



USMERNENIA PRE ROZVOJ A REALIZÁCIU PLÁNU UDRŽATEĽNEJ MESTSKEJ MOBILITY

DRUHÉ VYDANIE



Informácie o publikácii: Tento dokument bol vypracovaný ako súčasť projektu SUMP-UP, ktorý je spolufinancovaný v rámci programu Európskej únie pre výskum a inováciu Horizont 2020 (dohoda o grante č. 690669). Projekt SUMP-UP koordinovala Ana Drăgulescuová (Európsky sekretariát ICLEI).

Citácia: Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH (editor). *Usmernenia pre rozvoj a realizáciu plánu udržateľnej mestskej mobility*, druhé vydanie, 2019.

Autori: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedekerová, Lisa Marie Brunnerová, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH. Časti tohto dokumentu sú založené na: Rupprecht Consult. *Usmernenia: Rozvoj a realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility* (2013), © Európska komisia.

Prispeli: Anthony Colclough, EUROCITIES (kapitola 1.2); Ana Dragutescuová, Elma Meskovicová a Marko Horvat, ICLEI (kapitola 1.4, činnosť 10.2); Thomas Durlin, Cerema (kapitola 1.5); Stefan Werland a Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (činnosti 8.2 a 9.1); Sasank Vemuri, GIZ a MobiliseYourCity (činnosti 8.2 a 9.1); Dirk Lauwers, Univerzita v Gente (Meranie prístupnosti pomocou flámskeho „prístupu Mobiscore“); TRT Transporti e Territorio (Modelovanie nástroje v procese PUMM), EIB/JASPERS (Veľké infraštruktúrne projekty v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility; strategické environmentálne hodnotenie a plánovanie udržateľnej mestskej mobility), Els Vandebroek a Evelien Bossuytová, Mobiel21 (Prepájanie PUMM s politikami sociálnej inklúzie).

Koordinácia príkladov osvedčených postupov: Lasse Brand, Lisa Marie Brunnerová (Rupprecht Consult); Matilde Chinellatová (EUROCITIES); Maija Rusanenová, Esther Kreuzová (Komisia UBC pre udržateľné mestá); Thomas Morey, Alessia Giorgiuttiová (Polis); Elma Meskovicová, Ana Dragutescuová, Marko Horvat (ICLEI); všetci autori príkladov osvedčených postupov sú uvedení v prílohe C.

Recenzenti: prof. Peter Jones, profesor v odbore doprava a udržateľný rozvoj, University College London; prof. Anthony D May OBE FREng, emeritný profesor dopravného inžinierstva, Inštitút dopravných štúdií, Univerzita v Leeds; Frank Wefering, riaditeľ pre udržateľnosť (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

Podakovanie: Vypracovanie tejto publikácie bolo možné vďaka cennému prínosu účastníkov rôznych konzultačných seminárov (pozri prílohu E) a organizácií a jednotlivcov zapojených do koordinačnej platformy PUMM. Títo odborníci poskytli rozsiahle pripomienky: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattssonová, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Univerzita Napier v Edinburgu; ako aj zástupcovia Európskej komisie (Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku a Generálne riaditeľstvo pre životné prostredie), Výkonnej agentúry pre inovácie a siete (INEA) a Európskej investičnej banky/programu Jaspers.

Korektúra: Elma Meskovicová, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegelerová, Amelie Metzeová, Bonnie Fentonová (Rupprecht Consult).

Grafická úprava: Rebekka Doldová, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Nemecko | www.rebekkadold.de

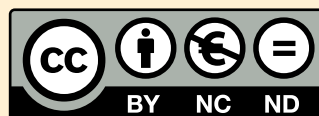
Obrázky na obálke:
www.istock.com

Vyhlasenie o odmietnutí zodpovednosti: Za názory vyjadrené v tejto publikácii preberajú zodpovednosť výhradne uvedení autori, pričom tieto názory nemusia nevyhnutne odrážať názory Európskej komisie. Tieto usmernenia boli najskôr vypracované v anglickom jazyku a za presnosť prekladov do ostatných jazykov nesú zodpovednosť prekladatelia.

Autorské právo: Autorské práva na túto publikáciu vlastní spoločnosť Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH. Všetky obrázky a textové prvky v tejto publikácii, pri ktorých je uvedený zdroj, sú vlastníctvom uvedených organizácií a jednotlivcov.

Autori by chceli vyzvať k rozsiahlemu používaniu týchto usmernení. Tento dokument sa môže bezplatne používať, rozmnožovať a šíriť prostredníctvom akéhokoľvek média pod podmienkou, že a) sa uvedie zdroj na základe uvedenej citácie a b) použitie distribuovaného materiálu je bezplatné. Komerčné použitie tohto dokumentu, ako aj zmeny v jeho obsahu sú povolené len s výslovným súhlasom držiteľov autorských práv.

Používanie tohto dokumentu sa z právneho hľadiska riadi licenciou Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (uvedenie autora – nekomerčné použitie – bez odvodeného obsahu, 4.0, medzinárodné použitie). Právny text licencie je dostupný na: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



Kontakt:

Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH
Clever Str. 13-15, 50668 Kolín nad Rýnom/Nemecko
www.rupprecht-consult.eu
Tel.: +49 221606-0550
info@rupprecht-consult.eu

Obsah

Predslov	05
Návod pre čitateľa	06
Úvod	07
ODDIEL 1 - Koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility	09
1.1 Čo je to plán udržateľnej mestskej mobility?	09
1.2 Aké sú prínosy plánovania udržateľnej mestskej mobility?	13
1.3 Aké sú hlavné prvky plánovania udržateľnej mestskej mobility?	17
1.4 Ako plánovanie udržateľnej mestskej mobility funguje v praxi?	20
1.5 Ako možno podporiť plánovanie udržateľnej mestskej mobility na celoštátnej a regionálnej úrovni?.....	25
ODDIEL 2 - Rozvoj a realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility	30
Fáza 1: Príprava a analýza	32
Východiskový bod: Rozhodnutie pripraviť PUMM	32
Krok 1: Zriadenie pracovných štruktúr	34
Činnosť 1.1: Hodnotenie kapacít a zdrojov	34
Činnosť 1.2: Vytvorenie medzirezortného hlavného tímu	38
Činnosť 1.3: Zaistenie politickej a inštitucionálnej zodpovednosti	40
Činnosť 1.4: Plánovanie zapojenia zainteresovaných strán a občanov.....	44
Krok 2: Stanovenie plánovacieho rámca	51
Činnosť 2.1: Posúdenie požiadaviek na plánovanie a vymedzenie geografického rozsahu pôsobnosti.....	51
Činnosť 2.2: Prepojenie s ostatnými plánovacími procesmi.....	56
Činnosť 2.3: Dohoda o harmonograme a pracovnom pláne.....	61
Činnosť 2.4: Zváženie prijatia externej podpory.....	64
Krok 3: Analýza situácie v oblasti mobility	67
Činnosť 3.1: Identifikácia zdrojov informácií a spolupráca s vlastníkmi údajov.....	67
Činnosť 3.2: Analýza problémov a možností (všetky druhy dopravy)	74
Čiastkový cieľ: Ukončenie analýzy problémov a možností	78
Fáza 2: Vypracovanie stratégie	79
Krok 4: Vypracovanie a spoločné posúdenie scenárov	81
Činnosť 4.1: Vypracovanie scenárov novej budúcnosti	81
Činnosť 4.2: Diskusia o scenároch s občanmi a so zainteresovanými stranami	84
Krok 5: Vypracovanie vízie a cieľov so zainteresovanými stranami	87
Činnosť 5.1: Vytvorenie spoločnej vízie spolu s občanmi a so zainteresovanými stranami	87
Činnosť 5.2: Dohoda o cieľoch zameraných na kľúčové problémy a všetky druhy dopravy	92
Krok 6: Stanovenie ukazovateľov a cieľových hodnôt	95
Činnosť 6.1: Určenie ukazovateľov pre všetky ciele	95
Činnosť 6.2: Dohoda o merateľných cieľových hodnotách	99
Čiastkový cieľ: Dohoda o vízii, cieľoch a cieľových hodnotách	102

Fáza 3: Plánovanie opatrení 103

Krok 7: Výber balíkov opatrení so zainteresovanými stranami	105
Činnosť 7.1: Vytvorenie a posúdenie širšieho výberu opatrení so zainteresovanými stranami	105
Činnosť 7.2: Vymedzenie integrovaných balíkov opatrení	113
Činnosť 7.3: Plánovanie monitorovania a hodnotenia opatrení	121
Krok 8: Dohoda o akciách a povinnostiach	125
Činnosť 8.1: Opis všetkých akcií	125
Činnosť 8.2: Identifikácia zdrojov financovania a posúdenie finančných kapacít	129
Činnosť 8.3: Dohoda o prioritách, povinnostiach a harmonograme	133
Činnosť 8.4: Zaistenie širokej politickej a verejnej podpory	136
Krok 9: Príprava na prijatie a financovanie	139
Činnosť 9.1: Vypracovanie finančných plánov a dohoda o rozdelení nákladov	139
Činnosť 9.2: Finalizácia a zaistenie kvality dokumentu „Plán udržateľnej mestskej mobility“	142
Čiastkový cieľ: Prijatie plánu udržateľnej mestskej mobility	144

Fáza 4: Vykonávanie a monitorovanie 145

Krok 10: Riadenie vykonávania	146
Činnosť 10.1: Koordinácia vykonávania akcií	146
Činnosť 10.2: Obstaranie tovarov a služieb	149
Krok 11: Monitorovanie, prispôsobenie a komunikácia	153
Činnosť 11.1: Monitorovanie pokroku a prispôsobenie	153
Činnosť 11.2: Informovanie a zapojenie občanov a zainteresovaných strán	156
Krok 12: Preskúmanie a získanie poznatkov	159
Činnosť 12.1: Analýza úspechov a neúspechov	159
Činnosť 12.2: Podelenie sa o výsledky a získané poznatky	161
Činnosť 12.3: Zváženie nových výziev a riešení	162
Čiastkový cieľ: Hodnotenie vykonávania opatrení	165

Prílohy v štádiu prípravy

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility v Európe

Som rád, že v rýchlo sa meniacom svete som svedkom čoraz väčšej angažovanosti miestnych orgánov a zainteresovaných strán, ktorej cieľom je zaistiť čistejšiu a udržateľnejšiu mestskú mobilitu. V súčasnosti je prioritou mnohých starostov znížiť hluk a znečistenie ovzdušia spôsobené premávkou, dopravné preťaženie a počet nehôd a zároveň zvýšiť kvalitu života v našich mestách. Dnes viac ako kedykoľvek predtým všetci potrebujeme lepšie podmienky pre chôdzu a jazdu na bicykli, účinnú verejnú a spoločnú dopravu, multimodálne uzly a ešte viac – a to s podporou inteligentných digitálnych riešení. Najlepším spôsobom na realizáciu tohto plánu je skombinovať výborné nápady a inovačné opatrenia s politickou podporou a so zapojením ľudí prostredníctvom komplexného plánovania mobility.

Som preto veľmi hrdý, že Európska komisia v poslednom desaťročí aktívne podporovala plánovanie udržateľnej mestskej mobility (ďalej len „PUMM“). Komisia od zavedenia svojej koncepcie PUMM v roku 2009 a zverejnenia usmernení PUMM v roku 2013 pomohla stovkám miest v celej Európe zaistiť vyvážený a integrovaný rozvoj udržateľných druhov dopravy. To dokazuje pôsobivé a rozsiahle zavádzanie plánov udržateľnej mestskej mobility v Európe. Dôležité je, že plánovanie sa drží zásad participatívneho prístupu, pričom v centre tohto postupu sú potreby ľudí. Ukázalo

sa, že komplexné plánovanie udržateľnej mestskej mobility je účinným spôsobom, ako riešiť klimatické, energetické a environmentálne výzvy, ktorým mestá čelia v súvislosti s dopravou.

Viem, že mnohí ľudia a zainteresované strany si európsku koncepciu a usmernenia PUMM vysoko cenia. Prajem si, aby sa využívali a boli užitočné v čo najväčšej možnej miere. Komisia preto v roku 2018 začala postup aktualizácie usmernení PUMM, aby sa v nich lepšie odzrkadľovali najnovšie trendy v oblasti mobility, technológií a spoločnosti, z ktorých všetky majú dosah na meniace sa podmienky vo sfére mobility. Veľa zanietých ľudí v komunite PUMM posledný rok a pol usilovne pracovalo v duchu spolupráce, aby sa to stalo skutočnosťou. Revidované vydanie usmernení je naozaj pôsobivým výsledkom tohto procesu, ktorý plne podporujem.

Dôrazne vyzývam všetky miestne orgány, aby v plnej miere uplatnili tento užitočný plánovací nástroj a aby podrobné rady čo najviac využili. Každé mesto bez ohľadu na veľkosť môže – a malo by – vypracovať vysokokvalitný plán udržateľnej mestskej mobility s cieľom pomôcť v boji proti hlavným výzvam mestskej mobility a zlepšiť kvalitu života svojich občanov.



Henrik Hololei
generálny riaditeľ GR MOVE (Európska komisia)

Návod pre čitateľa

Zverejnenie tohto druhého vydania európskych usmernení pre rozvoj a realizáciu plánu udržateľnej mestskej mobility (PUMM)¹ predstavuje významný medzník v zavádzaní novej kultúry plánovania v Európe. Cieľom komplexnej revízie široko používaného prvého vydania z roku 2013 je začleniť novinky vyplývajúce z dynamického rozvoja v mnohých oblastiach mestskej mobility a niektoré z bohatých skúseností realizácie koncepcie plánovania udržateľnej mestskej mobility od prvého vydania.

Oddiel 1 obsahuje úvod o koncepcii PUMM pre čitateľov, ktorí možno nie sú odborní plánovači, no chceli by pochopiť zásady a základné prvky (pozri kapitolu 1.1 – Čo je to plán udržateľnej mestskej mobility?). Najmä subjekty s rozhodovacími právomocami by mohli mať záujem dozvedieť sa, prečo je plánovanie udržateľnej mestskej mobility výhodné pre mestá a ich obyvateľov a aké boli jeho dlhodobé vplyvy v rôznych európskych mestách (pozri kapitolu 1.2 – Aké sú prínosy plánovania udržateľnej mestskej mobility?).

