

Planificare pentru oameni



ORIENTĂRI

Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă



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

Acest document a fost elaborat și tradus de Agenția Locală a Energiei Alba - ALEA în cadrul proiectului BUMP - Boosting Urban Mobility Plans (www.bump-mobility.eu), pe baza documentului « Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plans », versiunea ianuarie 2014 (prefață revizuită), elaborat pentru Comisia Europeană, care rămâne singura versiune recunoscută. Comisia Europeană nu poate fi considerată responsabilă pentru acuratețea documentului tradus sau pentru utilizarea informațiilor conținute în acesta.

Pentru informații suplimentare

Platforma Europeană despre Planurile Sustenabile de Mobilitate Urbană www.mobilityplans.eu
E-mail: info@mobilityplans.eu

Comisia Europeană
Directoratul General pentru Mobilitate și Transport Unitatea C.1 – Transport curat și mobilitate urbană sustenabilă
Rue J.-A. Demot, 24-28
B-1040 Brussels

Acest document a fost elaborat pentru Comisia Europeană, totuși, el reflectă opinia autorilor, iar Comisia nu poate fi considerată responsabilă pentru orice fel de utilizare a informațiilor conținute aici.

© Uniunea Europeană, 2013.

Contract	ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822
Titlu	Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană
Versiune	Januarie 2014 (prefață revizuită)
Autori	Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH Email: info@rupprecht-consult.eu www.rupprecht-consult.eu
Au contribuit la studiile de caz și instrumente	BKK Centre for Budapest Transport: László Sándor Kerényi; Centro - West Midlands Integrated Transport Authority: Steven Keeley; City of Helsinki: Mette Granberg, Johanna Vilkkuna, Sakari Saarinen; Environmental Studies Centre, Vitoria-Gasteiz City Council: Juan Carlos Escudero, María de Santiago; European Federation of Inland Ports: Isabelle Ryckbost; Inland Navigation Europe: Karin de Schepper; Institut d'Estudis Territorials, Barcelona: Kerstin Burckhart; Lund University: Tom Rye; Mobiel 21: Sarah Martens, Jan Christiaens; Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe: Gábor Heves; Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenheimer, Miriam Lindenau, Siegfried Rupprecht, Patrick Vanegmond, Frank Wefering, Gabi Wegeler; Stockholm Environment Institute: John Forrester; TRT Trasporti e Territorio: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi.
Controlul calității	Anthony D May, Institute for Transport Studies / University of Leeds; Peter Vansenant, Head of Transport Department, City of Gent.
Format	FGM-AMOR
Fotografie copertă	www.eltis.org / Harry Schiffer

CONȚINUT

CONȚINUT	3
CUVÂNT ÎNAINTE	4
PARTEA I – INTRODUCERE.....	5
CE ESTE UN PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ?	7
BENEFICII	10
CUM AU FOST ELABORATE ACESTE PRINCIPII DIRECTOARE.....	12
PARTEA II - PROCESUL.....	13
PASUL 1: AFLAȚI-VĂ POTENȚIALUL PENTRU A AVEA UN PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ DE SUCCES	16
PASUL 2: DEFINIȚI PROCESUL DE ELABORARE ȘI DOMENIUL DE APLICARE AL PLANULUI	32
PASUL 3: ANALIZAȚI SITUAȚIA MOBILITĂȚII ȘI ELABORAȚI SCENARIII	41
PASUL 4: DEZVOLTAȚI O VIZIUNE COMUNĂ.....	49
PASUL 5: STABILIȚI PRIORITĂȚI ȘI OBIECTIVE MĂSURABILE	54
PASUL 6: ELABORAȚI PACHETE EFICIENTE DE MĂSURI	59
PASUL 7: STABILIȚI RESPONSABILĂȚI CLARE ȘI ALOCAȚI BUGETE	69
PASUL 8: ORGANIZAȚI MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA	72
PASUL 9: ADOPTAȚI PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ	76
PASUL 10: ASIGURAȚI MANAGEMENT ȘI COMUNICARE ADECVATE (CÂND IMPLEMENTAȚI PLANUL)	80
Anexa A: Glosar	91
Anexa B: Referințe	93
Anexa C: Exemple de bune practici.....	96
Anexa D: Listă de verificare.....	97
Anexa E: Experți consultați în workshopuri și întâlniri cu grupurile de experți	101

Cuvânt înainte

Aceste orientări sunt destinate specialiștilor din domeniul transportului și mobilității urbane și altor actori implicați în dezvoltarea și implementarea unui Plan de mobilitate urbană sustenabilă.

Planificarea mobilității urbane este o sarcină dificilă și complexă. Planificatorii trebuie să gestioneze solicitări și cerințe diferite, câteodată contradictorii, la nivel local și chiar mai departe când este vorba de a contribui la atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică. Complexitatea este sporită în cazurile de schimbări politice și, așa cum se întâmplă astăzi în multe țări europene, de constrângeri financiare severe.

Un plan sustenabil de mobilitate urbană este un concept care contribuie la atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică stabilie de liderii UE. A fost promovat extensiv de Comisia Europeană, spre exemplu prin Planul de acțiune pentru mobilitate urbană (2009) și Cartea albă a transporturilor (2011) ca un nou concept de planificare capabil să se adreseze provocărilor și schimbărilor legate de transport din zonele urbane într-un mod mai sustenabil și integrativ. Este de așteptat ca planurile sustenabile de mobilitate urbană să rămână pe agenda politică a Comisiei Europene și a statelor membre.

Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile societale mai extinse, cu scopul de a "internaliza costurile" și a sublinia importanța evaluării.



Orientările sunt rezultatul unui proces minuțios, la nivel european, de consultare a experților organizat

între 2010 și 2013 în cadrul unui contract de servicii (ELTISplus) pentru Comisia Europeană. Ele definesc un plan sustenabil de mobilitate urbană conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor și companiilor în orașe și împrejurimi, pentru a avea o calitate mai bună a vieții. Un asemenea plan nu trebuie considerat a fi "încă un plan în plus". Mai degrabă, un plan de mobilitate urbană sustenabilă ar trebui să fie construit pe actualele practici de planificare și să țină cont de principiile de integrare, participare și evaluare.

Orientările actuale introduc conceptul și beneficiile unor planuri sustenabile de mobilitate urbană ca și nouă paradigmă de planificare (Partea I). Ele sugerează și explică pașii și activitățile care sunt esențiale pentru dezvoltarea și în cele din urmă implementarea unui asemenea plan (Partea II). Această secțiune a orientărilor este îmbogățită cu instrumente și trimiteri la alte informații precum și cu mai bine de 60 de exemple din toată Europa, ilustrând modul cum au fost desfășurate în practică activitățile individuale de dezvoltare (și implementare) a planului. În Anexa C se poate găsi o compilație completă a exemplurilor. Mai mult, Anexa D le oferă planificatorilor din domeniul transportului și mobilității urbane, o listă de verificare a etapelor ce trebuiesc realizate.

Sperăm că orientările vor servi ca și contribuție utilă pentru a face zonele urbane mai locuibile, astăzi și în viitor. Orice feedback, sugestii și idei noi sunt binevenite.

PARTEA I – INTRODUCERE

Imaginați-vă orașul dvs. peste 20 de ani: cum ați dori să arate? Un loc în care copiii să se poată juca în siguranță? Unde aerul este curat? Unde poți merge pe jos să vă faceți cumpărăturile? Cu o mulțime de parcuri și spații verzi? Un loc unde afacerile prosperă?

Dar cum puteți realiza o asemenea viziune? Planificarea a devenit o sarcină tot mai complexă, iar planificatorii (precum și factorii de decizie politică) se confruntă cu multe solicitări, adesea contradictorii: menținerea unei calități ridicate a vieții, concomitent cu crearea unui mediu atractiv pentru afaceri; restricționarea traficului în zonele sensibile concomitent cu neîmpiedicarea circulației necesare a bunurilor și oamenilor; asigurarea mobilității pentru toți, concomitent cu confruntarea contrângerilor financiare. În plus mai există și aspecte mai extinse care trebuie abordate, referitoare la sănătatea publică, schimbările climatice, dependența de petrol, poluare fonică și a aerului etc. În special în zonele urbane – centre de activitate economică care găzduiesc o parte tot mai mare din populația Europei – rezolvarea acestor aspecte reprezintă o chestiune complexă.

Nevoia unor procese de planificare mai sustenabilă și mai integrativă ca mod de a trata această complexitate și de a identifica un set de politici adecvate, a fost recunoscută pe scară largă¹. Un plan de mobilitate urbană durabilă cuprinde această idee de abordare integrată; promovează dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor relevante de transport, concomitent cu încurajarea unei schimbări spre modele mai sustenabile.

¹ Națiunile Unite prin programul Human Settlement Programme (UN-HABITAT) și în cooperare cu EMBARQ pregătesc orientări pentru înființarea unui forum multilateral asupra mobilității urbane. Alt exemplu este Brazilia unde guvernul național a adopta o politică națională de mobilitate urbană la începutul lui 2012, obligând orice municipalitate cu peste 20.000 de locuitori să dezvolte un plan de mobilitate urbană până în 2015

² Plan de Acțiune pentru Mobilitate Urbană, Comisia Europeană, 2009 (COM(2009) 490 final)

³ Concluziile consiliului asupra Planului de Acțiune pentru Mobilitate Urbană, Consiliul Uniunii Europene, 24 iunie 2010

La nivel local și național au fost înregistrate anumite progrese pentru a consolida planificarea mobilității urbane și pentru a crea cadre de planificare a transportului cu o definiție și/sau orientare asupra planurilor de mobilitate urbană sustenabilă. Marea Britanie cu Planurile de Transport Local (LTP) și Franța cu Plans de Déplacements Urbains (PDU) sunt renumite pentru abordările lor comprehensive de planificare a mobilității urbane. Totuși, planurile de mobilitate urbană sustenabilă reprezintă o idee nouă sau inexistentă în alte părți ale UE.



Recunoscând rolul important pe care planurile de mobilitate urbană sustenabilă îl pot juca, Comisia Europeană a propus în al său **Plan de Acțiune asupra Mobilității Urbane**² din 2009 să accelereze dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă în Europa prin oferirea de materiale orientative, promovarea schimburilor de bune practici și sprijinirea activităților educaționale pentru specialiștii de mobilitate urbană. În iunie 2010, **Consiliul Uniunii Europene** și-a declarat sprijinul pentru “dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă pentru orașe și arii metropolitane [...] și încurajează dezvoltarea de stimulente, precum asistență de specialitate și schimbul de informații, pentru crearea unor asemenea planuri”³.

Acest document de orientări asupra “Dezvoltării și implementării unui plan de mobilitate urbană sustenabilă” prezintă principalii pași pentru definirea politicilor de mobilitate în contextul unei viziuni clare

și obiectivele măsurabile pentru rezolvarea provocărilor pe termen lung ale mobilității urbane. Procesul dorește să asigure implicare actorilor din domeniu în etapele corespunzătoare și colaborarea dintre domeniile relevante de politici și autorități.

În același timp, dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă nu ar trebui văzut ca un strat adițional al planificării transporturilor, ci ar trebui făcute în acord cu, și plecând de la actualele planuri și procese. Conceptul său a fost dezvoltat având în minte cele mai bune exemple europene și

ar trebui să devină parte a practicii zilnice de planificare în toate orașele și municipalitățile europene.

Nu în ultimul rând, planificarea pentru viitorul orașelor noastre trebuie să fie centrată pe cetățeni; cetățenii ca și călători, ca oameni de afaceri, ca și consumatori, clienți, sau orice rol ar putea avea ei, oamenii trebuie să fie parte a soluției; realizarea unui plan de mobilitate urbană durabilă înseamnă “Planificare pentru Oameni”.

UN NOU MOD DE A PLANIFICA MOBILITATEA URBANĂ

Tabelul de mai jos prezintă într-o manieră simplificată câteva dintre diferențele principale dintre procesul de planificare descris în acest document de orientări și un proces mai “tradițional” de planificare.

Planificare tradițională a transportului		Planificarea mobilității urbane durabile
Axată pe trafic	→	Centrată pe oameni
Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic	→	Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului and environmental quality
Axat modal	→	Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile
Axare pe infrastructură	→	Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile
Document de planificare sectorială	→	Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.) planning; social services; health; enforcement and policing; etc.)
Plan de livrare pe termen scurt și mediu	→	Plan de livrare pe teren scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung
Referitor la o zonă administrativă	→	Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă
Domeniul inginerilor de trafic	→	Echipe de planificare interdisciplinare
Planificare realizată de către experți	→	Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative
Evaluare de impact limitat	→	Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învățare și îmbunătățire

CE ESTE UN PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ?

Aceste orientări se bazează pe un proces minuțios de consultare cu planificatorii profesioniști, factorii de decizie politică și părțile interesate dintr-un spectru foarte larg și din toată Europa. Următoarea definiție a apărut în urma acestui proces:

Un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare.

OBIECTIVE

Ce transformă un plan într-un plan de mobilitate "durabilă"? Un plan de mobilitate urbană durabilă urmărește să creeze un sistem de transport urban prin abordarea - minim – a următoarelor obiective:

- Asigură că tuturor cetățenilor li se oferă opțiuni de transport care permit accesul la destinații și servicii esențiale;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea;
- Reduce poluarea sonoră și a aerului, emisiile de gaze de seră și consumul de energie;
- Îmbunătățește eficiența și rentabilitatea transportului de persoane și bunuri;
- Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

DOMENIUL DE APLICARE

Politicile și măsurile definite într-un plan de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport din întreaga aglomerație urbană, inclusiv transport public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, deplasare și parcare.

PRINCIPALELE CARACTERISTICI

Un plan de mobilitate urbană durabilă abordează mai eficient problemele legate de transportul din zonele urbane.

Este rezultatul unui proces structurat care cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țințelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea precum și identificarea lecțiilor învățate

Pornind de la practicile existente și cadrele de reglementare, caracteristicile de bază ale unui plan de mobilitate urbană durabilă sunt:

- O viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- O abordare participativă;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

VIZIUNE PE TERMEN LUNG ȘI UN PLAN CLAR DE IMPLEMENTARE

Un plan de mobilitate urbană durabilă se bazează pe o viziune pe termen lung asupra transportului și asupra dezvoltării mobilității dintr-o aglomerație urbană, care acoperă toate tipurile și modurile de transport, inclusiv cele publice și cele private, cele de pasageri și cele de marfă, cele motorizate și cele nemotorizate, cele în mișcare și cele parcate.

El conține un plan pentru implementarea pe termen scurt a strategiei, care include un calendar de implementare și planul de buget, precum și o alocare clară a responsabilităților și resurselor necesare pentru realizarea politicilor și măsurilor prevăzute în plan.

O ABORDARE PARTICIPATIVĂ

Un plan de mobilitate urbană durabilă se concentrează pe oameni și pe satisfacerea nevoilor acestora legate de mobilitate. El urmărește o abordare transparentă și participativă, care aduce cetățenii și celelalte părți interesate împreună de la

început și pe tot parcursul derulării planului și a procesului de implementare al acestuia.

Planificarea participativă este o condiție prealabilă pentru ca cetățenii și părțile interesate să preia dreptul de proprietate asupra planului de mobilitate urbană durabilă și asupra politicilor pe care acesta le promovează. Aceasta face ca acceptarea de către public și sprijinul oferit de acesta să fie la un nivel ridicat și astfel se reduce la minimum riscurile pentru factorii de decizie, facilitându-se implementarea planului.

DEZVOLTAREA ECHILIBRATĂ ȘI INTEGRATĂ A TUTUROR MODURILOR DE TRANSPORT

Un plan de mobilitate urbană durabilă promovează o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând în același timp o trecere către moduri mai durabile. Planul propune un set integrat de acțiuni pentru a îmbunătăți performanța și eficiența costurilor în ceea ce privește scopurile și obiectivele declarate. Aceste acțiuni includ măsuri și servicii tehnice, de promovare și de piață, precum și infrastructura.

Următoarele subiecte sunt de obicei abordate într-un plan de mobilitate urbană durabilă: transport public, transport non-motorizat (mersul pe jos și cu bicicleta), intermodalitate și mobilitate « din poartă în poartă », siguranță rutieră urbană, transport rutier în mișcare și în staționare, logistică urbană, management al mobilității și sisteme inteligente de transport (ITS).

INTEGRARE PE ORIZONTALĂ ȘI PE VERTICALĂ

Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă urmează o abordare integrată cu un nivel ridicat de cooperare și consultare între diferitele niveluri ale autorităților guvernamentale și cu alte autorități relevante.

Planificarea și implementarea integrată cuprinde:

- a) Un angajament pentru dezvoltarea durabilă, adică dezvoltare economică echilibrată, echitate socială și calitate a mediului.
- b) Consultarea și cooperarea între departamente la nivel local, pentru a asigura coerența și complementaritatea cu politicile din sectoarele conexe (transport, utilizare și amenajare a teritoriului, servicii sociale, sănătate, energie, educație, aplicare a legii și reglementare, etc).
- c) Un strâns schimb de informații cu autoritățile competente de la alte nivele de autoritate (de

ex. de sector, municipiu, aglomerație urbană, regiune și stat membru).

- d) Coordonarea activităților între autoritățile din zonele urbane și periurbane vecine (care acoperă întregul "oraș funcțional", definite de fluxurile majore de navetiști).



EVALUAREA PERFORMANTELOR ACTUALE ȘI VIITOARE

Dezvoltarea unui plan de mobilitate urbană durabilă se axează pe atingerea obiectivelor ambițioase, măsurabile, derivate din obiectivele pe termen scurt stabilite conform unei viziuni asupra mobilității, integrată într-o strategie generală de dezvoltare durabilă.

Un plan de mobilitate urbană durabilă se bazează pe o evaluare amănunțită a performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban. Această evaluare oferă o analiză cuprinzătoare a situației actuale și permite stabilirea unei referințe în raport cu care poate fi măsurat progresul.

Analiza stării de fapt include o trecere în revistă a actualului cadru instituțional stabilit pentru planificare și implementare. Indicatori adecvați ar trebui să fie identificați pentru a descrie starea actuală a sistemului de transport urban.

Planul de mobilitate urbană durabilă identifică anumite obiective de performanță, care sunt realiste în raport cu situația actuală în mediul urban, așa cum este stabilit prin analiza stării de fapt și ambițioase în raport cu obiectivele planului.

Un plan de mobilitate urbană durabilă stabilește obiective măsurabile, care se bazează pe o evaluare realistă a situației actuale și a resurselor disponibile.

Indicatori specifici sunt folosiți pentru a măsura progresul făcut în atingerea obiectivelor .

MONITORIZARE REGULATĂ, REVIZUIRE ȘI RAPORTARE

Implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă este monitorizată îndeaproape. Progresele realizate în îndeplinirea obiectivelor planului și gradul de îndeplinire a acestor obiective sunt evaluate în mod regulat pe baza sistemului de indicatori. În acest scop, sunt necesare măsuri adecvate pentru a asigura accesul în timp util la datele și statisticile relevante.

Revizuirea planului de mobilitate urbană durabilă și a implementării lui ar putea sugera revizuiți ale obiectivelor și acțiuni corective în cazul în care sunt necesare.

Un raport de monitorizare, comunicat în mod transparent cetățenilor și părților interesate, furnizează informații cu privire la progresele înregistrate în dezvoltarea și implementarea planului de mobilitate urbană durabilă.



LUAREA ÎN CONSIDERARE A COSTURILOR EXTERNE PENTRU TOATE MODURILE DE TRANSPORT

Dezvoltarea unui plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să conțină o analiză a costurilor și beneficiilor tuturor modurilor de transport. Acest lucru ar trebui să ia în considerare costurile și beneficiile sociale mai largi, în toate sectoarele, pentru o completă informare cu impact asupra alegerii acțiunilor.

BENEFICII

O provocare comună pentru planificatorii din administrațiile locale este de a convinge factorii decizionali de valoarea adăugată a unui plan de mobilitate urbană durabilă. Urmează zece argumente principale pentru această abordare:

1. ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITĂȚII VIEȚII

Există dovezi puternice că planificarea mobilității urbane durabile crește calitatea vieții într-o zonă urbană. Politicile bine coordonate, așa cum sunt definite într-un plan de mobilitate urbană durabilă, duc la un spectru larg de beneficii, cum ar fi spații publice mai atractive, îmbunătățirea siguranței rutiere, sănătate mai bună, mai puțină poluare a aerului și mai puțină poluare fonică.

2. COSTURI ECONOMISITE - CREAREA UNOR BENEFICII ECONOMICE

Mobilitatea este un factor important pentru dezvoltarea economiei locale. Un mediu sănătos și congestii reduse, ajută la diminuarea substanțială a costurilor pentru comunitatea locală și atrage noi afaceri. În competiția globală și națională a centrelor urbane, un oraș bine organizat și durabil este, de asemenea, un oraș mai atractiv pentru investitori. Un oraș durabil, pur și simplu reprezintă un "caz de afaceri" mult mai bun decât un oraș fără o politică clară legată de mobilitate.

3. CONTRIBUȚIE LA O MAI BUNA SANATATE ȘI MEDIU

Mobilitatea mai durabilă se traduce direct în calitate mai bună a aerului și mai puțin zgomot. Mișcarea activă (mersul pe jos și cu bicicleta) îmbunătățește sănătatea cetățenilor. Pe termen mediu și lung, pentru un oraș este mai profitabil să investească în mai puțin zgomot și în calitatea mai bună a aerului. Orașele joacă un rol important în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturilor. Planificarea mobilității urbane durabile este un element esențial al oricărei politici climatice.

4. REALIZAREA UNEI MOBILITĂȚI CONTINUE ȘI ÎMBUNĂTĂȚIREA ACCESULUI

Planificarea mobilității urbane durabile este un instrument excelent pentru a crea soluții de transport multimodal poartă-în-poartă. Aducerea

împreună a diferiților actori asigură faptul că nevoile de acces specifice ale cetățenilor și afacerilor sunt realizate eficient.

5. UTILIZAREA MAI EFICIENTĂ A RESURSELOR LIMITATE

În momentul în care resursele financiare sunt limitate, este și mai important să se asigure că soluțiile adoptate duc la utilizarea mai eficientă a fondurilor disponibile. Planificarea mobilității urbane durabile mută accentul de pe infrastructura bazată pe drumuri, pe o combinație echilibrată de măsuri, inclusiv măsuri de management al mobilității cu costuri mai reduse.

Adoptarea principiului "poluatorul plătește" introduce, de asemenea, un flux de venituri suplimentare care pot fi utilizate pentru a finanța alternative la folosirea mașinii.

6. CÂȘTIGAREA SUPORTULUI PUBLIC

Implicarea părților interesate și a cetățenilor este un principiu de bază a unui plan de mobilitate urbană durabilă. Guvernarea unui oraș care arată că îi pasă de nevoile și dorințele cetățenilor săi și care implică părțile interesate în mod corespunzător, este într-o poziție mult mai bună pentru a obține un nivel ridicat de "legitimare publică", deci se reduce riscul de opoziție la punerea în aplicare a politicilor ambițioase.

7. PREGĂTIREA UNOR PLANURI MAI BUNE

Planificatorii, mai ales atunci când s-au concentrat în mod tradițional pe dezvoltarea infrastructurii, pot înțelege mai bine nevoile de mobilitate ale diferitelor grupuri de utilizatori atunci când primesc un feedback timpuriu. Părțile interesate vin uneori cu soluții foarte eficiente, deoarece acestea pot fi mai familiarizate deja cu o situație specifică. O abordare integrată și interdisciplinară a planificării (cu diferite departamente care își pun în comun expertiza) ajută la punerea unui plan de mobilitate pe o bază mai largă. Se asigură astfel că planul promovează o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând în același timp o schimbare spre moduri mai durabile. Astfel, se oferă beneficii pentru toți utilizatorii, legate de nevoile lor de acces și mobilitate..

8. ÎNDEPLINIREA EFICIENTĂ A OBLIGAȚIILOR JURIDICE

Orașele trebuie să îndeplinească mai multe cerințe legale, uneori contradictorii. Obligațiile legale pentru îmbunătățirea calității aerului și reducerea zgomotului sunt doar două exemple dintr-o serie de reglementări naționale și europene. Un plan de mobilitate urbană durabilă oferă o modalitate eficientă pentru a răspunde acestor cerințe printr-o strategie globală.

9. UTILIZAREA SINERGIILOR DUCE LA CREȘTEREA RELEVANȚEI

Problemele de mobilitate urbană depășesc adesea granițele administrative, se leagă de mai multe politici sau se referă la un spectru larg de departamente și instituții. Planificarea mobilității urbane durabile caută soluții pentru "orașul funcțional" cu conexiunile sale cu zonele

înconjurătoare și cu rețeaua de transport național și european. Un plan de mobilitate urbană durabilă inspiră o cultură a colaborării în planificare între diferite domenii și sectoare ale politicilor și între diferite niveluri de guvernare în cadrul "orașul în funcțiune". Această cultură susține găsirea unor soluții care să reflecte caracterul de sistem conectat al mobilității urbane.

10. CĂTRE O NOUĂ CULTURĂ MOBILITĂȚII

Așa cum arată exemplele din multe orașe, rezultatul planificării continue a mobilității urbane durabile este o viziune comună specifică unei noi culturi a mobilității: o viziune cu care sunt de acord grupurile politice majore și care este împărtășită de către instituțiile și cetățenii unei societăți urbane, o viziune care transcende ciclurile electorale și care poate include și elemente mai puțin atractive, atunci când acestea oferă beneficii pe termen lung.



CUM AU FOST ELABORATE ACESTE PRINCIPII DIRECTOARE

Aceste principii directoare sunt rezultatul activității desfășurate pentru Comisia Europeană și Agenția Executivă pentru Competitivitate și Inovare (EACI) în temeiul unui contract de servicii derulat în perioada mai 2010 și august 2013. Obiectivul acestei lucrări a fost accelerarea adoptării pe scară largă a planurilor de mobilitate urbană durabilă în Europa, așa cum a fost propus în Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană, prin activități de îndrumare, sensibilizare și formare.

Principiile directoare prezentate aici se bazează pe o analiză a documentelor existente și pe date de la experți, și anume:

- Cercetare secundară bazată pe date și orientări anterioare (de exemplu, raportul grupului de experți SUTP 2004 , proiectele PILOT și BUSTRIP)
- Analiza documentelor naționale și regionale cu privire la pregătirea unor planuri de transport local, în special "Ghidul planului de transport local" (ediția a doua și a treia) din Marea Britanie, precum și a planurilor "Plans de Déplacements Urbains » (PDU) din Franța. Analiza stării de fapt a presupus analiza abordării planurilor de mobilitate urbană durabilă în 31 de

țări europene (28 de state membre UE, dar și Islanda, Liechtenstein și Norvegia .

- O evaluare asupra nevoilor utilizatorilor care implică 49 de părți interesate și interviuri cu experți din 26 de țări
- Cinci seminarii adresate părților interesate cu privire la planurile de mobilitate urbană durabilă între 2010 și 2013 (plus sesiuni de consultări organizate anterior de către grupul de experți SUMP și proiectul PILOT), la care au participat 168 de participanți din 26 de țări .
- Răspunsuri la o consultare on-line cu privire la revizuirea versiunii din 2011 a documentului de lucru al acestor principii directoare în ianuarie și februarie 2013.
- Numeroase contribuții din partea factorilor de decizie, planificatorilor și a altor practicieni, din partea mediului academic și ale altor părți interesate, care au fost primite în timpul sesiunilor de sensibilizare și a altor ateliere de training organizate în cadrul contractului de servicii, pe tot teritoriul Europei între 2010 și 2013 .

În general, prezentele orientări se bazează pe o cunoaștere consolidată sistematic și pe procesul de consultare. Anexa E conține o listă de experți , care au fost consultați în ateliere de lucru și în întâlniri cu grupuri de experți cu privire la conținutul acestui document de orientare.

Aceste principii directoare precum și o gamă largă de materiale de sprijin sunt disponibile pe www.mobilityplans.eu



PARTEA II - PROCESUL

Aceste principii directoare se adresează celor care lucrează în domeniul transportului și a mobilității urbane, precum și altor părți interesate care urmează a fi implicate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unor Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă.

Principiile directoare descriu procesul prin care este pregătit un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Acest proces este format din 11 etape principale formate din 32 de activități. Acestea ar trebui să fie luate ca parte a unui ciclu obișnuit de planificare în sensul unui proces continuu de îmbunătățire.

Fiecare pas și activitățile asociate acestuia sunt prezentate în detaliu în acest document ghid, inclusiv informații cu privire la:

- Rațiunea pe care se bazează acțiunea, adică motivele fundamentale pentru desfășurarea activităților, aspectele care vor fi abordate, precum și întrebările la care sunt necesare răspunsuri;
- Obiectivele specifice ale activităților care urmează să fie efectuate;
- Principalele sarcini care trebuie realizate;
- Activitățile care depășesc cerințele esențiale, pentru orașe și regiuni care sunt la un nivel avansat de planificare a mobilității urbane;
- Calendarul și cerințele de coordonare cu alte activități;
- O listă de verificare a etapelor care trebuie parcurse.
- Trebuie subliniat faptul că programarea diferitelor activități oferă mai degrabă o structură logică decât una secvențială. În practică, unele activități se pot desfășura parțial în paralel sau pot include bucle cu feedback. Secțiunea privind "calendarul și coordonarea" pentru fiecare activitate scoate în evidență aspecte cruciale în această privință.

- Pagina următoare include o prezentare grafică a ciclului de planificare, urmată de o descriere detaliată a tuturor etapelor și activităților de elaborare și implementare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.
- Ghidul include exemple de bune practici, instrumente și referințe pentru a sprijini utilizatorii în elaborarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.
- Exemple de bune practici sunt preluate din Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă de pe tot teritoriul Europei. Acestea s-ar putea să nu îndeplinească în mod obligatoriu toate cerințele unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă așa cum este prezentat în aceste principii directoare. Cu toate acestea, ele sunt utile pentru a ilustra activități (de exemplu, implicarea cetățenilor în elaborarea măsurilor specifice), care fac parte din procesul de elaborare și implementare a Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.

Scopul este acela de a oferi un portofoliu de exemple din diferite regiuni europene pentru a arăta că abordările bune asupra planificării sunt posibile în diferite contexte. Multe dintre exemplele de bune practici ilustrează, de asemenea, activitățile de planificare avansate.

Alte exemple de bună practică pot fi găsite la www.mobilityplans.eu și www.eltis.org

Redactat cu date oferite de experți în domeniul transportului urban și planificării mobilității de pe tot teritoriul european, liniile directoare reflectă o gamă largă de experiențe. Cu toate acestea, principiile directoare au nevoie de interpretare în contextul local, ceea ce poate conduce la abordări care sunt oarecum diferite de cele descrise în acest document. Principiile directoare nu oferă îndrumare tehnică detaliată, dar ele se focusează pe procesul de elaborare și implementare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.

