєте впровадити, вже були реалізовані.
- Зв'яжіться з ключовими діючими особами, які реалізовували заходи (або по телефону або відвідуванням місцевості, щоб побачити заходи в дії).
- Узагальніть висновки в якості внеску в процес відбору.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Пошукайте приклади також за межами своєї країни.
- Запросіть практиків з інших місць до вашого міста, щоб вони надали поради.
- Організуйте вашим місцевим керівникам виїзд

на місцевість, де було успішно реалізовано захід, який вас цікавить.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Паралельно з Заходом 6.1. Визначте найбільш ефективні заходи.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Визначено цікаві місця, де було реалізовано захід.
- ✓ Встановлено контакт з виконавцями.
- ✓ Ключові результати узагальнено.

БІЛЬШ ДЕТАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

На Європейському рівні, два найбільш місткі ресурси з впровадження заходів міської мобільності (та пакетів заходів) у містах по всій Європі – це розділ з прикладами міст на сайті Eltis (www.eltis.org) – порталі Європейської комісії, присвяченому міській мобільності, а також веб-сайт Ініціативи CiViTAS щодо чистішого і кращого транспорту в містах (www.civitas.eu).

ПРИКЛАД

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПРОЕКТ NICHES: ОБМІН РЕЗУЛЬТАТАМИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОНЦЕПЦІЙ

Європейський проект NICHES+ (2008-2011) націлений на створення мережі зацікавлених сторін, які працюють над інноваційним міським транспортом і рішеннями з мобільності. Проект виявився надзвичайно цінним для обміну між практиками зацікавленими в реалізації заходів і тими, хто вже реалізував аналогічні концепції в іншому місці. Прикладом є обмін між французьким регіоном Артуа-Ґоелль і містами Зальцбург та Мюнхен щодо заходів доступності. Французька команда відвідала обидва міста і дізналася про обширний досвід Зальцбурга з навчань на тему «подорожей» і Концепцію Планування доступності районів у Мюнхені. Іншим прикладом є обмін між французькими містами Нант і Лоріант та Вустершир, Великобританія, щодо систем швидкого транзиту автобусів. Французькі міста мають успішні системи, які допомогли Вустерширу дізнатися більше про конкретні проблеми реалізації цього заходу. Більше інформації: www.niches-transport.org

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПРОЕКТ SUGAR – ДОСЯГНЕННЯ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ШЛЯХОМ МІСЦЕВОЇ Й РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

Проект SUGAR розглядає проблему неефективного управління міською вантажною дистрибуцією, що є однією з найважливіших компонентів загальної системи міського транспорту та основним джерелом викидів парникових газів.

Для досягнення мети у проекті пропагується обмін, обговорення й передача політичного досвіду, знань та хороших практик через політичні важелі та інструменти планування у сфері управління міськими вантажними перевезеннями.

Див.: www.sugarlogistics.eu

ЗАХІД 6.3: ВРАХУЙТЕ НАЙКРАЩЕ СПІВВІДНОШЕННЯ ЦІНИ ТА ЯКОСТІ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Вибір заходів має керуватися не тільки ефективністю, але і співвідношенням ціни та якості. Особливо в умовах обмеженого бюджету для міського транспорту і мобільності, важливо отримати найбільшу віддачу від вкладених коштів. Це вимагатиме проведення оцінки варіантів з огляду на витрати і вигоди. Це допоможе вам бути реалістичними щодо того, які заходи можуть бути реалізовані, тобто вибрати тільки ті, які є фінансово доцільними.

ЦІЛІ

- Забезпечити ефективне використання наявних ресурсів.
- Уникнути відбору фінансово нереалістичних заходів.
- Зміцнити надійність реалізації заходів.

ЗАВДАННЯ

- Виберіть тільки фінансово доступні та ефективні заходи і пакети заходів.
- Оцініть запропоновані заходи з огляду на реалістичне і своєчасне виконання з наявними ресурсами. Вибір методології залежить від вашого досвіду та наявних ресурсів і може включати в себе як якісні, так і кількісні підходи. У деяких місцях проведення повного аналізу витрат і вигод може бути занадто дорогим (напр. моделювання для великих заходів). У таких випадках зосередьтеся на найбільш важливих заходах, простіших підходах.

- Переконайтеся, що всі витрати і вигоди – не тільки ті, які можна легко виміряти або оцінити – взято до уваги.
- Переконайтеся, що враховані потоки і пасажирів, і вантажного транспорту.
- Переконайтеся, що враховано вплив на якість повітря та викиди.
- Переконайтеся, що всі види транспорту в рівній мірі розглядаються і порівнюються в оцінці витрат і вигод.
- Візьміть до уваги (фінансові) потреби на утримання (заходу, що розглядається).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Після початкового визначення варіантів заходів – паралельно Заходам 6.1. Визначте найбільш ефективні заходи і 6.2. Вчіться з досвіду інших.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

-  Відповідні заходи (та пакети заходів) оцінено з огляду на витрати і вигоди та співвідношення ціни та якості.
-  Результати узагальнено для обговорення під час остаточного відбору заходів.

БІЛЬШЕ ІНФОРМАЦІЇ

КЕРІВНИЦТВО З АНАЛІЗУ ТРАНСПОРТУ – WEBTAG

Це керівництво містить або надає посилання на поради про те, як:

- встановити цілі і визначити проблеми;
- розробити можливі рішення, і
- створити транспортні моделі для оцінки альтернативних рішень.

Розділ 2.5 з WebTAG містить особливо корисний вступ до процесу оцінки.

Деталі на: www.dft.gov.uk/webtag

ПРИКЛАД

ВЕЛИКИЙ НОТТІНГЕМ, АНГЛІЯ: МІСЦЕВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПЛАН 2 - ОЦІНКА ОСНОВНОЇ СХЕМИ

МТП2 Великого Ноттінгема (ПСММ в Англії) включає в себе розділ з оцінкою його основних пропозицій схем з точки зору цілей, щоб продемонструвати, що всі вони роблять істотний внесок у більшість цілей МТП. Він пояснює, як схеми плануються та інтегруються між собою для максимізації вигод і, отже, співвідношення ціни та якості. Крім цього, в розділі

визначені дешевші альтернативи, щоб показати, що може бути досягнуто з меншими коштами. Про це на: www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf, стор 334-336.

Джерело: Том Рай, Лундський Університет

ЗАХІД 6.4: ВИКОРИСТОВУЙТЕ СИНЕРГІЮ І СТВОРІТЬ ІНТЕГРОВАНІ ПАКЕТИ ЗАХОДІВ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Досвід показує, що окремі заходи можуть мати тільки обмежений вплив, в той час як пакет заходів може використовувати синергії і заходи підсилюють один одного. Тому дуже важливо зробити висновки з аналізу варіантів у вигляді комбінованого пакету заходів. Крім цього, остаточно обрані пакети повинні бути орієнтовані на інтеграцію різних видів транспорту (інтермодальних), з плануванням землекористування та іншими галузевими заходами з планування (наприклад, довкілля, здоров'я або економічні заходи).

ЦІЛІ

- Вибрати кращі варіанти у вигляді пакетів заходів.
- Переконалися, що взаємодія (синергія) між заходами оцінена.
- Забезпечити інтеграцію різних видів транспорту (інтермодальність).
- Прагнути до інтеграції з плануванням землекористування та подальшим галузевим плануванням.

ЗАВДАННЯ

- Визначте заходи, які сприяють досягненню різних цілей.
- Згрупуйте заходи у пакети заходів з метою синергії та підвищення їх ефективності (див. CIVITAS-Catalist типологію> Діяльність 6.3).
- Переконайтеся, що інтермодальність взято до уваги. Це означає зв'язки з міжміськими транспортними мережами, такими як мережа TEN-T. (Див. проект LINK Пасажирська Інтермодальність за докладними рекомендаціями щодо «останньої милі міського зв'язку»: www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=11355).
- Перевірте запропоновані заходи транспорту і

мобільності щодо інтеграції з плануванням землекористування.

- За можливості, об'єднайте заходи з подальшими заходами галузевих планів (наприклад, довкілля, здоров'я або економічні заходи).
- Зробіть пропозицію для остаточного відбору заходів і обговоріть з ключовими зацікавленими сторонами.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Паралельно з > Заходами 6.1. Визначте найбільш ефективні заходи, > 6.2. Вчіться з досвіду інших, > 6.3. Врахуйте найкраще співвідношення ціни та якості.
- Перед Елементом 7. Чітко погодьте обов'язки і виділіть фінансування.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

-  Ефективні пакети заходів та можливі синергії визначено.
-  Пакети заходів перевірено з огляду на взаємозв'язок з плануванням землекористування та іншими галузевими планами.
-  Набір пакетів заходів відібрано для обговорення з метою остаточного відбору та планування заходів і бюджету (> Захід 7.2).

ПРИКЛАДИ

ЛОНДОН, АНГЛІЯ: ПЛАТА ЗА ЗАТОРИ - ПОТРЕБА В КОМПЛЕКСНОМУ ПІДХОДІ

Хороший приклад для ілюстрації потреби в комплексному підході до вирішення проблеми стягнення плати в місцях заторів – це Лондон. Цей потужний захід щодо стримання дорожнього руху шляхом стягнення плати з користувачів напряду впливає на зміни у складі та обсязі дорожнього руху, і таким чином впливає на парникові викиди та рівень шуму. Але якщо виконувати лише цей один захід, то його вплив буде незначним. Якщо поєднати його з міським плануванням та дизайном, покращенням громадського транспорту та просуванням, управління місцями для паркування, зонами низьких викидів та вийняткових для «чистих автомобілів», ці заходи взаємно посилюють, прискорюють і допо-

внюють вплив на забруднення, викиди та шум. В той же час, компенсаторними заходами слід вирішувати негативні впливи, такі як затори у суміжних районах або соціальну рівність доступу й мобільності. Дуже важливу роль тут відіграє визначення точного периметру території.

Див.: www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx та www.cclondon.com

Джерело: Керівництво PILOT 2007 року – повна версія,
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

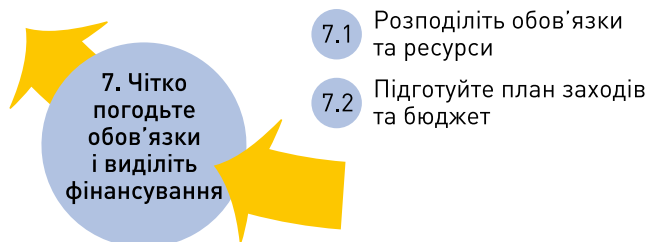
КРАКІВ, ПОЛЬЩА: ПАКЕТИ ЗАХОДІВ В CIVITAS

Генеральний План Транспорту був затверджений міською радою в 2005 році. Його основною метою є ефективне, безпечне, економічне та екологічно чисте перевезення пасажирів і вантажів. Така політика вимагала здійснення букету комплексних і скоординованих заходів. У проєкті CIVITAS CARAVEL (2005-2009) в цілому було реалізовано 18 взаємопов'язаних заходів, які зумовили покращення якості транспортної системи Кракова.

Більше інформації в Додатку В.



ЕЛЕМЕНТ 7: ЧІТКО ПОГОДЬТЕ ОБОВ'ЯЗКИ І ВИДІЛІТЬ ФІНАНСУВАННЯ



Чітке визначення обов'язків та розробка плану дій та бюджетного плану тісно пов'язані з відбором (пакетів) заходів. Це ключова частина ПСММ і вимагає формального схвалення усіма зацікавленими сторонами. По суті, на цьому етапі знаходять відповіді на питання: хто і скільки?

ЗАХІД 7.1: РОЗПОДІЛІТЬ ОБОВ'ЯЗКИ ТА РЕСУРСИ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Коли остаточний набір заходів був обраний, настає час розподілу обов'язків та ресурсів. Чітка картина того, хто є відповідальним за дії та звідки надходить фінансування, є наріжним каменем кожного ПСММ. Це вимагає тісної координації і обговорення між усіма учасниками, які будуть відігравати роль у розробленні та виконанні заходів та пакетів заходів.

ЦІЛІ

- Визначити необхідні ресурси і відповідальність за виконання обраних (пакетів) заходів.
- Переконатися, що всі заходи чітко пріоритизовані і реалістичні у виконанні.
- Забезпечити ефективний і продуктивний розподіл ресурсів (люди, знання, кошти).
- Забезпечити тісну координацію з зацікавленими сторонами.

ЗАВДАННЯ

- Обговоріть пропоновані заходи із зацікавленими сторонами, – потенційними розробниками та виконавцями заходів.

- Виявіть тих, хто може взяти на себе керування виконанням заходів і джерела фінансування.
- Затвердіть реалістичний план: перевірте відповідність між заходами, цілями та виділеним бюджетом.
- Забезпечте хорошу координацію між різними джерелами фінансування.
- Організуйте зустрічі з зацікавленими для обговорення та узгодження відповідальності та ресурсів.

ДЕТАЛІ ЩОДО ЗАВДАННЯ

МОЖЛИВІ ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ

- Місцеві податки: спеціальний місцевий транспортний податок на громадський транспорт оплачується державними чи приватними підприємствами;
- Фінансування з виручки: квитки, плата за паркування, за «корки», реклама;
- Приватні оператори, девелопери, промисловість, знання та навички – МСП;
- Заходи з фандрейзингу, що залучають спонсорів (але врахуйте сумісність з маркетинговою стратегією);
- Місцеві бюджети: з різних муніципалітетів і різних галузей;
- Державні субсидії (обласні джерела, якщо це можливо);
- або субсидії ЄС.

Джерело: Посібник Pilot – повна версія, з поправками,
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Залучіть жителів до обговорення щодо кінцевого відбору заходів.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Розвивається паралельно з розробкою сценаріїв (Захід 3.2) і завдань (Захід 5.2), завершується після Елементу 6. Розробіть ефективні пакети заходів.
- Процес займає кілька місяців.



КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Сформована пропозиція остаточного набору пакетів заходів.
- ✓ Можливі зобов'язання та джерела фінансування визначено.
- ✓ Обговорення з зацікавленими сторонами завершено.

ЗАХІД 7.2: ПІДГОТУЙТЕ ПЛАН ЗАХОДІВ ТА БЮДЖЕТ

ОБҐРУНТУВАННЯ

На основі обговорень про зобов'язання і джерела фінансування із зацікавленими сторонами, потрібно зробити план заходів і бюджет. Це включає в себе детальний огляд заходів, визначених пріоритетів виконання і графіків. Ці параметри служимуть основою для безперешкодного виконання заходів, вони вимагають широкої згоди з боку прийняття рішень, зацікавлених сторін і утворюють основну частину Плану.

ЦІЛІ

- Формалізувати зобов'язання всіх учасників і внесок ресурсів відповідних партнерів.
- Визначити важливі ризики реалізації.
- Забезпечити чітку пріоритетність заходів.
- Надати чіткий часовий горизонт для виконання заходів.
- Забезпечити прозорість навколо запланованих дій.

ЗАВДАННЯ

- Розробіть детальне технічне та бюджетне планування заходів на період до 5 років. Охопіть довшу перспективу.
- Розробіть документ, який формалізує:
 - Що робити, коли, ким і яким є виділений бюджет;
 - Якими є очікувані внески заходів для досягнення цілей;
 - Якими будуть джерела фінансування (або можливі варіанти);
 - Якими є ризики та плани непередбачуваних подій;
 - Який графік проектування і реалізації заходів.
- Добийтеся офіційної угоди щодо бюджету і плану дій серед осіб, що приймають рішення та зацікавлених.
- Зробіть інформацію про ресурси та зобов'язання публічною (прозорість).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Як офіційний висновок після обговорення варіантів → Захід 7.1. Розподіліть обов'язки та ресурси.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Проект плану заходів та бюджету зроблено.
- ✓ Формальна згода посадовців та ключових зацікавлених сторін.

ПРИКЛАДИ

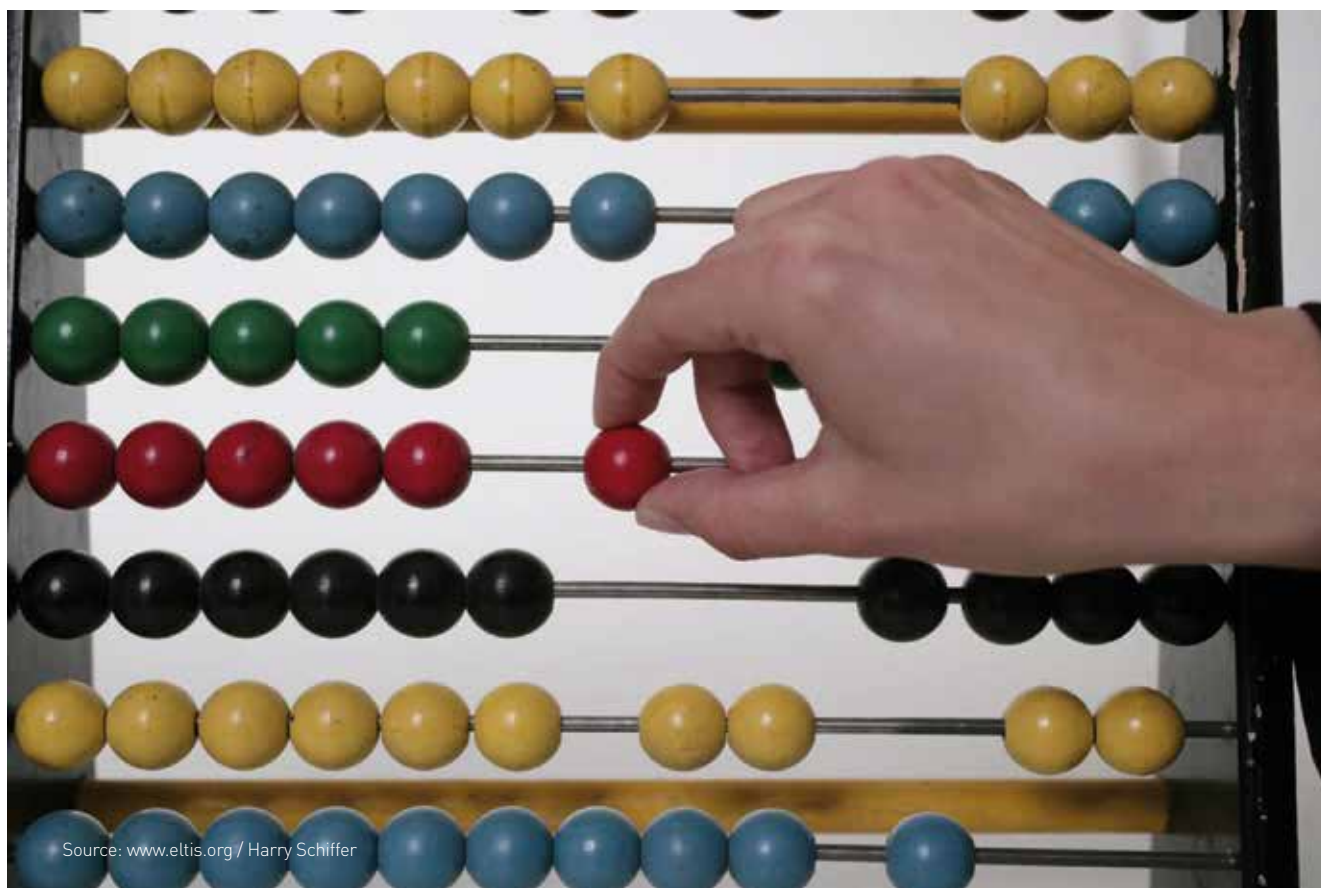
ЗАХІДНА АНГЛІЯ: МТП2 – ПРОГРАМА РЕАЛІЗАЦІЇ

Чотири ради: Бат і Північно-Східний Сомерсет, Брістоль Сіті, Північний Сомерсет і Південний Глостершир об'єднали зусилля для планування і виконання

транспортних покращень в регіоні у рамках Спільного Місцевого транспортного плану (СМТП). СМТП визначає транспортні плани на 2006-2011 і бачення на наступні 20-30 років.

Заходи на £ 126.9 млн. (61.173 Комплексної програми видатків транспорту та 65.745 на утримання), що містяться в плані, були засновані на настановах фінансового планування, визначених Відділом транспорту в грудні 2005 р. Вони спрямовані на досягнення співвідношення ціни та якості за рахунок максимально ефективного використання існуючої інфраструктури.

Більше інформації у Додатку В.



ЕЛЕМЕНТ 8: ВКЛЮЧІТЬ МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКУ В ПЛАН



Моніторинг та оцінка повинні бути вбудовані в план як основний інструмент управління для відстеження процесу планування і виконання заходів, а також для того, щоб вчитися з досвіду планування, зрозуміти, що працює добре, і не дуже, та будувати свій приклад і доказову базу для більш широкого застосування аналогічних заходів у майбутньому.

ЗАХІД 8.1: ОРГАНІЗУЙТЕ МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКУ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Моніторинг та оцінка процесу планування і виконання заходів мають вирішальне значення для ефективності плану. Механізм моніторингу та оцінки допомагає визначити і передбачати труднощі у підготовці та реалізації ПСММ, і, за необхідності, «перепакувати» заходи з метою більш ефективного досягнення цілей і в рамках наявного бюджету. Моніторинг та оцінка також надасть докази ефективності плану та його заходів і дозволить відповідальним особам виправдати витрати.

Підзвітність включає в себе отримання відгуків від громадськості на результати оцінки, таким чином дозволяючи усім учасникам розглянути і внести необхідні виправлення (напр. якщо цілі досягнуто, або якщо заходи конфліктують один з одним). Механізми моніторингу та оцінки мають бути визначені наперед і стати невід'ємною частиною плану.

ЦІЛІ

- Включити організацію моніторингу та оцінки в план, щоб допомогти визначити перепони і лідерів для проектування та реалізації наступних заходів, а також для своєчасного та ефективного реагування.
- Визначити, як буде оцінюватися ступінь реалізації заходів і досягнення цільових показників.
- Розробити відповідні механізми для оцінки якості процесу планування.
- Переконалися, що контроль і оцінка є невід'ємною частиною ПСММ.

ЗАВДАННЯ

- Поєднайте відбір індикаторів для моніторингу та оцінки з визначенням SMART цілей (Захід 5.2). Виберіть легко вимірювані показники і уникайте інформаційного перевантаження.
- Постфактум-оцінка розглядає планування сталої міської мобільності та етапи реалізації, а також загальні результати процесу прийняття рішень. Вона має включати наступні напрямки:
 - Результат (вжиті заходи): нещодавно збудована інфраструктура (напр. x км велосмуг) або нові послуги транспорту і мобільності в дії (напр. x нових автобусів) – з використанням показників.
 - Вплив (наслідки дій): реальні та вимірювані поліпшення якості життя та якості транспортних послуг (показники впливу) повинні бути в центрі уваги. Прикладами є перевантаження (затримки) або кількість велопоїздок. Якщо можливо, включіть проміжні впливи, – вони представляють віхи на шляху ключових завдань впливу. Показники мають оцінити прямий вплив або виміряти, наскільки результати явно пов'язані з впливами.
 - Процес планування реалізації заходів. Ефективне використання ресурсів в якості інвестицій в заходи; процес реалізації: напр. терміни реалізації, якість (показники процесу).

- Включіть якісні і кількісні показники.
- Передбачте механізми для оцінки екс-анте (очікування – процес перевірки того, наскільки добре система або стратегія буде діяти, може допомогти в прийнятті ефективного вибору між варіантами) і постфактум-оцінки процесу підготовки плану.
- Виконайте аудит даних (що є в наявності?, де є прогалини?) і, якщо необхідно, розробіть стратегію збору даних (кількісні та якісні показники). Це пов'язано з даними аудиту в → Діяльність 3.1. Підготуйте аналіз проблем та можливостей. Ці заходи пов'язані між собою і мають бути узгоджені один з одним.
- Визначте, як моніторинг та оцінка будуть інтегровані в План сталої міської мобільності. Розробіть план роботи з моніторингу та оцінки інтегрований в графік проекту.
- Визначте траєкторії для вимірювання проміжних впливів і оцінки прогресу в досягненні цілей.
- Визначте чіткі зобов'язання висококваліфікованих співробітників або зовнішнього партнера – для моніторингу та оцінки. В ідеалі відповідальність має бути на незалежній організації.
- Чітко визначте наявний бюджет і заходи з моніторингу та оцінки. Як правило, він має бути не менше 5% від загального наявного бюджету.
- Плануйте, принаймні, мінімальну участь зацікавлених сторін у моніторингу та оцінці.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Включіть оцінку витрат і вигод у процес розробки Плану сталої міської мобільності.
- Плануйте широку участь зацікавлених сторін у моніторингу та оцінці.
- Залучіть колег з інших міст до процесу зворотного зв'язку (відгуків).
- Координуйте з відповідними місцевими та регіональними зацікавленими сторонами регіональні показники (індикатори).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Розгляньте потреби моніторингу і оцінки з самого початку, особливо при розробці SMART завдань і вибору відповідних показників (Захід 5.2).
- Включіть оцінку екс-анте (очікування) в аналізі стану (Захід 3.1), розробці сценаріїв (Захід 3.2) і плану дій і бюджету (Захід 7.2).
- Включіть механізми моніторингу та оцінки для постфактум-оцінки у Плані сталої міської мобільності (Захід 9.1).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Відбір відповідних індикаторів (на основі індикаторів вибраних у → Заході 5.2. Розробіть SMART завдання) завершено.
- ✓ Погоджено відповідні інструменти моніторингу та оцінки.
- ✓ Робочий план і зобов'язання щодо збору та управління даними погоджено.



Source: Harry Schiffer

БІЛЬШЕ ІНФОРМАЦІЇ

Інструменти та джерела інформації з питань моніторингу та оцінки.

Джерело	Охоплені теми	Гіперлінк
DISTILLATE, Великобританія (2008)	Керівництво з розробки стратегії моніторингу та відбору показників. Див. Проект С – показники.	www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php
MAX (2009), MaxSumo. Керівництво щодо планування, моніторингу та оцінки проектів мобільності.	MaxSumo надає можливість ефективно планувати, контролювати та оцінювати проекти та програми мобільності, націлені на зміни поведінки. Доступно англійською, нім., ісп., фр., гол., пол., порт., швед.	www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&id=2359
GUIDEMAPS (2004) Посібник, Том 1: Концепції та інструменти	Вимірюючи показники, ст. 59, 61. Методи оцінки (ефективність витрат, аналіз витрат та вигод, планування найменших витрат, аналіз за багатьма критеріями), ст. 79.	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
GUIDEMAPS (2004) Посібник, Том 2: Інформаційні бюлетені	Вимірюючи показники, ст. 70. Інструменти відслідковування прогресу, ст. 73. Вимірювання показників впливу, ст. 76. Оцінка після реалізації, ст. 78.	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
PROSPECTS (2003) Методологічний посібник	Очікування та оцінка, ст. 25, 33. Виконання та моніторинг, ст. 27. Основи СВА, ст. 99.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html
PROSPECTS (2002) Інструменти оцінки, (Результат 2)	Охоплення широкого спектру методів та інструментів оцінки. Див. весь документ.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

ПРИКЛАДИ

ТУЛУЗА, ФРАНЦІЯ: ОРГАНІЗАЦІЯ МОНІТОРИНГУ ТА ОЦІНКИ

Новий ПМТ агломерації Тулузи визначив низку ініціатив, які мають забезпечити точний моніторинг реалізації ПМТ і регулярну оцінку його результатів. У форматі «партнерської моніторингової комісії» усі інституції, асоціації та пов'язані з мобільністю організації зустрічаються, принаймні, один раз на рік для обговорення досягнутого прогресу.

Більш детальна інформація в Додатку В.