Pri tvorbe týchto usmernení bolo vyvinuté maximálne úsilie v snahe prísť s návodom, ktorý je prispôsobený praktickým potrebám plánovačov a tvorcov politiky v celej Európe (pozri kapitolu 1.3 – Aké sú hlavné prvky plánovania udržateľnej mestskej mobility?). Ide však o idealizovanú koncepciu v oblasti politiky, v ktorej sa stretávajú mnohé požiadavky a záujmy. Na dosiahnutie pokroku smerom k udržateľnejším mestám a mestským oblastiam je preto pri prispôsobovaní týchto usmernení konkrétnej mestskej realite nevyhnutná flexibilita. Táto téma sa podrobnejšie rozoberá v kapitole 1.4 – Ako plánovanie udržateľnej mestskej mobility funguje v praxi?

Mestá predstavujú úroveň verejnej správy, ktorá má najbližšie k ľuďom. Preto majú vo väčšine európskych krajín úlohu plánovať a poskytovať mobilitu pre svojich občanov. Národné a regionálne vlády však zohrávajú významnú úlohu pri tvorbe rámcov, na základe ktorých sa mestám poskytujú zákonné právomoci, uľahčuje sa spolupráca a poskytuje finančná podpora. V kapitole 1.5 je zhrnuté, ako sa na celoštátnej a regionálnej úrovni verejnej správy môže podporiť rozvoj PUMM.

Oddiel 2 obsahuje komplexný opis jednotlivých krokov procesu PUMM. Hoci jeho čitateľmi by mohli byť najmä odborníci na plánovanie a aktívni účastníci plánovacieho procesu, je písaný štýlom, ktorý je zrozumiteľný aj pre iných čitateľov. Štruktúra tohto oddielu vychádza zo štruktúry nového cyklu plánovania udržateľnej mestskej mobility: štyri fázy, pričom každá má tri kroky a celkovo 32 činností. Pri každej fáze a pri každom kroku je uvedený stručný prehľad. Pri všetkých činnostiach čitateľa nájdú zdôvodnenie, ciele, podrobný opis úloh, informácie o harmonograme a koordinácii s ostatnými úlohami, kontrolný zoznam, ako aj príklady osvedčených postupov a užitočné nástroje na vykonanie práce. Hoci sa môže čítať aj od začiatku do konca, väčšina čitateľov použije oddiel 2 v procese plánovania ako návod, do ktorého príslušných kapitol môžu pre inšpiráciu nahliadnuť vždy, keď začnú nový krok plánovania.

Usmernenia dopĺňajú viaceré prílohy. V prílohe A je uvedený glosár dôležitých termínov s cieľom uľahčiť všeobecné porozumenie v rámci rôznych jazykov a kultúr plánovania. V prílohe B sa opisuje kontrolný zoznam plánovania pre proces PUMM. Príloha C obsahuje podrobný opis všetkých príkladov osvedčených postupov. V prílohe D sa nachádza odkaz na prehľad doplňujúcich príručiek a informačných dokumentov, ktoré takisto vychádzajú z koncepcie PUMM, ale podrobnejšie objasňujú určité aspekty plánovania, poskytujú návod pre osobitné kontexty alebo sa zameriavajú na dôležité oblasti politiky. V neposlednom rade, v prílohe E sa uvádza zoznam odborníkov, s ktorými sa viedli konzultácie na účely vypracovania tohto druhého vydania usmernení PUMM.

¹ V celom tomto dokumente pojem „plánovanie udržateľnej mestskej mobility“ znamená proces plánovania, zatiaľ čo pojem „plán udržateľnej mestskej mobility“ (alebo PUMM) je hlavným (ale nie jediným) výsledkom postupu plánovania. Skratka „PUMM“ označuje samotný plán, pričom na rozlíšenie sa používajú pojmy „koncepcia PUMM“ alebo „proces PUMM“. Používajú sa obidva spôsoby výslovnosti: „pum“, ako aj „P. U. M. M.“.



obrázok © funky-data na istock.com

Úvod

Keď koncom roka 2013 vyšlo prvé vydanie týchto usmernení pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility², 168 odborníkov na plánovanie a iní experti z celej Európy prispeli k rozsiahlej konzultácii s cieľom vymedziť túto novú koncepciu plánovania.³ Európska komisia súčasne systematicky rozvíjala svoju politiku mestskej mobility a zverejnila balík opatrení v oblasti mestskej mobility⁴, ktorý zahŕňal vymedzenie koncepcie „plánov udržateľnej mestskej mobility“ (pozri kapitolu 1.1).

Čo sa dosiahlo od prvého vydania usmernení PUMM?

Veľa miest v Európe a po celom svete vyvíjalo PUMM, pričom na základe viacerých projektov a programov financovaných Európskou úniou sa získali cenné poznatky, ktoré mestám pomohli pri rozvoji tejto novej generácie plánov mobility.

V súvislosti s plánovaním udržateľnej mestskej mobility sa vytvorilo celé spoločenstvo praxe. Odborníci si vymieňajú veľké množstvo osvedčených postupov; na platforme Eltis (www.eltis.eu) sú dostupné viaceré (najmä) bezplatné nástroje a know-how; pre hlavné zainteresované strany a projekty bola zriadená koordinačná platforma; od roku 2014 sa každoročne konali veľmi úspešné konferencie PUMM. V prípade

miest orientovaných na budúcnosť sa najmodernejší plán udržateľnej mestskej mobility čoraz viac považuje za nevyhnutnosť a požiadavku na získanie finančných prostriedkov na investície do mestskej dopravy (napr. v rámci štrukturálnych a investičných fondov EÚ).

Koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility je jednoznačne úspešným európskym príbehom, ku ktorému prispelo veľa zainteresovaných strán a z ktorého čerpali výhody mnohé mestá (a občania). Ich úspech je založený na silnej európskej koordinácii a podpore politik, praktických usmerneniach, ktoré vychádzajú zo systematických konzultácií s odborníkmi, a aktívnom spoločenstve praxe.

² Rupperecht Consult. Usmernenia: *Rozvoj a realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility* (2013); www.eltis.org/mobility-plans.

³ Začiatky PUMM sú spojené s Tematickou stratégiou pre životné prostredie v mestách [pozri KOM(2005) 718], v ktorej sa navrhla príprava usmernení pre plány udržateľnej mestskej dopravy; pozri aj prvý usmerňovací dokument projektu PILOT (2007), www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx_rupperecht/Pilot_EN_WEB.pdf.

⁴ COM(2013) 91.



obrázok © Rupprecht Consult

Prečo bolo potrebné aktualizovať usmernenia PUMM?

V priebehu posledných rokov sme boli svedkami významného nového rozvoja v mnohých oblastiach mestskej mobility. Vďaka novým technológiám možno čoskoro budú na našich cestách elektrické vozidlá bez vodiča, nové obchodné modely poskytujú „mobilitu ako službu“ a meniace sa postoje cestujúcich súčasne vedú k väčšiemu využívaniu spoločnej mobility a jazdy na bicykli. Týchto pár príkladov naznačuje, že na rôznych úrovniach systému mobility nastávajú výrazné zmeny, a preto treba prehodnotiť a aktualizovať pôvodné usmernenia PUMM. Okrem toho sa na základe realizácie PUMM zhromaždilo veľké množstvo skúseností, ktoré museli byť sprístupnené ako inšpirácia pre odborníkov v celej Európe. Na základe viacerých projektov a iniciatív sa mali vypracovať dodatočné usmernenia pre konkrétne témy plánovania, ktoré bolo treba začleniť, aby sa mohlo začať s formovaním štruktúrovanej vedomostnej základne.

Tak sa v roku 2018 začal proces aktualizácie usmernení PUMM. Zahŕňal prípravu tohto druhého vydania usmernení PUMM, ako aj vypracovanie celého radu doplňujúcich príručiek a informačných dokumentov o konkrétnych aspektoch koncepcie PUMM. V týchto dokumentoch sú podrobnejšie objasnené určité aspekty plánovania (napr. inštitucionálna spolupráca), plánovanie udržateľnej mestskej mobility je v nich uplatnené na

špecifické kontexty (napr. metropolitné oblasti), prípadne sa v nich uvádza návod pre konkrétne oblasti politiky (ako je automatizácia ciest alebo bezpečnosť).

Akým spôsobom bola táto aktualizácia organizovaná?

Toto druhé vydanie usmernení PUMM je výsledkom intenzívneho ročného procesu aktívnej účasti zainteresovaných strán. Bolo vypracované a schválené v úzkej spolupráci so spoločenstvom PUMM. Začalo sa rozsiahlym prieskumom a schôdzou venovanou tejto téme počas konferencie PUMM v roku 2018 a následne sa zorganizovalo niekoľko seminárov s odborníkmi a ďalšími expertmi z celej Európy. Keďže bolo do tejto aktualizácie úzko zapojených viacero sietí veľkých miest, zahrnutiu spätnej väzby od všetkých typov miest a regiónov bola venovaná osobitná pozornosť.⁵ Celkovo k aktualizácii prispelo viac ako 300 projektantov dopravy a mestských plánovačov, ďalších odborníkov, tvorcov politiky a výskumníkov. V prílohe E je uvedený zoznam odborníkov, s ktorými sa viedli konzultácie.

Inšpirácia pre túto aktualizáciu navyše pochádzala aj z dôsledného preskúmania existujúcej literatúry vrátane vnútroštátnych usmernení v oblasti plánovania od viacerých krajín so silnou tradíciou strategického plánovania mobility.⁶ Spolu s prvým vydaním usmernení ako pevným základom a na základe odbornej rešerše, podrobných partnerských hodnotení pokročilého návrhu⁷, dvoch špecializovaných stretnutí týkajúcich sa preskúmania a prieskumu spätnej väzby počas konferencie PUMM v roku 2019 sa zaistilo, že dokument obsahuje osvedčené vysokokvalitné usmernenia v oblasti plánovania.

⁵ Semináre organizovala spoločnosť Rupprecht Consult, ako aj ďalší partneri mestských sietí projektu SUMP-Us (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Únia miest Baltského mora), medzinárodné združenie verejnej dopravy (UITP) a partneri v rámci projektov súvisiacich s PUMM (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

⁶ Usmernenia pre plány miestnej dopravy v Spojenom kráľovstve, francúzske Plans de Déplacements Urbains, nemecké Verkehrsentwicklungspläne, švédske TRAST a talianske Piano Urbano della Mobilità.

⁷ Formálne partnerské hodnotenia poskytol prof. Peter Jones, profesor v odbore doprava a udržateľný rozvoj, University College London (Spojené kráľovstvo); prof. Anthony D May OBE FREng, emeritný profesor dopravného inžinierstva, Inštitút dopravných štúdií, Univerzita v Leeds (Spojené kráľovstvo); Frank Wefering, riaditeľ pre udržateľnosť (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (USA). Počas prípravného procesu poskytli cenné pripomienky navyše aj zástupcovia európskych organizácií: Európska komisia (Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu; Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku), Európska investičná banka/program Jaspers a organizácie a jednotlivci zapojení do koordinačnej platformy PUMM. Osobitné poďakovanie patrí aj Thomasovi Durlinovi, Cerema; Caroline Mattssonovej, Trivector; Ivovi Créovi, Polis; Tomovi Ryeovi, Univerzita Napier v Edinburgu, ktorí poskytli rozsiahle pripomienky k navrhovaným zmenám tohto dokumentu.

ODDIEL 1: Konceptcia plánov udržateľnej mestskej mobility

Tento oddiel je úvodom k plánom udržateľnej mestskej mobility. Je určený pre všetkých čitateľov, ktorí sa zaujímajú o mestskú mobilitu vrátane subjektov s rozhodovacími právomocami a ďalších zainteresovaných strán v oblasti mobility, ktoré nie sú odborníkmi na plánovanie.

1.1 Čo je to plán udržateľnej mestskej mobility?

Politický kontext

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility je de facto koncepciou plánovania mestskej dopravy v Európe. Politiku, ktorou sa uľahčilo jej zavedenie, systematicky rozvíjali európski tvorcovia politiky od roku 2005.⁸ Jej najvýznamnejším čiastkovým cieľom bolo zverejnenie balíka opatrení v oblasti mestskej mobility koncom roka 2013,⁹ v ktorom Európska komisia v prílohe vymedzila koncepciu plánov udržateľnej mestskej mobility. Súčasne bola vydaná prvá verzia usmernení.¹⁰ V balíku opatrení v oblasti mestskej mobility sa podporuje „postupná zmena prístupu k mestskej mobilite, aby sa mestské oblasti Európy rozvíjali udržateľnejším spôsobom a aby sa splnili ciele EÚ týkajúce sa konkurencieschopného európskeho dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.“¹¹ Sú v ňom načrtnuté hlavné zásady procesu plánovania a témy, ktoré sa majú v rámci plánu udržateľnej mestskej mobility zohľadniť. V usmerneniach sú uvedené konkrétne kroky, ktoré sa majú prijať, praktické rady a osvedčené postupy. Od zverejnenia balíka opatrení v oblasti mestskej mobility bola koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility široko zavádzaná v celej Európe a na medzinárodnej úrovni. Napriek tomu, že koncepcia sa osvedčila ako spoľahlivá a zostáva platná, pri usmerneniach vznikala čoraz väčšia potreba aktualizácie. Táto nová verzia usmernení PUMM preto stále vychádza z pôvodnej koncepcie (opísanej v ďalšej kapitole), ale došlo v nej k značnej aktualizácii odporúčaní pre prípravu PUMM.

Vymedzenie pojmu

V Európe a aj na medzinárodnej úrovni bolo všeobecne prijaté toto vymedzenie pojmu plán udržateľnej mestskej mobility:

„Plán udržateľnej mestskej mobility je strategický plán navrhnutý na uspokojenie potrieb ľudí a podnikov v oblasti mobility v mestách a ich okolitých oblastiach v záujme lepšej kvality života. Vychádza z existujúcich postupov plánovania a náležite zohľadňuje zásady začlenenenia, účasti a hodnotenia.“

Plán udržateľnej mestskej mobility je založený na týchto zásadách, ktoré sú podrobnejšie opísané ďalej:

- 1 **Plánujte so zreteľom na udržateľnú mobilitu vo „funkčnej mestskej oblasti“**
- 2 **Spolupracujte naprieč hranicami inštitúcií**
- 3 **Zapojte občanov a zainteresované strany**
- 4 **Posúďte súčasné i budúce výsledky**
- 5 **Stanovte dlhodobú víziu a jasný realizačný plán**
- 6 **Integrované rozvíjajte všetky druhy dopravy**
- 7 **Zabezpečte monitorovanie a hodnotenie**
- 8 **Zaistite kvalitu**

⁸ Vychádzajúc z Tematickej stratégie pre životné prostredie v mestách (2005) a zelenej knihy o mestskej mobilite (2007) sa v Akčnom pláne mestskej mobility (2009) navrhlo „dvadsať opatrení na podporu a pomoc pre miestne, regionálne a celoštátne orgány pri dosahovaní cieľov v oblasti udržateľnej mestskej mobility“; prvé opatrenie bolo „Zrýchlenie realizácie plánov udržateľnej mestskej mobility“. V bielej knihe o doprave sa sformulovali konkrétne cieľové hodnoty pre mestskú dopravu s cieľom prispieť k strategickým globálnym a európskym politickým cieľom.

