



STANDARDI
ZA RAZVIJANJE

PLANA DJELOVANJA SUMP-A



PODATCI O IZDAVAČU

Informacije

CIVITAS SUMP-UP je projekt od 42 mjeseca financiran od strane Obzor 2020. Programa djelovanja Europske unije za istraživanje i inovacije prema sporazumu o bespovratnim sredstvima broj 690669. Projekt djeluje zajedno s tijelima za planiranje diljem Europe radi ubrzanja razvoja i primjene planova održive mobilnosti u gradovima te radi uvođenja čistijeg i boljeg prijevoza u gradove

Izdavač

ICLEI (Međunarodno vijeće za lokalne inicijative zaštite okoliša) – Lokalne uprave za održivost, Europsko tajništvo, Freiburg, Njemačka, izvršni direktor, Wolfgang Teubner.

Autor

Caroline Mattsson (Trivector)

Suradnici

Hanna Wennberg (Trivector)

Recenzent

Thorsten Koska (Wuppertal Institut)

Urednik

Matthew Bach (ICLEI Europa)

Format

Stephan Köhler (ICLEI Europa)

Kontakti

SUMPs-Up Koordinator projekta
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)
ana.dragutescu@iclei.org

Koordinator diseminacije projekta
Richard Adams (ICLEI Europa)
richard.adams@iclei.org

Zahvala

Ova publikacija je izrađena zahvaljujući doprinosima organizacija koje sudjeluju u SUMP-UP projektu, a kojima se daje priznanje za njihov doprinos

Ograničenje odgovornosti

Za stavove iznesene u ovoj publikaciji su odgovorni isključivo naznačeni autori te isti nužno ne predstavljaju stavove Europske komisije.

Autorsko pravo

Sve slike koje sadrži ova publikacija predstavljaju vlasništvo organizacija ili pojedinaca koji su ih izradili. Sadržaj ove publikacije može biti umnožen i nadograđen. Međutim, isti mora biti pripisan CIVITAS inicijativi.

Travanj 2018. godine



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp

www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

SADRŽAJ

1. SAŽETAK	4
2. UVOD U PLAN DJELOVANJA	5
3. SADRŽAJ PLANA DJELOVANJA	6
3.1 KORAK 1: DEFINIRANJE SKUPA MJERA I PAKETA MJERA	6
3.2 KORAK 2: DEFINIRANJE VREMENSKOG OKVIRA PLANA DJELOVANJA I ODREĐIVANJE KOORDINATORA PROGRAMA	7
3.3 KORAK 3: DODAVANJE SVOJSTAVA MJERA I PAKETA MJERA	8
3.4 KORAK 4: IZRADA PROCJENE UČINKA I OCJENE MJERA	8
3.5 KORAK 5: PRONALAŽENJE ODNOSA IZMEĐU MJERA I PAKETA MJERA	11
3.6 KORAK 6: IZRADA PLANA PRIMJENE	11
4. DETALJAN OPIS KORAKA 3: DODAVANJE SVOJSTAVA MJERA I PAKETA MJERA	12
4.1 OPIS MJERA I PAKETA MJERA	12
4.2 POVEZANOST S VIZIJOM SUMP-a i CILJEVIMA SUMP-a	12
4.3 ODGOVORNOST ZA PRIMJENU	12
4.4 RAZDOBLJE PRIMJENE	12
4.5 IZVORI FINANCIRANJA	12
4.6 POKAZATELJI ZA PRAĆENJE I OCJENJIVANJE	15
4.7 TABELA SA SVOJSTVIMA MJERA	18
5. DETALJAN OPIS KORAKA 6: IZRADA PLANA PRIMJENE	21
5.1 AKTIVNOSTI UNUTAR MJERE	21
5.2 POTREBNA SREDSTVA	21
5.3 TROŠAK MJERE	21
5.4 UKLJUČENOST ZAINTERESIRANE STRANE	21
6. SAVJET OD SUMPS-UP GRADOVA PARTNERA	24
7. DODATAK I: PREDLOŽAK ZA SUMP PLAN DJELOVANJA	25
8. DODATAK II: PREDLOŽAK ZA PLAN PRIMJENE	26
9. DODATAK III: IZVJEŠTAJI U SVEZI SLUČAJA GRADA SUMPS-UP GRADOVA PARTNERA	27

1. SAŽETAK

Ovaj dokument je usmjeren na gradske projektante koji razvijaju plan djelovanja za planove održive mobilnosti u gradovima. To je specifikacija SUMP Smjernica, osobito stadija 3: Razrađivanje plana. Smjernica prati odabir mjera i paketa mjera opisanih u D3.1 Priručniku o integraciji mjera i paketa mjera u SUMP-u te je razvijena unutar projekta CIVITAS SUMP-UP, koji je financiran od strane Europske unije.

Kad je odobren popis odabranih mjera, vrijeme je za razvijanje plana djelovanja. Plan djelovanja je razjašnjenje načina na koji će ciljevi SUMP-a biti ostvareni. D3.1 pruža gradskom projektantu pomoć u odnosu na kako odabrati mjere. U ovom priručniku gradski projektanti dobivaju pomoć u odnosu na kako bi mjere trebale biti opisane te bi se smjernice trebale odnositi na kako pripremiti mjere za primjenu. Za uspješnu primjenu, plan djelovanja bi trebao biti razvijen u dva koraka:

(1) Plan djelovanja: Sadrži se od općenitog opisa mjera i paketa mjera koji odgovaraju SUMP-u, vremenskog okvira i odgovornosti plana, procjene učinka i odnosa između mjera.

(2) Plan primjene: Sadrži se od detaljnog opisa mjera i zadataka spremnih za primjenu tijekom sljedeće godine.

Slijedite niže opisanih šest koraka radi razvijanja vlastitog plana djelovanja te budite spremni za primjenu svojih mjera. Koraci 1-5 se odnose na razvoj prvog dijela, plana djelovanja, dok se korak 6 odnosi na razvoj plana primjene.

Korak 1:

Definirati skup mjera i paketa mjera.

Korak 2:

Definirati vremenski okvir plana djelovanja i određivanje koordinatora programa

Korak 3:

Dodavanje svojstava mjera i paketa mjera

Korak 4:

Izrada procjene učinka i ocjena mjera

Korak 5:

Pronalaženje odnosa između mjera i paketa mjera

Korak 6:

Izrada plana primjene

Opis mjera i paketa mjera bi trebao sadržavati bitna svojstva. To se čini radi pojednostavljenja određivanja prioriteta mjera, radi procjene učinka te radi pronalaženja odnosa između mjera, a sve je korisno za primjenu plana. Slijedeća svojstva se preporučuju za plan djelovanja:

- Opis mjera i paketa mjera
- Povezanost s vizijom i ciljevima SUMP-a
- Odgovornost za primjenu
- Razdoblje primjene
- Izvori financiranja
- Pokazatelji za nadziranje i ocjenjivanje

Neka dodatna svojstva koja se preporučuju za plan primjene:

- Aktivnosti unutar mjere
- Potrebna sredstva
- Trošak mjere/aktivnosti
- Uključenost zainteresirane strane

2. UVOD U PLAN DJELOVANJA

Ovo je dokument smjernica za lokalne vlasti koje žele razviti plan djelovanja SUMP-a. Njegova svrha je usmjeravati gradove u odnosu na to kako doći od stadija identifikacije mjera i paketa mjera do njihove primjene.

Plan djelovanja je razjašnjenje toga kako ostvariti ciljeve SUMP-a i on predstavlja središnji dio završnog SUMP-a. Razumijevanje onoga što plan djelovanja jest te koju razinu detalja bi trebao sadržavati, može mnogo varirati između općina. Preduvjeti, poteškoće i veličina će utjecati na strukturu i sadržaj plana, kao i na postupak primjene. Ovaj priručnik predlaže jedan način razvoja plana djelovanja koji odgovara većini gradova, prvenstveno gradovima početnicima, ali koji je također koristan gradovima koji imaju više iskustva u razvoju SUMP-a.

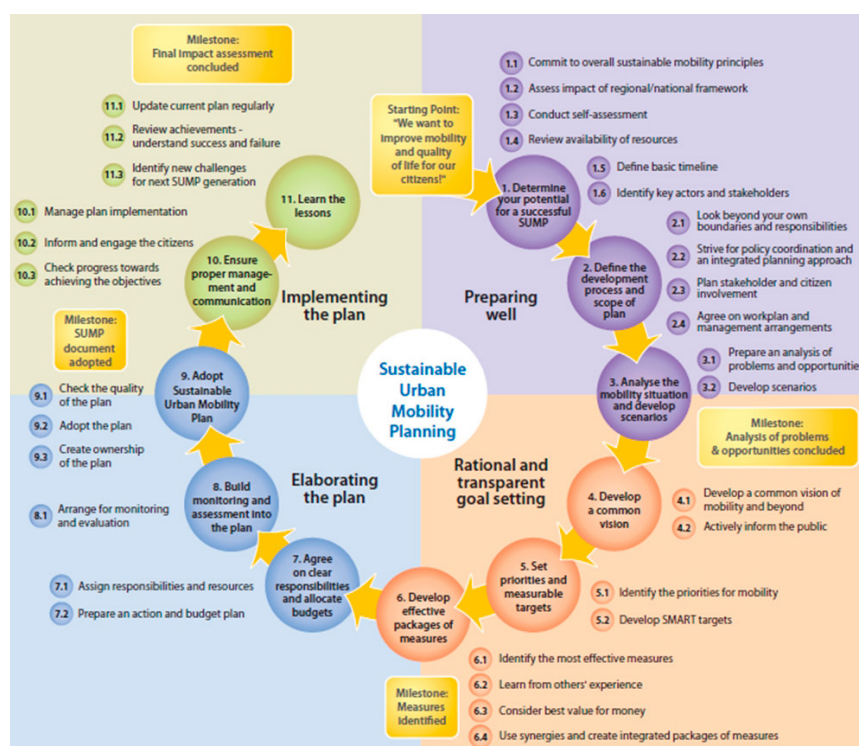
Ova smjernica je prvenstveno pripremljena za gradove početnike, gradove koji nemaju veliko iskustva u postupku SUMP-a. Blisko je povezana s odabirom mjera i paketa mjera, kako je opisano u D 3.1. Priručnik za integraciju mjera i paketa mjera u SUMP-u. Praćenje ovog priručnika će pomoći gradovima da definiraju svojstva predloženih mjera i paketa mjera, osigurati da su isti realni i da ih se može ostvariti, te da su prvi koraci prema primjeni poduzeti. Smjernica opisuje korake koji se trebaju poduzeti radi razvijanja plana djelovanja, uz prikaz primjera iz gradova te uključuje predložak za plan djelovanja.

Ova smjernica je proizvod SUMP-UP projekta¹ te je dio sistematiziranja u postupku SUMP-a, služi radi identifikiranja najučinkovitijih alata i metoda za planiranje postupka SUMP-a te daje podršku u ključnim područjima bitnim za visoko kvalitetan, uspješan i učinkovit razvoj SUMP-a. Općeniti postupak u odnosu na ovaj predmet je dalje opisan u SUMP Smjernicama, www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines.

Stadij 3: Razrada plana, međutim, nije jako razvijena u SUMP Smjernicama. Ova smjernica je usmjerena na pružanje detaljnijeg opisa ovog stadija radi lakšeg praćenja, osobito Koraka 7: Suglasiti se oko jasnih odgovornosti i rasporediti proračunska sredstva. Donekle šira perspektiva je također dan s obzirom na Razvijanje učinkovitih paketa mjera (korak 6) i prvih koraka prema Ugradnji praćenja i procjenjivanja u plan (korak 8).