Source: Saada/ Schneider

**ЗАХІДНИЙ ЙОРКШИР, АНГЛІЯ: МОНІТОРИНГ ЗАВДАНЬ ТА ІНДИКАТОРІВ – МІСЦЕВИЙ
ТРАНСПОРТНИЙ ПЛАН ЗАХІДНОГО ЙОРКШИРА (МТП2)**

ІНДИКАТОР	ВІДПОВІДНЕ ЗАВДАННЯ	ДЖЕРЕЛА ДАНИХ ТА МЕТОДИ ЗБОРУ	ТЕРМІНИ
Доступність	Обов'язковий 01	Використання комплексу моделювання вступу	Оновлення здійснюється щорічно та/або під час зміни послуг
Пунктуальність автобуса	Обов'язковий 02	Дослідження узбіч та система RTPI	Оновлення здійснюється щорічно
Задоволення від послуг міського автобуса	Обов'язковий 03	Інформація надана МНС. Доповнена ринковим дослідженням Metro	Дані, отримані кожні 3 роки
Річний розрахунок індексу велопоїздок	Обов'язковий 04	По всьому Західному Йоркширу було зроблено репрезентативний вибір районів, щоб відобразити різні велосипедні середовища. І дорожні, і позашляхові території контролюються. Дані зібрані як автоматично, так і вручну.	Автоматичні сайти безперервного збору даних. Ручний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Середній час поїздки на особу/милу на ключових маршрутах	Обов'язковий 05	По всьому Західному Йоркширу було відібрано 14 маршрутів. На кожному маршруті враховують завантаженість, потоки та тривалість поїздки.	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Зміна в годину «пік» потоків руху на дорогах до міських центрів	Обов'язковий 06	Автоматичний підрахунок трафіка (АПТ) на п'ятих кордонах до міського центру	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Частка видів транспорту у поїздках до школи	Обов'язковий 07	Метод збору відкладено до 2007 року	
Велопоїздки до міського центру у ранкову годину «пік»	Місцевий M1	Ринкові дослідження	Оцінка схеми за схемою
Розподіл видів транспорту в ранкову годину «пік» в напрямку до центрів міста	Місцевий M2	Дослідження розподілу видів транспорту в напрямку 5 головних міських центрів по всьому Західному Йоркширу	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Патронаж на залізниці в годину «пік»	Місцевий M3	Дослідження розподілу видів транспорту в напрямку 5 головних міських центрів по всьому Західному Йоркширу	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Патронаж Автобусних Коридорів Якості	Місцевий M4	Дослідження годин «пік» на залізничній станції Лідс	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Кількість пішоходів у дорожньо-транспортних пригодах	Місцевий M5	Дані електронних апаратів продажу квитків на обраних маршрутах	Оцінка схеми за схемою
Number of pedestrians KSI in road traffic collisions	Місцевий M6	STATS 19 Data	

ЕЛЕМЕНТ 9: ЗАТВЕРДІТЬ ПСММ



Документ ПСММ узагальнює результати всіх попередніх заходів. Після остаточної перевірки якості, документ, включаючи план заходів та бюджет, має бути офіційно затверджено політичними особами. Це важливо зробити, щоб гарантувати, що план матиме широке визнання серед зацікавлених сторін та громадян.

ЗАХІД 9.1: ПЕРЕВІРТЕ ЯКІСТЬ ПЛАНУ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Перед командою проекту постає завдання скласти остаточний проект плану. Щоб перевірити, чи добре враховані попередні домовленості, проект документу має бути розглянутий внутрішньо та важливими зацікавленими сторонами.

ЦІЛІ

- Забезпечити високу якість документа ПСММ.
- Переконавшись, що думки ключових зацікавлених сторін були достатньою мірою враховані в документі.

ЗАВДАННЯ

- Подивіться на весь план і перевірте якість та потенціал ефективності.
- Зробіть остаточні поправки в співпраці з ключовими зацікавленими сторонами.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Залучіть зовнішніх рецензентів із досвідом роботи у плануванні сталої міської мобільності до перевірки якості документа плану.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Перевірка якості, коли доопрацьований проект документа плану доступний.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Кінцевий проект документа ПСММ складено.
- ✓ Внутрішній та зовнішній перегляд завершено.
- ✓ Кінцеві поправки завершено.

ПРИКЛАД

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: СТРУКТУРА ПЛАНУ

План міського транспорту агломерації Лілль включає в себе в цілому 170 дій, визначених і структурованих за такими 6 напрямками:

1. «Інтенсивне місто» і мобільність
2. Мережа громадського транспорту
3. Ділимося вулицями. Альтернативні види транспорту
4. Вантажні перевезення
5. Навколишнє середовище, здоров'я та безпека громадян
6. Реалізація, моніторинг та оцінка

Ця програма супроводжується попередньою оцінкою витрат.

Більш детальна інформація у Додатку В.

ЗАХІД 9.2: ЗАТВЕРДІТЬ ПЛАН

ОБҐРУНТУВАННЯ

ПСММ має бути узаконений обраними політичними представниками відповідального органу/ органів, які розробляють план. Це ключовий крок у формуванні підзвітності та забезпеченні узгоджених умов реалізації заходів.

ЦІЛІ

- Забезпечити законність і підзвітність плану.
- Сприяти прийняттю плану.
- Забезпечити узгоджені рамкові умови для реалізації заходів.

ЗАВДАННЯ

- Забезпечте офіційне прийняття ПСММ обраними представниками державного органу/ органів, відповідальних за планування (напр. міської, обласної ради).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Після того, як завершено документ плану і до реалізації заходів.
- Процес затвердження може зайняти кілька місяців (див. приклад нижче).

ДЕТАЛІ ЗАВДАННЯ

РІЗНІ РАМКОВІ УМОВИ ДЛЯ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПЛАНУ

Точна форма затвердження буде залежати від національної нормативно-правової бази та адміністративної структури. У загальному, слід досягнути наступного політичного затвердження плану:

- Органи, відповідальні за складання плану заходів і бюджету теж мають його затвердити, забезпечуючи дотримання національних правил щодо прийняття плану і мінімальні вимоги планування сталої міської мобільності. Можливість того, що будь-яка задіяна сторона може вжити правові дії проти плану, що порушує ці правила, має бути передбачена.
- План заходів та бюджет ПСММ повинен бути

оцінений з огляду на впливи стратегій та заходів, на процедурні вимоги та досягнутий прогрес, і на досягнення відповідності директиви ЄС щодо стратегічної екологічної оцінки (CEO). Для забезпечення надійної оцінки, за оцінку плану повинен нести відповідальність незалежний орган.

- Якщо надання державних коштів залежить від виконання національних критеріїв якості, план заходів та бюджет ПСММ також має бути затверджено на більш високому рівні управління (пов'язано з результатами оцінки).

Джерело: Керівництво Pilot 2007, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК



ПСММ затверджено обраними представниками державного органу/ органів, відповідальних за планування.

ПРИКЛАДИ

ЗАХІДНА АНГЛІЯ: ГРАФІК ЗАТВЕРДЖЕННЯ СПІЛЬНОГО МІСЦЕВОГО ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНУ

Чотири ради (Бат та Північно-східний Сомерсет, Брістоль, Північний Сомерсет і Південний Глостершир) працюють у партнерстві над плануванням і поліпшеннями у сфері транспорту на заході Англії. Це вимагає прийняття плану різними комітетами і радами.

- Спільний виконавчий комітет з транспорту 10/12/10
- Рада Південного Глостершира – 15/12/10
- Рада Північного Сомерсета – 18/01/11
- Рада Брістоль Сіті – 18/01/10
- Рада Бат і Північно-східного Сомерсета – 20/01/11
- Публікація остаточного СМТПЗ – 31/03/11

Джерело: www.travelplus.org.uk

ЗАХІД 9.3: СТВОРІТЬ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПЛАН

ОБҐРУНТУВАННЯ

Офіційне затвердження плану є важливим кроком. Супроводом і подальшим кроком цього заходу є інформування та залучення зацікавлених сторін та жителів для забезпечення власності на ПСММ. Вони повинні відчувати, що це «їх» план, спрямований на покращення якості життя всіх, а не просто ще один документ, прийнятий на політичному рівні.

ЦІЛІ

- Забезпечити високий рівень визнання і почуття причетності серед зацікавлених суб'єктів і громадян.

ЗАВДАННЯ

- Спілкуйтеся прозоро і професійно про результати процесу планування.
- Поясніть, що місцева влада може реально робити, а що ні (управління очікуваннями).
- Переконайтеся, що затвердження плану є темою, що висвітлюється у місцевих ЗМІ та відсвяткуйте цю віху з жителями.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Заздалегідь, паралельно і після формального затвердження плану.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Зв'язки з громадськістю та заходи з залучення заплановані та здійснені.
- ✓ Затвердження ПСММ відсвятковано разом з жителями і зацікавленими.



ПРИКЛАДИ

ЗАХІДНА АНГЛІЯ: 6-Й СПІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ФОРУМ, СПІЛЬНИЙ МТПЗ

6-й щорічний Спільний транспортний форум був задуманий як вступ до проекту Спільного Місцевого транспортного плану і початок широкої участі. Взяли участь понад 100 представників з регіонів, у т. ч. місцевих підприємств, охорони здоров'я, агітаційних груп і жителів, всі бажаючі дізнатися більше про те, що робить партнерство Західної Англії, і як вони можуть допомогти вплинути на наступний Спільний Місцевий транспортний план.

Після прибуття всім учасникам дали копію проекту резюме СМТПЗ і копію анкети для заохочення зворотнього зв'язку після форуму. Люди могли забрати більше анкет з собою, щоб роздавати у своїх групах. Програма заходу включала семінари щодо скорочення викидів вуглецю, активних подорожей і сталого економічного процвітання.

Для отримання додаткової інформації:

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



ЕЛЕМЕНТ 10: ЗАБЕЗПЕЧТЕ НАЛЕЖНЕ УПРАВЛІННЯ ТА КОМУНІКАЦІЮ



Після прийняття плану, починається етап реалізації. Оскільки ПСММ є стратегічним документом, він забезпечує надійну основу для цих заходів, але не уточнює в деталях, як саме буде реалізовано захід. Слід наголосити, що процес реалізації також повинен наслідувати структурований підхід до уточнення цілей і планування, деталізації, управління, зв'язку і контролю за виконанням заходів. Ці цикли управління набагато коротші, ніж цикл планування, і мають бути достатньо гнучкими, щоб адаптуватися до нових ситуацій. Вони повинні бути офіційно закріплені в установі, яка відповідає за виконання заходів.

ЗАХІД 10.1: ОРГАНІЗУЙТЕ ВИКОНАННЯ ПЛАНУ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Хороший ПСММ не призводить автоматично до гарних результатів. Дуже важливо виконувати цілі плану ефективно, контролювати виконання і управляти ризиками. Це вимагає угоди з усіма суб'єктами, які беруть участь у здійсненні заходів. Виконання займає набагато коротший цикл, ніж процес планування. Зазвичай він включає уточнення цілей, а також планування, деталізацію, управління, зв'язок і контроль за виконанням заходів.

ЦІЛІ

- Закріпити офіційно ролі учасників, залучених до виконання заходів.
- Забезпечити хорошу координацію між усіма залу-



ченими сторонами.

- Підтримувати ефективний і дієвий процес виконання.
- Розглянути можливі ризики і синергію.
- Забезпечити прозорість реалізації.

ЗАВДАННЯ

- Домовтеся щодо процедур управління і зобов'язань з усіма зацікавленими сторонами, залученими до виконання заходів (план роботи).
- Оцініть ризики та плануйте на випадок непередбачених обставин.
- Забезпечте виконання плану робіт та узгодьте формати звітності.

ДЕТАЛІ ЩОДО ЗАВДАННЯ

GUIDEMAPS: ПРОЕКТ ПЛАНУ ТА УПРАВЛІННЯ

Управління проектом пов'язано із загальним плануванням і координацією проекту, від початку до завершення. Це гарантує, що вимоги особи, яка, приймає рішення або експлуатаційної комісії, дотримано шляхом завершення в строк, в рамках бюджету та відповідно до стандартів якості.

Управління проектом охоплює весь процес прийняття транспортних рішень і, як правило, структурує план відповідно до шістьох етапів проектного процесу:

1. ВИЗНАЧЕННЯ СХЕМИ

Цей етап включає докладне визначення схеми, або на основі цілей і програми, викладених у стратегії (або ПСММ> Заходи 5.1, 7.2), або шляхом безпосереднього визначення проблем або питань, що підлягають розгляду. Вона включає в себе специфікацію вимог і визначення обмежень, а також відбір показників ефективності (> Заходи 5.2, 8.1).

2. ГЕНЕРУВАННЯ ВАРІАНТІВ

Слід підготувати кілька варіантів (напр. різні функції або маршрути), щоб знайти ефективні та дієві схеми, які максимізують підтримку зацікавлених сторін. Для залучення зацікавлених та професійної творчості в процесі генерування варіантів можна застосувати різні інструменти.

3. ОЦІНКА ВАРІАНТІВ

Включає в себе оцінку варіантів з точки зору їх потенційного впливу та ефективності витрат. Як правило, цей процес оцінює багато характеристик, що охоплюють вплив на місцеву економіку, навколишнє середовище і суспільство. Він включає технічний аналіз кожного варіанту і оцінку суспільного прийняття.

4. ФОРМАЛЬНЕ УХВАЛЕННЯ РІШЕНЬ

Рішення прийняте відповідальною установою (або уповноваженим органом – для невеликих схем), беручи до уваги результати етапу оцінки варіантів. Він включає в себе рішення і згоду про кращий варіант, управлінські механізми щодо того, коли проект буде реалізовано і ким, і розподіл ресурсів (> відноситься до Заходу 7.1, 7.2).

5. РЕАЛІЗАЦІЯ

Включає в себе всі необхідні підготовчі і польові роботи для того, щоб довести схему до місця роботи. Для інфраструктурних проектів потрібно узгодити остаточні деталі, що стосуються етапів будівництва і отримати дозвіл на будівництво. Цей етап може включати й інші завдання, такі як підбір обслуговуючого персоналу, промоція схеми, або інформаційна кампанія (див. Захід 10.2).

6. МОНИТОРИНГ ТА ОЦІНКА (ДИВ. ЗАХІД 10.3)

Дані про продуктивність схеми зібрані і проаналізовані, щоб визначити, чи було досягнуто цілей. Це може призвести до поліпшень у майбутньому проектуванні схеми і може сприяти оцінці стратегії, частиною якої є дана схема.



ЕТАПИ ПРОЕКТНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

(А) АНАЛІЗ ОБСЯГУ РОБІТ:

- (I) Визначте бриф та цілі проекту
- (II) Визначте відповідні перепони
- (III) Визначте конкретні стратегії, які потрібно підготувати
- (IV) Визначте проектні етапи
- (V) Визначте потребу в ресурсах
- (VI) Визначте потребу в ключових навиках



(Б) СТВОРІТЬ ГОЛОВНУ КОМАНДУ:

- (I) Визначте відповідних осіб і сформууйте команду
- (II) Погодьте організаційну структуру і процедури
- (III) Забезпечте команду ресурсами



(В) ДЕТАЛЬНА ПІДГОТОВКА

- (I) Підготуйте конкретні плани/ стратегії
- (II) Оцініть детально потребу в ресурсах
- (III) Визначте потенційні ризики і перепони



(Г) ВИКОНАННЯ ПРОЕКТУ:

- (I) Управляйте процесом
- (II) Моніторте внесок, процес та результат
- (III) Долайте перепони
- (IV) Проведіть оцінку проекту

Джерело: Посібник Guidemaps, Том 1: Концепції та інструменти, ст. 15 та 22
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- З'єднайте управління реалізацією заходів з ширшими управлінськими системами в рамках роботи адміністрації.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Під час етапу реалізації.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ План роботи, що містить процедури управління та відповідальність учасників, погоджено.
- ✓ План попередження ризиків розроблено.
- ✓ Формати звітності погоджено.

ПРИКЛАД

БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА: КООРДИНАЦІЯ МІЖ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ

Програма «Серце Будапешта» була створена у 2007 році для поживлення внутрішнього міста шляхом широкомасштабного сповільнення руху. Програма була ініційована та управлялася наступними ключовими зацікавленими сторонами: муніципалітетом Будапешта (кінцевий власник проекту), «Неприбутковою компанією міського розвитку «Серце Будапешта» (координатор реалізації проекту), приватною консультаційною компанією, яка розробила план і асоціацією «Прагнемо до чистого міста» (НУО – забезпечує участь жителів у проекті). Поряд з цими основними партнерами, важливість програми привабила низку інших зацікавлених сторін, від ЗМІ, місцевих підприємств і різних державних органів, відповідальних за планування та погодження.

У зв'язку зі складністю цього плану, було створено вищезгадану неприбуткову компанію для управління і координації фактичної реалізації, у тісній співпраці з місцевим муніципалітетом. Ця компанія відповідає за забезпечення прозорості виконання (напр. через свій веб-сайт і регулярний безкоштовний бюлетень). Хоча у процесі планування, найважливішими учасниками були місцеві політики і приватні консультанти, які розробили фактичний план, на етапі реалізації виявилось надзвичайно важливо мати окрему і повністю віддану організацію для управління вико-

нанням заходів.

Приклад Eltis з додатковою інформацією про програму Серце Будапешта: http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961

Джерело: Ґабор Гевеш, Регіональний екологічний центр для Центральної та Східної Європи

ЗАХІД 10.2: ІНФОРМУЙТЕ ТА ЗАЛУЧАЙТЕ ГРОМАДЯН

ОБҐРУНТУВАННЯ

Інформування та залучення жителів є обов'язковим не тільки при розробці ПСММ, але і коли вони безпосередньо залежать від реалізації конкретного заходу. Впродовж виконання заходу необхідно також інформувати широку громадськість про прогрес.

ЦІЛІ

- Забезпечити визнання заходів.
- Підвищити обізнаність щодо можливостей або обмежень, які впливають із реалізації заходів.
- Посилити власність на заходи.

ЗАВДАННЯ

- Поговоріть з жителями та зацікавленими сторонами, на яких заплановані заходи матимуть вплив (позитивний або негативний), до початку реалізації, і відреагуйте на їхні проблеми. Майте на увазі, що ті, на кого заходи матимуть негативний вплив, робитимуть більше «шуму», ніж ті, хто отримає вигоду від заходів.
- Пом'якшіть негативні наслідки заходів (напр. підтримка підприємств, постраждалих через тривале будівництво нового маршруту трамвая).
- Інформуйте широку громадськість про хід реалізації заходів.
- Виділіть етапи реалізації заходів і відсвяткуйте завершення разом з жителями (напр. вуличний фестиваль).

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Протягом етапу виконання заходів.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Залучено жителів та зацікавлені сторони, на яких заходи плану впливають безпосередньо.

- ✓ Розроблено рішення щодо пом'якшення негативних впливів під час виконання.
- ✓ Широка громадськість проінформована про прогрес виконання заходів.

ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ:

Проект CiViTAS-VANGUARD, 2011: Залучення зацікавлених сторін: набір інструментів для організації успішних консультацій із зацікавленими сторонами, Посібники CiViTAS. Див.: http://www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf

Залучення громадян у сфері мобільності – робота CiViTAS-ELAN та отриманий досвід, пов'язаний із залученням громадян, див.: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf

ПРИКЛАДИ

ГЕНТ, БЕЛЬГІЯ: АКТИВНЕ ІНФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ ПРО ПОКРАЩЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СТАНЦІЇ

У 2007 році місто Гент, разом з п'ятьма партнерами проекту, почали масштабний проект з покращення залізничного вокзалу Гента Сінт-Пітерс та його околиць відповідно до потреб 21-го століття. До 2020 року територія має бути перетворена в доступну і зручну для життя і роботи, з хорошими інтерmodalними маршрутами. Цей проект має величезний вплив не тільки на оточуючі райони, а й на все місто і його жителів. У місті встановлено інформаційний пункт, який організовує зв'язок і участь жителів як на етапі планування, так і виконання проекту.

Більше інформації в Додатку В.

ЗАГРЕБ, ХОРВАТІЯ: ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН І ЖИТЕЛІВ ДО ПРОЕКТУВАННЯ НОВОЇ РОЗВ'ЯЗКИ

Завдяки участі у проекті CiViTAS ELAN, місто Загреб зробило концептуальний дизайн нового інтерmodalного пасажирського терміналу Сава-Північ. Завдяки тому, що новий термінал включає п'ять різних видів транспорту і очікувано впливатиме на розвиток міста, міська влада вирішила залучити різні зацікавлені сторони до дослідження дорожнього руху і дизайну нового терміналу. Місто використало різні канали зв'язку з громадськістю, а також зустрі-

чі зацікавлених сторін та презентації для залучення громадськості до дебатів щодо нового терміналу.

Більше інформації в Додатку В.



Source: City Office for Strategic Planning, 2011

ЗАХІД 10.3: ПЕРЕВІРТЕ ПРОГРЕС У ДОСЯГНЕННІ ЦІЛЕЙ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Організаційні схеми контролю і оцінки мають бути якомога ширше визначені до того, як план буде прийнятий (> Захід 8.1). При здійсненні заходів настає час для регулярного застосування вибраних інструментів моніторингу та оцінки і для перевірки прогресу у досягненні цілей. Результати оцінки будуть необхідні для «перепакування» заходів з метою більш ефективного досягнення цілей у рамках наявного бюджету (> Захід 11.1. Регулярно оновлюйте поточний план). Звітність повинна забезпечити інформацію про результати оцінки і отримання відгуків під час громадських слухань для того, щоб всі учасники мали змогу розглянути результати оцінки плану та в разі необхідності внести зміни (напр. якщо цілі досягнуто, заходи здаються суперечливими, і т.д.).

ЦІЛІ

- Відстежити прогрес у досягненні цілей.
- Визначити проблеми, вузькі місця та інші виклики вчасного виконання.
- Регулярно інформувати зацікавлені сторони і громадян про хід реалізації заходів.

ЗАВДАННЯ

- Регулярно контролюйте хід реалізації та наслідки, з точки зору результатів та впливів (Захід 8.1).
- Включіть «тверді» висновки, які демонструють прогрес у досягненні вимірюваних цілей і показників (напр. зменшення пилу), оскільки це вам дасть відповідь, чи заходи досягли того, для чого вони були призначені.



- Включіть «м'які» висновки, які стосуються досвіду виконання, виконання загальних цілей, рівень обізнаності і т.д., – це матиме неоціненне значення, якщо ви хочете повторити або модифікувати захід в іншому місці в майбутньому.
- Регулярно (кожні 1-5 років, залежно від заходу) оцінюйте вплив окремих заходів або груп заходів.
- Опублікуйте звіт про оцінку, орієнтований на громадян і політиків.

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ОСНОВНИХ ВИМОГ

- Включіть «санітарну перевірку» в моніторинг виконання, що означає, що зацікавлені сторони, громадськість та, можливо, експерти з інших міст повинні надати відгуки (зворотний зв'язок) на те, як виконання відповідає узгодженим цілям і завданням ПСММ.
- Проводьте моніторинг та оцінку прозоро, бажано незалежним агентством, щоб гарантувати нейтралітет, застосовуйте той самий набір індикаторів, який використовувався протягом попередніх кроків. Якщо це здається нереалістичним (напр. через бюджетні обмеження), самоконтроль і оцінка, зроблені владою, є дієвою альтернативою.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Після затвердження плану дій і бюджету (етап виконання).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Постійний моніторинг упродовж етапу виконання.
- ✓ Оцінку впливів завершено.
- ✓ Звіт про оцінку завершено і опубліковано.

ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ З МОНІТОРИНГУ ТА ОЦІНКИ

Див. Захід 8.1. Організуйте моніторинг та оцінку.

ПРИКЛАДИ

ААХЕН, НІМЕЧЧИНА: МОНІТОРИНГ ВИКОНАННЯ ЗАХОДІВ ШЛЯХОМ РЕГУЛЯРНОЇ ЗВІРКИ ПОТОЧНОГО СТАНУ

У місті Аахен різні зацікавлені сторони зустрічаються щоквартально в рамках безперервного процесу моніторингу ходу реалізації заходів в сфері екологічно чистої мобільності. На тлі Плану про Чисте Повітря з 29 заходами, пов'язаними з мобільністю на початку 2009 р. було створено робочу групу, яка складається з представників міських відділів транспорту та довкілля, торгово-промислової палати, місцевого оператора громадського транспорту (ASEAG) і регіональної транспортної асоціації (ABB). Робоча група створена для моніторингу виконання заходів на щоквартальних нарадах, в ході яких обговорюються стан кожного заходу і у випадках, коли досягнення мети викликає сумніви, призначаються надзвичайні заходи. Поряд



з системою постійної звітності про виконання заходів, регулярні поточні зустрічі є м'яким підходом до недорогого і ефективного контролю на етапі реалізації.

ВІТОРІЯ-ГАШТЕІЗ, ІСПАНІЯ: ПЕРЕВІРКА ПРОГРЕСУ В ДОСЯГНЕННІ ЦІЛЕЙ

«План сталої мобільності та громадського простору» міста Віторія-Гаштеіз є одним зі стратегічних проектів, що відображає дії, які потрібно вжити для досягнення бачення міста, описаного у Генеральному Плані Віторія-Гаштеіз до 2015 року. Місто має прийняти соціальну відповідальність за впровадження та виконання стратегії, що сприяє сталому майбутньому з особливим наголосом на боротьбі зі зміною клімату та необхідності досягнення соціальної згуртованості та створення компактного міста.

Для того, щоб перевірити прогрес у досягненні цілей, у 2011 році було проведено опитування з питань міської мобільності. Це дослідження сприяло розумінню змін, що відбулися в місті з початком плану і визначило зміни у звичках жителів. Дослідження складалося з двох частин: у першій частині було проведено 4 000 телефонних інтерв'ю для оцінки Плану сталої мобільності. Друга частина дослідження концентрувалася

Попередні дані свідчать про те, що в період між 2006 і 2011 роками число пасажирів громадського транспорту збільшилося на 80%.

Джерело: Керстін Бургарт, ІЕТ Барселона; Центр Екологічних Досліджень, Міська рада Віторії-Гаштеіз,

www.vitoria-gasteiz.org/movilidad



Source: www.eltis.org / Harry Schiffer

на мобільності в контексті економічної функціональності (як дістатися до роботи, і т.д.) і виконувалася за допомогою прямих інтерв'ю з 2 700 працівниками з 300 компаній.

Останнє дослідження, проведене у 2006 році, служило точкою відліку для порівняння того, як змінилася мобільність з початку Плану сталої мобільності.

ЕЛЕМЕНТ 11: ВЧІТЬСЯ НА СВОЄМУ ДОСВІДІ



ЗАХІД 11.1: РЕГУЛЯРНО ОНОВЛЮЙТЕ ПОТОЧНИЙ ПЛАН

ОБҐРУНТУВАННЯ

Результати оцінки (Захід 10.3. Перевірте прогрес у досягненні цілей) повинні забезпечувати регулярний зворотній зв'язок для оптимізації планування та реалізації. Щоб гарантувати врахування нових розробок та ідей, потрібно мати певну гнучкість в оновленні плану. Інакше з часом план може втратити свою ефективність.

ЦІЛІ

- Реагування на зміни/розвиток.
- Перевірка того, чи правильно йде реалізація і чи досягнуто цілей.
- Оптимізація процесу виконання.

ЗАВДАННЯ

- Будьте гнучкими в оновленні плану та внесенні змін у виконання заходів.
- Визначте сфери, у яких цілі не можуть бути досягнуті, або нові події/ розробки зробили план застарілим.
- В разі потреби, у співпраці з відповідними учасниками, зробіть поправки. Програма реалізації може бути змінена в залежності від того, як реалізується стратегія протягом періоду виконання, що зазвичай триває від трьох до десяти років.

- Чітко визначте зміни в ПСММ, які впливають з результатів оцінки і отримайте офіційне схвалення на політичному рівні.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Розгляд та оновлення плану, щонайменше, кожні п'ять років.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Необхідні поправки в реалізацію заходів визначено.
- ✓ Поправки обговорено із зацікавленими сторонами.
- ✓ План оновлення завершено.

ЗАХІД 11.2: ПЕРЕГЛЯДАЙТЕ ДОСЯГНЕННЯ – УСВІДОМТЕ УСПІХИ І ПОРАЗКИ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Огляд досягнень ПСММ означає оцінку більш широкого впливу на міський транспорт, мобільність і середовище (бачення), а також – ефективності самого процесу планування для визначення ступеня успішності розробки плану. Вам потрібні обидва аспекти для того, щоб вчитися і вдосконалювати свій досвід, який, у свою чергу, допомагає забезпечити надійну основу для наступного циклу планування.

ЦІЛІ

- Проаналізувати процес планування, План і реалізацію з точки зору успішних історій та невдач.
- Підвищити розуміння процесу планування сталої міської мобільності і загального впливу заходів.
- Вивчити уроки для підготовки до наступного ПСММ.

ЗАВДАННЯ

При достатній кількості доступних результатів:

- Проведіть оцінку процесу (напр. спостереження, фокус-групи, інтерв'ю)
- Оцініть ширший вплив впроваджених заходів.

- Проаналізуйте, що було зроблено добре, а що – погано. Зробіть перелік цілей, які не можна досягнути, але які все ще у порядку денному.
- Задokumentуйте «отримані уроки»..
- Розробіть стратегії зміцнення історій успіху і уникнення невдач у наступному раунді планування.
- Донесіть «отримані уроки» до команди і ключових зацікавлених сторін.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Проаналізуйте ефективність процесу планування на етапі реалізації.
- Після реалізації значної кількості заходів, зробіть огляд загального впливу (тобто чи знаходитеся ви ближче до бачення?).