⁹ COM(2013) 913.

¹⁰ Rupperecht Consult. *Usmernenia: Rozvoj a realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility* (2013); www.eltis.org/mobility-plans.

¹¹ Pozri COM(2013) 913, s. 2.

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility predstavuje strategický a integrovaný prístup na účinné riešenie komplexných problémov mestskej dopravy. Jeho hlavným cieľom je zlepšiť prístupnosť a kvalitu života, a to dosiahnutím posunu smerom k udržateľnej mobilite. V rámci PUMM sa podporuje rozhodovanie založené na faktoch so zreteľom na dlhodobú víziu udržateľnej mobility. To si ako kľúčové prvky vyžaduje dôkladné posúdenie súčasnej situácie a budúcich trendov, všeobecne podporovanú spoločnú víziu so strategickými cieľmi a integrovaný súbor regulačných, propagačných, finančných, technických a infraštruktúrnych opatrení na dosiahnutie týchto cieľov – ktorých realizáciu by malo dopĺňať systematické monitorovanie a hodnotenie.

Na rozdiel od tradičných prístupov k plánovaniu sa v rámci PUMM kladie osobitný dôraz na zapojenie občanov a zainteresovaných strán, koordináciu politik medzi sektormi (najmä doprava, využívanie pôdy, životné

prostredie, hospodársky rozvoj, sociálna politika, zdravotníctvo, bezpečnosť a energetika) a rozsiahlu spoluprácu medzi rôznymi vrstvami verejnej správy a so súkromnými subjektmi. V koncepcii sa takisto zdôrazňuje potreba zahrnúť všetky aspekty mobility (ľudí aj tovaru), druhy dopravy a služby integrovaným spôsobom a naplánovať celkovú „funkčnú mestskú oblasť“ na rozdiel od plánovania v jednej obci v rámci jej administratívnych hraníc.

Aký je rozdiel medzi tradičným plánovaním dopravy a plánovaním udržateľnej mestskej mobility?

V posledných rokoch sa prístup k plánovaniu dopravy v akademickej obci a plánovacej praxi výrazne zmenil. Hlavné rozdiely medzi tradičnými prístupmi a plánovaním udržateľnej mestskej mobility sú zhrnuté v tomto prehľade:

Obrázok č. 1: Rozdiely medzi tradičným plánovaním dopravy a plánovaním udržateľnej mestskej mobility

Tradičné plánovanie dopravy		Plánovanie udržateľnej mestskej mobility
Zameranie na dopravu	→	Zameranie na ľudí
Hlavné ciele: kapacita toku dopravy a rýchlosť	→	Hlavné ciele: prístupnosť a kvalita života vrátane sociálnej spravodlivosti, kvality zdravia a životného prostredia a hospodárskej životaschopnosti
Zamerané na druh dopravy	→	Integrovaný rozvoj všetkých druhov dopravy a posun smerom k udržateľnej mobilite
Infraštruktúra ako hlavná téma	→	Kombinácia infraštruktúry, trhu, regulácie, informácií a propagácie
Dokument o sektorovom plánovaní	→	Dokument o plánovaní v súlade so súvisiacimi oblasťami politiky
Krátkodobý a strednodobý plán realizácie	→	Krátkodobý a strednodobý plán realizácie zakotvený v dlhodobej vízii a stratégii
Zahrnutie administratívnej oblasti	→	Zahrnutie funkčnej mestskej oblasti na základe tokov ciest do práce
Oblasť dopravných inžinierov	→	Interdisciplinárne plánovacie tímy
Plánovanie odborníkmi	→	Plánovanie so zapojením zainteresovaných strán a občanov pomocou transparentného a participatívneho prístupu
Obmedzené posúdenie vplyvu	→	Systematické hodnotenie vplyvov s cieľom uľahčiť vzdelávanie a zlepšovanie

Osem zásad

Koncepcia plánovania udržateľnej mestskej mobility, ktorá je vymedzená v balíku opatrení v oblasti mestskej mobility, vychádza z ôsmich všeobecne prijatých hlavných zásad.¹²



1 Plánujte so zreteľom na udržateľnú mobilitu vo „funkčnej mestskej oblasti“

Mestá sú so svojimi okolitými oblasťami prepojené každodenným tokom ľudí a tovaru, čo znamená, že geografický rozsah pôsobnosti PUMM musí byť založený na „funkčnej mestskej oblasti“. V závislosti od miestneho kontextu môže ísť o mesto a jeho okolitú prímestskú oblasť, celú polycentrickú oblasť alebo iné zoskupenie obcí. Plánovanie na základe skutočného toku ľudí a tovaru je dôležitým kritériom pre to, aby bol plán relevantný a komplexný, aj keď v prípade hraníc obcí sa môže vychádzať z inej logiky, čím sa splnenie tohto kritéria komplikuje.

Vymedzenie funkčnej mestskej oblasti schválila organizácia OECD, štatistický úrad Európskej komisie (Eurostat) a jej Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku. Je založené na „hustote obyvateľstva s cieľom identifikovať mestské jadrá a na tokoch ciest do práce s cieľom identifikovať zázemia, ktorých trh práce je vysoko integrovaný s jadrami.“¹³

V rámci PUMM sa musí sledovať všeobecný cieľ zlepšiť prístupnosť a poskytnúť vysoko kvalitnú udržateľnú mobilitu pre celú funkčnú mestskú oblasť. Udržateľný systém dopravy:

- je dostupný a spĺňa základné potreby mobility všetkých používateľov,
- vyvažuje rozmanité požiadavky obyvateľov, podnikov a priemyslu na služby mobility a dopravy a reaguje na ne,
- usmerňuje vyvážený rozvoj a lepšiu integráciu rôznych druhov dopravy,
- vyhovuje požiadavkám udržateľnosti, vyvažuje potrebu ekonomickej životaschopnosti, sociálnej spravodlivosti, kvality zdravia a životného prostredia,
- optimalizuje efektívnosť a nákladovú účinnosť,

- účinnejšie využíva mestský priestor a existujúcu dopravnú infraštruktúru a služby,
- zvyšuje príťažlivosť mestského prostredia, kvality života a verejného zdravia,
- zlepšuje bezpečnosť cestnej premávky a ochranu,
- znižuje znečistenie ovzdušia a hluk, emisie skleníkových plynov a spotrebu energie a
- prispieva k lepším celkovým výsledkom transeurópskej dopravnej siete a dopravného systému Európy ako celku.

Tieto základné kritériá PUMM sú ďalej rozčlenené a usporiadané na základe priority počas procesu plánovania.



2 Spolupracujte naprieč hranicami inštitúcií

Rozvoj a realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility musia byť založené na vysokej úrovni spolupráce, koordinácie a konzultácie medzi rôznymi úrovňami verejnej správy a inštitúciami (a ich oddeleniami) v oblasti plánovania.

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility by malo byť založené na:

- spolupráci s cieľom zaistiť konzistentnosť a komplementárnosť PUMM s politikami a plánmi v sektoroch súvisiacich s dopravou (napr. využívanie pôdy a priestorové plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, energetika, vzdelávanie, presadzovanie a policajný dohľad),
- úzkych vzťahoch s príslušnými orgánmi na iných úrovniach verejnej správy (napr. okres, obec, aglomerácia, región a štát),
- koordinácii s poskytovateľmi dopravných služieb z verejného a súkromného sektora.

¹² Tento oddiel do veľkej miery vychádza z prílohy 1 k balíku opatrení v oblasti mestskej mobility [COM(2013) 913].

¹³ OECD. *Vymedzenie funkčnej mestskej oblasti (FMO) pre databázu metropolitných oblastí OECD*. 2013, s. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.



obrázok © mesto Brémy



3 Zapojte občanov a zainteresované strany

Plán udržateľnej mestskej mobility je zameraný na uspokojenie potrieb ľudí v oblasti mobility vo funkčnej mestskej oblasti, a to obyvateľov i návštevníkov, ako aj inštitúcií a podnikov, ktoré v nej majú sídlo. Riadi sa transparentným a participatívnym prístupom a aktívne sa doň zapájajú občania a ďalšie zainteresované strany počas celého procesu rozvoja a realizácie tohto plánu. Participatívne plánovanie je nevyhnutnou podmienkou na to, aby ľudia prevzali zodpovednosť za plán udržateľnej mestskej mobility a politiky, ktoré sa ním presadzujú. Vďaka včasnému a aktívnemu zapojeniu je pravdepodobnejšie, že plán získa verejné uznanie a podporu, čím sa minimalizujú politické riziká a uľahčí sa jeho realizácia.



4 Posúďte súčasné i budúce výsledky

Plán udržateľnej mestskej mobility vychádza z dôkladného posúdenia súčasných a budúcich výsledkov dopravného systému vo funkčnej mestskej oblasti. Poskytuje komplexný prehľad existujúcej situácie a stanovuje východiskové hodnoty, na základe ktorých sa môže merať pokrok. Aby to bolo možné, v procese plánovania udržateľnej mestskej mobility sa určia ciele a ambiciózne, ale realistické cieľové hodnoty, ktoré sú v súlade so stanovenou víziou, a následne sa pre každý z nich vymedzia ukazovatele výkonnosti. Tie sa neskôr použijú na posúdenie súčasných a budúcich podmienok. Táto analýza stavu zahŕňa aj preskúmanie súčasných

kapacít a zdrojov a inštitucionálnej štruktúry pre plánovanie a realizáciu.



5 Stanovte dlhodobú víziu a jasný realizačný plán

Plán udržateľnej mestskej mobility vychádza z dlhodobej vízie pre rozvoj dopravy a mobility pre celú funkčnú mestskú oblasť a zahŕňa všetky druhy a formy dopravy: verejnú a súkromnú, osobnú a nákladnú, motorovú a nemotorovú a pohybujúcu sa a stojacu. Zahŕňa aj infraštruktúru a služby. PUMM obsahuje plán krátkodobého vykonávania cieľov a cieľových hodnôt prostredníctvom balíkov opatrení. Zahŕňa aj harmonogram realizácie a rozpočet, ako aj jasné rozdelenie povinností a načrtnutie potrebných zdrojov.



6 Integrované rozvíjajte všetky druhy dopravy

Plánom udržateľnej mestskej mobility sa podporuje vyvážený a integrovaný rozvoj všetkých relevantných druhov dopravy a súčasne sa uprednostňujú riešenia udržateľnej mobility. V rámci PUMM sa predkladá integrovaný súbor opatrení na zlepšenie kvality, bezpečnosti, ochrany, prístupnosti a nákladovej účinnosti celého systému mobility. PUMM zahŕňa infraštruktúrne, technické, regulačné, propagačné a finančné opatrenia. V pláne udržateľnej mestskej mobility sa riešia všetky formy kolektívnej mobility (tradičná verejná doprava, ako aj nové služby založené na spoločnom využívaní vrátane nových obchodných modelov), aktívna mobilita (chôdza a jazda na bicykli), intermodalita a mobilita „od dverí k dverám“, bezpečnosť cestnej premávky, pohybujúce sa a stojace vozidlá, doručovanie nákladu a poskytovanie služieb, logistika, riadenie mobility a inteligentné dopravné systémy (IDS).



obrázok © Orbon Allija on istock.com



7 Zabezpečte monitorovanie a hodnotenie

Realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility sa musí dôsledne monitorovať. Na základe vybraných ukazovateľov výkonnosti sa pravidelne posudzuje pokrok v dosahovaní cieľov plánu a plnenie cieľových hodnôt. Vyžadujú sa primerané opatrenia na zabezpečenie včasného prístupu k príslušným údajom a štatistike. Na základe priebežného monitorovania a hodnotenia vykonávaných opatrení sa môže navrhnuť revízia cieľových hodnôt a v prípade potreby náprava vykonávaných opatrení. O pokroku pri rozvoji a realizácii plánu udržateľnej mestskej mobility sa informuje v monitorovacej správe, ktorá sa zverejní a oznámi občanom a zainteresovaným stranám.



8 Zaisťte kvalitu

Plán udržateľnej mestskej mobility je kľúčovým dokumentom pre rozvoj mestskej oblasti. Krokom, ktorý sa oplatí podniknúť, je zavedenie mechanizmov na zaistenie všeobecnej odbornej kvality PUMM a potvrdenie jeho súladu s požiadavkami koncepcie plánu udržateľnej mestskej mobility (t. j. s týmto dokumentom). Počas vykonávania sa vyžaduje osobitná pozornosť pri zaručovaní kvality údajov a riadení rizík. Tieto úlohy je možné delegovať na externých posudzovateľov kvality alebo inú vládnu inštitúciu (napr. na regionálnej alebo celoštátnej úrovni) a zároveň je možné ich uľahčiť použitím nástrojov, ako je nástroj sebahodnotenia PUMM.

1.2 Aké sú prínosy plánovania udržateľnej mestskej mobility?

Vďaka čomu je plánovanie udržateľnej mestskej mobility užitočné pre mesto? Ktoré úspešné príbehy sa viažu s mestami, ktoré premenili svoje plány udržateľnej mestskej mobility na skutočné politiky? Čítajte ďalej, aby ste získali stručný prehľad o niektorých možných výhodách rozvoja a realizácie plánu udržateľnej mestskej mobility.

Spoluprácou pre lepšie zdravie

Znečisťovanie ovzdušia prispieva k viac ako 400 000 predčasných úmrtí v EÚ ročne,¹⁴ čo jasne poukazuje na sociálne a hospodárske výhody zlepšenia kvality ovzdušia. Okrem toho je potreba znížiť emisie v snahe riešiť klimatickú krízu všeobecne uznávaná a cestná doprava je druhým najväčším zdrojom emisií CO₂ v EÚ.¹⁵ Napriek všetkým uvedeným skutočnostiam mnohé európske mestá prekračujú európske normy kvality ovzdušia.