Smjernica je razvijena na temelju intervjua s gradovima partnerima SUMP-UP-a te na temelju uredskog istraživanja postojećih planova djelovanja SUMP-a iz Eltis baze podataka, ranijih projekata financiranih od strane Europske unije te savjeta kolega i partnera u SUMP-UP-u. U središtu intervjua je bilo iskustvo gradova u razvoju planova djelovanja SUMP-a i podrška potrebna prije primjene mjera.

Prikaz 1: Krug planiranja za Plan održive mobilnosti u gradovima
Izvor: SUMP Smjernice www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines



¹ CIVITAS SUMP-UP, 2016.-2020., je projekt financiran od strane Europske unije koji povezuje europske gradove, istraživače, sveučilišta, organizacije za očuvanje okoliša, klimatološke institute, konzultante za prijevoz i stručnjake za mobilnost u jedinstvenu inicijativu koja pruža pomoć gradovima radi uvođenja čišćih, održivih rješenja mobilnosti. Cilj je omogućiti nadležnim tijelima za planiranje mobilnosti diljem Europe da prihvate SUMP kao pristup strateškom planiranju diljem Europe, osobito u zemljama gdje je prihvata nizak i negativni učinci prijevoza su snažni.

3. SADRŽAJ PLANA DJELOVANJA

Smjernica predlaže podjelu plana djelovanja na dva dijela:

(1) Plan djelovanja: Sastoji se od općenitog opisa mjera i paketa mjera koji odgovaraju SUMP-u, vremenskog okvira i odgovornosti plana, procjene učinka i odnosa između mjera.

(2) Plan primjene: Sastoji se od detaljnog opisa mjera i zadataka spremnih za primjenu tijekom sljedeće godine.

Niže navedenih šest koraka je opisano radi razvijanja vašeg plana djelovanja te radi pripreme za primjenu vaših mjera. Koraci 1-5 se odnose na razvoj prvog dijela, plana djelovanja, dok se korak 6 odnosi na razvoj plana primjene.

Korak 1:

Definirati skup mjera i paketa mjera
([poglavlje 3.1](#))

Korak 2: Definirati vremenski okvir plana djelovanja i određivanje koordinatora programa.
([poglavlje 3.2](#))

Korak 3: Dodavanje svojstava mjera i paketa mjera.
([poglavlje 3.3](#))

Korak 4: Izrada procjene učinka i ocjena mjera.
([poglavlje 3.4](#))

Korak 5: Pronalaženje odnosa između mjera i paketa mjera. ([poglavlje 3.5](#))

Korak 6: Izrada plana primjene. ([poglavlje 3.6](#))

3.1 Korak 1: Definiranje skup mjera i paketa mjera

Prvi korak razvoja plana djelovanja je definiranje odgovarajućih mjera i paketa mjera koje će biti opisane u planu djelovanja. Skup mjera i paketa mjera čini srž i osnovu za plan djelovanja. Neovisno o tome da li se radi o gradu početniku ili o iskusnijem gradu s obzirom na područje planiranja održive mobilnosti, jednostavno ne postoji sadržaj u planu djelovanja bez mjera.

D3.1 Priručnik za integraciju mjera i paketa mjera u SUMP-u – Start ili – Korak naprijed- sadrži preporučene metode radi identificiranja mjera koje najviše odgovaraju te koje su najisplativije za postizanje vizije i ciljeva SUMP-a vašeg grada.

Prikaz 2: Predložena metoda za odabir mjera za grad početnik u razvoju SUMP-a.
Izvor: D3.1 *Priručnik za integraciju mjera i paketa mjera u SUMP-u – Start.*

Četiri koraka za integraciju mjera u odnosu na grad početnik

1. Odrediti početnu točku preispitivanjem već primijenjenih mjera i sadašnje stanje gradskog prometnog sustava.

2. Odrediti popis mjera izrađen na način da odgovara gradskoj viziji i ciljevima za održivije planiranje u gradu, kao i prioritetnim izazovima

3. Ocijeniti mjere korištenjem sustava ocjenjivanja radi identificiranja mjera koje su učinkovite i izvedive za grad.

4. Opisati i dobiti odobrenje za odabrane mjere

Slijedeća poglavlja dodatno pojašnjavaju kako to može biti izvedeno te pojašnjavaju preporučeni sadržaj plana djelovanja. Primjeri iz gradova su dodani kao nadahnuće, kao i opisi i poveznice u odnosu na postojeće alate.

3.2 Korak 2: Definiranje vremenskog okvira plana djelovanja i određivanje koordinatora programa

Kad su mjere i paketi mjera određeni i kad je dobiveno odobrenje od donositelja odluka, vrijeme je za odlučivanje o vremenskom okviru plana djelovanja, tj. koliko dugo će plan biti valjan i kako često bi ga trebalo revidirati.

Budući da bi SUMP trebao biti dugoročni strateški plan održive mobilnosti u gradovima, plan djelovanja bi trebao biti ograničen na razdoblje od otprilike pet godina. Nakon pet godina, veća revizija se preporuča, i dalje vođena vizijom i ciljevima SUMP-a. Također se preporuča manja revizija, provjera primjerenosti mjera, svakih dvije godine. Prilagodbe bi trebale biti učinjene u odnosu na lokalni kontekst, primjerice političko zakonodavstvo, regulacijski postupak ili planiranje aktivnosti koje mogu utjecati na plan.

Svrha predloženog vremenskog okvira je da plan djelovanja pruži dovoljno detalja i smjernica u odnosu na to koje mjere bi trebalo primijeniti, ali da istovremeno pruži dovoljnu fleksibilnost za buduće promjene u društvu, tehnologiji i prometnom sustavu. Nove i bolje mjere bi mogle biti dostupne, koje bi mogle bolje rješavati specifičan izazov grada ili bi novo znanje moglo učiniti mjeru zastarjelom. Kraća razdoblja revizije povećavaju mogućnost da će mjere koje najviše odgovaraju biti primijenjene

Još jedan način definiranja vremenskog okvira za vaš plan djelovanja je povezivanje ga s velikom promjenom u gradu, primjerice velika izgradnja koja utječe na mobilnost u gradu ili velika promjena u prometnom sustavu, kao primjerice otvaranje nove tramvajske linije ili primjena naplate u odnosu na zagušenje prometom. Plan djelovanja bi tada mogao biti definiran kao „radnje primijenjene prije, tijekom i nakon promjene“:

Kako bi se primjena provela jednostavnije i dosljednije, vrlo je preporučljivo odrediti voditelja programa ili koordinatora za plan djelovanja. Koordinator može biti isti odjel ili sektor kao i za čitav SUMP ili različit. Voditelj programa će biti odgovoran za koordinaciju mjera i paketa mjera, za praćenje primjene i ocjenjivanje.

Iskustva gradova partnera ukazuju na to da bi ostvarili veći uspjeh s formalnim koordinatorom sa zadatkom ispunjenja ciljeva plana djelovanja. Preporuča se dodijeliti ulogu odjelu ili radnoj jedinici koja radi s mobilnosti.

Imati koordinatora će vam također pomoći u nastavku primjenjivanja mjera za vrijeme revizije plana djelovanja ili razvijanja nove strategije. Koordinator će imati holistički pristup primijenjenim mjerama, kao i njihovoj isplativosti i rezultatima, a sve to pruža vrlo vrijedne informacije za daljnji razvoj sustava mobilnosti u vašem gradu.

Slučaj grada 1: **Povezani Birmingham – Učiniti da vizija postane stvarnost**

Plan djelovanja za mobilnost Birmingham-a (BMAP) je odredio viziju u trajanju od 20 godina. Općenito prati isti vremenski okvir kao i Plan razvoja Birmingham-a, koji projicira populaciju, zahtjeve ekonomije i kućanstva do 2031. godine. Međutim, BMAP također uključuje dugoročnost. Tijekom konzultacija u svezi BMAP-a, vodile su se rasprave kako financiranje može biti ostvareno radi ostvarivanja prometne infrastrukture. Završna Bijela knjiga identificira prioritete tako da bi, kad financijska sredstva postanu dostupna, postojala mogućnost brze reakcije. BMAP je u skladu s proračunskim planiranjem za otprilike 3-4 godine unaprijed.

Strategija iz 2014. godine nije nepromjenjiva za njezin život u trajanju od 20 godina, već se očekuje da će biti revidirana svakih 5 godina. To daje Birmingham-u fleksibilnost i osigurava da BMAP ostvari koristi iz:

- nastajućih tehnologija koje mogu unaprijediti plan ili smanjiti troškove;
- preispitivanja gradskih, regionalnih i nacionalnih prioriteta;
- prilika donesenih visokim razinama aktivnosti razvoja; i
- novim ili izmijenjenim prilikama za financiranje

Izvor: BMAP Sažetak Zelene knjige, 2013.

www.birmingham.gov.uk/downloads/file/4209/bmap_green_paper_summary

Slučaj grada 2:

BKK centar za promet Budimpešte – Budimpešta, Mađarska

BKK centar za promet Budimpešte je upravitelj mobilnosti Budimpešte. BKK je odgovoran za razvoj Balázs Mór plana (BMT), prve strategije za razvoj prometa za Budimpeštu temeljene na SUMP-u. BKK je u vlasništvu općine te je odgovoran za strateško planiranje, pripremni rad i primjenu projekta poslije odluke Opće skupštine Budimpešte. Primjena mjera je izvršena kroz različite projekte, koordinirane od strane okvira upravljanja projektom BKK-a. BMT mjere i paketi mjera nemaju posebnog, dodijeljenog koordinatora. Odabir projekata radi podržavanja mjera se temelji na postupku procjene projekta. Nakon postupka procjene, BKK će odrediti različite scenarije od odabranih projekata, tako da Opća skupština Budimpešte može odabrati scenarij koji će se primijeniti.

3.3 Korak 3: Dodavanje svojstava mjera i paketa mjera

U koraku 3, vrijeme je za daljnje opisivanje svojstava mjera i paketa mjera. To se izvodi radi pojednostavljenja određivanja prioriteta u odnosu na mjere, radi procjene učinaka i identificiranja odnosa između mjera, a nakon čega se odlučuje o redoslijedu njihove primjene. U priručnicima za odabir mjere, mjere i paketi mjera su opisani općenito radi davanja pregleda onoga što mora biti učinjeno. Ovdje su daljnja svojstva nadodana, kao:

- Opis mjera i paketa mjera
- Povezanost sa vizijom i ciljevima SUMP-a
- Odgovornost za primjenu
- Period primjene
- Izvori financiranja
- Pokazatelji za praćenje i ocjenjivanje

Svojstva su dodatno opisana u poglavlju 4.

3.4 Korak 4: Izrada procjene učinka i ocjene mjera

Korak 4 bi trebalo provesti zajedno s korakom 5. U ovoj fazi, procjena učinka se preporuča; tj. kako će mjere doprinijeti ciljevima SUMP-a? Procjena učinka može biti jednostavna, odnosno složena, ovisno o tome što želite te postoje mnogi alati koji su razvijeni za posebne svrhe. Preporuča se započeti s jednostavnim pristupom, procjenom kako mjere i paketi mjera doprinose vizijama i ciljevima SUMP-a. Procjena bi trebala završiti s naznakom prioriteta mjera, pogledajte primjer u tabeli 1, niže. Vrlo preporučljivo je učiniti procjenu u radionici okupljajući zainteresirane strane s različitim vrstama znanja i odgovornosti.