CICLUL DE PLANIFICARE PENTRU UN PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ



PAȘI ȘI ACTIVITĂȚI

Punctul de plecare:
**“Dorim să
 îmbunătățim
 mobilitatea și calitatea
 vieții pentru cetățenii
 noștri!”**

Trebuie să fie clar de la început că transportul și mobilitatea urbană nu reprezintă un scop în sine, ci trebuie să contribuie la obiective mai înalte, precum calitatea vieții și bunăstarea cetățenilor. Acesta trebuie să fie punctul de plecare pentru dezvoltarea unui plan de mobilitate urbană durabilă. În funcție de contextul național, forța motrice pentru dezvoltarea unui plan de mobilitate urbană durabilă poate fi o obligație legală.

Cu toate acestea, este nevoie de un angajament real pentru un plan durabil și eficient. Dacă nu există un “campion” disponibil la nivel local, poate fi dificil să convingi politicienii locali să devină susținători ai dezvoltării unui plan de mobilitate urbană durabilă. Pentru asta este nevoie de elaborarea unor argumente bune.

Un punct de plecare ar putea fi expunerea provocărilor și problemelor cu care se confruntă orașul dacă nu se schimbă nimic, accentuarea beneficiilor generate de implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă și evidențierea faptului că rezultatele bune sunt recunoscute de către alegători (de ex. dând exemplu alte orașe care au aplicat planificarea mobilității urbane durabile). Asta este deosebit de dificil deoarece impactul complet al unui plan de mobilitate urbană durabilă devine vizibil doar după o perioadă mai lungă de timp decât ciclul electoral. Poate fi de ajutor să se dea ca exemplu opțiunea de a include soluții de “câștig rapid” în planul de mobilitate urbană durabilă, ceea ce ar putea genera un răspuns pozitiv pe termen scurt printre cetățeni și alți actori.



PASUL 1: AFLAȚI-VĂ POTENȚIALUL PENTRU A AVEA UN PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ DE SUCCES

La începutul procesului de planificare a mobilității urbane durabile este necesar să stabilim potențialul de a elabora un plan de succes pentru mobilitate urbană durabilă. Asta depinde de mulți factori interni și externi care asigură un cadru general pentru procesul de planificare și pentru implementarea planului.

Următoarele descriu activitățile cheie în pregătirea procesului de dezvoltare a planului de mobilitate urbană durabilă.

ACTIVITATEA 1.1: ADERAȚI LA PRINCIPIILE GENERALE DE MOBILITATE DURABILĂ

ARGUMENTARE

Un plan de transport urban se poate numi durabil doar dacă se iau în considerare anumite criterii economice, sociale și de mediu. Înțelegerea principiilor durabilității și angajamentul pentru ele sunt esențiale pentru a direcționa procesul de dezvoltare a planului de mobilitate urbană durabilă la un nivel strategic global.

OBIECTIVE

- Asigurați-vă că sunt luate în considerare principiile de bază ale durabilității în tot procesul de planificare.
- Dezvoltați o înțelegere comună a ceea ce înseamnă mobilitate urbană durabilă.
- Lărgiți imaginea la toate aspectele care trebuie adresate pentru a face din planul de mobilitate urbană durabilă un document cu adevărat durabil, dincolo de aspectele de transport și mobilitate.

SARCINI

- Analizați în ce măsură principiile de durabilitate sunt deja parte a politicilor din orașul sau regiunea dvs. (de ex. ca viziuni, agendă locală) din domeniul transporturilor și mobilității și din domeniile conexe de politici (de ex. politica de utilizare durabilă a terenurilor care utilizează terenurile dezafectate versus una care promovează extinderea urbană).
- Verificați la factorii de decizie locali și la actorii cheie care au un cuvânt de spus în domeniile de politici relevante, în ce măsură principiile de durabilitate sunt conforme cu agenda politică actuală.
- Ca punct de plecare, încercați să ajungeți la un acord larg pentru a așeza principiile durabilității la fundamentul muncii de realizare a planului de mobilitate urbană durabilă.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Întăriți angajamentul dvs. Pentru mobilitate urbană durabilă, alăturându-vă la Convenția Primarilor și/sau la Forumul CiViTAS (la pagina următoare).
- Asigurați-vă că se face o distincție clară între accesul la servicii și facilități (mobilitate) și trafic/transport. Primul este obiectivul, țelul tuturor activităților; al doilea este instrumentul pentru realizarea accesului și mobilității. Un principiu general ar fi acela de a oferi acces pentru cetățeni având un trafic mai redus (= mai puține resurse și costuri, mai puțin combustibil, mai puțină poluare, mai puțin accidente etc.).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Angajament la începutul procesului de planificare.
- Principiile de durabilitate trebuie luate în considerare de-a lungul întregului proces de planificare.

LISTA DE VERIFICARE

- ✓ Analiză finalizată asupra măsurii în care principiile durabilității orientează politicile actuale relevante pentru mobilitatea urbană.
- ✓ S-a obținut angajamentul general la principiile durabilității din partea părților cheie implicate.

EXEMPLE

REȚEAUA CIVITAS FORUM

În prezent sunt 216 orașe membre în rețeaua CiViTAS Forum care au semnat Declarația CiViTAS. Forumul CiViTAS este deschis tuturor orașelor care vor să învețe mai mult despre utilitatea măsurilor individuale care sprijină transportul urban ecologic și cele mai bune moduri de a le combina și integra la scară mare. Orașele participante trebuie să se angajeze pentru introducerea unor strategii de transport urban ambițioase și integrate și:

- să realizeze o schimbare semnificativă în divizarea modală, în favoarea mijloacelor de transport sustenabile;
- să urmeze o abordare integrată, abordând cât de multe categorii de instrumente CiViTAS și măsuri posibile în politicile lor.

Acest angajament trebuie să fie sprijinit politic în Declarația Forumului CiViTAS prin semnătura politicianului local care deține puterea executivă.

Pentru detalii vedeți: http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371

CONVENȚIA PRIMARILOR

Uniunea Europeană (UE) conduce în lupta globală împotriva schimbărilor climatice și a făcut din asta o prioritate absolută. Țintele sale ambițioase sunt transpuse în Pachetul Energetic și de Combatere a Schimbărilor Climatice al UE, care obligă statele membre să-și reducă emisiile de CO2 cu cel puțin 20% până în 2020. Semnatarii Convenției Primarilor contribuie la aceste obiective politice printr-un angajament formal de a depăși această țintă prin implementarea unui Plan de Acțiune pentru Energie Durabilă.

Pentru detalii vedeți: www.eumayors.eu

CARTĂ: CONECTAREA PRIN CĂI NAVIGABILE, A ALEGERE CAPITALĂ

Cele cinci capitale europene: Bruxelles, Berlin, Budapesta, Paris și Viena, împreună cu porturile lor interioare au semnat cartă "Conectarea prin căi navigabile: o alegere capitală". Cartă are ca scop realizarea ambiției UE de a avea logistică fără emisii de carbon în marile centre urbane până în 2030. În martie 2011, orașul italian Pisa a decis să alăture celor cinci orașe europene inițiale.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.



ACTIVITATEA 1.2: EVALUAȚI IMPACTUL CADRULUI REGIONAL/NAȚIONAL

ARGUMENT

Un plan de mobilitate urbană durabilă se axează pe mobilitate urbană la nivelul aglomerației urbane. Totuși, planul este încadrat într-un cadru de planificare mai larg, regional și național de mobilitate urbană. Asta include spre exemplu reglementări, fluxuri de finanțare sau strategii de nivel mai înalt pentru dezvoltarea spațială și a transportului (de ex. un plan național al transporturilor, acolo unde există). Este esențial să se evalueze impactul cadrului de planificare regional și național pentru a exploata la maxim oportunitățile și a evita conflictele cu autoritățile de la nivel superior la un moment ulterior.

OBIECTIVE

- Asigurați-vă că ați identificat condițiile cadru relevante la nivel regional, național și european pentru planul de mobilitate urbană durabilă.
- Obțineți o perspectivă clară asupra modului cum cadrul regional, național și european va influența procesul de planificare a mobilității urbane durabile și elaborarea măsurilor.

SARCINI

- Identificați, documentați și evaluați:
 - ✓ Reglementările legale și orientările pentru un plan de mobilitate urbană durabilă (dacă există);
 - ✓ Criteriile de finanțare regionale/naționale care privesc planul de mobilitate urbană durabilă;
 - ✓ Planuri, obiective și strategii la nivel mai înalt care ar putea influența planul dvs. de mobilitate urbană durabilă. De exemplu, planul unei autorități naționale a drumurilor pentru o nouă șosea modernizată ar putea acționa împotriva obiectivelor planului de mobilitate urbană durabilă al unui oraș prin încurajarea traficului crescut prin oraș. Planul de mobilitate urbană durabilă va trebui să ia în considerare acest lucru.
 - ✓ Influențe de la nivel superior asupra responsabilităților sau perimetrului de

planificare pentru un plan de mobilitate urbană durabilă.

- ✓ Cerințe sau inițiative pentru coordonarea și integrarea diferitelor politici, de ex. integrarea planificării locale și regionale a utilizării terenurilor precum dezvoltările de noi locuințe sau parcurile industriale în regiune pot schimba definitiv tiparul de mobilitate la nivel local.
- Creați un sinopsis al cadrului regional/național relevant cu sugestii despre cum să abordați aceste puncte pentru planul local de mobilitate urbană durabilă.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- La începutul procesului de planificare, în termen de câteva săptămâni.
- Luați în considerare rezultatele relevante de-a lungul întregului proces de planificare și pentru elaborarea măsurilor, în special când definiți procesul de dezvoltare și domeniul de aplicare al planului (Pasul 2).



LISTA DE VERIFICARE

- ✓ Verificarea documentelor relevante de la nivel regional și național și un rezumat al rezultatelor.
- ✓ Identificarea oportunităților și a potențialelor probleme care ar putea apărea ca urmare a condițiilor cadru regionale și naționale.

EXEMPLU

FRANȚA: CADRU NAȚIONAL ȘI ASPECTE LEGALE

Prima elaborare a ‘Plans de Déplacements Urbains’ (PDU) – planul francez de mobilitate urbană durabilă – a urmat adoptării “ Loi des transports intérieurs” (Legea transportului intern; LOTI) în decembrie 1982. Această lege stipulează scopul, obiectivele generale și orientarea PDU. Obiectivul general al PDU este de a asigura un echilibru durabil între nevoia de mobilitate și accesibilitate și protejarea mediului și sănătății. “ Loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie” (Legea pentru aer curat și utilizarea rațională a energiei; LAURE) din decembrie 1996 a obligat toate aglomerațiile urbane cu peste 100.000 de locuitori să dezvolte un PDU.

Pentru mai multe detalii consultați Anexa C.

ACTIVITATEA 1.3: FACEȚI AUTO-EVALUAREA

ARGUMENT

Este nevoie de auto-evaluare la începutul dezvoltării planului pentru a identifica punctele tari și cele slabe ale practicilor voastre actuale de planificare și a înțelege propriul vostru potențial de a pregăti cu succes un plan de mobilitate urbană durabilă. Evaluarea trebuie să stabilească cât de bine se aliniază actualele practici de planificare a transportului cu activitățile stabilite în acest document de orientare și să identifice barierele și forțele motrice care pot influența procesul de elaborare a planului. Asta vă va ajuta să stabiliți cum va arăta procesul de elaborare a planului în propriul vostru context.

OBIECTIVE

- Obțineți o imagine sinceră și clară a punctelor tari, slabe și a oportunităților practicilor actuale de planificare cu privire la elaborarea unui plan de mobilitate urbană durabilă în propriul vostru context (de ex. cadrul politic, instituțional, legal).
- Elaborați un proces de elaborare a planului de mobilitate urbană durabilă adaptat și încadrat contextului local.

SARCINI

- Analizați pașii și activitățile actualului vostru proces de planificare a transportului local. Puteți utiliza acest document pentru a verifica dacă pașii și activitățile descrise sunt deja încorporate în procesele consacrate de planificare ale orașului sau regiunii voastre (sunt luate în considerare în totalitate, în mică măsură, sau deloc?). În acest mod puteți identifica decalajele care trebuiesc abordate în noul proces de elaborare a planului.
- Identificați și analizați forțele motrice și barierele procesului de elaborare a planului în aglomerația dvs. urbană.
 - ✓ Stabiliți barierele instituționale, legale și financiare, care afectează întregul proces de planificare (de exemplu dacă societatea de autobuze este privată sau controlată de alt nivel al guvernării?)

- ✓ Prelucrați barierele care pot apărea pe parcursul planificării (de ex. management, comunicarea între diferitele departamente care vor fi implicate în elaborarea și implementarea planului).
- ✓ Identificați forțele motrice care pot sprijini procesul de elaborare și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă.
- Evaluați aspectele de excludere socială în cadrul politicilor de transport. Asta înseamnă să luați în considerare nevoile întregii comunități, incluzând grupurile vulnerabile precum copiii, oamenii cu mobilitate redusă, vârstnicii, gospodăriile cu venituri reduse, grupurile minoritare etc. Aspectele de gen, de ex. oferirea aceluiași oportunități pentru bărbați și femei, trebuie de asemenea analizată.
Întrebări importante sunt:
 - ✓ Sistemul de transport garantează accesul egal, accesibilitate și disponibilitate (sau opțiuni de mobilitate asociate)?
 - ✓ Măsurile legate de transport facilitează ocuparea forței de muncă și sprijină dezvoltarea unei piețe inclusive a muncii?
- Realizați o auto-evaluare sinceră ca punct de plecare pentru îmbunătățirea proceselor și politicilor de planificare. Rezultatul nu trebuie neapărat să fie făcut public.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Aplicați o metodologie de evaluare reciprocă cu experți externi.
- Aplicați un sistem de management al calității.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Trebuie analizate la începutul procesului de planificare, iar rezultatele trebuie luate în considerare pentru elaborarea unui proces de planificare a mobilității urbane durabile care să fie adaptat pe plan local (vezi Activitatea 2.4. -

Conveniți asupra planului de lucru și măsurilor de management).

- Trimitere către Activitatea 1.4: Verificați disponibilitatea resurselor.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Auto-evaluare adecvată realizată.
- ✓ Punctele tari și slabe cu privire la elaborarea unui plan de mobilitate urbană durabilă sunt identificate.
- ✓ Rezultatele sunt rezumate ca punct de plecare pentru optimizarea proceselor de planificare locală.

EXEMPLE

KOPRIVNICA, CROAȚIA: IDENTIFICAȚI ȘI CONCENTRAȚI-VĂ PE PUNCTELE FORTE PENTRU A ELIMINA PUNCTELE SLABE

Înainte de a promova mersul cu bicicleta și pe jos, orașul Koprivnica a realizat o analiză de stare detaliată. Această analiză s-a bazat pe o auto-evaluare făcută de municipalitate, un proces larg de consultare cu o serie de actori precum și un sondaj public.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

METODOLOGIA DE EVALUARE RECIPROCĂ BUSTRIP

Proiectul Baltic Sea Region INTERREG III B BUSTRIP (Implementarea și Planificarea Transportului Urban Durabil în Regiunea Baltică) a elaborat o metodologie pentru asistarea orașelor în dezvoltarea și implementarea planurilor și acțiunilor de mobilitate urbană durabilă. Plecând de la propriul raport de auto-evaluare a orașului, se realizează evaluări reciproce BUSTRIP de către experți din alte orașe care vizitează timp de 3-5 zile și interviuează actori locali, grupuri de interese, politicieni și funcționari publici.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

INSTRUMENTE

METODOLOGII DE AUTO-EVALUARE

REUNIUNI INTERNE ȘI VERIFICARE

O auto-evaluare poate însemna foarte simplu că un grup de oameni care sunt implicați în procesul de planificare discută împreună punctele tari și slabe ale proceselor actuale și modul cum să le amelioreze. Un moderator independent poate fi de ajutor. Dacă se dorește, poate fi cuplată cu o analiză SWOT completă. Această metodă a fost utilizată de către Consiliul Județean Derbyshire din Marea Britanie, ca mod de ameliorare a proceselor locale de planificare a transportului și de luare în considerare a schimbărilor din alte domenii de planificare care influențau acest plan.

EVALUARE RECIPROCĂ

Alt mod de a verifica mediul de planificare pentru un plan de mobilitate urbană durabilă, este evaluarea reciprocă. Aici se invită unul sau mai mulți planificatori de mobilitate urbană sau experți în domeniu, pentru a verifica situația dintr-un oraș înainte ca acesta să-și pregătească (ultimul) plan de mobilitate urbană durabilă. Evaluatorul poate lua în considerare calitatea procesului de planificare și a organizațiilor de la fața locului și poate ajuta de asemenea la compararea rezultatelor acestuia cu "cei mai buni din domeniu", dând astfel un feedback orașului asupra ceea ce a făcut și realizat, precum și asupra modului cum își organizează planul de mobilitate urbană durabilă. Orașele Gent și Ljubljana au angajat evaluatori pentru a-i ajuta să reflecteze la ce au realizat și la ce ar putea să facă mai bine în planurile lor de mobilitate urbană durabilă (vedeți și exemple din proiectul BUSTRIP).

UTILIZAREA SISTEMELOR ȘI CALIFICATIVELOR DE MANAGEMENT AL CALITĂȚII

Sistemele de management al calității (QMS) sunt destinate evaluării proceselor organizaționale și oferă orientări despre cum să le ameliorăm. Când se consideră că s-a atins un anumit nivel de calitate organizațională, se acordă un certificat sau un calificativ. Cea mai cunoscută formă de sistem de management al calității este ISO9001, care s-a dezvoltat din managementul calității în primul rând în industria prelucrătoare și a fost proiectat inițial pentru procesele de producție.

Mai relevant pentru planificarea mobilității urbane durabile poate fi Cadrul Comun de Evaluare, care este disponibil gratis pentru toate statele membre UE și este destinat în special sectorului public.

În final, acum sunt disponibile câteva sisteme specifice de management al calității care tratează anumite aspecte ale mobilității durabile: Bypad pentru ciclism (www.bypad.org) și MaxQ pentru managementul mobilității (www.epomm.eu). Orașul Lund din Suedia a aplicat MaxQ pentru ameliorarea politicii de management al mobilității care este încorporată în cadrul mai larg al bine cunoscutului său plan de mobilitate urbană durabilă LundaMaTs.

Abordări pentru evaluarea calității întregii politici de mobilitate a unui oraș sunt dezvoltate în prezent în proiectele IEE STEER Ecomobility SHIFT (www.ecomobility.org/shift/), QUEST (www.questproject.eu) și ADVANCE (www.eu-advance.eu/).

Sursa: Tom Rye, Lund University

ACTIVITATEA 1.4: VERIFICAȚI DISPONIBILITATEA RESURSELOR

ARGUMENT

În strânsă legătură cu auto-evaluarea se află problema resurselor disponibile pentru realizarea unui proces de elaborare a unui plan de mobilitate urbană durabilă și pentru implementarea măsurilor. Asta include resurse umane (de ex. personal și abilități disponibile) precum și resurse financiare. Fără resurse suficiente va fi dificil de realizat un plan de succes. Pentru cele mai multe autorități publice, aptitudinile specifice necesare pentru realizarea procesului de planificare a mobilității urbane durabile vor depăși capacitățile personalului lor. Deși este o practică obișnuită aducerea de expertiză externă pentru anumite sarcini tehnice, este de asemenea important să ne gândim la dezvoltarea de expertiză în propria noastră organizație și cooperarea cu alți actori pe termen lung.

Scopul este de a acoperi cerințele imediate de abilități prin subcontractare dacă este nevoie, dar și de a dezvolta și păstra expertiza asupra planificării mobilității urbane durabile în propria noastră organizație.

OBIECTIVE

- Asigurați-vă că gama (largă) de abilități necesare pentru gestionarea și implementarea procesului de planificare a mobilității urbane durabile este disponibilă la autoritatea dvs. locală și printre actori.
- Echilibrați cerințele de abilități pe termen scurt și dezvoltați capacitatea în propria dvs. organizație și în comunitatea profesională extinsă.
- Evaluați resursele financiare confirmate și cele potențiale pentru realizarea procesului de planificare și pentru măsurile de implementare.

SARCINI

- Evaluați abilitățile disponibile la organizația lider și printre părțile implicate. Asigurați-vă că toate abilitățile de bază pentru planificarea mobilității urbane durabile sunt luate în considerare. Vedeți lista de mai jos.
- Elaborați un plan simplu de gestionare a abilităților, care să prezinte o strategie pentru

acoperirea lacunelor de abilități (de ex. prin instruire, cooperare, subcontractare). Acest lucru trebuie făcut de cineva care cunoaște procesul de planificare a mobilității urbane durabile (dacă se poate în cooperare cu șeful dvs. de resurse umane).

- Definiți bugetul necesar pentru procesul de elaborare al planului de mobilitate urbană durabilă și asigurați aprobarea politică.
- Evaluați cadrul bugetar probabil pentru implementarea măsurii. Luați în considerare oportunitățile de finanțare locale, regionale, naționale și ale UE. Aceasta va fi probabil doar o estimare aproximativă în această etapă, dar vă va ajuta să rămâneți realiști

ACTIVITĂȚI DINCOLO DE CERINȚELE ESENȚIALE

- Cooperarea între organizațiile responsabile pentru a acoperi potențialele lacune de abilități.
- Implicare a partenerilor externi (de ex. consultanți, universități) pentru a acoperi lacunele de abilități dacă este nevoie).
- Recrutare: În cazul lipsei de abilități, gândiți-vă să angajați pentru sarcini specifice oameni ce provin dintr-un mediu ce nu are legătură cu transportul, (de ex. marketing). Acest tip de "gândire neconvențională" ajută la aducerea unei perspective noi care este parte cheie a planificării mobilității urbane durabile. Gândiți-vă de asemenea să combinați resursele diferiților actori pentru a finanța personalul (vedeți exemplul Aachen, peste 2 pagini).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

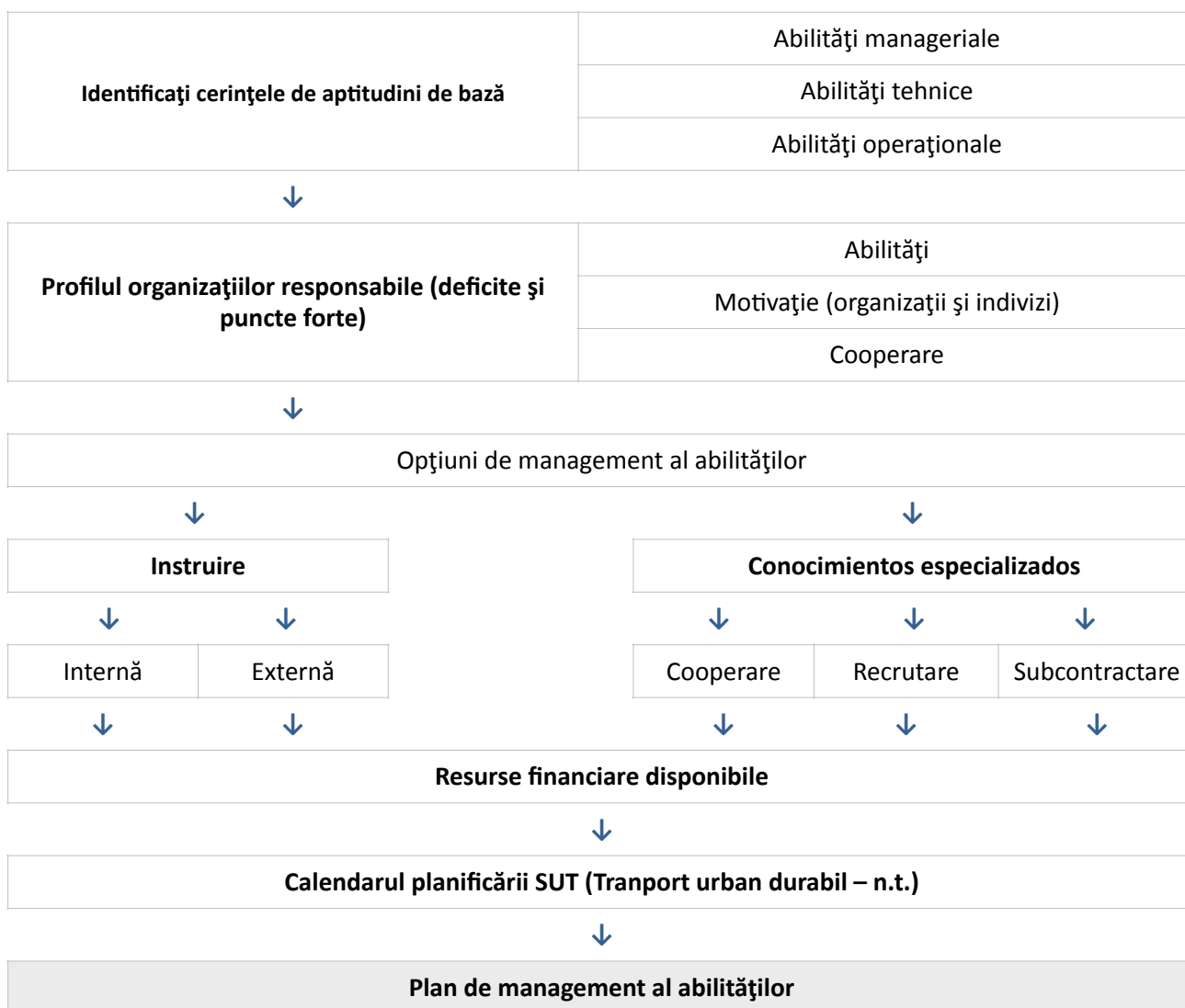
- Să fie luate în considerare din start, fiind esențiale pentru constituirea echipei care va fi implicată în procesul real de planificare

LISTA DE VERIFICARE

- ✓ Abilitățile și resursele financiare necesare pentru procesul de planificare sunt analizate.
- ✓ Planul de management al abilităților este întocmit.
- ✓ Bugetul pentru realizarea procesului de planificare a mobilității urbane durabile este aprobat politic.
- ✓ Cadrul bugetar probabil pentru implementarea măsurii este evaluat.

DETALII ASUPRA SARCINILOR

ELABORAREA UNUI PLAN DE MANAGEMENT AL ABILITĂȚILOR



(Schiță modificată de la proiectul PILOT 2007, www.pilot-transport.org/)

CERINȚE DE ABILITĂȚI DE BAZĂ PENTRU PLANIFICAREA MOBILITĂȚII URBANE DURABILE

Abilități manageriale (necesare în întregul proces de planificare a mobilității urbane durabile)	
Managementul proiectului (inclusiv legături politice)	
Management tehnic	
Management financiar	
Managementul personalului (inclusiv gestionarea echipelor multidisciplinare alcătuite din personal intern și extern)	
Abilități tehnice (necesare în întregul proces)	
Planificare urbană și planificarea transportului	
Alte politici sectoriale importante (economice, sociale, de mediu)	
Cunoștințe de bază despre politicile altor niveluri – regional, național, UE	
Abilități operaționale (Necesare pentru anumite activități)	Elemente conexe/ Activitate
Implicarea actorilor și cetățenilor	Activitatea 2.4 Planificați implicarea actorilor și cetățenilor Elementul 4. Elaborați o viziune comună Activitatea 9.3 Creați proprietatea planului Activitatea 10.2 Informați și angajați cetățenii (implementarea măsurilor)
Dezvoltare, monitorizare și evaluare a indicatorilor	Elementul 3. Analizați starea mobilității și elaborați scenarii Elementul 5. Stabiliți priorități și obiective măsurabile Elementul 8. Încorporați monitorizarea și evaluarea în plan
Colectarea și analizarea datelor	Elementul 3. Analizați starea mobilității și elaborați opțiuni Elementul 8. Încorporați monitorizarea și evaluarea în plan
Modelare și elaborarea scenariilor	Activitatea 3.2 Elaborați scenarii
Informare și relații publice, marketing	Activitatea 2.3 Planificați implicarea actorilor și cetățenilor Elementul 4. Elaborați o viziune comună și implicați cetățenii Activitatea 9.3 Creați proprietatea planului Activitatea 10.2 Informați și angajați cetățenii (implementarea măsurilor)
Contabilitate	Activitatea 2.4 Conveniți asupra planului de lucru și a acordurilor de management Activitatea 7.2 Preparați un plan de acțiune și de buget

Sursa: Manualul complet Pilot 2007, tabel modificat, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

EXEMPLE

BRISTOL, ANGLIA: MANAGEMENTUL ABILITĂȚILOR ÎN PLANUL COMUN DE TRANSPORT LOCAL

Consiliile implicate în elaborarea Planului comun de transport local pentru aria urbană extinsă a Bristolului prețuiesc managementul abilităților, prin instruire și o abordare multidisciplinară a muncii, ca pe un factor esențial pentru asigurarea planificării de calitate în transporturi.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

OREBRO, SUEZIA: PROMOVAREA UNUI NOU MOD DE GÂNDIRE

Örebro a înființat o unitate specială în cadrul administrației pentru a facilita implementarea transportului urban durabil și a conștientiza angajații și politicienii. Au fost organizate seminarii, axate pe nevoia redusă pentru mașini, cu ajutorul amenajării teritoriului ca mijloc de introducere a unui mod de gândire nou, mai holistic.

Pentru mai multe detalii vedeți anexa C.

FRANȚA: RESPONSABILITĂȚI PENTRU ELABORAREA PDU (PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS)

Autoritatea pentru Transport Urban (AOTU) responsabilă prin lege pentru elaborarea și implementarea unui PDU solicită adesea ajutor de la diferiți actori, inclusiv agenții de dezvoltare urbană, consultanți privați și centre regionale de cercetare în transporturi (CETEs).

Pentru mai multe detalii vedeți anexa C.

FRANȚA: COSTURILE ELABORĂRII DE PDU

Costurile elaborării unui PDU diferă mult și depind de domeniul de aplicare al PDU, de disponibilitatea planurilor și studiilor existente, natura planului avut în vedere și de asistența externă necesară. În Franța, autoritățile cheltuiesc în general între 200.000 și 400.000 EUR pe elaborarea unui PDU. Aceste calcule nu sunt însă întotdeauna complete și anumite costuri ascunse, sau costuri acoperite de subvenții externe nu sunt incluse în aceste cifre.

Sursa: Rupprecht Consult, în baza GART, 2010: Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, april 2010.

AACHEN, GERMANIA: CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE FINANȚEAZĂ UN MANAGER DE MOBILITATE

Într-un efort unic (în Germania) de a grupa resursele financiare pentru a realiza managementul mobilității, se finanțează un manager de mobilitate cu normă parțială, de către departamentul de mediu al orașului Aachen cu două treimi și de către camera de industrie și comerț cu o treime.

Pentru mai multe detalii vedeți anexa C.



ACTIVITATEA 1.5: DEFINIȚI CALENDARUL DE BAZĂ

ARGUMENT

Sincronizarea reprezintă o cheie a succesului. Activitățile din procesul de elaborare a planului de mobilitate urbană durabilă depind unele de altele – iar interdependențele trebuie traduse cu grijă într-o secvență logică a tuturor sarcinilor necesare pentru finalizarea procesului (de ex. identificarea problemelor înainte de discutarea obiectivelor) și armonizate cu condițiile locale.

De asemenea este esențial să se ia în considerare activități continue de planificare și de elaborare a politicilor atunci când stabilim sincronizarea procesului de planificare. Perioadele electorale, procesele legislative sau alte activități de planificare pot influența procesul de planificare prin influența lor asupra contextului instituțional (de ex. schimbarea factorilor de decizie, schimbarea legislației).