V Madride, hlavnom meste Španielska, sa po zriadení zón s nízkymi emisiami v rámci jeho PUMM v novembri 2018 úroveň znečistenia oxidom dusičitým znížila za tri mesiace o 15 %.¹⁶ Cieľom mesta Toulouse je pomocou jeho PUMM (vo francúzštine PDU) znížiť počet ľudí vystavených zvýšenej koncentrácii emisií NO_x z 8 000 – 18 000 (2013) na menej ako 300 v roku 2030.¹⁷ Tieto zníženia možno najúčinnejšie dosiahnuť zapojením mnohých vládnych rezortov a rôznych úrovní verejnej správy – čo umožňuje spoločné plánovanie.



obrázok © deberrar na istock.com

¹⁴ Európska environmentálna agentúra, 2018. Kvalita ovzdušia v Európe – správa 2018, www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.

¹⁵ Európska environmentálna agentúra, 2019. Emisie z hlavných látok znečisťujúcich ovzdušie v Európe. Obrázok č. 2: Emisie z hlavných látok znečisťujúcich ovzdušie podľa sektorových skupín v EHP – 33, www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4.

¹⁶ Sergio Fernández Balaguer, Mestský dopravný podnik Madrid, interview s autormi, 4. marca 2019.

¹⁷ Le projet Mobilités 2020/2025/2023 – Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

Využívanie výhod v oblasti zdravia a bezpečnosti

Z podpory aktívnych druhov dopravy čerpá výhody aj oblasť verejného zdravia a bezpečnosti cestnej premávky. Na základe britskej štúdie sa zistilo, že u ľudí, ktorí pravidelne jazdia do práce na bicykli, je o 45 % nižšie riziko rakoviny. Druhému najväčšiemu estónskemu mestu Tartu sa prostredníctvom investícií do verejnej infraštruktúry podarilo zdvojnásobiť podiel jazdy na bicykli v rámci druhov dopravy zo 4 % na 8 % iba za päť rokov.¹⁸ Cieľom plánovania udržateľnej mestskej mobility je konzistentnosť politik a zároveň prepojenie dopravy a zdravia. Aj keď existuje veľa dôvodov, prečo by mestá mali mať dobré politiky verejného zdravia, pokiaľ ide o najúspešnejšie obce, pravdepodobne nie je náhoda, že osem z desiatich najzdravších miest EÚ má plán udržateľnej mestskej mobility.¹⁹

V roku 2017 prišlo na mestských cestách v EÚ o život 9 600 ľudí, čo predstavuje 38 % z celkových 25 047 úmrtí na cestách. 70 % ľudí, ktorí prišli o život na mestských cestách, boli zraniteľní účastníci cestnej premávky – 39 % chodci, 12 % cyklisti a 19 % vodiči dvojkolesových motorových vozidiel.²⁰ Opatreniami udržateľnej mobility sa môže účinne prispieť k riešeniu problémov s bezpečnosťou cestnej premávky v meste a pomôcť dosiahnuť cieľ EÚ znížiť počet úmrtí a vážnych zranení na cestách o 50 % do roku 2030.²¹ Pri snahe zaistiť zmenu modelov cestnej mobility by sa bezpečnosť cestnej premávky mala považovať za kľúčovú výzvu. Skutočná a pociťovaná bezpečnosť má významný účinok na výber druhu dopravy, najmä v prípade najviac udržateľných druhov prepravy: chôdza, jazda na bicykli a prístup k verejnej doprave. Je dôležité uznať, že udržateľné cesty sú zároveň bezpečnejšími cestami. Integrované politiky, napr. zlepšená infraštruktúra pre jazdu na bicykli, širšie chodníky a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení zlepšujú bezpečnosť cestnej premávky v meste. Odkedy Varšava začala v polovici prvého desaťročia 21. storočia rozvíjať svoj PUMM, počet dopravných nehôd sa znížil o 21 % a počet úmrtí na cestách o 60 %.²²

Jednoduchší príchod do cieľa a menej áut

Keď je infraštruktúra v oblasti cestovania a dopravy dobre premyslená – a najmä keď oddelenia pre mobilitu a územné plánovanie dobre spolupracujú – existuje menšia konkurencia medzi rôznymi formami dopravy vo verejnom priestore, čo vyhovuje individuálnym potrebám ľudí v oblasti mobility. Opatrenia v rámci PUMM mesta Miláno z roku 2016 prispeli k zníženiu počtu obyvateľov používajúcich auto až na 50 %, čo je výrazne pod talianskym priemerom. Mesto je na ceste k dosiahnutiu

svojich cieľov.²³ Plány PUMM prispievajú k zvráteniu negatívnych trendov mobility. Vďaka podpore PUMM vo Francúzsku v 90. rokoch 20. storočia takmer v každom väčšom francúzskom meste došlo k zvráteniu trendu čoraz väčšieho využívania áut.

Nárast o 22 % v predchádzajúcich dvoch desaťročiach bol zastavený a nahradil ho pokles až o 8 %.²⁴ V treťom najväčšom maďarskom meste Segedín PUMM prispel k zastaveniu rýchleho poklesu využívania verejnej dopravy.²⁵

Získanie verejnej podpory

Tieto výsledky boli a môžu byť dosiahnuté iba prostredníctvom aktívneho zapájania miestnych obyvateľov, čo je pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility kľúčové. Miláno prostredníctvom svojho PUMM (v ktorom sa zohľadňovali vstupné informácie od 755 občanov) zaviedlo zónu s nízkym emisiami, v ktorej sa obmedzuje využívanie áut v približne 70 % mesta. Intenzívna verejná diskusia so zapojením zainteresovaných strán a občanov pomohla minimalizovať nesúhlas.²⁶

Budapešť získala v rámci podobného postupu viac ako 1 000 pripomienok od verejnosti, pričom väčšina z nich vyjadrovala pranie ľudí zaviesť viac opatrení šetrných k životnému prostrediu; toto zapojenie verejnosti takisto prispelo k politickej angažovanosti.²⁷ Okrem toho, že táto spolupráca pomohla presvedčiť ľudí, Budapešť zistila, že pri plánovaní PUMM, a to interne a aj s verejnosťou, môže poskytnúť dôležité postrehy a nové nápady.²⁸

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

¹⁹ Spotathome, 2019. Najzdravšie mestá na svete. Ktoré mestá sú najlepšie pre zdravý život?, www.spotathome.com/healthiest-cities-world.

²⁰ Správa ETSC PIN (2019) Bezpečnejšie cesty, bezpečnejšie mestá: ako zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky v mestách EÚ.

²¹ Európska komisia (2019). Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 – 2030 – Ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti (*Vision Zero*).

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

²³ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interview s autormi, 8. marca 2019.

²⁴ CERTU, 2013. 30 rokov plánov udržateľnej mestskej mobility (PDU) vo Francúzsku, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵ Sándor Nagy, zástupca primátora mesta Segedín, interview s autormi, 11. marca 2019.

²⁶ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interview s autormi, 8. marca 2019.

²⁷ Plán mobility v Budapešti na obdobie 2014 – 2030, zväzok 1 Ciele a opatrenia, s. 12 – 15.

²⁸ Máté Lénárt, BKK Centrum pre dopravu v Budapešti, interview s autormi, 5. apríla 2019.

Občania sú pripravení na to, aby ich miestni lídri uskutočnili zmeny. Vo francúzskom meste Nantes 50 % opýtaných ľudí počas cesty autobusom uviedlo, že si zvolili verejnú dopravu, aj keď vlastnia auto.²⁹ Na základe konzultácií a spolupráce s verejnosťou v oblasti opatrení udržateľnej mestskej mobility Štokholm zvýšil verejnú podporu pre poplatky za dopravné preťaženie z 33 % na 67 % v priebehu piatich rokov.³⁰ Zapojenie občanov a zainteresovaných strán slúži prinajmenšom na to, aby tvorcovia politiky presvedčili občanov a ďalšie zainteresované strany o ambiciózných opatreniach, aby pochopili, čo môže byť prijateľné, a aby znížili politické riziká spojené s odmietnutím.

Životaschopnosť, výhra pre ľudí aj podniky

Udržateľné druhy dopravy môžu byť takisto často výhodnejšie ako súkromné cestovanie autom. Sieť spoločnej mobility zriadená ako súčasť plánu udržateľnej mestskej mobility mesta Miláno zahŕňa elektrické vozidlá, kolobežky a bicykle a jej atraktivnosť sa preukázala tým, že prilákala takmer pol milióna predplatiteľov.³¹

Bezpečnejšie cesty pre všetkých bez ohľadu na druh dopravy zvyšujú mestskú prístupnosť a prispievajú k vyššej kvalite života. Aj keď do hry vstupuje veľa faktorov, nie je náhoda, že sedem z prvej desiatky miest vhodných na život v EÚ sú mestá s plánmi udržateľnej mestskej mobility.³² Znížením miery využívania áut sa ulice stanú atraktívnejšími a zmenia sa z hlavných ulíc na miesta mestského života a sociálnej súdržnosti.

Posilnením pocitu príslušnosti k miestu prostredníctvom rôznych druhov mobility sa zlepšil obraz mesta, pomôže sa miestnym obchodom a podporí sa cestovný ruch, miestna obnova a medzinárodné investície. V Kodani viedlo vytvorenie peších zón na istej ulici k 30 % zvýšeniu predaja v priebehu jedného roka.³³ Podobne po tom, ako sa v roku 2018 počas vianočného obdobia dočasne uzavrela hlavná cesta pre autá v Madride, došlo oproti roku 2017 k 9,5 % nárastu výdavkov v oblasti maloobchodného predaja.³⁴ Hoci takéto opatrenia môžu z krátkodobého hľadiska dočasne znížiť obrat a vyvolať nesúhlas, zvyčajne stačí približne rok na to, aby sa prejavili výhody.

Keď majú zamestnanci viac možností v oblasti mobility, výhody plynú aj podnikom, a to vďaka väčšiemu počtu uchádzačov a menej času strateného v premávke. Je pravdepodobnejšie, že vysoko kvalifikovaní ľudia si budú hľadať zamestnanie v atraktívnych mestách a že

zraniteľné skupiny (vrátane osôb so zníženou pohyblivosťou alebo ekonomicky znevýhodnených osôb) nájdu prácu po odstránení prekážok pri cestovaní. To znamená, že zlepšená mobilita vedie k väčšej sociálnej spravodlivosti tým, že zvyšuje normy pre každého a nezvýhodňuje jednu skupinu na úkor inej. Na základe analýzy nákladov a prínosov, ktorú rumunské mesto Arad vykonalo pri rozhodovaní o opatreniach pre svoj PUMM, sa ukázalo, že z každého investovaného milióna eur sa získa suma 2,2 milióna EUR.³⁵ Štokholm vypočítal svoj ročný sociálno-ekonomický prebytok ako výsledok opatrení v oblasti mobility vo výške 60 miliónov EUR.³⁶



obrázok © olaser na istock.com

²⁹ CERTU, 2013. 30 rokov plánov udržateľnej mestskej mobility (PDU) vo Francúzsku, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

³⁰ Centrum dopravných štúdií, 2017. Poplatky za dopravné preťaženie vo Švédsku: O desať rokov neskôr, s. 21, www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.

³¹ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interview s autormi, 8. marca 2019.

³² Výskumný inštitút The Economist Intelligence Unit, 2018. Globálny index životaschopnosti, 2018 www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018.

³³ Mattias Kärrholm, 2012. Maloobchodný priestor: Architektúra, maloobchodný predaj a teritorializácia verejného priestoru, Ashgate: Farnham a Burlington, VT, s. 44.

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

³⁵ Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, s. 288 – 289.

³⁶ Eliasson, J., 2014. Poplatky za dopravné preťaženie v Štokholme: prehľad. Centrum dopravných štúdií, s. 34, www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.



obrázok © BKK Centrum pre dopravu v Budapešti

V jednote je sila

Čím rozmanitejšie a integrovanejšie sú možnosti v oblasti udržateľnej mobility, tým väčšia je účinnosť a odolnosť dopravného systému ako celku. V belgickom meste Gent od realizácie jeho najnovšieho plánu udržateľnej mestskej mobility v roku 2017 nastal 25 % nárast využívania bicyklov v centre mesta a 35 % nárast mimo centra.³⁷ V Antverpách od realizácie PUMM, ktorý bol aktualizovaný v roku 2015, došlo k 25 % poklesu premávky osobných automobilov (približne o 14 000 menej), ktoré do mesta jazdia v bežný pracovný deň.³⁸

Dlhodobý a integrovaný charakter plánu udržateľnej mestskej mobility je najúčinnnejším spôsobom, ako zrealizovať mnohé z jeho potenciálnych prínosov. Pretože plán udržateľnej mestskej mobility zahŕňa dlhodobý záväzok a všeobecne schválené ciele, pomáha zvládať neistotu a vymedziť jasnú metriku práce krok za krokom na ceste k dosiahnutiu cieľových hodnôt. Keďže sa v rámci PUMM vyžaduje spolupráca medzi oddeleniami a úrovňami verejnej správy, prispieva k vytvoreniu spoločnej vízie a slúži ako spôsob spojenia inštitúcií, ktoré (zatiaľ) nie sú zvyknuté spolupracovať. Tým sa výrazne podporuje účinnosť tvorby politiky.

Budapešť uviedla rozvoj svojho plánu udržateľnej mestskej mobility ako kľúčový prvok pre harmonizovanejšie myslenie medzi rôznymi zainteresovanými stranami, od oddelení obcí a štátnych subjektov až po dopravné podniky.³⁹ Takouto koordináciou sa zaisťuje vzájomná podpora a nadväzujúce kroky, ktoré sa pri týchto opatreniach vyžadujú. Dopravné predpisy nemajú žiadny účinok, ak polícia nevyhovie ich dodržiavaniu. Vytváranie peších zón je úspešné iba vtedy, ak je zakotvené v širšej stratégii mestskej mobility. Antverpy idú až tak ďaleko, že rozvíjajú plán udržateľnej mestskej mobility s 33 okolitými obcami a flámskymi správnymi orgánmi.⁴⁰

Pripraviť sa, pozor, PUMM!

Zdôraznením nevyhnutného prepojenia medzi politickými prioritami, napr. mobilitou a zamestnanosťou, sa v rámci plánu udržateľnej mestskej mobility zaisťuje, že prínos mobility pre politické ciele na vysokej úrovni bude viac vnímaný. Konzultáciou a zapojením zainteresovaných strán v rámci a mimo správy vrátane občianskej spoločnosti a súkromného sektora sa zvýši podpora pre činnosti v oblasti mobility. Tým sa zvyšuje pravdepodobnosť úspechu a politickej angažovanosti. Plánovanie udržateľnej mestskej mobility je nástrojom na účinné riadenie zmeny a podnietenie nových spôsobov myslenia.