Drugo pitanje koje se može postaviti je: što se očekuje ukoliko su mjere primijenjene, odnosno što ako nisu? To pitanje vodi prema procjeni temeljenoj na scenariju u kojoj se očekivani ishod ocjenjuje. Najjednostavnija procjena je rasuđivanje onoga što će se dogoditi ako određena mjera bude primijenjena ili ne bude primijenjena, pogledajte primjer u tabeli 1 te slučajeve gradova San Sebastian i Malmö radi dobivanja nadahnuća.

Ovaj korak je važan radi dobivanja odobrenja za plan djelovanja te usklađenja s vizijom i ciljevima SUMP-a, kao i s ostalim strateškim dokumentima u gradu. Svrha je odrediti prioritet u odnosu na mjere, tako da primjena mjera i paketa mjera bude lakša. U koraku 4 D3.1 Priručnika o integraciji mjera i paketa mjera u SUMP-u – Start, procjena izvedivosti je provedena te neke informacije o odnosu troškova i koristi su prikupljene. Te informacije su vrlo korisne u ovom stadiju.

Postoji nekoliko alata dostupnih radi pomoći pri ocjenjivanju i procjenama učinaka. U okviru 1, alat za ocjenu Gradskih čvorišta je opisan. Možete pronaći više primjera u Civitas inventaru alata: <http://civitas.eu/tool-inventory>.

U ovom stadiju je obično prerano procijeniti trošak mjera ili paketa mjera; preporuča se to učiniti u koraku 6: Izrada plana primjene. Međutim, vrlo općenita procjena troškova plana djelovanja može biti izvršena. SUMP-UP gradski partner Birmingham preporuča ranu općenitu procjenu troškova, kao način kako imati saznanja o vrijednosti plana djelovanja kao unos u procjenu i određivanje prioriteta u odnosu na mjere. Preporuča se da procjena troškova bude vrlo općenita, samo radi dobivanja velikog broja u odnosu na plan.

Tabela 1: primjer procjene učinka mjera i paketa mjera te rasuđivanje očekivanog ishoda mjere. Skala procjene od -2 do 2; -2= mjera nameće jasan rizik u odnosu na postizanje cilja, 0= mjera ima neutralan učinak na postavljeni cilj; 2= mjera jasno pridonosi cilju.

MJERA/ PAKET MJERE	VIZIJA I CILJEVI SUMP-A			RAZINA PRIORITETA (SAŽETAK VIZIJE SUMP-A)	OČEKIVANI ISHOD	
	Povećanje sigurnosti prometa	Povećanje pješačenja, vožnje biciklom i javnog prijevoza	Smanjenje prometa privatnim automobila		... ako je mjera primijenjena	... ako mjera nije primijenjena
Odvojeni objekti za bicikle	2	2	1	5 (2+2+1)	Bolja infrastruktura za bicikliste. Više ljudi koristi bicikl za svakodnevna putovanja.	Nema poboljšanja za bicikliste. U najboljem scenariju to znači da neće biti smanjenja broja ljudi koji koriste bicikl.
Razvoj plan upravljanja mobilnosti	0	2	2	4 (0+2+2)	Pomak prema većem korištenju održivog prijevoza za svakodnevna putovanja. Povećano korištenje postojeće infrastrukture za održive načine.	Kao i uobičajeno u modalnom udjelu. Nema povećanja održivih načina.
Unaprjeđenje pješačkih raskrižja na prioritetnim rutama	2	2	0	4 (2+2+0)	Povećana sigurnost i osiguranjenosti pješake. Više ljudi pješaci prilikom svakodnevnih putovanja.	Nepromjenjivo u odnosu na broj ozljeda pješaka. Niska percepcija sigurnosti može dovesti do toga da manje ljudi pješaci.
...						

Okvir 1: Alat za procjenjivanje gradskih čvorišta

Jedan primjer alata za procjenu koji može biti korišten je alat za procjenu Gradskih čvorišta. „Alat za procjenu Gradskih čvorišta“ je razvijen u studiji Gradska čvorišta unutar politike TEN-T (Trans-europska prometna mreža) te je izvorno razvijen i testiran u Nizozemskoj, radi procjene učinka nizozemskih nacionalnih prometnih politika. Gradska čvorišta je definirano kao gradsko područje gdje je prometna infrastruktura trans-europske prometne mreže (TEN-T) povezana s ostalim dijelovima te infrastrukture i sa infrastrukturom za regionalni i lokalni promet.

Alat je razvijen radi procjene, usporedbe i određivanja prioriteta u odnosu na mjere s obzirom na dostupnost i ostale visoke ciljeve politike uz pomoć zainteresiranih strana. Njegova snaga je u tome što kombinira dva uobičajeno korištena pristupa, MCA (analiza na osnovu više kriterija) i CBA (analiza troškova i koristi) radi ocjene svih učinaka mjere (kvantitativno i kvalitativno). Nadalje, može se primjeniti na jake i blage mjere te je u načelu također primjenjiva na projekte lokalne razine. U alat se unose informacije o procjeni zainteresiranih strana te trošak mjere.

Alat, informacije i seminare putem Interneta može se pronaći ovdje:

www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, pod Jedinicom 3.

ID	Measure	Category	Accessibility	Safety	Environment	Perception/ strategy	Interaction	Costs	MCA Results	Ranking
			30	15	10	5	5	35		
PT1	Upgrade the main railway station in Ljubljana	Improvement of inter-modal points	7	1	10	10	10	9	5	2
IM1	Construction of substitute cargo by-pass line/ Bypass	Development of the transport network	1	5	6	7	10	1	3	4
IM2	Introduction of HSR yellow lanes to ensure prior	Extension of public transport lines	10	10	1	4	1	10	8	1
RN1	A new transport and logistics terminal at : short	Improve the efficiency of urban logistics.	4	1	1	1	6	9	5	3

Primjer iz „alata za procjenu Gradskih čvorišta“.

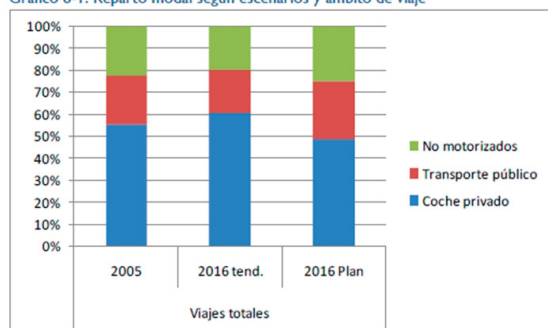
Izvor: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3

Slučaj grada 3:

**Scenariji SUMP-a –
Donostia-San Sebastian, Španjolska**

U San Sebastian-u, procjena utjecaja Plana mobilnosti u gradovima je izrađena na temelju dva scenarija koji su uspoređeni s postojećom situacijom. Dva scenarija predstavljaju situaciju 10 godina od polazne crte 2005, ako su mjere primijenjene te ako mjere nisu primijenjene. Scenarij bez plana mobilnosti u gradovima simulira nastavak postojećih trendova mobilnosti te scenarij s primijenjenim mjerama prikazuje učinke plana. Pogledajte dijagram u odnosu na modalnu podjelu.

Gráfico 8-I: Reparto modal según escenarios y ámbito de viaje



Promet u San Sebastian-u podijeljen na nemotorizirane vrste (zeleno), javni prijevoz (crveno) i privatne automobile (plavo) za tri scenarija: postojeća situacija (2005.), mjere nisu primijenjene (2016. tend.) i primijenjene mjere (2016 Plan).

Izvor: *PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.*

Slučaj grada 4:

Procjena utjecaja - Malmö, Švedska

Malmö je proveo kvalitativnu procjenu utjecaja u odnosu na to kako njihov Plan prometa i mobilnosti (TROMP) doprinosi strategijama i programima općine (npr. Sveobuhvatni plan, Plan za plava i zelena okruženja Malmöa, Strategija iskorištavanja, Program za pješake, Program za bicikle. Energetska strategija), regionalnim strategijama i planovima te nacionalnom cilju za Švedsku prometnu politiku i druge strategije. Navedeno je da program i radnje u TROMP-u ispunjuju ili doprinose i ojačavaju te strategije i planove u visokom stupnju.

Osim toga, procjena obuhvaća analizu posljedica plana prometa i mobilnosti za ta tri aspekta održivosti,

- Posljedice za okoliš
- Društvene posljedice
- Ekonomske posljedice za društvo i općinu

Uključuje preporuke kako održiviji Malmö može postati stvarnost. Posljednje, posljedice „alternative nula“ su procijenjene na temelju modalne podjele koja se nije promijenila od 2013. godine, niti s obzirom na putovanja stanovnika u grad niti u odnosu na putovanja po regiji.

Izvor: Plan održive mobilnosti u gradovima – Stvaranje dostupnijeg Malmö-a, http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf, politički usvojeno u ožujku 2016. godine.

3.5 Korak 5: Pronalaženje odnosa između mjera i paketa mjera

Mjere ovise jedna o drugoj pa pronalaženjem odnosa između njih i s vanjskim faktorima koji utječu na prometni sustav, puno veći učinci mogu biti ostvareni. Procjena utjecaja je korak naprijed prema određivanju prioriteta, a to je i pronalaženje odnosa između mjera i paketa mjera (korak 5)

Mjere se odnose jedna na drugu, na različite načine: tempiranje, geografija, izvori financiranja, itd. Pronalaženje odnosa će vam pomoći uštedjeti puno u smislu ljudskih i financijskih resursa te će povećati učinke plana djelovanja. Također „odnosi između učinaka“ bi trebali biti uzeti u obzir, primjerice promoviranje vožnje bicikla putem programa biciklom-u-školu ima smisla jedino ako je kvalitetna infrastruktura za vožnju biciklom dostupna.

Prilikom razmatranja odnosa, trebalo bi uzeti u obzir da svaki grad je pod utjecajem vlastitih uvjeta i okolnosti. Koristite informacije prikupljene u tabeli 1 radi stvaranja primjerice „paketa tempiranja“ ili „paketa financiranja“. Dodajte kritične vanjske projekte za koje je izgledno da će imati utjecaj na mobilnost u vašem gradu. To mogu biti veći građevinski zahvati, kao i veće promjene u prometnom sustavu, kao otvaranje nove tramvajske linije ili primjene naknade za zagušenje prometom. Odnos stvoren može tada biti specificiran u smislu „prije otvaranja tramvajske linije“ ili „primjeniti kad započne izgradnja mosta“.

3.6 Korak 6: Izrada plana primjene

Koraci opisani iznad (korak 1-5) su svi namijenjeni za „Općeniti plan djelovanja“. Korak 6 je usredotočen na daljnji razvoj mjera, radi omogućavanja njihove primjene. Od ključne važnosti za primjenu je odrediti konkretan plan primjene u odnosu na točne radnje koje treba provesti tijekom nadolazeće godine. Vremenski okvir plana primjene se preporuča za iduću godinu, maksimalno dvije iduće godine, a cilj je provesti odabrane mjere. To može varirati, ovisno o lokalnom kontekstu te mora biti prilagođeno u skladu s postupcima planiranja.

Na temelju popisa prioriteta razvijenog u prethodnim koracima, mjere koje će biti ostvarene u u slijedećoj godini du definirane i konkretizirane. Mnogo informacija je već prikupljeno u prethodnim fazama odabira mjera i razvoja plana djelovanja. Sve te informacije zajedno s nekoliko dodatnih svojstava mjera su korisne za pribavljanje i ostvarivanje mjere. Slijedeća svojstva se predlažu:

- Aktivnosti unutar mjere (npr. Istraživanje i analiza, planiranje, izgradnja, itd.)
- Potrebna sredstva (ljudi, znanje)
- Trošak mjere ili još bolje, aktivnost
- Uključenost zainteresirane stranet

U poglavlju 5 je dostupno više detalja o svojstvima plana primjene.