ЗАХОДИ ЗА МЕЖАМИ ГОЛОВНИХ ВИМОГ

- Розповсюджуйте свій досвід (як успішні приклади, так і невдачі), з тим, щоб інші міста вчилися на вашому досвіді, – це важливо для загального процесу навчання.

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✔ Постфактум оцінку процесу планування та виконання заходів завершено.
- ✔ Отриманий досвід задокументовано.

ПРИКЛАДИ

ТУЛУЗА, ФРАНЦІЯ: ВІДПРАВНА ТОЧКА ДЛЯ РОЗРОБКИ НОВИХ ПМТ

У 2008 році Тулуза ініціювала перегляд свого ПМТ від 2001 року. План охоплював так званий периметр громадського транспорту Тулузи, який покривав 72 муніципалітети. Для нового плану було запропоновано периметр усіх тих муніципалітетів, які були включені в план міського узгодженого розвитку, плюс додаткові міста. Новий ПМТ має намір охопити в цілому 118 муніципалітетів.

Мультимодальна оцінка різних індикаторів ПМТ була завершена протягом трьох місяців з моменту початку розроблення нового плану. Результати цієї оцінки були обговорені у різних тематичних робочих групах з урахуванням у тому числі первинних цілей ПМТ, нових юридичних зобов'язань та місцевих цілей. Ці

цілі формували основу для розробки змісту нового Плану міської мобільності.

Більше інформації у Додатку В.



ЕРФУРТ, НІМЕЧЧИНА: ОГЛЯД ДОСЯГНЕНЬ МІСЦЕВОГО ПЛАНУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ

Місто Ерфурт в Східній Німеччині оцінювало результати впровадження місцевого транспортного плану після десяти років (також опубліковані у спеціальній брошурі). Це був достатній період часу, щоб оцінити впливи такої складної і стратегічної концепції, як план місцевого транспорту. Основні чотири пункти процесу оцінки:

- Визначити довгострокові наслідки шляхом опитувань з однаковою структурою в 1991, 1994 і 1998 роках.
- Розподілити оцінку на одинарні заходи для того, щоб побачити, які успіхи чи невдачі сталися у зв'язку з яким заходом.
- Розглянути «класичні» транспортні дані (вид транспорту і т.д.), дані про поведінку користувачів (розподіл видів транспорту, ціни на проїзд і т.д.).
- Оцінити успіхи і розчарування в процесі планування та прийняття рішень і розглянути їх під час реалізації (напр. стратегічне планування керівником проекту, участь громадян, і т.д.).

Джерело: Довідник Guidemaps, том 1: Концепції та інструменти, [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

ЗАХІД 11.3: ВИЗНАЧТЕ НОВІ ВИКЛИКИ ДЛЯ НАСТУПНИХ ПОКОЛІНЬ ПСММ

ОБҐРУНТУВАННЯ

Перед початком роботи над наступним поколінням вашого ПСММ, отримані досі уроки слід відобразити з огляду на нові виклики для міського транспорту і мобільності. Це допоможе оптимізувати процес планування та відбір заходів у майбутньому. Досвід країн, де планування сталої міської мобільності було обов'язковим протягом декількох років (ПМТ у Великобританії, у Франції) показує, що кожен цикл планування допоможе поліпшити компетенції щодо планування сталої міської мобільності та підвищити ефективність наступного раунда планування. Перший аналіз проблем у наступному поколінні Плану сталої міської мобільності може вплинути на форму нового процесу планування і замкнути коло між поточним і новим ПСММ. Подальша мотивація щодо майбутнього покоління Плану сталої міської мобільності має полягати у спрямуванні на більшу інтеграцію інших стратегій та політик у майбутньому плані.



Source: Active Access / Harry Schiffer

ЦІЛІ

- Приготуватися до наступного раунду планування.
- Відобразити досвід поточного циклу планування з думкою про нові виклики.

ЗАВДАННЯ

- Виявіть нові проблеми, які виникли в ході етапу виконання (напр. шляхом аналізу даних і обговорення з ключовими зацікавленими сторонами).

- Обговоріть з ключовими зацікавленими сторонами те, як уроки, отримані в поточному циклі планування, можуть допомогти краще реагувати на ці виклики.
- Продумайте, як політика інших сфер може бути використана для створення синергії з політикою мобільності (землекористування, енергетика, екологія, економічний розвиток, соціальна політика, охорона здоров'я).
- Будьте готові до розробки наступного покоління вашого ПСММ.

ЧАСОВІ РАМКИ ТА КООРДИНАЦІЯ

- Перш ніж почати розробку нового ПСММ (але під час реалізації поточного плану).

КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК

- ✓ Нові виклики майбутнього для розвитку міського транспорту та мобільності визначено.
- ✓ Отримані уроки з поточного циклу планування використані для розробки нового ПСММ.

ПРИКЛАДИ

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: ПІДГОТОВКА ДРУГОГО ПМТ

В кінці 2005 року, як передбачено законом, агломерація Лілль оцінювала свій ПМТ 2000 року. В результаті цієї оцінки і нових змін на національному рівні, таких як національні Екологічні Дебати, агломерація вирішила ініціювати перегляд ПМТ в 2006 році. Результати загального дослідження мобільності у Великому Ліллі відродили тематичні робочі групи першого ПМТ. Їм було запропоновано переглянути і надати нові ідеї для другого ПСММ, який мав охоплювати період з 2010 по 2020 роки. Ці тематичні робочі групи регулярно зустрічалися протягом чотирьох років, з 2006 по 2010 рік, щоб обговорити підтеми і зміст нового ПСММ.

Більше інформації шукайте в Додатку В.

ДОДАТОК А: СЛОВНИК

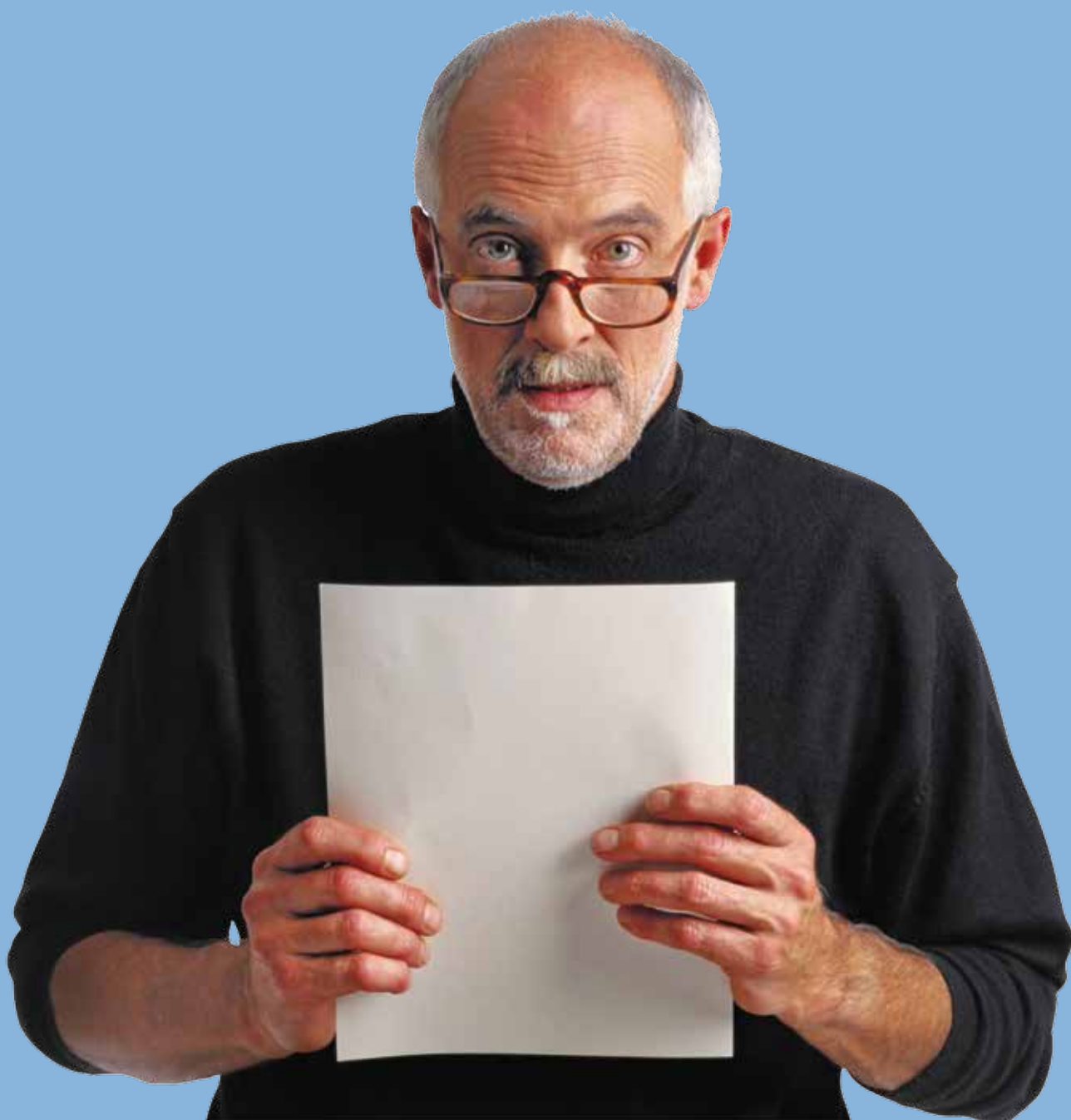


Поняття/Абревіатура	Пояснення
Доступність	Доступність діяльності для особи – це легкість, з якою особа може дістатися місць, де ця діяльність може бути виконана.
Альтернативні сценарії	Описує зміни, що виникають у результаті різного вибору стратегій та заходів.
АМТ	Адміністрація міського транспорту у Франції.
Оцінка	Оцінка виконання проекту у порівнянні з віхами та результатами, що вимагаються, на різних точках під час процесу планування або після виконання.
Сценарій «Справи-як-завжди»	Описує зміни, які ніби вже сталися в результаті раніше запланованих заходів.
Участь жителів	Заохочення жителів та надання можливості долучитися до обговорень та колективного прийняття рішень з допомогою різних інструментів.
Сценарій «Нічого не робимо»	Описує зміни, якщо взагалі нічого не буде зроблено (тільки прогноз зовнішніх тенденцій).
Залучення	Процес визначення груп зацікавлених сторін та врахування їх інтересів, потреб і цінностей на відповідних етапах процесу планування.
Попередня оцінка – екс-анте (очікування)	Процес оцінки того, наскільки добре буде працювати схема або стратегія. Це може допомогти прийняттю ефективних рішень між варіантами.
Оцінка постфактум	Оглядає планування сталої міської мобільності та етапи впровадження, і загальні результати процесу прийняття рішень.
Гендерна рівність	Забезпечення однакових можливостей, прав та зобов'язань у сфері транспорту для жінок і чоловіків.
Індикатор (показник)	Визначена частина даних (зазвичай кількісних), що використовується для моніторингу прогресу в досягненні цілей та завдань. Наприклад, кількість ДТП є показником (індикатором) безпеки.
Комплексний (інтегрований) підхід	Інтеграція практик та стратегій між різними видами транспорту, галузями політики, державними та приватними агентствами, рівнями влади, а також сусідніми органами влади.
Землекористування	Функція певної території землі. Прикладами землекористування є: житлове, промислове, комерційне, сільськогосподарське та рекреаційне (також поєднання форм користування).
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Французький закон щодо чистого повітря та раціонального використання енергії, грудень 1996 р., який зобов'язав всі населені пункти із кількістю жителів більше 100 000 розробляти ПМТ.
ЗВТ	Loi des transports intérieurs. Французький закон про внутрішній транспорт, прийнятий у грудні 1982 р.
МТП	Місцевий транспортний план в Англії та Уельсі
Модель	(Математична) представлення зв'язків в межах транспортної системи (також пов'язане з землекористуванням); широко застосовується для прогнозування результатів транспортних стратегій.

Поняття/Абревіатура	Пояснення
Моніторинг	Безперервне вимірювання прогресу шляхом збору нових даних та/або співставлення існуючих джерел даних.
Цілі	Загальне висловлення покращень, до яких прагне місто. Цілі визначають напрямки покращень, але не засоби їх досягнення.
Показник (індикатор) впливу	Заходи і впливи, вигоди та зміни, які відчують різні групи зацікавлених сторін в ході або після виконання проекту.
Підхід за участі зацікавлених осіб	Залучення жителів та зацікавлених сторін від початку і протягом всього процесу прийняття рішень, виконання та оцінки, розбудови місцевого потенціалу для виконання складних задач планування та забезпечення гендерної рівності.
ПМТ	План міського транспорту у Франції.
ПСММ	План сталої міської мобільності в Іспанії.
ПММ	План міської мобільності в Італії.
План управління знаннями	Стратегія, що визначає і пояснює як знання, що вимагаються, будуть отримані і підтримуватимуться протягом процесу планування сталої міської мобільності. План має визначити внутрішніх та зовнішніх фахівців або організації, яким можна доручити певну роботу.
Принципи SMART	Конкретні, вимірювані, досяжні, реалістичні та визначені в часі.
Соціальна рівність	Врахування потреб всієї громади, включаючи вразливі групи населення, такі як діти, інваліди, люди похилого віку, сім'ї з низькими доходами, меншини і т.д. Гарантує рівний доступ до державних послуг, доступність та наявність варіантів мобільності. Розробляє рівноправний ринок праці і полегшує зайнятість через пов'язані з транспортом заходи.
ЗСОМ	Loi solidarité et renouvellement urbains. Французький закон про солідарність та оновлення міст, грудень 2000 р., що підсилює ПМТ як інструмент планування міської мобільності.
Зацікавлена сторона (ЗС)	Будь-яка особа, група чи організація, що піддається впливу з боку запропонованого проекту, або яка може вплинути на проект і його реалізацію. Цей термін включає громадськість, а також широкий спектр інших груп (напр. бізнес, органи влади та групи зі спец. інтересами).
Залучення/ ЗС	Залучення окремих осіб, груп і організацій, в різній мірі, до процесу прийняття транспортних рішень за допомогою різних інструментів.
ПСММ	План сталої міської мобільності.
Завдання	Цільове значення індикатора. Завдання є матеріальним вираженням зробленого вибору. Орієнтуючись на обрані теми (показники), вони визначають розвиток між «зараз» і майбутнім «потім».
Бачення	Забезпечує якісний вираз бажаного майбутнього і служить керівництвом для розробки відповідних заходів у галузі планування сталої міської мобільності.
Робочий план	Документ, з викладенням детальних і реалістичних заходів, які мають бути зроблені, із зазначенням використання ресурсів і часових рамок, проти яких може бути виміряний прогрес.

Джерело Словника: на основі Посібника PILOT SUTP, підручника GUIDEMAPS та керівництва PROSPECTS для осіб, що приймають рішення.

ДОДАТОК Б: СПИСОК ІНФОРМАЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ



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

- Dundee City Council, 2000:** Local Transport Strategy, October 2000.
Source: www.dundeeccity.gov.uk/dundeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf
- European Commission, 2006:** Thematic Strategy on the Urban Environment (includes Annex, see European Commission, 2007).
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- European Commission, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans - Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment, Annex, 25 September 2007.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/transport/2007_sutp_annex.pdf
- European Commission, 2009:** Action Plan on Urban Mobility COM (2009) 490/5.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm
- European Commission, 2011:** WHITE PAPER. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 144 final.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
- European Parliament and Council of the European Union, 2003:** Directive 2003/35/EC on providing for public participation in respect of the drawing up of certain plans and programmes relating to the environment and amending with regard to public participation and access to justice. Council Directives 85/337/EEC and 96/61/EC, 26 May 2003.
Source: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:156:0017:0024:EN:PDF>
- Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans, 2004:** Final Report, Deliverable 4, author Marc Wolfram, Rupprecht Consult.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf
- GART 2005a:** Transport public et déplacement dans les schéma de Cohérence territoriale», Actes du colloque organise le 13 septembre 2005, Paris, 2005.
Source: www.fnau.org/file/news/Actes20GARTFNAU.pdf
- GART, 2005b:** Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.
- GART, 2010:** Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, avril 2010.
Source: [www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/\(language\)/fre-FR](http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/(language)/fre-FR)
- Gemeente Eindhoven 2009:** Maak't mee!, Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Burgerparticipatie 2009.
- GUIDEMAPS Project, 2004:** Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook.
Source: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)
- Helsinki Region Transport, 2011:** Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2011.
Source: www.hsl.fi/EN/hlj2011
- King Baudouin Foundation and Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA), 2006:** Participatory Methods Toolkit – A Practitioner's Manual.
Source: www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/EN/PUB_1540_Participatoty_toolkit_New_edition.pdf
- Lille Métropole, 2011:** PDU – Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 – Eléments clés, adopté en avril 2011.
Source: www.lillemetropole.fr/index.php?p=1502&art_id
- Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, 2006:** Loi Handicap : 1 an après; Communiqué de presse, Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, Paris, février 2006.
Source: www.autisme-france.fr/offres/file_inline_src/577/577_P_21066_1.pdf
- PILOT Project, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders.
Source: www.pilot-transport.org/fileadmin/WP2/Pilot_EN_WEB.pdf

PROSPECTS Project, 2005: A Decision Makers' Guidebook - Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies, revised version.

Source: www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf

Rupprecht Consult, 2005: SUTP Efficiency Study: Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations – Review of European references regarding CO2 emissions, Final Report, 10 October 2005.

Source: <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/sutp.pdf>

Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University, 2012: State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, revised version, September 2012.

Source: www.eltis.org/docs/sump_library/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_FINAL.pdf

UN-Habitat, 2001: Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001.

Source: www.unhabitat.org/pmss/listitemdetails.aspx?publicationID=1122

West of England Partnership, 2006: West of England Final Joint Local Transport Plan 2006/07-2010/11.

Source: www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transport-plan-200607-201011

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

Source: www.wyltp.com/Archive/

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

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

ДОДАТОК В: ПРИКЛАДИ УСПІШНИХ ЗАХОДІВ

У цьому додатку містяться приклади, про які згадується, або які повністю наводяться в основному тексті.



Фаза 1: Добре підготуйтеся**Елемент 1: Визначте свої можливості для успішного планування СММ**

Захід 1.1: Присвятити планування принципам сталої мобільності	98
Мережа форуму CiViTAS	98
Угода мерів	98
Хартія: під'єднання до водних шляхів, вибір столиць	98
Захід 1.2: Оцініть вплив регіонального/національного середовища	99
Франція: національні умови і правові аспекти	99
Захід 1.3: Здійсніть самооцінку	100
Копрівніца, Хорватія: виявіть та зосередьтеся на сильних сторонах для того, щоб усунути слабкі	100
Методологія експертної оцінки в проєкті BUSTRIP	100
Захід 1.4: Перевірте наявність ресурсів	101
Еребру, Швеція: Пропагування нового мислення	101
Брістоль, Англія: управління вміннями в СМТП 2005/6 - 2010/11	102
Франція: витрати на розробку ПМТ	102
Аахен, Німеччина: співпраця між мерією та торгово-промисловою палатою для фінансування менеджера з мобільності	102
Франція: відповідальність за ПМТ (плани міського транспорту)	103
Захід 1.5: Визначте часові рамки	104
Франція: приклади визначення строків для розробки ПМТ	104

Елемент 2: Визначте процеси розвитку і сферу діяльності плану

Захід 2.1: Погляньте за межі ваших власних рамок і зобов'язань	105
Англія: спільні місцеві транспортні плани	105
Англія: місцевий транспортний план Уест-Мідлендс	105
Англія: місцевий транспортний план Західного Йоркширу	105
Франція: плани міського транспорту (ПМТ)	105
Бельгія: експерти допомагають підприємствам мислити нестандартно	105
Захід 2.2: Прагніть до координації між секторами та інтегрованого підходу до планування	106
Уест Мідлендс, Англія: спільна робота групи чиновників	106
Регіон Коуволла, Фінляндія: міжсекторальна робоча група	106
Будапешт, Угорщина: інтеграція плану мобільності у загальні рамки муніципальної політики	106
Іль-де-Франс: міська логістика – особлива потреба в інтегрованому підході	107
Захід 2.3: Плануйте залучення громадян та зацікавлених сторін	107
Гент, Бельгія: комунікаційний план	107
Абердін, Великобританія: переможець планів сталої міської мобільності націлений на участь громадян та зацікавлених сторін	108
Оденсе, Данія: зв'язки з зацікавленими сторонами і жителями	108
Ерфурт, Німеччина: участь жителів у розробці місцевих планів транспорту	109
Ейндховен, Нідерланди: планування залучення зацікавлених сторін та громадян	109

Будапешт, Угорщина: консультації із зацікавленими сторонами в програмі «Серце Будапешта»	111
Елемент 3: Проаналізуйте ситуацію з мобільністю і розробіть сценарії	
Захід 3.1: Підготуйте аналіз проблем та можливостей	112
Гельсінкі, Фінляндія: аналіз ситуації в плані транспортної системи регіону Гельсінкі (HLJ 2011)	112
Турку, Фінляндія: методологія вихідного рівня в проекті BUSTRIP	112
Захід 3.2: Розробіть сценарії	113
Західний Йоркшир, Англія: сценарії в місцевому транспортному плані (LTP2, 2006-2011)	113
Сарагоса, Іспанія: сценарії міської мобільності в плані сталої мобільності	114
Парма, Італія: сценарії розвитку	114
Фаза 2: Раціональне і прозоре визначення цілей	
Елемент 4: Розробіть спільне бачення	
Захід 4.1: Розробіть спільне бачення мобільності та за її межами	116
Кембріджшир, Англія: бачення	116
Лілль, Франція: розробка бачення	116
Гент, Бельгія: «De fiets van Troje» – бачення мобільності знизу вгору	116
Брюссель, Бельгія: стратегічний план перевезення вантажів у Брюссельському столичному регіоні	117
Захід 4.2: Активно інформуйте громадськість	117
Лілль, Франція: залучення зацікавлених сторін та громадян до розробки ПМТ	117
Вальдеморо, Іспанія: інформування громадськості	118
Копрівніца, Хорватія: постійна участь та інформування громадськості для громадської та політичної підтримки	118
Елемент 5: Визначте пріоритети і вимірювані цілі	
Захід 5.1: Визначте пріоритети для мобільності	119
Франція: загальні цілі ПМТ	119
Великобританія: стратегічні політичні умови для ПМТ (національні транспортні цілі)	119
Західний Йоркшир: цілі місцевого транспортного плану	119
Захід 5.2: Розробіть SMART цілі	120
Теоретичний приклад: індикатор боротьби з перевантаженням	120
Кембріджшир, Англія: завдання і напрямки в МТП	120
Елемент 6: Розробіть ефективні пакети заходів	
Захід 6.1: Визначте найбільш ефективні заходи	122
Данді, Шотландія: використання простої моделі	122
Захід 6.2: Вчіться з досвіду інших	122
Європейський проект NICHES: обмін результатами впровадження інноваційних транспортних концепцій	122
Європейський проект SUGAR – досягнення сталої міської логістики шляхом місцевої й регіональної політики	122
Захід 6.3: Врахуйте найкраще співвідношення ціни та якості	122
Великий Ноттінгем, Англія: місцевий транспортний план 2 – оцінка основної схеми	122

Захід 6.4: Використовуйте синергію і створіть інтегровані пакети заходів	123
Лондон, Англія: плата за затори – потреба в комплексному підході	123
Краків, Польща: пакети заходів в CiViTAS	123
Фаза 3: Розробка плану	
Елемент 7: Чітко погодьте обов'язки і виділіть фінансування	
Захід 7.2: Підготуйте план заходів та бюджет	124
Західна Англія: МТП2 – програма реалізації	124
Елемент 8: Включіть моніторинг та оцінку в план	
Захід 8.1: Організуйте моніторинг та оцінку	125
Західний Йоркшир, Англія: моніторинг завдань та індикаторів – МТП Західного Йоркшира (МТП2)	125
Тулуза, Франція: організація моніторингу та оцінки	125
Елемент 9: Затвердіть ПСММ	
Захід 9.1: Перевірте якість плану	127
Лілль, Франція: план міського транспорту (ПМТ)	127
Захід 9.2: Затвердіть план	128
Західна Англія: графік затвердження спільного місцевого транспортного плану	128
Захід 9.3: Створіть відповідальність за план	128
Західна Англія: 6-й спільний транспортний форум, спільний МТПЗ	128
Фаза 4: Виконання плану	
Елемент 10: Забезпечте належне управління та комунікацію	
Захід 10.1: Організуйте виконання плану	129
Будапешт, Угорщина: координація між зацікавленими сторонами	129
Захід 10.2: Інформуйте та залучайте громадян	129
Гент, Бельгія: активне інформування громадськості про покращення залізничної станції	129
Загреб, Хорватія: залучення зацікавлених сторін і жителів до проектування нової розв'язки	130
Захід 10.3: Перевірте прогрес у досягненні цілей	131
Аахен, Німеччина: моніторинг виконання заходів шляхом регулярної звірки поточного стану	131
Віторія-Гаштеїз, Іспанія: перевірка прогресу в досягненні цілей	131
Елемент 11: Вчіться на своєму досвіді	
Захід 11.2: Переглядайте досягнення – усвідомте успіхи і поразки	132
Тулуза, Франція: відправна точка для розробки нових ПМТ	132
Ерфурт, Німеччина: огляд досягнень місцевого плану розвитку транспорту	132
Захід 11.3: Визначте нові виклики для наступних поколінь ПСММ	133
Лілль, Франція: підготовка другого ПМТ	133

ЗАХІД 1.1: ПРИСВЯТІТЬ ПЛАНУВАННЯ ЗАГАЛЬНИМ ПРИНЦИПАМ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ

МЕРЕЖА ФОРУМУ CIVITAS

На даний час Мережа Форуму CiViTAS налічує 218 міст-членів, які підписали Декларацію CiViTAS. Форум CiViTAS відкритий для усіх міст, які хочуть більше дізнатися про корисність окремих заходів із підтримки чистого міського транспорту, і про кращі способи їх поєднання та інтеграції в більших масштабах. Міста-учасники мають довести свою політичну і технічну готовність запровадити амбітні, інтегровані стратегії міського транспорту. Зокрема, це означає, що місто планує:

- домогтися значних змін у видах транспорту на користь сталих видів транспорту;
- слідувати комплексному підходу шляхом застосування у своїй діяльності якомога більшої кількості інструментів та засобів CiViTAS.

Кожне місто має взяти на себе зобов'язання впровадження амбітної сталої міської транспортної політики. Ці зобов'язання мають бути політично закріплені в Декларації Форуму CiViTAS підписом місцевого керівника виконавчої влади (Радник/Заступник) мера).

Детальніше див: http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371



Source: www.civitas-initiative.eu

УГОДА МЕРІВ

Європейський Союз (ЄС) є лідером глобальної боротьби зі зміною клімату і зробив цю діяльність своїм головним пріоритетом. Його амбітні цілі викладені в

Кліматичній Дії та Енергетичному Пакеті ЄС, який зобов'язує держави-члени зменшити викиди CO₂ більше ніж на 20% до 2020 року. Підписанти Угоди Мерів зобов'язуються працювати над досягненням цих цілей, у тому числі шляхом виконання Плану Дій зі Сталої Енергетики.

Детальніше див: www.eumayors.eu



ХАРТІЯ: ПІД'ЄДНАННЯ ДО ВОДНИХ ШЛЯХІВ, ВИБІР СТОЛИЦЬ

П'ять європейських «водних» столиць вирішили довести, що вони відіграють роль основного вузла у сталій комодальній транспортній мережі. Вони хочуть бути лідерами не тільки в організації сталого пасажирського транспорту, а й у досягненні зеленого й безвуглецевого вантажного постачання, дистрибуції й логістики.

У вересні 2011 року, Брюссель, Берлін, Будапешт, Париж і Відень, п'ять «водних» столиць, вирішили ще більше «активізувати» свій зв'язок із водним шляхом, що проходить через ці міста. Вони зрозуміли, що внутрішній водний шлях у їхньому місті може запропонувати стале й ефективне рішення для доставки товарів у місто та з міста, уникаючи заторів навколо цих міст. Крім того, більше використовуючи воду, ці міста сподіваються сприяти досягненню безвуглецевої логістики, що є однією з цілей Європейської політики в галузі транспорту на найближчі роки. З метою підвищення ролі внутрішнього водного транспорту, політичні органи влади цих європейських столиць активізуватимуть діалог з портовими адміністраціями і приймуть необхідні рішення з метою вирішення зростаючих проблем у плані міського постачання і дистрибуції вантажів.