OBIECTIVE

- Încorporați conceptul planului de mobilitate urbană durabilă în practica curentă de planificare.
- Străduiți-vă să armonizați sincronizarea procesului de planificare cu diferite procese decizionale tehnice și politice (de ex. strategii globale, planuri sectoriale, alegeri). Identificați ferestrele de timp pentru coordonarea cu planificarea mobilității urbane durabile.
- Faceți posibilă o planificare realistă a întregului proces de planificare a mobilității urbane durabile.
- Creați o imagine de ansamblu a programului general al procesului de planificare a mobilității urbane durabile (preparare, schițare, validitate/orizont, implementare, verificare) și descrieți interdependențele temporale dintre toate sarcinile
- Reduceți la minim riscurile cu privire la sincronizare.

SARCINI

- Străduiți-vă să încadrați complet planificarea mobilității urbane sustenabile în programul de dezvoltare și implementare a altor politici și strategii existente (atât globale cât și sectoriale).
- Alegeți un interval de timp adecvat pentru elaborarea unui cadru strategic și operațional pentru procesul de planificare: 1-3 ani (parțial precedând și parțial suprapunându-se cu procesul de planificare). Timpul necesar pentru aceasta va depinde în mare măsură de experiența în procesele de planificare, de structurile instituționale, contextul politic și de “cultura planificării” pe plan local.
- Stabiliți un calendar pentru procesul de planificare a mobilității urbane sustenabile: într-un caz ideal 1,5 ani (în funcție de condițiile cadru și de experiență poate fi mai lung).
- Luați în considerare ferestre decizionale (de ex. alegeri). În lunile dinaintea alegerilor poate fi dificil să înaintăm rapid. Asta poate influența sincronizarea procesului de planificare.
- Continuați să implementați măsuri de “câștig rapid” pe perioada creării cadrului strategic și operativ pentru planul de mobilitate urbană durabilă și pe perioada procesului de planificare. Asta va ajuta la evitarea impresiei de inactivitate și va fi foarte important pentru factorii decizionali care au nevoie să arate că lucrează pentru dezvoltarea unei mobilități urbane durabile. Măsurile de “câștig rapid” ar trebui să fie măsuri pe termen scurt care pot fi implementate relativ rapid, au o vizibilitate bună, contribuie la obiectivele de durabilitate și nu vor pune în pericol o abordare integrată de planificare pentru planul de mobilitate urbană durabilă.
- Alegeți o perioadă de timp adecvată pentru implementarea măsurilor: 3-10 ani (de ex. în funcție de tipul măsurii și sincronizarea cu fluxurile de finanțare).
- Construiți la timp sistemul de evaluare și actualizare a planului după adoptarea acestuia. Verificați și actualizați cel puțin odată la 5 ani.

Calendar indicativ pentru SUMP (Plan de mobilitate urbană durabilă – n.t.)

- Cadru strategic și operativ (1-3 ani)
- Proces de planificare (1,5 ani) (caz ideal, poate dura mai mult)
- Implementarea măsurilor: 3-10 ani (pe perioada pregătirii și planificării există posibilitatea de a include măsuri de “câștig rapid”)
- Verificare cel puțin odată la 5 ani (ideal la 2 ani)

ACTIVITĂȚI DE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Străduiți-vă să integrați în strategiile mai largi, pe termen lung. Anumite orașe și/sau regiuni au o strategie de dezvoltare locală pe termen lung cu o perspectivă de 20-30 de ani, elaborată de exemplu în cadrul procesului Agenda 21. Dacă este disponibilă o asemenea strategie aceasta poate oferi orientare pentru planul de mobilitate urbană durabilă prin definirea unor obiective generale.
- În mod ideal, verificarea și actualizarea planului de mobilitate urbană durabilă ar trebui făcută la fiecare 2 ani (în funcție de experiență și capacitate).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- De la început – sincronizarea procesului definită înainte de demararea procesului de planificare.
- Reglarea continuă a sincronizării pentru activități specifice (de ex. comunicate de presă, calendarul întâlnirilor).

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Calendarul de bază realist pentru procesul de planificare a mobilității urbane durabile și implementarea măsurii sunt pregătite.
- ✓ Calendarul aprobat de către factorii decizionali.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

Proiectul GUIDEMAPS (2002-2004) Volumul 2 al manualului GUIDEMAPS “Fișe informative” oferă informații despre managementul timpului în procesele deschise de planificare (pp. 22-23).

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

EXEMPLE

FRANȚA: EXEMPLU DE SINCRONIZARE PENTRU ELABORAREA PDU

Elaborarea unui PDU este un exercițiu lung de reflecție, planificare și programare. În schema următoare se prezintă diferiții pași împreună cu un calendar ipotetic. Trebuie reținut că, în medie, o autoritate locală are nevoie de 36 de luni pentru a elabora și obține aprobările pentru un plan.



CALENDAR IPOTETIC PENTRU PREGĂTIREA PDU ÎN FRANȚA

Pași pregătitori și de elaborare	Calendar/Lună
Analiză prealabilă	Lunile 1-2
Înființare unui grup de lucru local, definirea perimetrelor juridice.	Lunile 3-4
Definirea unui plan de lucru și (dacă e nevoie) asistență externă	Lunile 5-7
Analiză și interpretare	Lunile 8-10
Definirea acțiunilor	Lunile 11-13
Programare și evaluare	Lunile 14-17
Formalizarea proiectului de PDU și recunoașterea juridică	Lunile 18-20
Consultare oficială și anchetă publică	Lunile 21-13
Includerea potențialelor modificări	Luna 24
Aprobarea finală a PDU	Luna 24

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

ACTIVITATEA 1.6: IDENTIFICAȚI ACTORII CHEIE ȘI PĂRȚILE CHEIE IMPLICATE

ARGUMENT

Identificarea părților implicate în mobilitatea urbană și înțelegerea rolului lor potențial și a poziției lor în proces sunt importante pentru atingerea obiectivelor generale ale planificării mobilității urbane durabile. Asta poate ajuta la identificarea posibilelor conflicte și coaliții între actori și modul cum acestea pot afecta procesul dvs. de planificare din punct de vedere al acoperirii geografice, integrării politicilor, disponibilității resurselor și legitimității generale. Acest lucru este necesar pentru a elabora moduri adecvate de a trata cu actorii dominanți sau cu cei slabi precum și cu pozițiile intermediare.

OBIECTIVE

- Creați o bază solidă pentru o cooperare durabilă între toate grupurile de actori.
- Identificați posibile sinergii sau conflicte între actori.
- Dezvoltați capacitatea de organizare pentru pregătirea și implementarea planului dvs

SARCINI

- Identificați toți actorii relevanți precum și obiectivele, puterea, capacitatea și resursele de planificare ale acestora (de ex. cu ajutorul unui instrument de cartografiere a actorilor).
- Identificați actorii mai slabi care ar putea avea nevoie de împuternicire.
- Străduiți-vă să realizați o coaliție a planificării incluzând toți actorii – pe cât posibil evitați conflictele severe cu unul sau mai mulți actori puternici. Schițați o strategie simplă de coordonare a actorilor pentru a ghida această sarcină.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- De la bun început – identificarea și analizarea părților interesate.
- Reevaluați dacă apar modificări în grupul actorilor

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Grupuri de interese identificate: Grupuri de interese primare, actori cheie, intermediari.
- ✓ Analiza constelației de actori este realizată.
- ✓ Strategia de bază pentru coordonarea actorilor este elaborată.

DETALII ASUPRA SARCINILOR

CINE SUNT ACTORII UNUI PROCES DE PLANIFICARE A MOBILITĂȚII URBANE DURABILE?

- Pentru a avea o imagine completă, trebuie distinse trei tipuri de actori în funcție de poziția lor de putere în cadrul procesului:
- Grupuri primare de interese: Cine va fi afectat în cele din urmă – pozitiv sau negativ de către noile măsuri de transport (de ex. cetățenii în general, diferite grupuri sociale sau profesionale, anumite cartiere, domenii de afaceri, organizații individuale)?
- Actori cheie: Cine are responsabilitate politică (primari, consilieri, alte niveluri ale autorității)? Cine are resursele financiare (fonduri publice și private)? Cine are autoritatea (de domeniu sau teritorială)? Cine deține abilitățile și expertiza (administrațiile publice, universități, sectorul privat) – în domeniul transportului și cele conexe (utilizarea terenurilor, mediu, educație, sănătate, turism etc.)?
- Intermediarii: Cine implementează politicile de transport (PT și operatorii de infrastructură, administrațiile publice, poliția etc.)? Cine realizează activitățile majore de transport (transportatorii de mărfuri, porturile, aeroporturile etc.)? Cine reprezintă grupurile pertinente de interese (asociații, camere, cooperative, rețele)? Cine informează și raportează asupra transportului (autorități, operatori, mass media locală)?

În plus, luați în considerare rolul campionilor locali existenți – indivizi cheie care pot juca un rol semnificativ în mobilizarea resurselor, crearea de alianțe etc. datorită abilităților lor personale și a recunoașterii de care se bucură printre actorii locali. În practică, aceste persoane pot avea o influență extraordinară asupra procesului, atât pozitivă cât și negativă, așa că rolul lor necesită o evaluare strategică timpurie. Evident că identificarea actorilor nu este o sarcină ce poate fi finalizată odată și pentru totdeauna de la începutul procesului de planificare. Este nevoie mai degrabă să fie reluată în mod repetat atunci când scenariile și opțiunile de politici devin mai concrete iar implicațiile pentru actori pot fi evaluate mai exact. Chiar și pentru unii actori cheie, o re-evaluare se poate dovedi necesară ca și consecință a circumstanțelor schimbate (de ex. privatizarea unui operator național de căi feroviare).

Sursa: *Manualul PILOT 2007 – versiune completă*,
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

GRUPURI DE INTERESE TIPICE IMPLICATE ÎN PROIECTE DE TRANSPORT (BAZAT PE GUIDEMAPS)

Gvern/Autorități	Companii / Operatori	Comunități/Cartiere	Alții
Autorități locale	Operatori din transporturi	ONG-uri naționale de mediu	Instituții de cercetare
Orașe învecinate	Consultanți în transporturi	Asociații ale automobiliștilor	Universități
Autoritatea de transport local	Companii de car-sharing	Sindicate	Instituții de formare
Poliția rutieră	Operatori de închirieri biciclete	Mass media	Experți din alte orașe
Alte organisme de transport local	Alți furnizori de mobilitate	Forumuri ale autorității locale	Fundații
Alte organisme ale autorității locale	Asociații naționale de afaceri	Organizații ale comunității locale	
Politicieni	Marii angajatori	Grupuri de interese locale	
Alți factorii de decizie	Finanțatorii privați	Grupuri de cicliști/pietoni	
Organizații partenere	Companii internaționale/naționale	Grupuri de utilizatori ai transportului public	
Manageri de proiect	Companii regionale/locale	Utilizatorii sistemului de	
Personal profesionist	Asociații locale de business	Cetățeni	
Servicii de urgență	Micile întreprinderi	Vizitatori	
Directori din domeniile sănătății și siguranței	Comercianții cu amănuntul	Cetățeni din orașele învecinate	
Uniunea Europeană	Servicii de utilități (de ex. electricitate, telecom)	Oameni cu dizabilități	
Ministerul transporturilor	Ingineri/contractori	Proprietari de terenuri	
Alte ministere naționale		Personalul din transporturi	
Gvernul regional		Părinți/copii	
		Vârstnici	

Sursa: bazat pe Manualul GUIDEMAPS 2004,
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

INSTRUMENTE

ANALIZA CONSTELAȚIEI DE ACTORI

După ce au fost identificate grupurile de interese, trebuie analizate constelațiile dintre acești actori. Această analiză trebuie bazată pe o listă cu diferite criterii sau atribute relevante pentru cazul respectiv, de ex. interes, putere, influență reciprocă, coaliții etc. Astfel puteți afla care sunt obiectivele fiecărui actor, care sunt agendele lor ascunse și dacă aceștia se consideră ca și “câștigători” sau “pierzători” dacă se implementează un anumit proiect. Obiectivul analizei sistematice a constelațiilor de actori este de a obține o imagine clară a conflictelor de interese sau a potențialelor coaliții și de a fi capabili să stabilim mai bine clusterelor de actori care pot manifesta diferite niveluri de interese, capacități și interes pentru aspectul în cauză. Asta se poate face de exemplu prin elaborarea unei “Matrice Influență-interes”, care grupează actorii după nivelul lor de influență/importanță:

Matrice Influență-interes

	Influență redusă	Influență puternică
Miză redusă	Grupul de actori cu cea mai mică prioritate	Util pentru formulare deciziilor și a opiniilor, intermediere
Miză ridicată	Grupul de actori importanți, care au poate nevoie de împuternicire	Cel mai critic grup de actori

Sursa: UN-Habitat: *Tools to Support Participatory Urban Decision Making*, Nairobi, 2001, p. 24. disponibile la: www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122

ORIENTĂRI PRIVIND MUNCA ÎN PARTENERIAT

Ghidul DISTILLATE privind munca în parteneriat (Forrester 2008) ajută specialiștii din transporturi să identifice actorii cheie și grupurile de interese cheie de care pot avea nevoie pentru a se consulta sau lucra cu ei. Acest ghid include o listă utilă cu 19 factori de succes pentru lucrul cu alte grupuri. Arată că parteneriatele merg cel mai bine acolo unde există sprijin politic și legislativ, unde agențiile și actorii recunosc obiective comune și unde există o tradiție a muncii comune, ca punct de plecare. Ghidul oferă de asemenea câțiva “arbori decizionali” pentru a permite specialiștilor să se gândească la modul cum vor să lucreze cu alții.

Sursa: John Forrester, *The DISTILLATE Guide to Cross-sectoral and Intra-organisational Partnership Working for Sustainable Transport Decision Making*, 2008, disponibil la [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)

PASUL 2: DEFINIȚII PROCESUL DE ELABORARE ȘI DOMENIUL DE APLICARE AL PLANULUI

Procesul de elaborare a planului de mobilitate urbană durabilă trebuie să fie adaptat la situația locală. Asta include ca pas crucial definirea domeniului geografic de aplicare al planului, care în mod ideal ar trebui să se adreseze aglomerației urbane funcționale. Cooperarea actorilor și integrarea politicilor sunt alte domenii care trebuie abordate în această fază, care ar trebui încheiată cu un acord asupra planului de lucru și acordurilor de management.

ACTIVITATEA 2.1: PRIVIȚI DINCOLO DE PROPRIILE DVS. LIMITE ȘI RESPONSABILITĂȚI

ARGUMENT

Un plan trebuie să se refere la un anumit teritoriu pentru care se efectuează. Cea mai adecvată acoperire teritorială trebuie convenită de către părțile interesate. Pe de o parte, trebuie ținut cont de zona pentru care sunt responsabile autoritățile regionale sau locale respective. Pe de altă parte, trebuie să țină cont de tiparele actuale de mobilitate, ideal prin acoperirea aglomerației funcționale (de ex. zona de călătorie la locul de muncă) și ținând seama de importanța cuplării rețelei de transport local cu coridoarele de transport pe distanțe lungi. Asigurarea unei integrări perfecte a conexiunilor de distanță lungă (de ex. Rețelele Transeuropene – TENS) cu ultimul kilometru urban este de asemenea esențială pentru competitivitatea aglomerațiilor urbane. Acordul politic asupra responsabilităților și perimetrului de planificare adecvat este o cerință esențială pentru planificarea mobilității urbane durabile.

OBIECTIVE

- Definiți perimetrul de planificare, în mod ideal prin integrarea interdependențelor spațiale funcționale și a fluxurilor de trafic (de ex. zona de călătorie la locul de muncă).
- Identificați organismul/organismele adecvate pentru a prelua conducerea procesului de planificare.
- Obțineți o decizie la nivel politic pentru a aproba acoperirea geografică și organizația lider.
- Asigurați-vă că această conexiune cu coridoarele de distanțe lungi este și pe agenda cu activitățile planului.

SARCINI

- Analizați tiparele de transport și perimetrele organizaționale. Includeți și legăturile către coridoarele de transport pe distanțe lungi.
- Implicați actorii cheie și autoritățile în perimetrul de planificare prevăzut și străduiți-vă să obțineți acorduri oficiale asupra domeniului de aplicare geografic al activităților de planificare.

- Să aveți o abordare deschisă și transparentă de la bun început, asigurând implicarea tuturor autorităților interesate.
- Asigurați comunicarea și schimburile regulate între autoritățile relevante.
- Negociați responsabilitatea globală pentru plan.
- Dacă nu este pe deplin posibil să definiți perimetrul de planificare orientat spre aglomerația urbană funcțională, încercați cel puțin să aveți o cooperare bună cu toți actorii în privința provocărilor care pot fi abordate doar la nivelul aglomerației urbane. Asta poate pleca de la cooperarea existentă sau poate însemna practici noi (de ex. proceduri formale, precum planuri de utilizare comună a terenurilor, sau informale precum grupurile de lucru).

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Creați o echipă puternică, cu personal permanent din cadrul tuturor autorităților și raportați regulat tuturor factorilor decizionali și politicienilor cheie.
- Asigurați acoperirea tuturor zonelor ce au legătură cu impactele majore socioeconomice și de mediu.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- De la bun început – este necesar un acord înainte de a demara procesul oficial de planificare a mobilității urbane durabile.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Zona cea mai adecvată pentru planul de mobilitate urbană durabilă este identificată.
- ✓ S-a obținut acordul pentru acoperirea geografică. S-a obținut acordul pentru rolurile și responsabilitățile de bază ale autorităților și politicienilor.
- ✓ S-a creat echipa de planificare.
- ✓ Acordul politic semnat și adoptat de toate consiliile municipale.

EXEMPLE

ANGLIA: PLANURI COMUNE DE TRANSPORT LOCAL

În Anglia, Planul de Transport Local (LTP) este o cerință statutară stabilită de Legea Transporturilor din 2000. Responsabilitatea pentru elaborarea și livrarea LTP cade în sarcina Autorității pentru Transportul Strategic care poate fi un consiliu județean, Autoritate Unitară, Consiliul London Borough sau Autoritatea de Transport Integrat. Planul de Transport Local West Midlands 2011-2016 precum și Parteneriatul Planului de Transport Local West Yorkshire sunt exemple vii de cooperare instituțională în planificarea mobilității urbane durabile.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

FRANȚA: PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDUS)

Elaborarea de PDU este bine încorporată în cultura planificării urbane din Franța. Entitatea responsabilă pentru elaborarea acestor planuri de mobilitate este autoritatea de transport urban (Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)). Aceasta este adesea o autoritate metropolitană, o autoritate de transport public, sau, în unele cazuri, o municipalitate. Întinderea geografică este limitată de zona de servicii de transport public. În circa 80% din planurile de mobilitate urbană durabilă, planul este elaborat și gestionat de autoritatea metropolitană.

Sursa: Rupprecht Consult, bazat pe «Plan de Déplacements Urbains»: Panorama 2009, GART, Paris, April 2010 (p. 9).

BRUXELLES, BELGIA: EXPERT AJUTĂ COMPANIILE SĂ GÂNDEASCĂ DIFERIT

Portul Bruxelles a angajat un expert intern în transporturi pentru a ajuta companiile care folosesc sau doresc să folosească căile navigabile, cu sfaturi și informații utile pentru a-și organiza fluxurile de transport în mod diferit și a realiza o schimbare modală către mijloace de transport mai prietenoase cu mediul.

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

ACTIVITATE 2.2: DEPUNEȚI EFORTURI PENTRU COORDONAREA POLITICILOR ȘI PENTRU O ABORDARE INTEGRATĂ A PLANIFICĂRII

ARGUMENT

Un neajuns principal al planificării transportului urban din ziua de astăzi este lipsa de coordonare între politici și organizații, mult dincolo de integrarea modurilor de transport (de ex. coordonare cu planificarea utilizării terenurilor, protecția mediului, incluziune socială, egalitate de șanse, dezvoltare economică, siguranță, sănătate, educație, tehnologia informației). Abordarea acestui deficit reprezintă o provocare majoră pentru planificarea mobilității urbane durabile, dar este și o sursă principală de inovare și ameliorare.

OBIECTIVE

- Recunoașteți interacțiunile dintre schimbările structurilor urbane (densitate, funcții, tipare socioeconomice, ecosisteme) și mobilitate.
- Luați în considerare legăturile între diferitele mijloace de transport și nu le abordați individual.
- Stabiliți planificarea mobilității și transportului ca pe un domeniu de politici comune, care servește cu adevărat diferitele nevoi ale societății – economice, sociale, de mediu – și nu ca un scop în sine.
- Definiți cât de durabil pot fi integrate planificarea mobilității urbane durabile și alte politici la nivel local, regional, național și european.

SARCINI

- Verificați planurile care ar putea avea impact asupra mobilității urbane, de ex. planurile naționale și regionale (> legat de Activitatea 1.2 “Evaluati impactul nivelului regional/național”), inclusiv planurile de la alte domenii de politici la nivel local, planuri ale companiilor de transport și planuri ale municipalităților învecinate.
- Identificați cerințele de coordonare și potențialul la toate domeniile și nivelurile de politici relevante. Spre exemplu relația dintre planificarea utilizării terenurilor și transport. Impactul transporturilor trebuie luat în considerare în procesul de planificare al utilizării terenurilor pentru a maximiza utilizarea circulației durabile spre noile dezvoltări.

- Verificați dacă scopurile și obiectivele planurilor sprijină sau contrazic obiectivele de mobilitate urbană durabilă. Ar putea exista un conflict, de exemplu, dacă un plan de ameliorare a sănătății promovează activitatea fizică doar prin sportul organizat, spre deosebire de sporirea plimbărilor și ciclismului de zi cu zi.
- Abordați deschis și transparent cooperarea între actori de la bun început, asigurând implicarea actorilor din diferite domenii de politici (de ex. diferite departamente administrative).
- Dezvoltați acțiuni comune în cooperare cu actori din alte domenii de politici, în special în domeniile cele mai apropiate de mobilitate (utilizarea terenurilor, energie, mediu, dezvoltare economică, incluziune socială, sănătate și siguranță). Faceți eforturi pentru modificarea politicilor și practicilor sectoriale și/sau creați noi domenii de activitate.
- Asigurați comunicarea regulată și schimburile între autoritățile relevante (și în interiorul autorităților, de ex. prin întâlniri regulate între planificatorii de la transporturi și de la utilizarea terenurilor).
- Asigurați-vă că sunt luate în considerare legăturile dintre diferitele mijloace de transport și că intermodalitatea devine o temă în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă. Asta include legături către coridoarele de transport pe distanțe lungi precum rețeaua de transport transeuropeană (pentru detalii vedeți: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- De la început, ca activitate continuă

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Legături politice relevante identificate (sinergii și conflicte).
- ✓ Opțiunile interne pentru integrarea politicilor evaluate
- ✓ Dialog realizat cu toți actorii interesați, în legătură cu posibilitățile de integrare.
- ✓ S-a stabilit prioritizarea inițială a opțiunilor de integrare.
- ✓ S-au specificat evaluarea și prioritizarea conform cu rezultatele avansate ale elaborării scenariului (> Activitatea 3.2)

EXEMPLE

WEST MIDLANDS, ANGLIA: GRUP DE LUCRU CU ANGAJAȚI COMUNI

Centro, Autoritatea de Transport Integrat din West Midlands, a condus elaborarea Planului de Transport Local West Midlands (LTP) 2011-2016. S-a înființat un Comitet LTP lunar pentru a supraveghea elaborarea planului și a se asigura că acesta este în concordanță cu alte agende politice locale, regionale și naționale și că răspunde la nevoile cetățenilor. Comitetul era format din politicieni locali și angajați locali de la toate autoritățile locale din West Midlands. Aceste autorități locale sunt responsabile pentru planificarea utilizării terenurilor, autostrăzi și sănătate publică și asigură astfel legături puternice cu alte sectoare din afara transporturilor.

Sursa: Steven Keeley, Centro - West Midlands Integrated Transport Authority

REGIUNEA KOUVOLA, FINLANDA: GRUP DE LUCRU INTERSECTORIAL

În regiunea Kouvola a fost înființat un grup de lucru intersectorial care își desfășoară munca în baza unui acord între toate părțile relevante pentru a implementa politicile de trafic în armonie cu planul sistemului regional de transport. Grupul inițial, cu reprezentanți de la Consiliul Regional, Administrația Drumurilor din Finlanda, Administrația Căilor Ferate Finlandeze, Oficiul de Stat și toate cele șapte municipalități din regiune a fost extins ulterior pentru a include și serviciile regionale de sănătate publică și centrul regional public de mediu, precum și cetățenii și alți actori relevanți.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

BUDAPESTA, UNGARIA: ÎNCADRAREA PLANULUI DE MOBILITATE ÎN CADRUL GENERAL DE POLITICI MUNICIPALE

Budapesta elaborează un nou plan de mobilitate urbană bazat pe principii de planificare a mobilității urbane durabile. Noul plan este complet integrat în cadrul mai larg de politici și ține cont de schimbările recente în guvernarea transporturilor și de noile priorități de dezvoltare în vremuri de criză economică.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

ILE-DE-FRANCE: LOGISTICA ORAȘULUI – O NEVOIE SPECIALĂ PENTRU O ABORDARE INTEGRATĂ

Pe parcursul elaborării PDU Ile-de-France, regiunea a înființat un “organism de concertare” aducând laolaltă toți actorii relevanți: transportatori, companii de transport, camere de comerț și industrie, departamente de stat, orașul Paris, oficiul de planificare regional și agenția națională de mediu ADEME. Sarcina “organismului de concertare” a fost să încurajeze și finanțeze proiectele inovative de logistică urbană, să lege între ele mijloacele de transport și să sprijine centrele de distribuție multimodale.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

ACTIVITATEA 2.3: PLANIFICAȚI IMPLICAREA ACTORILOR ȘI A CETĂȚENILOR

ARGUMENT

Colaborarea cu actorii/părțile interesate este considerată ca practică obișnuită – dar adesea doar anumiți actori au un cuvânt de spus în planificare. Este esențial să fie implicate toate tipurile de actori în tot procesul de planificare, răspunzând la cerințele lor specifice. Asta ajută la legitimizarea planului și la îmbunătățirea calității sale. Implicarea actorilor sprijină elaborarea unui plan mai eficace și mai eficient (costuri). Este nevoie de o strategie dedicată pentru implicarea actorilor, bazându-se pe diferite formate și tehnici când discută cu autoritățile, companii private, organizații din societatea civilă, sau cu toții la un loc. Cetățenii sunt un subgrup special de actori. Implicarea lor în planificare este o datorie fundamentală a autorităților locale pentru a asigura legitimitatea și calitatea procesului decizional. Implicarea cetățenilor în planificare este și o cerință prevăzută de directivele UE și convențiile internaționale 5.

OBIECTIVE

- Asigurați o implicare bine structurată a actorilor relevanți prin stagii cheie ale procesului de planificare.
- Creați o cultură transparentă a planificării, bazată cel puțin pe comunicare și consultare în mod regulat.
- Încurajați și permiteți cetățenilor să se informeze și să participe la dezbateri.
- Elaborati soluții durabile și susținute care vor ameliora calitatea vieții pentru fiecare cetățean, și creați o proprietate publică extinsă asupra procesului de planificare.
- Consolidati vitalitatea societății civile și cultural politică locală.
- Îmbunătățiți calitatea, eficacitatea, eficiența (costurilor), transparența, acceptanța și legitimitatea globale a planificării mobilității urbane durabile.

SARCINI

- Identificați reperele și instrumentele adecvate pentru implicarea actorilor și cetățenilor.

- Fiți conștienți de faptul că implicarea actorilor și cetățenilor este un element obligatoriu al unui plan de mobilitate urbană durabilă bun, dar fiți atenți la grupurile de lobby care pot bloca procesul.
- Elaborați un plan de comunicare, care să includă o strategie și un calendar de angajament precum și o strategie globală pentru activitățile de PR (inclusiv implicarea mass media). Includeți în strategia dvs. cel puțin informarea proactivă a publicului (de ex.: dvs. abordați publicul și nu invers) și implicare a grupurilor cheie de interese în întregul proces, dar faceți eforturi pentru o implicare mai interactivă, dacă se poate (vedeți secțiunea de mai jos “Activități dincolo de cerințele esențiale”).
- Oamenii cu nevoi speciale nu trebuie priviți doar ca beneficiari, ei trebuie implicați în procesul de planificare.
- Stabiliți activitățile de implicare ca parte a practicilor standard.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Planificați implicarea mai activă a actorilor și cetățenilor cu o gamă mai largă de instrumente participative pe toată perioada procesului (de ex. vizite de studiu, evenimente cu actorii interesați, forum pe internet, grupuri de discuții cu cetățeni).
- Gândiți-vă să lucrați împreună cu actorii cheie într-un “grup de coordonare” permanent, explicându-le clar procesul de planificare de la bun început; asta îi ajută să înțeleagă clar pe ce să își bazeze sfaturile și îi ajută să ia cele mai bune decizii posibil.
- Înființați o “cutie de rezonanță” (tehnică) a actorilor intermediari importanți (operatori de transport, reprezentanții grupurilor de interese, dezvoltatori privați sau specialiști externi/administrații externe). Organizați în mod regulat întâlniri formale și/sau informale sau informări pentru a informa actorii sau pentru a cere feedback pentru stabilirea cadrului pentru deciziile cheie.
- Lărgiți aria implicării actorilor la mai multe grupuri, inclusiv grupuri de interese și de lobby (dar asigurați-vă că discuțiile critice sunt bine moderate).

ÎNTREBĂRI DE ABORDAT ÎN CADRUL UNEI STRATEGII DE ANGAJAMENT

Există patru întrebări principale legate de proces de care trebuie să ținem seama când pregătim o strategie de angajament.

- De ce? De ce se realizează procesul de angajament? Cum va influența el strategia/schema?
 - Cine? Cine ar trebui implicat în procesul decizional? Cum pot fi identificați acești oameni?
 - Cum? Cum va fi realizat angajamentul? Ce instrumente și tehnici trebuie utilizate?
 - Când? Când ar trebui să aibă loc diferitele activități? Când nu este oportun să se ia angajamentul?
- Asigurați transparență maximă și permiteți un proces decizional mai democratic și participativ de-a lungul întregului proces de planificare (convenția Aarhus).
 - Pentru orașele avansate: Implicați actorii în mod activ în coordonarea și gestionarea planului de mobilitate urbană durabilă. Implicați cetățenii în mod activ în procesul decizional.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Finalizați planificarea principalelor activități de implicare înainte de demararea procesului de planificare.
- Implicați actorii și cetățenii de-a lungul întregului proces de planificare, dar în special în identificarea problemelor (>Activitatea 3.1), elaborarea de scenarii (>Activitatea 3.2), dezvoltarea unei viziuni (> Activitatea 4.1), obiective (> Activitatea 5.1), ținte (> Activitatea 5.2), măsuri (Activitățile 6.1, 6.2, 6.4), elaborarea unui plan de monitorizare(> Activitatea 8.1), crearea proprietății (> Activitatea 9.3), managementul și comunicarea implementării planului (> Activitățile 10.2 și 10.3) și verificarea rezultatelor și identificarea noilor provocări (> Activitățile 11.2 și 11.3).