Slučaj grada 5:

Koordinacija i interakcija između različitih projekata i odjela – Sofija, Bugarska

Postoji određena organizacija za koordinaciju svih odjela, projekata i institucija koji su uključeni u razvoj različitih strateških dokumenata povezanih s razvojem Sofije.

1. „Vizija za Sofiju“ – Vizija za Sofiju ima cilj opisati grad u kojem želimo živjeti. Vizija će unaprijediti urbanističko planiranje obuhvaćanjem svih ljudi i organizacija koji su uključeni u stvaranje općenite budućnosti Sofije: tijela općine, nevladine organizacije, investitore, istraživače, stručnjake i građane na samom početku postupka donošenja odluka. Zadatci „Vizije za Sofiju“ su analiza trenutnog stanja Sofije i uspostavljanje mehanizama za održivu interakciju između zainteresiranih strana. Projekt predstavlja inicijativu općine Sofije te će poslužiti kao osnova svim budućim strategijama za razvoj grada do 2050. godine
2. „Zelena Sofija“ projekt – Razvija dugoročnu strategiju za održivi razvoj u Sofiji i pripremanje kandidature Sofije za Zelenu prijestolnicu Europe
3. „Sofija – grad za ljude“ je pilot projekt za istraživanje i analizu javnih prostora u centru grada na temelju metodologije danskog arhitekta i urbanističkog projektanta, prof. Jan Gehl. Konačni rezultat projekta će biti izvješće s analizom i preporukama za razvoj javnih prostora u središnjem dijelu Sofije
4. Projekt za razvoj Plana održive mobilnosti u gradovima Sofije – plan trenutno razvija konzultantska kompanija odabrana od strane općine Sofije. Cilj ovog projekta je razvoj Plana održive mobilnosti u gradovima za period do 2035. godine, kao i s tim u vezi Plana djelovanja za razdoblje do 2020. godine.

4. DETALJAN OPIS KORAKA 3: DODAVANJE SVOJSTAVA MJERA I PAKETA MJERA

U ovom poglavlju, preporučena svojstva mjera i paketa mjera (korak 3 u razvoju planu djelovanja) su dodatno razvijena.

- Opis mjera i paketa mjera
- Povezanost s vizijom i ciljevima SUMP-a
- Odgovornost za primjenu
- Razdoblje primjene
- Izvori financiranja
- Pokazatelji za praćenje i ocjenjivanje

4.1 Opis mjera i paketa mjera

Osim naziva mjera, korisno je imati kratki opis. On bi trebao uključivati kratku zabilješku o tome što raditi izašto, specifičan geografski kontekst (ako je bitno) i glavne skupinu (skupine) ciljeva. Opis bi trebao biti na općenitoj razini. Pogledajte primjer u tabeli 2 poglavlja 4.7 i slučajeve gradova niže.

4.2 Povezanost s vizijom i ciljevima SUMP-a

Mjere bi trebale biti povezane s vizijom i ciljevima SUMP-a, kao način dobivanja odobrenja za mjeru, saznanja o odnosu između mjera ili kao pomoć pri stvaranju paketa mjera. Najlakši način je izraditi tabelu i označiti križićem one mjere koje pridonose određenom cilju.

Prilikom provođenja procjene i određivanje prioriteta s obzirom na mjeru, od pomoći je izraditi prikaz kako mjere doprinose viziji SUMP-a ili kojim ciljevima SUMP-a. Ova vježba je također dobar način revidiranja da li je mjera važna za prometni sustav vašeg grada.

4.3 Odgovornost za primjenu

Odlučite koja zainteresirana strana je odgovorna za implementaciju svake pojedine mjere. Zadatak bez osobe koja je odgovorna za isti vrlo vjerojatno neće biti izvršen. U nekim slučajevima, kad postoje jasne razlike u kompetenciji i ovlaštenju zainteresiranih strana, određivanje odgovorne zainteresirane strane je jasno. U ostalim slučajevima, moglo bi biti učinkovitije razviti mjeru ako postoji suradnja s drugima. Pogledajte Institucionalnu suradnju – Raditi zajedno s institucionalnim partnerima u kontekstu Planova održive mobilnosti u gradovima, www.eltis.org/sites/eltis/

[files/sump-manual_cooperation_en.pdf](#), radi više informacija o suradnji s vanjskim zainteresiranim stranama.

4.4 Razdoblje primjene

Procijenite kad bi mjere trebale biti primjenjene. Bez da budete suviše detaljni, početak i kraj mjere bi trebao biti otprilike određen. To je korisno, kao i povezivanje mjere s drugim mjerama ili važnim promjenama u gradu. Primjerice, nova bisiklistička staza u centar grada bi trebala biti dovršena prije njezine promocije.

4.5 Izvori financiranja

Drugo svojstvo mjere koje se preporučuje je razmatranje mogućih izvora financiranja. Na financije se često gleda kao na glavnu prepreku primjeni mjera. Imati ideju o **izvoru financiranja** može pomoći ishođenju odobrenja za mjeru te će to biti korisno za kasnije korake, primjerice za procjenu utjecaja (korak 4). Tipični izvori financiranja su sljedeći:

- Lokalni porezi
- Proračuni različitih područja politike
- Sredstva prihoda od karata, naknada za parkiranje, naknada radi zagušenja prometom, itd.
- Državne i regionalne vladine subvencije
- Operateri privatnog sektora, razvojni inženjeri, industrija itd.
- Aktivnosti prikupljanja sredstava, uključujući sponzore
- EU subvencije
- Ostali izvori kao obveznice, bankarski zajmovi i privatne investicije

Više informacija o financiranju možete pronaći u CH4ALLENGE Priručniku za odabir mjere – Odabir najučinkovitijih paketa mjera za planove održive mobilnosti

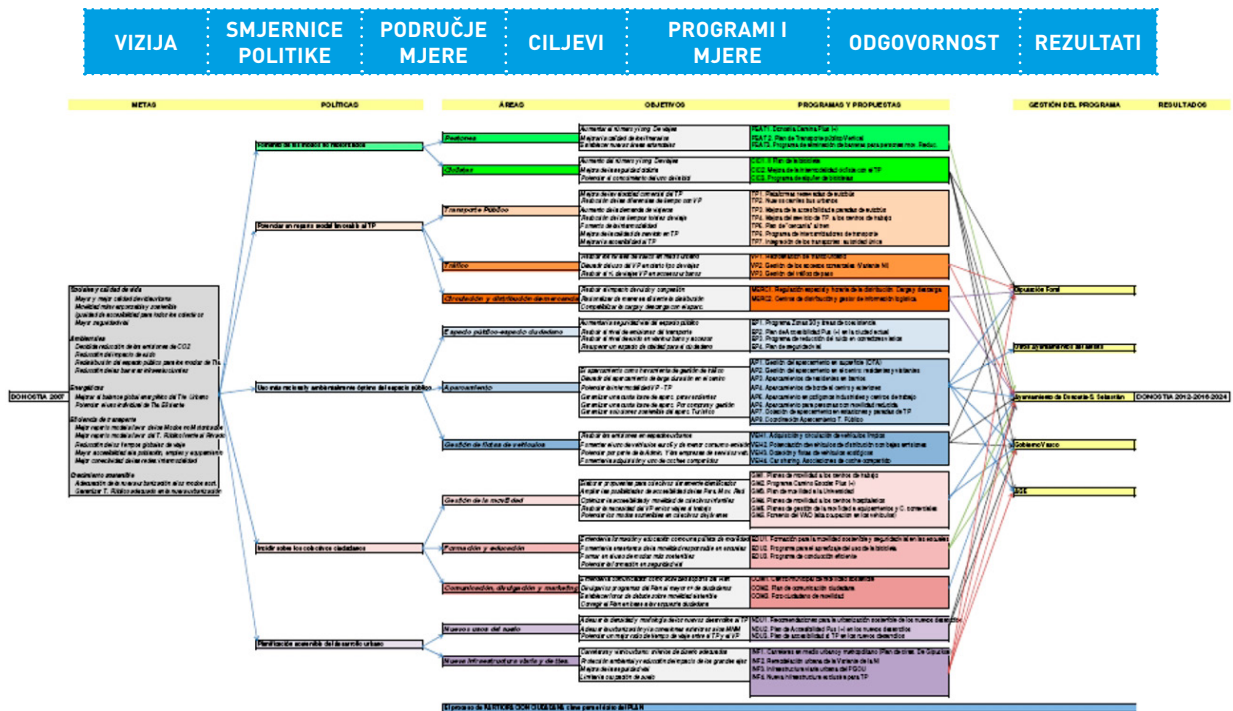
www.sump-challenges.eu/kits.

Sredstva financiranja također mogu biti početna točka za razvoj projekta. Primjerice, Sofija u Bugarskoj, razvila je akcije kao način vanjskog financiranja. Jednom kad su mjera i podzadatci detaljnije opisani, to može pomoći u pronalaženju ekonomskih resursa kad projekt postane „stvarniji“.

Slučaj grada 6:

Povezivanje s vizijom i ciljevima – Donostia-San Sebastian, Španjolska

San Sebastian ima korak-po-korak plan za organiziranje ciljeva i mjera vizualno predstavljen u prikazu dijela sheme niže. Shema započinje s glavnim ciljevima povezanih s izazovima u socio-ekonomskom sektoru, izazovima očuvanja okoliša, energetske i prometne učinkovitosti i održivog rasta. Pet osnovnih prometnih politika su definirane, podržavajući te glavne ciljeve. Te politike su daljnje podijeljene na područja intervencije plana mobilnosti. Svako od tih područja ima specifične ciljeve i rezultate u paketu programa i mjera. Konačno, odgovorne zainteresirane strane su dodijeljene mjerama i programima. Ovo je vizualno jako lijep način prikazivanja povezanosti između mjera te ciljeva i vizija vašeg grada.



Dio sheme prikazuje veze korak-po-korak između ciljeva i mjera za mobilnost u San Sebastianu
Izvor: *PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.*

Slučaj grada 7:

Svojstva mjera – Thessaloniki, Grčka

Thessaloniki je definirao vremenski plan primjene za svaku mjeru i zadatak, s vremenom započinjanja i trajanja. Na ovaj način mogu lako dobiti pregled mjera i mogućih ovisnosti.

MJERA	POSTUPAK	VRIJEME ZAPOČINJANJA	TRAJANJE (MJESECI)
1. Integrirane i pametne elektronske karte za vožnju	Studija	2013	4-8
	Primjena	2014	8-12
2.1. Autobusne trake	Planiranje	2014	4-6
	Studije	2014	4-6
	Primjena	2015	4-6
2.2. Prioritet u odnosu na semafore	Planiranje	2014	2-3
	Studije	2014	4-8
	Primjena	2015	4-8
2.3. Brzi autobusni prijevoz (BRT)	Planiranje	2015	4-6
	Studije	2015/2016	8-12
	Primjena	2016/2017	8-16

Radi ostvarivanja uspješne primjene Plana održive mobilnosti u gradovima, Thessaloniki se usuglasio oko odgovornosti te raspoređuje sredstva. Odgovorna tijela su dodijeljena za svaku mjeru, također definirajući zadatke i odgovornosti u svezi financiranja.