Щоб відзначити свою участь, п'ять європейських

столиць і їх внутрішні порти підписали Хартію «Під'єднання до водних шляхів: вибір столиць». Хартія, за ініціативою Міністра Бригітти Грувелс, зі столичного округу Брюсселя, у співпраці з Європейською Федерацією Портів Внутрішнього Судноплавства (EFIP) і Внутрішньої Навігацією Європи (НІС), прагне досягнути амбіційної мети ЄС щодо досягнення безвуглецевої логістики у великих міських центрах до 2030 року. У березні 2011 року італійське місто Піза вирішило приєднатися до початкових п'яти європейських міст.

Піза, одна із найбільш важливих туристичних атракцій Італії, з одним із найстаріших університетів, водночас стикається із сезонними відхиленнями у кількості населення і, таким чином, із коливаннями потреби у вантажному постачанні. Це мотивує місто та портову владу Пізи задуматися про шляхи посилення потенціалу каналу Навічеллі та річки Амо, які пов'язують Пізу із портом Ровіго та морем.

Джерело: Ізабель Рікбост (Європейська Федерація Внутрішніх Портів) та Карін де Шеппер (Внутрішня Навігація Європи).



ЗАХІД 1.2: ОЦІНІТЬ ВПЛИВ РЕГІОНАЛЬНОГО / НАЦІОНАЛЬНОГО СЕРЕДОВИЩА

ФРАНЦІЯ: НАЦІОНАЛЬНІ УМОВИ І ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Перші «Плани міського транспорту» (ПМТ), - Plans de Déplacements Urbains – французький ПСММ – з'явилися після прийняття Закону «Про внутрішні перевезення» в грудні 1982 року. Цей закон визначає мету, загальні цілі та напрямки ПМТ. Загальною метою ПМТ є забезпечення сталої рівноваги між

потребами в мобільності і доступності та охороною навколишнього середовища і здоров'я. Закон «Про чисте повітря та раціональне використання енергії», прийнятий у грудні 1996 року, зобов'язав усі міські угруповання з кількістю жителів більше 100 000 розробляти Плани міського транспорту.

Транспортні відділи в містах з кількістю жителів менше 100 000 можуть розробити ПМТ на добровільній основі. Транспортні відділи кількох міст так і вирішили зробити, інші міста розробили подібні документи, хоча вони і не були юридично зобов'язані це робити (наприклад, Схема міського транспорту, або Глобальна політика з транспорту).

CERTU – Французький освітній центр міського планування, транспорту та державних фінансів стверджує, що у 2012 році 60 з 90 обов'язкових ПМТ були затверджені. Крім цього, у менших агломераціях (< 100000 жителів) було підготовлено 30 добровільних ПМТ та ще 50 спрощених планів.

Закон «Про солідарність та оновлення міст», прийнятий у грудні 2000 року, посилив ПМТ як інструмент. Цей закон розширив кількість питань мобільності, що будуть розглядатися у Планах, а також зробив ПМТ головним документом із питань мобільності, міського розвитку, соціальної злагоди та захисту навколишнього середовища. Таким чином, ПМТ із «простого» плану став інтегрованим документом планування інфраструктури і супутніх заходів. Закон також запровадив включення більш докладного фінансового плану і графіку виконання заходів. Насамкінець, закон вимагає оцінки та перегляду ПМТ не пізніше п'яти років після остаточного затвердження плану. Більшість великих міст створили відділ нагляду за ПМТ, який оцінює щорічний прогрес у виконанні різних заходів Плану міського транспорту. ПМТ також повинні бути сумісні з цілою низкою інших планів і стратегій: з розвитку міста, з якості повітря і захисту клімату, з територіального розвитку, з розвитку транспорту і дорожнього руху на вищих рівнях, з доступу для інвалідів та Закону «Про рівноправність» і з управління мобільністю та планів добирання з приміських територій. Цікавим є те, що Закон «Grenelle 2» (2010) ввів вимогу щодо вимірювання рівня CO₂ до початку дії Планів сталої міської

мобільності та через п'ять років. Ця оцінка доповнює положення 2005 року, яке зобов'язує робити оцінку екологічного впливу в ході розробки планів міського транспорту.

Джерело: Руппрехт Консалт, на основі: «Плану Міського Транспорту»: Панорама 2009, GART, Париж, 04.2010. «Плани Міського Транспорту, Баланс та перспективи», GART, Париж, 2005 рік. «Громадський транспорт та рух за схемою територіальної узгодженості», Матеріали симпозиуму, 13 вересня 2005 року, GART, Париж, 2005 рік. Закон «Про інвалідність» прес-конференція, Філіп Бас, Міністр соціального захисту населення, людей похилого віку, інвалідів та сім'ї, 9 лютого 2006 року. AUCAM, План Міського Транспорту (PMT), Що ми знаємо, N 27, Кан, жовтень 2010. PMT: Плани міської мобільності у Франції – інтегрування транспортної політики: Довідка CERTU 2012/73, автор Ніколас Мерле, CERTU. 30 років планів сталої міської мобільності (PMT) у Франції: Довідка CERTU 2013/23, автор Ніколас Мерле, CERTU.

ЗАХІД 1.3: ЗДІЙСНІТЬ САМООЦІНКУ

КОПРІВНИЦА, ХОРВАТІЯ: ВИЯВІТЬ ТА ЗОСЕРЕДЬТЕСЯ НА СИЛЬНИХ СТОРОНАХ ДЛЯ ТОГО, ЩОБ УСУНУТИ СЛАБКІ

На самому початку проекту Активний Доступ (Active Access (www.active-access.eu), у якому брала участь Копрівниця з метою пропагування ходіння пішки та їзди на велосипеді, було проведено детальний аналіз поточної ситуації. Це було зроблено на основі проведеної мерією самооцінки, процесу консультацій з широким колом зацікавлених сторін, а також опитування громадської думки. Соціологічне дослідження було проведено повторно серед тих, хто регулярно ходить пішки і на велосипеді, та тих, хто в основному їздить на автомобілях. Самооцінка показала, що місто має прекрасні умови для сталих видів пересування. У місті є всі умови для створення веломережі. Вже зараз 30% населення ходять або їздять на велосипеді. 70% школярів користуються громадським транспортом, велосипедом або ходять пішки. У період літніх канікул кількість пішоходів і велосипедистів більша, ніж автомобілів. План мобільності міста намагається усунути слабкі сторони, зосередившись на сильних. Коли водіїв спитали, чи змінять вони свої способи пересування, якщо буде відповідна інфраструктура, переважна більшість відповіла «так». Таким чином, ґрунтовна самооцінка мала вирішальне значення у виборі правильного акценту планування мобільності міста Копрівниця і забезпечила суспільне визнання на етапі реалізації.

Eltis приклади з додатковою інформацією про місто Копрівниця: www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3118

Джерело: Ґабор Гевеш, Регіональний екологічний центр для Центральної та Східної Європи



Source: City of Koprivnica photo gallery

МЕТОДОЛОГІЯ ЕКСПЕРТНОЇ ОЦІНКИ В ПРОЕКТІ BUSTRIP

Методологія BUSTRIP була розроблена для допомоги містам у розробці та впровадженні планів та заходів сталої міської мобільності.

Експертні оцінки BUSTRIP проводяться експертами з інших міст щодо прогресу, якого досягли муніципалітети у напрямку еталону сталого міського транспорту. «Стандарт PCMM BUSTRIP» було взято з доповіді експертів Робочої групи ЄС з Планів сталого міського транспорту 2004 року. Стандарт описав характеристики, які повинні бути наявні у Планах сталого міського транспорту. В якості першого кроку в процесі експертної оцінки міста підготували звіти про самооцінку, які описували прогрес, досягнутий в місті на шляху до сталого міського транспорту. Звіти самооцінки включали: описання муніципалітету, «двигуни» та наслідки, пов'язані з міським транспортом, а також аналіз прогалин, і описували процеси, які місто використовувало при підготовці існуючих планів, стратегій, дій і завдань, пов'язаних із транспортом. Цей опис порівнювався з «ідеальними» характеристиками стандарту підготовки Планів сталої міської мобільності. Самооцінка послужила базовою інформацією для команди експертів, окремо визначеної для кожного партнерського міста. Експерти дистанційно ознайомилися зі звітом само-

оцінки. Далі команда експертів протягом 3 - 5 днів перебувала у місті, проводила інтерв'ю із зацікавленими сторонами, групами інтересів, політиками та держслужбовцями. Після візиту команда підготувала свій звіт про експертну оцінку для міста, який згодом разом зі звітом про самооцінку був використаний у подальших кроках процесу планування та підготовки Плану сталої міської мобільності.

BUSTRIP методологія експертної оцінки, документ можна отримати: www.movingsustainably.net/

Автор: Сакарі Саарінен, Фінляндія (Хельсінкі)



Source: Sakari Saarinen

ЗАХІД 1.4: ПЕРЕВІРТЕ НАЯВНІСТЬ РЕСУРСІВ

ЕРЕБРУ, ШВЕЦІЯ: ПРОПАГУВАННЯ НОВОГО МИСЛЕННЯ

Коли почався процес планування сталої міської мобільності, спільне бачення сталого розвитку транспорту в Еребру було не дуже сильним. Щоб змінити ситуацію, місто застосувало різні заходи. Як частина самооцінки – робочою групою була проведена оцінка розбудови потенціалу, яка виявила прогалини у знаннях співробітників. Відкриттям стало те, що муніципалітет має хороші детальні знання щодо питань, пов'язаних із транспортом, але в основному у вузьких областях. «Для багатьох фахівців більш цілісне мислення може стати революцією», говорить Пер Елвінгсон, який починав як менеджер процесів сталого розвитку транспорту, незабаром після проведення оцінки. Для сприяння розбудові сталого міського транспорту був створений спеціальний підрозділ, який також відповідав за підвищення обізнаності серед працівників і політиків. Відділ, крім іншого, планував семінари, присвячені

зменшенню кількості автомобілів через просторове планування. «Має бути нове мислення, особливо серед ключових осіб. Важливою частиною розбудови потенціалу було досягнення згоди усіх ключових працівників щодо спільного аналізу поточної ситуації. У цьому відношенні, ПСММ став дуже хорошим інструментом». Важливо також озирнутися навколо і подивитися, що відбувається за межами міста. «Дуже важливо дати особам, які приймають рішення практичні, хороші приклади, які вже були випробувані». Міжнародне співробітництво стає все важливішим у цьому процесі. В останні роки Еребру зосередився на обміні досвідом. Ознайомчі поїздки є важливою частиною цієї роботи. «Ми намагаємося створити неформальну мережу сталого транспорту між містами нашого розміру в регіоні», говорить Елвінгсон.

Джерело: Проект BUSTRIP 2007, Сталый рух – Посібник з Планів сталого міського транспорту, www.movingsustainably.net/



Source: City of Örebro

БРІСТОЛЬ, АНГЛІЯ: УПРАВЛІННЯ ВМІННЯМИ В СПІЛЬНОМУ МІСЦЕВОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ПЛАНІ (СМТП) 2005/6 - 2010/11

Забезпечення постійного вдосконалення навичок управління проектами є ключовою частиною безперервного розвитку персоналу в місцевих радах, що приєдналися до розробки СМТП в районі Великого Брістолю. Запроваджено внутрішні програми розвитку управління проектами, і ключові співробітники в транспортних відділах постійно вдосконалюють свої вміння.

У ширшому, ніж управління проектами, плані, влада працює з внутрішніми і зовнішніми тренінговими агентствами та місцевими ВУЗами для подальшого підвищення кваліфікації, як вже залучених штатних працівників, так і нових слухачів. Використання зовнішньої експертизи полягає в залученні штатних працівників у проектні команди. Такий підхід гарантує, що в ході тісної співпраці в багатопрофільній проектній команді сильні риси та вміння штатних працівників розвиватимуться.

Управління вміннями розглядається як вирішальне для високоякісного планування транспорту, необхідного для отримання достатнього фінансування.

JLTP доступний на: <http://travelplus.org.uk/our-vision/joint-local-transport-plan-2>

ФРАНЦІЯ: ВИТРАТИ НА РОЗРОБКУ ПМТ

Витрати, пов'язані з розробкою ПМТ сильно відрізняються і залежать від обсягу ПМТ, наявності існуючих планів і досліджень, характеру очікуваного ПМТ і потреби у зовнішній допомозі. У Франції влада зазвичай витрачає від 200 000 до 400 000 євро на розробку ПМТ. Проте ці цифри не є остаточними, як правило, з'являються приховані витрати або витрати, що покриваються зовнішніми субсидіями, які не включені в ці цифри.

Джерело: Руппхт Консалт, на основі «ПМТ», GART, 2010 рік: Плани міської мобільності: Панорама 2009, Париж, квітень, 2010.



Source: FGM

ААХЕН, НІМЕЧЧИНА: СПІВПРАЦЯ МІЖ МЕРІЄЮ ТА ТОРГОВО-ПРОМИСЛОВОЮ ПАЛАТОЮ ДЛЯ ФІНАНСУВАННЯ МЕНЕДЖЕРА З МОБІЛЬНОСТІ

Прикладом «відкритого мислення» в контексті фінансових ресурсів є співпраця між відділом навколишнього середовища мерії Аахена і торгово-промисловою палатою. Вони з 2008 року спільно фінансують неповну зайнятість менеджера з мобільності. Підставою для цього став План Чистого Повітря, який визначив багато заходів для пропагування альтернатив автомобілю, особливо для поїздок на роботу.

Менеджер з мобільності (при неповній зайнятості) консультує компанії-члени торгово-промислової палати з питань громадського транспорту, пропонує і представляє інтереси компаній-членів в області управління мобільністю. Менеджер з мобільності на дві третини фінансується містом Аахен і на одну третину – ТПП. Взаємодоповнення фінансових ресурсів для управління мобільністю є унікальним випадком для Німеччини і гарним прикладом того, як державні органи влади можуть максимально ефективно використовувати ресурси в жорстких фінансових умовах. Спільне фінансування працівників з самого початку дасть можливість успішно розробити і виконувати ПСММ.

Більш детальну інформацію (німецькою мовою) можна отримати на: www.effizient-mobil.de/index.php?id=aachen

Джерело: Руппхт Консалт на основі даних міста Аахен

ФРАНЦІЯ: ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПМТ (ПЛАНІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ)

У Франції, згідно закону, за розроблення та впровадження ПМТ (=ПСММ) відповідає Адміністрація міського транспорту (АМТ). Відповідальний орган зазвичай залучав допомогу як для підготовки плану роботи, так і для розробки самого ПМТ. Деякі органи влади делегують частину роботи міським агентствам розвитку, членами яких вони є, або яких вони обира-

ють після тендеру. Інші управляють розробкою плану самостійно, паралельно віддаючи частину інтелектуальної роботи приватним консультантам. Регіональні транспортні науково-дослідні центри (РТНДЦ) також беруть участь у розробці ПМТ. Зацікавлені сторони теж задіяні у розробці ПМТ. На різних етапах розробки планів сталого міського транспорту, слід залучити, принаймні, наступні зацікавлені сторони:

Таблиця: Етапи розроблення ПМТ та залучені зацікавлені сторони

Етапи розроблення ПМТ та залучені зацікавлені сторони	
Етапи	Залучені учасники, крім компетентного органу.
Розробка або перегляд ПМТ	Пов'язані учасники: держава; департаменти; область.
Формалізація проекту ПМТ	Учасники, з якими консультуються: держава; департаменти; область; міські ради в межах географічної території; інші учасники за їх бажанням (асоціації транспортних організацій і користувачів, екологічні асоціації, ТПП і т.д.).
Офіційні громадські слухання	Учасники: широка громадськість (думки зацікавлених сторін громадськості додаються до проекту ПМТ).
Затвердження ПМТ	Компетентний орган затверджує ПМТ, у разі потреби після консультацій із зацікавленими сторонами та звіту комісії з громадських слухань вносяться зміни.
Виконання ПМТ	Муніципалітети: сумісність міських планів розвитку і управління дорожньою мережею; Держава і департаменти: сумісність з національним управлінням дорожньою мережею та обласними і галузевими відділеннями.
Оцінка	Компетентний орган зобов'язаний оцінити виконання ПМТ. Рекомендується залучити всіх учасників, які були залучені під час інших етапів розробки ПМТ.

Джерело: Руппрехт Консалт, на основі «Транспорт і Мобільність, записи CERTU № 146», Консультації з ПТМ: для чого? з ким? як?», CERTU, Ліон, січень 2006 року.

ЗАХІД 1.5: ВИЗНАЧТЕ ЧАСОВІ РАМКИ

ФРАНЦІЯ: ПРИКЛАДИ ВИЗНАЧЕННЯ СТРОКІВ ДЛЯ РОЗРОБКИ ПМТ

Розробка ПМТ – це довготривала вправа з реагування, планування та програмування. У наступній схемі різні етапи представлено разом з гіпотетичним календарем. Слід зазначити, що розробка та затвердження плану складає в середньому 36 місяців.

Таблиця: Гіпотетичний календар підготовки ПМТ у Франції

ГІПОТЕТИЧНИЙ КАЛЕНДАР ПІДГОТОВКИ ПМТ У ФРАНЦІЇ

Кроки підготовки та розробки	Часовий проміжок/місяці
Попередній аналіз	Місяці 1-2
Створення місцевої робочої групи, визначення юридичних рамок і сфери роботи	Місяці 3-4
Розробка плану роботи і (за потреби) вибір зовнішнього експерта	Місяці 5-7
Аналіз та роз'яснення	Місяці 8-10
Визначення заходів	Місяці 11-13
Програмування та оцінка	Місяці 14-17
Формалізація проекту ПМТ та юридичне визнання	Місяці 18-20
Офіційне громадське обговорення	Місяці 21-23
Включення потенційних змін	Місяць 24
Кінцеве затвердження ПМТ	Місяць 24

Джерело: Rupprecht Consult на основі GART, 2005b: Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.

ЗАХІД 2.1: ПОГЛЯНЬТЕ ЗА МЕЖІ ВАШИХ ВЛАСНИХ РАМОК І ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

АНГЛІЯ: СПІЛЬНІ МІСЦЕВІ ТРАНСПОРТНІ ПЛАНИ

В Англії, Місцевий транспортний план (МТП) є обов'язковою вимогою Транспортного Закону від 2000 року. Відповідальність за розробку та надання МТП несе Стратегічний транспортний орган, яким може бути Рада графства, унітарний орган, Міська рада Лондона або Інтегрована Транспортна Адміністрація (ІТА). Інтегровані транспортні адміністрації обслуговують шість найбільших мегаполісів за межами Лондона (Великий Манчестер, Мерсайд, Південний Йоркшир, Тайн і Уїр, Уест-Мідлендс і Західний Йоркшир). Спільні МТП не обов'язково повинні відповідати адміністративним кордонам, вони можуть враховувати економічні райони й приміські потоки. Місцевий транспортний план Мідлендс 2011-2016, а також Місцевий транспортний план партнерства Західного Йоркширу – це яскраві приклади інституційної співпраці в області сталого планування мобільності в містах.

АНГЛІЯ: МІСЦЕВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПЛАН УЕСТ-МІДЛЕНДС

Місцевий транспортний план Уест-Мідлендс 2011-2026 є офіційним документом, зосередженим на місті Бірмінгем, в якому розглядається проблема транспортних потреб столичного регіону і викладені шляхи їх реалізації через короткострокові, середньострокові і довгострокові транспортні рішення. МТП встановлює, як транспортна мережа може зіграти свою роль у трансформації економіки Уест-Мідлендс. МТП був розроблений компанією Centro, Інтегрованою транспортною адміністрацією Уест-Мідлендс в партнерстві з сімома органами влади Уест-Мідлендс: Бірмінгем, Ковентрі, Дадлі, Сандвелл, Соліхалл, Волсолл і Вулверхемптон.

Детальніше див: www.centro.org.uk/LTP/LTP.aspx

АНГЛІЯ: МІСЦЕВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПЛАН ЗАХІДНОГО ЙОРКШИРУ

Партнерство Місцевого транспортного плану Західного Йоркширу розробило 15-річний план, що охоплює період з 2011 по 2026 роки. План був

підготовлений Інтегрованою транспортною адміністрацією та Дирекцією пасажирського транспорту Західного Йоркширу під назвою Metro, в партнерстві з п'ятьма західними радами округів Йоркшир: Бредфорд, Калдердейл, Кіркліз, Лідс і Вейкфілд, над планом працювали біля 400 політиків. Департаменти управління шосе, землекористування та відділу економіки кожного з округів надали свої пропозиції до плану. План відображає національну політику центрального уряду, а також Транспортну стратегію міста Лідс і регіональні географічні та економічні пріоритети. План був також сформований транспортними операторами, Дорожнім Агентством, Network Rail, підприємствами, представниками громадськості та іншими зацікавленими сторонами на етапі підготовки.

Для отримання додаткової інформації див: Місцевий транспортний план Західного Йоркширу т. 2011-2026, www.wyltp.com/NR/rdonlyres/1CF40EA9-62D8-4611-964E-C6D1B663628E/0/20121003LTPFullStrategy.pdf

ФРАНЦІЯ: ПЛАНИ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ (ПМТ)

Розробка ПМТ добре вписана в процедури міського планування Франції. Установою, що відповідає за розробку цих планів мобільності є міський відділ транспорту (MBT). Часто це транспортні управління великих міст, державний орган влади, що відповідає за транспорт, або в деяких випадках окремий муніципалітет. Географічне охоплення обмежується територією дії громадського транспорту. У близько 80% план розроблений і управляється транспортним управлінням великого міста.

Джерело: Руппхерт Консалт, на основі «Плану Міського Транспорту»: Панама 2009 року, GART, Париж, квітень 2010 року. (Стор. 9). Брюссель.

БЕЛЬГІЯ: ЕКСПЕРТИ ДОПОМАГАЮТЬ ПІДПРИЄМСТВАМ МИСЛИТИ НЕСТАНДАРТНО

Порт Брюсселя найняв внутрішнього експерта для допомоги підприємствам, які використовують або бажають використовувати водні шляхи, через надання порад та корисної інформації з метою реорганізації їх транспортних потоків та переходу до більш екологічно чистих видів транспорту.

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

ЗАХІД 2.2: ПРАГНІТЬ ДО КООРДИНАЦІЇ МІЖ СЕКТОРАМИ ТА ІНТЕГРОВАНОГО ПІДХОДУ ДО ПЛАНУВАННЯ

УЕСТ МІДЛЕНДС, АНГЛІЯ: СПІЛЬНА РОБОТА ГРУПИ ЧИНОВНИКІВ

Centro, Інтегрована Транспортна Адміністрація Уест Мідлендс, наглядала за розробкою Місцевого транспортного плану Уест Мідлендс на 2011-2026. Було започатковано щомісячні засідання Комітету МТП для нагляду за розробкою плану та його відповідності іншим місцевим, регіональним та національним цілям і потребам місцевих громадян. Комітет складався з місцевих політиків та чиновників всіх районних органів влади Уест Мідлендс. Ці районні органи влади відповідають за планування землекористування, шосе та охорони здоров'я населення і, таким чином, забезпечують міцний зв'язок сектору транспорту з іншими секторами.

Джерело: Стівен Кілей, Centro – Інтегрована Транспортна Адміністрація Уест Мідлендс

РЕГІОН КОУВОЛА, ФІНЛЯНДІЯ: МІЖСЕКТОРАЛЬНА РОБОЧА ГРУПА

У регіоні Коуволла, Фінляндія, ПСММ має зв'язок з регіональним, державним рівнями та стратегіями ЄС. «Слід врахувати стратегії на всьому шляху згори до низу, що зробить процес більш послідовним і впливатиме на стратегії і процеси, що вживаються регіональними та національними учасниками», каже Ганну Коверола, менеджер з планування Федерації міст регіону Коуволла.

«Сталий міський транспорт є одним із наших пріоритетів. Органи влади та установи, що приймають рішення про фінансування, також відіграють ключову роль. Федерація міст присутня в регіональних проектах або в якості експертів, або фінансиста, або координаторів».

В Коуволла в результаті розробки регіонального транспортного плану була створена міжсекторальна робоча група. До складу робочої групи входять представники обласної ради, фінської дорожньої адміністрації, фінської залізниці і всіх семи муніципалітетів.

Після початку процесу планування, робоча група була розширена за рахунок регіональних служб охорони здоров'я та громадського центру навколишнього середовища, а також громадян та інших зацікавлених сторін.

«Група засновує свою роботу на угоді, листі про



Source: Hannu Koverola, Kouvola

наміри, підписаному усіма сторонами для реалізації дорожньої політики в гармонії з Планом транспортної системи регіону Коуволла», каже Коверола.

Завдання полягає в тому, щоб усі сторони дотримувалися цієї угоди. На сьогоднішній день, координація була необхідна при плануванні землекористування. Метою є пропагування сталих видів транспорту, зробивши їх реалістичними, починаючи зі співпраці і закінчуючи виконанням спільних заходів.

Джерело: Проект BUSTRIP 2007, Сталий Рух – Посібник з Планів розвитку сталого міського транспорту, www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process

БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА: ІНТЕГРАЦІЯ ПЛАНУ МОБІЛЬНОСТІ У ЗАГАЛЬНІ РАМКИ МУНІЦИПАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

Загальні збори Муніципалітету міста Будапешт затвердили перший план розвитку транспорту у 2001 році. Він був переглянутий у 2009 році з метою відповідності середовищу, яке стрімко змінювалося. Хоча ці плани були переважно проектно-орієнтованими документами з обмеженим залученням зацікавлених сторін до процесу їх підготовки. У 2012, головним чином через зміни в транспортному управлінні, пріоритетах розвитку та економічну кризу, з'явилася потреба у новому перегляді плану.

Під час цього завдання, що все ще триває, враховуються нова стратегія розвитку Будапешта та наявні фінансові ресурси. Інтегрована транспортна адміністрація, центр транспорту міста Будапешт, планує розробити новий План міської мобільності на основі цих Настанов та результатів перегляду плану. Крім планів розвитку, програма «Серце Будапешта» (створ-



рена у 2007, щоб оживити внутрішнє місто Будапешт шляхом великомасштабного уповільнення руху) має більшість характеристик ПСММ, описаних у цьому посібнику. Наприклад: із зацікавленими сторонами (місцевими жителями і власниками магазинів) в ході планування були проведені консультації. Програма чітко націлена на сталість шляхом пріоритизації безмоторного транспорту, вона поєднує уповільнення руху з іншими питаннями, найважливішими серед яких є розвиток місцевого бізнесу та підвищення якості життя.

Більше про програму «Серце Будапешта»: www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961

Джерело: Ґабор Ґевеш, Регіональний екологічний центр для Центральної та Східної Європи та Ласло Шандор Керені, Центр транспорту міста Будапешт

ІЛЬ-ДЕ-ФРАНС: МІСЬКА ЛОГІСТИКА – ОСОБЛИВА ПОТРЕБА В ІНТЕГРОВАНОМУ ПІДХОДІ

Якщо пасажирські перевезення – це сфера в основному державних організацій або операторів, які контролюються державною службою, то логістика вантажних перевезень виконується приватними організаціями. Це стосується розподільних центрів, які дедалі частіше розташовуються в межах великого поясу міст – у зв'язку зі сприятливими цінами на землю, і це впливає також і на вартість послуг доставки всередині міста. Проте населення страждає від викидів, шуму і скупчення заторів внаслідок великої кількості поставок, а також від наслідків аварій вантажівок і мікроавтобусів.

Зважаючи на конфлікт інтересів, негативні впливи та імідж міської логістики, Іль-де-Франс створив орган, який об'єднує всі відповідні зацікавлені сторони: перевізників, транспортні компанії, торгово-промис-

лові палати, державні відомства, місто Париж, регіональне відділення планування та Національне Екологічне Агентство ADEME. Завдання цього органу – заохочувати і фінансувати інноваційні міські логістичні проекти, об'єднувати транспортні засоби і підтримувати мультимодальні розподільчі центри.

Нові розподільчі центри відповідають конкретним потребам таких столиць, як Париж, враховуючи структуру міста та якість життя населення. Організація залізничних перевезень стає більш гнучкою. Перевагою судноплавства на р. Сені є доступ вантажів до центру міста. Розподільчі центри краще з'єднуються із залізницею і річковою мережею. На законодавчому рівні не тільки на трасах, але й на інших автомобільних дорогах встановлюється плата, розробляється спеціальна система парковок, в регіоні гармонізуються правила доставки. Для того, щоб уникнути постійного порушення різних несинхронізованих правил, компаніям пропонується об'єднувати поставки з метою використання невеликих вантажівок замість незліченних фургонів.