LISTĂ DE VERIFICARE

- Planificarea diferitelor strategii de implicare este finalizată.
- Planul de comunicare este elaborat și aprobat.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

PROIECTUL GUIDEMAPS (202-2004)

Volumul 1 al manualului GUIDEMAPS include o introducere la principalele aspecte ale angajamentului (p. 26). Volumul 2 conține fișe informative detaliate asupra aspectelor cheie (pp. 28, 32, 58) și asupra a 32 de instrumente diferite de angajament, explicând scopul acestora, ca și utilitatea și aspectele practice aferente lor (p. 80).

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

TOOLKIT DE METODE PARTICIPATIVE – MANUALUL SPECIALISTULUI (2006)

Publicat de Fundația Regele Baudoin și Institutul Flamand pentru Știință și Evaluare Tehnologică (viWTA), acesta este un set practic de instrumente pentru demararea și gestionarea proiectelor participative, ce include participarea cetățenilor și implicarea actorilor.

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

EXEMPLE

GENT, BELGIA: PLAN DE COMUNICARE

Orașul Gent a avut un „plan de comunicare” scris de managerul de PR și aprobat de Colegiul Primarilor și Vârșnicilor (College van burgemeester en schepenen) la începutul fiecărui an, stabilind astfel clar care va fi strategia de comunicare pe următorul an.

Sursa: Manualul PILOT 2007 – versiunea completă, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ABERDEEN, UK: CÂȘTIGĂTORUL PREMIULUI PENTRU PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ SE AXEAZĂ PE PARTICIPAREA CETĂȚENILOR ȘI ACTORILOR

Aberdeen a devenit primul câștigător al Premiilor Comisiei Europene pentru Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă în anul 2012, axându-se tematic pe

participarea cetățenilor și actorilor. Aberdeen a utilizat toate instrumentele posibile pentru a se conecta la cetățeni și actori. Au lucrat cu studii online și pe hârtie, publicații, pagini web și medii sociale, oferind un pachet extraordinar de canale de comunicare.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

ODENSE, DANEMARCA: COMUNICAREA CU ACTORII ȘI CETĂȚENII

Consiliul orașului a decis să facă planul de mobilitate și trafic al orașului cât de vizibil posibil în presa locală și la evenimentele publice. Acesta a primit propriul website unde a publicat toate procesele verbale ale ședințelor, deciziile politice și știri relevante și, de trei ori pe parcursul elaborării planului, consiliul a afișat postere în oraș informând cetățenii despre acest lucru. Odense a realizat și un manual despre planificarea traficului direcționat către actorii locali precum companiile și organizațiile din oraș și alte grupuri mari de utilizatori (asociații de ciclism, retaileri, cluburi și asociații sportive reprezentând vârstnicii și pe cei cu mobilitate redusă.)

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

EINDHOVEN, OLANDA: PLANIFICAREA IMPLICĂRII ACTORILOR ȘI CETĂȚENILOR

“Maak’t mee!” sau “Cooperati!” este un program executiv pentru participarea cetățenilor inițiat de orașul Eindhoven pentru a ameliora guvernarea interactivă și a întări cetățenia activă. Aplică un amestec de metode pentru a îmbunătăți cooperarea cu cetățenii încurajându-i și abilitându-i să fie implicați activ în orașul, sectorul sau cartierul lor.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

ERFURT, GERMANIA: IMPLICAREA CETĂȚENILOR ÎN ELABORAREA PLANULUI DE TRANSPORT LOCAL

Primul plan de transport local din Erfurt - (Verkehrsentwicklungsplan – VEP) a fost adoptat în 1994, la doar 4 ani după reunificarea Germaniei. Eforturile administrației de a implica rezidenții în elaborarea planului – o abordare nouă pentru rezidenții din fosta Republică Democrată Germană – a trezit la început foarte puțin interes din partea cetățenilor. Totuși, Erfurt a continuat cu tot mai mult succes eforturile de a implica cetățenii și actorii. Acest exemplu arată că durează și este nevoie de un

anumit nivel de persistență pentru a reuși implicarea cetățenilor și a altor actori.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

BUDAPESTA, UNGARIA: CONSULTAREA ACTORILOR PENTRU PROGRAMUL „INIMA BUDAPESTEI”

“Inima Budapestei” este un program complex de reînnoire urbană care vrea să revitalizeze centrul istoric al orașului, împovărat de trafic și deteriorat. Faza inițială a inclus construirea unei axe de trafic liniștit de 1,7 km. Acoperirea în presă a fost deosebită iar actorii interesați au fost informați și consultați prin diverse mijloace de implicare – un exemplu fiind contribuțiile la elaborarea proiectului care au fost facilitate prin “Asociația Inima Budapestei”, un ONG care reprezenta interesele rezidenților locali.

Pentru mai multe detalii vedeți Anexa C.

INSTRUMENTE

SELECTED INVOLVEMENT TOOLS

Oferirea și colectarea informației	
Materiale tipărite cu informații publice	<ul style="list-style-type: none"> • O scrisoare • Anunțuri, notițe și semne • Pliante și broșuri • Fișe informative • Buletine informative • Rapoarte tehnice
Telefon și radiodifuziune	<ul style="list-style-type: none"> • Tehnici de telefonie • Emisiuni radio și TV locale
Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Tehnici de internet • Forumuri pe web
Persoane pentru sondaje	<ul style="list-style-type: none"> • Chestionare • Interviuri cu persoane cheie
Angajament interactiv	
Evenimente informative	<ul style="list-style-type: none"> • O expoziție • Un centru de informații • O sesiune de informare și briefing • Întâlniri publice • Evenimente tematice
Angajarea grupurilor de interese selecționate	<ul style="list-style-type: none"> • Vizite în comunitate și de studiu • Focus grupuri • Ateliere • Jurii cetățenești • Grupuri tehnice de lucru
Angajarea grupurilor mari	<ul style="list-style-type: none"> • O conferință cu părțile interesate • Un eveniment de viziune asupra transportului • Evenimente de weekend • Planificare pentru metoda Real • Evenimente în aer liber
Angajarea grupurilor “dificil de atins”	
Format special pentru implicarea lor	<ul style="list-style-type: none"> • Minorități etnice • Oameni cu dizabilități • Tineri și vârstnici • Oameni cu grad de educație scăzut • Oameni apatici

Sursa: Manualul Guidemaps 2004, Volumul 1, p. 64,

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

ACTIVITATEA 2.4: CONVENIȚI ASUPRA PLANULUI DE LUCRU ȘI A ACORDURILOR DE MANAGEMENT

ARGUMENT

Elaborarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă este un proces complex. Deși un plan de mobilitate urbană durabilă pleacă de la practicile de planificare existente, aceste practici ar putea avea nevoie de revizuire și optimizare. S-ar putea să fie necesară și abordarea unor sarcini noi și de a se lucra dincolo de limite. Aceste acorduri de management trebuie aprobate politic pentru a crea "siguranța acțiunii". Toți actorii ce au un rol în elaborarea și implementarea planului trebuie să înțeleagă clar cine ce și când face. Un document ca planul de lucru ar trebui să indice toate etapele necesare pentru elaborarea planului de mobilitate urbană durabilă.

OBIECTIVE

- Clarifică și formalizează rolurile actorilor și contribuțiile lor cu resurse.
- Creează "siguranță" pentru procesul de planificare.
- Asigură transparența procesului de planificare.
- Asigură o bună coordonare între toate activitățile de planificare.
- Facilitează un proces eficient de planificare, utilizând optim resursele disponibile.
- Abordează diferite tipuri de riscuri ale planificării.

SARCINI

- Asigurați-vă că există mandat și sprijin politic clar pentru planul dvs. de mobilitate urbană durabilă.
- Numiți un coordonator cu responsabilități și resurse pentru a organiza munca.
- Pregătiți un plan general de lucru pentru procesul de planificare, indicând toate etapele necesare și asigurând aprobarea din partea politicului. Păstrați o anumită flexibilitate de a

modifica planul de lucru pe măsură ce înaintează lucrarea.

- Elaborați strategii pentru depășirea barierelor și exploatați la maxim forțele motrice (> legate de Activitatea 1.3. Realizarea autoevaluării).
- Conveniți asupra procedurilor de management și sarcinilor cu toți actorii responsabili pentru sarcina planificării (și în organizația voastră).
- Evaluați riscurile și anticipați situațiile neprevăzute.
- Monitorizați progresul, impuneți implementarea planului de lucru și/sau adaptați-vă la schimbări.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- De la bun început – adoptarea planului de lucru pentru procesul de planificare ca și etapă cheie.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Există mandat și sprijin politic pentru planul dvs.
- ✓ S-a numit coordonatorul procesului de planificare.
- ✓ Strategia pentru managementul riscurilor și managementul calității este concepută.
- ✓ Planul de lucru pentru procesul dvs. de planificare este elaborat și aprobat de politic.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

PROIECTUL GUIDEMAPS (2002-2004)

Volumul 1 al manualului "Concepte și Instrumente" oferă un cadru pentru un management bun al proiectului și un proces decizional bun (pp. 30.33).

Volumul 2 "Fișe informative" tratează mai amănunțit managementul resurselor (FS 11, pp. 26-27) și cum să depășim barierele din procesul de management (FS 31, p. 66).

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

PASUL 3: ANALIZAȚI SITUAȚIA MOBILITĂȚII ȘI ELABORAȚI SCENARII

Ultimul pas al unei bune pregătiri pentru planul de mobilitate urbană durabilă este analizarea situației mobilității și elaborarea de scenarii ale posibilelor situații viitoare de mobilitate. Asta oferă baza pentru stabilirea de obiective într-un mod rațional și transparent. Ca primă activitate, este necesară o analiză aprofundată a problemelor și oportunităților din domeniul transportului urban și al mobilității. Aceasta este o etapă importantă deoarece alimentează elaborarea diferitelor scenarii. Aceste scenarii ajută la îmbunătățirea înțelegerii noastre despre modul cum ar putea arăta mobilitatea urbană în viitor.

ACTIVITATEA 3.1: PREGĂTIȚI O ANALIZĂ A PROBLEMELOR ȘI OPORTUNITĂȚILOR

ARGUMENT

Înainte de a decide politicile de viitor este esențial să știți unde vă aflați în prezent. În transportul și mobilitatea urbană aceste cunoștințe sunt adesea foarte fragmentate și incomplete. Precum piesele unui puzzle, datele și informațiile trebuie puse cap la cap pentru a descrie ceea ce se întâmplă și pentru a numi problemele aferente. Această analiză este esențială pentru definirea politicilor adecvate și ne dă unitatea de referință față de care poate fi măsurat progresul. Analiza trebuie să fie cât mai completă posibil, dar trebuie să fie și gestionabilă cu resursele date. Analiza trebuie să includă și rezistența sistemelor de transport urban (de ex. capacitatea lor de a absorbi stresul sau șocurile) față de evenimente așteptate sau neașteptate (de ex. penurie de energie, dezastre naturale), în special dacă afectează deciziile pe termen lung.

OBIECTIVE

- Furnizați o analiză cantitativă a stării actuale a evoluțiilor importante din mobilitate și transporturi (de ex. documente de planificare, situații de trafic, accesibilitatea serviciilor și facilităților, siguranța traficului, servicii de transport public) atât pentru pasageri cât și pentru marfă în aglomerația urbană.
- Pregătiți o listă cu deficitele, problemele și oportunitățile ce privesc transportul urban și mobilitatea (de ex. accesibilitatea serviciilor, siguranța în trafic, protecția climei, tipare de utilizare a terenurilor și rezistența față de evenimente așteptate și neașteptate).
- Dezvoltați o înțelegere mai bună a ceea ce trebuie să știți pentru a îmbunătăți planificarea.
- Identificați disponibilitatea și calitatea datelor, accesibilitatea și acoperirea sigură a cerințelor de date pentru planul dvs.
- Pregătiți o analiză de referință pentru a identifica și prioritiza problemele cheie ce trebuie abordate de plan.

SARCINI

- Identificați și analizați documentele, procedurile și politicile cheie ale planificării, care sunt relevante pentru procesul dvs. local de planificare. Dacă este util, procesul de planificare

poate pleca de la planurile și strategiile disponibile.

- Identificați toate datele disponibile și evaluați calitatea și accesibilitatea lor precum și acoperirea sigură a cerințelor de date pentru planul dvs. de mobilitate urbană durabilă. Țineți minte cerințele de date, de ex. pentru construirea de scenarii, selectarea măsurii și monitorizare și evaluare (> legătură cu Activitatea 8.1. Asigurați monitorizarea și evaluarea).
- Preluați datele disponibile, sintetizați conținutul lor și adunați date suplimentare pentru a umple golurile importante din datele dvs. Datele pot fi colectate în multe feluri. De exemplu tendințele în numărul pietonilor pot fi determinate prin numărători anuale în puncte cheie din oraș (metodă utilizată de orașul York, UK), sau prin efectuarea unui sondaj gospodăresc. Alegerea metodei depinde de resursele disponibile, dimensiunea orașului și nivelul de fiabilitate necesar.
- Pentru orașele cărora le lipsesc date suficiente: Adunați un set minim de date despre transportul urban și mobilitate și despre alte domenii care influențează planul dvs. de mobilitate urbană durabilă. Aceste date trebuie să se potrivească contextului local pentru a permite o analiză onestă a stării.
- Selectați indicatori adecvați care descriu starea transportului și mobilității în orașul dvs., axați pe obiective cheie de politici (evitați să creați "morminte de date"). De exemplu, dacă unul dintre obiectivele cheie este de a îmbunătăți siguranța șoselelor, atunci sunt necesare date clare despre numărul și severitatea accidentelor; ar fi de dorit și ceva date despre nivelul de expunere la accidente a utilizatorilor de șosele (de ex. dacă numărul pietonilor este stabil, crescător sau descrescător – dacă este descrescător, acest lucru, și nu șoselele mai sigure, ar putea explica un număr redus de accidente ce implică pietoni).
- Identificați posibile evenimente așteptate și neașteptate care ar necesita consolidarea rezistenței sistemului de transport urban. Evenimentele care pot afecta deciziile pe termen lung (de ex. penuria de combustibili fosili) ar

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Utilizați cunoștințele actorilor cheie pentru a obține o perspectivă a politicilor sectoriale (de ex. prin interviuri, întâlniri).
- Furnizați date măsurate atât pentru accesibilitatea serviciilor și facilităților (de ex. 500 de oameni au acces la o farmacie pe o rază de 500 m) cât și pentru trafic (de ex. kilometri pe vehicul). Un principiu de bază al planului dvs. de mobilitate urbană durabilă ar putea fi obiectivul unui acces mai bun cu trafic mai puțin.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Porniți de la bun început. Concluziile acestei sarcini sunt o contribuție importantă pentru construirea scenariului (> Activitatea 3.2) și pentru întregul proces de planificare.

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Indicatorii adecvați pentru descrierea stării au fost selectați.
- ✓ Toate datele necesare au fost puse la dispoziție de actorii interesați. (Dacă nu sunt disponibile destule date, începeți cu ce aveți, dar schițați un plan pentru umplerea golurilor de date).
- ✓ Verificarea și analiza sunt finalizate. Scenariul de bază, față de care se poate măsura progresul, este elaborat.
- ✓ Problemele cheie ce trebuie abordate de planul de mobilitate urbană durabilă au fost prioritizate.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

ANGLIA: LTP3 ORIENTĂRI PENTRU CLARIFICAREA OBIECTIVELOR ȘI SPECIFICAREA PROBLEMELOR/PROVOCĂRILOR

Elaborarea orientărilor engleze pentru Planul de Transport Local (LTP) confirmă că fiecare aglomerație urbană are nevoi foarte specifice cu privire la analiza de stare. Totuși, oferă indicii despre ceea ce trebuie luat în considerare pentru această sarcină:

Clarificarea obiectivelor

Anglia se așteaptă ca autoritățile locale să dezvolte un LTP pe un cadru informat de către obiectivele și provocările naționale, de obiectivele regionale relevante și de orice obiective locale suplimentare.

Obiectivele locale ar trebui să fie sub formă de rezultate dorite și ar trebui să privească dincolo de agenda de transport către priorități corporative mai largi, precum în Strategia de Comunitate Durabilă din zona LTP. Transportul va fi vital pentru asigurarea accesului oamenilor la servicii cheie. Abordarea de clarificare a obiectivelor LTP este un prim pas esențial înainte de prioritizarea mijloacelor de transport urmărite. Stabilirea obiectivelor asigură consistența în cadrul LTP.

După stabilirea unui set de obiective, va fi de ajutor să alegem un set de indicatori de performanță și ținte care să permită ca progresul spre aceste obiective să fie monitorizat și stimulat.

Specificarea problemelor/provocărilor

După identificarea obiectivelor prioritare, LTP-urile ar trebui să ia în considerare dovezile privind provocările și problemele specifice care se referă la aceste obiective. Fiecare autoritate locală se confruntă cu un set unic de provocări, iar dezvoltarea și înțelegerea problemelor actuale și viitoare de transport - și modul cum acestea se potrivesc cu agenda corporativă mai largă - vor fi esențiale pentru LTP. Aceste provocări vor alimenta elaborarea și livrarea unui LTP. Provocările și opțiunile pentru rezolvarea lor se pot referi nu doar la posibilele schimbări în serviciile de transport, ci și la nevoia de a menține și asigura cea mai bună utilizare a serviciilor și infrastructurii existente. Autoritățile ar trebui să identifice problemele și prioritățile în baza unor dovezi și date clare, de exemplu:

- tendințe demografice și socioeconomice
- aspecte de mediu
- circumstanțe economice
- capacitatea infrastructurii de transport existente
- modele de deplasare și tarife de călătorie
- conectivitatea rețelelor existente
- opiniile părților interesate

Autoritățile ar trebui să utilizeze datele disponibile nu doar pentru a identifica provocările ci și pentru a analiza ce priorități să abordeze în perioada de implementare a planului. Prin analizarea atentă a problemelor și provocărilor din transportul local, va fi mai ușor de identificat oportunitățile și de găsit soluții inovative. Instrumentele precum Accession [software de planificare al accesibilității] vor fi utilizate pentru identificarea nevoilor de accesibilitate ale unei zone.

Sursa: *Department for Transport, Guidance on Local Transport Plans, July 2009 disponibil la: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobe/pdf/165237/ltp-guidance.pdf/>*

ORIENTĂRI PENTRU INDICATORII DE TRANSPORT DURABIL ȘI PLANIFICARE

Proiectul DISTILLATE, UK, Indicatori îmbunătățiți pentru transport durabil și planificare, Livrabila C1 Indicatori de transport durabil: Selectare și utilizare, www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

ORIENTĂRI PENTRU METODOLOGIA REVIZUIRII DE BAZĂ

Proiectul BUSTRIP 2007, Deplasare durabilă- Ghid pentru Planuri de Transport Urban Durabil, <http://www.movingsustainably.net/>

EXEMPLE

HELSINKI, FINLANDA: ANALIZA DE STARE ÎN PLANUL SISTEMULUI DE TRANSPORT DIN REGIUNEA HELSINKI (HJL 2011)

Planul sistemului de transport din regiunea Helsinki (HJL 2011) este un plan strategic pe termen lung care abordează sistemul de transport ca pe un întreg. Pregătirea planului a început cu o analiză aprofundată a mediului operațional al sistemului de transport din regiunea Helsinki (populație, locuri de muncă etc.), starea sistemului de transport și comportamentul de deplasare al oamenilor, precum și impactul de mediu al traficului. Analiza de stare a fost completată cu un studiu de trafic și mai multe alte studii. În baza acestei analize de stare, au fost identificate provocările și amenințările majore pentru sistemul de transport.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.

TURKU, FINLANDA: METODOLOGIA VERIFICĂRII DE BAZĂ ÎN PROIECTUL BUSTRIP

Turku a realizat o autoevaluare și a organizat un exercițiu de evaluare reciprocă ce a ajutat planificatorii locali să înțeleagă mai bine starea orașului și provocările ulterioare. O echipă locală a adunat și confruntat date și a tras concluzii în baza datelor de referință din sursele existente. Echipa a realizat un raport de autoevaluare de 108 pagini, rezumat apoi în 17 pagini pentru uzul comunicării interne și a diseminării rezultatelor către actori și presă. Raportul a fost trimis și unei echipe de evaluare reciprocă, care a cristalizat în final provocările mobilității urbane din Turku.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.

ACTIVITATEA 3.2: ELABORAȚI SCENARII

ARGUMENT

Scenariile ajută actorii să înțeleagă mai bine efectele combinate probabile pe care planul de mobilitate urbană durabilă le va avea. Prin ilustrarea diferitelor situații de viitor, ele permit să se evalueze independent consecințele tendințelor actuale, măsurile deja programate și noile alegeri de politici. Examinarea efectelor acestor diferite scenarii vă permite să stabiliți obiective realiste pentru indicatorii de rezultat (> vedeți Activitatea 5.2).

OBIECTIVE

- Dezvoltarea de scenarii alternative care permit discuții despre strategii complexe pentru dezvoltarea pe viitor.
- Stimulează discuțiile asupra alternativelor de politici și a impacturilor acestora.
- Sporește proprietatea și acceptanța lărgită a strategiilor care vor fi implementate.

SARCINI

- Descrieți diferite scenarii într-un mod cantitativ și calitativ.
- Un scenariu de continuare a practicilor curente descrie evoluția în cazul în care se implementează acțiunile programate deja.
- Diferite scenarii de politici alternative descriu evoluțiile care rezultă din alegerea diferitelor politici și măsuri.
- Evaluați interdependențele dintre tendințele sectoriale: transport, utilizarea terenurilor, dezvoltare economică și a mediului, demografie etc. Identificați într-un mod de bază sinergiile, potențialul pentru integrare și efectele negative ale tendințelor sectoriale. Un exemplu de efect de consolidare ar fi utilizarea unei flote mai curate de transport public care ar putea susține reducerea emisiilor pentru punctele fierbinți dintr-o zonă cu taxare a aglomerației. Un efect negativ ar putea fi implementarea izolată a noilor locații "park&ride" (parcare și ciclism – n.t.), care pot declanșa noi dezvoltări urbane în loc de reducerea traficului auto.
- Luați în considerare rezistența sistemului de transport la evenimente așteptate și neașteptate.

- Utilizați tehnici adecvate precum modelarea sau analizele pur cantitative bazate pe judecata experților sau a rezultatelor anterioare pentru a sprijini elaborarea de scenarii și evaluarea. Alegeți tehnici de modelare adecvate la instrumentele de politici utilizate în plan, la nivelul de dezvoltare a strategiei planului și la dimensiunea și contextul geografic al zonei acoperite. Căutați soluții eficiente ca și costuri: Modelele complexe și scumpe generează de obicei previziuni mai precise și pot fi justificate în situațiile în care beneficiile potențiale pentru plan sunt mari; schemele sau planurile mai mici pot fi și ele bazate pe experiențe de succes din contexte urbane similare, din impacturi probabile din alte studii de modelare sau soluții de proiectare a rețelelor/străzilor.
- Analizați pentru a stabili care strategie servește viziunii (> Activitatea 4.1).
- Stimulați discuțiile cu actorii cheie asupra alternativelor de politici și a impactului acestora.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Aplicați strategii de implicare mai largi pentru actori în elaborarea scenariului pentru a spori proprietatea largă a strategiei care va fi reținută pentru implementare.
- Elaborați un scenariu de inacțiune: acesta descrie evoluția dacă nu se face nimic (doar predicția tendințelor exogene). Acesta oferă argumente suplimentare pentru discuții.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Urmează analizei de stare.
- Elaborarea scenariilor însoțește elaborarea unor viziuni (> Activitatea 4.3), obiective (> Activitatea 5.1) și ținte (> Activitatea 5.2) comune.

LISTA DE VERIFICARE

- ✓ Scenariul de inacțiune elaborat (calitativ și cantitativ).
- ✓ Scenariul de continuare a practicilor curente elaborat (calitativ și cantitativ).
- ✓ Scenariile diferitelor politici alternative descrise (calitativ și cantitativ). Alegeți scenariul care

servește viziunea în modul cel mai eficient și eficace.

- ✓ Sunt aplicate tehnici adecvate pentru a sprijini elaborarea și evaluarea scenariului.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

WEBSITE CU ORIENTĂRI PENTRU ANALIZA TRANSPORTURILOR - WEBTAG (DFT, UK)

Sursa furnizează orientări detaliate pentru evaluarea proiectelor de transport și consiliere mai largă asupra scopului și realizării studiilor de transport. Oferă orientări utile pentru elaborarea de scenarii.

Trimitere web: www.dft.gov.uk/webtag/

PROSPECTS – UN GHID METODOLOGIC

Principalul obiectiv al PROSPECTS (2002 – 2003) a fost să ofere orașelor orientările de care aveau nevoie pentru a genera o utilizare optimă a terenurilor și strategii de transport pentru a răspunde la provocarea durabilității în cazurile lor particulare. Ghidul metodologic, destinat specialiștilor, oferă informații despre estimarea impacturilor (pp. 66-80). Un capitol separat este destinat tehnicilor de vizualizare (pp. 157-170).

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



INSTRUMENTE

PREZENTARE GENERALĂ A INSTRUMENTELOR DE MODELARE

Sunt disponibile o serie de instrumente și tehnici de modelare pentru sprijinirea elaborării și evaluării de scenarii. Modelele de transport au ca scop reprezentarea interacțiunii dintre cerere și ofertă în transporturi, pentru a prognoza și compara ceva ce nu există încă (de ex. scenarii de viitor) în termeni cantitativi. Estimările calitative ale posibilelor efecte ale măsurilor testate de mobilitate și ale soluțiilor de proiectare în contexte urbane similare pot fi folosite și ele pentru aplicații mai rapide și la scară mică.

Modelele de transport nu reprezintă neapărat soluția optimă pentru analizarea scenariilor. Necesită timp, resurse și date pentru a fi instituite și utilizate. De aceea, dacă nu sunt condiții adecvate, pot fi recomandabile tehnici calitative sau unele mai simple cantitative deoarece elaborarea unui instrument de modelare poate duce la pierdere de timp și bani. Cu toate acestea trebuie reținut faptul că un model bine realizat va genera răspunsuri mai fiabile. Bazarea deciziilor de politici pe o metodologie naivă de evaluare pentru a economisi bani și timp în faza de elaborare poate duce la risipirea mult mai multor bani dacă se aplică o politică greșită – în special când este vorba de politicile de infrastructură. Modelele de transport pot fi distinse după capacitățile lor operaționale:

- Modele unimodale: prognoza de creștere a cererii este exogenă, deoarece se ia în considerare doar un mod de transport (de ex. transport privat) iar modelul este axat pe alegerea rutei;
- Modele multimodale: se iau în considerare mai multe moduri de transport (de ex. mașini private, transport public, ciclism etc.); prognoza de creștere a cererii în funcție de mod este exogenă iar interacțiunile modelate sunt limitate la competiția pentru utilizarea unei rețele comune (de ex. mașini private și autobuze circulând pe aceleași șosele)
- Modele în patru pași: creșterea cererii generale de transport este estimată endogen iar alegerea dintre modurile alternative este modelată și ea endogen. Modificările la locațiile generatorilor de cerere (de ex. gospodării) și a atractorilor de cerere (de ex. locuri de muncă) sunt modelate exogen;
- Modele integrate de transport și utilizare a terenurilor: pe lângă capacitatea modelelor în patru pași, se ia în considerare feedback-ul dintre sistemul de transport și alegerea locațiilor, precum modificările de locație a generatorilor de cerere și atractorilor de cerere care sunt modelate exogen;
- Modele de microsimulare: simulare instant a fiecărui vehicul luând în considerare elemente de comportament, aspectul geometric al infrastructurii și nivelul de congestie.

Tabel: Alegerea celui mai adecvat model de transport necesită evaluarea a mai multor aspecte precum: problema de abordat, dimensiunea mediului de elaborare a politicilor, gradul de acuratețe și nivelul de detaliu (spațial, analitic) a rezultatelor așteptate, disponibilitatea datelor și resursele disponibile pentru elaborarea sa.

Obiectiv/domeniu de aplicare	Instrument de modelare disponibil
Utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului (planuri strategice, SUMP)	<ul style="list-style-type: none"> • modele integrate de transport și utilizarea terenurilor • Modele în patru pași
Planificarea transportului urban (de ex. SUMP, planuri de trafic)	<ul style="list-style-type: none"> • Modele integrate de transport și utilizare a terenurilor • Modele în patru pași • Modele multimodale
Planificarea serviciilor de transport public (de ex. planificarea rutelor, frecvențe, tarife)	<ul style="list-style-type: none"> • Modele unimodale
Studii de fezabilitate (de ex. prognoza traficului pentru o nouă infrastructură de autostradă)	<ul style="list-style-type: none"> • Modele unimodale
Design (e.g. design of a roundabout)	<ul style="list-style-type: none"> • Modele de microsimulare

Modelele multimodale și cele integrate, de transport și utilizare a terenurilor, pe de o parte și modelele de microsimulare pe de altă parte reprezintă cele două extreme ale gamei celor mai utilizate instrumente de modelare pentru planificarea transportului urban.

Modelele integrate de transport și utilizare a terenurilor sunt instrumente mai complete și mai puternice pentru planificarea urbană strategică, mai ales dacă ne interesează dezvoltarea pe termen lung. Acestea permit evaluarea interacțiunii dintre un sistem de transport și un sistem socioeconomic și teritorial în cadrul planificării strategice a politicilor și a investițiilor în transporturi. De obicei se pot adapta la aplicații foarte diferite din punct de vedere al segmentelor de cerere, a sectoarelor economice, modelelor de transport și sistemul de zonare.

Pe de altă parte, modelele de microsimulare pot reproduce mobilitatea vehiculară la scară microscopică și interacțiunea ei cu o descriere detaliată a caracteristicilor geometrice a rețelei de drumuri, inclusiv lățimea șoselei, numărul de benzi, sincronizarea semafoarelor, diametrul sensurilor giratorii etc. Simularea cererii de trafic, realizată dinamic pentru o perioadă dată, permite modelului să estimeze ambuteiajul și să calculeze timpurile de așteptare la intersecții, puncte de virare etc. Acest tip de instrument de modelare este, prin urmare, de un interes deosebit pentru evaluarea soluțiilor detaliate de proiectare în porțiuni limitate ale rețelei urbane (> Activitatea 10.1).

Ocazional se utilizează modele unimodale și multimodale pentru a aborda aspecte referitoare la traficul pe șosele, presupunând un anumit volum de cerere. Măsurile precum inaugurarea de noi șosele sau limitări de trafic sunt tipice în domeniul modelelor unimodale.

Modelele în patru pași extind domeniul de aplicare al analizei la schimbarea mijloacelor și permit studierea unei game mai largi de politici inclusiv stabilirea prețurilor pentru șoselele urbane, tarifele de transport urban, scheme de "park&ride - parchează și călătorește", alternative suplimentare de transport (de ex. o nouă linie de tramvai).