³⁷ Doprava a mobilita Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

³⁸ Marjolein Salens, mesto Antverpy, interview s autormi, 13. marca 2019

³⁹ Máté Lénárt, BKK Centrum pre dopravu v Budapešti, interview s autormi, 5. apríla 2019

⁴⁰ Marjolein Salens, mesto Antverpy, interview s autormi, 13. marca 2019

1.3 Aké sú hlavné prvky plánovania udržateľnej mestskej mobility?

Táto kapitola obsahuje prehľad prvkov a postupu plánovania udržateľnej mestskej mobility. Predstavuje sa v nej dvanásť krokov „cyklu PUMM“ so zameraním na úlohu subjektov s rozhodovacími právomocami. Podrobné informácie pre plánovačov sú uvedené v oddiele 2.

Prehľad

Od zverejnenia koncepcie PUMM v roku 2013 sa postup rozvoja a realizácie plánu udržateľnej mestskej mobility uplatňoval v mnohých mestských oblastiach v celej Európe (a po celom svete). „Cyklus PUMM“ ho znázorňuje pomocou vizuálnej metafory ciferníka (pozri obrázok č. 2). Ide samozrejme o idealizované a zjednodušené znázornenie komplexného procesu plánovania. V niektorých prípadoch sa kroky môžu vykonať takmer súbežne (prípadne sa môžu aj prehodnotiť), poradie úloh sa príležitostne môže prispôbiť konkrétnym potrebám alebo činnosť sa môže čiastočne vynechať, pretože jej výsledky sú dostupné na základe iného plánovacieho opatrenia.

Táto potreba flexibility sa plne chápe a plánovači sú vyzvaní k tomu, aby uskutočnili primerané úpravy, ak sa to v ich konkrétnej situácii vyžaduje – pokiaľ sú dodržané všeobecné zásady plánovania udržateľnej mestskej mobility. V kapitole 1.4 sú tieto body opísané podrobnejšie. Na obrázku č. 2 sú znázornené štyri fázy plánovania udržateľnej mestskej mobility, pričom každá z nich začína a končí čiastkovým cieľom a je ďalej rozdelená do troch krokov (celkovo dvanásť krokov cyklu plánovania). Tento obrázok predstavuje prehľad pre subjekty s rozhodovacími právomocami a obrázok č. 9 poskytuje podrobnejší opis pre plánovačov.

Obrázok č. 2: 12 krokov plánovania udržateľnej mestskej mobility (2. vydanie) – Prehľad pre subjekty s rozhodovacími právomocami



Tento symbol znázorňuje body politického zapojenia počas procesu PUMM

Fáza 1: Príprava a analýza

Prvým čiastkovým cieľom a východiskovým bodom pre proces PUMM je výslovné rozhodnutie tvorcov politiky vypracovať plán udržateľnej mestskej mobility. V prvej fáze sa vytvorí základ pre proces plánovania na základe odpovedí na tieto otázky:

Aké sú naše zdroje?

Analyzujte všetky dostupné (ľudské, inštitucionálne, finančné) zdroje na plánovanie a vytvorte primerané pracovné a účastnícke štruktúry, aby sa mohlo začať. V tejto etape musia subjekty s rozhodovacími právomocami zabezpečiť, aby kľúčové inštitúcie a tvorcovia politiky podporili rozvoj PUMM a prispeli k zriadeniu hlavného plánovacieho tímu.

Aký je náš kontext plánovania?

Určte faktory, ktoré ovplyvnia proces plánovania, ako sú existujúce plány alebo právne požiadavky. Analyzujte dopravné toky, aby ste mohli stanoviť geografický rozsah pôsobnosti plánu, a zabezpečte, aby pri tom boli aj susedné orgány a zainteresované strany. Dohodnite sa na harmonograme plánovania a v prípade potreby získajte externú podporu. Činnosti v tomto a predchádzajúcom kroku sú úzko prepojené a často sa vykonávajú súbežne. V tomto bode je pre subjekty s rozhodovacími právomocami kľúčovou úlohou zabezpečiť, aby funkčná mestská oblasť slúžila ako plánovacia oblasť pre PUMM. Toto je často inštitucionálne a politicky zložité rozhodnutie.

Aké sú naše hlavné problémy a príležitosti?

Analyzujte situáciu v oblasti mobility z hľadiska všetkých druhov dopravy a relevantných aspektov udržateľnosti použitím príslušného súboru súčasných zdrojov údajov. Záverečným čiastkovým cieľom prvej fázy je dokončená analýza hlavných problémov a príležitostí, ktoré sa týkajú mobility v celej funkčnej mestskej oblasti.

Fáza 2: Vypracovanie stratégie

Cieľom druhej fázy je v spolupráci s občanmi a zainteresovanými stranami vymedziť strategické smerovanie plánu udržateľnej mestskej mobility. V tejto fáze sú kľúčové tieto otázky:

Aké sú naše možnosti v súvislosti s budúcnosťou?

Analyzujte pravdepodobné zmeny externých faktorov, ktoré sú dôležité pre mestskú mobilitu (napr. demografia, informačné technológie, klíma), a vypracujte scenáre, v ktorých sa skúmajú alternatívne strategické smerovania. Scenáre sa zameriavajú na zachytenie rozsahu neistoty, ktorá prichádza s „pohľadom na budúcnosť“, aby sa získal lepší vecný základ na strategické rozhodnutia.

Aké mesto chceme?

Na rozvoj spoločného vnímania žiaducej budúcnosti na základe výsledkov analýzy mobility a vplyvov scenárov použite aktivity zamerané na tvorbu vízie s občanmi a zainteresovanými stranami. Spoločná vízia a ciele sú základnými kameňmi každého PUMM. Vízia je kvalitatívny opis žiaducej budúcnosti v oblasti mobility v rámci mesta, ktorá je potom bližšie určená konkrétnymi cieľmi, ktoré označujú druh požadovanej zmeny. Uistite sa, že sa vaše ciele zameriavajú na dôležité problémy a že zahŕňajú všetky druhy dopravy vo funkčnej mestskej oblasti. Subjekty s rozhodovacími právomocami musia byť do tejto etapy aktívne zapojené, pretože toto je bod, v ktorom sa rozhoduje o strategickom smerovaní na nasledujúce roky.

Ako určíme úspech?

Vymedzte súbor strategických ukazovateľov a cieľových hodnôt, ktoré vám umožnia monitorovať pokrok pri plnení všetkých cieľov bez toho, aby bolo potrebné získavať nerealistické množstvo nových údajov. Subjekty s rozhodovacími právomocami by mali zabezpečiť, aby cieľové hodnoty boli ambiciózne, uskutočniteľné, vzájomne konzistentné, široko podporované zainteresovanými stranami a zosúladené s inými oblasťami politiky.

Na konci druhej fázy dosiahnete čiastkový cieľ: široko podporovanú víziu, ciele a cieľové hodnoty. Ak je to možné, subjekty s rozhodovacími právomocami by mali prijať tieto strategické priority s cieľom zaistiť stabilný usmerňujúci rámec pre fázu opatrení.

Fáza 3: Plánovanie opatrení

V rámci tretej fázy sa proces plánovania posúva zo strategickej úrovne na operačnú úroveň. Táto fáza sa zameriava na opatrenia na dosiahnutie dohodnutých cieľov a cieľových hodnôt. Plán udržateľnej mestskej mobility je v tejto fáze dokončený a pripravuje sa jeho realizácia na základe odpovedí na tieto kľúčové otázky:

Čo konkrétne urobíme?

Vytvorte širší výber opatrení a posúďte ich účinnosť a uskutočniteľnosť tak, že vyberiete tie, ktoré najlepšie prispievajú k splneniu vašich cieľov a cieľových hodnôt. Spojte opatrenia do integrovaných balíkov opatrení, prediskutujte ich s občanmi a so zainteresovanými stranami a podrobne ich posúďte, aby ste potvrdili svoj výber. Plánujte monitorovanie a hodnotenie v prípade každého opatrenia.

Ako sa to dosiahne a kto čo urobí?

Rozložte balíky opatrení na realizovateľné úlohy (alebo „akcie“) a podrobne ich opíšte vrátane ich odhadovaných nákladov, vzájomných závislostí a rizík. Určte interné a externé nástroje financovania a zdroje financovania pre všetky akcie. Na základe toho dohodnite v rámci každej akcie jasné povinnosti, priority vykonávania a harmonogramy. V tejto etape je podstatné, aby sa akcie oznamovali zainteresovaným stranám v oblasti politiky a verejnosti. Konkrétne stavebné projekty môžu byť napríklad kontroverzné, hoci ciele a opatrenia, ktoré s nimi súvisia, podporuje väčšina. V tomto bode sa od subjektov s rozhodovacími právomocami vyžaduje, aby pre opatrenia a akcie PUMM získali politickú a verejnú podporu a aby sa zároveň v ideálnom prípade medzi subjektmi s rozhodovacími právomocami a kľúčovými zainteresovanými stranami dosiahla formálna dohoda o povinnostiach a harmonograme.

Sme pripravení ísť do toho?

Veľa tvorcov mohlo prispieť k rôznym častiam plánu udržateľnej mestskej mobility. Teraz je čas dokončiť dokument a skontrolovať jeho kvalitu. Podľa zvyklostí vašej organizácie sa podrobná finančná schéma môže zahrnúť do samotného plánu alebo môže tvoriť súčasť samostatného procesu. V každom prípade by ste sa pred prijatím PUMM mali dohodnúť na rozpočte pre každú uprednostňovanú akciu a na dlhodobých pravidlách rozdeľovania nákladov a príjmov medzi všetky zúčastnené organizácie.

Fázu plánovania opatrení uzatvára najdôležitejší čiastkový cieľ procesu plánovania: plán udržateľnej mestskej mobility prijímú subjekty s rozhodovacími právomocami príslušného politického orgánu.

Fáza 4: Vykonávanie a monitorovanie

Štvrtá fáza sa sústreďuje na vykonávanie opatrení a súvisiacich akcií, ktoré sú vymedzené v PUMM, sprevádzané systematickým monitorovaním, hodnotením a komunikáciou. V tejto fáze sa akcie zavádzajú do praxe odpovedaním na tieto kľúčové otázky:

Ako to môžeme dobre zvládnuť?

Zodpovedné odbory a organizácie by mali plánovať technické podrobnosti svojich akcií, vykonávať ich a v prípade potreby obstarávať tovary a služby. Keďže toto často zahŕňa veľké množstvo zúčastnených strán, celková koordinácia procesu vykonávania si vyžaduje osobitnú pozornosť.

Ako sa nám darí?

Systematické monitorovanie vnesie svetlo do toho, či všetko prebieha podľa plánu, pričom v prípade potreby umožňuje vykonávať nápravné opatrenia. Inovačné programy mobility môžu byť veľkým narušením (ako aj veľkým prínosom) pre každodenných cestujúcich. Pochopenie verejnej mienky založené na aktívnom obojstrannom dialógu je z hľadiska úspešného procesu vykonávania kľúčové.

Čo sme sa naučili?

Posledný krok cyklu PUMM spočíva v preskúmaní úspechov a neúspechov a v oznámení týchto výsledkov zainteresovaným stranám a verejnosti. Tento proces preskúmania zahŕňa aj pohľad do budúcnosti a zohľadňujú sa v ňom nové výzvy a riešenia. V ideálnom prípade by sa subjekty s rozhodovacími právomocami mali aktívne zaujímať o pochopenie toho, čo sa podarilo (a čo sa nepodarilo), aby sa tieto poznatky mohli zohľadniť v rámci nasledujúcej aktualizácie PUMM.

Cyklus PUMM sa uzatvára čiastkovým cieľom „Hodnotenie vykonávania opatrení“.

Zhrnutie

- Politické rozhodnutie iniciuje proces PUMM a poskytuje celkové usmernenie a vedenie.
- Dôkladná analýza je základom pre tvorbu scenárov a podporuje rozhodovanie.
- Na základe spoločnej vízie, cieľov a cieľových hodnôt sa nastavuje strategické smerovanie.
- Vymedzia sa integrované balíky opatrení, pomocou ktorých možno splniť ciele a cieľové hodnoty.
- Balíky opatrení sa rozdelia na akcie (realizovateľné úlohy), ktoré sú ďalej uvádzané do praxe, a to aj z hľadiska povinností a financovania.
- Na základe predchádzajúcich riešení sa prijme PUMM, v ktorom sa spája dlhodobá vízia a jasný realizačný plán.
- Celkovou koordináciou opatrení a pravidelným monitorovaním sa zaisťuje účinná a prispôsobivá realizácia.
- Systematické hodnotenie realizácie poskytuje základ pre ďalší plánovací cyklus.

Technickejší opis plánovacieho cyklu a 32 konkrétnych činností, ktoré sa majú vykonať v rámci 12 krokov, je zobrazený na obrázku č. 9 a podrobnejšie opísaný v oddiele 2.

1.4 Ako plánovanie udržateľnej mestskej mobility funguje v praxi?

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility nie je teoretickou koncepciou. Bolo vypracované použitím prístupu zdola nahor a skúseností mnohých odborníkov na plánovanie a ďalších expertov. Zásady, ako aj kroky a činnosti odporúčané v tomto druhom vydaní usmernení PUMM vychádzajú zo skúseností širokej škály miest v Európe a mimo nej. Preto je jeho cieľom byť viac ako len materiálom na inšpiráciu. Je však rovnako zrejmé, že špecifické vnútroštátne rámce plánovania a financovania, rozličné mestské kontexty, zoskupenia politickej moci a vplyv zainteresovaných strán si budú vyžadovať celý rad

tvorivých kompromisov, ktoré musia viesť k prispôbeniu koncepcii miestnym požiadavkám. Politické rozhodovanie si takisto vyžaduje pragmatizmus a schopnosť pracovať s tým, čo má človek k dispozícii. Múdri politici s rozhodovacími právomocami však myslia nad rámec jedného volebného cyklu a aktuálnej politickej väčšiny.

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility takisto slúži na vytvorenie lepšieho základu na zvládnutie budúcich požiadaviek. Z hľadiska politickej stratégie je PUMM nástrojom na udržateľné a inovačné riadenie zmien. To znamená, že plánovací cyklus PUMM (uvedený v kapitole 1.3) by sa mal vnímať skôr ako špirála: keď sa jeden plánovací cyklus skončí, čoskoro by mal začať ďalší cyklus, čím sa vytvorí nepretržitý proces zlepšovania.