MJERA	NADLEŽNA TIJELA	ODGOVORNOSTI
1. Integrirane i pametne elektronske karte za vožnju	PTA (nadležno tijelo za javni prijevoz)	Studija
	OASTH (organizacija za gradski promet)	TPonuda + Primjena
2.1. Autobusne trake	PTA	Planiranje
	Metropolitansko tijelo i/ili lokalna tijela	2014
2.2. Prioritet u odnosu na semafore	PTA	Planiranje
	Metropolitansko tijelo i/ili lokalna tijela	Studije + Autorizacija za korištenje cesta + Primjena
	OASTH	Primjena

Izvor: SUMP za Metropolitansko područje Thessaloniki, Investicijski plan djelovanja

4.6 Pokazatelji za praćenje i ocjenjivanje

Konačno, svaka mjera bi trebala imati jedan ili nekoliko pokazatelja za praćenje i ocjenjivanje rezultata, ishoda i učinka mjere i plana djelovanja. Postoji mnogo postojećih sustava pokazatelja koji bi mogli koristiti kao nadahnuće, pogledajte okvire 2 i 3 niže. Prije nego počnete razvijati vlastiti sustav, uputno je razgovarati s ostalim zainteresiranim stranama u vašem području, primjerice s nadležnim tijelima za javni prijevoz, gradskim ili regionalnim tijelima, jer su oni možda već usvojili jedan sustav. Napredak među zainteresiranim stranama je puno lakše usporediti ako su isti pokazatelji korišteni. Također

biste trebali osigurati da koristite samo pokazatelje koji su u mogućnosti dati podatke uz razuman uloženi trud. Više informacija možete pronaći u kompletu za Praćenje i ocjenjivanje razvijenom u CH4ALLENGE, pogledajte Okvir 2.

Malmö, primjerice, preporuča korištenje samo nekoliko pokazatelja kao pokazatelja u odnosu na cilj, koji su vrlo jasno povezani sa ciljevima SUMP-a. Povezanost sa ciljevima SUMP-a čini jasnijim za sve ono što bi trebalo biti ostvareno planom djelovanja. U njihovom slučaju, modalna podjela je korištena kao sveukupni pokazatelj u odnosu na cilj. Ostali gradovi su se odlučili za mnoge pokazatelje usko povezane s mjerom, primjerice Torino, pogledajte slučaj grada 7.

Slučaj grada 8:

Pokazatelji SUMP-a – Torino, Italija

Torino u svojem Planu održive mobilnosti u gradovima ima povezane smjernice, ciljeve, mjere i referentne pokazatelje. Pokazatelji su poprilično konkretni te pomažu razumijevanju sadržaja i svrhe mjere. Primjer niže predstavlja smjernicu broj 2 koja navodi: Radi osiguranja i unaprjeđenja dostupnosti za ljude, te je podijeljena u tri cilja s mjerama ispod:

- Osigurati dostupnost za javni prijevoz
 - o Postepena prilagodba flote vozila
 - o Stavljanje opreme za pomoć za autobusne stanice (pristup s poda, opipne signale, zvučne poruke)
- Olakšavanje pristupa javnim prostorima
 - o Unaprjeđenje pristupa za pješake
 - o Izmjena strukture metropolitanskih linija do glavnih željezničkih čvorišta
- Osiguranje pristupa osobama s invaliditetom
 - o Ukidanje arhitektonskih prepreka
 - o Zvučna podrška na semaforima
 - o Primjena vođenih putova

Svako područje mjere se tada konkretizira u nekoliko pokazatelja, npr. za radnju 2.1: pristup za javni prijevoz (niskopodni autobus 669 i tramvaj 108), dijeljenje dostupnih vozila cjelokupne flote, pristupačnost autobusnih stajališta, dijeljenje dostupnih autobusnih stajališta ukupnog broja. Pokazatelj radnje 2.2. su unaprjeđenja u mogućnosti pristupa javnom prostoru.

LINEE D'INDIRIZZO 2.: GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE		
AZIONI	MISURE	INDICATORI DI RIFERIMENTO
2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici	- Graduale adeguamento del parco circolante con veicoli conformi - Messa a norma degli spazi di fermata (piano di accesso, segnali podo-tattili, messaggi acustici...)	- mezzi pubblici accessibili (pianale ribassato bus 669, tram 108) - mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante (1.357 totale bus+tram) - fermate accessibili - fermate accessibili sul totale delle fermate (2331)
2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	- Soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale - Riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane	- interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici
2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili	- Abbattimento delle barriere architettoniche - Dotazione di avvisatori acustici ai semafori - Messa in opera di percorsi "loges"	- Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009) - percorsi attrezzati con loges - impianti semaforici dotati di avvisatore acustico

Izvor: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE,
www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms, Azione – Misure operative schede.

Kutija 2: CH4LLENGE: Komplet za praćenje i ocjenjivanje

U Kompletu za praćenje i ocjenjivanje razvijenom od strane CH4LLENGE, postoji poseban odjeljak o pokazateljima. Preporuke, metode i pristupi su prikazani u odnosu na kako odabrati pokazatelje.

Pokazatelji koji najviše odgovaraju procjeni mjera i radnjama u ovom stadiju su oni koje se naziva Pokazateljima ostvarenja, jer oni izravno utječu na mjere (ishod i utjecaj se teže procjenjuju). Oni mjere opseg u kojem su instrumenti politike bili primijenjeni i pružene usluge (npr. Broj kilometara izgrađenih autobusnih traka). Prometna aktivnost i pokazatelji ostvarenja su također potrebni radi razumijevanja zašto su određeni rezultati ostvareni te što se dalje može učiniti ako situacije zahtijeva unaprijeđivanje. Pogledajte poglavlje 3.2. u Kompletu za praćenje i ocjenjivanje radi pribavljanje detaljnijih informacija i tabelu 3 radi primjera pokazatelja.

Praćenje i ocjenjivanje – Procjenjivanje utjecaja mjera i ocjenjivanje postupka planiranja mobilnosti, www.sump-challenges.eu/kits (PDF dostupan za preuzimanje na engleskom, nizozemskom, češkom, mađarskom, rumunjskom, hrvatskom, francuskom, njemačkom, poljskom).

Predložak za plan praćenja i ocjenjivanja, , www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03_ch4llenge_monitoring_and_evaluation_plan_template.docx.

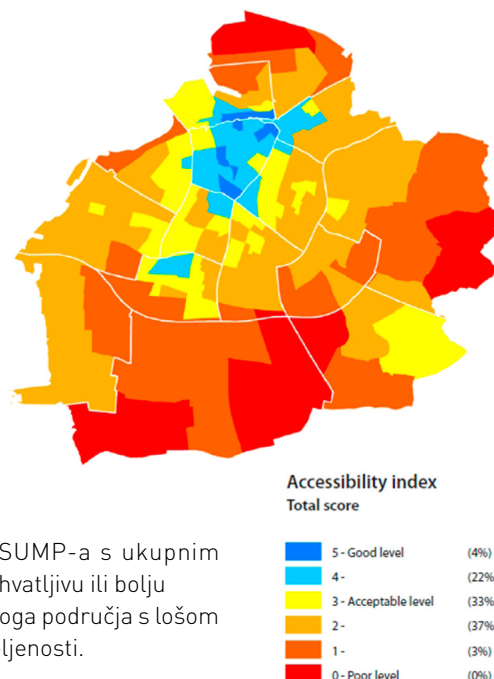
Slučaj grada 9:**Pokazatelj pristupačnosti – Malmö, Švedska**

Bolji Malmö za više ljudi odgovara pristupačnijem Malmö-u – to je glavna pretpostavka u radu usmjerenom prema održivijem gradu i prometnom sustavu. Pokazatelj pristupačnosti koji se nalazi niže, ukratko opisuje današnju pristupačnost u Malmö-u putem mapa i postotnim vrijednostima. Pokazatelj pristupačnosti može djelovati kao pomoć za odluke u planiranju te u razmatranju različitih investicija i djelovanja, kao i radi uspoređivanja različitih područja i skupina stanovništva. Pokazatelj pristupačnosti može predstavljati pomoć za praćenje kako se pristupačnost u prometnom sustavu razvija kroz vrijeme te može stoga biti jedan od nekoliko pokazatelja u kojoj mjeri su ostvareni ciljevi SUMP-a. Slijedećih osam kriterija za održivu pristupačnost su uključeni u Pokazatelju pristupačnosti.

1. Vrijeme putovanja pješaćenjem do 10 odredišta
2. vrijeme putovanja vožnjom bicikla do 10 odredišta
3. Omjer vremena putovanja biciklom/automobilom do 10 odredišta
4. Omjer vremena putovanja javnim prijevozom/ automobilom do centra grada, najbliže trgovačke zone/trgovačkog centra i najbližeg čvorišta javnog prijevoza
5. Udaljenost do najbliže autobusne postaje
6. Udaljenost do najbližeg velikog čvorišta javnog prijevoza
7. Udaljenost do najbližeg objekta za dijeljenje automobila
8. Opseg mogućnosti putovanja, tj. pristup nekim održivim vrstama prijevoza s dobrom pristupačnošću (sloboda izbora)

Radi analize trenutne pristupačnosti, geografski podatci u odnosu na Malmö koji je podijeljen na 225 zona se obrađuju.

Navedena mapa prikazuje 15 potpodručja koja čine područja SUMP-a s ukupnim rezultatima iz 2013. godine. Sveukupno, polovica područja imaju prihvatljivu ili bolju pristupačnost, 59% stanovništva Malmö-a živi u tim područjima. Mnoga područja s lošom pristupačnošću imaju relativno malo stanovnika i malu gustoću naseljenosti.



Izvor: Plan održive mobilnosti u gradovima – Stvaranje pristupačnijeg Malmö-a, http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf, Politički usvojen u ožujku 2016. godine.

Okvir 3: Primjeri sustava pokazatelja

EcoMobilitySHIFT: SHIFT metodologija pruža podršku gradovima prilikom stvaranja i ojačavanja planova mobilnosti gradova te pruža podršku gradovima u razvijanju planova djelovanja radi primjene integrirane mobilnosti u gradovima. SHIFT metodologija se sastoji od 20 pokazatelja koji mjere učinak gradske mobilnosti u različitim područjima.

<https://ecomobility.org/ecomobility-shift>

NOVELOG: NOVELOG projekt je usredotočen na razvijanje znanja i razumijevanja prijevoza tereta i službenih putovanja pružanjem smjernice za primjenu učinkovitih i održivih politika i mjera. Alat za ocjenjivanje se sastoji od 140 pokazatelja koji su podijeljeni u sedam područja utjecaja okvira održivosti temeljenog na životnom ciklusu. <http://novelog.eu>

NISTO komplet alata: NISTO komplet alata za ocjenjivanje može biti korišten radi ocjenjivanja projekata mobilnosti malih razmjera za održivost i prioritete zainteresiranih strana te radi praćenja ciljeva politike. Pogledajte NISTO osnovni kriterij radi primjera pokazatelja.

www.nistotoolkit.eu

Europska komisija je izradila izvještaj s ciljem pružanja sudionicima lokalne uprave i zainteresiranim strankama sažetog vodiča za najbolje trenutno dostupne alate u odnosu na pokazatelje za održive gradove, uz usredotočenost na dimenziju zaštite okoliša. Nekoliko alata je sažeto i dostupne su poveznice.

http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf

CIVITAS CAPITAL: Okvir pokazatelja izrađen kao dio CIVITAS CAPITAL projekta je skup pokazatelja jednostavnih za uporabu, koje gradovi mogu koristiti radi mjerenja kako njihov prometni sustav i sustav mobilnosti djeluje. Svaki pokazatelj je dan uz sažetak ciljeva mobilnosti u gradovima na koje se odnosi, zajedno s informacijama o troškovima te o tome kako prikupiti potrebne podatke.