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

EXEMPLE

WEST YORKSHIRE, ANGLIA: SCENARIILE ÎN PLANUL LOCAL DE TRANSPORT

Pentru Planul de Transport Local (LTP) 2006-2011, s-a utilizat modelul de transport strategic din West Yorkshire (STM) pentru a prognoza rezultatele unui număr de potențiale scenarii de bază. STM a luat în considerare prognoze de schimbări viitoare ale populației, deținerea de mașini, ocuparea forței de muncă, prețurile combustibililor și creșterea gospodăriilor. Acești factori s-au aplicat global sau pe zonă unde a fost necesar.

Fiecare scenariu a reprezentat o combinație diferită de scheme de capital și abordări de politici, livrabile potențial prin al doilea LTP. Rezultatele disponibile ale STM au fost folosite ca "împuțerniciri" pentru a permite evaluarea performanței față de alegerile preferate identificate în consultare. Rezultatele scenariilor strategice de bază alternative au fost luate în considerare cu atenție în raport cu obiectivele și în combinație cu alte criterii. Implicațiile evaluărilor și analizei din Leeds au indicat că, pentru a gestiona creșterea și congestia traficului și a asigura conectivitatea necesară pentru competitivitatea economică, strategia de transport trebuia să caute să utilizeze în cel mai bun mod infrastructura existentă și să dezvolte folosirea alternativelor la mașină. Strategia de bază a implicat investiții mari în transportul public împreună cu măsuri de gestionare a cererii.

Sursa: Manualul PILOT 2007 – versiunea completă:
www.pilot-transport.org/index.php?id=48
West Yorkshire Local Transport Plan:
www.wyftp.com/currentplan



ZARAGOZA, SPANIA: SCENARIILE PENTRU MOBILITATEA URBANĂ A ORAȘULUI ÎN PLANUL DE MOBILITATE DURABILĂ

Zaragoza a elaborat un plan integrat de mobilitate numit 'Plan de Movilidad Sostenible', care viza creșterea ponderii transportului public și a mobilității individuale nepoluante. Unul dintre scenarii s-a bazat pe un viitor concentrat în special pe trenurile și tramvaiele suburbane. Alte scenarii s-au referit la zonele pietonale, stații intermodale, gestiunea parcarilor, bilete integrate, ciclism și calitatea serviciilor. În scenariul biletelor de călătorie integrate, impacturile au fost evaluate din punctul de vedere al utilizatorilor, operatorilor și administrației. Scenariile au fost destinate pentru a ajuta la stabilirea acțiunilor care ar trebui eventual realizate în cadrul planului.

Pentru mai multe detalii consultați Anexa C.

PARMA, ITALIA: ELABORAREA DE SCENARIILE

În 2005, Municipality Parma a demarat un proces de planificare integrată a transportului urban și utilizării terenurilor, alcătuită dintr-un plan de mobilitate urbană (PUM) (similar cu un plan de mobilitate urbană durabilă), un plan de trafic urban (PGTU) și un plan de utilizare a terenurilor (PSC). Elaborarea celor două planuri de transporturi (PUM și PGTU) împreună a încurajat autoritatea să exploreze conexiunile dintre acțiunile pe termen scurt promovate de PGTU și politicile de gestionare a cererii și proiectele de infrastructură, care sunt parte a PUM.

Pentru mai multe detalii consultați Anexa C

PASUL 4: DEZVOLTAȚI O VIZIUNE COMUNĂ

Acum sunteți pregătiți să începeți pașii principali ai elaborării unui plan de mobilitate urbană durabilă. Dezvoltarea unei viziuni comune este unul dintre pilonii fiecărui plan de mobilitate urbană durabilă. Asigură baza pentru toți pașii următori care va defini ținte și măsuri concrete. Viziunea poate fi elementul de ghidare doar dacă este larg acceptată de către actori și cetățeni; de aceea este esențial să creăm o proprietate comună asupra viziunii.

ACTIVITATEA 4.1: DEZVOLTAȚI O VIZIUNE COMUNĂ A MOBILITĂȚII, ȘI MAI MULT DE ATÂT

ARGUMENT

În ce fel de oraș vrem să trăim? Cum va diferi față de alte orașe? Acestea sunt întrebări centrale la care trebuie răspuns printr-un exercițiu de viziune cu implicarea tuturor actorilor. O viziune oferă descrierea calitativă a viitorului urban dorit și servește la orientarea dezvoltării de măsuri adecvate de planificare. Trebuie să plaseze transportul și mobilitatea înapoi în contextul mai larg al dezvoltării urbane și societale. Viziunea ar trebui preparată cu luarea în considerare a tuturor perspectivelor politice în cauză, în special cadrele generale de politici (de ex. Agenda21, plan strategic), planificarea urbană și spațială, dezvoltarea economică, mediul, incluziunea socială, egalitatea de șanse, sănătatea și siguranța.

Planul de mobilitate urbană durabilă ar trebui bazat pe o viziune pe termen lung asupra dezvoltării transportului și mobilității pentru întreaga aglomerație urbană, care acoperă toate modurile și formele de transport: public și privat, de pasageri și de mărfuri, motorizat și nemotorizat, deplasare și parcare.

OBIECTIVE

- Conveniți cu actorii interesați asupra unei viziuni comune – un obiectiv pe termen lung pentru dezvoltarea transporturilor și mobilității în aglomerația urbană ca element călăuzitor pentru procesul de planificare.
- Consolidați identitatea comunității locale și proprietatea comună asupra viziunii.
- Explicați clar valoarea politică a unui plan de mobilitate urbană durabilă și asigurați angajamentul actorilor cheie și a factorilor decizionali.
- Extindeți perspectiva dincolo de transporturi și mobilitate, de ex. la calitatea vieții, sănătate și utilizarea terenurilor.
- Stabiliți priorități și orientați procesul decizional viitor.

SARCINI

- Creați un grup reprezentativ responsabil pentru dezvoltarea viziunii (vedeți exemplul Vision Board la pagina următoare).
- Elaborați și oferiți informații de bază actorilor (de ex. despre politici, rezultatele analizei).
- Pregătiți, țineți și continuați ateliere și întâlniri cu actorii (diferite formate și dimensiuni >vedeți Activitatea 2.3 pentru imaginea de ansamblu asupra formatelor).
- Elaborați un proiect de viziune și discutați-l cu actorii.
- Publicați viziunea într-un format ușor de înțeles.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Implicați activ cetățenii în dezvoltarea viziunii (de ex. prin întâlniri sau ateliere).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Construiește pe > Activitatea 3.1. Pregătiți o analiză a problemelor și oportunităților și 3.2. Dezvoltați scenarii.
- Pregătirea viziunii se exersează timp de mai multe luni. Dezvoltarea durează câteva săptămâni.

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Consiliul de viziune înființat.
- ✓ Primul proiect al viziunii elaborat.
- ✓ Proiectul discutat cu actorii.
- ✓ Acord asupra versiunii finale a viziunii.
- ✓ Rezultatele vizuale publicate în format atractiv

EXEMPLE

CAMBRIDGESHIRE, ANGLIA: DECLARAȚIE DE VIZIUNE

“Crearea de comunități unde oamenii doresc să trăiască și muncească: acum și în viitor”. Strategia pentru o Comunitate din Cambridgeshire stabilește viziunea pentru Cambridgeshire. Viziunea sa este ca județul Cambridgeshire să fie un județ cu comunități puternice, în creștere, prospere și inclusive, sprijinite de servicii publice excelente, unde oamenii pot să-și atingă potențialul, să ducă o viață mai lungă și mai sănătoasă și să influențeze procesul decizional. LTP sprijină această viziune și va ajuta la realizarea ei.

Sursa: *Cambridgeshire Local Transport Plan 2011 – 2026, Policies and Strategy*,
www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf

LILLE, FRANȚA: CONSTRUIREA VIZIUNII

În Lille, procesul PDU a început după marea mișcare de regenerare urbană din anii 1990. Investițiile mari au abordat problema regenerării terenurilor dezafectate în Roubaix și Tourcoing. În același timp, terminalul rețelei TGV (primul proiectat în afara centrului orașului) a creat șansa de stabilire a unui cartier complet nou, Euralille. Dezvoltarea Euralille ca nod de transport public care deservește nu doar traficul internațional, dar și transportul public național, regional și local și sublocal, nu a fost parte a planului de transport local detaliat.

Aceste evoluții au stabilit cadrul pentru o viziune a unui oraș puternic economic, cu un profil internațional și european. Aspectul creării unui oraș atractiv se află printre obiectivele prioritare. Acest lucru merge împreună cu o viziune bine dezvoltată asupra renovării spațiilor publice – în principal mediul de trafic. Una dintre întrebările strategice ridicate a fost alegerea dintre dezvoltarea în continuare a sistemului de metrou și o abordare progresivă ce include transportul public de suprafață (autobuz și tramvai). Orașul a optat pentru ultima opțiune, utilizând dezvoltarea transportului de suprafață ca mijloc de restructurare și redistribuire a spațiilor publice. În acest sens au fost introduse concepte precum “linii de autobuz de înaltă calitate” și traintram (tren modificat pentru a rula pe linii de tramvai – n.t.).

Sursa: *Manualul PILOT 2007 – versiunea completă*:
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

GENT, BELGIA: “DE FIETS VAN TROJE” – VIZIUNE DE MOBILITATE DE JOS ÎN SUS

Dezvoltarea de abordări noi pentru schimbarea mobilității urbane, spațiilor publice și gândirii oamenilor pentru a face din Gent un oraș mai locuibil pentru copiii lor în 2050 – acesta este obiectivul “Transition Arena”, un grup de circa 25 de oameni creativi din diferite medii, inclusiv tineri antreprenori, cetățeni, arhitecți și specialiști în transporturi.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.

BRUXELLES, BELGIA: PLAN STRATEGIC PENTRU TRANSPORTUL DE BUNURI ÎN REGIUNEA CAPITALEI BRUXELLES

În prezent se discută un proiect al planului strategic pentru transportul de mărfuri în Regiunea Capitalei Bruxelles. Planul pornește de la faptul că 30% din gazele cu efect de seră provin de la transportul de mărfuri.

Viziunea principală a planului este aceea de a se ajunge la un lanț de aprovizionare mai inteligent și mai durabil în Regiunea Capitalei Bruxelles până în 2020, benefic pentru toți actorii. Munca în parteneriat este unul dintre stâlpii viziunii pentru o aprovizionare urbană îmbunătățită.

Această viziune implică trei puncte:

- limitarea și optimizarea transportului rutier de mărfuri spre și dinspre oraș;
- inițierea unei schimbări modale de la șosea la apă și cale ferată și un ultim kilometru urban cu camioane verzi;
- facilitarea operațiunilor pentru transportatori și companii de transport mărfuri.

Ținta este de a elimina până în 2050 emisiile de gaze cu efect de seră ale transportului de mărfuri și a reduce mișcarea vehiculelor de livrare cu 30%.

Sursa: 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

DETALII ASUPRA SARCINILOR

ÎNFIINȚAREA UNUI CONSILIU DE VIZIUNE

Unul dintre pașii de bază ai procedurii este stabilirea celor ce vor fi implicați în dezvoltarea viziunii. Asta implică identificarea actorilor relevanți care vor trebui consultați cu privire la dezvoltarea viziunii. Trebuie înființat un grup, numit uneori Consiliu de Viziune în Anglia.

Asta poate include, spre exemplu:

- parteneri regionali;
- autorități locale (inclusiv sănătatea, dezvoltarea economică);
- operatorii din transporturi;
- companii;
- utilizatorii transporturilor;
- organisme statutare;
- rezidenți.

Este important ca oricare din aceste grupuri să reprezinte toți actorii cheie. Activele pe care le aduc diferiții actori trebuie recunoscute. Viziunea este mai probabil să fie acceptată și eficientă dacă este generată în parteneriat cu toți actorii cheie implicați în procesul de planificare.

Construirea viziunii îi implică în mod ideal și pe cetățeni. În funcție de contextul local și cultura planificării, asta ar putea fi totuși dificil de realizat. În acest caz, cetățenii ar trebui să fie cel puțin informați pro-activ în legătură cu viziunea (> vedeți Activitatea 4.2 Informații active publicul).

Sursa: Manualul PILOT 2007 – versiunea completă: www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ACTIVITATEA 4.2: INFORMAȚII ACTIV PUBLICUL

ARGUMENT

O viziune comună este punctul de plecare pentru dezvoltarea de măsuri concrete. Rezultatele planificării mobilității urbane durabile pot avea succes doar dacă cetățenii înțeleg despre ce este viziunea și sprijină obiectivele mai largi. Deși nu este întotdeauna posibil să implicăm cetățenii în construirea viziunii (> Activitatea 4.1), ei ar trebui să fie cel puțin informați activ despre procesul de construire a viziunii și rezultatul lui. Asta ajută la crearea de conștientizare și acceptare largă.

OBIECTIVE

- Creați proprietate publică comună asupra planului de mobilitate urbană durabilă.
- Asigurați-vă că cetățenii pot să-și exprime opiniile dacă nu sunt mulțumiți de viziune.

SARCINI

- Furnizați în mod proactiv date despre procesul de planificare și informații despre rezultatele pașilor importanți.
- Evitați secretele și corporatismul; utilizați audieri publice și luați notițe la întâlnirile cu actorii pentru a garanta transparența.
- Realizați sondaje de opinie simple care arată tendințele și oferă argumente pentru factorii de decizie politică.
- Implicați presa (presa locală, radio, TV).
- Educați și informați cetățenii și alți actori despre mobilitatea urbană durabilă prin campanii de PR.
- Diseminați pe scară largă documentul ce conține viziunea.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Implicați cetățenii direct în exercițiul de construire a viziunii utilizând instrumente interactive de implicare (vezi > Activitatea 4.1).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Baza de plecare > Activitatea 3.1 Pregătiți o analiză a problemelor și oportunităților și 3.2 Dezvoltați scenarii.
- În paralel și după > Activitatea 4.1 Dezvoltați o viziune comună asupra mobilității și mai departe.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Notele de la întâlnirile cu actorii sunt făcute publice
- ✓ Materiale informative atractive despre construirea vizunii și rezultatele ei elaborate și diseminate.
- ✓ Presa este implicată.

EXEMPLE

LILLE, FRANȚA: IMPLICAREA ACTORILOR ȘI CETĂȚENILOR

Lille poate fi considerat un exemplu tipic de implicare a actorilor și cetățenilor în Franța. În anul 2000, conurbația Lille, astăzi o grupare de 85 de municipalități, a adoptat primul său Plan de Déplacement Urbain (PDU, = Plan de Mobilitate Urbană Durabilă). Înainte de adoptarea unui proiect de plan de către consiliul politic, a înființat mai multe grupuri tematice de lucru ale actorilor locali și autorităților relevante (de ex. reprezentarea locală a statului, regiune, departament, municipalități locale și camere locale de comerț). Publicul general a fost implicat prin organizarea unui forum de mobilitate și a unui set de așa numite "mardi du PDU" (zile de marți "SUMP"). Pe parcursul acestor sesiuni de dezbateri libere, publicul general și diferite asociații au avut ocazia să discute diferitele teme și părți ale planului de mobilitate urbană durabilă cu reprezentanții politici ai conurbației și tehnicienii implicați. Planul de mobilitate urbană durabilă final a fost adoptat după ancheta publică, obligatorie prin lege, și după integrarea în plan a micilor îmbunătățiri care au rezultat.

Sursa: Rupprecht Consult bazat pe Communauté Urbaine Lille Métropole, PDU, June 2003; Communauté Urbaine Lille Métropole, Projet de PDU, April 2009; www.lillemetropole.fr
VALDEMORO, SPANIA: INFORMAREA PUBLICULUI

Municipalitatea Valdemoro a însoțit elaborarea planului său local de mobilitate urbană durabilă (“Plan de Movilidad Urbana Sostenible”) cu o campanie de diseminare și organizarea unei expoziții “Cada paso cuenta. Ven a verlo” (“Fiecare pas este important. Veniți să-l vedeți”) cu scopul de a informa populația despre plan. Expoziția și activitățile de informare a publicului au început în același timp.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.

KOPRIVNICA, CROAȚIA: ANGAJARE ȘI INFORMARE CONSTANTĂ A PUBLICULUI PENTRU MENȚINEREA SPRIJINULUI PUBLIC ȘI POLITIC

Koprivnica implementează o varietate de măsuri de mobilitate urbană durabilă. Orașul pune mare accent pe angajarea și informarea cetățenilor săi cu privire la starea implementării – mai ales pentru a menține sprijinul cetățenilor și politicienilor – de exemplu prin acoperire (pozitivă) în presă și organizarea de evenimente precum un mare festival anual de ciclism. Unul dintre cele mai eficiente mesaje comunicate prin intermediul presei este acela cu politicieni care merg pe bicicletă în fața camerelor de luat vederi.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.



PASUL 5: STABILIREA PRIORITĂȚII ȘI OBIECTIVE MĂSURABILE

O viziune este o descriere calitativă importantă a viitorului dorit. Asta în sine nu este îndeajuns. O viziune trebuie să fie specificată prin obiective concrete, care indică tipul de schimbare dorită. În sfârșit, aceste schimbări trebuie să fie și măsurabile. Pentru asta e nevoie de un set bine gândit de obiective care se concentrează pe zonele alese (indicatori).

ACTIVITATEA 5.1: IDENTIFICAREA PRIORITĂȚILOR PENTRU MOBILITATE

ARGUMENT

Definirea obiectivelor înseamnă specificarea îmbunătățirilor sociale, de mediu sau economice necesare, spunând exact ce trebuie să fie “reduc”, “spor” sau “menținut”. Obiectivele sunt ținte de nivel superior ale planului de mobilitate urbană durabilă (de ex. eliminați congestia cauzată de mașini) iar măsurile (construiți un tramvai) sunt mijloacele pentru atingerea lor. Acest lucru contrastează cu abordarea planificării care se axează pe livrarea de scheme și infrastructură fără referire la obiectivele de nivel superior.

Definirea obiectivelor va asigura focalizarea și structura dintre dezvoltarea viziunii (> Activitățile 4.1 și 4.2) și stabilirea țintelor (> Activitatea 5.2). Implicarea continuă a actorilor este obligatorie pentru a asigura acceptarea priorităților de mobilitate identificate.

OBIECTIVE

- Specificați ce trebuie să realizeze planul de mobilitate urbană durabilă, plecând de la viziunea comună.
- Formulați obiective clare și măsurabile (referiți-vă din nou la colectarea de date – asigurați-vă că datele sunt colectate cu un nivel rezonabil de acuratețe pentru a putea măsura progresul față de atingerea obiectivelor).

SARCINI

- Construiți pe această viziune analizând implicațiile sale pentru obiective.
- Evaluați împreună cu actorii cheie prioritățile pentru mobilitate. Nu toate obiectivele sunt ușor de atins și poate să fie nevoie de a specifica cele mai importante obiective. Pregătiți, țineți și continuați ateliere și întâlniri cu actorii interesați.
- Conveniți asupra unui set de priorități pentru teme generale care reflectă nevoile actorilor și cetățenilor din aglomerația urbană (vedeți exemplul de mai jos).
- Definiți obiective clare și măsurabile care ajută la alegerea măsurii și la proiect. Specificați ce și când trebuie realizat.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Pleacă de la viziune (>Pasul 4).
- Elaborată pe parcursul mai multor luni.

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Viziunea verificată pentru a ghida elaborarea de obiective.
- ✓ Proiectele de obiective realizate.
- ✓ Proiectele discutate cu actorii cheie.
- ✓ Proiectul final al obiectivelor formalizat.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

Transport Analysis Guidance Website – WebTAG (DfT)

WebTAG oferă un capitol special de orientare pe tema obiectivelor, care tratează obiectivele guvernului britanic pentru transporturi; obiective locale și regionale; obiective și ținte; probleme.

Web link.

www.dft.gov.uk/webtag/documents/projectmanager/unit2.2.php

EXEMPLE

FRANȚA: OBIECTIVE GENERALE PENTRU PDU

Obiectivele principale ale unui PDU sunt de a asigura coordonarea între toate mijloacele de transport și de a promova modelele mai puțin poluante și mai eficiente energetic. Pentru a atinge aceste obiective – care sunt rezultatele unui proces local – fiecare PDU trebuie să abordeze cel puțin următoarele teme generale:

- Ameliorarea siguranței rutiere și a siguranței tuturor participanților la trafic, cu ajutorul, printre altele, a unei partajări corespunzătoare a spațiului rutier și dezvoltarea unui observator de siguranță rutieră, cel puțin pentru pietoni și cicliști.
- Reducerea traficului auto.
- Dezvoltarea transportului public și a altor forme de transport durabil mai puțin poluant, în principal mersul pe jos și ciclismul.
- Dezvoltarea și exploatarea rutelor metropolitane (inclusiv cuplarea șoselelor naționale și județene) și implementarea unor informații de trafic îmbunătățite.

- Organizarea și reglementarea parcarilor pe stradă și a parcarilor publice, inclusiv Park&Rides, parcări rezidențiale și parcări temporare pentru vehiculele de marfă.
- Gestionarea și reglementarea transportului de marfă (inclusiv o reflecție asupra raționalizării) și a transportului multimodal.
- Promovarea planurilor pe calculator pentru companii și administrații publice ce favorizează utilizarea transportului public, car-pooling.
- Dezvoltarea de bilete integrate pentru întregul domeniu al mobilității, parcări și promovarea intermodalității.

Sursa: Rupperecht Consult bazat pe "Plans de déplacements urbains PDU – guide", CERTU, Lyon, 1996."

UK: CADRU POLITIC STRATEGIC PENTRU PLANURILE DE TRANSPORT LOCAL (OBIECTIVE NAȚIONALE ÎN TRANSPORTURI)

Orientările planului de transport local din Marea Britanie menționează cinci obiective pentru dezvoltarea transportului țării pe viitor:

- Sprijină creșterea economică.
- Reduce emisiile de carbon.
- Promovează egalitatea de șanse.
- Contribuie la siguranță sporită, securitate și sănătate.
- Îmbunătățește calitatea vieții și oferă un mediu sănătos.

Sursa: Ministerul Transporturilor (UK): Orientări pentru planurile de transport local, 2009.

WEST YORKSHIRE: OBIECTIVE ALE PLANULUI DE TRANSPORT LOCAL

Obiectivele pentru Leeds LTP2 din Marea Britanie au fost elaborate în contextual apariției viziunii pe termen lung pentru transportul din West Yorkshire. Acestea reflectă resursele probabil a fi disponibile la parteneriatul care implementează planul.

A fost elaborat un obiectiv referitor la fiecare prioritate comună:

- Asigurați accesibilitatea: Pentru a îmbunătăți accesul tuturor la muncă, educație și la alte servicii cheie.
- Abordați congestia: Pentru a reduce întârzierile în circulația oamenilor și bunurilor.
- Șosele mai sigure: Pentru a ameliora siguranța pentru toți utilizatorii de autostrăzi.

- Calitate mai bună a aerului: Pentru a limita emisiile din transport ale poluatorilor atmosferei, gazelor cu efect de seră și zgomotului.
- Gestionare eficientă a activelor: Pentru a ameliora condițiile infrastructurii de transport.

Sursa: Manualul Pilot – versiune completă,
www.pilot-transport.org/index.php?id=48



ACTIVITATEA 5.2: ELABORAȚI ȚINTE SMART

ARGUMENT

Țintele reprezintă cea mai concretă formă de angajament într-un SUMP, acestea stabilind gradul de schimbare dorit într-un anumit timp. Ele sunt necesare pentru a vedea dacă o măsură adoptată duce cu adevărat la rezultatele dorite. Țintele trebuie să fie SMART (specifice, măsurabile, realizabile, realiste, cu limită de timp) și să se refere la obiectivele convenite. Țintele sunt esențiale pentru monitorizare și evaluare > Activitatea 8.1 (Organizați monitorizarea și evaluarea). Trebuie să reținem asta când selectăm indicatorii. Stabilirea de ținte asigură transparență și claritate asupra a ceea ce planificați să realizați din punct de vedere al schimbării transporturilor și mobilității în oraș.

OBIECTIVE

- Stabiliți un set de ținte care să permită monitorizarea progresului făcut pentru realizarea obiectivelor.
- Stabiliți o referință de bază pentru evaluarea eficienței și eficacității măsurilor.

SARCINI

- Elaborați ținte care permit monitorizarea progresului făcut pentru atingerea obiectivelor și evaluarea eficienței și eficacității măsurilor luate.
- Implicați actorii cheie în elaborarea de ține cantitative și calitative. Pregătirea, realizarea și continuarea întâlnirilor grupului de lucru pentru indicatori.
- Definiți țintele SMART: (specifice, măsurabile, realizabile, realiste, cu limită de timp)
- Adoptați și/sau elaborați indicatori reprezentativi pentru obiectivele stabilite.
- Faceți o analiză de realitate a obiectivelor (> Activitatea 5.2) în etapele de început ale elaborării de ținte.
- Faceți din adoptarea formală a țintelor, o parte a planului de acțiune și de buget (> Activitatea 7.2).

Ținte SMART

- Specifice – descrise cu precizie utilizând termeni cantitativi și/sau calitativi, înțeleși de către toți actorii.
- Măsurabile – starea curentă a fost evaluată și este cunoscută. Există și resursele pentru a măsura schimbările (calitative și cantitative) care apar.
- Realizabile – bazate pe competențele tehnice, operaționale și financiare disponibile și acordul/angajamentul actorilor.
- Relevante – subliniază importanța alegerii țintelor care contează, care împing înainte mobilitatea urbană și care sprijină sau sunt în acord cu alte ținte.
- Termen de timp – datele cheie pentru realizarea țintei sunt definite clar.

Bazat pe: Proiectul BUSTRIP 2007, Deplasarea durabilă – Ghid pentru planuri de transport urban durabil, www.movingsustainably.net/

DETALII ASUPRA SARCINILOR

CÂT DE MULTE ȚINTE?

Orientările planului de transport local din Marea Britanie (ediția a doua) sugerează că: Poate fi contraproductiv să includem multe ținte pentru indicatorii cheie și pentru cei de rezultate intermediare. În general, numărul optim de indicatori dintr-un set eficient pare să fie între 20 și 40, depinzând parțial de dimensiunea și caracteristicile planului. Aceasta este o indicație generală pentru Marea Britanie. Mulți experți implicați în consultările ELTISplus au afirmat totuși că, a lucra cu mai puține ținte poate fi mai eficient în anumite contexte, în special pentru “orașele începătoare” care nu au resurse sau experiență vaste de proiectare sau pentru elaborarea planului de mobilitate urbană durabilă.

FIȚI REALIȘTI!

În multe orașe, țintele pentru transportul urban și mobilitate reflectă o gândire mai optimistă decât ceea ce poate fi obținut în mod realist. Acest lucru este evident contraproductiv. Este bine să fim ambițioși, dar trebuie să și evaluăm sincer ceea ce poate fi realizat cu resursele și expertiza disponibile. Acest lucru trebuie să se reflecte și în măsura aleasă (> Pasul 6).

ACTIVITĂȚI DE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Folosiți ținte localizate din aglomerațiile urbane (pentru centrul orașului, zone industriale sau comerciale, cartiere individuale etc.) pentru a lua în considerare comportamentele de transport și tiparele și oportunitățile de deplasare, care diferă în plan local.
- Definiți traiectorii sau etape anuale pentru a monitoriza progresul făcut în atingerea țintelor.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Țintele trebuie să fie etapa următoare în procesul ce urmează definirii obiectivelor în > Activitatea 5.1.
- Țintele vă vor permite să monitorizați schimbarea în timp și vor permite evaluarea progresului planului de mobilitate urbană durabilă. (> Activitățile 8.1 și 10.3).

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Elaborați un set adecvat de ținte relevante local.
- ✓ Verificarea realității obiectivelor (vedeți > Activitatea 5.1.) finalizată.
- ✓ Adoptarea formală a țintelor și traiectoriilor de către toți actorii ca parte a planului de acțiune și de buget (> Activitatea 7.2)

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

PROIECTUL DISTILLATE, MAREA BRITANIE

Indicatori ameliorați pentru transport și planificare durabile. Livrabila C1 Indicatori de Transport Durabil: Selectare și Utilizare

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

EXEMPLE

EXEMPLU TEORETIC: ȚINTĂ PENTRU ABORDAREA CONGESTIEI

Un exemplu în acest sens poate fi abordarea congestiei. Obiectivul ar putea fi de reducere a ratei de creștere a traficului care intră într-o aglomerație urbană la perioada de vârf a fluxului de trafic. Ținta ar putea fi de a nu depăși 5% creștere a numărului de vehicule de intrare care traversează un cordon (adesea un nod rutier sau similar) înspre aglomerația urbană în intervalul de timp 7:00 la 10:00 (fluxul de trafic de vârf de dimineața) între anii 2012 și 2017.

Pentru stabilirea unor ținte realiste există două opțiuni principale:

- a) Modelarea – dar aceasta costă timp și bani,
- b) Gândiți-vă la ceea ce au reușit alții să realizeze cu pachete de măsuri similare cu cele considerate pentru orașul dvs. Atât portalul Eltis(www.eltis.org) cât și Konsultdatabase (www.konsult.leeds.ac.uk) sunt puncte de plecare utile (alte surse de bune practici > vedeți Activitatea 6.1. Identificați cele mai eficiente măsuri).

Așa cum ilustrează acest exemplu, țintele trebuie să fie concentrate. Trebuie să fie bazate pe o cifră clară și un an-țintă pentru livrare. Trebuie să reprezinte și să reflecte direct ceea ce s-a convenit ca obiective.

Bazat pe Manualul Pilot 2007 – versiunea completă, modificat, www.pilottransport.org/index.php?id=48

CAMBRIDGESHIRE, ANGLIA: ȚINTE ȘI TRAIECTORII

Al treilea Plan de Transport Local din Cambridgeshire (2011 – 2026) stabilește indicatorii și țintele care vor fi utilizate pentru monitorizarea progresului făcut pentru livrarea strategiei și atingerea obiectivelor. Indicatorii aleși reflectă aspectele cele mai importante pentru Cambridgeshire permițând în același timp compararea progresului făcut față de alte autorități locale din țară. LTP include ilustrații care clarifică relația dintre obiective, ținte și traiectorii pentru monitorizare.

LTP 01: OAMENI UCIȘI SAU ACCIDENTAȚI GRAV ÎN ACCIDENTE DE TRAFIC RUTIER

Țintele naționale de siguranță rutieră propuse de către Ministerul Transporturilor în iulie 2009 urmăresc o reducere cu 33% a accidentelor soldate cu morți și răniți grav până în 2020. Cambridgeshire a stabilit de aceea ținte inițiale pentru perioada până în 2012 pentru acest indicator, în acord cu această reducere.

PASUL 6: ELABORAȚI PACHETE EFICIENTE DE MĂSURI

Elaborarea de pachete eficiente de măsuri se află la baza planificării mobilității urbane durabile. Doar măsurile bine selecționate vor asigura atingerea obiectivelor și țintelor stabilite. Alegerea măsurilor trebuie să plece de la discuții cu actorii cheie, să ia în considerare experiența altor locuri cu politici similare, să aleagă cea mai bună ofertă și să exploateze cât de mult posibil sinergiile dintre măsuri. În esență, în această etapă, măsurile sunt identificate ca răspuns la întrebările: ce, cum, unde și când? Identificarea măsurilor (pachete de măsuri) este o etapă importantă în elaborarea planului dvs. de mobilitate urbană durabilă.