Táto kapitola sa zaoberá tým, ako plánovanie udržateľnej mestskej mobility zapadá do prevádzkovej reality plánovania, ako súvisí so širším kontextom tvorby mestskej politiky, ako ho začleniť do ostatných činností plánovania v meste, ako koncepciu PUMM prispôbiť špecifickému kontextu mestskej oblasti a ako zvládnuť výzvu plánovania v čase neistoty a zmeny.



Operačná stránka plánovania

Cyklus dvanástich krokov môže vzbudzovať predstavu, že kroky by sa mali vykonávať jeden po druhom, a že vzhľadom na jasnú štruktúru úloh a kontrolných zoznamov sa odporúča doslovné dodržiavanie usmernení. No nie je to tak. Plánovanie udržateľnej mestskej mobility nie je kuchárskou knihou, ale metódou. Každý vie, ako veľmi sa mestá odlišujú a aké zložité môže byť rozhodovanie v rámci v mestskej oblasti. Výzva realizovať PUMM znamená prispôbiť PUMM danému miestnemu kontextu a zároveň zostať ambicióznym a vyhnúť sa nevhodným kompromisom.

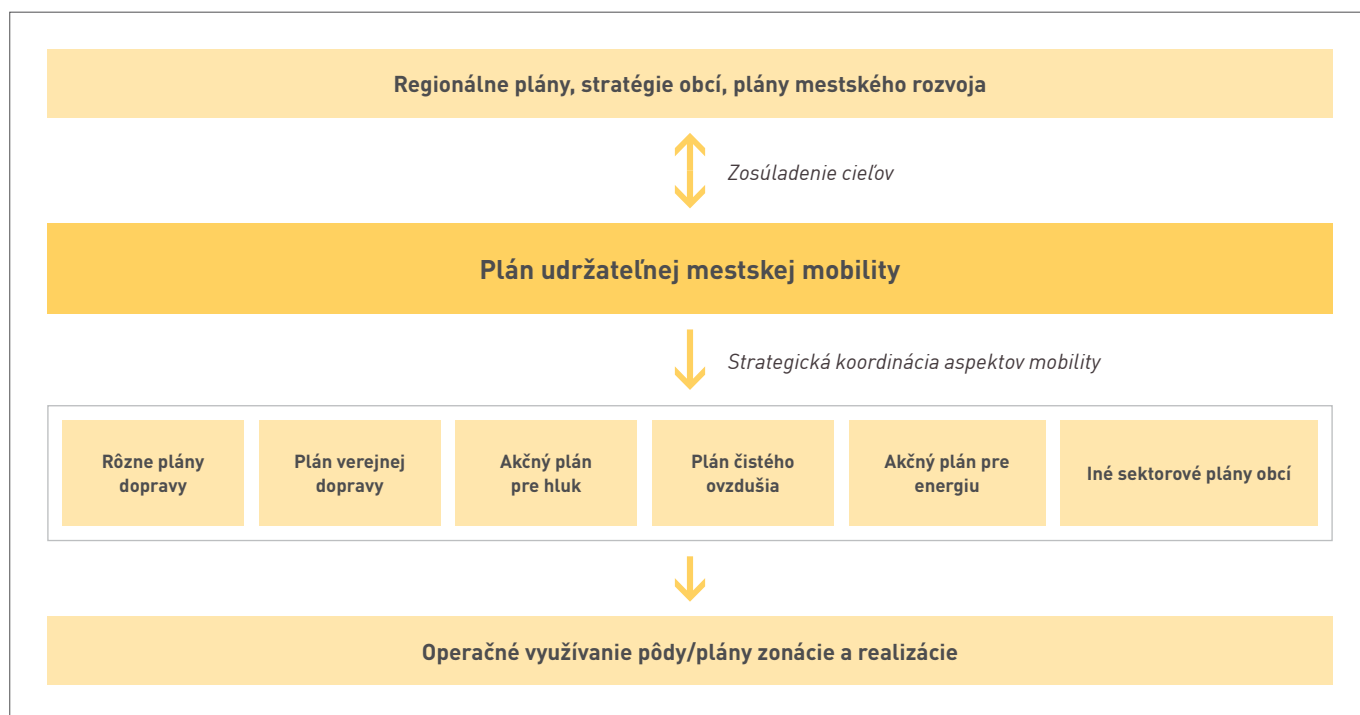
Cyklus PUMM (predstavený v kapitole 1.1 a podrobnejšie opísaný v oddiele 2) má byť komunikačným nástrojom na zrozumiteľný opis toho, čo plánovanie mestskej mobility znamená. V plánovacej praxi môže byť ťažké určiť, ktoré kroky a činnosti sú na prvom mieste, lebo niektoré činnosti musia prebiehať súbežne. Napríklad zriadenie pracovných štruktúr (pozri krok 1) a stanovenie plánovacieho rámca (pozri krok 2) sa výrazne prelínajú z hľadiska harmonogramu aj zapojených ľudí. Niekedy sa úloha, ktorá sa zdala dokončená, musí prehodnotiť,

pretože niektoré výsledky nie sú úplne uspokojivé. Vizualne znázornenie cyklu PUMM, ktoré zobrazujú relatívny čas venovaný krokom, potenciálne mechanizmy spätnej väzby a návratové šípky, sa nachádza na obrázku č. 17.

Požiadavky plánovania

Plánovanie je dôležitým aspektom v mnohých oblastiach politiky a na všetkých úrovniach verejnej správy. Miestni plánovači si musia byť vedomí požiadaviek, ktoré ovplyvňujú PUMM (napr. územné plánovanie, vzdelávanie, zamestnanosť), a pochopiť, kto je zodpovedný za to, aby tieto inštitúcie mohli byť zahrnuté do PUMM. Na európskej úrovni je väčšina odporúčaní v oblasti plánovania dobrovoľných. Tieto zahŕňajú akčný plán v oblasti udržateľnej energie a klímy, ktorý je zosúladený s klimatickými a energetickými cieľmi Dohovoru primátorov a starostov.⁴¹ Na celoštátnej úrovni je plánovanie investícií do infraštruktúry bežné, zatiaľ čo za komplexné plánovanie v oblasti životného prostredia a využívania pôdy sú často zodpovedné regióny.

Obrázok č. 3: Štruktúra vzťahov medzi PUMM a inými plánmi [upravené podľa Ahrens a kol., FGSV 2015, *Recommendations for Mobility Master Planning* (Odporúčania pre riadiace plánovanie mobility), s. 8].



⁴¹ Pozri príručku How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan (Ako vytvoriť akčný plán v oblasti udržateľnej energie a klímy) Spoločného výskumného centra; https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112986/jrc112986_kj-na-29412-en-n.pdf.

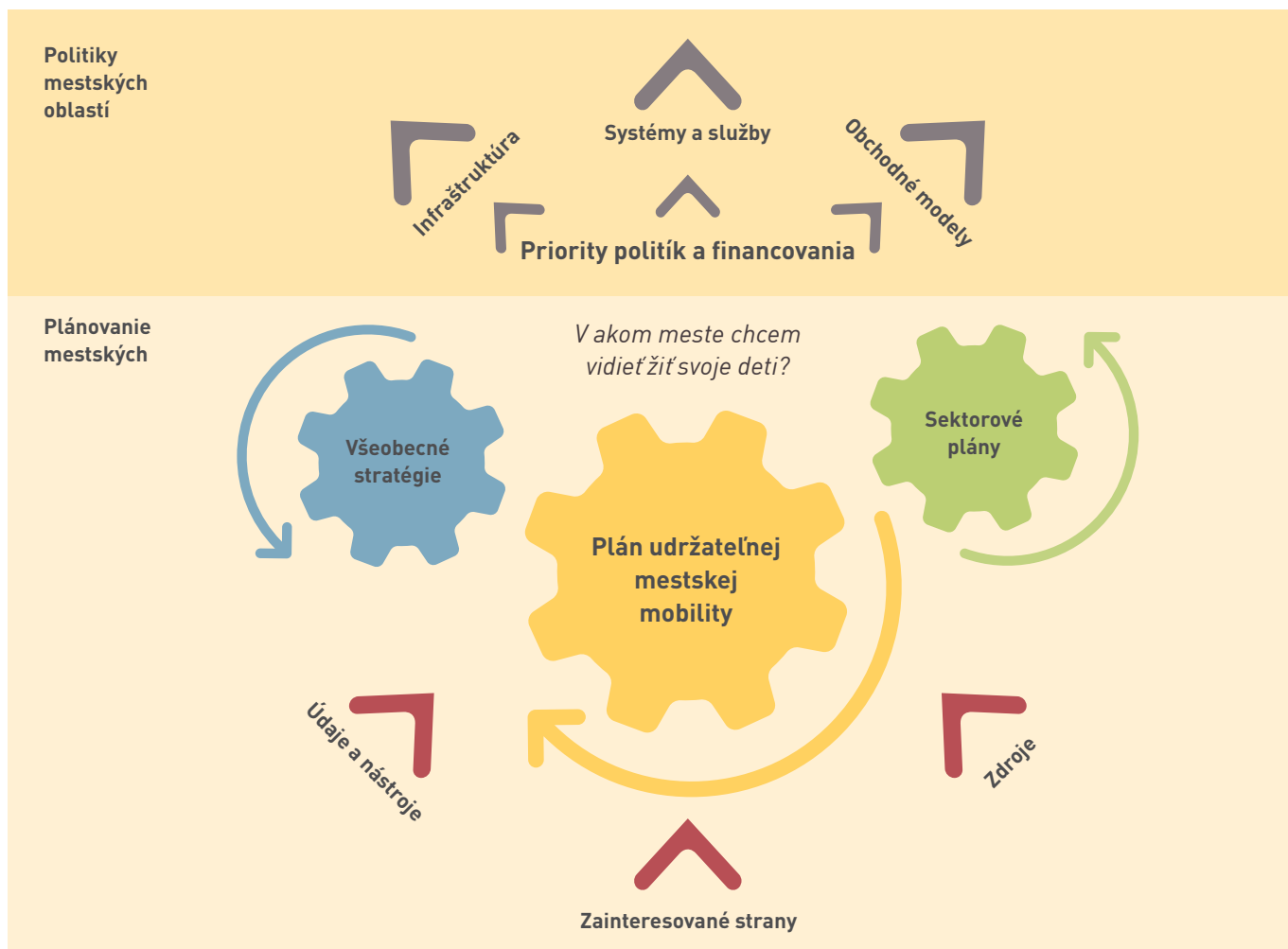
PUMM ako integračný proces

Bez ohľadu na to, čo môže zahŕňať konkrétne plánovacie portfólio miestneho orgánu, v plánovacích procesoch sa často používajú rovnaké údaje a nástroje, vyžaduje sa účasť tých istých zúčastnených strán a niekedy ich dokonca vykonávajú tí istí ľudia, pričom sa čerpá z rovnakých finančných zdrojov. Tieto postupy zvyknú mať rôzne harmonogramy a požiadavky na plánovanie a podávanie správ, rozličný geografický rozsah pôsobnosti alebo zodpovedný orgán. Plánovanie je však vždy procesom rozhodovania sa medzi rôznymi možnosťami budúcnosti. Základné otázky ako „V akom type mesta chcem vidieť žiť svoje deti?“ sú často stredobodom mestského plánovania, a to bez ohľadu na konkrétnu oblasť.

PUMM možno vnímať iba ako jedno koliesko väčšieho plánovacieho stroja (pozri obrázok č. 4).

Často je ťažké určiť, ktoré koleso je hnacím kolesom a ktoré je poháňané ostatnými kolesami, keďže to závisí najmä od zvoleného časového horizontu. V celkovej stratégii mestského rozvoja sa môžu stanoviť všeobecné ciele pre mobilitu, čo predstavuje dôležité vstupné informácie pre PUMM, ktorý zase môže podnietiť rozvoj podrobnej sektorovej stratégie. V praxi sa harmonogram môže úplne líšiť, ale koordinácia politik je potrebná na zaistenie konzistentnosti a koordináciu harmonogramov, územnej pôsobnosti a vykonávania súvisiacich procesov a politik plánovania. Okrem šetrenia zdrojov prostredníctvom synergií a zabránením neefektívnosti (alebo dokonca rozporov) medzi politikami sa takouto koordináciou takisto znižuje narušenie, ktoré vzniklo výstavbou infraštruktúry a nekoordinovaným zavádzaním nových systémov. Čo je dôležité, takisto sa ňou znižuje únava zainteresovaných strán.

Obrázok č. 4: PUMM ako integračný proces



Prispôsobenie usmernenia PUMM miestnemu kontextu

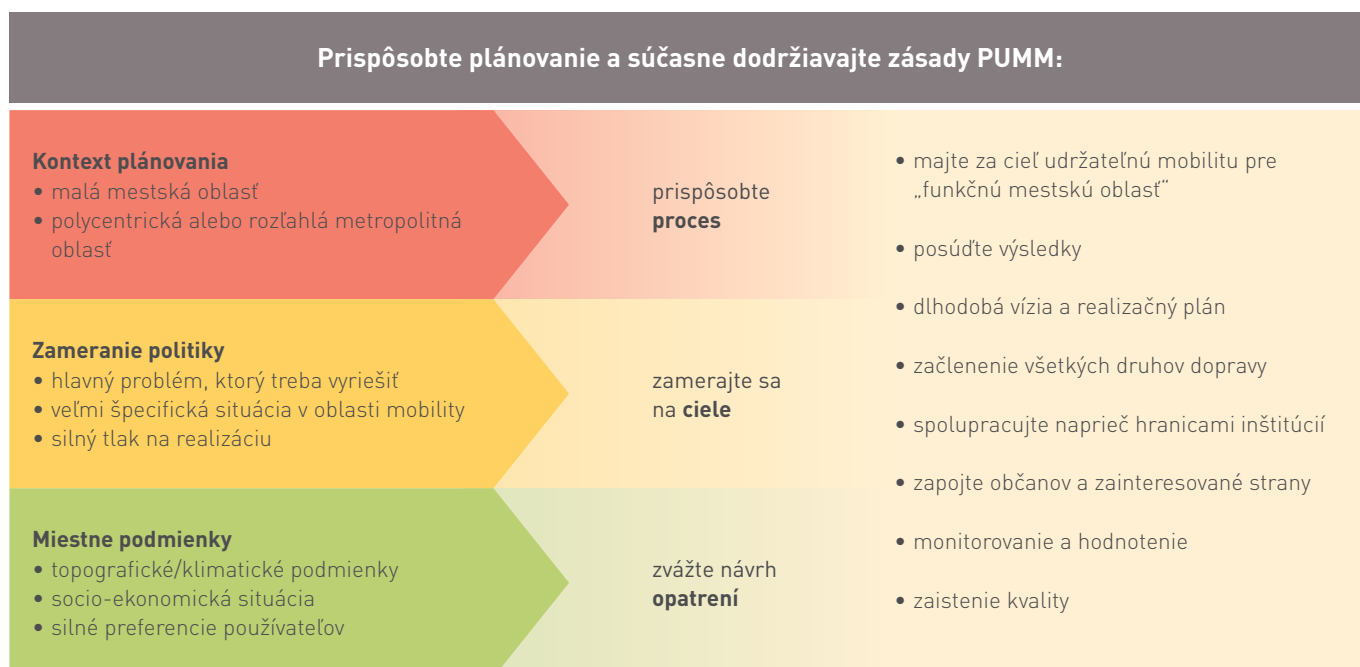
Metóda PUMM sa musí prispôbiť kontextu a osobitným požiadavkám každej mestskej oblasti, v ktorej sa uplatňuje, a zároveň si stále zachovať vysoké ambície. Plán udržateľnej mestskej mobility sa od tradičnejších plánov dopravy odlišuje ôsmimi zásadami PUMM. „Prispôsobenie“ však neznamená vynechanie akejkoľvek zásady; skôr by mohlo ísť o prispôsobenie intenzity, napr. kapacitám malého mesta, ktoré rozvíja svoj prvý PUMM, pričom dlhodobé ambície zostanú vysoké.