<http://civitas.eu/document/civitas-capital-advisory-group-5-data-and-statistics-city-level-sustainable-mobility>

WBCSD je globalno primjenjiv alat koji pruža podršku gradovima u razvijanju integriranih i na činjenicama temeljenih planova održive mobilnosti u gradovima, a koji je zasnovan na 19 pokazatelja održive mobilnosti. Pokazatelji se koriste radi izračuna ostvarivanja rezultata vašeg grada, tako da „Prioritetni gradski pokazatelji” mogu biti odabrani.

www.wbcsdsmp.org/user/login

Više alata koji vam pružaju podršku prilikom odabira pokazatelja možete pronaći u CIVITAS inventaru alata:

<http://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets!>

4.7 Tabela sa svojstvima mjera

Preporuča se prezentirati mjere u planu djelovanja, na način da se pruži pregled portfelja. Tabela 2 može biti korištena kao predložak u tu svrhu, prikazujući opis mjera i paketa mjera. Nakon toga slijede dva slučaja grada s različitim načinom predstavljanja svojih mjera: Odense u Danskoj i Torino u Italiji.

Tabela 2: primjer kako opisati mjere i pakete mjera u planu djelovanja SUMP-a

MJERA/PAKET MJERE	OPIS MJERE	ODGOVORNOST	POVEZANOST S CILJEVIMA SUMP-A	VRIJEME PRIMJENE	IZVOR FINANCIRANJA	POKAZATELJI
Odvojeni objekti za bicikle	Označene trake i staze uz glavne gradske ulice. Motorizirani promet isključen radi povećanja sigurnosti biciklista	Vlasnik ceste	Povećati korištenje bicikala. Povećati sigurnost u prometu.	Godina 1-5	Gradska uprava, financiranje. Državno financiranje sigurnosti na cestama	Km izgrađenih biciklističkih staza
Razviti plan upravljanja mobilnosti	Plan o tome što, kad i kako učiniti s upravljanjem mobilnosti.	Gradska uprava	Povećati korištenje održivih vrsta prometa	Godina 1: travanj - listopad	Gradska uprava	Plan odobren
Unaprijediti pješačka raskrižja na prioritetnim rutama						
...						
...						

Slučaj grada 10:

Primjer opisa mjere - Odense, Danska

U planu mobilnosti za Odense, od 2014. do 2016., 34 mjera je bilo određeno. Svaka mjera je opisana na jednoj stranici sa svrhom primjene, što će biti učinjeno, glavna ciljana skupina, prednosti ciljane skupine za Odense i pokazatelji za uspjeh. U donjem dijelu svake stranice jednostavna „Procjena učinkovitosti“ pokazuje kako mjera doprinosi u odnosu na četiri cilja: Okoliš, Gradski život, Zdravstveni i Poslovni rast.

Izvor: <http://subsites.odense.dk/subsites6/cyklisternesby/topmenu/om%20cyklisternes%20by/city-of-cyclists/mobility-projects>

Također pogledajte novi plan djelovanja za 2017-2024. godinu (na danskom): www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/planer-for-trafik-og-veje/handlingsplan-for-mobilitet-og-byrum.pdf?la=da.

02 /

Information campaigns on shared cars

TARGET GROUP

Car owners with no permanent need to own a car.

PURPOSE

More people should choose to share cars instead of purchasing a private car. This reduces their overall car driving. It also encourages them to walk, bike and use public transportation significantly more, than they would otherwise do.

WHAT?

Car sharing has operated in Denmark for over 15 years, but the possibility of sharing cars is not widely known. Many people will be able to achieve significant savings, and improve their health, without compromising their need of transportation. The main idea is that you only need a car occasionally. As another benefit, you avoid worrying about repairs, vandalism, loss of value etc. Odense has one car sharing company, but other companies might arrive in the future. "MyCarYourCar" is a new alternative, which along with a similar one from GoMore, open up the possibility of private people sharing cars for a fee. Ordering online is possible and you do not have to worry about the insurance. The number of people sharing a car could increase by launching an information campaign.

ADVANTAGES FOR YOU AS A CAR OWNER

The individual users will automatically reduce their driving significantly, because they have to pay for each trip.

ADVANTAGES FOR ODENSE

Biking and the use of public transportation will increase.



EFFICIENCY ASSESSMENT

HEALTH	● ● ● ●
ENVIRONMENT	● ● ● ● ●
IMPROVED URBAN LIFE	● ● ● ● ●
BUSINESS & GROWTH	● ● ● ●

SUCCESS CRITERIA

The number of car sharing users must be doubled.

29
MOBILITY PLAN 2014-15 — INITIATIVES

Primjeri mjera iz plana mobilnosti za Odense 2014.-2016.

SLUČAJ GRADA 11:

Primjer opisa mjera – Torino, Italija

Održivi plan mobilnosti u gradovima za Torino je instrument za planiranje između 2008. i 2018. godine sa srednjim ciljem za 2011. godinu. Sastoji se od sedam principa vođenja, podijeljenih u ciljeve i mjere. Mjere su opisane sa slijedećim svojstvima:

- Povezanost sa smjernicom
- Povezanost sa ciljem
- Vrsta aspekta održivosti
- Općeniti opis i ciljevi u odnosu na mjeru
- Odgovoran dio (dijelovi)
- Način primjene
- Cilj s mjerom i pokazatelj
- Razdoblje primjene
- Potrebni ekonomski resursi

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.2. Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici		
Misura operativa 3.a.2.1. Adeguare i mezzi del TPL non ecologici con l'installazione dei filtri anti particolato		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Riduzione delle emissioni di inquinanti dei mezzi pubblici attraverso l'installazione di filtri anti-particolato sul parco preesistente. È prevista l'installazione dei filtri su 396 veicoli di GTT. I filtri anti particolato consentono di ridurre di oltre il 95% le emissioni di particolato e del 50% di biossido d'azoto (NO ₂). Il sistema filtrante è costituito da 4 elementi principali: un filtro anti particolato in carburo di silicio costituito da una struttura a nido d'ape che trattiene il particolato, composto prevalentemente da particelle di carbone di varie dimensioni (il cosiddetto PM10); una marmitta dove viene alloggiato il filtro anti particolato; un additivo (ferrocene) che aggiunto al carburante consente la completa combustione al raggiungimento di una temperatura di circa 250/280°C e una centralina che sovrintende al corretto funzionamento del sistema.	N° di veicoli dotati di filtro anti-particolato Riduzione, nell'area Torinese, di 19 ton di polveri sottili/anno.	
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione	
GTT Ministero ambiente Regione Piemonte	Entro marzo 2010 si procederà all'installazione sui veicoli Euro2; in fasi successive si estenderà l'intervento ai veicoli Euro 3 ed eventualmente a quelli di classe Euro 1, se nel frattempo non sono stati sostituiti.	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Accordo di programma per la qualità dell'aria della Regione Piemonte.	Il progetto si inserisce nell'ambito del Programma Regionale per la qualità dell'aria.	

Izvor: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms,
Azione – Misure operative sched

5. DETALJAN OPIS KORAKA 6: IZRADA PLANA PRIMJENE

U ovom poglavlju su preporučena svojstva mjera i paketa mjera u planu primjene daljnje razvijeni (korak 6 u razvoju plana djelovanja). Primjeri svojstava su prikazani u tabeli 3, koja može biti korištena kao predložak za plan primjene.

5.1 Aktivnosti unutar mjere

Da bi mjera bila primijenjena, uobičajeno je potrebno podijeliti je u dvije ili više radnji. Primjerice, izgradnji odvojenih biciklističkih traka bi trebala prethoditi studija o tome gdje bi biciklističke trake trebale biti izgrađene te možda čak i razvoj biciklističke mreže prije nego što stvarna izgradnja započne. Sve radnje bi trebale biti konkretizirane na vrijeme i opisane s više svojstava što je konkretnije moguće.

5.2 Potrebna sredstva

Opisati koja sredstva su potrebna radi realizacije mjere/radnje. Sredstva mogu biti definirana u brojevima i osobama koji su potrebni radi provođenja radnje, kao i posebno znanje, stručnost ili potrebni alati.

5.3 Trošak mjere

U ovom stadiju je potrebno procijeniti trošak mjere, ili još bolje, svake radnje. Troškovi bi trebali uključivati troškove na vrijeme od unutarnjih osobnih sredstava te vanjske troškove od izgradnje, konzultanata, ispisa itd.

5.4 Uključenost zainteresiranih strana

Ponekad zainteresirane strane osim gradskih odjela moraju primijeniti mjeru, npr. regionalna tijela, privatni vlasnici zemljišta, tijela za javni promet. Vanjske zainteresirane strane mogu dati dodatnu vrijednost mjeri ili će olakšati njenu primjenu. Takvi primjeri su biciklistička udruženja, poslovna udruženja ili susjedni gradovi. Uključujući vanjske zainteresirane strane i civilno društvo, općine mogu dobiti nove informacije u isto vrijeme kad te grupe postanu integrirane u postupak planiranja, čineći da predložene promjene postanu šire prihvaćene.

Slučaj grada 12:

Uključenost zainteresirane strane – Bukurešt, Rumunjska

Bukurešt, grad sa značajnim izazovima u odnosu na mobilnost, bio je uspješan u planiranju održive mobilnosti u gradovima, okupljajući projektante, lokalna tijela i ostale zainteresirane strane. Na taj način, oni mogu osigurati integrirani plan koji će koristiti lokalnim zajednicama i poslovanju. Dva puta mjesečno ta skupina zainteresiranih strana se sastaje radi raspravljanja ključne aspekte prometnog sustava Bukurešta te njegovog teritorijalnog odnosa s metropolitanskim područjem, zajednicama i razvojem poslovanja. Rasprave i utvrđenja su omogućili Bukureštu da identificira prioritete politike radi daljnjeg razvoja zajedno s razvijanjem plana.

Izvor: www.eltis.org/discover/case-studies/bucharests-involvement-stakeholders-informed-sump-process-romania

Slučaj grada 13:

Primjer opisa mjere – Ljutomer, Slovenija

Ljutomer, mali grad u Sloveniji s 3,300 stanovnika, još od 2012. godine ima plan održive mobilnosti u gradovima. Pozitivan rezultat njegove primjene i nacionalni ponuditelj za financiranje pripremnog postupka SUMP-a, potaknuli su pripremu druge generacije SUMP-a u 2017. godini (u tijeku je do 2022. godine). SUMP je temeljen na jasnoj viziji koju dijele ključne zainteresirane strane unutar općine. U prvom dijelu su strateški ciljevi, ključna postignuća prvog SUMP-a, ključni izazovi i ključne mogućnosti za daljnje unapređenje stanja mobilnosti u općini su predstavljani. Drugi dio se sastoji od pet tematskih stupova koji pokrivaju integrirano planiranje mobilnosti, pješaćenje, vožnju biciklom, javni prijevoz i motorizirani prijevoz. Za svaki stup su popisani i opisani specifični ciljevi, i konkretne mjere. Detaljne informacije o primjeni mjera su predstavljene unutar Plana djelovanja gdje za svaku mjeru postoje slijedeće informacije:

- Kratak opis
- Trošak primjene
- Složenost primjene
- Odgovornosti za primjenu
- Rok za primjenu
- Ostali komentari

Cilj Plana djelovanja je učiniti ga koliko je moguće jednostavnijim i transparentnijim za općinu da ga primijeni i prati mjere SUMP-a te ostvarenja ciljeva SUMP-a. Primjer niže prikazuje sažetak Plana djelovanja za Stup 1: Integrirano planiranje mobilnosti.