ACTIVITATEA 6.1: IDENTIFICAȚI CELE MAI EFICIENTE MĂSURI

ARGUMENT

Măsurile trebuie să contribuie la realizarea viziunii, obiectivelor și țintelor. Trebuie identificat un set de opțiuni care se potrivește în mod realist cu resursele disponibile. Primul pas este de a obține o imagine de ansamblu a măsurilor posibile. Măsurile trebuie considerate mai degrabă ca „pachete” și nu izolat, pentru a lua în considerare sinergiile potențiale.

OBIECTIVE

- Identificați opțiuni de măsuri adecvate și integrarea acestora.
- Obțineți o imagine de ansamblu a diferitelor măsuri care contribuie la viziune, obiective și ținte.

SARCINI

- Reevaluați cadrul de resurse pentru implementarea măsurii.
- Identificați opțiuni de pachete de măsuri.
- Asigurați-vă că măsurile sunt conectate la obiective.
- Evaluați eficacitatea probabilă a măsurilor.



Soluții	Provocări					
	Sănătate	Congestie	Siguranță și securitate	Participare	Planificare strategică	Schimbări climatice globale
Combustibili curați și vehicule curate	✓✓✓✓	✓				
Transport urban de mărfuri	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓
Strategii de management al cererii	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Restricții de acces, zone de mediu	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Taxă pe aglomerație/congestie	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Managementul mobilității	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Agencii de mobilitate	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Ecopuncte	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Transport colectiv	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓
Noi forme de servicii de transport public	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Acces pentru pasagerii în vârstă, cu dezabilități	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓
Integrarea modelelor	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Telematici de transport	✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓	✓	✓✓
E-bilete	✓	✓✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓
Managementul și controlul traficului	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓	✓	✓✓✓✓
Informații de deplasare și pentru pasageri	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓	✓	✓✓
Opțiuni de mobilitate mai puțin dependente de mașină	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Folosirea în comun a mașinii	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Carpooling	✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓
Mersul pe jos și ciclismul	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Planuri de mobilitate urbană durabilă	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓

Sursa: Proiectul CiViTAS-CATALIST: Ghidul CiViTAS pentru specialiștii din transportul urban – Rezultatele și lecțiile evaluării pe termen lung ale inițiativei CiViTAS, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

DETALII ASUPRA SARCINILOR

PROVOCĂRI LA POLITICILE DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI URBAN ȘI RĂSPUNSURI POSIBILE (DE LA PROIECTUL CIVITAS-CATALIST)

În „Ghidul pentru specialiștii din transportul urban” au fost elaborate următoarea tipologie de provocări la politicile urbane și posibile măsuri de răspuns prin proiectul CIVITASCATALIST, care sprijină diseminarea și transferul de bune practice al inițiativei CiViTAS a Comisiei Europene.

PROVOCĂRI ÎN DOMENIUL POLITICILOR

- Sănătate – Cum să creăm un mediu sănătos pentru cetățeni.
- Congestie – Cum să creăm un oraș viabil economic și accesibil.
- Siguranță și securitate – Cum să asigurăm mobilitatea și un mediu urban sigur și securizat. Participare – Cum să implicăm cetățenii și alți actori din domeniul mobilității urbane.
- Planificare strategică – Cum să atingem obiectivele politice asigurând totodată satisfacerea nevoilor de mobilitate ale cetățenilor.
- Schimbări climatice - Cum să reducem emisiile legate de schimbările climatice provenite din transportul urban pentru a contribui la atingerea obiectivelor locale, naționale și globale de combatere a schimbărilor climatice (ca provocare globală suplimentară și de bază de luat în considerare în politicile de mobilitate urbană).

DOMENII DE MĂSURI/SOLUȚII:

- a. Vehicule curate și combustibili curați.
- b. Transport urban de mărfuri.
- c. Strategii de gestionare a cererii (restricții de acces, zone de mediu, aglomerare).
- d. Managementul mobilității (agenții de mobilitate, sistem ecopoint care răsplătește utilizarea transportului public și alte opțiuni durabile de mobilitate în loc de mașina personală).
- e. Transportul colectiv de pasageri (noi forme de servicii de transport public, acces pentru vârstnici și pasageri cu dizabilități, integrarea de modele).
- f. Telematici de transport (e-bilete, gestiunea și controlul traficului, informații de deplasare și pentru pasageri).
- g. Opțiuni de mobilitate mai puțin dependente de mașină (împărțirea mașinii, carpooling, mersul pe jos și ciclismul)

Este important să ne amintim că abordarea provocărilor de mobilitate urbană necesită implementarea de pachete integrate de măsuri (soluții) și nu soluții individuale, izolate. Cele mai puternice legături între domeniile de măsuri/soluții și provocările mobilității urbane sunt ilustrate în matricea din pagina următoare.

Sursa: Proiectul CIVITAS-CATALIST: Ghidul CIVITAS pentru specialiștii din transportul urban – Rezultatele și lecțiile evaluării pe termen lung ale inițiativei CIVITAS, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Discutați alegerea opțiunii cu actorii cheie.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- După ce au fost definite țintele
- Făcut în paralel cu > Activitatea 6.2 Învățați din experiențele altora

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Cadrul resurselor reevaluat.
- ✓ Opțiuni ale posibilelor măsuri definit și rezumat.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

MĂSURI POSIBILE – SURSE UTILE

Există o gamă largă de măsuri posibile. Asta înseamnă că identificarea măsurilor celor mai adecvate pentru contextul dvs. local va necesita ceva muncă de birou și discuții cu membrii echipei de proiect și cu actorii.

Ați putea consulta bazele de date online și documentele care oferă o imagine de ansamblu a măsurilor posibile care s-ar putea potrivi cu obiectivele dvs:

BAZE DE DATE CU BUNE PRACTICI

- BESTFACT, portal cu bune practici din domeniul transportului de mărfuri, contacte și politici, www.bestfact.net
- Portalul Eltis despre mobilitate urbană, www.eltis.org
- Website CIVITAS, www.civitas.eu
- EPOMM, Platforma Europeană de Management al Mobilității, www.epomm.eu
- SMILE, Inițiative de mobilitate durabilă pentru mediul local, www.smile-europe.org
- SUGAR, Logistica durabilă a bunurilor urbane realizată de politicile regionale și locale www.sugarlogistics.eu

DOCUMENTE CU PRIVIRE LA MĂSURILE EFICIENTE PENTRU PLANIFICAREA MOBILITĂȚII URBANE DURABILE:

- Comisia Europeană, DG Mediu, Planuri de Transport Urban Durabil. Document pregătit cu privire la continuarea Strategiei Tematice asupra Mediului Urban, 2006. Însoțită de o anexă cu exemple de bune practici și referințe

utile. 2007, http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

- Ministerul Transporturilor (UK), Ghid pentru Planurile Locale de Transport, 2009. Orientări finale pentru a ajuta autoritățile locale de transport să elaboreze și livreze planul lor de transport. Vedeți Anexa E – Măsuri posibile pentru atingerea obiectivelor. (16 iulie 2009) <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/> and www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf
- Proiectul BUSTRIP 2007, Deplasare durabilă – Ghid pentru planurile de transport urban durabil (instrument online, vezi secțiunea „Mobilitate mai bună”) www.movingsustainably.net/
- Planurile de transport urban durabil (SUPT) și mediu urban: Politici, efecte și simulări. Trecere în revistă a referințelor europene cu privire la zgomot, calitatea aerului și emisii CO2 (Octombrie 2005), http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- BESTUFS – Proiect pentru cele mai bune soluții de transport urban de mărfuri, Ghidul de bune practici BESTUFS pentru soluții de transport urban de mărfuri (2007), disponibil în 17 limbi la adresa www.bestuufs.net/gp_guide.html



EXEMPLU

DUNDEE, SCOȚIA: UTILIZAREA UNUI MODEL SIMPLU

În elaborarea primei sale strategii de transport local în 2000, orașul Dundee a folosit modelul de politici de transport al Laboratorului de Cercetare în Transporturi – care necesită doar contribuții foarte simple – pentru a evalua ce poate fi realizat cu măsurile pe care le avea în vedere. Asta i-a permis să aleagă cele mai adecvate măsuri și să stabilească ținte rezonabile.

Sursa: Tom Rye, Lund University, bazat pe www.dundee.gov.uk/dundee/city/uploaded_publications/publication_1418.pdf, p. 71

INSTRUMENTE

UN GENERATOR DE OPȚIUNI DE STRATEGII BAZAT PE KONSULT

KonSULT este o bază de cunoștințe care oferă o evaluare a contribuției potențiale la politici a circa 40 de instrumente de politici de transport și utilizare a terenurilor, bazate atât pe evaluarea primelor principii cât și pe studii de caz. Generatorul de opțiuni va permite utilizatorilor să interogheze KonSULT pentru a identifica subsetul de instrumente probabile de a fi cele mai utile într-un context specific. Scopul este de a lărgi gama de instrumente de politici care sunt luate în considerare și nu a dicta o anumită abordare. Utilizatorii vor putea să se concentreze pe obiectivele, problemele sau indicatorii lor de performanță, să specifice importanța lor relativă, să indice strategia generală pe care doresc să o urmeze și să identifice contextul în care lucrează. Generatorul de opțiuni va utiliza scorurile de evaluare pentru fiecare instrument în KonSULT pentru a identifica acele instrumente care pot contribui cel mai mult.

În proiectul CHALLENGE al Intelligent Energy Europe, KonSULT este dezvoltat în continuare. Va fi testat de către orașele partenere în proiect angajate în dezvoltarea și elaborarea planurilor lor de mobilitate urbană durabilă ca instrument de inspirație și pentru reducerea opțiunilor de politici.

Web link: www.konsult.leeds.ac.uk and www.sump-challenges.eu/

ACTIVITATEA 6.2: ÎNVĂȚAȚI DIN EXPERIENȚELE ALTORA

ARGUMENT

Identificarea celor mai eficiente măsuri trebuie să se bazeze pe mai mult decât propria voastră experiență, cercetare de birou și schimburi locale. Poate fi foarte valoros să învățăm din experiența celor care au implementat deja măsuri pe care le intenționați pentru contextul dvs. local, și pentru majoritatea măsurilor, veți găsi probabil alte locuri în țară și/sau altundeva în Europa care le-au experimentat. Asta evită „reinventarea roții” și greșelile costisitoare din care alții poate că au învățat deja.

OBIECTIVE

- Învățați de la cei care au implementat deja măsurile pe care le intenționați
- Evitați să porniți de la zero. Folosiți experiența disponibilă altundeva.
- Oferiți dovezi și argumente convingătoare pentru implementarea unei măsuri în contextul dvs. local.

SARCINI

- Identificați alte locuri unde a fost deja implementată o măsură cheie de care sunteți interesați
- Luați legătura cu actorii cheie care au implementat măsura (telefonic sau prin organizarea unei vizite la fața locului pentru a vedea măsurile în acțiune).
- Rezumați concluziile ca și contribuție la procesul de selecție.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Căutați exemple bune și în afara țării.
- Invitați specialiști din alte locuri în orașul dvs. pentru a le cere sfatul.
- Duceți factorii locali de decizie într-o vizită la un loc unde a fost implementată cu succes o măsură. Căutați exemple bune și în afara țării.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

În paralel cu > Activitatea 6.1. Identificați măsurile cele mai eficiente

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Au fost identificate locuri interesante care au implementat măsura
- ✓ S-a realizat schimbul de experiență cu implementatorii.
- ✓ Rezultatele cheie au fost rezumate.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

La nivel european, cele două resurse cele mai cuprinzătoare pentru implementarea de măsuri (și pachete de măsuri) de mobilitate urbană din orașele din întreaga Europă, sunt studiile de caz ale Eltis (www.eltis.org), portalul de mobilitate urbană al Comisiei Europene, precum și website-ul Inițiativei CIVITAS pentru transport mai curat și mai bun în orașe (www.civitas.eu).

EXEMPLE

PROIECTUL EUROPEAN NICHES: SCHIMB PRIVIND IMPLEMENTAREA DE CONCEPTE INOVATIVE DE TRANSPORT

Proiectul european NICHES+ (2008-2011) viza crearea unei rețele a actorilor care lucrează la soluții inovative de transport și mobilitate urbană. În acest context, a fost deosebit de valoroasă organizarea unui schimb între specialiștii interesați de implementarea unei măsuri în contextul lor local și alții care au implementat deja un concept similar altundeva. Un exemplu este schimbul dintre regiunea franceză Artois-Gohelle și orașele Salzburg și München asupra măsurilor de accesibilitate. O echipă franceză a vizitat ambele orașe și a învățat despre experiențele bogate ale Salzburgului în deplasarea cu trenul și conceptul din München de planificare a accesibilității în cartiere. Alt exemplu este schimbul dintre orașele franceze Nantes și Lorient cu Worcesterchire, UK, cu privire la sistemele rapide de tranzit cu autobuzul. În orașele franceze funcționează sisteme de succes care au ajutat Worcesterchire să învețe mai mult despre provocările specifice ce trebuie abordate pentru implementarea pe plan local.

Pentru detalii: www.niches-transport.org

PROIECTUL EUROPEAN SUGAR – LOGISTICA DURABILĂ A BUNURILOR URBANE REALIZATĂ PRIN POLITICI LOCALE ȘI REGIONALE

SUGAR se concentrează pe abordarea problemei gestionării ineficiente și ineficace a distribuției de marfă, o componentă critică a sistemului general de transport urban și o sursă primară de emisii poluante generate de vehicule.

Pentru atingerea acestui obiectiv, proiectul promovează schimbul, discuțiile și transferul de experiență în politici, cunoștințe și bune practici, prin pârgii politice și de planificare în domeniul gestionării transportului urban de mărfuri, între și printre locuri de bune practici și transfer.

Pentru detalii: www.sugarlogistics.eu



ACTIVITATEA 6.3: LUAȚI ÎN CONSIDERARE CEA MAI BUNĂ OFERTĂ

ARGUMENT

Alegerea măsurii va fi ghidată nu doar de eficacitate, ci și de raportul preț-calitate. În special în vremuri cu bugete mici pentru transport și mobilitate urbană, este esențial să se obțină cel mai mare impact posibil pentru resursele cheltuite. Asta necesită o evaluare de bază a opțiunilor și atenție la costuri și beneficii. Asta vă va ajuta și să fiți realiști în legătură cu măsurile care pot fi implementate și să evitați proiectele fanteziste, de exemplu să alegeți doar măsuri care par fezabile financiar.

OBIECTIVE

- Asigurați utilizarea eficientă a resurselor disponibile.
- Evitați alegerea de măsuri nerealiste financiar.
- Consolidați credibilitatea implementării măsurilor.

SARCINI

- Alegeți doar măsuri și pachete de măsuri accesibile și eficiente.
- Evaluați măsurile propuse ținând cont de o implementare realistă și la timp, cu resursele care sunt disponibile. Alegerea metodologiei depinde de experiența voastră și de resursele disponibile și poate include abordări calitative și cantitative. În anumite locuri s-ar putea să fie prea scumpă o analiză cost-beneficii. În aceste cazuri s-ar putea aplica concentrarea pe măsurile cele mai importante, abordările simple și/sau estimările.
- Asigurați-vă că sunt luate în considerare toate costurile și beneficiile – nu doar cele care pot fi măsurate sau evaluate cu ușurință.
- Asigurați-vă că sunt considerate atât fluxurile de transport de oameni (pasagerii) cât și cele mărfuri.
- Asigurați-vă că sunt luate în considerare impacturile gazelor cu efect de seră și calitatea aerului.
- Asigurați-vă că toate modelele sunt considerate și comparate în mod egal în evaluarea costurilor și beneficiilor.
- Țineți seama de nevoile de întreținere.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- După identificarea inițială a măsurilor opționale – derulare în paralel cu Activitățile 6.1. *Identificați cele mai eficiente măsuri* și 6.2 *Învățați din experiența altora.*

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Măsurile adecvate (și pachetele de măsuri) au fost evaluate ținând cont de costuri și beneficii și de raportul preț-calitate.
- ✓ Rezultatele rezumate pentru discuțiile asupra alegerii măsurii finale.



PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

ORIENTARE PENTRU ANALIZA TRANSPORTURILOR – WEBTAG

Aceste orientări din Marea Britanie includ sau oferă trimiteri către sfaturi despre cum să:

- stabilim obiective și identificăm probleme;
- dezvoltăm soluții posibile;
- creăm un model de transport pentru evaluarea soluțiilor alternative.

Capitolul 2.5 ale WebTAG prezintă o introducere deosebit de utilă pentru procesul de evaluare.

Pentru detalii: www.dft.gov.uk/webtag

EXEMPLU

GREATER NOTTINGHAM, ANGLIA: PLANUL DE TRANSPORT LOCAL 2 – EVALUARE MAJORĂ A SCHEMEI

LTP 2 pentru Greater Nottingham (un plan de mobilitate urbană durabilă în Anglia) include o secțiune de evaluare a propunerilor importante de scheme în raport cu obiectivele pentru a demonstra că toate au o contribuție semnificativă la majoritatea obiectivelor LTP.

Este explicat de asemenea modul cum se planifică și integrează schemele cu ceilalți pentru a maximiza beneficiile și astfel și raportul preț-calitate. În final se identifică alternative mai ieftine la schemele majore, pentru a arăta ce ar putea fi obținut cu mai puțini bani. Se poate vedea la

www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf, paginile 334-336.

Sursa: Tom Rye, Lund University

ACTIVITATEA 6.4: UTILIZAȚI SINERGIILE ȘI CREAȚI PACHETE INTEGRATE DE MĂSURI

ARGUMENT

Experiența ne arată că măsurile izolate au doar un impact limitat, în timp ce pachetele de măsuri pot folosi sinergiile și să se sprijine reciproc. De aceea este esențial să se tragă concluzii din analiza opțiunilor sub forma unor pachete de măsuri combinate rezonabil. Mai mult, pachetele selecționate la final ar trebui să încerce să integreze mijloacele de transport (intermodalitate) cu planificarea utilizării terenurilor și cu alte activități de planificare sectorială (de ex. de mediu, măsuri de sănătate sau economice).

OBIECTIVE

- Alegeți cea mai bună opțiune în forma unui pachet de măsuri.
- Asigurați exploatarea sinergiilor dintre măsuri.
- Asigurați integrarea mijloacelor de transport (intermodalitate).
- Încercați să integrați cu planificarea de utilizare a terenurilor și cu alte activități de planificare sectorială

SARCINI

- Identificați măsurile care contribuie la atingerea de obiective multiple.
- Grupați măsurile în pachete de măsuri pentru a beneficia de sinergii și a crește eficiența lor (*vedeți tipologia CiViTAS-CATALIST în > Activitatea 6.3*).
- Asigurați luarea în considerare a intermodalității. Asta include trimiteri către rețelele de transport pe distanțe mari precum rețeaua TEN-T. (Vedeți proiectul LINK pentru intermodalitatea pasagerilor pentru recomandări detaliate asupra "legăturii de ultim kilometru urban". www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=11355).
- Verificați măsurile propuse pentru transport și mobilitate cu privire la integrarea cu planificarea utilizării teritoriului.
- Dacă este posibil, integrați măsurile cu alte activități de planificare sectoriale (de ex. de mediu, sănătate sau măsuri economice).

- Faceți o propunere pentru alegerea finală a măsurilor și discutați cu actorii cheie.



SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- În paralel cu > *Activitățile 6.1 Identificați cele mai eficiente măsuri*, > *6.2 Învățați din experiența altora* și > *6.3 Luați în considerare raportul preț-calitate*.
- Înainte de pasul 7. *Conveniți asupra responsabilităților clare și alocați finanțare*.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Pachetele eficiente de măsuri și posibilele sinergii sunt identificate.
- ✓ Pachetele de măsuri sunt verificate ținând cont de integrarea cu planificarea utilizării terenurilor și cu alte activități sectoriale.
- ✓ Set de măsuri selecționat ca și contribuție la discuțiile asupra alegerii finale și a planului de buget (> Activitatea 7.2).

EXEMPLE

LONDRA, ANGLIA: TAXAREA CONGESTIEI – NECESITATEA UNEI ABORDĂRI INTEGRATE

Schema unei taxări a congestiei – precum cea implementată în Londra – arată nevoia unei abordări integrate. Această măsură puternică pentru controlarea traficului rutier prin taxarea directă a utilizatorilor, modifică compoziția și volumul traficului și astfel afectează emisiile poluante și nivelul zgomotului. Dar dacă se implementează ca măsură izolată, magnitudinea așteptată a efectelor reducerii va fi destul de mică. Dacă se combină cu

planificarea și proiectarea urbană, ameliorarea și promovarea transportului public, gestionarea parcărilor, zone cu emisii scăzute și excepții pentru vehicule „curate” aceste măsuri tind să se consolideze reciproc, să catalizeze și completeze efectele asupra emisiilor poluante de CO₂ și zgomot. În același timp, efectele negative precum congestia în zonele învecinate sau egalitatea socială a accesului și mobilității trebuie să fie abordate prin măsuri compensatorii. Definirea exactă a perimetrului joacă un rol semnificativ.

Pentru detalii suplimentare vedeți: www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx și www.cclondon.com

Sursa: Manualul PILOT 2007 –versiune completă, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

CRACOVIA, POLONIA: PACHETE DE MĂSURI ÎN CIVITAS

Consiliul orașului a adoptat în 2005 un master plan de transport. Obiectivul principal este transportul pasagerilor și mărfurilor într-un mod eficient, sigur, economic și prietenos cu mediul. Această politică necesita implementarea unui buchet de măsuri și activități cuprinzătoare și coordonate. În proiectul CiViTAS CARAVEL (2005-2009), au fost implementate în total 18 măsuri complementare, care au îmbunătățit calitatea sistemului de transport din Cracovia.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.



PASUL 7: STABILII RESPONSABILITĂȚI CLARE ȘI ALOCAȚI BUGETE

Strâns legată de alegerea măsurilor (pachetelor) este stabilirea de responsabilități clare și elaborarea unui plan de acțiune și a unui buget. Aceasta este o parte cheie a planului de mobilitate urbană durabilă și necesită aprobarea formală a tuturor actorilor cheie. Este esențial ca în această etapă să se găsească răspunsuri la întrebarea: cine și cât?

ACTIVITATEA 7.1: ALOCAȚI RESPONSABILITĂȚI ȘI RESURSE

ARGUMENT

Când a fost ales un set final de măsuri, este vremea să se aloce responsabilitățile și resursele. Stabilirea clară a celor care sunt responsabili pentru acțiune și a sursei de finanțare este piatra de temelie a oricărui plan de mobilitate urbană durabilă. Aceasta necesită o coordonare strânsă și discuții între toți actorii care vor avea un rol în dezvoltarea și implementarea măsurilor sau pachetelor de măsuri.

OBIECTIVE

- Identificați resursele și responsabilitățile necesare pentru implementarea măsurilor (pachetelor) alese.
- Asigurați-vă că toate măsurile sunt clar prioritizate și livrabile în mod realist.
- Asigurați o alocare eficientă și efectivă a resurselor (umane, cunoștințe, fonduri).
- Asigurați o coordonare strânsă cu actorii pentru implementare.

SARCINI

- Discutați măsurile propuse cu actorii care ar putea juca un rol potențial în proiectarea și implementarea lor.
- Identificați opțiunile legate de cine poate conduce implementarea măsurii și de unde vine finanțarea.
- Validați un plan realist: verificați coerența dintre activitățile planificate, țintele dorite și bugetele alocate.
- Asigurați o coordonare bună între diferitele surse de finanțare.
- Organizați întâlniri cu părțile interesate pentru a discuta și conveni asupra responsabilităților și resurselor.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

Implicați cetățenii în discuțiile asupra alegerii finale a măsurilor.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Se derulează în paralel cu dezvoltarea de scenarii (> Activitatea 3.2) și ținte (> Activitatea 5.2); finalizate după *Pasul 6 –Elaborați pachete eficiente de măsuri.*
- Procesul durează mai multe luni.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Setul final de pachete de măsuri este propus.
- ✓ Responsabilități și posibile surse de finanțare identificate.
- ✓ Discuțiile cu părțile interesate finalizate.



DETALII CU PRIVIRE LA SARCINI

POSIBILE SURSE DE FINANȚARE

- Taxe locale: o taxă locală specială de transport plătită de întreprinderi publice sau private, dezvoltatori;
- Finanțare din venituri: bilete, taxe de parcare, stabilirea de prețuri de centru, taxarea congestiei, publicitate;
- Operatori din sectorul privat, dezvoltatori, industrie; cunoștințe și abilități – IMM-uri;
- Activități de strângere de fonduri cu implicarea sponsorilor adecvați (dar atenție la compatibilitatea cu strategia de marketing).
- Bugete locale: de la diferite municipalități și diferite domenii politice;
- Subvenții de la stat (surse regionale, dacă se poate);
- Subvenții UE.

Sursa: *Manualul Pilot –versiune completă, modificat, www.pilot-transport.org/index.php?id=48*

ACTIVITATEA 7.2: PREGĂTIȚI UN PLAN DE ACȚIUNE ȘI UN BUGET AFERENT

ARGUMENT

În baza discuțiilor despre responsabilități și surse de finanțare cu actorii interesați, este nevoie de un plan confirmat de acțiune și un buget corespunzător. Acest plan include un rezumat detaliat al măsurilor, al priorităților stabilite pentru implementare și ale calendarului. Aceste specificații vor sta la baza unei bune implementări a măsurilor; este nevoie de un larg acord al factorilor decizionali și actorilor și va forma o parte esențială a planului final.

OBIECTIVE

- Formalizați responsabilitatea tuturor actorilor și contribuția de resurse cu partenerii respectivi.
- Țineți sub control riscurile importante pentru implementare.
- Asigurați o prioritizare clară a măsurilor.
- Furnizați un orizont de timp clar pentru implementarea măsurilor.
- Asigurați transparența acțiunilor planificate.

SARCINI

- Conturați planificarea detaliată, tehnică și bugetară, a măsurilor pentru o perioadă de 5 ani. Acoperiți termenul mai lung cu indicații mai largi ale planurilor.
- Întocmiți un document care formalizează:
 - ✓ Ce se face, când și de către cine și care este bugetul alocat;
 - ✓ Care sunt contribuțiile așteptate ale măsurii la obiective;
 - ✓ Care vor fi sursele de finanțare (sau posibile opțiuni dacă nu este clar încă);
 - ✓ Care sunt riscurile și planurile de urgență;
 - ✓ Care este calendarul pentru proiectarea și implementarea măsurii;
- Obțineți acordul formal asupra bugetului și planului de acțiune de la factorii decizionali și actorii cheie.
- Faceți publice responsabilitățile și alocarea de resurse pentru a asigura transparența.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Ca și concluzie oficială după discuția asupra opțiunilor în > *Activitatea 7.1 Alocări responsabilități și resurse*

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Planul de acțiune și buget schițat.
- ✓ Acord formal al factorilor de decizie și actorilor cheie.

EXEMPLE

VESTUL ANGLIEI: LTP2 – PROGRAM DE IMPLEMENTARE

Cele patru consilii din Bath și North East Somerset, Bristol City, North Somerset și South Gloucestershire și-au unit forțele pentru a planifica și livra îmbunătățiri ale transporturilor în zona lor pentru perioada 2006-2011 printr-un Plan Comun de Transport Local (JLTP), bazat pe o viziune pentru următorii 20-30 de ani.

Măsurile propuse în valoare de 126.9 mil £ (61.173 mil.£ pentru investiții 65.745mil.£ pentru întreținere) conținute în plan s-au bazat pe orientările de planificare financiară stabilite de Ministerul Transporturilor în decembrie 2005. Acestea erau centrate pe asigurarea unui raport bun preț-calitate prin utilizarea la maxim a infrastructurii existente.

Pentru detalii suplimentare și o defalcare a costurilor consultați Anexa C.

PASUL 8: ORGANIZAȚI MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA

Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie integrate în plan ca instrumente esențiale de management pentru a ține evidența procesului de planificare și de implementare a măsurilor, dar și ca să puteți învăța din experiența de planificare, să înțelegeți ce funcționează bine și mai puțin bine și să construiți un caz de afaceri și o bază de dovezi pentru aplicarea mai largă a măsurilor similare pe viitor.

ACTIVITATEA 8.1: ORGANIZAȚI MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA

ARGUMENT

Monitorizarea și evaluarea procesului de planificare și a implementării măsurilor sunt esențiale pentru eficacitatea planului. Un mecanism de monitorizare și evaluare ajută la identificarea și anticiparea dificultăților în pregătirea și implementarea SUMP și, dacă este necesar, la “reîmpachetarea” măsurilor pentru a atinge țintele mai eficient și respectând bugetul disponibil. Va oferi și dovada eficienței planului și măsurilor sale. Astfel, cei responsabili cu acțiunile pot justifica cheltuirea banilor. Raportarea trebuie să asigure că rezultatele evaluării se reflectă în dezbaterile publice, permițând astfel tuturor actorilor să facă corecțiile necesare (de ex. dacă sunt atinse obiectivele sau dacă măsurile par să fie în conflict reciproc). Mecanismele de monitorizare și evaluare trebuiesc definite devreme și să devină parte integrată a planului.

OBIECTIVE

- Integrați o măsură adecvată de monitorizare și evaluare în plan pentru a ajuta la identificarea barierelor și forțelor motrice pentru proiectarea și implementarea măsurii și pentru a permite reacții eficiente și în timp util.
- Determinați cum vor fi evaluate gradul de implementare a măsurii și de atingere a obiectivelor.
- Dezvoltați mecanisme adecvate pentru a evalua calitatea procesului de planificare.
- Faceți din măsurile de monitorizare și evaluare o parte integrantă a documentului SUMP.

SARCINI

- Conectați alegerea indicatorului pentru monitorizare și evaluare la stabilirea țintelor SMART (> Activitatea 5.2). Alegeți câțiva indicatori ușor de măsurat și evitați supraîncărcarea cu informații.
- Evaluarea ex-post analizează planificarea de mobilitate urbană durabilă și etapele de implementare și rezultatele generale ale procesului decizional. Trebuie să includă următoarele domenii:

- ✓ Rezultate (acțiuni luate): Infrastructură nou construită (de ex. x km de piste de biciclete) sau noi servicii de transport și mobilitate în operare (de ex. noi autobuze) – utilizând indicatori de rezultat.
- ✓ Rezultate (impactul acțiunii): Îmbunătățiri reale și măsurabile în calitatea vieții și calitatea serviciilor de transport (indicatori de rezultate) ar trebui să fie punctele centrale. Ca exemple, sunt congestiile (întârzieri ale vehiculelor) sau numărul de excursii cu bicicleta. Includeți rezultate intermediare dacă este posibil; acestea reprezintă etape spre atingerea țintelor cheie de rezultate. Indicatorii trebuie să măsoare rezultatele măsurii direct, sau să măsoare cum sunt demonstrate randamentele cu privire la rezultate.
- ✓ Procesul de planificare a implementării măsurii: Utilizarea eficientă de resurse ca investiție în măsuri; procesul de implementare: de ex. calendarul de implementare, calitate (indicatori de proces).
- Includeți indicatori calitativi și cantitativi.
- Anticipați măsurile pentru evaluarea ex-ante (evaluare – un proces care verifică cât de bine performează o schemă sau strategie, poate ajuta la alegerea eficientă a opțiunilor) și evaluarea ex-post a procesului de pregătire a planului.
- Realizați un audit al datelor (ce este disponibil? Unde sunt lacune?) și dacă este necesar elaborați o strategie de colectare a datelor (indicatori cantitativi și calitativi). Aceste activități sunt conexe și ar trebui coordonate între ele.
- Determinați cum vor fi integrate monitorizarea și evaluarea în planul de mobilitate urbană durabilă. Elaborati un plan de lucru pentru activitățile de monitorizare și evaluare, care este integrat în calendarul proiectului.
- Definiți traiectorii pentru a măsura rezultatele intermediare și a evalua progresul făcut în atingerea țintelor.
- Stabiliți responsabilități clare pentru angajații bine calificați – sau un partener extern – pentru monitorizare și evaluare. În mod ideal, responsabilitatea ar trebui atribuită unui organism independent.
- Definiți clar bugetul disponibil și activitățile pentru monitorizare și evaluare - în mod

obișnuit ar trebui să fie cel puțin 5% din bugetul total disponibil.