Prispôsobenie vzhľadom na miestne potreby môže mať rôzne podoby. Potreba prispôsobenia môže napríklad vzniknúť, ak mestská oblasť má veľmi špecifickú funkciu, napr. ako vnútroštátny prístavný terminál s veľmi hustou premávkou. Prípadne sa mesto môže nachádzať na ostrove so sezónnymi dopravnými modelmi. V takýchto špecifických situáciách je samozrejme dôležité zamerať PUMM na vytvorenie súboru cieľov a cieľových hodnôt, ktoré sú zamerané na riešenie konkrétnych problémov mobility, a súčasne naďalej dodržiavať metodiku PUMM v snahe vyhnúť sa vytvoreniu tradičného plánu dopravy (pozri aj obrázok č. 5).

Hoci usmernenia PUMM poskytujú priestor na flexibilitu a prispôsobenie vzhľadom na miestny kontext, musia byť splnené minimálne požiadavky:

- Kľúčové čiastkové ciele sa musia dosiahnuť vecným a participatívnym spôsobom. Týmto čiastkovými cieľmi sú: dôsledná analýza problémov a príležitostí funkčnej mestskej oblasti; vízia, ciele a cieľové hodnoty dohodnuté spolu so zainteresovanými stranami a opis akcií vrátane ich hodnotenia a financovania.
- Postup realizácie sa musí pozorne monitorovať a realizácia sa musí podľa potreby prispôbiť, pričom občania a zainteresované strany musia byť aktívne informovaní o pokroku.

Obrázok č. 5: Identifikácia potrieb prispôsobenia procesu plánovania (príklady)





obrázok © oChesky_W na istock.com

Plánovanie v čase rýchlych zmien

Žijeme v ére rýchlych zmien, v ktorej sme konfrontovaní s obrovskými globálnymi výzvami, ako sú napríklad klíma, hospodárstvo a bezpečnosť, a ich účinkami. Zvyky, hodnoty a očakávania ľudí sa navyše neustále vyvíjajú a s technologickým pokrokom sa stále objavujú nové možnosti. Existuje však veľká neistota v súvislosti s tým, či občania budú tieto nové technológie využívať podľa očakávania; ako sa budú vyvíjať kultúry mobility a ako sa budú vyvíjať financie obcí z hľadiska makroekonomických a demografických výziev.

Expertná skupina CIVITAS zostavila zoznam činiteľov, ktoré budú mať v priebehu času najväčší vplyv na mestskú mobilitu a mali by sa preto považovať za „zlomové faktory“ v oblasti mestskej mobility.⁴² Hoci sa ich vplyv môže v jednotlivých oblastiach líšiť, môžu zásadne „zmeniť situáciu v oblasti mestskej mobility“. Je zrejmé, že v strategickom dokumente ako plán udržateľnej mestskej mobility sa musia zohľadniť tieto (a ďalšie) dlhodobé zmeny:

- **Elektrifikácia:** elektrifikácia všetkých druhov dopravy, inovačné využívanie elektrickej infraštruktúry a jeho prepojenie s otázkami súvisiacimi s energiou (napr. miestna regeneratívna výroba).
- **Automatizácia a prepojené inteligentné dopravné systémy (P-IDS):** uplatňovanie technológií v nových službách mobility a ich vplyv na podobu a funkciu mesta.
- **Dátové hospodárstvo:** údaje ako hnacia sila nových podnikov a politik, integračné platformy poskytujúce nové produkty na základe existujúcich a nových ponúk mobility a zásadnejšie aspekty, ako sú algoritmy, ktorými sa čoraz viac určujú pravidlá a predpisy.
- **Nové obchodné koncepcie pre nákladnú a osobnú dopravu:** integračné platformy poskytujúce nové produkty mobility na základe existujúcich a nových služieb mobility (napr. mobilita ako služba a platformy pre dopravné burzy).
- **Spoločná mobilita:** všetky (netechnické) aspekty spoločnej mobility, napr. jazda na zavolanie, spoločné využívanie áut (car-sharing) (najmä systémy voľnej dostupnosti) a spoločné využívanie bicyklov (bike-sharing).
- **Aktívna mobilita:** nárast chôdze aj jazdy na bicykli, ako aj nové koncepcie mikromobility.
- **Zmena zmýšľania a vzorcov správania:** nové vzorce mobility medzi mladými ľuďmi, zvýšenie očakávaní súvisiacich so službami doručovania v ten istý deň, dopyt po ľahko použiteľných službách mobility (zjednodušenie) a decentralizovaná výroba (napr. 3D tlač).
- **Integrovaná správa priestoru:** nové a integrované prístupy k používaniu a správe mestského priestoru, napr. rozvoj verejného priestoru, regulácia prístupu vozidiel do mestskej oblasti, správa obrubníkov a mestská vzdušná mobilita (napr. drony).

V koncepcii PUMM sa navrhuje analýza scenárov a budovanie vízie na základe podrobnej analýzy situácie v oblasti mobility ako nevyhnutné kroky v rámci rozvoja PUMM (pozri kroky 3, 4 a 5).

⁴² Pozri pripravovaný dokument CIVITAS SATELLITE o „zlomových faktoroch“.

1.5 Ako možno podporiť plánovanie udržateľnej mestskej mobility na celoštátnej a regionálnej úrovni?

Mestská mobilita je úzko prepojená s ďalšími politikami, ako sú politiky v oblasti životného prostredia, bezpečnosti cestnej premávky, zdravia, priestorového plánovania a energetiky. Takéto politiky sú často vypracované na miestnej, regionálnej a celoštátnej úrovni. Mnohé európske mestá preto musia získať podporu od vyšších úrovní verejnej správy, najmä v oblastiach správy, právnych predpisov, financovania, monitorovania a hodnotenia, usmernenia a metodiky, vzdelávania a výmeny poznatkov. Vo väčšine členských štátov EÚ takúto podporu poskytuje národná vláda, zatiaľ čo v niektorých krajinách majú viac právomocí regióny a celoštátna úroveň zohráva iba obmedzenejšiu úlohu.

Prínosy pre celoštátnu a regionálnu úroveň

Hoci plánovanie mestskej mobility je predovšetkým v právomoci miestnych orgánov, mestá samy nedokážu dosiahnuť ambiciózne ciele v oblasti udržateľnej mestskej mobility. Súčasne môžu z účinného plánovania udržateľnej mestskej mobility veľa získať aj celoštátna a regionálne úrovne verejnej správy, keďže zlepšenia na miestnej úrovni prispievajú aj k dosiahnutiu regionálnych a celoštátnych cieľov. Ďalej sú uvedené viaceré stimuly pre celoštátnu a regionálne subjekty na podporu rozvoja PUMM.

Zlepšená súdržnosť medzi rôznymi sektorovými politikami a úrovňami správy

Mestská mobilita je úzko spojená so sektorovými politikami na ostatných úrovniach správy, ale takéto politiky často vypracúvajú rozličné politické a inštitucionálne subjekty na miestnej, ako aj regionálnej, celoštátnej či dokonca európskej úrovni. Pokiaľ nie sú koordinované, takéto politiky sú zhrnuté v rozličných plánovacích dokumentoch a odrážajú rozdiely v riadiacom a v právnom rámci, v postupoch vypracovania a v konkrétnych cieľoch. Toto inherentné riziko nekonzistentnosti a nadbytočnosti medzi prístupmi a výsledkami plánovania treba riešiť. Najvýznamnejšie príklady súvisia s predpismi o využívaní pôdy a so zdaňovaním pôdy, so sprístupnením základných služieb znevýhodneným osobám a s rozvojom infraštruktúry.

Odstránenie prekážok pre vypracovanie a realizáciu PUMM

Niektoré prekážky sú vo svojej podstate čisto miestne a musia ich prekonať miestne orgány, zatiaľ čo ostatné

často vyplývajú z neúčinných národných rámcov, ktoré vedú k týmto prekážkam:⁴³

- nedostatočná spolupráca medzi mestskou, regionálnou a celoštátnou úrovňou,
- obmedzená koordinácia na celoštátnej úrovni medzi ministerstvami, čo vedie k nekonzistentnosti politik rezortov národných vlád,
- nízka úroveň informovanosti, politickej vôle a záväzku od subjektov s rozhodovacími právomocami,
- nedostatok udržateľného a koordinovaného financovania na celoštátnej, regionálnej a miestnej úrovni,
- chabá kultúra monitorovania a hodnotenia s obmedzenou alebo žiadnou kontrolou kvality a
- nedostatok odbornej podpory (vrátane usmernení), odbornej prípravy a odborníkov, ktorí sú schopní sprostredkovať požadované kompetencie.

Optimalizácia a koordinácia európskych, celoštátnych a miestnych finančných tokov

Finančná páka je nevyhnutným prvkom pri pretavovaní politických vízií do konkrétnych operácií. Rozličné európske a národné inštitúcie poskytujú financovanie pre mestskú mobilitu. Vytvorenie koordinovaného národného a regionálneho rámca financovania na základe spoločného pochopenia právnych a technických aspektov by mohlo podporiť udržateľnú mestskú mobilitu. Čo je dôležitejšie, akýkoľvek rámec financovania schém infraštruktúry by musel podporovať obmedzenie dopravy a udržateľné druhy dopravy.

⁴³ Podrobnejší opis prekážok a potrieb je uvedený v správe SUMP-Úp status report (2018) [Správa o stave projektu SUMP-Úp (2018)].

Podpora inovácií a nových trhov

Tvorba celoštátnej alebo regionálnej stratégie pre mobilitu môže zahŕňať stanovenie jasne vymedzených priorít pre riešenia v oblasti mobility vrátane inovačných technológií. Napríklad v smernici o ekologických vozidlách⁴⁴ sa od verejných orgánov vyžaduje, aby zaobstarali istý minimálny podiel ekologických vozidiel a uľahčili tak zavádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Týmto jasne vymedzenými prioritami sa súkromnému sektoru a miestnym orgánom vyšle jasný a stabilný signál, ktorý môže uľahčiť dlhodobé investície.

Vypracovanie národného alebo regionálneho rámca: prínos pre všetky strany

Mestá majú potenciál byť hlavnými katalyzátormi zmeny pri vykonávaní nedávnych medzinárodných dohôd, ako je Parížska dohoda a Nová urbánna agenda. Na konferencii zmluvných strán UNFCCC v Paríži v roku 2015 (COP 21) sa uznala kľúčová úloha, ktorú mestá musia zohrávať pri účinných opatreniach v oblasti klímy. Napríklad kľúčovou stratégiou na odradenie ľudí od súkromného využívania áut je zdanenie: rezorty národných vlád môžu zaviesť daň z nákupu a cestnú daň, zatiaľ čo miestnymi opatreniami sa môže uľahčiť životný štýl bez áut.

Zdroje a právomoci miest sú však príliš obmedzené na to, aby mohli dosiahnuť prechod k udržateľnej mobilitě samé. Celoštátna a regionálna podpora PUMM môže spôsobiť pokles emisií skleníkových plynov súvisiacich s dopravou tým, že sa vytvorí politický, finančný a technický rámec, ktorým sa zvýši informovanosť medzi zainteresovanými stranami – od miestnej až po celoštátnu úroveň a v rámci verejného a súkromného sektora. Celoštátna alebo regionálna politika, ktorá podporuje PUMM, tak priamo prispieva k vnútroštátne stanoveným príspevkom (NDC).

To platí aj pre európske požiadavky na kvalitu ovzdušia. V európskych právnych predpisoch sa stanovujú limitné hodnoty emisií a normy kvality ovzdušia na ochranu zdravia ľudí. V roku 2016 šesť členských štátov prekročilo limitné hodnoty aspoň jedného zo svojich emisných stropov. Celkovo splnili všetky normy na kvalitu ovzdušia iba štyri členské štáty EÚ, kým limitné hodnoty všetkých noriem na kvalitu ovzdušia prekročilo desať členských štátov. Mestská mobilita je nevyhnutnou oblasťou činnosti na zníženie emisií a zlepšenie kvality ovzdušia. Národným alebo regionálnym rámcom podporujúcim PUMM by sa umožnilo, aby miestne plány boli cielenejšie a operatívnejšie a prispievali k schopnosti miest splniť požiadavky na kvalitu ovzdušia.

Stručne povedané, národné a regionálne vlády bez príspevku miest nedosiahnu svoje ciele súvisiace s klímou, nesplnia európske požiadavky na kvalitu ovzdušia a ani nedodržia svoje medzinárodné záväzky. Mestá zas potrebujú, aby ich regionálne a národné vlády podporili pri dosahovaní udržateľnejšej mobility. Je to výhodné pre všetky strany.



obrázok: UNclimatechange na flickr.com

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

Opatrenia a nástroje na podporu zavedenia PUMM

Vnútroštátne subjekty môžu podporiť rozvoj PUMM pomocou širokej škály opatrení na danej úrovni. Na obrázku č. 6 sú zobrazené hlavné vnútroštátne opatrenia súvisiace so správou, s právnymi predpismi a nariadeniami, financovaním, monitorovaním a hodnotením, usmerneniami a metodikou a so vzdelávaním a s výmenou poznatkov.