STEBER 01: CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

CILJI

1. V letu 2017 vzpostaviti sistem zagotavljanja aktualnosti strategije – posodobitev na dve in prenova na pet let.
2. Doseči, da bo vsak proračun občine od leta 2018 kazal na uravnotežena vlaganja v vse potovalne načine.
3. Do leta 2018 narediti načrt okrepite kapacitet občinske uprave na področju trajnostne mobilnosti.
4. V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti.
5. V letu 2017 sprejeti Načrt promocije dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti.
6. Do leta 2018 narediti evidenco najmanj petih inovativnih rešitev za izzive trajnostne mobilnosti (opredeljene v CPS).

UKREPI ZA ZAGOTAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Sveženj 1: Izvajanje in prenova CPS

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.01 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	brez*	majhna	OL in II	redna aktivnost od 2017	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.02 Priprava uravnoteženega proračuna	brez	srednja	OL in OS	od 2018	
1.03 Posodobitev CPS	10.000 €	srednja	OL in II	2019	
1.04 Prenova CPS	50.000 €*	srednja	OL, OS in II	2022	*prilagojeno sofinanciranje MzI

Sveženj 2: Spremljanje in vrednotenje CPS

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.05 Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI*	1.000 € letno**	majhna	OL in II	letno 2017-2022	*zahtevano po pogodbi z MzI **višji strošek ob posodobitvi in prenovi CPS, vključen v Sveženj 1

Izvor: Celostna prometna strategija Občine Ljutomer, 2017-2022, www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer and www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Celostna%20prometna%20strategija%20ob%20C4%8Dine%20Ljutomer%202017-2022.pdf

Tabela 3: Primjer kako opisati mjere i pakete mjera u planu primjere

MJERA	OPIS MJERE	ODGOVORNOST	RADNJE UNUTAR MJERE	RAZDOBLJE PRIMJENE	POTREBNA SREDSTVA	TROŠAK	UKLJUČENE ZAINTERESIRANE STRANE
Odvojeni objekti za bicikle	Označene trake i staze uz glavne gradske ulice	Vlasnik ceste	Analiza potrebnih biciklističkih traka	GODINA 1: Siječanj - svibanj	2 prometna i gradska projektanta	30 000 € + 20% punog vremena prometnog projektanta	Biciklistička udruženja
			Razvoj plana biciklističke mreže	GODINA 1: Svibanj-prosinac	4 prometna i gradska projektanta	40 000 €	Biciklistička udruženja, susjedni gradovi
			Planirati i izgraditi biciklističke trake	GODINE 2-5	Projektanti, razvojni inženjeri	500 €/m	Građevinske firme
Razvoj plana upravljanja mobilnosti	Plan o tome što, kad i kako učiniti s upravljanjem mobilnosti	Gradska uprava	Razviti plan upravljanja mobilnosti	GODINA 1: Travanj-listopad	Stručnjak za promjenu ponašanja, prometni projektant	30 000 €	-
Unapređenje pješačkih raskrižja na prioritetnim rutama							
...							
...							

6. SAVJET OD SUMPS-UP GRADOVA PARTNERA

Tijekom intervjua sa gradovima partnerima, nekoliko savjeta je dano u odnosu na razradu plana djelovanja SUMP-a. Neki od njih su navedeni ovdje:

Opišite mjere na općenitoj razini. Kad imate sredstva, konkretizirajte mjeru i primijenite je!

Ne zaboravite sredstva i troškove u odnosu na planiranje studija izvedivosti!

Budite fleksibilni i otvoreni za nova rješenja koja nastanu, osobito za dugoročne mjere. Ali, ne dopustite da vam izmakne vaš cilj!

Zadržite vremenski okvir plana djelovanja u razdoblju unutar 5 godina. Revidirajte mjere svake 2 godine.

Ne prestajte s primjenom tijekom revizija ili tijekom razvijanja novog plana. Važno je zadržati ritam u odnosu na mjere koje se izvršavaju.

Odredite koordinatora/voditelja programa za plan djelovanja.

Odlučite tko je odgovoran za mjeru, vrijeme primjene i sredstva financiranja.

Svorite sustav pokazatelja radi praćenja i ocjenjivanja.

Procijenite mjere i učinite analizu posljedica ako ne učinite ništa.

Izradite putokaz primjene – kako su mjere međusobno povezane u odnosu na primjerice tempiranje i financiranje

Razvijte „preteče projekta“ koji mogu utrati put drugim mjerama

Ne zaboravite uključiti zainteresirane strane tijekom postupka.

Uzmite u obzir okružujuće općine i regionalna tijela prilikom razvijanja i primjene plana djelovanja.

Učite od drugih, priključite se mrežama i stvorite saveze radi unaprjeđenja preduvjeta za primjenu mjera.

7. DODATAK I: PREDLOŽAK ZA PLAN DJELOVANJA SUMP-A

MJERA	OPIS MJERE	ODGOVORNOST	POVEZANOST SA CILJEVIMA SUMP-A	VRIJEME PRIMJENE	IZVOR FINANCIRANJA	POKAZATELJI
Odvojeni objekti za bicikle	Označene trake i staze uz glavne gradske ulice. Motorizirani promet isključen radi povećanja sigurnosti biciklista	Vlasnik ceste	Povećati korištenje bicikala. Povećati sigurnost u prometu	Godina 1-5	Gradska uprava. Državno financiranje sigurnosti na cestama	Razviti plan biciklističke mreže Km izgraditi biciklističke trake
Razviti plan upravljanja mobilnosti	Plan o tome što, kad i kako učiniti s upravljanjem mobilnosti.	Gradska uprava	Povećati korištenje održivih vrsta prometa	Godina 1: Travanj - listopad	Gradska uprava	Plan odobren
Unaprijediti pješačka raskrižja na prioritetnim rutama						
...						
...						

8. DODATAK II: PREDLOŽAK ZA PLAN PRIMJENE

MJERA	OPIS MJERE	ODGOVORNOST	RADNJE UNUTAR MJERE	RAZDOBLJE PRIMJENE	POTREBNA SREDSTVA	TROŠAK	UKLJUČENE ZAINTERESIRANE STRANE
Odvojeni objekti za bicikle	Označene trake i staze uz glavne gradske ulice	Vlasnik ceste	Analiza potrebnih	Godina 1: Siječanj - svibanj	2 prometna i gradska projektanta	30 000 € + 20 % of punog vremena prometnog projektanta	Biciklistička udruženja
			Razvoj plana biciklističke mreže	Godina 1: Svibanj-prosinac	4 prometna i gradska projektanta	40 000 €	Biciklistička udruženja, susjedni gradovi
			Planirati i izgraditi biciklističke trake	Godine 2-5	Projektanti, razvojni inženjeri	500 €/m	Građevinske firme
Razvoj plana upravljanja mobilnosti	Plan o tome što, kad i kako učiniti s upravljanjem mobilnosti	Gradska uprava	Razviti plan upravljanja mobilnosti	Godina 1: Travanj-listopad	Stručnjak za promjenu ponašanja, prometni projektant	30 000 €	-
Unapređenje pješačkih raskrižja na prioritetnim rutama							
...							

9. DODATAK III: IZVJEŠTAJI U SVEZI SLUČAJA GRADA SUMPS-UP GRADOVA PARTNERA

Balázs Mór plan – Plan mobilnosti Budimpešte

Budimpešta je glavni grad Mađarske s više od 1.774.000,00 stanovnika. Geologija Budimpešte je učinila grad jednim od najpopularnijih gradova s termama u Europi. S izvorima vruće vode koji izlaze kroz vapnenačke stijene, grad je opskrbljen vodom koja ima temperaturu od 35-76 stupnjeva celzijusa.

Balázs Mór plan je prvo izdanje i temeljen je na ideji planiranja održive mobilnosti u gradovima, uključujući iskustvo razvoja prometa u proteklom godinama, najbolju međunarodnu praksu i ključne probleme prometa u Budimpešti.

Bit Balázs Mór plana može biti sažeta u slijedeća tri pojma: integracija, učinkovitost i cjelokupna kvaliteta. Na temelju tih načela, namjera je da plan mobilnosti doprinese da Budimpešta u budućnosti postane grad pun života i ugodniji za život.

Opći cilj je:

„Prometni sustav Budimpešte bi trebao unaprijediti konkurentnost Budimpešte i regije te doprinijeti održivom, atraktivnom i zdravijem gradskom okruženju ugodnijem za život“

Balázs Mór plan uzima u obzir tri specifična cilja u odnosu na promet: gradsko okruženje ugodnije za život, sigurna i pouzdana usluga prijevoza, kao i regionalna povezanost temeljena na suradnji te je usmjeren prema četiri područja prijevoza:

- Više veza
- Atraktivna vozila
- Bolje usluge
- Učinkovit skup institucija

Četiri područja sadrže otprilike šezdeset mjera, kao primjerice: kontinuirana glavna biciklistička mreža, razvoj zona sa smirenjem prometa i prometnim ograničenjima, modernizacija flote vozila javnog prijevoza i kapaciteta održavanja flote, dijeljenje automobila i regulacija parkiranja. Neke mjere su opisane općenito, dok su druge opisane detaljnije, s posebnim prijedlozima u odnosu na kako mjere mogu biti ostvarene.

Balázs Mór plan iznosi strategiju kratkoročnog i srednjoročnog razvoja prometa u Budimpešti za razdoblje od 2014. godine do 2030. godine. Opsežna revizija mjera povezanih sa SUMP-om se predlaže da bude provedena svakih 5 godina, radi izbjegavanja primjenjivanja zastarjelih mjera i pripreme za nove preduvjete koji su nastali.

Trafik-och Mobilitetsplan, Promet grada Malmö- a i plan mobilnosti

Malmö je treći najveći grad u Švedskoj s više od 328.500,00 stanovnika. Malmö je prirodno čvorište za ljude i kulture iz cijelog svijeta. Stanovnici grada dolaze iz otprilike 170 zemalja i govore 150 različitih jezika, Ova raznolikost je od ključne vrijednosti za Malmö i tvori osnovu za bogat kulturni život.

Prometni plan i plan mobilnosti Malmö-a predstavljaju prvo izdanje i opisuje kako holistički pristup planiranju može unaprijediti kvalitetu života za stanovnike Malmö-a, posjetitelje i ostale zainteresirane strane. Općeniti cilje ovog plana mobilnosti je pristupačniji i atraktivniji Malmö za više ljudi.

Vizija grada je:

„Pješačenje, vožnja biciklom i javni prijevoz predstavljaju prvi izbor za sve koji rade, žive u Malmö-u ili posjećuju Malmö. Ovi izbori načina putovanja, zajedno s učinkovitim i ekološki prihvatljivim prijevozom tereta i automobilske prometom, su osnova prometnog sustava u našem gusto naseljenom i održivom gradu – prometni sustav projektiran za grad i njegove ljude.“

Prilikom razvijanja plana mobilnosti, grad je učinio samo-procenu, rasporedio trenutnu stratešku dokumentaciju općine i kako ona utječe na planiranje općenito, osobito na prometno planiranje. Oko 20 radnji je označeno u planu i Malmö trenutno radi na njihovoj primjeni. Plan jasno definira rad koji se već provodi te koji je slijedeći korak za sve mjere. Primjerice, jedna mjera je pješački promet za polagano i brzo kretanje. Tekući rad i slijedeći korak je onda razjašnjen uz slijedeću mjeru. U ovom slučaju tekući rad je primjena programa za pješake i provođenje radnji opisanih u Planu pješačke trake. Druga mjera je održivi način prijevoza na posao te s posla kući: tekući rad je promocija rješenja za dijeljenje automobila s konstruktorima i projektantima u trenutku novih istraživanja stambenih prostora i mjesta rada te je slijedeći korak proširenje resursa i razvijanje metode za Upravljanje mobilnosti u postupku eksploatacije.