- Planificați o minimă implicare a actorilor în monitorizare și evaluare.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Integrați o evaluare a costurilor și beneficiilor procesului de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
- Planificați o implicare extinsă a actorilor în monitorizare și evaluare.
- Implicați evaluatori din alte orașe în procesul de feedback.
- Coordonați indicatorii regionali împreună cu actorii regionali și locali relevanți.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Luați în considerare necesitatea monitorizării și evaluării de la început, în special când elaborați ținte SMART și alegeți indicatorii aferenți (>Activitatea 5.2).
- Includeți evaluarea ex-ante în analiza de stare (> Activitatea 3.1), elaborarea scenariului (> Activitatea 3.2) și planul de acțiune și buget (> Activitatea 7.2).
- Includeți măsuri pentru monitorizare și evaluare pentru evaluarea ex-post în documentul planului de mobilitate urbană durabilă (> Activitatea 9.1).

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Au fost aleși indicatori adecvați (în baza indicatorilor stabiliți în *Activitatea 5.2. Elaborati ținte SMART*).
- ✓ S-a convenit asupra instrumentelor de monitorizare și evaluare.
- ✓ S-a convenit asupra planului de lucru și responsabilității pentru colectarea datelor.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

INSTRUMENTE DE ORIENTARE ȘI SURSE DESPRE MONITORIZARE ȘI EVALUARE.

Sursă	Teme acoperite	Hyperlink
DISTILLATE, UK (2008)	Orientări privind elaborarea unei strategii de monitorizare și alegerea indicatorilor. Vedeți Proiect C – Indicatori.	www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php
MAX (2009), MaxSumo. Orientări despre cum se planifică, monitorizează și evaluează proiectele de mobilitate.	MaxSumo oferă șansa de a planifica, monitoriza și evalua efectiv proiecte și programe ce au ca scop schimbările comportamentale. Disponibil în EN, DE, ES, FR, NL, PL, PT, SE	www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&id=2359
GUIDEMAPS (2004) Manual, volumul 1: Concepte și instrumente	Indicatori de măsurare, p. 59, 61. Metode de evaluare (eficiența costurilor, analiză cost-beneficii, planificarea celor mai mici costuri, analiza criteriilor multiple), p. 79	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
GUIDEMAPS (2004) Manual, volumul 2: Fișe informative	Indicatori de măsurare, p. 70 Instrumente pentru urmărirea progresului, p.73 Indicatori de măsurare a rezultatelor, p.76 Evaluare post implementare, p. 78	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
PROSPECTS (2003), Un ghid metodologic	Aprecieri și evaluare, p. 25, 33. Implementare și monitorizare, p.27 Baza CBA (analizei cost-beneficii) p.99	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html
PROSPECTS (2002), Instrumente de evaluare (Livrabila 2)	Acoperirea unei game largi de metode și instrumente de evaluare. Vedeți tot documentul.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

EXEMPLE

**TOULOUSE, FRANȚA:
ORGANIZAREA MONITORIZĂRII ȘI EVALUĂRII**

Noul plan de transport al aglomerației Toulouse a creat o serie de inițiative care ar trebui să asigure o monitorizare precisă a realizării planului și o evaluare regulată a rezultatelor sale. În cadrul „comisiei de monitorizare a parteneriatului”, toate instituțiile, asociațiile și organizațiile care au legătură cu mobilitatea se întâlnesc cel puțin odată pe an pentru a discuta progresul realizat.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.



WEST YORKSHIRE, ANGLIA: MONITORIZAREA OBIECTIVELOR ȘI INDICATORILOR – PLANUL DE TRANSPORT LOCAL DIN WEST YORKSHIRE (LTP2) (EXTRAS DIN TABEL)

INDICATOR	OBIECTIV RELEVANT	SURSE DATE ȘI TEHNICI DE COLECTARE	CALENDAR
Accesibilitate	Obligatoriu M1	Utilizarea programului de modelare Accession	Actualizări anuale și/sau la modificarea serviciilor
Punctualitatea autobuzelor	Obligatoriu M2	Sondaje în trafic și sistem RTPI (Informații în timp real pentru pasageri – n.t.)	Actualizări anuale
Satisfacția față de serviciile locale de autobuz (BVPI 104)	Obligatoriu M3	Informații oferite de ODPM. Completate de cercetare de piață Metro.	Date produse la fiecare 3 ani
Index anualizat al excursiilor cu bicicleta	Obligatoriu M4	S-a ales o selecție reprezentativă de locații din West Yorkshire pentru a reflecta varietatea de medii de ciclism. Sunt monitorizate locațiile de pe și de lângă șosele. Date colectate atât automat cât și manual.	Locațiile automate colectează date continuu. Numărători manuale efectuate în lunile neutre
Durata medie de deplasare per persoană și milă pe rutele cheie	Obligatoriu M5	Au fost selectate 14 rute din West Yorkshire. Grad de ocupare, flux și durata de deplasare realizate pe fiecare traseu.	Numărători anuale efectuate în lunile neutre
Schimbări în fluxurile de trafic spre centrele urbane în perioadele de vârf	Obligatoriu M6	Contoare Automate de Trafic (ATC) pe cinci cordoane de centru urban.	Numărători anuale efectuate în lunile neutre
Cota mijloacelor de transport spre școală	Obligatoriu M7	Metoda de colectare amânată până în 2007	
Satisfacția față de facilitățile de transport local finanțate prin LTP	Local L1	Studii de cercetare de piață	Evaluare schemă cu schemă
Călătorii cu bicicleta către centrele urbane în perioada de vârf a dimineții	Local L2	Studii de împărțire a mijloacelor în cinci centre urbane principale din West Yorkshire	Numărători anuale efectuate în lunile neutre
Modul de perioada de vârf AM împărțită pe centre urbane	Local L3	Studii de împărțire a mijloacelor în cinci centre urbane principale din West Yorkshire	Numărători anuale efectuate în lunile neutre
Perioadă de vârf patronaj feroviar	Local L4	Studii ale perioadelor de vârf la stația feroviară Leeds	Numărători anuale efectuate în lunile neutre
Patronaj pe Coridoare de Autobuze de Calitate	Local L5	Datele de la automatele electronice de bilete pe traseele selectate	Evaluare schemă cu schemă
Număr de pietoni KSI (uciși sau răniți grav – n.t.) în coliziuni de trafic rutier.	Local L6	Datele STATS 19	

PASUL 9: ADOPTAȚI PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

Planul de mobilitate urbană durabilă rezumă rezultatele tuturor activităților anterioare. După o ultimă verificare a calității, documentul, inclusiv planul de acțiune și buget, trebuie să fie adoptat oficial de către reprezentanții politici. Este important de asemenea să ne asigurăm că planul este acceptat pe scară largă de către actorii și cetățeni.

ACTIVITATEA 9.1: VERIFICAȚI CALITATEA PLANULUI

ARGUMENT

Echipa de proiect va avea sarcina de a compila versiunea finală a planului. Pentru a ne asigura că acordurile anterioare sunt bine reflectate, proiectele de document trebuie să fie analizate intern și de către actorii externi importanți.

OBIECTIVE

- Asigurați o calitate înaltă a documentului SUMP.
- Asigurați-vă că opiniile actorilor cheie au fost luate suficient în considerare în document.

SARCINI

- Analizați întreg planul și verificați calitatea și potențialul pentru rezultate eficiente.
- Faceți modificări finale în cooperare cu actorii cheie.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Includeți evaluatori externi cu experiență în domeniul planificării mobilității urbane pentru a verifica calitatea documentului de planificare.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Verificarea calității atunci când este disponibil proiectul avansat al documentului de planificare.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Versiunea finală a planului de mobilitate urbană durabilă, compilată.
- ✓ Analiza internă și a actorilor, finalizată.
- ✓ Modificările finale, finalizate.

EXEMPLU

LILLE, FRANȚA: STRUCTURA PLANULUI

Plan de Déplacements Urbains (PDU) al aglomerației Lille include un total de 170 de acțiuni definite și structurate pe șase axe:

1. Un “oraș intensiv” și mobilitate
2. O rețea de transport public.
3. Partajarea străzii, moduri alternative.
4. Transport de mărfuri.
5. Mediu, sănătate și siguranța cetățenilor.
6. Realizare, monitorizare și evaluare.
7. Acest program de acțiune este însoțit de o estimare preliminară a costurilor.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.



ACTIVITATEA 9.2: ADOPTAȚI PLANU

ARGUMENT

Planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să fie legitimizat de către reprezentanții politici aleși ai organismului/organismelor responsabile care elaborează planul. Acesta este un pas cheie în responsabilizarea lui și în asigurarea unui cadru convenit pentru implementarea măsurii.

OBIECTIVE

- Asigurați un plan legitim și responsabil.
- Promovați susținerea planului.
- Oferiți un cadru acceptat pentru implementarea măsurilor.

SARCINI

- Asigurați adoptarea oficială a SUMP de către reprezentanții aleși ai organismului/organismelor publice responsabile pentru planificare (de ex. consiliul orașului, consiliul regional).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- După ce documentul planului a fost finalizat și înainte de implementarea măsurii.
- Procesul de adoptare poate dura câteva luni (vezi exemplul de mai jos)

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Planul de mobilitate urbană durabilă adoptat de către reprezentanții aleși ai organismului/organismelor publice responsabile cu planificarea.

EXEMPLU

WEST OF ENGLAND: CALENDAR PENTRU ADOPTAREA UNUI PLAN COMUN DE TRANSPORT LOCAL

Patru consilii (Bath & North East Somerset, Bristol, North Somerset și South Gloucestershire) au lucrat în parteneriat pentru a planifica și livra ameliorări ale transportului în zona din vestul Angliei. Asta a necesitat adoptarea unui plan comun de transport local de către diferite comitete și consilii.

- Comitetul Executiv Comun pentru Transport - 10/12/10
- Consiliul Complet South Gloucestershire - 15/12/10
- Consiliul Complet North Somerset - 18/01/11
- Consiliul Complet Bristol City - 18/01/10
- Consiliul Complet Bath and North East Somerset - 20/01/11
- Publicarea versiunii finale a planului comun de transport local - 31/03/11

Sursa: www.travelplus.org.uk



DETALII DESPRE SARCINI

DIFERITE CONDIȚII CADRU PENTRU ADOPTAREA PLANULUI

Forma exactă de adoptare va depinde de cadrul de reglementare național și de structura administrativă. În termeni generali, trebuie realizate următoarele:

- Acele autorități responsabile cu întocmirea planului de acțiune și buget ar trebui să îl și adopte, asigurând conformitatea cu reglementările naționale cu privire la adoptarea planului și (unde este cazul) cerințele minime de planificare a mobilității urbane durabile. Trebuie anticipată și posibilitatea ca orice parte implicată să poate întreprinde o acțiune legală împotriva unui plan care contravine acestor reguli.
- Planul de acțiune și buget al unui plan de mobilitate urbană durabilă trebuie evaluat ținând cont de impactul politicilor și măsurilor, de cerințele procedurale și progresul făcut și de realizarea conformității cu directiva CE cu privire la Evaluarea Strategică de Mediu (SEA). Pentru a garanta o evaluare credibilă ar trebui ca un organism independent să fie responsabil cu evaluarea planului.
- Dacă asigurarea fondurilor naționale depinde de îndeplinirea criteriilor naționale de calitate, planul de acțiune și buget al unui plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să fie aprobat și de un nivel superior de guvernare (legat de rezultatele evaluării).

Sursa: *Manualul Pilot 2007*,
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ACTIVITATEA 9.3: CREAȚI PROPRIETATE ASUPRA PLANULUI

ARGUMENT

Adoptarea oficială a planului este un pas important. Mai înainte, însoțind și ca și continuare a acestui pas, este necesar să informăm și implicăm actorii și cetățenii pentru a asigura o proprietate extinsă a planului de mobilitate urbană durabilă. Ei trebuie să aibă sentimentul că este planul „lor”, care are ca scop ameliorarea mobilității și calității vieții pentru toți și nu este doar un alt document adoptat la nivel politic.

OBIECTIVE

- Asigurați o acceptare ridicată și un sentiment de proprietate în rândul actorilor și cetățenilor.

SARCINI

- Comunicați într-un mod transparent și profesionist despre rezultate și procesul de planificare.
- Explicați ce poate face în mod realist o autoritate locală și ce nu (managementul așteptărilor).
- Faceți din adoptarea planului un subiect în presa locală și sărbătoriți cu cetățenii această punct de referință.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Înainte, în paralel și după adoptarea oficială a planului.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Relații publice și activități de implicare planificate și realizate.
- ✓ Adoptarea planului de mobilitate urbană durabilă sărbătorită cu cetățenii și actorii.

EXEMPLU

WEST OF ENGLAND: AL 6-LEA FORUM COMUN DE TRANSPORT, PLANUL COMUN 3 DE TRANSPORT LOCAL

Al 6-lea forum anual al transportului comun a fost conceput ca lansarea și introducerea la proiectul planului comun de transport local precum și lansarea angajamentului extins. Peste 100 de reprezentanți din subregiune au participat, inclusiv oameni de afaceri locali, reprezentanți din sănătate, grupuri de campanie și rezidenți, cu toții dorind să afle mai multe despre ceea ce face parteneriatul West of England și cum pot ei influența următorul plan comun de transport local. La sosire, toți participanții au primit o copie a proiectului Rezumatului Executiv al JLTP3 și o copie a chestionarului pentru a încuraja feedback-ul după forum. S-au pus la dispoziție și cantități mai mari de chestionare pe care oamenii le puteau lua cu ei și distribui în grupurile lor. Evenimentul a inclus ateliere despre reducerea emisiilor de carbon, deplasare activă și prosperitate economică durabilă.

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



PASUL 10: ASIGURAȚI MANAGEMENT ȘI COMUNICARE ADECVATE (CÂND IMPLEMENTAȚI PLANUL)

După adoptarea planului, începe faza de implementare. Deoarece planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic, el oferă un cadru solid pentru aceste activități, dar nu specifică în detaliu cum va fi implementată o măsură. Trebuie să subliniem că procesul de implementare trebuie să urmeze și o abordare structurată pentru a rafina țintele și a planifica, detalia, gestiona, comunica și monitoriza implementarea măsurilor. Aceste cicluri de management vor fi mult mai scurte decât ciclul de planificare și trebuie să fie destul de flexibile pentru a se adapta la situații noi. Ele trebuie instituționalizate în organizația care este responsabilă cu implementarea măsurii.

ACTIVITATEA 10.1: GESTIONAȚI IMPLEMENTAREA PLANULUI

ARGUMENT

Un plan de mobilitate urbană durabilă bun nu duce automat la rezultate bune. Este esențial să livrăm eficient obiectivele planului și să aplicăm un management adecvat pentru a supraveghea implementarea și a gestiona riscurile. Asta necesită acorduri cu toți actorii implicați în implementarea măsurii. Implementarea urmează un ciclu mult mai scurt decât procesul de planificare a mobilității urbane durabile. Va include de obicei rafinarea țintelor precum și planificarea, detalierea, gestionarea, comunicarea și monitorizarea implementării măsurii.

OBIECTIVE

- Formalizați rolurile actorilor implicați în implementarea măsurii.
- Asigurați o coordonare bună între toate părțile implicate.
- Facilitați un proces de implementare eficient și eficace.
- Abordați potențialele riscuri și sinergii.
- Asigurați transparența implementării.

SARCINI

- Conveniți asupra procedurilor de management și responsabilităților împreună cu toți actorii implicați în implementarea măsurii (plan de lucru).
- Evaluați riscurile și planificați situațiile neprevăzute.
- Aplicați implementarea planului de lucru și conveniți asupra formatelor de raportare.

DETALII DESPRE SARCINI

GUIDEMAPS: PLANIFICAREA ȘI MANAGEMENTUL PROIECTULUI

Managementul proiectului se referă la planificarea generală și coordonarea proiectului, de la început până la finalizare. Aceasta asigură că cerințele factorilor decizionali sau ale organismului autorizat sunt îndeplinite prin finalizarea la timp, cu respectarea bugetului și la standardele de calitate cerute.

Managementul proiectului acoperă tot procesul decizional din transporturi și de obicei structurează planul proiectului conform unui proces în șase etape:

1. Definirea schemei

Această etapă implică definirea detaliată a schemei, în baza obiectivelor și programului stabilite în strategie (sau plan de mobilitate urbană durabilă > Activitățile 5.1, 7.2), sau prin identificarea directă a problemelor sau aspectelor ce trebuie abordate. Include specificarea cerințelor și identificarea constrângerilor, precum și selectarea indicatorilor de performanță (> Activitățile 5.2, 8.1).

2. Generarea opțiunii

Trebuie pregătite mai multe opțiuni (de ex. diferite trăsături sau trasee) pentru a găsi o schemă eficientă și eficientă care maximizează sprijinul actorilor. Se pot folosi diferite instrumente pentru a ajuta creativitatea profesională și implicarea actorilor în procesul de generare a opțiunii.

3. Evaluarea opțiunii

Aceasta implică aprecierea opțiunilor cu privire la impacturile lor potențiale și eficacitatea costurilor. De obicei, acest proces evaluează multe caracteristici, acoperind impacturile asupra economiei locale, mediului și societății. Include o analiză tehnică a fiecărei opțiuni și o evaluare a acceptării publice probabile.

4. Luarea deciziilor oficiale

Decizia este luată de instituția responsabilă (sau organismul delegat pentru schemele mai mici), luând în considerare concluziile din etapa de evaluare a opțiunilor. Include acordul asupra opțiunii preferate, măsuri pentru când va fi implementat proiectul și de către cine și alocarea de resurse (> corespunde Activităților 7.1, 7.2).

5. Implementarea

Asta include toată munca de pregătire și la fața locului necesară pentru a aduce schema în punctul de funcționare. Pentru proiectele de infrastructură, detaliile finale cu privire la fazele de construcție, trebuie convenite și trebuie obținută autorizația de construire. Această etapă poate include și alte sarcini, precum recrutarea de personal de exploatare, promovarea schemei, sau o campanie de informare (> Activitatea 10.2)

6. Monitorizare și evaluare (> vedeți Activitatea 10.3)

Datele cu privire la performanța sistemului sunt adunate și analizate pentru a stabili dacă s-au atins obiectivele. Asta poate duce la ameliorări ale viitoarelor proiecte de scheme și poate contribui la evaluarea strategiei din care este parte.

FAZELE GENERALE ÎN REALIZAREA MANAGEMENTULUI DE PROIECT

(A) DEFINIREA DOMENIULUI

- (i) Stabiliți rezumatul și obiectivele proiectului
- (ii) Identificați barierele contextuale relevante
- (iii) Identificați strategiile specifice care trebuie pregătite
- (iv) Identificați etapele proiectului
- (v) Identificați cerințele de resurse
- (vi) Stabiliți cerințele de calificări de bază



(B) ÎNFIINȚAȚI ECHIPĂ DE BAZĂ:

- (i) Identificați persoanele adecvate și formați echipa de proiect
- (ii) Conveniți asupra structurii organizaționale și a procedurilor
- (iii) Completați echipa de proiect



(C) PREGĂTIRE DETALIATĂ:

- (i) Pregătiți planuri/strategii specifice
- (ii) Estimați cerințele detaliate de resurse
- (iii) Stabiliți riscurile și barierele potențiale



(D) DERULAREA PROIECTULUI:

- (i) Gestionați procesul
- (ii) Monitorizați contribuțiile, procesele și rezultatele
- (iii) Depășiți barierele
- (iv) Faceți evaluarea proiectului

Sursa: Manualul Guidemaps, Volumul 1: Concepte și instrumente, p. 15 și 22.
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Legați managementul implementării măsurii cu sisteme mai ample de management al performanței din cadrul administrației.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Pe parcursul fazei de implementare

LISTĂ DE VERIFICĂRI

- ✓ Planul de lucru pentru procedurile de management și responsabilitățile actorilor sunt convenite.
- ✓ Planul de intervenție în caz de riscuri, elaborat.
- ✓ Formatele de raportare, convenite.

EXEMPLU

BUDAPESTA, UNGARIA: COORDONARE ÎNTRE PĂRȚILE IMPLICATE

“Inima Budapestei” este un program creat în 2007 pentru revitalizarea centrului orașului prin reducerea pe scară largă a traficului. A fost inițiat și gestionat de următorii actori cheie: Municipality Budapesta (ca titular de proiect), “Compania Non-profit Inima Budapestei Dezvoltare Urbană” (ca și coordonator al implementării proiectului), un consultant privat care a elaborat planul și asociația “Pentru un centru mai curat al orașului” (un ONG care canalizează contribuțiile cetățenilor în proiect). Pe lângă acești actori principali, importanța acestui program a atras și o serie de alți actori, de la presă, firme locale și diferite autorități publice responsabile de planificare și aprobări.

Datorită complexității acestui plan a fost înființată compania non-profit menționată mai devreme, pentru a gestiona și coordona implementarea în strânsă cooperare cu municipalitatea din cartierul local. Această companie este responsabilă de asigurarea transparenței implementării (de ex. prin website-ul său și un buletin informativ regulat și gratuit), iar pe durata procesului de planificare cei mai importanți actori au fost politicienii locali și consultanții privați, care au elaborat efectiv planul. Dar, în faza de implementare, s-a dovedit a fi extrem de important a se avea un organism separat, dedicat complet gestionării implementării măsurilor.

Studiu de caz Eltis cu informații mai multe despre programul Inima Budapestei: http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961

Sursa: Gábor Heves, Centrul Regional de Mediu pentru Europa Centrală și de Est



ACTIVITATEA 10.2: INFORMAȚII ȘI ANGAJAȚI CETĂȚENII

ARGUMENT

Informarea și angajarea cetățenilor este o cerință nu doar pentru perioada de elaborare a planului de mobilitate urbană durabilă, dar și când aceștia sunt afectați direct de implementarea unei măsuri specifice. Pe măsură ce implementarea continuă, este necesar și să informăm publicul larg în legătură cu progresul implementării.

OBIECTIVE

- Asigurați acceptarea măsurilor.
- Creșteți conștientizarea pentru oportunitățile sau restricțiile care însoțesc implementarea măsurii.
- Consolidați proprietatea asupra măsurilor.

SARCINI

- Vorbiți cu cetățenii sau actorii care sunt afectați direct (pozitiv sau negativ) de măsura planificată înainte de a începe implementarea și răspundeți la preocupările lor. Țineți minte totuși că cei care sunt afectați negativ vor face în mod firesc mai mult „zgomot” decât beneficiarii unei măsuri.
- Atenuați efectele negative care însoțesc implementarea măsurii (de ex. sprijin pentru afacerile afectate prin construirea îndelungată a unei noi linii de tramvai).
- Informați publicul larg în legătură cu progresul făcut în implementarea măsurii.
- Evidențiați etapele din implementarea măsurii și sărbătoriți realizările cu cetățenii (de ex. festival stradal după pietonalizare).

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Pe parcursul fazei de implementare a măsurii.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Cetățenii și actorii care sunt afectați direct de măsura implementată, sunt implicați.
- ✓ Soluții pentru atenuarea efectelor negative pe perioada implementării, elaborate.

- ✓ Publicul general informat despre progresul implementării măsurii.

PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE

- Proiectul CiViTAS-VANGUARD, 2011: Implicarea actorilor: Toolkit pentru organizarea unor consultări de succes cu actorii, Manualul CiViTAS.

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

- CiViTAS-ELAN, 2012: Angajarea cetățenilor în domeniul mobilității - CiViTAS-ELAN. Muncă și lecții învățate cu privire la angajarea cetățenilor.

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



EXEMPLE

GENT, BELGIA: INFORMAREA ACTIVĂ A PUBLICULUI DESPRE ADAPTAREA STAȚIEI DE CALE FERATĂ

În 2007, orașul Gent, împreună cu cinci parteneri de proiect, a lansat un proiect la scară mare pentru adaptarea stației principale de cale ferată Gent Sint-Pieters și a împrejurimilor la nevoile secolului 21. Până în 2020, zona va fi transformată într-o zonă accesibilă și confortabilă pentru trai și muncă, cu conexiuni intermodale bune. Proiectul are un impact enorm, nu doar asupra cartierelor învecinate, dar și asupra întregului oraș și a locuitorilor săi. Orașul a instalat un punct de informare care organizează comunicarea extinsă, precum și participarea cetățenilor în fazele de planificare și de implementare.

Pentru alte detalii consultați Anexa C

ZAGREB, CROAȚIA: IMPLICAREA ACTORILOR ȘI CETĂȚENILOR ÎN PROIECTAREA UNUI NOU PUNCT NODAL DE TRANSPORT

Prin implicarea sa în proiectul CiViTAS-ELAN, orașul Zagreb a pregătit un proiect conceptual pentru noul terminal intermodal de pasageri Sava-Nord. Datorită faptului că găzduiește cinci modalități de transport diferite și a impactului să anticipat asupra dezvoltării, orașul a decis să implice diferiți actori locali în studiile sale de trafic și proiectare. Orașul a folosit diferite canale de presă precum și întâlniri cu actorii interesați și prezentări pentru a implica actorii și cetățenii în dezbaterile cu privire la noul punct nodal de transport.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.

ACTIVITATEA 10.3: VERIFICAȚI PROGRESUL FĂCUT ÎN ATINGEREA OBIECTIVELOR

ARGUMENT

Aranjamentele generale de monitorizare și evaluare au fost definite înainte de adoptarea planului (> Activitatea 8.1). Odată cu implementarea măsurilor este și momentul aplicării regulate a instrumentelor selectate de monitorizare și evaluare pentru a verifica nivelul progresului făcut pentru atingerea obiectivelor. Rezultatele evaluării vor fi necesare pentru a permite „reîmpachetarea” măsurilor pentru a atinge țintele mai eficient și în limita bugetului disponibil (> Activitatea 11.1 Actualizați planul în mod regulat). Raportarea trebuie să asigure că rezultatele măsurate real ale implementării planului, sunt introduse ca răspuns în dezbaterile publice, permițând astfel tuturor actorilor să ia în considerare și să facă corecții unde este necesar (de ex. dacă sunt atinse țintele, dacă măsurile par să fie contradictorii, etc.)

OBIECTIVE

- Țineți evidența progresului făcut pentru atingerea obiectivelor.
- Identificați probleme, blocaje și alte provocări pentru implementarea la timp.
- Informați regulat actorii și cetățenii cu privire la progresul implementării măsurii.

SARCINI

- Monitorizați regulat progresul și impactul implementării, cu privire la realizări și rezultate (> Activitatea 8.1).
- Includeți constatările „dure” care arată progresul către obiectivele măsurabile și indicatori (de ex. reducerea pulberilor în suspensie), deoarece acestea vă vor arăta dacă măsurile dvs. au realizat ceea ce trebuia.
- Includeți constatările „blânde” care se referă la experiențele de implementare, îndeplinirea obiectivelor generale, nivel de conștientizare etc., deoarece acestea vor fi neprețuite dacă doriți să replicați sau să modificați măsura în altă locație pe viitor.

- Evaluați în mod regulat (la fiecare 1-5 ani – în funcție de măsuri) impacturile măsurilor sau pachetelor de măsuri.
- Publicați un raport de evaluare care vizează cetățenii și politicienii.

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Includeți o „verificare de bun-simț” în monitorizarea implementării, asta însemnând că actorii, publicul și eventual colegii din alte orașe ar trebui să dea un feedback despre cum răspunde implementarea la obiectivele și țintele convenite în planul de mobilitate urbană durabilă.
- Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie realizate într-un mod transparent, de preferat de către o agenție independentă, pentru a garanta neutralitatea și aplicând același set de indicatori utilizat în pașii anteriori. Dacă lucrul acesta pare nerealist (de ex. datorită constrângerilor bugetare), auto-monitorizarea și evaluarea din partea autorităților reprezintă o alternativă validă.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- După adoptarea planului de acțiune și buget (faza de implementare).

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Implementarea măsurilor monitorizată continuu.
- ✓ Impacturile evaluate la intervale regulate.
- ✓ Raportul de evaluare pregătit și publicat.



INFORMAȚII SUPLIMENTARE CU PRIVIRE LA MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Vedeți Activitatea 8.1 Organizați monitorizarea și evaluarea

EXEMPLU

AACHEN, GERMANIA: MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PRIN ÎNTÂLNIRI REGULATE

În orașul Aachen, diferiți actori se întâlnesc trimestrial ca parte a unui proces continuu de monitorizare a stării măsurilor de implementare în domeniul mobilității prietenoase cu mediul.

În contextul începerii unui plan pentru aer curat cu 29 de măsuri referitoare la mobilitate la începutul lui 2009, a fost înființat un grup de lucru alcătuit din departamentele de transport și mediu ale orașului, camera de industrie și comerț, operatorul de transport public local (ASEAG) și asociația regională de transport (AVV) pentru a monitoriza implementarea măsurilor pe parcursul întâlnirilor trimestriale, în care se discută starea fiecărei măsuri și, în cazurile în care atingerea obiectivului este neclară, se stabilesc activități de intervenție. Pe lângă faptul că există un sistem de raportare continuă asupra implementării măsurilor, organizarea de întâlniri regulate este o abordare „ușoară” pentru o monitorizare ieftină și eficientă pe parcursul fazei de implementare.

VITORIA-GASTEIZ, SPANIA: VERIFICAREA PROGRESULUI FĂCUT PENTRU ATINGEREA OBIECTIVELOR

“Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público” (Planul pentru mobilitate durabilă și spații publice) al orașului Victoria-Gasteiz este unul dintre proiectele strategice care reflectă acțiunile ce trebuie făcute pentru a realiza viziunea orașului descrisă în *Master Planul Victoria-Gasteiz 2015*. Acesta trebuie să accepte responsabilitatea socială pentru introducerea și implementarea politicilor care contribuie la un viitor durabil, cu accent special pus pe lupta împotriva schimbărilor climatice și pe nevoia de a promova coeziunea socială și crearea unui oraș compact.