Всі ці проекти і їх вплив на викиди і затори є можливими тільки за умови повноцінного залучення різних зацікавлених сторін до процедури планування.

Джерело: TO (Транспортна профспілка де транспорту Іль-де-Франс), 2012: Plan de déplacements urbains, Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train, Conseil Régional d'Île-de-France, février 2012, <http://ile-de-france.ademe.fr/Plan-de-deplacements-urbains-PDU.html>

ЗАХІД 2.3: ПЛАНУЙТЕ ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДЯН ТА ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

ГЕНТ, БЕЛЬГІЯ: КОМУНІКАЦІЙНИЙ ПЛАН

Місто Гент має «план комунікації», написаний менеджером зі зв'язків з громадськістю і затверджений міською радою на початку кожного року, тим самим визначаючи комунікаційну стратегію на кожен наступний рік.

Джерело: Посібник PILOT 2007, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

АБЕРДІН, ВЕЛИКОБРИТАНІЯ: ПЕРЕМОЖЕЦЬ ПЛАНІВ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ НАЦІЛЕНИЙ НА УЧАСТЬ ГРОМАДЯН ТА ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

Абердін став першим переможцем Нагороди Планів сталої міської мобільності Європейської комісії, тема-

тичним фокусом якої у 2012 році була участь громадян та зацікавлених сторін.

Хоча це не є обов'язковим для шотландських органів влади, Абердін є частиною групи місцевого транспортного плану і в даний час готує повний План сталого міського транспорту, наступника своєї місцевої транспортної стратегії 1993 року.

Абердін має надзвичайні результати щодо залучення зацікавлених сторін та громадян до цього процесу. У плані комунікацій визначені відповідні етапи, на яких можна проводити консультації із зацікавленими сторонами, а також частота, методи і формат спілкування із зацікавленими сторонами та громадянами. В Проекті Плану сталого міської мобільності ключові елементи проблем і рішень міста Абердін і графства підказані громадянами та зацікавленими сторонами, визначені на семінарах, після яких заповнювались онлайн анкети, а також у вуличних опитуваннях.

Міська рада розуміє, що її роллю у цій справі є представлення думок населення відповідальним чиновникам для подальшої розробки життєздатної і реалістичної стратегії. Журі Премії Планів сталого міської мобільності визначає, що «Абердін чітко демон-



Source: Courtesy of Aberdeen City Council

струє, що місто освоює всі можливі інструменти для зв'язку із зацікавленими сторонами та громадянами. Працюючи з інтернет- і паперовими дослідженнями, публікаціями, веб-сторінками і т.д., місто пропонує відмінний пакет каналів комунікації. Зокрема, успішне використання соціальних медіа демонструє наміри Ради щодо інновацій і зв'язку з громадянами. Хороший рівень реагування громадян доводить

належне застосування обраних інструментів».

На додаток до семінарів і опитувань, Абердін публікував прес-релізи, інтерв'ю на радіо, розміщував постери в бібліотеках та громадських центрах, спонукаючи брати участь в опитуваннях, а також створив спеціальну веб-сторінку (www.aberdeencity.gov.uk/SUMP), розміщував інформацію про план на сторінках Абердіна у Twitter і Facebook, та створив окремі сторінки про план сталого міської мобільності у Twitter і Facebook.

Джерело: <http://dothetrightmix.eu/documents/2012%20SUM%20campaign%20finalist%20factsheet%20-%20Aberdeen.pdf>

ОДЕНСЕ, ДАНІЯ: ЗВ'ЯЗКИ З ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ І ЖИТЕЛЯМИ

У 2006 році міська рада Оденсе вирішила розробити план дорожнього руху, що мав призвести до закриття двох найбільших автодоріг міста й зв'язати центр із гаванню на півночі міста. Попередні спроби закрити дороги не вдалися через побоювання з приводу витіснення великої кількості наскрізного руху. Цього разу політики і службовці були сповнені рішучості домогтися успіху, але для цього їм було необхідно залучити всі зацікавлені сторони. У 2007 році почалася робота над розширеним Планом руху і мобільності. Він починався як класичний План руху, а закінчився охопленням не тільки доріг та автомобілів, але і якості життя в місті.

Міська рада визначила основними зацікавленими сторонами – громадян, які проживають у районі, постраждалому від закриття доріг. Рада також хотіла долучити компанії і організації міста та інші великі групи користувачів (асоціації велосипедистів, роздрібну торгівлю, спортивні клуби, асоціації людей похилого віку та інвалідів). Враховуючи, що місцеві зацікавлені сторони не були експертами з питань транспорту, місто підготувало підручник з планування під назвою «Набір Інструментів».

Розуміючи, що не кожен із зацікавлених хотів уважно стежити за розвитком плану, місто активізувало свої комунікаційні зусилля. Для того, щоб уникнути опозиції пізніше в процесі, важливо було тримати в курсі всіх, навіть тих, хто не збрався брати участь у дискусіях.

Міська рада постаралася зробити план руху якомо-

га виднішим у місцевій пресі і на публічних заходах. План руху і мобільності отримав власний веб-сайт (www.odense.dk/Topmenu/Borger/ByMiljoe/Byudvikling%20og%20trafik/Planlaegning/Trafik%20i%20Odense/Trafik-%20og%20mobilitetsplanen.aspx), який оприлюднював усі протоколи засідань, політичні рішення та актуальні новини. Тричі під час розробки плану руху і мобільності, рада розмістила в місті плакати, які інформували громадян про процес планування.

В результаті цього процесу, План руху та мобільності був остаточно затверджений міською радою односторонньо. Зараз Оденсе бере участь у великій кількості дорожньо-будівельних проектів, які раніше викликали розгубленість та протистояння серед жителів, що живуть неподалік будівельних майданчиків, і навіть створили деякі політичні сумніви щодо проекту. Цей досвід показує, що хороший рівень інформування і залучення зацікавлених сторін має підтримуватися не тільки на етапі планування, але й протягом всього процесу (Захід 10.2.).

Джерело: CIVITAS VANGUARD (2011). Залучення зацікавлених сторін: Набір інструментів для організації успішних консультацій з зацікавленими сторонами. Довідники CIVITAS, www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf.

ЕРФУРТ, НІМЕЧЧИНА: УЧАСТЬ ЖИТЕЛІВ У РОЗРОБЦІ МІСЦЕВИХ ПЛАНІВ ТРАНСПОРТУ

Для розробки свого першого місцевого плану транспорту (МПТ), місто Ерфурт, Німеччина, спробувало залучити жителів до розробки плану. Жителі не проявили великого інтересу до процесу планування, але заперечували проти деяких заходів, коли спра-

ва дійшла до реалізації. Це значною мірою сталося тому, що поняття консультацій було новим для них. У колишній Німецькій Демократичній Республіці жителям давали вказівки, а не залучали до прийняття рішень. Отже, планувальники і жителі Ерфурта мали недостатньо досвіду громадської участі. Це був новий інструмент планування і місцеві жителі не звикли бути залученими, тому для обох сторін це був процес навчання. Громадські кампанії, що виникли після ГДР, затихли протягом трьох років після возз'єднання. Такі проблеми, як безробіття і житло забирали весь час та енергію людей. Деякі громадські організації, такі як асоціації людей з обмеженими можливостями, тим не менше, робили корисний внесок.

Для того щоб досягти відкритого процесу планування та залучати людей з різними точками зору, були створені дві робочі групи. Одна складалася з працівників відповідних муніципальних відділів, таких як містобудування та екології, і була очолена відділом транспорту. Інша – складалася з членів політичних партій, представлених у міській раді. Інші організації, такі як місцевий оператор громадського транспорту, були також залучені до процесу прийняття рішень. Радники прийняли перший міський план транспорту (МПТ) навесні 1994 року. У той час міська рада вирішила розширити план за рахунок районів, доданих до міста під час останньої зміни кордонів.

Другий МПТ був розроблений у 1995-1997 рр. за участю чиновників із нових районів. Він був прийнятий міською радою в січні 1998 року. Для другого плану процесу участі були здійснені у кілька кроків. Після загального обговорення у різних районах міста відбулися обговорення із зацікавленими сторонами та жителями. Таким чином від місцевих політиків, експертів і громадян, які проживають у цьому районі, була отримана більш практична інформація.

Джерело: Посібник Guidemaps, [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDE-MA PSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDE-MA PSHandbook_web[1].pdf)

ЕЙНДХОВЕН, НІДЕРЛАНДИ: ПЛАНУВАННЯ ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН ТА ГРОМАДЯН

Місто Ейндховен створило Програму з участі громадян, названу «Maak't Mee!» (у вільному перекладі: «Співпрацюймо!»). Програма була розроблена і затверджена міською радою в 2008 році на дворічний період 2008-2010 років. Її основними стратегічними цілями були поліпшення інтерактивного управління



та зміцнення активної громадянської позиції. Жителі залучалися різними способами і засобами: іноді тільки інформування, іноді шляхом надання жителям фактичного права прийняття рішень. Програма визначала кожен крок і які методи в який час необхідно використовувати.

Місто провело навчання для своїх працівників, організувавши внутрішній курс з питань участі населення та комунікацій з громадянами, з допомогою внутрішньої веб-сторінки, яка містить хороші приклади, поради та сервіс допомоги.

Програма повністю використала існуючі міські та локальні мережі. Кожен район мав власний пункт підтримки, який координували волонтери (за підтримки Посібника), спрямований на усіх жителів.

Тривав постійний обмін інформацією з громадянами через електронну участь. Більше 3000 жителів висловили свою думку щодо різноманітних питань: від дуже конкретних варіантів розвитку – до загальноміських генеральних планів, з допомогою Цифрової Панелі. Крім цього, місто активно розповсюджувало Настанови з Учасності Громадськості, які надавали інформацію про всі можливості участі та заходи.

Громадяни були активізовані з допомогою таких проектів, як «Вулиця вирішує» та «Здорові у районі». Це були проекти, в яких громадян закликали взяти справу в свої руки і взяти на себе відповідальність за свою територію. З допомогою проекту «Кодекс Дій» місто хотіло дослідити шляхи підвищення почуття відповідальності та залученості серед громадян (напр. в багатоквартирних будинках, по сусідству на площадці). І насамкінець, проте не менш важливо, що місто організувало роботу через контракти з районами, які формалізували різні домовленості між жителями, зацікавленими сторонами та адміністрацією і визначали конкретні цілі та графіки.

Ейндховен зробив розширене дослідження щодо участі громадян спільно з університетами та іншими вищими навчальними закладами (електронне опитування, фокус-групи та інтерв'ю). Результати дослідження безпосередньо вплинули на створення програми участі громадян.	2006	2008	2009
% Громадян, які вважають, що муніципалітет їх сприяє серйозно	14	18	19
% Громадян, які відчувають відповідальність за свій мікрорайон	54	57	60
% Громадян, які почувають себе добре інформованими про свій мікрорайон	32	41	38
% Громадян, які беруть активну участь у розвитку свого мікрорайону або району міста	17	19	21
% Громадян, які відчувають, що важливо мати вплив на питання, актуальні для їх мікрорайону та району	67	70	70

Джерело: Ян Крістіенс, Mobiel 21 на основі: Співпрацюймо!, Програми залучення громадськості 2009, Ейндховен, 2009 рік.

БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА: КОНСУЛЬТАЦІЇ ІЗ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ В ПРОГРАМІ «СЕРЦЕ БУДАПЕШТА»

У процесі розвитку програми «Серце Будапешта» (докладніше див. захід 2.2) на різних етапах були організовані різні види консультацій із зацікавленими сторонами – найважливіші під час планування і на етапі будівництва, але в меншій мірі також під час етапу оцінки.

На підготовчому етапі консультації були проведені переважно з фахівцями: містобудівники та НУО. Їх відгуки були розглянуті і включені в план. Розробка цього плану отримала досить широке висвітлення в ЗМІ, у зв'язку з його надзвичайною важливістю для загального розвитку міста.

Широке залучення місцевих жителів було і на етапі планування та реалізації. Мешканці були проінформовані через засоби масової інформації, рекламні матеріали, а також інформаційний центр. Для збору відгуків було організовано низку громадських слухань. На стадії підготовки були встановлені інформаційні намети в громадських місцях, де незабаром мали розпочатися будівельні роботи. Звичайно, була велика різноманітність відгуків, з яких деякі були включені у фактичні плани реалізації. Відгуки громадськості приймалися безперервно через веб-сайт Програми (проста електронна форма, що не потребує реєстрації). В якості іншого рівня, ті активні жителі, які хотіли зробити свій внесок у розвиток проекту, могли вступити в Асоціацію «Серце Будапешта», – неурядову організацію, що представляє інтереси місцевих жителів.

Крім місцевих жителів та НУО, до процесу була залучена ще одна зацікавлена сторона – місцевий бізнес. Попри очікування, з цією групою було набагато складніше співпрацювати, аніж з місцевими жителями, НУО та засобами масової інформації. Бізнес був настільки стурбований втратою клієнтів, що відмовився від попередніх планів щодо співфінансування заходів. Більше того, вони навіть подали в суд на муніципалітет з метою відміни запланованих робіт.

Як зазвичай стається після виконання заходів мобільності, після успішного завершення Етапу I Програми «Серце Будапешта», побоювання опози-

ційних сторін виявилися необґрунтованими. Навпаки, заходи зі сповільнення руху в центрі міста відновило міське життя. У цій ситуації, оскільки вигоди були очевидними, жодних подальших консультацій після завершення Етапу I не проводилося. Замість того, муніципалітет почав заздалегідь готуватися до консультацій із зацікавленими сторонами в рамках наступних етапів Програми, виходячи з попередніх труднощів під час Етапу I.

Приклад Eltis з додатковою інформацією про програму «Серце Будапешта»: http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961

Джерело: Ґабор Гевеш, Регіональний екологічний центр для Центральної та Східної Європи



Source: Harry Schiffer

ЗАХІД 3.1: ПІДГОТУЙТЕ АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА МОЖЛИВОСТЕЙ

ГЕЛЬСІНКИ, ФІНЛЯНДІЯ: АНАЛІЗ СИТУАЦІЇ В ПЛАНІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ ГЕЛЬСІНКИ (HLJ 2011)

План Транспортної Системи регіону Гельсінкі (HLJ 2011) є довгостроковим стратегічним планом, який розглядає транспортну систему в цілому. Він включає всі види транспорту, а також є важливою складовою співпраці 14 міст регіону Гельсінкі в сфері землекористування, житла та транспорту.



Source: HSL/Lauri Eriksson

Підготовка HLJ 2011 почалася з аналізу поточного стану. Аналіз стосувався середовища роботи транспортної системи регіону Гельсінкі (населення, робочі місця і т.д.), стану транспортної системи і поведінки людей, а також впливу перевезень на навколишнє середовище. Широкомасштабне дослідження транспортного руху, проведене в 2007-2008 роках в тісному зв'язку з підготовкою HLJ 2011, зіграло важливу роль в аналізі ситуації. Дослідження транспортної ситуації в столиці регіону включало чотири дослідження: огляд поведінки щодо подорожей, звідки-куди переїжджають автомобілі, звідки-куди рухається громадський транспорт, і дослідження стикувань приватного та громадського транспорту. Хоча цільова територія HLJ 2011 охоплює 14 міст, територія перевезень більша, таким чином, дослідження охоплювало 37 міст у регіоні Гельсінкі та навколо нього, з населенням 1,5 млн. осіб. Опитування також було використане для забезпечення бази даних для оновлення системи прогнозування транспортного руху.

На додаток до досліджень транспортного руху в

2008-2010 роках в рамках HLJ 2011 було зроблено 15 різних досліджень, які також були використані для аналізу ситуації. Дослідження включали питання землекористування та залізничної мережі, дослідження сітки дорожнього руху в розрізі транспортних засобів, стратегію громадського транспорту, дослідження пішохідного та велосипедного руху, стратегії стикування, управління мобільністю, дослідження вантажних перевезень, а також дослідження тарифів (проведене Міністерством транспорту Фінляндії).

На основі аналізу ситуації були визначені головні виклики та загрози розвитку транспортних систем. З метою усвідомлення основних цілей розвитку транспортної системи, HLJ 2011 мав вирішити або мінімізувати виявлені проблеми. Ключові цілі і, таким чином, основні проблеми, пов'язані з шістьма секторами – економічна ефективність, функціональність, екологічні, соціальні та земельні проблеми. Розширення міст було однією з основних причин низки проблем, і якщо б воно продовжувалося, це зменшило б шанси на досягнення багатьох ключових цілей HLJ 2011.

Сайт: www.hsl.fi/EN/hlj2011

Автори: Метте Гранберг і Йоханна Вілкуна, місто Хельсінкі

ТУРКУ, ФІНЛЯНДІЯ: МЕТОДОЛОГІЯ ВИХІДНОГО РІВНЯ В ПРОЕКТІ BUSTRIP

«Аналіз ситуації забрав більше часу і зусиль, ніж ми очікували, але він, безумовно, був одним із найбільш плідних частин процесу планування», каже Мікко Лааксонен, який редагував звіт Турку. Мікко працює в якості промоутера пішохідного та велосипедного руху в офісі міського планування. Команда зібрала і обробила основні дані по кожному критерію ПСММ з доступних джерел: власних документів міста, Регіональної ради Південно-Західної Фінляндії та дослідження Школи економіки та Університету Турку.

Лааксонен каже, що результати звіту самооцінки не були несподіваними. «Ми виявили багато недоліків, як і очікували. Але нас здивувало, що місто рухається в бік «несталості» більше, ніж ми думали. Майже всі показники демонстрували, що місто, як кажуть моряки, незабаром налетить на скелі, якщо ми будемо так продовжувати далі».

Звіт самооцінки на 108 сторінок був стиснутий в резюме на 17 сторінок для внутрішньої комунікації та розповсюдження інформації серед зацікавлених осіб та ЗМІ.

Повний звіт був направлений команді експертів, яка продовжила малювати картину поточного стану сталого транспорту. Експерти викристалізували виклики, серед яких: планування, що сприяє гіпермаркетам, відсутність регіонального співробітництва через конкуренцію між сусідніми муніципалітетами.

Позитивним висновком було те, що Турку має відносно компактну структуру і всі передумови для подальшого розвитку сталого міського транспорту. На час звіту біля 50 % поїздок здійснювалися сталими видами транспорту. «Місто має визнати ці сильні сторони. Якщо б Турку слідувало своїй стратегії, воно було б зразковим містом сталого транспорту. Виконання має бути не менш амбітним, ніж стратегії», каже він.

І самооцінка, і експертний висновок допомогли залученням до планування зрозуміти ситуацію в місті і виклики, які його очікують попереду.

Джерело: Проект BUSTRIP 2007, Рухаючись стало – Посібник з Планів Сталого Міського Транспорту, www.moving sustainably.net/



Source: Mikko Laaksonen

ЗАХІД 3.2: РОЗРОБІТЬ СЦЕНАРІЇ

ЗАХІДНИЙ ЙОРКШИР, АНГЛІЯ: СЦЕНАРІЇ В МІСЦЕВОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ПЛАНІ (LTP2, 2006-2011)

Для цього Плану для прогнозування результатів, що впливають з низки головних сценаріїв, була використана Стратегічна транспортна модель (СТМ) Західного Йоркширу. СТМ враховує прогноз майбутніх змін у чисельності населення, власності на автомобілі, зайнятості, цін на паливо і зростання в домогосподарствах. Ці фактори були застосовані глобально або зонально.

Кожен сценарій представляє різні комбінації головних схем і стратегічних підходів – потенційних результатів другого Плану. Результати СТМ були використані як індикатори для співставлення з кращими рішеннями, визначеними в ході консультацій. Результати альтернативних сценаріїв були ретельно оцінені у відношенні до цілей в поєднанні з іншими критеріями. Висновки оцінок і аналізу в Лідсі визначили, що для того, щоб управляти зростанням трафіку та завантаженістю і для забезпечення зв'язку, необхідного для економічної конкурентоспроможності, – транспортна стратегія повинна шукати способи найефективнішого використання існуючої інфраструктури та розвивати використання альтернативних автомобільних видів транспорту. Основна стратегія передбачає високі державні інвестиції поряд з заходами з управління попитом.

Місцевий транспортний план Західного Йоркшира:

www.wytlp.com/currentplan

Джерело: Підручник PILOT 2007 – повна версія:

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



Source: West Yorkshire Metro

САРАГОСА, ІСПАНІЯ: СЦЕНАРІЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ В ПЛАНІ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ

Сарагосі потрібен був комплексний план для охоплення всіх потреб у мобільності міста і його околиць. Цей план під назвою План Сталої Мобільності (ПСМ) поважає навколишнє середовище, міський ландшафт і культурну спадщину і став відповіддю майбутнього розвитку міста. ПСМ Сарагоси поєднує в собі різні види транспорту. План націлений на збільшення частки громадського транспорту, а також частки екологічно чистої індивідуальної мобільності задля досягнення сталого сценарію. Один зі сценаріїв базувався на майбутньому з громадським транспортом, зокрема приміськими поїздами і трамваями. Інші сценарії базуються на пішохідних зонах, міжмодальних станціях, управління паркуванням, інтегрованих квитках, їзді на велосипедах і якості послуг. В сценарії з інтегрованими квитками, було запропоновано зонувати територію та розробити економічну модель, яка оцінить вплив пропонованих заходів з точки зору користувачів, операторів і адміністрацій. Важливо відзначити, що 38% всіх переміщень в Сарагосі здійснюється пішки. З розрахунком на 2016 рік, в рамках сталого сценарію були обрані три пропозиції: «природна» зона з уповільненням руху (30 км/г), програма пішохідних маршрутів і обмеження доступу моторизованих транспортних засобів у центр міста. Сценарії були призначені допомогти визначити заходи, які будуть здійснюватися в рамках плану. На додаток до цих заходів, сценарії показують полоси для громадського транспорту, нещодавно побудовану трамвайну лінію та пов'язану велосипедну мережу.

Посилання на відео-презентації плану «Давайте перемістимося – Міська Мобільність» (5 хвилин, іспанська мова): www.zaragoza.es/ciudad/movilidad/detalle_Video?id=PcVjWY2Qibg

Джерело: Керстін Буркгарт, ІІТ, Барселона на основі: www.zaragoza.es/ciudad/movilidad/

ПАРМА, ІТАЛІЯ: СЦЕНАРІЇ РОЗВИТКУ

Парма є середнім за розмірами містом (бл. 200.000 мешканців) у північній Італії. У 2005 році муніципалітет Парми почав інтегрований процес планування міського транспорту та землекористування, що складався з Плану міської мобільності (ПММ), подібного до ПСММ, Плану міського руху (ПМР) і Плану землекористування (ПЗК).

Написання двох транспортних планів (ПММ та ПМР) одночасно заохочувало зв'язок між короткостроковими діями ПМР і політикою регулювання попиту та інфраструктурними проектами, які є частиною стратегічних сценаріїв ПММ. Крім того, розробка цих двох планів дозволяє сформулювати послідовну і чітку стратегію управління мобільністю, спроможну координувати попит на різні види транспорту та різні послуги, що надаються як приватній, так і громадській мобільності (з особливою увагою до ходьби, їзди на велосипеді та інвалідів). Розробка ПММ була здійснена в три етапи.

Етап 1 був націлений на розуміння міської території та її транспортної системи і здійснений у консультаціях з тими, хто був у розширеній базі даних муніципалітету. Результатами етапу 1 стали:

- виокремлення найбільш важливих критичних точок транспортної системи (затори, вплив на навколишнє середовище і ДТП);
- визначення базового сценарію транспорту та землекористування (що складається із втручань в процес прийняття рішень, які приходять на пізній стадії).

Етап 2 зосереджувався на створенні та калібруванні моделі транспорту і на визначенні сценаріїв плану. Були визначені два альтернативні сценарії плану: сценарій землекористування включав заходи, підтримувані поточним планом землекористування поряд з заходами базового сценарію. Сценарій сталості пропагував заходи, спрямовані на зниження негативного впливу транспортного сектору на екологію та суспільство, знову ж таки в поєднанні з заходами базового сценарію.

Для всіх заходів, включених до обидвох сценаріїв були визначені строки (коротко-, середньо- і довгострокові), що дозволило координацію з діями

ПМР (короткострокові) і заходами ПММ (середньо- і довгострокові).

Етап 3 був спрямований на вибір муніципалітетом сценарію плану. Модель MEPLAN був використаний для моделювання транспортних, екологічних і економічних наслідків обраного сценарію.

Плани засновані на наступних заходах: регулювання використання автомобілів у центрі міста, розширення контролю та безпеки, заходи у чутливих районах міста, сповільнення руху, розвиток велосипедного та пішохідного руху, інтеграція громадського транспорту.



Джерело: TRT ТРАНСПОРТ І ТЕРИТОРІЯ, Сімоне Босетті, Патріція Мальєрі, Козімо Кіффі

ЗАХІД 4.1: РОЗРОБІТЬ СПІЛЬНЕ БАЧЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ ТА ЗА ЇЇ МЕЖАМИ

КЕМБРІДЖШИР, АНГЛІЯ: БАЧЕННЯ

«Створення громад, у яких люди хочуть жити і працювати: зараз і в майбутньому». Стратегія сталого розвитку громади Кембріджшир визначає бачення для Кембріджшира. Це бачення для Кембріджшира означає бути регіоном сильних, зростаючих, процвітаючих і соціально справедливих громад, які мають бездоганні державні послуги, де люди можуть реалізувати свій потенціал; живуть довше, ведуть здоровий спосіб життя і впливають на прийняття рішень. Місцевий транспортний план підтримує це бачення і допоможе його досягнути.



Source: www.eltis.org

Джерело: Місцевий транспортний план Кембріджшира на: www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: РОЗРОБКА БАЧЕННЯ

У Ліллі, Франція, процес ПМТ почався після руху великого міського оновлення в 1990 році. Великі інвестиції були спрямовані на оновлення промислових зон в Рубе і Туркуа. У той же час, термінал залізничної мережі (спершу запланований за межами центру міста) надав можливість створення абсолютно нового району, Оралілля. Розвиток Оралілля як вузла громадського транспорту, який служить не тільки для міжнародного, але й національного, регіонального та місцевого громадського транспорту, не був частиною детального ПМТ.

Ці події створили основу для бачення міста, яке є економічно сильним, з міжнародним та європей-

ським статусом. Питання створення привабливого міста є пріоритетним у списку цілей, воно йде разом з добре розробленим баченням щодо оновлення громадського простору – головним чином дорожнього середовища. Одним зі стратегічних питань, що були порушені, був вибір між подальшим розвитком системи метро та прогресивним підходом, що включає наземний громадський транспорт (автобус і трамвай). Місто обрало другий варіант, використовуючи розвиток наземного транспорту в якості засобу для реструктуризації, перепланування та перерозподілу громадських місць.



Source: Max Lerouge

Джерело: Посібний PILOT 2007 – повна версія: www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ГЕНТ, БЕЛЬГІЯ: «DE FIETS VAN TROJE» – БАЧЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ ЗНИЗУ ВГОРУ

Розробка нових підходів до зміни міської мобільності, громадського простору і ставлення людей для того, щоб Гент, Бельгія, став більш придатним містом для життя дітей у 2050 році – це мета «Перехідної Арени», групи у складі 25 творчих людей різних покликань, в т.ч. молодих підприємців, громадян, архітекторів і фахівців у галузі транспорту.

Проект був ініційований Департаментом навколишнього середовища і мобільності міста, проте ідеї були запропоновані саме учасниками «Перехідної Арени». Після одного року мозкового штурму було розроблено десять візцевих проектів, які демонструють, як Гент може виглядати у 2050 році. Одне з бачень – «Живі вулиці» – вже було апробоване громадянами двох вулиць. Протягом одного місяця вулиці були виключені з дорожньої мережі і перетво-

рилися на зону без автомобілів, зате зі встановленими вуличними меблями і облаштованими місцями для зустрічі жителів. Були випробувані нові форми мобільності, такі як електронні велосипеди, вантажні велосипеди, а також спільне використання автомобілів і доставка додому. Всі заходи були організовані виключно самими жителями. Цей взірцевий проект отримав високу зацікавленість регіональних та національних ЗМІ.