Povezani Birmingham – Plan djelovanja za mobilnost Birmingham-a

Birmingham je drugi najveći grad u Ujedinjenom Kraljevstvu s 1.1 milijuna stanovnika. Uz pomoć Plana djelovanja za mobilnost Birminghama (BMAP), grad je usmjeren na stvaranje „idi bilo gdje“ prometnog sustava, koji će omogućiti ljudima da jednostavno i brzo putuju u grad, unutar grada i iz grada. Plan mobilnosti je odredio viziju za 20 godina:

„Plan djelovanja za mobilnost Birmingham-a će obnoviti prometni sustav Birmingham-a radi ostvarenja postojećih i budućih izazova mobilnosti; olakšavanjem snažnog i održivog gospodarskog rasta. Plan će promijeniti način na koji ljudi i poslovanje poimaju putovanje u grad i oko grada. Utjecajem na ponašanje s obzirom na putovanje te usvajanjem tehnoloških promjena, smanjiti ćemo emisije ugljika, povećati sigurnost i unaprijediti život ljudi.“

BMAP predstavlja svoju viziju za buduće planiranje prometa u Birmingham-u kroz tri teme:

- Unaprjeđenje strateške povezanosti – grad-sveobuhvatno i kroz regiju
- Unaprjeđenje povezanosti i sigurnosti za lokalne zajednice
- Unaprjeđenje povezanosti u centar grada te unutar centra grada

Unutar tema, različite mjere su predstavljene. Primjeri u odnosu na mjere koje su uključene su: dijeljenje cestovnog prostora na korist ljudi (ne automobila), infrastruktura radi poticanja pješaćenja i vožnje biciklom za sva kraća putovanja te primjena sveobuhvatne strategije sigurnosti na cesti.

SUMP za metropolitansko područje Thessaloniki-a

Thessaloniki je druga najveća urbana sredina u Grčkoj s gotovo milijun stanovnika. Thessaloniki kombinira povijest od više od 2.300 godina sa svime što moderni europski grad nudi. Grad može ponuditi bizantske crkve, rimske i muslimanske građevine, modernu arhitekturu, intenzivan noćni život i nevjerojatno lijepe plaže.

Plan mobilnosti je prva verzija te sadrži investicijski plan djelovanja sa 12 mjera (paketa). Za svaku mjeru postoji opis mjere s prednostima i međunarodnim iskustvom. Plan djelovanja jasno specificira tijelo nadležno za mjeru i vremenski plan primjene.

Jedna od 12 mjera je primjena sustava dijeljenja bicikala. Mjera je opisana te su prednosti navedene, kao primjerice poboljšanje javnog zdravlja i optimizacija javnog prostora. Također postoji opis međunarodnog iskustva, sustavi dijeljenja bicikala u metropolitanskom području su trenutno u primjeni u nekoliko velikih gradova diljem Europe (primjerice Pariz, Barcelona, Lyon i London) s velikim uspjehom.

Predstavljene mjere su ekonomski izvedive te imaju cilj poboljšati društvenu koheziju i smanjiti promet privatnim motoriziranim vozilima.

Torino

Grad Torino je lokalno javno tijelo, smješten u sjeverozapadnom dijelu Italije (Pijemont regija) te upravlja područjem od oko 130 km² te ima 900.000 stanovnika i uskoro će postati prijestolnica novo uspostavljenog metropolitanskog područja Torina (Zakon broj 56, 07. travnja 2014. godine). Gustoća naseljenosti je 6.950 stanovnika po km², što ga čini trećim gradom u Italiji nakon Napulja i Milana (Državni institut za statistiku, ISTAT, 2014.). Sa svojim dimenzijama i BDP-om od otprilike 55 milijuna EUR, Torino je jedan od najvažnijih gradova u Italiji. Obilježja cjelokupne situacije mobilnosti u Torinu su slijedeće:

- 1.400.000 putovanja motornim vozilima dnevno, uključujući: 60% privatnim automobilima, 40% javnim prijevozom
- -10%: smanjenje gradskog prijevoza u posljednje 4 godine; +15% korisnika javnog prijevoza u odnosu na 2009. godinu
- 600.000 pametnih kartica za javni prijevoz (BIP) isporučenih u Torinu i njegovom zaleđu
- Modalna podjela grada: pješaćenje 29%, privatni automobili 43%. Javni prijevoz 23%, bicikl 3.14%, ostalo 1.86%

Torino želi postati središte izvrsnosti za održivu mobilnost u gradovima u Italiji i Europi, kao i Pametan grad gdje održiva, pametna i sigurna mobilnost pridonosi poboljšanju kvaliteta života građana. Radi postizanja glavnog cilja smanjenje emisija CO₂, Torino je usmjeren na:

- Smanjenje utjecaja na okoliš logistike gradskog prijevoza tereta, uvođenjem novog „ekosustava“ za dobavljanje/distribuciju dobara posljednji kilometar
- Smanjenje privatne mobilnosti iz metropolitanskog područja u centar grada te dostizanje 50%/50% javne/privatne podjele za 2020. godinu primjenom dinamičnih rješenja vožnje
- Poticanje prijelaza na ekološki prihvatljivije načine (javni, privatni, kolektivni, LEV-laka električna vozila) pružanjem personaliziranih informacija putnicima o stvarnim troškovima i utjecaju na okoliš privatnih automobila, povećanjem percepcije ekonomske koristi od javnog prijevoza
- Povećati privlačnost vožnje biciklom, unaprijeđenje cjelokupne intermodalnosti rješavanjem glavnih nedostataka/opasnosti u svezi s vožnjom bicikla
- Izmijeniti ponašanje građana radi prihvaćanja intermodalnih i više održivih vrsta prometa primjenom usluge intermodalne mobilnosti radi unaprjeđenja zadovoljstva građana i prihvaćanja parkiraj i vozi se opcije

Plan održive mobilnosti u gradovima (SUMP) nije obavezan u Italiji, međutim članak 32 zakona broj 340 u 2000. (Zakon 340/2000, članak 22) traži instrumente za dugoročno (10 godina), sistematično i integrirano planiranje, koji bi bili razvijeni radi upravljanjem mobilnosti u gradu. SUMP je identificiran kao osnovni alat za planiranje za sve općine ili konurbacije s brojem stanovnika koji prelazi 100.000.

SUMP u Torinu, u skladu s regionalnim planiranjem, je razvijen unutar srednjoročne strategije (10-15 godina) definiranja smjernica, ciljeva i operativnih mjera radi smanjenja CO₂ emisija za više od 20% do 2020. godine:

1) povećanje sustava i ekonomske učinkovitosti; 2) povećanje sigurnosti i kvalitete okoliša; 3) iskorištavanje infrastrukture uz zadržavanje gradske strukture. Prvo izdanje SUMP-a u Torinu je razvijeno u 2008. godini te će sada biti obnovljeno u odnosu na sadržaj i metodologiju plana, usvajajući najbolju praksu iz najuspješnijih europskih gradova te uzimanjem u obzir moderna načela u odnosu na planiranje mobilnosti u gradovima, predstavljena od strane Europske komisije („Smjernice – Razvijanje i primjena Plana održive mobilnosti i u gradovima) te stručnjaka za mobilnost u gradovima. U tom postupku obnove SUMP-a, posebna pažnja će biti posvećena ugradnji u plan robusnog i učinkovitog postupka „praćenja i ocjenjivanja“, ažuriranjem i ojačavanjem već predviđenih postupaka iz prvog izdanja SUMP-a.

Uspješna primjena u Torinu uključuje:

- Pametne prometne sustave (ITS) (Kontrola gradskog prometa, Sustavi za provedbu, napredna integrirana telematika, sustav upravljanja mobilnosti, logistika)
- Pametne karte (sustav naplate karata temeljen na regionalnim integriranim pametnim elektronskim kartama)
- Mobilnost informacija (informacije u stvarnom vremenu u metropolitanskom području na sustavima za parkiranje, javnom prijevozu, prometu)

Donostia Movilidad 2008-2024, San Sebastian

Donostia-San Sebastian je smješten u Baskiji na sjeveru Španjolske. Često se spominje kao jedno od najboljih mjesta na svijetu za konzumiranje hrane jer ima restorana visoke kvalitete i pintxo barove.

Plan održive mobilnosti u gradovima se provodi u razdoblju od 2008. godine do 2024. godine te je razvijen kako bi riješio postojeće izazove mobilnosti i ujedinio postojeće sektorske programe, koji ponekad imaju proturječne prijedloge.

Plan se sastoji od vizije s četiri glavna stupa, podijeljena u pet politika i 13 programa djelovanja. Svaki program djelovanja okuplja nekoliko mjera, primjerice pješačka mobilnost uključuje slijedeće mjere: Donostia Camina Plus (razvoj pješačke mreže), okomiti javni prijevoz i uklanjanje prepreka za osobe s ograničenim kretanjem. Mjere su općenito opisane u pogledu svrhe, geografske raširenosti i namjena. Kad je to važno, poveznice na druge programe djelovanja su navedene. Svaka mjera je specificirana s pokazateljem za praćenje i ocjenjivanje.

Dva scenarija su proučena radi ocjenjivanja učinka na mobilnost u odnosu na srednjoročno razdoblje SUMP-a; prvo scenarij za standardno funkcioniranje slijedeći postojeće trendove u mobilnosti i drugo, scenarij primjene SUMP-a s odgovarajućim mjerama.

Politike su određene s obzirom na mjerljive ciljeve. Primjerice, određeno je da broj putovanja pješice i biciklom bi trebao porasti za 5% do 2013. godine, 15% do 2016. godine te 20% do 2024. godine.

Plan djelovanja – Sofija

Sofija je glavni grad Bugarske i najveći grad te zemlje. Sofija je upravno, industrijsko, prometno, kulturno, kongresno i akademsko središte Bugarske. Sofija je dinamičan grad, koji je doživio stalan rast broja stanovnika i gradskog područja proteklih desetljeća. Prometni sustav Sofije je dobro razvijen te čini značajan dio nacionalne prometne sheme. To je jedini grad u Bugarskoj s četiri vrste prijevoza: autobusi, tramvaji, trolejbusi i metro. Glavne investicije za izgradnju metroa, obnavljanje vozila javnog prijevoza i infrastrukture su učinjene tijekom posljednjih godina uz pomoć fondova Europske unije.

Novi (drugi po redu) Plan održive mobilnosti u gradovima za Sofiju je trenutno u razvoju. SUMP će biti važeći do 2035. godine te će plan djelovanja biti razvijen za tri godine, do 2020. godine.

Plan djelovanja će uključivati:

- Strategiju za postepenu primjenu predloženih paketa učinkovitih mjera, politika i inicijativa, procjenjujući njihovu izvedivost i prilike za financiranje
- Vremenski okvir za njihovu primjenu pod planom djelovanja
- Zainteresiranje strane i sudionici koji su ključni za razvoj realnog i izvedivog plana djelovanja

Plan djelovanja će uključivati studije izvedivosti za najmanje tri investicijske inicijative uključene u plan djelovanja.

Strategija za postepenu primjenu plana je izravno povezana s definicijom proračuna za plan, nužnim financijskim resursima i mogućim izvorima financiranja individualnih ponuda investiranja.





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