Pentru a verifica progresul făcut în atingerea obiectivelor, în 2011 a fost realizat un studiu cu privire la mobilitatea urbană a orașului. Studiul a contribuit la înțelegerea schimbărilor din oraș de la

introducerea planului și la aflarea gradului în care obiceiurile de deplasare ale cetățenilor s-au schimbat deja. Studiul a avut două părți: în prima parte au fost efectuate 4.000 de interviuri telefonice pentru a evalua planul de mobilitate durabilă. A doua parte a studiului s-a concentrat pe aspectul mobilității, cu referire la funcționalitatea economică (cum ajungem la serviciu, etc.) și a fost efectuat prin interviuri directe cu 300 de companii și 2.700 de angajați.

Un studiu realizat în 2006 a servit ca punct de referință pentru a compara modul cum s-a modificat mobilitatea de la începerea planului de mobilitate durabilă. Datele au arătat că în perioada dintre 2006 și 2011, numărul utilizatorilor transportului public a crescut cu 80%.

Surse: Kerstin Burckhart, IET Barcelona; Centrul de Studii de Mediu, Vitoria-Gasteiz www.vitoria-gasteiz.org/movilidad



PASUL 11.1: ACTUALIZAȚI ÎN MOD REGULAT PLANUL

ARGUMENT

Rezultatele evaluării (> Activitatea 10.3: Verificați progresul făcut în atingerea obiectivelor) trebuie să fie introduse în proces în mod regulat pentru a optimiza procesul și implementarea. Este necesară o anumită flexibilitate pentru actualizarea planului pentru a garanta că noile evoluții și perspective sunt luate în considerare. Altfel, planul s-ar putea să piardă din eficiență în timp.



OBIECTIVE

- Răspundeți la noile evoluții.
- Asigurați-vă că implementarea este pe direcția bună și țintele sunt atinse.
- Optimizați procesul de implementare.

SARCINI

- Fiți flexibili în legătură cu actualizarea planului și efectuarea schimbărilor în implementarea măsurii.
- Identificați zonele în care obiectivele nu au putut fi atinse sau unde noile evoluții au făcut ca planul să fie depășit.

- Faceți corecții acolo unde este necesar, în cooperare cu actorii relevanți. Programul de implementare poate fi modificat în funcție de cum performează strategia în perioada de implementare, ceea ce de obicei durează între trei și zece ani.
- Stabiliți clar modificările aduse planului de mobilitate urbană durabilă, care rezultă în urma evaluării și obțineți aprobare oficială la nivel politic.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Revizuiți și actualizați cel puțin o dată la cinci ani.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Modificările necesare în implementarea măsurii, identificate.
- ✓ Modificările discutate cu actorii interesați.
- ✓ Actualizarea planului, finalizată.



ACTIVITATEA 11.2: REVIZUIȚI REALIZĂRILE – ÎNȚELEGEȚI SUCCESUL ȘI EȘECUL

ARGUMENT

Revizuirea realizărilor planului de mobilitate urbană durabilă înseamnă evaluarea impactului extins asupra transportului urban și mobilității și dincolo de acestea (contribuția la viziune), precum și a eficacității procesului de planificare în sine, pentru a determina gradul de succes al elaborării planului. Aveți nevoie de ambele aspecte pentru a învăța și a vă îmbunătăți expertiza, ceea ce la rândul său ajută la asigurarea unei baze solide pentru următorul ciclu de planificare.

OBIECTIVE

- Analizați procesul de planificare, planul și implementarea ținând cont de poveștile de succes și de eșecuri.
- Îmbunătățiți înțelegerea procesului de planificare a mobilității urbane durabile și a impactului general al măsurii.
- Învățați lecțiile pentru a vă pregăti pentru următoarea generație a planului de mobilitate urbană durabilă.

SARCINI

- Când sunt disponibile suficiente rezultate:
- Efectuați o evaluare a procesului (de ex. observare participativă, focus grupuri, interviuri).
- Evaluați impactul mai larg al măsurilor implementate.
- Analizați ce a mers bine și ce a mers rău.
- Enumerați obiectivele care nu au putut fi atinse, dar se află încă pe agendă.
- Documentați „lecțiile învățate”.
- Elaborați strategii pentru a consolida poveștile de succes și a evita eșecurile în următoarea rundă de planificare.
- Comunicați „lecțiile învățate” către echipa de proiect și actorii cheie.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Revizuiți eficacitatea procesului de planificare pe perioada fazei de implementare.
- Când au fost implementate un număr suficient de măsuri, revizuiți impactul general (de ex. v-ați apropiat mai mult de viziune?).

ACTIVITĂȚI CE DEPĂȘESC CERINȚELE ESENȚIALE

- Esențial pentru învățarea politicilor, diseminați rezultatele (atât succese cât și eșecuri) pentru ca alte orașe să poată învăța din experiența voastră.

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Evaluarea ex-post a procesului de planificare și a implementării măsurii, finalizată.
- ✓ Lecțiile învățate, documentate.

EXEMPLE

TOULOUSE, FRANȚA: PUNCT DE PLECARE PENTRU ELABORAREA UNUI NOU PLAN

În 2008, Toulouse a inițiat revizuirea planului său de transport din 2001 (PDU). Planul acoperea așa-numitul perimetru de transport din Toulouse, care la vremea aceea acoperea 72 de municipalități (inclusiv Toulouse). Noul plan intenționa să acopere toate municipalitățile care erau incluse și în planul de coerență a dezvoltării urbane (SCOT), ducând numărul total la 118 municipalități.

În primele trei luni de la începerea lucrului la noul plan, a fost realizată o evaluare multimodală a diferiților indicatori PDU. Rezultatele acestei evaluări au fost discutate în diferite grupuri tematice cu referire la obiectivele originale ale PDU, noile obligații legale și obiectivele locale. Acestea au avut ca rezultat o recomandare pentru obiectivele revizuirii PDU. Aceste obiective au format baza pentru elaborarea conținutului noului PDU.

Pentru alte detalii consultați Anexa C

ERFURT, GERMANIA: REVIZUIREA REALIZĂRILOR PLANULUI DE TRANSPORT LOCAL

Orașul Erfurt din estul Germaniei a evaluat rezultatele planului lor de transport local după zece ani (raport publicat într-o broșură specială). Aceasta era o perioadă de timp adecvată pentru evaluarea rezultatelor unui concept complex și strategic

precum un plan de transport local. Cele patru puncte esențiale ale procesului de evaluare au fost:

- Determinați efectele pe termen lung prin realizarea de studii cu aceeași structură în 1991, 1994 și 1998.
- Defalcați evaluarea în măsuri individuale pentru a putea să vedeți care succese sau probleme se datorează fiecărei măsuri.
- Analizați datele „clasice” de transport (mijloc de transport etc.) și datele referitoare la comportamentul de deplasare al utilizatorilor (divizare modală, tarife de călătorie etc.)
- Evaluați succesele sau dezamăgirile procesului decizional și de planificare a proiectului și țineți cont de ele pe parcursul implementării (de ex. planificare strategică de către liderul de proiect, participarea cetățenilor etc).

Sursa: *Manualul Guidemaps, Volum 1: Concepte și instrumente*, p. 60.

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



ACTIVITATEA 11.3: IDENTIFICAȚI NOI PROVOCĂRI PENTRU URMĂTOAREA GENERAȚIE SUMP

ARGUMENT

Înainte de a începe munca la următoarea generație a planului dvs. de mobilitate urbană durabilă, lecțiile învățate până acum ar trebui să fie reflectate ținând cont de noile provocări viitoare la adresa transportului și mobilității urbane. Asta poate ajuta la optimizarea procesului de planificare și alegerea măsurilor pe viitor. Experiențele din țările unde planificarea mobilității urbane durabile a fost obligatorie de mai mulți ani (LTP în UK, PDU în Franța) arată că fiecare ciclu de planificare ajută la ameliorarea expertizei de planificare a mobilității urbane durabile și la creșterea eficienței următoarei runde de planificare. O primă analiză a provocărilor următoarei generații de plan de mobilitate urbană durabilă poate influența proiectul noului proces de planificare și închide cercul dintre actualul și noul plan de mobilitate urbană durabilă. O altă motivare pentru a lua în considerare direcția următoarei generații de plan de mobilitate urbană durabilă, este vizarea unei integrări mai puternice a altor domenii de politici în planurile viitoare.

OBIECTIVE

- Pregătiți-vă pentru următoarea rundă de planificare.
- Reflectați la experiențele din actualul ciclu de planificare, având în vedere noile provocări viitoare.

SARCINI

- Identificați noile provocări care au apărut pe parcursul fazei de implementare (de ex. prin discuții cu actorii cheie, analize de date).
- Discutați cu actorii cheie modul în care lecțiile învățate în actualul ciclu de planificare pot ajuta pentru a răspunde mai bine acestor provocări.
- Analizați cum pot fi folosite politicile din alte domenii pentru a crea sinergii cu politicile de mobilitate (utilizarea terenurilor, energie, mediu, dezvoltare economică, incluziune socială, sănătate și siguranță).

- Pregătiți-vă să elaborați următoarea generație a planului dvs. de mobilitate urbană durabilă.

SINCRONIZARE ȘI COORDONARE

- Înainte de a începe elaborarea unui nou plan de mobilitate urbană durabilă (încă în perioada de implementare a planului actual).

LISTĂ DE VERIFICARE

- ✓ Noile provocări viitoare pentru transporturi și mobilitate, identificate.
- ✓ Lecțiile învățate în ciclul actual de planificare utilizate pentru elaborarea următorului plan de mobilitate urbană durabilă.

EXEMPLE

LILLE, FRANȚA: PREGĂTIREA CELUI DE AL 2-LEA PDU

La sfârșitul lui 2005, conform legii, conurbația Lille a evaluat planul său de mobilitate urbană durabilă din anul 2000. Ca urmare a acestei evaluări și a noilor evoluții în plan național, precum, spre exemplu, Grenelle d'Environnement (Dezbatere de mediu), conurbația a decis să inițieze o revizuire în 2006. Rezultatele unui studiu general de mobilitate în zona metropolitană Lille a reactivat grupurile tematice de lucru din primul PDU. Acestea au fost solicitate să revizuiască și să contribuie cu noi idei pentru al doilea plan de mobilitate urbană durabilă, care urma să acopere perioada 2010-2020. Aceste grupuri tematice de lucru s-au întâlnit regulat pe o perioadă de patru ani, din 2006 până în 2010, pentru a discuta subtemele și conținutul noului plan de mobilitate urbană durabilă.

Pentru alte detalii consultați Anexa C.

Anexa A: Glosar

Concept/Abbreviation	Explicații
Accessibilitate	Accesibilitatea unei activități pentru un individ înseamnă ușurința cu care individul poate ajunge la locurile unde această activitate poate fi efectuată
Scenarii alternative	Descriu evoluții rezultate din diferite opțiuni legate de politici și măsuri
AOTU	Autoritatea de Transport Urban din Franța
Evaluare	Judecata asupra performanței proiectului vizavi de reperele și ieșirile necesare stabilite , în diferite etape ale elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă sau după punerea lui în aplicare
Scenariul "Business-as-usual "	Describe procesul de dezvoltare în cazul în care sunt puse în aplicare acțiuni care sunt deja programate
Participarea cetățenilor	Încurajarea cetățenilor să participe la dezbateri și la luarea deciziilor colective folosind o serie de instrumente
Scenariul "Inacțiune"	Describe procesul de dezvoltare în cazul în care nu se face nimic (doar predicții ale tendințelor exogene)
Angajament	Procesul de identificare a grupurilor de interese și luarea în calcul a preocupărilor, nevoilor și valorilor în puncte adecvate din procesul de planificare.
Evaluare ex-ante	Un proces de evaluare a potențialului de dezvoltare a unei scheme sau strategii . Aceasta poate ajuta în a face opțiuni în mod eficient.
Evaluare ex -post	Verificarea planului de mobilitate urban durabilă și a etapelor de implementare , precum și a rezultatelor generale ale procesului de luare a deciziilor
Echitate între sexe	Femeile și bărbații se bucură de aceleași oportunități , drepturi și responsabilități în domeniul transportului .
Indicator	Date definite (de obicei, cantitative) , care sunt folosite pentru a monitoriza progresul în realizarea unui anumit obiectiv sau a unei ținte; de exemplu , numărul accidentelor rutiere sunt un indicator de siguranță.
Abordare integrată	Integrarea practicilor și politicilor între modurile de transport , sectoare politice , agenții publice și private , nivele de autoritate și între autorități învecinate
Utilizarea terenului	Utilitatea unei anumite suprafețe de teren . Exemple de tipuri de utilizare a terenului includ: rezidențial , industrial , comercial , agricol și de agrement (de asemenea, exista forme de utilizare mixtă)
LAURE	« Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie » Legea franceză referitoare la aer curat și utilizarea rațională a energiei din decembrie 1996 care a făcut obligatorie dezvoltarea unui PDU pentru toate aglomerările urbane cu mai mult de 100.000 de locuitori
LOTI	« Loi des transports intérieurs » Legea franceză privind transportul intern , adoptat în decembrie 1982.
LTP	Planul de transport local, în Anglia și Țara Galilor

Model	O reprezentare (matematică) a relațiilor în cadrul sistemului de transport (legat de utilizarea terenurilor), utilizat pe scară largă pentru a prezice rezultatele strategiilor de transport
Monitorizare	O măsurare continuă a progresului, prin colectarea de date noi și / sau prin colanționarea surselor de date existente .
Obiective	O declarație a îmbunătățirilor pe care un oraș țintește să le atingă. Obiectivele precizează direcțiile de ameliorare , dar nu și mijloacele de realizare ale acestora.
Indicator rezultate	Măsoară impactul , beneficiile și schimbările experimentate de către diferite grupuri de actori în timpul sau după punerea în aplicare a unui proiect
Abordare articipativă	Implicarea cetățenilor și a părților interesate încă de la început și pe parcursul procesului de luare a deciziilor, implementare și evaluare, consolidarea capacităților locale pentru gestionarea problemelor de planificare complexe și asigurarea echității între sexe.
PDU	Plan de Déplacements Urbains in France.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible in Spain.
PUM	Piano Urbano della Mobilità in Italy.
Planul de management al abilităților	O strategie care prezintă și explică modul în care abilitățile necesare vor fi puse la dispoziție și menținute de-a lungul procesului de planificare a mobilității urbane durabile . Planul ar trebui să identifice persoane sau organizații interne și externe care pot fi atribuite la anumite sarcini.
Principii SMART	Principii Specifice, Măsurabile, Accesibile, Realistice și Încadrate în timp.
Incluziune socială	Luând în considerare nevoile întregii comunități , inclusiv a grupurilor vulnerabile , cum ar fi copiii , persoanele cu handicap, persoanele în vârstă, gospodăriile cu venituri mici , grupuri minoritare etc . garantează accesul egal la serviciile publice , accesibilitatea și disponibilitatea opțiunilor de mobilitate aferente . Dezvoltă o piață incluzivă a muncii și facilitează ocuparea forței de muncă prin măsuri legate de transport.
SRU	« Loi solidarité et renouvellement urbains » - legea franceză asupra solidarității și dreptul de renovare urbană din decembrie 2000, care a consolidat PDU ca un instrument de planificare a mobilității urbane.
Actori	Orice persoană, grup sau organizație afectată de un proiect propus, sau care poate afecta un proiect și implementarea acestuia. Acest termen include publicul general, precum și o gamă largă de alte grupuri (de exemplu, întreprinderi , autorități publice și grupuri de interese speciale).
Implicarea/angajamentul actorilor	Implicarea indivizilor, grupurilor și organizațiilor , în diferite grade , în aspecte ale procesului de luare a deciziilor privind transportul printr-o varietate de instrumente.
SUMP	Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
Ținte	Valoarea scop - a unui indicator . Obiectivele sunt expresia materială a opțiunilor politice luate. Concentrându-se pe teme selectate (indicatori) , ele definesc o cale de dezvoltare între " acum " și un viitor "apoi " .

Sursă Glosar: bazat pe Manualul PILOT SUTP, GUIDEMAPS și Factorii de decizie PROSPECTS

Anexa B: Referințe

- 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.bruxellesmobilitate.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/adobe/pdf/165237/ltp-guidance.pdf>
- DISTILLATE Project**, 2005: Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning, Deliverable C1 Sustainable Transport Indicators: Selection and Use.
Source: www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php
- Dundee City Council**, 2000: Local Transport Strategy, October 2000.
Source: www.dundee.gov.uk/dundee/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/\(language\)/fr-FR](http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/(language)/fr-FR)
- Gemeente Eindhoven 2009:** Maak't mee!, Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Burgerparticipatie 2009.
- GUIDEMAPS Project, 2004:** Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook.
Source: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)
- Helsinki Region Transport, 2011:** Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2011.
Source: www.hsl.fi/EN/hlj2011
- King Baudouin Foundation and Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA), 2006:** Participatory Methods Toolkit – A Practitioner's Manual.
Source: www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/EN/PUB_1540_Participatoty_toolkit_New_edition.pdf
- Lille Métropole, 2011:** PDU – Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 – Eléments clés, adopté en avril 2011.
Source: www.lillemetropole.fr/index.php?p=1502&art_id
- Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, 2006:** Loi Handicap : 1 an après; Communiqué de presse, Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, Paris, février 2006.
Source: www.autisme-france.fr/offres/file_inline_src/577/577_P_21066_1.pdf
- PILOT Project, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders.
Source: www.pilot-transport.org/fileadmin/WP2/Pilot_EN_WEB.pdf
- PROSPECTS Project, 2005:** A Decision Makers' Guidebook - Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies, revised version.
Source: www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf
- Rupprecht Consult, 2005:** SUTP Efficiency Study": Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations – Review of European references regarding CO2 emissions, Final Report, 10 October 2005.
Source: <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/sutp.pdf>
- Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University, 2012:** State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, revised version, September 2012.
Source: www.eltis.org/docs/sump_library/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_FINAL.pdf
- UN-Habitat, 2001:** Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001.
Source: www.unhabitat.org/pmss/listitemdetails.aspx?publicationID=1122
- West of England Partnership, 2006:** West of England Final Joint Local Transport Plan 2006/07-2010/11.]
Source: www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transportplan-200607-201011

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

Source: www.wyltp.com/Archive/

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

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

Anexa C: Exemple de bune practici

Această anexă conține exemple care sunt fie introduse sau incluse integral în textul principal.

Pentru mai multe detalii vă rugăm să consultați versiunea în limba originală a acestui text: Linii directoare. Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă. Ianuarie 2014 (prefață revizuită)



Versiunea originală a acestui document a fost finanțată de Uniunea Europeană prin Programul Intelligent Energy Europe.

Anexa D: Listă de verificare

ETAPA 1: O PREGĂTIRE BUNĂ	
PASUL 1: AFLAȚI-VĂ POTENȚIALUL PENTRU A AVEA UN SUMP DE SUCCES	
Activitatea 1.1: Asumați-vă principiile generale ale mobilității durabile	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> S-a obținut angajamentul general la principiile durabilității din partea părților cheie implicate. <input type="checkbox"/> Analiză finalizată asupra măsurii în care principiile durabilității orientează politicile actuale relevante pentru mobilitatea urbană.
Activitatea 1.2: Evaluați impactul cadrului regional/național	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Identificarea oportunităților și a potențialelor probleme care ar putea apărea ca urmare a condițiilor cadru regionale și naționale. <input type="checkbox"/> Verificarea documentelor relevante de la nivel regional și național și un rezumat al rezultatelor
Activitatea 1.3: Realizați o autoevaluare	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Auto-evaluare adecvată realizată. <input type="checkbox"/> Punctele tari și slabe cu privire la elaborarea unui plan de mobilitate urbană durabilă sunt identificate. <input type="checkbox"/> Rezultatele sunt rezumate ca punct de plecare pentru optimizarea proceselor de planificare locală.
Activitatea 1.4: Verificați disponibilitatea resurselor	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Abilitățile și resursele financiare necesare pentru procesul de planificare sunt analizate. <input type="checkbox"/> Planul de management al abilităților este întocmit. <input type="checkbox"/> Bugetul pentru realizarea procesului de planificare a mobilității urbane durabile este aprobat politic. <input type="checkbox"/> Cadrul bugetar probabil pentru implementarea măsurii este evaluat
Activitatea 1.5: Definiți calendarul de bază	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Calendarul de bază realist pentru procesul de planificare a mobilității urbane durabile și implementarea măsurii sunt pregătite. <input type="checkbox"/> Calendarul aprobat de către factorii decizionali.
Activitatea 1.6: Identificați actorii și părțile cheie implicate	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Grupuri de interese identificate: Grupuri de interese primare, actori cheie, intermediari. <input type="checkbox"/> Analiza constelației de actori este realizată. <input type="checkbox"/> Strategia de bază pentru coordonarea actorilor este elaborată.
PASUL 2: DEFINIȚI PROCESUL DE DEZVOLTARE ȘI DOMENIUL DE APLICARE AL PLANULUI	
Activitatea 2.1: Priviți dincolo de propriile voastre limite și responsabilități	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Zona cea mai adecvată pentru planul de mobilitate urbană durabilă este identificată. <input type="checkbox"/> S-a obținut acordul pentru acoperirea geografică. S-a obținut acordul pentru rolurile și responsabilitățile de bază ale autorităților și politicianilor. <input type="checkbox"/> S-a creat echipa de planificare. <input type="checkbox"/> Acordul politic semnat și adoptat de toate consiliile municipale.
Activitatea 2.2: Faceți eforturi pentru a coordona politicile și pentru o abordare integrată a planificării	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Legături politice relevante identificate (sinergii și conflicte). <input type="checkbox"/> Opțiunile interne pentru integrarea politicilor evaluate <input type="checkbox"/> Dialog realizat cu toți actorii interesați, în legătură cu posibilitățile de integrare. <input type="checkbox"/> S-a stabilit prioritizarea inițială a opțiunilor de integrare. <input type="checkbox"/> S-au specificat evaluarea și prioritizarea conform cu rezultatele avansate ale elaborării scenariului (> Activitatea 3.2).

Activitatea 2.3: Planificați implicarea actorilor și a cetățenilor	<input type="checkbox"/> Planificarea diferitelor strategii de implicare este finalizată. <input type="checkbox"/> Planul de comunicare este elaborat și aprobat.
Activitatea 2.4: Conveniți asupra planului de lucru și a managementului	<input type="checkbox"/> Există mandat și sprijin politic pentru planul dvs. <input type="checkbox"/> S-a numit coordonatorul procesului de planificare. <input type="checkbox"/> Strategia pentru managementul riscurilor și managementul calității este concepută. <input type="checkbox"/> Planul de lucru pentru procesul dvs. de planificare este elaborat și aprobat de politic.
PASUL 3: Analizați situația mobilității și dezvoltăți scenarii	
Activitatea 3.1: Pregătiți o analiză a problemelor și oportunităților	<input type="checkbox"/> Indicatorii adecvați pentru descrierea stării au fost selectați. <input type="checkbox"/> Toate datele necesare au fost puse la dispoziție de actorii interesați. (Dacă nu sunt disponibile destule date, începeți cu ce aveți, dar schițați un plan pentru umplerea golurilor de date). <input type="checkbox"/> Verificarea și analiza sunt finalizate. Scenariul de bază, față de care se poate măsura progresul, este elaborat. <input type="checkbox"/> Problemele cheie ce trebuie abordate de planul de mobilitate urbană durabilă au fost prioritizate.
ACTIVITATEA 3.2: Dezvoltați scenarii	<input type="checkbox"/> Scenariul de inacțiune elaborat (calitativ și cantitativ). <input type="checkbox"/> Scenariul de continuare a practicilor curente elaborat (calitativ și cantitativ). <input type="checkbox"/> Scenariile diferitelor politici alternative descrise (calitativ și cantitativ). Alegeți scenariul care servește viziunea în modul cel mai eficient și eficace. <input type="checkbox"/> Sunt aplicate tehnici adecvate pentru a sprijini elaborarea și evaluarea scenariului.
PUNCT DE REFERINȚĂ: ANALIZĂ A PROBLEMELOR ȘI OPORTUNITĂȚILOR ÎNCHEIATE	
ETAPA 2: STABILIRE RAȚIONALĂ ȘI TRANSPARENTĂ A OBIECTIVELOR	
PASUL 4: DEZVOLTAȚI O VIZIUNE COMUNĂ	
Activitatea 4.1: Dezvoltați o viziune comună a mobilității și mai mult	<input type="checkbox"/> Consiliul de viziune înființat. <input type="checkbox"/> Primul proiect al viziunii elaborat. <input type="checkbox"/> Proiectul discutat cu actorii. <input type="checkbox"/> Acord asupra versiunii finale a viziunii. <input type="checkbox"/> Rezultatele vizuale publicate în format atractiv.
Activitatea 4.2: Informați în mod activ publicul	<input type="checkbox"/> Notele de la întâlnirile cu actorii sunt făcute publice <input type="checkbox"/> Materiale informative atractive despre construirea vizunii și rezultatele ei elaborate și diseminate. <input type="checkbox"/> Presa este implicată.
PASUL 5: STABILIȚI PRIORITĂȚI ȘI ȚINTE MĂSURABILE	
Activitatea 5.1: Identificați prioritățile pentru mobilitate	<input type="checkbox"/> Viziunea verificată pentru a ghida elaborarea de obiective. <input type="checkbox"/> Proiectele de obiective realizate. <input type="checkbox"/> Proiectele discutate cu actorii cheie. <input type="checkbox"/> Proiectul final al obiectivelor formalizat.

Activitatea 5.2: Dezvoltați ținte SMART	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Elaborați un set adecvat de ținte relevante local. <input type="checkbox"/> Verificarea realității obiectivelor (vedeți > Activitatea 5.1.) finalizată. <input type="checkbox"/> Adoptarea formală a țintelor și traiectoriilor de către toți actorii ca parte a planului de acțiune și de buget (> Activitatea 7.2)
PASUL 6: DEZVOLTAȚI PACHETE EFICIENTE DE MĂSURI	
ACTIVITATEA 6.1: Identificați cele mai eficiente măsuri	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Cadrul resurselor reevaluat. <input type="checkbox"/> Opțiuni ale posibilelor măsuri definit și rezumat.
Activitatea 6.2: Învățați din experiențele altora	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Au fost identificate locuri interesante care au implementat măsura <input type="checkbox"/> S-a realizat schimbul cu implementatorii. <input type="checkbox"/> Rezultatele cheie au fost rezumate.
Activitatea 6.3: Luați în considerare raportul preț-calitate	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Măsurile adecvate (și pachetele de măsuri) au fost evaluate ținând cont de costuri și beneficii și de raportul preț-calitate. <input type="checkbox"/> Rezultatele rezumate pentru discuțiile asupra alegerii măsurii finale.
Activitatea 6.4: Utilizați sinergii și creați pachete integrate de măsuri	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Pachetele eficiente de măsuri și posibilele sinergii sunt identificate. <input type="checkbox"/> Pachetele de măsuri sunt verificate ținând cont de integrarea cu planificarea utilizării terenurilor și alte activități sectoriale. <input type="checkbox"/> Set de măsuri selecționat ca și contribuție la discuțiile asupra alegerii finale și a planului de buget (> Activitatea 7.2).
PUNCT DE REFERINȚĂ: MĂSURI IDENTIFICATE	
ETAPA 3: ELABORAREA PLANULUI	
PASUL 7: CONVENIȚI ASUPRA RESPONSABILITĂȚILOR CLARE ȘI ALOCAȚI BUGETUL	
Activitatea 7.1: Repartizați responsabilitățile și resursele	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Setul final de pachete de măsuri este propus. <input type="checkbox"/> Responsabilități și posibile surse de finanțare identificate. <input type="checkbox"/> Discuțiile cu părțile interesate finalizate.
Activitatea 7.2: Pregătiți un plan de acțiune și de buget	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planul de acțiune și buget schițat. <input type="checkbox"/> Acord formal al factorilor de decizie și actorilor cheie.
PASUL 8: Includeți monitorizarea și evaluarea în plan	
Activitatea 8.1: Organizați monitorizarea și evaluarea	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Au fost aleși indicatori adecvați (în baza indicatorilor aleși în Activitatea 5.2 Elaborați ținte SMART). <input type="checkbox"/> S-a convenit asupra instrumentelor de monitorizare și evaluare. <input type="checkbox"/> S-a convenit asupra planului de lucru și responsabilității pentru colectarea datelor.
PASUL 9: ADOPTAȚI PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ	
Activitatea 9.1: Verificați calitatea planului	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Versiunea finală a planului de mobilitate urbană durabilă, compilată. <input type="checkbox"/> Analiza internă și a actorilor, finalizată. <input type="checkbox"/> Modificările finale, finalizate
Activitatea 9.2: Adoptați planul	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planul de mobilitate urbană durabilă adoptat de către reprezentanții aleși ai organismului/organismelor publice responsabile cu planificarea.
Activitatea 9.3: Creați proprietatea planului	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Relații publice și activități de implicare planificate și realizate. <input type="checkbox"/> Adoptarea planului de mobilitate urbană durabilă sărbătorită cu cetățenii și actorii.
PUNCT DE REFERINȚĂ: DOCUMENTUL SUMP ADOPTAT	

ETAPA 4: IMPLEMENTAREA PLANULUI	
PASUL 10: Asigurați management și comunicare adecvate	
Activitatea 10.1: Gestionați implementarea planului	<input type="checkbox"/> Planul de lucru pentru procedurile de management și responsabilitățile actorilor sunt convenite. <input type="checkbox"/> Planul de intervenție în caz de riscuri, elaborat. <input type="checkbox"/> Formatele de raportare, convenite.
Activitatea 10.2: Informați și angajați cetățenii	<input type="checkbox"/> Cetățenii și actorii care sunt afectați direct de măsura implementată sunt implicați. <input type="checkbox"/> Soluții pentru atenuarea efectelor negative pe perioada implementării, elaborate. <input type="checkbox"/> Publicul general informat despre progresul implementării măsurii.
Activitatea 10.3: Verificați progresul în atingerea obiectivelor	<input type="checkbox"/> Implementarea măsurilor monitorizată continuu. <input type="checkbox"/> Impacturile evaluate la intervale regulate. <input type="checkbox"/> Raportul de evaluare pregătit și publicat.
PASUL 11: ÎNVĂȚAȚI LECȚIILE	
Activitatea 11.1: Actualizați regulat planul curent	<input type="checkbox"/> Modificările necesare în implementarea măsurii, identificate. <input type="checkbox"/> Modificările discutate cu actorii interesați. <input type="checkbox"/> Actualizarea planului, finalizată.
Activitatea 11.2: Verificați realizările – înțelegeți succesul și eșecul	<input type="checkbox"/> Evaluarea ex-post a procesului de planificare și a implementării măsurii, finalizate. <input type="checkbox"/> Lecțiile învățate, documentate.
Activitatea 11.3: Identificați noi provocări pentru următoarea generație SUMP	<input type="checkbox"/> Noile provocări viitoare pentru transporturi și mobilitate, identificate. <input type="checkbox"/> Lecțiile învățate în ciclul actual de planificare utilizate pentru elaborarea următorului plan de mobilitate urbană durabilă.
PUNCT DE REFERINȚĂ: EVALUAREA FINALĂ DE IMPACT ÎNCHEIATĂ	

Anexa E: Experti consultați în workshopuri și întâlniri cu grupurile de experți

Pentru mai multe detalii vă rugăm să consultați versiunea în limba originală a acestui text: Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă. Ianuarie 2014 (prefață revizuită)