«На колесах» – це ще один з десяти взірцевих проектів і базується на законі Бельгії про те, що автостоянка може бути зайнята будь-яким об'єктом, який стоїть на колесах. Це надихнуло «Перехідну Арену» піти на крок далі: чому б не користуватися автостоянками, аби організувати дружні для жителів заходи і встановити такі об'єкти, як барбекю, столи для пікніка або міські сади? Кожен на основі шасі з чотирма колесами, як у звичайному автомобілі.

Ідеї «Перехідної Арени» можуть здатись на перший погляд футуристичними, але вони ростуть знизу вгору, забезпечуючи відчуття напрямку для мобільності в довгостроковій перспективі.

Джерело: Stad Gent, Klimaatverbond, 2012: De fiets van Troje – Transitie naar een duurzame mobiliteitscultuur voor Gent en omgeving, http://issuu.com/defietsvantroje/docs/fiets_van_troje_web.

Див. також: www.gentsklimaatverbond.be/study/de-fiets-van-troje та www.leefstraat.be.

БРЮССЕЛЬ, БЕЛЬГІЯ: СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У БРЮССЕЛЬСЬКОМУ СТОЛИЧНОМУ РЕГІОНІ

Проект стратегічного плану для перевезення вантажів у Брюссельському столичному регіоні в даний час обговорюється. План виходить з того, що 30% міських парникових газів продукується вантажним транспортом.

Основним баченням плану є досягнення більш розумного і стійкого ланцюжка поставок для Брюссельського столичного регіону до 2020 року, забезпечення «виграшної» ситуації для всіх зацікавлених сторін. Робота в партнерстві є одним із стовпів бачення для поліпшення доставки в місті.

Це бачення передбачає три пункти:

- обмеження та оптимізації руху автомобільних перевезень в і з міста;
- ініціювання переходу до іншого виду транспорту –

від автомобільного до водного і залізничного, а на останній міській милі – на зелених вантажівках;

- сприяння роботі компаній-перевізників та вантажних компаній.

Мета – усунути до 2050 року викиди парникових газів від вантажних перевезень і скоротити кількість маршрутів автомобілів з доставки на 30%.

Джерело: Bruxellesmobilité, 2012: Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012, www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises

ЗАХІД 4.2: АКТИВНО ІНФОРМУЙТЕ ГРОМАДСЬКІСТЬ

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН ТА ГРОМАДЯН ДО РОЗРОБКИ ПМТ

Лілль можна розглядати як типовий приклад залучення зацікавлених та громадян у Франції. У 2000 році міська агломерація Лілль, сьогодні угруповання з 85 муніципалітетів, прийняла свій перший ПМТ (=ПСММ). До прийняття проекту ПСММ політичною радою, місто створило кілька тематичних робочих груп за участю місцевих зацікавлених сторін, органів влади (напр., місцеві представництва держави, регіону, муніципалітети і торгово-промислової палати). Широка громадська участь була залучена шляхом організації форуму мобільності, а також так званих «Вікторів ПСММ». Під час цих відкритих засідань широка громадська участь і різні асоціації мали можливість обговорити з політичними представниками агломерації та залученими технічними експертами різні теми і частини ПСММ. Остаточний ПСММ був прийнятий після юридично обов'язкового громадського слухання та вдосконалення Плану за результатами отриманих пропозицій.

Джерело: Руппхт Консалт на основі Плану міського транспорту міської спільноти Лілль, червень 2003 р.; Проекту ПМТ, квітень 2009 року; www.lillemetropole.fr

ВАЛЬДЕМОРО, ІСПАНІЯ: ІНФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ

Вальдемор, місто 66 000 жителів, почав процес розробки свого Плану сталої міської мобільності в 2010 році. Тоді була розпочата важлива кампанія з підвищення обізнаності громадськості та посилення участі жителів.

Протягом двох тижнів листопада 2010 року, міська

рада організувала виставку «Cada paso cuenta. Ven a verlo» (Кожен крок важливий. Приходьте, щоб його побачити), з метою інформування населення про ПСММ. Ця виставка відкрилася одночасно з початком процесу консультацій та інформування громадськості про план. «План сталої міської мобільності Вальдеморо у 12 кроків» є ще одною кампанією. Вона полягає у послідовних публікаціях 12 кроків у вигляді реклами на одній з головних сторінок щомісячного міського журналу Вальдеморо.

Крім цього, було розроблено три різні листівки, кожна деталізувала аспекти ПСММ або була присвячена конкретній цільовій аудиторії. В одній листівці йшлося про зміст ПСММ, у другій – про заплановані заходи у центрі міста, а третя була призначена для дітей.

Посилання на виставку:

www.valdemoro.es/exposicion-cada-paso-cuenta

Джерело: Керстін Бургарт, Барселона, на основі: www.valdemoro.es/contenidos/ipcontent.asp?contentid=28035&nodeid=25835



КОПРІВНИЦА, ХОРВАТІЯ: ПОСТІЙНА УЧАСТЬ ТА ІНФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ ДЛЯ ГРОМАДСЬКОЇ ТА ПОЛІТИЧНОЇ ПІДТРИМКИ

В цілому, місто Копрівніца має відмінні передумови для сталої мобільності і природний високий рівень сприйняття м'яких форм мобільності. Насправді, тут із самого початку відбувалося широке висвітлення в ЗМІ. Проте заходи мобільності (особливо роботи зі створення інфраструктури) потребують дуже великих коштів і можуть конфліктувати з інтересами певних груп. Тому дуже важливо організувати ефективне доведення інформації до громадськості в процесі реалізації заходів і врахувати їх відгуки у процесі планування та реалізації плану.

Частиною широкої кампанії мерії в ЗМІ є щотижнева радіопрограма на місцевій станції. Програма реалізується в рамках проекту Активний Доступ (Active Access, www.active-access.eu), і також надає інформацію про вело- та пішохідний рух, запрошує різних гостей, таких як представники НУО або діти. Медіависвітлення відбувається і через інші засоби масової інформації: про виконання заходів регулярно звітуються на місцевій телестанції та в газетах.

Окрім роботи зі ЗМІ, громадяни беруть участь у різних заходах. Кожного червня під час днів без авто відбувається великий велофестиваль. Раз на 3 місяці відбувається регулярна велоподія, і хоча вона анонсується тільки на facebook, на сайті міста і місцевому радіо, вона приваблює бл. 200 учасників!

По-третє, важливо отримати підтримку та участь політиків. Дуже ефективним інструментом є, коли публіка бачить місцевих, національних та міжнародних політиків, які їдуть на велосипеді. Професійні заходи, такі як конференції про соціальні велоініціативи, також викликають інтерес в ЗМІ і створюють позитив серед громадськості.

Приклад Eltis з додатковою інформацією: www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3255

Джерело: Габор Гевеш, Регіональний екологічний центр для Центральної та Східної Європи

ЗАХІД 5.1: ВИЗНАЧТЕ ПРІОРИТЕТИ ДЛЯ МОБІЛЬНОСТІ

ФРАНЦІЯ: ЗАГАЛЬНІ ЦІЛІ ПЛАНІВ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

Основними цілями ПММ є забезпечення узгодженості між усіма видами транспорту разом з пропагуванням менш забруднюючих і більш енергоефективних видів.

Для досягнення цих цілей кожен ПММ повинен принаймні враховувати наступні теми:

- Покращення безпеки дорожнього руху усіх учасників руху, шляхом, крім інших заходів, адекватного розподілу дорожнього простору та організації спостереження за безпекою дорожнього руху, як мінімум для пішоходів та велосипедистів.
- Зменшення інтенсивності дорожнього руху.
- Розвиток громадського транспорту та усіх інших форм пересування, які зумовлюють менше викидів в атмосферу та є більш енергоефективними, у тому числі пішохідний та велосипедний рух.
- Розвиток і утримання головних (столичних) шляхів (у тому числі національного та районного значення) і запровадження вдосконаленої системи інформування про дорожній рух.
- Організація та впорядкування паркування на вулицях міста та громадських місць паркування, у тому числі стиковочних місць, паркування для жителів та тимчасових місць паркування для вантажного транспорту.
- Управління та організація руху вантажного транспорту та мульти-модального транспорту.
- Пропагування планів добирання для компаній та державних установ з перевагою громадського транспорту та спільного використання автомобілів.
- Розвиток системи єдиного квитка на увесь спектр видів транспорту, паркування та пропагування поєднання різних видів транспорту.

Джерело: Руппхт Консалт на основі «Планів міського транспорту – настанов», CERTU, Ліон, 1996.

ВЕЛИКОБРИТАНІЯ: ЗАКОНОДАВЧІ РАМКИ МІСЦЕВИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЛАНІВ (НАЦІОНАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ЦІЛІ)

Настанови щодо місцевих транспортних планів у ВБ визначають п'ять головних цілей розвитку майбутнього транспорту у державі:

- Підтримка економічного зростання
- Зменшення викидів вуглецю
- Пропагування рівності можливостей
- Сприяння кращій безпеці, захисті та здоров'ю
- Покращення якості життя та здорового оточення

Джерело: Департамент транспорту (ВБ): Настанови щодо місцевих транспортних планів, 2009

ЗАХІДНИЙ ЙОРКШИР: ЦІЛІ МІСЦЕВОГО ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНУ

Цілі МТП2 Лідса розроблялися в контексті довгострокового бачення розвитку транспорту у Західному Йоркширі. Цілі плану відображали ресурси, які можуть бути в наявності для впровадження плану.

Для кожного спільного пріоритету були розроблені цілі:

- Забезпечення доступності: покращення доступу до робочих місць, освіти та інших головних послуг.
- Зменшення заторів: зменшення затримок під час руху людей та товарів.
- Безпечні дороги: покращення рівня безпеки усіх користувачів автодоріг.
- Краща якість повітря: обмеження викидів транспорту, парникових газів та шуму.
- Ефективне управління активами: покращення стану транспортної інфраструктури.

Джерело: Посібник Pilot – повна версія, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ЗАХІД 5.2: РОЗРОБІТЬ SMART ЦІЛІ

ТЕОРЕТИЧНИЙ ПРИКЛАД: ІНДИКАТОР БОРОТЬБИ З ПЕРЕВАНТАЖЕННЯМ

Прикладом цього може стати тема боротьби з заторами. Метою може бути зниження темпів зростання руху на в'їзді у місто в години «пік» транспортного потоку. Індикатор може бути не більше 5% зростання кількості в'їжджаючих транспортних засобів, які перетинають кордон (часто транспортної розв'язки і т.п.) міської агломерації в період часу з 7:00 до 10:00 (ранкова година «пік») між 2012 і 2017 роками.



Щоб встановити реалістичні завдання, існують два основні варіанти:

- Моделювання – але це дорого і забирає багато часу,
- Розглянемо, що інші змогли досягти за допомогою пакету заходів, аналогічних тим, які розглядаються у вашому місті.

І портал Eltis (www.Eltis.org), і база даних (www.konsult.leeds.ac.uk/) є корисними відправними точками (додаткові джерела з кращими практиками див. Захід 6.1 Визначте найбільш ефективні заходи).

Як видно з цього прикладу, цільові показники мають бути сфокусовані. Вони базуються на визначеному показнику та цільовому році виконання. Вони мають представляти і відображати погоджені цілі плану.

За матеріалами: Посібник Pilot 2007 – повна версія, з внесеними поправками, www.pilottransport.org/index.php?id=48

КЕМБРІДЖШИР, АНГЛІЯ: ЗАВДАННЯ І НАПРЯМКИ В МТП

Третій Місцевий транспортний план Кембріджшира (2011 – 2026) встановлює індикатори, які будуть використані для моніторингу прогресу у виконанні стратегії та досягненні цілей. Вибрані індикатори відображають найбільш важливі для Кембріджшира питання, в той же час дозволяючи порівнювати прогрес з іншими місцевими органами влади в графстві. МТП включає ілюстрації, які роз'яснюють зв'язок між цілями, завданнями і напрямками для моніторингу.

МТП 01: Люди, які загинули або були серйозно поранені в ДТП.

Пропоновані національні завдання дорожньої безпеки, визначені Відділом транспорту в липні 2009 року, прагнули до скорочення втрат загиблих або важко поранених на 33% до 2020 року. Тому ми задали індикатори на період до 2012 року у відповідності з цим скороченням.

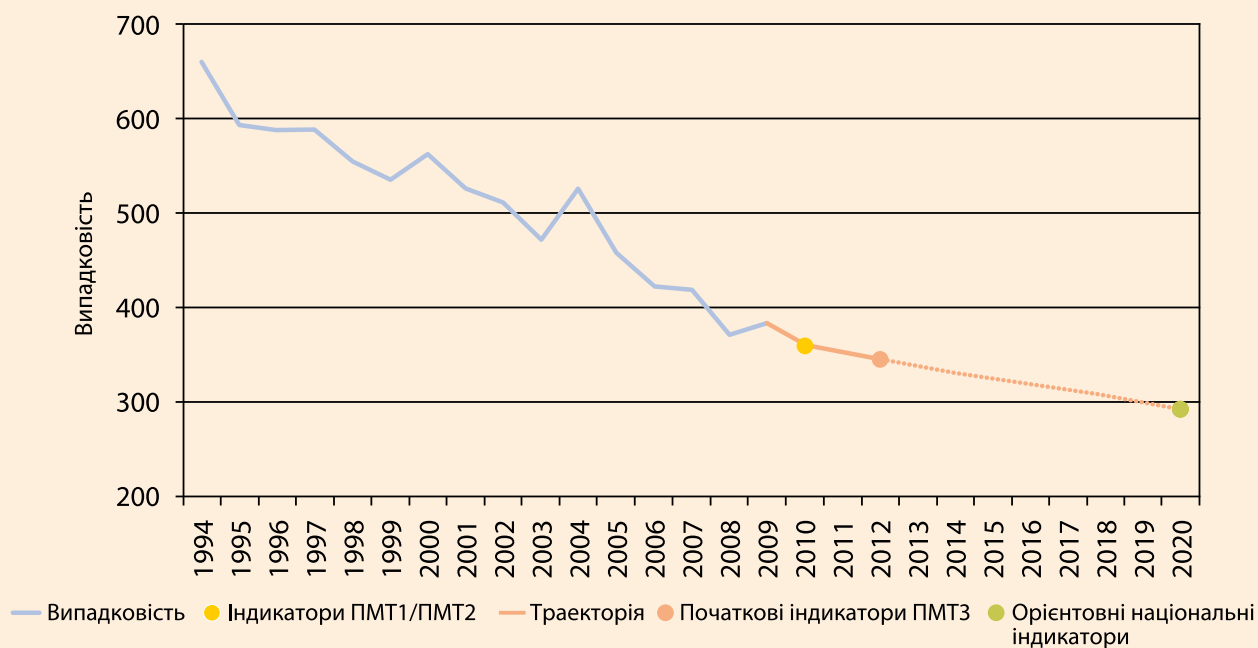
Малюнок на наступній сторінці показує прогрес проти цього показника з 1994 року, та індикатор ПМТЗ на 2012 рік. Індикатор ПМТ 01: Люди, які загинули або були серйозно поранені в ДТП в графстві Кембріджшир.

Джерело: Районна рада Кембріджшира, План місцевого транспорту Кембріджшира 2011-2026, План виконання.

ІНДИКАТОР ПМТ 01: ЛЮДИ, ЯКІ ЗАГІНУЛИ АБО БУЛИ СЕРЬОЗНО ПОРАНЕНІ В ДТП В ГРАФСТВІ КЕМБРІДЖШИР

Початковий індикатор:

Не більше ніж 345 людей загинули або серйозно травмовані у 2010.



Джерело: Районна рада Кембріджшира, План місцевого транспорту Кембріджшира 2011-2026, План виконання

ЗАХІД 6.1: ВИЗНАЧТЕ НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНІ ЗАХОДИ

ДАНДІІ, ШОТЛАНДІЯ: ВИКОРИСТАННЯ ПРОСТОЇ МОДЕЛІ

При розробці своєї першої Стратегії місцевого транспорту в 2000 р., місто Дандії використало Модель транспортної політики Лабораторії Досліджень Транспорту, яка вимагає тільки базової вхідної інформації, щоб оцінити, що можна досягнути з допомогою заходів, які вона розглядає. Це дозволило вибрати найбільш відповідні заходи і встановити резонні завдання.

Джерело: Том Рай, Лундський Університет, на основі: www.dundeeecity.gov.uk/dundeeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf, p. 71

ЗАХІД 6.2: ВЧІТЬСЯ З ДОСВІДУ ІНШИХ

EUROPEAN NICHES PROJECT: EXCHANGE ON IMPLEMENTATION OF INNOVATIVE TRANSPORT CONCEPTS

Європейський проект NICHES+ (2008-2011) націлений на створення мережі зацікавлених сторін, які працюють над інноваційним міським транспортом і рішеннями з мобільності. Проект виявився надзвичайно цінним для організації обміну між практиками, зацікавленими в реалізації заходів, і тими, хто вже реалізував аналогічні концепції в іншому місці. Прикладом є обмін між французьким регіоном Артуа-Гоелль і містами Зальцбург та Мюнхен щодо заходів доступності. Французька команда відвідала обидва міста і дізналася про обширний досвід Зальцбурга з навчань на тему «подорожей» і Концепцію Планування доступності районів у Мюнхені. Іншим прикладом є обмін між французькими містами Нант і Лоріант та Вустершир, Великобританія щодо систем швидкого транзиту автобусів. Французькі міста мають успішні системи, які допомогли Вустерширу дізнатися більше про конкретні проблеми реалізації цього заходу. Більше інформації: www.niches-transport.org

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПРОЕКТ SUGAR – ДОСЯГНЕННЯ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ШЛЯХОМ МІСЦЕВОЇ Й РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

Проект SUGAR розглядає проблему неефективного управління міською вантажною дистрибуцією, що є однією з найважливіших компонентів загальної системи міського транспорту та основним джерелом викидів парникових газів.

Для досягнення мети у проекті пропагується обмін, обговорення й передача політичного досвіду, знань та хороших практик через політичні й планувальні важелі у сфері управління міськими вантажними перевезеннями.

Див.: www.sugarlogistics.eu

ЗАХІД 6.3: ВРАХУЙТЕ НАЙКРАЩЕ СПІВВІДНОШЕННЯ ЦІНИ ТА ЯКОСТІ

ВЕЛИКИЙ НОТТІНГЕМ, АНГЛІЯ: МІСЦЕВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПЛАН 2 – ОЦІНКА ОСНОВНОЇ СХЕМИ

МТП2 Великого Ноттінгема (ПСММ в Англії) включає в себе розділ з оцінкою його основних пропозицій схем з точки зору цілей, щоб продемонструвати, що всі вони роблять істотний внесок у більшість цілей МТП. Він пояснює, як схеми плануються та інтегруються між собою для максимізації вигод і, отже, співвідношення ціни і якості. Крім цього, в розділі визначені дешевші альтернативи, щоб показати, що може бути досягнуто з меншими коштами.

Про це на: www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf, стор 334-336.

Джерело: Том Рай, Лундський Університет



Source: www.eltis.org

ЛОНДОН, АНГЛІЯ: ПЛАТА ЗА ЗАТОРИ – ПОТРЕБА В КОМПЛЕКСНОМУ ПІДХОДІ

Хороший приклад для ілюстрації потреби в комплексному підході до вирішення проблеми стягнення плати в місцях заторів – це Лондон. Цей потужний захід щодо стримання дорожнього руху шляхом стягнення плати з користувачів напругу впливає на зміни у складі та обсязі дорожнього руху, і таким чином впливає на парникові викиди та рівень шуму. Але якщо виконувати лише цей один захід, то його вплив буде незначним. Якщо поєднати його з міським плануванням та дизайном, покращенням громадського транспорту та просуванням, управлінням місцями для паркування, зонами низьких викидів та звільненням для «чистих автомобілів», ці заходи взаємно посилюють, прискорюють і доповнюють вплив на забруднення, викиди та шум. У той же час, компенсаторними заходами слід вирішувати негативні впливи, такі як затори у суміжних районах або соціальну рівність доступу й мобільності. Дуже важливу роль тут відіграє визначення периметру зони.

Див: www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx та www.cclondon.com

Джерело: Керівництво PILOT 2007 року – повна версія, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

КРАКІВ, ПОЛЬЩА: ПАКЕТИ ЗАХОДІВ В CIVITAS

Краків є одним з найбільших міст Польщі. Підтримка і зміцнення столичних функцій і в той же час реальне поліпшення якості життя мешканців Кракова стали викликами розвитку міста в перші роки нового тисячоліття.

Генеральний План Транспорту був затверджений міською радою в 2005 році. Його основною метою є ефективне, безпечне, економічне та екологічно чисте перевезення пасажирів і вантажів. Така політика вимагала здійснення букету комплексних і скоординованих заходів. У проєкті CIVITAS CARAVEL (2005-2009) в цілому було реалізовано 18 взаємодоповнюючих заходів, які зумовили покращення якості транспортної системи Кракова. Ці заходи включали введення більш чистих транспортних засобів у громадському транспорті (ГТ), будівництво розділених смуг руху, систему пріоритетності руху, безпечний доступ до зупинок ГТ, привабливу аудіо-візуальну інформацію для пасажирів, нові послуги ГТ (напр.

транспорт за запитом у районах з низькою щільністю населення, єдиний квиток, автобусні багажники для велосипедів, громадські велосипеди), обмеження доступу авто і доставки в історичний центр міста. Ці постійні заходи супроводжувалися серією м'яких заходів, спрямованих на конкретні групи користувачів (студенти і співробітники університету, молодь, власники магазинів), таких як спільне використання та спільна власність на автомобілі, маркетингові та промо-заходи, стимули, навчання, зустрічі.

Політика «батого і пряника» мала на меті зменшення використання приватних авто і в той же час заохочення користування ГТ або іншими видами транспорту за рахунок кращих, безпечніших, доступніших, надійніших і більш привабливих пропозицій міського транспорту. Усі заходи були взаємопов'язані і не були реалізовані в ізоляції. Команда проєкту наглядала за прогресом і забезпечувала постійний обмін між заходами та зацікавленими сторонами. Проектна команда також відповідала за комунікації та пропагування. Незважаючи на деяке протистояння власників крамниць і адміністрацій, завдяки відданому меру і сильній команді, громадськість прийняла таку політику міста і цей проєкт. Проєкт і пов'язані з ним заходи увійшли до порядку денного громадськості, широко обговорювалися і візуалізувалися на трамваї CIVITAS CARAVEL, на плакатах і логотипах, під час громадських зустрічей і заходів (Європейський тиждень мобільності).

Джерело: Руппхерт Консалт на основі CIVITAS, www.civitas-initiative.org/city_sheet.phtml?lan=en&id=2



Source: Urząd Miasta Krakowa

ЗАХІД 7.2: ПІДГОТУЙТЕ ПЛАН ЗАХОДІВ ТА БЮДЖЕТ

ЗАХІДНА АНГЛІЯ: МТП2 – ПРОГРАМА РЕАЛІЗАЦІЇ

Чотири ради: Бат і Північно-Східний Сомерсет, Брістоль Сіті, Північний Сомерсет і Південний Глостершир об'єднали зусилля для планування і виконання транспортних покращень у регіоні в рамках Спільного Місцевого транспортного плану (СМТП). СМТП визначає транспортні плани на 2006-2011 і бачення на наступні 20-30 років.

Заходи на £ 126.9 млн. (61.173 Комплексної програми видатків транспорту та 65.745 на утримання), що містяться в плані, були засновані на настановах фінансового планування, визначених Відділом транспорту в грудні 2005 р. Вони спрямовані на досягнення співвідношення ціни і якості за рахунок максимально ефективного використання існуючої інфраструктури. У наступній таблиці – огляд Комплексної програми видатків транспорту (£ 61.173 млн.).

КОМПЛЕКСНА ПРОГРАМА ВИДАТКІВ ТРАНСПОРТУ (МЛН. ФУНТІВ СТЕРЛІНГІВ)

Тип схеми	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	всього
Автобусні маршрути та інша інфраструктура	3.60	2.50	1.20	1.90	3.30	12.50
Кількість схем	180	160	100	150	180	770
Залізниця	0.10	0.10	0.12	0.14	0.14	0.60
Кількість схем	2	2	2	2	2	10
Стишкові місця	0.60	1.15	1.10	1.00	1.10	4.95
Кількість схем	0	1	1	1	0	3
Управління заторами:						
а) УКМР, знаки	0.90	1.10	1.15	1.30	1.00	5.45
Кількість схем	25	30	30	35	30	150
б) Паркування	0.45	0.35	0.05	0.05	0	0.90
Кількість схем	1	1	1	1	1	5
Ходьба пішки	0.85	1.20	1.70	1.35	1.35	6.45
Кількість схем	50	65	80	65	65	325
Велосипеди	0.65	0.90	1.20	1.25	1.20	5.20
Кількість схем	40	60	75	75	75	325
Місцеві схеми безпеки	1.75	2.44	2.69	2.73	2.77	12.38
Кількість схем	40	45	50	50	50	235
Безпечніші маршрути	0.90	1.10	1.35	1.45	1.40	6.20
Кількість схем	30	35	40	45	45	195
Місцеві райони/ розумніший вибір	1.25	0.85	1.35	1.30	0.75	5.50
Кількість схем	100	70	100	100	60	430
Різні схеми	0.23	0.13	0.34	0.21	0.12	1.03
Кількість схем	10	5	15	10	5	45
ВСЬОГО	11.28	11.82	12.25	12.68	13.13	61.16
Відрахування груд. 2005 + лют. 2006 додаткові відрахування на безпеку руху	11.281	11.827	12.247	12.683	13.135	61.173

Джерело: МТП2 Західної Англії, www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transport-plan-200607-201011

ЗАХІД 8.1: ОРГАНІЗУЙТЕ МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКУ

ЗАХІДНИЙ ЙОРКШИР, АНГЛІЯ: МОНІТОРИНГ ЗАВДАНЬ
ТА ІНДИКАТОРІВ – МІСЦЕВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПЛАН ЗАХІДНОГО ЙОРКШИРА (МТП2)

ІНДИКАТОР	ВІДПОВІДНЕ ЗАВДАННЯ	ДЖЕРЕЛА ДАНИХ ТА МЕТОДИ ЗБОРУ	ТЕРМІНИ
Доступність	Обов'язковий 01	Використання комплексу моделювання вступу	Оновлення здійснюється щорічно та/або під час зміни послуг
Пунктуальність автобуса	Обов'язковий 02	Дослідження узбіч та система RTPI	Оновлення здійснюється щорічно
Задоволення від послуг міського автобуса	Обов'язковий 03	Інформація надана МНС. Доповнена ринковим дослідженням Metro	Дані, отримані кожні 3 роки
Річний розрахунок індексу велопоїздок	Обов'язковий 04	По всьому Західному Йоркширу було зроблено репрезентативний вибір районів, щоб відобразити різні велосипедні середовища. І дорожні, і позашляхові території контролюються. Дані зібрані як автоматично, так і вручну.	Автоматичні сайти безперервного збору даних. Ручний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Середній час поїздки на особу милю на ключових маршрутах	Обов'язковий 05	По всьому Західному Йоркширу було відібрано 14 маршрутів. На кожному маршруті враховуються завантаженість, потік та час поїздки.	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Зміна в годину «пік» потоків руху на дорогах до міських центрів	Обов'язковий 06	Автоматичний підрахунок трафіка (АПТ) на п'ятьох кордонах до міського центру	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Частка видів транспорту у поїздках до школи	Обов'язковий 07	Метод збору відкладено до 2007 року	
Задоволення від послуг громадського транспорту за фінансування ПМТ	Місцевий M1	Ринкові дослідження	Оцінка схеми за схемою
Велопоїздки до міського центру у ранкову годину «пік»	Місцевий M2	Дослідження розподілу видів транспорту в напрямку 5 головних міських центрів по всьому Західному Йоркширу	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Розподіл видів транспорту в ранкову годину «пік» в напрямку до центрів міста	Місцевий M3	Дослідження розподілу видів транспорту в напрямку 5 головних міських центрів по всьому Західному Йоркширу	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Патронаж на залізниці в годину «пік»	Місцевий M4	Дослідження годин «пік» на залізничній станції Лідс	Щорічний підрахунок робиться у нейтральні місяці
Патронаж Автобусних Коридорів Якості	Місцевий M5	Дані електронних апаратів продажу квитків на обраних маршрутах	Оцінка схеми за схемою
Кількість пішоходів у дорожньо-транспортних пригодах	Місцевий M6	Статистичні дані STATS 19	

Повна таблиця у: Місцевому транспортному плані Західного Йоркшира, ст. 177, www.wyltp.com/currentplan

ТУЛУЗА, ФРАНЦІЯ: ОРГАНІЗАЦІЯ МОНІТОРИНГУ
ТА ОЦІНКИ

Новий ПМТ агломерації Тулузи визначив низку ініціатив, які мають забезпечити точний моніторинг реалізації ПМТ і регулярну оцінку його результатів. Вони включають у себе наступні заходи:

- Створення «партнерської» моніторингової комісії
- Організація «комісій міського розвитку / мобільності»

- Продовження спостереження за ПМТ
- Створення рахунку витрат мобільності
- Розробка карток збалансованої оцінки

Перегляд ПМТ дозволяє агломерації залучити більшу кількість державних і приватних зацікавлених сторін. У рамках «партнерської» моніторингової комісії всі установи, асоціації та пов'язані з мобільністю організації збиратимуться принаймні раз на рік щоб обговорити досягнутий прогрес, за можливості вико-

ристувати проміжні результати оцінки, наданої спостереженнями ПМТ.

Метою спостереження ПМТ є відстеження прогресу, досягнутого у реалізації заходів, описаних у плані міської мобільності Тулузи. Питання, що задаються: «Чи розпочалися дії ПМТ?», «Чи дотримуються принципи ПМТ?» Крім того, спостереження буде відстежувати наслідки дій ПМТ. Воно розслідуватиме, чи впливи цих дій відповідають передбаченим наслідкам. Також воно спостерігатиме, чи виконані загальні цілі, як описано у відповідних правилах ПМТ, LOTI, LAURE та SRU. Щороку буде здійснюватися оновлення проміжної оцінки. Повна оцінка прогресу і результатів обов'язкова після 5 років з дня офіційного затвердження ПМТ.



Source: Saada/ Schneider

Деякі з показників безпосередньо підходять або виходять із юридично обов'язкової стратегічної оцінки впливу. Показники, які забезпечують ширший огляд тенденцій мобільності і транспорту в агломерації Тулуза надходять від:

1. дослідження мобільності домогосподарств
2. дослідження навколишніх та об'їзних доріг
3. дослідження походження-призначення у громадському транспорті.

Комісія міського розвитку/мобільності була створена для забезпечення узгодженості між варіантами міського розвитку в рамках дії ПМТ і організації транспортної інфраструктури. І орган влади, відповідальний за ПМТ, і орган, відповідальний за схему узгодження міського розвитку беруть участь у цій комісії. Рахунок вартості мобільності, за законом, є обов'язковим інструментом. Більш точно цей

закон визначає створення низки інструментів, які допомагають державному і приватному прийняттю рішень, що впливають на практики мобільності. Рахунок вартості мобільності є одним із цих інструментів. Він дозволяє агломерації побачити витрати для користувача і для суспільства. Буде створена картка збалансованого рейтингу (оцінки), який охоплює всі заходи ПМТ. Це забезпечить періодичні оновлення точного змісту заходу, досягнутого прогресу, та передбачених строків реалізації.

Джерело: Руппрехт Консалт на основі інформації Тулузи (Переглянутий ПМТ Тулузи, січень 2011 р.)

ЗАХІД 9.1: ПЕРЕВІРТЕ ЯКІСТЬ ПЛАНУ

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: ПЛАН МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ (ПМТ)

Проект ПМТ агломерації Лілль включає в себе в цілому 170 дій, визначених і структурованих за такими 6 напрямками:

1) «Інтенсивне місто» і мобільність

В рамках першого напрямку агломерація Лілль пропагує сталий розвиток та міські форми шляхом поєднання різних елементів у процесі розробки політики та міського дизайну. Цей напрямок також включає розширення мережі важкого громадського транспорту як основи розвитку міст. Лілль передбачає розробку так званих мікро-ПМТ для певних територій, а також низки заходів, таких як будівництво модельних еко-кварталів.

2) Мережа громадського транспорту

Агломерація Лілль буде вкладати значні кошти у зміцнення існуючої інфраструктури громадського транспорту. Це забезпечить інтермодальність і краще з'єднання з іншими територіями, але також дозволить надавати кращі послуги користувачам.

3) Ділимося вулицями, альтернативні види транспорту

Третій напрямок поєднує в собі набір заходів, які повинні побудити до більш розумного використання приватних автомобілів. Це слід зробити шляхом розподілу дорожнього простору на користь сталих видів транспорту. Метою цього є краща структура вулично-дорожньої мережі та оптимізація існуючих доріг. Мережа пішохідних доріжок, велосипедних ліній – це амбітні плани агломерації. Стратегії паркування відповідатимуть цілям ПМТ.

4) Вантажні перевезення

Дії щодо вантажного транспорту в регіоні Лілль засновані на раніше підготовленому звіті. Незважаючи на те, що вантажний транспорт має важливе значення для економічного життя міста, він є джерелом заторів і викидів. Влада спочатку шукатиме альтернативу вантажним перевезенням автомобільним транспортом. Це буде зроблено шляхом

розробки стратегії, посилення інтермодальності, і чіткої інтеграції проблеми транспорту в економічну діяльність. Особливу увагу буде приділено міському вантажному транспорту. Буде розроблено стратегію і виконано низку експериментів.

5) Навколишнє середовище, здоров'я та безпека громадян

Для кращої інтеграції екологічних питань у містобудівну документацію, оцінка впливу на довкілля стала обов'язковою для всіх ПМТ після прийняття Європейської Директиви 2001/42/ЄС у французькому законодавстві в 2005 році. Після цієї оцінки були визначені безпосередні цілі і заходи, об'єднані в 5-му напрямку ПМТ Лілля: навіколишнє середовище, здоров'я та безпека жителів. Він має на меті насамперед зменшити споживання енергії і атмосферні впливи мобільності і транспорту на навіколишнє середовище і здоров'я. Напрямок також включає низку заходів зі скорочення дорожнього шуму, базується на наскрізній екологічній стратегії і створює безпечні умови для користувачів послуг мобільності.

6) Реалізація, моніторинг та оцінка

Оцінка та вимірювання впливу транспортної політики, що впроваджувалася через ПМТ Лілля, вимагає належних інструментів спостереження та оцінки. Метою цього напрямку є поширення цінностей ПМТ в межах та за межами території, а також моніторинг та оцінка виконання різних заходів та стратегій мобільності. Заплановані заходи будуть перенесені до усіх інших місцевих планів: громадськість буде залучена через «комітети заходів»; транспортні плани компаній, погоджені з головними транспортними організаціями, зменшать проблему заторів у години «пік»; через спостереження за мобільністю, моніторинговий комітет ПМТ проаналізує розвиток транспортної поведінки та промоніторить виконання ПМТ.

Ця програма з 6 напрямків супроводжується попередньою оцінкою витрат.

Зв'язки між різними видами транспорту, громадяни, які їх використовують, вантажний транспорт, простір, в якому функціонує транспорт, разом вимагають комплексної політики мобільності і транспорту, сформульованої містом і його мешканцями.

Зміст (Проект ПМТ Лілля)

Вступ

Цілі ПМТ

ПМТ в діях

Напрямок 1: «Інтенсивне місто» і мобільність

Напрямок 2: Мережа громадського транспорту

Напрямок 3: Ділимося вулицями, альтернативні види транспорту

Напрямок 4: Вантажний транспорт

Напрямок 5: Навколишнє середовище, здоров'я та безпека громадян

Напрямок 6: Реалізація, моніторинг та оцінка
Планування та фінансові очікування

Словник

Джерело: Руппрехт Консалт, на основі ПМТ Лілля,
www.lillemetropole.fr

Source: Max Lerouge

ЗАХІД 9.2: ЗАТВЕРДІТЬ ПЛАН**ЗАХІДНА АНГЛІЯ: ГРАФІК ЗАТВЕРДЖЕННЯ
СПІЛЬНОГО МІСЦЕВОГО ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНУ**

Чотири ради (Бат та Північно-східний Сомерсет, Брістоль, Північний Сомерсет і Південний Глостершир) працюють у партнерстві над плануванням і поліпшеннями у сфері транспорту на заході Англії. Це вимагає прийняття плану різними комітетами і радами.

- Спільний виконавчий комітет з транспорту 10/12/10
- Рада Південного Глостершира – 15/12/10
- Рада Північного Сомерсета – 18/01/11
- Рада Брістоль Сіті – 18/01/10
- Рада Бат і Північно-східного Сомерсета – 20/01/11
- Публікація остаточного СМТПЗ – 31/03/11

Джерело: www.travelplus.org.uk**ЗАХІД 9.3: СТВОРІТЬ
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПЛАН****ЗАХІДНА АНГЛІЯ: 6-Й СПІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ
ФОРУМ, СПІЛЬНИЙ МТПЗ**

6-й щорічний Спільний транспортний форум був задуманий як вступ до проекту Спільного Місцевого транспортного плану і початок широкої участі. Взяли участь понад 100 представників з регіонів, у т. ч. місцевих підприємств, охорони здоров'я, агітаційних груп і жителів, всіх бажаючих дізнатися більше про те, що робить партнерство Західної Англії, і як вони можуть допомогти вплинути на наступний Спільний Місцевий транспортний план.

Після прибуття всім учасникам дали копію проекту резюме СМТПЗ і копію анкети для заохочення зворотнього зв'язку після форуму. Люди могли забрати більше анкет з собою, щоб роздавати у своїх групах. Програма заходу включала семінари щодо скорочення викидів вуглецю, активних подорожей і сталого економічного процвітання.

Для отримання додаткової інформації див:

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

ЗАХІД 10.1: ОРГАНІЗУЙТЕ ВИКОНАННЯ ПЛАНУ

БУДАПЕШТ, УГОРЩИНА: КООРДИНАЦІЯ МІЖ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ

Програма «Серце Будапешта» була створена у 2007 році з метою відновлення внутрішнього міста шляхом великомасштабного уповільнення руху. Програма була ініційована і наразі управляється наступними ключовими партнерами: муніципалітет Будапешта (як кінцевий власник проекту), «Неприбуткова компанія міського розвитку «Серце Будапешта» (координатор реалізації проекту), приватна консультативна компанія, яка розробила план, і асоціація «Прагнемо до чистого міста» (НУО – забезпечує участь жителів у проекті). Поряд з цими основними партнерами, важливість програми привабила низку інших зацікавлених сторін, від ЗМІ, місцевих підприємств і різних державних органів, відповідальних за планування та погодження.

У зв'язку зі складністю цього плану, було створено



вищезгадану неприбуткову компанію для управління, координації та фактичної реалізації, у тісній співпраці з місцевим муніципалітетом. Ця компанія відповідає за забезпечення прозорості виконання (напр. через свій веб-сайт і регулярний безкоштовний бюлетень). Але в процесі планування, найважливішими учасниками були місцеві політики і приватні консультанти, які розробили фактичний план. Але на етапі реалізації виявилось надзвичайно важливо мати окрему організацію, повністю віддану управлінню виконанням заходів.

Приклад Eltis з додатковою інформацією про програму «Серце Будапешта»:

www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961

Джерело: Габор Гевеш, Регіональний екологічний центр для Центральної та Східної Європи

ЗАХІД 10.2: ІНФОРМУЙТЕ ТА ЗАЛУЧАЙТЕ ГРОМАДЯН

ГЕНТ, БЕЛЬГІЯ: АКТИВНЕ ІНФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ ПРО ПОКРАЩЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СТАНЦІЇ

У 2007 році місто Гент, разом з п'ятьма партнерами проекту, почали масштабний проект з покращення залізничного вокзалу Гента Сінт-Пітерс та його околиць відповідно до потреб 21-го століття. До 2020 року територія має бути перетворена в доступну і зручну для життя і роботи, з хорошими інтермодальними маршрутами. Цей проект має величезний вплив не тільки на оточуючі райони, а й на все місто і його жителів. У місті встановлено інформаційний пункт, який організовує зв'язок і участь жителів як на етапі планування, так і виконання проекту.

Коли новий етап роботи повинен початися, мешканці районів, на які впливатиме ця робота, отримують «лист резидента», що інформує їх про роботи, що мають розпочатися, та незручності, які вони можуть викликати. Три рази на рік, бюлетень проекту додається до міського журналу, який кожен житель Гента отримує безкоштовно. Копії бюлетеня також доступні для туристів на залізничній станції. Проект має свій привабливий сайт, www.projectgentsintpieters.be, де є новини проекту, звіти про громадські зустрічі, фото та відео робіт, карти тимчасових автобусних зупинок, тимчасової пішохідної та велосипедної інфраструктури.

Двічі на рік громадськість запрошується для відвідування будівельного майданчика. Для жителів це можливість побачити роботи зблизька і одержати докладніше пояснення партнерів проекту та інженерів. Від 400 до 800 осіб допускається до участі в малих групах під час візиту. Ці візити є надзвичайно популярним і дуже швидко бронюються.

Принагідно, 7000 сімей із навколишніх районів

запрошуються на інформаційний базар із деяких аспектів проекту. На цих заходах люди можуть задати питання, подивитися фотографії, карти і презентацію проекту. За підтримки програми CiViTAS, була розроблена 3D-модель, щоб показати, як виглядатиме територія станції в майбутньому.

Для людей, які бажають брати більш активну участь, організовуються «кафе діалогів», щоб обговорити певні аспекти проекту, в практичних і правових межах, чітко визначених на початку зустрічі. У травні 2011 року у школах пройшов спеціальний раунд участі, щоб зібрати відгуки молоді – групи зацікавлених сторін, яка до цього часу була не надто залученою.

Інформаційний пункт має п'ять співробітників (майже) на повну зайнятість. Він має бюджет у 365 000 євро на рік (штат і поточні витрати). Усі витрати діляться порівну між партнерами проекту.

Джерело: Сара Мартенс, Mobiel 21 на основі матеріалів Інформпункта проекту Гент Сінт-Пітерс – Жизель Rogiest.



Source: Infopunt Project Gent Sint-Pieters

ЗАГРЕБ, ХОРВАТІЯ: ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН І ЖИТЕЛІВ ДО ПРОЕКТУВАННЯ НОВОЇ РОЗВ'ЯЗКИ

Завдяки участі у проекті CiViTAS ELAN, місто Загреб зробило концептуальний дизайн нового інтермодального пасажирського терміналу Сава-Північ. Розташований у південній частині міста, біля річки Сави, дизайн цього нового терміналу включає інфраструктуру для залізниці, трамваїв, автобусів, велосипедів і таксі і був задуманий як пусковий механізм для економічного зростання та розвитку околиць. У зв'язку з розміщенням п'яти різних видів транспорту і очікуваним впливом на розвиток, місто вирішило залучити до дослідження проекту та дорожнього руху різні місцеві зацікавлені сторони. На ранньому етапі дослідження були проведені консультації з різними адміністративними органами, операторами ГТ, НУО та представниками міських районів.

Статті про дослідження були опубліковані в професійних, щоденних і двотижневій газетах. Газета «Zagreb.hr» надрукувала 300.000 копій і безкоштовно доставила їх домогосподарствам. Теле- і радіостанції висвітлювали дослідження, були надруковані і поширені листівки. Висвітлення в ЗМІ включало шість газетних статей, які закликали читачів надсилати зауваження та пропозиції поштою та електронною поштою. Місто відповіло на всі з них. Було зроблено дві презентації для жителів.

Зустрічі зацікавлених сторін та презентації для громадян представили дослідження і відкрили дискусію. Учасники могли в будь-який момент перервати презентації для запитань. Це допомогло створити невимушену атмосферу. Автори дослідження отримали зворотній зв'язок (відгуки), зауваження та пропозиції, і більшість з них були включені в остаточний варіант дослідження.

Джерело: CIVITAS VANGUARD (2011). Залучення зацікавлених сторін: Інструментарій для організації успішних консультацій із зацікавленими сторонами. Посібники CiViTAS, www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf.

ЗАХІД 10.3: ПЕРЕВІРТЕ ПРОГРЕС У ДОСЯГНЕННІ ЦІЛЕЙ

ААХЕН, НІМЕЧЧИНА: МОНІТОРИНГ ВИКОНАННЯ ЗАХОДІВ ШЛЯХОМ РЕГУЛЯРНОЇ ЗВІРКИ ПОТОЧНОГО СТАНУ

У місті Аахен різні зацікавлені сторони зустрічаються щоквартально в рамках безперервного процесу моніторингу ходу реалізації заходів у сфері екологічно чистої мобільності. На тлі Плану про Чисте Повітря з 29 заходами, пов'язаними з мобільністю на початку 2009 р. було створено робочу групу, що складається з представників міських відділів транспорту та довкілля, торгово-промислової палати, місцевого оператора громадського транспорту (ASEAG) і регіональної транспортної асоціації (ABB). Робоча група створена для моніторингу виконання заходів на щоквартальних нарадах, в ході яких обговорюються стан кожного заходу, і у випадках, коли досягнення мети викликає сумніви, призначаються надзвичайні заходи. Поряд із системою постійної звітності про виконання заходів, – регулярні поточні зустрічі є м'яким підходом до недорогого і ефективного контролю на етапі реалізації.

Джерело: Руппхт Консалт на основі даних міста Аахен.

ВІТОРІЯ-ГАШТЕІЗ, ІСПАНІЯ: ПЕРЕВІРКА ПРОГРЕСУ В ДОСЯГНЕННІ ЦІЛЕЙ

«План сталої мобільності та громадського простору» міста Віторія-Гаштеїз є одним зі стратегічних проєктів, що відображає дії, які потрібно вжити для досягнення бачення міста, описаного у Генеральному Плані Віторія-Гаштеїз до 2015 року. Місто має прийняти соціальну відповідальність за впровадження та виконання стратегії, що сприяє сталому майбутньому з особливим наголосом на боротьбі зі зміною клімату та необхідності досягнення соціальної згуртованості та створення компактного міста.

Для того, щоб перевірити прогрес у досягненні цілей, у 2011 році було проведено опитування з питань міської мобільності. Це дослідження сприяло розумінню змін, що відбулися в місті з початком плану і визначило зміни у звичках жителів. Дослідження складалося з двох частин: в першій частині було проведено 4000 телефонних інтерв'ю

для оцінки Плану сталої мобільності. Друга частина дослідження концентрувалася на мобільності в контексті економічної функціональності (як дістатися до роботи, і т.д.) і виконувалася за допомогою прямих інтерв'ю з 2700 працівниками з 300 компаній.



Останнє дослідження, проведене у 2006 році, служило точкою відліку для порівняння того, як змінилася мобільність з початку Плану сталої мобільності. Попередні дані свідчать про те, що в період між 2006 і 2011 роками число пасажирів громадського транспорту збільшилося на 80%.

Джерело: Керстін Буркхарт, IET Барселона; Центр Екологічних Досліджень, Міська рада Віторії-Гаштеїз, www.vitoria-gasteiz.org/movilidad

ЗАХІД 11.2: ПЕРЕГЛЯДАЙТЕ ДОСЯГНЕННЯ – УСВІДОМТЕ УСПІХИ І ПОРАЗКИ

ТУЛУЗА, ФРАНЦІЯ: ВІДПРАВНА ТОЧКА ДЛЯ РОЗРОБКИ НОВИХ ПМТ

У 2008 році Тулуза ініціювала перегляд свого ПМТ від 2001 року. План охоплював так званий периметр громадського транспорту Тулузи, який покривав 72 муніципалітети. Для нового плану було запропоновано периметр усіх тих муніципалітетів, які були включені в план міського узгодженого розвитку, плюс додаткові міста. Новий ПМТ має намір охопити в цілому 118 муніципалітетів.

Мультимодальна оцінка різних індикаторів ПМТ була завершена протягом трьох місяців з моменту початку розроблення нового плану.

Оглядові дані про ПМТ були представлені набором показників, графіків і розрахунків. Було оцінено

різні дії, погоджені в попередньому ПМТ. Приклад, пов'язаний з темою громадського транспорту, представлено на наступному малюнку.

Результати цієї оцінки були обговорені в порівнянні з цілями ПМТ, новими юридичними зобов'язаннями і місцевими цілями в різних тематичних робочих групах. Це вилилося у рекомендації до цілей перегляду ПМТ. Ці завдання лягли в основу розробки змісту переглянутого ПМТ.

Джерело: Руппхт Консалт

ОГЛЯД ДОСЯГНЕНЬ МІСЦЕВОГО ПЛАНУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ В МІСТІ ЕРФУРТ, НІМЕЧЧИНА

Місто Ерфурт у Східній Німеччині оцінювало результати впровадження місцевого транспортного плану після десяти років (також опубліковані у спеціальній брошурі). Це був достатній період часу, щоб оцінити впливи такої складної і стратегічної концепції, як план місцевого транспорту. Основні чотири пункти процесу оцінки:

- Визначити довгострокові наслідки шляхом опитувань із однаковою структурою в 1991, 1994 і 1998 роках.

- Розподілити оцінку на одинарні заходи для того, щоб побачити, які успіхи чи невдачі сталися у зв'язку з яким заходом.
- Розглянути «класичні» транспортні дані (вид транспорту і т.д.), дані про поведінку користувачів (розподіл видів транспорту, ціни на проїзд і т.д.).
- Оцінити успіхи і розчарування в процесі планування та прийняття рішень і розглянути їх під час реалізації (напр. стратегічне планування керівником проекту, участь громадян, і т.д.).

Джерело: Довідник Guidemaps, том 1: Концепції та інструменти, [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

Таблиця: Огляд погоджених заходів ПМТ

2 – Альтернативна пропозиція для кращого контролю за використанням приватних автомобілів			
ПОСИЛЬТЕ ПРОПОЗИЦІЮ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, ЗРОБІТЬ ЙОГО БІЛЬШ ПРИВАБЛИВИМ І МУЛЬТИМОДАЛЬНИМ			
Ціль	Дії	Тулуза	Передмістя
Підвищити частку громадського транспорту з 12 до 16%	Розробіть справді інтермодальну транспортну мережу метро-автобус-поїзд від центру міста до передмість		
	Дослідіть використання залізничної мережі		
	Покращіть послуги у передмістях		
	Пропагування ГТ (робота автобусів та комфорт пасажирів)		
	Розширення Мобібуса (виклик автобуса)		
	Нова тарифна система		
	Якісне завантаження громадського транспорту		
Оптимізувати транспортну систему	Дослідіть транспортування водним транспортом		
	Створіть трансферні станції вздовж ліній А, Б, В та Г		
	Створіть стиковочні пункти вздовж ліній А, Б, В та Г		

■ Розпочато ■ Закінчено ■ Не розпочато

ЗАХІД 11.3: ВИЗНАЧТЕ НОВІ ВИКЛИКИ ДЛЯ НАСТУПНИХ ПОКОЛІНЬ ПСММ

ЛІЛЛЬ, ФРАНЦІЯ: ПІДГОТОВКА ДРУГОГО ПМТ

В кінці 2005 року, як передбачено законом, агломерація Лілль оцінювала свій ПМТ 2000 року. В результаті цієї оцінки і нових змін на національному рівні, таких як національні Екологічні Дебати, агломерація вирішила ініціювати перегляд ПМТ у 2006 році. Результати загального дослідження мобільності у Великому Ліллі відродили тематичні робочі групи першого ПМТ. Їм було запропоновано переглянути і надати нові ідеї для другого ПСММ, який мав охоплювати період з 2010 по 2020 роки. Ці тематичні робочі групи регулярно зустрічалися протягом чотирьох років, з 2006 по 2010 рік, щоб обговорити підтеми і зміст нового ПСММ.

Для включення думки широкої громадськості та основних зацікавлених сторін, у якості головної події в квітні 2009 року були організовані одноденні «дебати з питань мобільності». У цей день члени ради агломерації обговорили питання ПСММ, теми та можливі рішення з радниками області та округу, а також із запрошеними особами та експертами.

Низку заходів передбачено і описано в новому ПСММ, що має забезпечити співпрацю з різними зацікавленими сторонами в ході виконання заходів.

У розділі «Реалізація, моніторинг та оцінка» ПСММ Лілля визначено три групи зацікавлених сторін. До них відносяться: місцеві інституційні та асоційовані партнери, широка громадськість та зацікавлені установи поза межами території агломерації.

З метою поширення цінностей ПСММ у та поза межами столичної території Лілля було визначено наступні заходи.

Підтема 1: Координація дій влади і місцевих організацій

1.1. Нехай ПСММ буде спільною справою влади Лілля і різних частин столичного району;

1.2. Розробіть мікро-ПСММ та контракти за послугами громадського транспорту в межах географічного коридору, які пов'язані з контрактами столичних територій;

1.3. Рухайтесь в напрямку ситуації, в якій реалізація столичних транспортних проектів здійснюється командами, що об'єднують кілька компетенцій (напр. технічні, містобудування і т. д.) і, якщо необхідно, окремо законтрактуйте спеціалістів зі знаннями, яких не вистачає в групі, як наприклад, у випадку великих проектів громадського транспорту, таких, як трамвай-поїзд, високоякісні смуги руху автобусів і трамвайна мережа;

1.4. Координуйте аспекти, пов'язані з мобільністю та міським розвитком у різних містобудівних документах (напр. ПМТ, ПЗК, ScoT тощо);

1.5. Забезпечте можливість для ради інвалідів розробити заходи ПСММ, пов'язані з мобільністю інвалідів;

1.6. Дозвольте внутрішньому функціонуванню міської Спільноти Лілля бути прикладом в області сталої мобільності;

1.7. Мобілізуйте інституційних партнерів Лілля діяти ефективно та злагоджено в рамках різних заходів процесу планування.

Підтема 2: Підвищуйте обізнаність та координуйте заходи з пропагування сталої мобільності

2.1. Налагодіть комунікацію та робіть широку громадськість обізнаною про функціонування мобільності та її зв'язок з міським розвитком;

2.2. Продовжіть координацію в рамках ПСММ в ході реалізації заходів;

2.3. Поєднайте процес цілеспрямованої координації з головними генераторами трафіку і мобільності;

2.4. Супроводжуйте місцевих учасників у їх зусиллях в напрямку еко-мобільності.

Підтема 3: Заохочуйте пов'язані з мобільністю реакції та дії у ширшому масштабі

3.1. Розробіть план мобільності для більшої території разом із відповідними французькими та бельгійськими інституційними учасниками;

3.2. Знайдіть особливі умови для прискорення пов'язаних із мобільністю міжміських ініціатив та заходів:

а) шляхом створення постійного транскордонного форуму мобільності;

б) шляхом розробки наскрізних дій, які включають декілька транспортних органів влади в рамках профспілки інтермодальних перевезень (напр., щодо розробки спільних квитків або ініціативи трамвай-поїзд).

Джерело: Рупп्रेхт Консалт на основі ПМТ Лілля
(www.lillemetropole.fr)

ДОДАТОК Г: КОНТРОЛЬНИЙ СПИСОК



ЕТАП 1: ДОБРЕ ПІДГОТУЙТЕСЯ



ЕЛЕМЕНТ 1: ВИЗНАЧТЕ СВОЇ МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УСПІШНОГО ПЛАНУВАННЯ СММ

ЗАХІД 1.1: ПРИСВЯТІТЬ ПЛАНУВАННЯ ПРИНЦИПАМ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ	- Досягнуто відданість принципам сталості серед ключових зацікавлених сторін. - Проведено аналіз, до якої міри критерії сталості є керівними у поточних стратегіях та планах міського розвитку.	☐ ☐
ЗАХІД 1.2: ОЦІНІТЬ ВПЛИВ РЕГІОНАЛЬНОГО/ НАЦІОНАЛЬНОГО СЕРЕДОВИЩА	- Виявлено можливості і потенційні проблеми, що можуть виникнути в регіональних і національних рамкових умовах. - Відповідні документи національного та регіонального рівнів вивчені і підсумок результатів зроблено.	☐ ☐
ЗАХІД 1.3: ЗДІЙСНІТЬ САМООЦІНКУ	- Проведено належну самооцінку. - Визначено сильні та слабкі сторони щодо розробки ПСММ. - Результати оцінки стали відправною точкою оптимізації процесу планування.	☐ ☐ ☐
ЗАХІД 1.4: ПЕРЕВІРТЕ НАЯВНІСТЬ РЕСУРСІВ	- Вміння та необхідні фінансові ресурси для процесу планування проаналізовані. - План управління вміннями розроблено. - Бюджет для проведення процесу планування сталої міської мобільності політично затверджений. - Орієнтовні бюджетні можливості для виконання заходів оцінені.	☐ ☐ ☐ ☐
ЗАХІД 1.5: ВИЗНАЧТЕ ЧАСОВІ РАМКИ	- Реалістичний графік процесу планування сталої міської мобільності та виконання заходів підготовлено. - Графік затверджено посадовцями.	☐ ☐
ЗАХІД 1.6: ВИЗНАЧТЕ КЛЮЧОВИХ ДІЙОВИХ ОСІБ ТА ЗАЦІКАВЛЕНІ СТОРОНИ (ЗС)	- Зацікавлені сторони визначені: Основні ЗС, ключові учасники, посередники. - Аналіз угруповань учасників проведено. - Базову стратегію координації зацікавлених сторін розроблено.	☐ ☐ ☐

ЕЛЕМЕНТ 2: ВИЗНАЧТЕ ПРОЦЕСИ РОЗВИТКУ І СФЕРУ ДІЯЛЬНОСТІ ПЛАНУ

ЗАХІД 2.1: ПОГЛЯНЬТЕ ЗА МЕЖІ ВАШИХ ВЛАСНИХ РАМОК І ЗОБОВ'ЯЗАНЬ	- Визначено відповідну територію ПСММ. - Досягнуто домовленості щодо географічного охоплення. - Досягнуто домовленості щодо основних ролей і відповідальності органів влади та політиків. - Створено команду планування. - Політична угода підписана і затверджена усіма міськими радами.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
ЗАХІД 2.2: ПРАГНІТЬ ДО КООРДИНАЦІЇ МІЖ СЕКТОРАМИ ТА ІНТЕГРОВАНОГО ПІДХОДУ ДО ПЛАНУВАННЯ	- Визначено актуальні зв'язки з іншими планами (синергія та конфлікти). - Початкові варіанти інтеграції стратегій оцінено. - Налагоджено діалог з усіма зацікавленими щодо інтеграційних можливостей. - Початкова пріоритизація варіантів інтеграції проведена. - Оцінка та пріоритизація уточнена відповідно до розроблених подальших сценаріїв (див. Захід 3.2.).	☐ ☐ ☐ ☐ ☐

ЕТАП 1: ДОБРЕ ПІДГОТУЙТЕСЯ		
ЗАХІД 2.3. ПЛАНУЙТЕ ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДЯН ТА ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН	Планування різних стратегій залучення завершено.	☐
	Комунікаційний план розроблено і затверджено	☐
ЗАХІД 2.4: ПОГОДЬТЕ РОБОЧИЙ ПЛАН І УПРАВЛІНСЬКІ МЕХАНІЗМИ	Політичне замовлення і підтримку вашого плану забезпечено.	☐
	Координатор процесу планування визначений.	☐
	Стратегія управління ризиками та управління якістю розроблена.	☐
	План роботи для процесу планування розроблений і політично схвалений.	☐
ЕЛЕМЕНТ 3: ПРОАНАЛІЗУЙТЕ СИТУАЦІЮ З МОБІЛЬНІСТЮ І РОЗРОБІТЬ СЦЕНАРІЇ		
ЗАХІД 3.1: ПІДГОТУЙТЕ АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА МОЖЛИВОСТЕЙ	Актуальні показники відібрані для опису ситуації.	☐
	Всі необхідні дані надані зацікавленими сторонами. (Якщо велика кількість даних недоступна, почніть з того, що маєте, але розробіть план, щоб закрити прогалини в даних).	☐
	Огляд і аналіз зроблено. Визначено початковий рівень, проти якого буде вимірюватися прогрес.	☐
	Основні проблеми, що будуть розглянуті в ПСММ, пріоритизовані.	☐
ЗАХІД 3.2: РОЗРОБІТЬ СЦЕНАРІЇ	Сценарій байдикування розроблено (кількісний та якісний)	☐
	Сценарій «справи, як завжди» розроблено (кількісний та якісний). Оцінку впливів завершено.	☐
	Різні сценарії альтернативного розвитку описані (кількісні та якісні). Оберіть, який зі сценаріїв найбільш ефективно і результативно слугує баченню.	☐
	Відповідні методи для підтримки розробки та оцінки сценаріїв ужито.	☐
ВІХА: ЗАВЕРШЕНО АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА МОЖЛИВОСТЕЙ		☐

ЕТАП 2: РАЦІОНАЛЬНЕ ТА ПРОЗОРЕ ВИЗНАЧЕННЯ ЦІЛЕЙ



ЕЛЕМЕНТ 4: РОЗРОБІТЬ СПІЛЬНЕ БАЧЕННЯ

ЗАХІД 4.1: РОЗРОБІТЬ СПІЛЬНЕ БАЧЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ ТА ЗА ЇЇ МЕЖАМИ	• Створено Раду Бачення.	☐
	• Розроблено перший варіант бачення.	☐
	• Проект бачення обговорено з ЗС.	☐
	• Погодження кінцевого проекту бачення.	☐
	• Результати розробки бачення надруковано у привабливому вигляді.	☐
ЗАХІД 4.2: АКТИВНО ІНФОРМУЙТЕ ГРОМАДСЬКІСТЬ	• Тези зустрічей із зацікавленими сторонами широко опубліковані.	☐
	• Привабливі інформаційні матеріали про розробку бачення та її результати створено та розповсюджено.	☐
	• Засоби масової інформації залучені.	☐

ЕЛЕМЕНТ 5: ВИЗНАЧТЕ ПРІОРИТЕТИ І ВИМІРЮВАНІ ЦІЛІ

ЗАХІД 5.1: ВИЗНАЧТЕ ПРІОРИТЕТИ ДЛЯ МОБІЛЬНОСТІ	• Бачення переглянуто з метою керівництва у розробці цілей.	☐
	• Перший варіант цілей розроблено.	☐
	• Проект обговорено з ключовими ЗС.	☐
	• Кінцевий проект цілей затверджено.	☐
ЗАХІД 5.2: РОЗРОБІТЬ SMART ЦІЛІ	• Розроблено набір актуальних для місцевості цілей.	☐
	• Завершено перевірку цілей (Захід 5.1) в реальних умовах.	☐
	• Формальне затвердження цілей та напрямків усіма зацікавленими сторонами як частини бюджету та плану заходів (> Захід 7.2).	☐

ЕЛЕМЕНТ 6: РОЗРОБІТЬ ЕФЕКТИВНІ ПАКЕТИ ЗАХОДІВ

ЗАХІД 6.1: ВИЗНАЧТЕ НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНІ ЗАХОДИ	• Проведено переоцінку ресурсів.	☐
	• Варіанти можливих заходів визначено і узагальнено.	☐
ЗАХІД 6.2: ВЧІТЬСЯ З ДОСВІДУ ІНШИХ	• Визначено цікаві місця, де було реалізовано захід.	☐
	• Встановлено контакт із виконавцями.	☐
	• Ключові результати узагальнено.	☐
ЗАХІД 6.3: ВРАХУЙТЕ НАЙКРАЩЕ СПІВВІДНОШЕННЯ ЦІНИ ТА ЯКОСТІ	• Відповідні заходи та пакети заходів оцінено з огляду на витрати і вигоди та співвідношення ціни та якості.	☐
	• Результати узагальнено для обговорення під час остаточного відбору заходів.	☐
ЗАХІД 6.4: ВИКОРИСТОВУЙТЕ СИНЕРГІЮ І СТВОРІТЬ ІНТЕГРОВАНІ ПАКЕТИ ЗАХОДІВ	• Ефективні пакети заходів та можливі синергії визначено.	☐
	• Пакети заходів перевірено з огляду на взаємозв'язок з плануванням землекористування та іншими галузевими планами.	☐
	• Набір пакетів заходів відібрано для обговорення з метою остаточного відбору та планування заходів і бюджету (> Захід 7.2).	☐

ВІХА: ЗАХОДИ ВИЗНАЧЕНО



ЕТАП 3: РОЗРОБКА ПЛАНУ



ЕЛЕМЕНТ 7: ЧІТКО ПОГОДЬТЕ ОБОВ'ЯЗКИ І ВИДИЛІТЬ ФІНАНСУВАННЯ

ЗАХІД 7.1: РОЗПОДІЛІТЬ ОБОВ'ЯЗКИ ТА РЕСУРСИ

- Пропозиція остаточного набору пакетів заходів.
- Можливі зобов'язання та джерела фінансування визначено.
- Обговорення із зацікавленими сторонами завершено.



ЗАХІД 7.2: ПІДГОТУЙТЕ ПЛАН ЗАХОДІВ ТА БЮДЖЕТ

- Проект плану заходів та бюджету зроблено.
- Формальна згода посадовців та ключових зацікавлених сторін.



ЕЛЕМЕНТ 8: ВКЛЮЧІТЬ МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКУ В ПЛАН

ЗАХІД 8.1: ОРГАНІЗУЙТЕ МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКУ

- Відбір відповідних індикаторів (на основі індикаторів вибраних у → Заході 5.2 Розробіть SMART цілі) завершено.
- Погоджено відповідні інструменти моніторингу та оцінки.
- Робочий план і зобов'язання щодо збору та управління даними погоджено.



ЕЛЕМЕНТ 9: ЗАТВЕРДІТЬ ПЛАН СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

ЗАХІД 9.1: ПЕРЕВІРТЕ ЯКІСТЬ ПЛАНУ

- Кінцевий проект документа ПСММ складено.
- Внутрішній та зовнішній перегляд завершено.
- Кінцеві поправки завершено.



ЗАХІД 9.2: ЗАТВЕРДІТЬ ПЛАН

- ПСММ затверджено обраними представниками державного органу/ органів, відповідальних за планування.



ЗАХІД 9.3: СТВОРІТЬ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПЛАН

- Зв'язки з громадськістю та заходи з залучення заплановані та здійснені.
- Затвердження ПСММ відсвятковано разом із жителями і зацікавленими.



ВІХА: ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПЛАНУ СММ



ЕТАП 4: ВИКОНАННЯ ПЛАНУ**ЕЛЕМЕНТ 10: ЗАБЕЗПЕЧТЕ НАЛЕЖНЕ УПРАВЛІННЯ ТА КОМУНІКАЦІЮ**

ЗАХІД 10.1: ОРГАНІЗУЙТЕ ВИКОНАННЯ ПЛАНУ	• План роботи з процедурами управління та відповідальністю учасників погоджено.	☐
	• План попередження ризиків розроблено.	☐
	• Формати звітності погоджено.	☐
ЗАХІД 10.2: ІНФОРМУЙТЕ ТА ЗАЛУЧАЙТЕ ГРОМАДЯН	• Жителів та зацікавлені сторони, на яких заходи будуть впливати безпосередньо, залучено.	☐
	• Розроблено рішення щодо пом'якшення негативних впливів під час виконання.	☐
	• Широка громадськість проінформована про прогрес виконання заходів.	☐
ЗАХІД 10.3: ПЕРЕВІРТЕ ПРОГРЕС У ДОСЯГНЕННІ ЦІЛЕЙ	• Постійний моніторинг упродовж етапу виконання.	☐
	• Оцінку впливів завершено.	☐
	• Звіт про оцінку завершено і опубліковано.	☐

ЕЛЕМЕНТ 11: ВЧІТЬСЯ НА СВОЄМУ ДОСВІДІ

ЗАХІД 11.1: РЕГУЛЯРНО ОНОВЛЮЙТЕ ПОТОЧНИЙ ПЛАН	• Необхідні поправки в реалізацію заходів визначено.	☐
	• Поправки обговорено із зацікавленими сторонами.	☐
	• План оновлення завершено.	☐
ЗАХІД 11.2: ПЕРЕГЛЯДАЙТЕ ДОСЯГНЕННЯ – УСВІДОМТЕ УСПІХИ І ПОРАЗКИ	• Постфактум оцінку процесу планування та виконання заходів завершено.	☐
	• Отриманий досвід задокументовано.	☐
ЗАХІД 11.3: ВИЗНАЧТЕ НОВІ ВИКЛИКИ ДЛЯ НАСТУПНИХ ПОКОЛІНЬ ПСММ	• Нові виклики майбутнього для розвитку міського транспорту та мобільності визначено.	☐
	• Отримані уроки з поточного циклу планування використані для розробки нового ПСММ.	☐

ВІХА: ЗРОБЛЕНО КІНЦЕВУ ОЦІНКУ ВПЛИВУ

ДОДАТОК Д: ЕКСПЕРТИ, З ЯКИМИ КОНСУЛЬТУВАЛИСЬ НА СЕМІНАРАХ ТА ГРУПОВИХ ЗУСТРІЧАХ



	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
1	AHERNE Michael P.	Dublin Transportation Office	Ireland	SUTP Expert Group (2004) PILOT Project (external expert)
2	ALEXANDER Melanie	Bristol City Council	UK	PILOT Project Partner
3	ALLCORN Patrick	Transport for London	UK	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
4	ALVES Mário	Transitec Engenheiros – Consultores	Portugal	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
5	ANASTASE Doina	The Romanian Union of Public Transport	Romania	PILOT Project Partner
6	ANASTASIADIS Stephanos	Policy Officer, European Federation for Transport and Environment	Belgium	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
7	ARCELLI Andrea	Commune Bologna	Italy	PILOT Project Partner
8	ARENTS Paul	European affairs officer, Vlaamse Vervoermaatschappij VWM DeLijn	Belgium	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
9	AUWERX Patrick	Mobiel 21	Belgium	PILOT Project Partner
10	BALANT Mojca	Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia	Slovenia	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
11	BASTIAENS Jeroen	VECTRIS	Belgium	PILOT Project Partner
12	BASTON Ana-Maria	Association for Urban Transition	Romania	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
13	BECKER Udo	Technical University of Dresden	Germany	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011 ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
14	BERNARD Valerie	Eurocities	Belgium	PILOT Project Partner
15	BONIFERT Marta	Regional Environmental Center	Hungary	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
16	BOSSAERT Elke	Mobiel 21	Belgium	PILOT Project Partner
17	BREMERE Ingrida	Baltic Environmental Forum – Latvia	Latvia	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
18	BUCKETT John	Hampshire County Council	UK	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)
19	BÜHRMANN Sebastian	Rupprecht Consult	Germany	PILOT Project Partner SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005 ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011 ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
20	BUI Vhin	Amiens Métropole	France	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
21	BURCKHART Kerstin	Institut d'Estudis Territorials, Barcelona	Spain	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
22	BYERS Alastair	Transport & Travel Research	UK	PILOT Project Partner

**ДОДАТОК Д: ЕКСПЕРТИ, З ЯКИМИ КОНСУЛЬТУВАЛИСЬ
НА СЕМІНАРАХ ТА ГРУПОВИХ ЗУСТРІЧАХ**

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
23	BRIGATI Elisa	TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Milan	Italy	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
24	CHIFFI Cosimo	TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Milan	Italy	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
				ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
25	CHRISTIAENS Jan	Mobiel 21, Leuven	Belgium	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
				ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
26	COVET Julien	Amiens Métropole	France	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
27	COX Alastair	Bristol City Council	UK	PILOT Project (external expert)
28	CRASS Mary	Organisation for Economic Co-operation and Development	France / International Organisation	PILOT Project (external expert)
29	CRÉ Ivo	POLIS	Belgium	PILOT Project Partner ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011 ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
30	CREEDY Allen	Union of Baltic Cities	Network	PILOT Project (external expert)
31	CRIDLAND-SMITH Lucy	Bristol City Council	UK	PILOT Project Partner
32	DAVIES Barbara	Bristol City Council	UK	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)
33	DE BAETS Yves	City of Ghent	Belgium	PILOT Project (external expert)
34	DE HAAN Jurgen	Transport Knowledge Resources Centre (KPW)	The Netherlands	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
35	DE SCHEPPER Karin	Inland Navigation Europe (INE)	Association (Belgium)	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
36	DELCAMPE David	DG Environment	European Commission	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
37	DELLA LUCIA Luca	University of Padova, Department of Structural and Transport Engineering	Italy	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
38	DELY Kristina	Covenant of Mayors	Network/Belgium	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
39	DÖREN Béla	Transport Commissioner, City of Cologne & TTI URBAN NET	Germany	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert) SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
40	DRAGUTESCU Ana	Association for Urban Transition	Romania	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
41	DUQUENNE Thierry	Brussels Capital Region	Belgium	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
42	EKÉS András	Metropolitan Research Institute	Hungary	ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
43	ELVINGSON Per	City of Örebro	Sweden	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
44	ENACHE Mircea	University of Architecture & Urbanism, Bucharest	Romania	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
45	FIEDLER Matthias	Rupprecht Consult	Germany	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
46	FIRTH Alan	Lille Metropole Communauté urbaine	France	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)
47	FISCHEROVÁ Gabriela	Energy Centre Bratislava, Local Technical Coordinator of UNDP-GEF Project "Sustainable Mobility in the City of Bratislava"	Slovakia	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
48	FREIRA Mauro Daniel	Municipality of Evora	Portugal	PILOT Project Partner
49	GAUCE Kristina	Statybos Strategija	Lithuania	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
50	GERME Sabine	Lille Metropole Communauté urbaine	France	PILOT Project Partner
51	GERTHEIS Antal	Metropolitan Research Institute	Hungary	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
52	GIMÉNEZ I CAPE-DEVILA Rafael	Institut d'Estudis Territorials - Institute for Regional Studies (Catalonia), Consultant	Spain	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
53	GRANBERG Mette	Council of European Municipalities and Regions City of Helsinki	Network / Finland	ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
54	GRANT Murray	Merseytravel	UK	PILOT Project (external expert)
55	GUDMUNDSSON Henrik	Vlaamse Vervoermaatschappij VVM DeLijn	Denmark	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
56	HAON Sylvain	Polis	Belgium	PILOT Project Partner ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
57	HAVLIK Kvetoslav	KORDIS JMK, Brno	Czech Republic	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
58	HECIMOVIC Helena	City of Koprivnica	Croatia	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
59	HEVES Gábor	Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe	Hungary	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
60	HOLVE Vanessa	EUROCITIES	Belgium	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
61	HOOLI Lauri	Union of Baltic Cities	Finland	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
62	IACOVINI Carlo	Mo.Ve	Italy	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
63	ILIEVA Lucia	Club Sustainable Development of Civil Society, General Manager	Bulgaria	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
64	JANSSEN Ulrike	Climate Alliance	Germany	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
65	JEAN Maxime	CERTU - Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques	France	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)

**ДОДАТОК Д: ЕКСПЕРТИ, З ЯКИМИ КОНСУЛЬТУВАЛИСЬ
НА СЕМІНАРАХ ТА ГРУПОВИХ ЗУСТРІЧАХ**

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
66	JORDOVA Radomira	Transport Research Centre, CDV	Czech Republic	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
67	JOUE Nicolas	CETE Nord Picardie, Département Transport et Mobilités	France	ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
68	JÜSSI Mari	Stockholm Environment Institute Tallinn	Estonia	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
69	KALANJ Nebojsa	City of Koprivnica	Croatia	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
70	KALDA Anu	Tallin Transport Department	Estonia	PILOT Project Partner ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
71	KAYERS Annette	City of Copenhagen	Denmark	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
72	KEELEY Steven	CENTRO (West Midlands Passenger Transport Executive and Authority) / UITP	UK	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
73	KERENYI Laszlo	Centre for Budapest Transport	Hungary	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
74	KLATKA Sylwia	ConVoco sp.zo.o.	Poland	PILOT Project Partner
75	KOLLAMTHODI Sujith	AEA Technology	UK	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
76	KRAJEWSKI Markus	Deutscher Städtetag/ German Association of Cities and Towns	Germany	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
77	LEE Peter	Department of Transport	UK	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
78	LESNE Jacques	Ministry of Transport	France	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
79	LIGHTFOOT Graham	Mendes Limited	Ireland	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
80	LÓPEZ LAMBAS María Eugenia	Polytechnical University of Madrid	Spain	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
81	LUTS Hannes	Stockholm Environment Institute Tallinn	Estonia	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
82	LUTZ Martin	City of Berlin	Germany	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
83	MARSDEN Greg	University of Leeds, Institute for Transport Studies	UK	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
84	MARTINO Angelo	TRT Trasporti e Territorio	Italy	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005 ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
85	MARX Christof	Executive Agency for Competitive- ness and Innovation (EACI)	European Commission	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010 ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
86	MATHON Sylvie	CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) – CETE Nord Picardie	France	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
87	MCGEEVER Jim	London European Partnership for Transport, European Projects Manager	UK	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
88	MEERSCHAERT Vincent	traject – mobility management	Belgium	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
89	MEKERS Coen	Provincie Gelderland	The Nether- lands	SUTP Expert Group (2004)PILOT Project (external expert)
90	MERLE Nicolas	CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'équipement) Nord Picardie, Département Transport et Mobilités	France	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
91	METZ Friso	Transport Knowledge Resource Centre KPWW	The Nether- lands	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
92	MEZEI Csaba	The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe, Project Manager Green Transport Topic Area	Hungary	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
93	MIETZSCH Oliver	Council of European Municipalities and Regions		ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
94	MÖHLENDICK Barbara	City of Cologne	Germany	PILOT Project Partner
95	MONZÓN Andrés	Transyt - Centro de Investigación del Transporte	Spain	PILOT Project (external expert)
96	MORAIS Ines	Municipality of Evora	Portugal	PILOT Project Partner
97	MOTMANS Luc	Mobiel 21	Belgium	PILOT Project Partner
98	MUSSO Antonio	Federmobilità	Italy	PILOT Project Partner
99	NEGRENTI Emanuele	ENEA Roma - Italian National Agen- cy for New Technologies, Energy and Sustainable Economic Development	Italy	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
100	NORD Ola	City of Malmö	Sweden	PILOT Project (external expert)
101	ONGJERTH Richárd	Hungarian Urban Knowledge Centre, Managing Director	Hungary	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
102	OOSTVEE Peter-Paul	City of the Hague	The Nether- lands	PILOT Project Partner
103	OREVICEANU Monica	Ministry of Regional Development and Housing	Romania	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010

**ДОДАТОК Д: ЕКСПЕРТИ, З ЯКИМИ КОНСУЛЬТУВАЛИСЬ
НА СЕМІНАРАХ ТА ГРУПОВИХ ЗУСТРІЧАХ**

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
104	PARKER Tom	TTR	UK	PILOT Project Partner
105	PAPADIMITRIOU Stratos	University of Piraeus	Greece	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
106	PLEVNIK Aljaž	Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia	Slovenia	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
107	PLIESOVSKA Lenka	City of Bratislava, Department of Transport Management and Planning	Slovakia	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
108	PRESSL Robert	Austrian Mobility Research, FGM-Amor	Austria	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
109	RAJKIEWICZ Andrzej	Association of Polish Regional Energy Agencies, SAPE	Poland	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011
110	REEVE Iain	Hampshire County Council	UK	PILOT Project Partner
111	REITER Karl	Austrian Mobility Research, FGM-Amor	Austria	ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
112	RILEY Steven	Bristol City Council	UK	PILOT Project Partner
113	ROGIEST Gisèle	City of Gent, Mobility Manager	Belgium	ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
114	ROMMERTS Marcel	European Commission	International Organisation	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
115	ROONA Bert	The North-Netherlands Provinces (SNN)	The Netherlands	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
116	RUPPRECHT Siegfried	Rupprecht Consult	Germany	SUTP Expert Group (2004, DG ENV) SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005 PILOT Project Partner ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010 ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011 ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
117	RUSINOIU Emil-Mihai	SC BRAICAR SA - BRAILA	Romania	PILOT Project Partner
118	RYCKBOST Isabelle	European Federation of Inland Ports (EFIP)	Association (Belgium)	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
119	RYE Tom	Edinburgh Napier University / Lund University	UK	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011 ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
120	SAARINEN Sakari	City of Helsinki/ Union of Baltic Cities	Finland	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
121	SANDULESCU Cornel	SC BRAICAR SA - BRAILA	Romania	PILOT Project Partner
122	SANGEN Rob	Former Director of the traffic region "The Hague"	The Netherlands	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
123	SANTEL Alberto	Commune Genova	Italy	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert) SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
124	SAUVAGE Evelyne	VECTRIS	Belgium	PILOT Project Partner
125	SEHIER Jean-Louis	Lille Metropole Communauté urbaine	France	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)
126	SIMPSON Jerome	The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe	Hungary	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
127	SOLTYSIK Agnieszka	Sylvia Klatka - ConVoco	Poland	PILOT Project Partner
128	SORIN Olivier	City of Nantes	France	PILOT Project (external expert)
129	STACEY Stewart	Birmingham City Council, Councillor	UK	SUTP Expert Group (2004) PILOT Project (external expert)
130	STAHLSPETS Ake	Linköping	Sweden	PILOT Project (external expert)
131	STEPAN Octavia	Association for Urban Transition	Romania	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010
132	STOYANOVA Zoya	City of Burgas	Bulgaria	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
133	STRATIL-SAUER Gregor	Vienna City Administration, Urban Development Planning	Austria	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010 ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
134	STRAUCH Claudia	Cities Region / District of Aachen (StädteRegion Aachen)	Germany	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
135	STRNADOVÁ Danuse	Transport Research Centre, CDV	Czech Republic	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
136	SUCHORZEWSKI Wojciech	Suchorzewski Consulting; Warsaw University of Technology - Transportation Engineering Division, Emeritus Professor	Poland	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
137	SUNDELL Lisa	City of Göteborg	Sweden	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010

**ДОДАТОК Д: ЕКСПЕРТИ, З ЯКИМИ КОНСУЛЬТУВАЛИСЬ
НА СЕМІНАРАХ ТА ГРУПОВИХ ЗУСТРІЧАХ**

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
138	SUNESON Torbjörn	Swedish National Road Administration	Sweden	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
139	TEUBNER Wolfgang	ICLEI – Local Governments for Sustainability – European Secretariat	Network (Germany)	ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
140	THEVENON Jean	CERTU	France	SUTP Expert Group (2004, DG ENV)
141	THIEMANN-LINDEN Jörg	German Institute of Urban Affairs (DIFU), Scientific Officer - Field of Mobility and Infrastructure	Germany	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010
142	TOMASSI Maurizio	STA SpA Rome	Italy	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
143	VALLET Julie	Grand Lyon	France	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
144	VAN DER JAGT Mark	City of the Hague	The Netherlands	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)
145	VAN DER KLAUW Cor	Province of Groningen	Netherlands	ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
146	VAN DYCK Sara	Mobiel 21	Belgium	PILOT Project Partner
147	VAN EGMONT Patrick	TISSEO-SMTC	France	PILOT Project (external expert)
148	VAN RIET Joop	Ministry of Transport, The Netherlands	The Netherlands	SUTP Expert Group (2004)
149	VAN LIESHOUT Marcel	Goudappel Coffeng	The Netherlands	ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
150	VANCLUYSEN Karen	Polis	Belgium / Network	PILOT Project Partner ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011
151	VANSEVENANT Peter	Stad Gent, Head of the mobility department	Belgium	SUTP Expert Group (2004) PILOT Project (external expert) ELTISplus Expert Workshop, Sep 2011
152	VASCONCELOS Ana	IST Lisbon - Evora	Portugal	PILOT Project Partner
153	VASIOIU Daniela	City of Braila	Romania	PILOT Project Partner
154	VERDACCHI Cristina	Commune Genova	Italy	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)
155	VILLALANTE I LLAU-RADÓ Manel	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	Spain	SUTP Expert Group (2004)
156	VILLANI Valeria	Commune Bologna	Italy	PILOT Project Partner PILOT Project (external expert)
157	VIORICA Sarman	URTP publications Editor & Marketing	Romania	PILOT Project Partner
158	WEBER Ulrich	UITP-Euroteam Union Internationale des Transports Publics	Belgium	SUTP Expert Group (2004)

	Експерт	Організація	Країна	Захід / Проект (Дата)
159	WEFERING Frank	Rupprecht Consult	Germany	ELTISplus Expert Workshop, Oct 2010 ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011 ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
160	WEGEFELT Susanne	DG Environment	European Commission	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
161	WEINREICH Mari- anne	VEKSØ Mobility	Denmark	ELTISplus SUMP Guidelines Validation Workshop, Mar 2013
162	WILD Dieter	PTV - Planung Transport Verkehr AG	Germany	SUTP Efficiency Study Workshop, Sept 2005
163	WITTE Andreas	Technical University of Aachen (RWTH)	Germany	ELTISplus Expert Workshop, Sep 2010
164	WOLEK Marcin	University of Gdansk	Poland	ELTISplus Knowledge Consolidation Workshop, June 2010 ELTISplus Trainer Workshop, May 2011 ELTISplus Trainer Workshop, Nov. 2011
165	WOLFRAM Marc	Rupprecht Consult	Germany	PILOT Project Partner
166	WORTHINGTON Ray	Lancashire County Council	UK	PILOT Project Partner
167	WRIGLEY Stuart	Lancashire County Council	UK	PILOT Project Partner
168	ZWOLINSKI Tomasz	City of Krakow	Poland	ELTISplus Validation Workshop, Mar 2011



Фінансовано Програмою Європейського Союзу
«Розумна Енергетика Європи»