Medzi týmito opatreniami existuje veľká miera interakcie. Napríklad vytvoriť vnútroštátny grant na podporu kvalitného vypracovania PUMM [Financovanie] znamená vymedzenie toho, čo PUMM je, prípadne ako ho vypracovať [Právne predpisy a nariadenia, Usmernenia a metodika].

Proces financovania sa musí koordinovať s ostatnými vnútroštátnymi zainteresovanými stranami [Správa] a počas jeho priebehu monitorovať [Monitorovanie a hodnotenie]. Jeho prínosy sa musia oznámiť v kľúčových okamihoch (napr. začiatok grantu) a v priebehu procesu by sa mala získať spätná väzba od zainteresovaných strán [Správa, Informácie, výmena poznatkov]. Vnútroštátnym subjektom s rozhodovacími právomocami sa preto dôrazne odporúča, aby vypracovali komplexný národný program. Tým sa zlepšuje súdržnosť, vytvárajú sa synergie a zvyšuje sa viditeľnosť všetkých zainteresovaných strán, najmä miestnych orgánov, ktoré vypracúvajú PUMM.

Obrázok č. 6: Opatrenia na vnútroštátnej úrovni na podporu zavedenia PUMM a hlavné vzťahy medzi nimi



Vlády môžu podporiť zavádzanie koncepcie PUMM prostredníctvom štyroch úrovní intervencie, ktoré na seba priamo nadväzujú:

1. Informácie: Národná vláda poskytuje podrobné informácie o koncepcii PUMM (a jej prínosoch) vo vnútroštátnom kontexte. Národná platforma dokáže uľahčiť výmenu medzi mestami o koncepcii PUMM, poskytnúť príklady osvedčených postupov a informovať o (vnútroštátnych) možnostiach financovania.

2. Stimuly: PUMM je nevyhnutnou podmienkou na to, aby mestá získali vnútroštátne financovanie pre projekty mestskej mobility. Tento prístup sa uplatňuje aj v niektorých operačných programoch európskych štrukturálnych a investičných fondov.

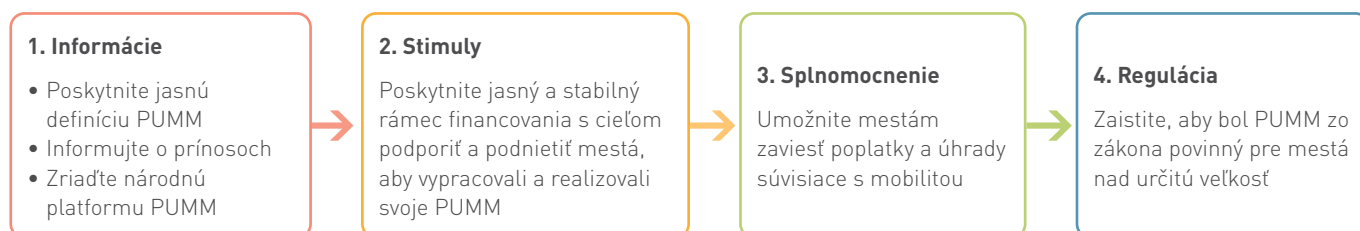
3. Splnomocnenie miest a regiónov: Národná vláda zveruje mestám zákonné právomoci na zavedenie poplatkov a systémov úhrad alebo zavádza do príslušných právnych predpisov doložku o experimente s cieľom umožniť mestám testovať nové prístupy k udržateľnej mobilite.

4. Regulácia: PUMM je zo zákona povinný pre všetky mestá alebo pre niektoré mestá na základe daných kritérií, ako napr. počet obyvateľov alebo kategória miestneho orgánu.



obrázok © inakiantonana na istock.com

Obrázok č. 7: Štyri úrovne intervencie



1. Informácie

- Poskytnite jasnú definíciu PUMM
- Informujte o prínosoch
- Zriadte národnú platformu PUMM

2. Stimuly

Poskytnite jasný a stabilný rámec financovania s cieľom podporiť a podnietiť mestá, aby vypracovali a realizovali svoje PUMM

3. Splnomocnenie

Umožnite mestám zaviesť poplatky a úhrady súvisiace s mobilitou

4. Regulácia

Zaistite, aby bol PUMM zo zákona povinný pre mestá nad určitú veľkosť



Národné podporné programy PUMM sú programy, ktoré prebiehajú na celoštátnej alebo regionálnej úrovni verejnej správy s cieľom podnietiť, podporiť, vyžiadať a/alebo poskytnúť stimuly na realizáciu PUMM. Podrobný návod nájdete v tematickej príručke s názvom **National support frameworks for Sustainable Urban Mobility Planning** (Národné podporné rámce plánovania udržateľnej mestskej mobility).

Ako sa zdôraznilo v predchádzajúcej analýze národných rámcov plánovania udržateľnej mestskej mobility v Európe, existuje skutočná potreba účinných a súdržných národných a/alebo regionálnych programov PUMM s cieľom podporiť miestny rozvoj a realizáciu PUMM. Pre jednotlivé profily krajín sa určili podrobnejšie potreby.⁴⁵

Obrázok č. 8: Potreby účinných a súdržných národných a regionálnych programov PUMM pre miestny rozvoj a realizáciu PUMM

Krajiny a regióny, ktoré nemajú národný program PUMM alebo ktoré začínajú s jeho rozvojom		Krajiny a regióny, ktoré majú národný program PUMM	
Potreby	Hlavné oblasti	Potreby	Hlavné oblasti
Dosiahnutie záväzku a ochoty na národnej úrovni (ministerstvá) v súvislosti s centrálnym riadením PUMM a s cieľom vytvoriť spoločnú víziu plánovania mobility	Správa	Neustále zlepšovanie národných programov PUMM a ich prvkov	Správa Právne predpisy a regulácia
Inštitucionálna, legislatívna a finančná podpora pre PUMM a opatrenia PUMM	Správa Právne predpisy a regulácia Financovanie	Zabezpečenie alebo reštrukturalizácia nepretržitého vnútroštátneho financovania pre rozvoj a realizáciu PUMM	Financovanie
Prijatie vnútroštátnych usmernení PUMM	Usmernenia a metodika	Rozšírenie rozsahu pôsobnosti PUMM na funkčné oblasti s regionálnymi PUMM alebo PUMM medzi obcami	Usmernenia a metodika Správa Právne predpisy a regulácia
Zavedenie činností monitorovania a hodnotenia a podnietenie pravidelného zberu údajov o mobilite	Monitorovanie a hodnotenie	Zlepšenie činností monitorovania a hodnotenia a silnejšia podpora subjektov s rozhodovacími právomocami a politická podpora ich vykonávania	Monitorovanie a hodnotenie
Budovanie kapacít (odborná príprava, semináre pre zamestnancov obcí a odborníkov) s cieľom podporiť vypracovanie PUMM, poradenská expertíza, kontrola kvality a odborná príprava vnútroštátnych orgánov dohľadu	Informácie, vzdelávanie a výmena poznatkov	Spolupráca s univerzitami s cieľom začleniť PUMM do príslušných učebných plánov	Informácie, vzdelávanie a výmena poznatkov
Zvyšovanie informovanosti o pozitívnych účinkoch PUMM a mestskej mobilite vo všeobecnosti na vnútroštátnej úrovni, pre miestnych politikov, zainteresované strany a verejnosť	Informácie, vzdelávanie a výmena poznatkov	Nepretržité informovanie a propagačné kampane o pozitívnych vplyvoch realizácie PUMM s osobitným dôrazom na subjekty s rozhodovacími právomocami a širokú verejnosť	Informácie, vzdelávanie a výmena poznatkov

⁴⁵ Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. *The Status of SUMP in EU member states* (Stav PUMM v členských štátoch EÚ), <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

ODDIEL 2: Rozvoj a realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility

Tieto usmernenia sú určené odborníkom v oblasti mestskej dopravy a mobility, ako aj ďalším zainteresovaným stranám, ktoré sú zapojené do rozvoja a realizácie plánu udržateľnej mestskej mobility. V týchto usmerneniach sa opisuje postup prípravy a realizácie PUMM. Tento postup tvoria 4 fázy s 12 hlavnými krokmi, ktoré sú ďalej rozčlenené na 32 činností. Všetky štyri fázy tohto cyklu začínajú a končia čiastkovým cieľom. Čiastkové ciele sú spojené s rozhodnutím alebo výsledkom potrebným pre ďalšiu fázu a každý označuje dokončenie predchádzajúcej fázy. Každý krok je spolu so súvisiacimi činnosťami podrobne predstavený v tomto usmerňovacom dokumente vrátane informácií o:

- zdôvodnení činnosti, problémoch, ktoré treba riešiť, a otázkach, ktoré treba zodpovedať,
- konkrétnych cieľoch činnosti, ktorá sa má vykonať,
- hlavných úlohách, ktoré sa majú v rámci činnosti splniť,
- činnostiach nad rámec základných požiadaviek, v prípade miest a regiónov, ktoré majú ambíciu (a zdroje) ísť nad rámec základných úloh,
- požiadavkách týkajúcich sa harmonogramu a koordinácie s ďalšími činnosťami, ako aj
- kontrolnom zozname krokov, ktoré sa majú vykonať.

Treba zdôrazniť, že poradie činností je skôr logické ako postupné.⁴⁶ V praxi môžu činnosti prebiehať sčasti súbežne alebo zahŕňať mechanizmy spätnej väzby. V oddiele o harmonograme a koordinácii v prípade každej činnosti sa zdôrazňujú v tomto ohľade kľúčové aspekty. Na ďalšej strane je uvedený grafický prehľad plánovacieho cyklu, po ktorom nasleduje podrobný opis všetkých krokov a činností na rozvoj a realizáciu PUMM. Usmernenia obsahujú príklady osvedčených postupov, vymedzenie pojmov vo forme glosára, nástroje a odkazy na podporu používateľov pri rozvoji a realizácii plánu udržateľnej mestskej mobility.

Príklady osvedčených postupov pochádzajú z PUMM z celej Európy. Niektoré síce nemusia spĺňať všetky požiadavky, ale sú užitočné na znázornenie činností,

ktoré sú súčasťou postupu rozvoja a realizácie plánu udržateľnej mestskej mobility. Cieľom je poskytnúť portfólio príkladov z rozličných európskych regiónov s cieľom poukázať na to, že dobré prístupy k plánovaniu sú možné v rozličných kontextoch. Mnohé z príkladov takisto ilustrujú pokrokové činnosti plánovania.

Dodatočné príklady možno nájsť na www.eltis.org.

Cyklus PUMM

Cyklus PUMM tvoria štyri fázy s dvanástimi hlavnými krokmi, ktoré sú ďalej rozčlenené na 32 činností. Všetky štyri fázy tohto cyklu začínajú a končia čiastkovým cieľom. Čiastkové ciele sú spojené s rozhodnutím alebo výsledkom potrebným pre ďalšiu fázu a označujú dokončenie predchádzajúcej fázy. Všetky kroky a činnosti by sa mali považovať za súčasť pravidelného plánovacieho cyklu v zmysle neustáleho procesu zlepšovania.

⁴⁶ Tento aspekt je podrobne opísaný v kapitole 1.4 Plánovanie udržateľnej mestskej mobility v praxi.

Obrazok č. 9: 12 krokov plánovania udržateľnej mestskej mobility (2. vydanie) – Prehľad pre plánovačov



FÁZA 1: Príprava a analýza



Čiastkový cieľ:
**Rozhodnutie
pripraviť PUMM**

Východiskový bod: Rozhodnutie pripraviť PUMM

Východiskom pre rozvoj plánu udržateľnej mestskej mobility by malo byť rozhodnutie zlepšiť súčasnú situáciu v oblasti mobility a silné presvedčenie, že je potrebná zmena smerom k väčšej udržateľnosti. Od začiatku by malo byť jasné, že mestská doprava či mobilita nie sú samoúčelné, ale mali by prispievať k vyšším cieľom, ako sú zvýšená kvalita života a blahobyt. Rozhodnutie pripraviť PUMM vždy predstavuje záväzok voči jeho všeobecným cieľom:

- zlepšovanie prístupnosti pre všetkých, bez ohľadu na príjem a spoločenské postavenie,
- zvýšenie kvality života a atraktívnosti mestského prostredia,
- zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky a verejného zdravia,
- znižovanie znečistenia ovzdušia a hluku, zamorenia emisiami skleníkových plynov a spotreby energie,
- hospodárska životaschopnosť, sociálna spravodlivosť a environmentálna kvalita.

V závislosti od celoštátneho a miestneho kontextu môže byť hnacou silou pre vypracovanie PUMM právna povinnosť na celoštátnej úrovni, oficiálne rozhodnutie miestneho politického orgánu (napr. mestského zastupiteľstva) alebo záväzok miestnej samosprávy. V každom prípade na to, aby bol plán naozaj udržateľný a účinný, treba skutočný záväzok. Ak na miestnej úrovni neexistuje žiadny politický zástanca takéhoto plánu, môže byť ťažké presvedčiť ostatných politikov, aby sa stali jeho podporovateľmi. To si vyžaduje presvedčivé argumenty predstavené niekým, koho rešpektujú subjekty s rozhodovacími právomocami. Spúšťacím faktorom procesu PUMM môže byť aj samotný projekt alebo opatrenie. Spolu s rozhodnutím o veľkom infraštruktúrnom projekte (napr. nová električková trať) alebo veľkej mestskej inovácii (napr. nízkoemisná zóna)

musí byť toto opatrenie zakotvené v širšom plánovacom rámci.

PUMM môže ponúknuť integrovaný prístup k veľkému projektu spolu s doplňujúcimi opatreniami, dlhodobými cieľmi a participatívnym prístupom. Najmä v prípade veľkých a inovačných projektov s veľkým vplyvom sa v rámci PUMM ponúkajú komplexné stratégie účasti, ktoré sú nevyhnutné na získanie verejnej podpory pre tieto opatrenia. Veľký projekt v oblasti infraštruktúry môže poskytnúť iniciatívu na začatie komplexného plánovania mobility pre funkčnú mestskú oblasť, ktoré je podporené v širšej stratégii plánovania.

Užitočným prístupom je poukázať na výzvy a problémy, ktorým mesto bude čeliť, ak nenastane žiadna zmena, vyzdvihnúť prínosy plánu udržateľnej mestskej mobility a zdôrazniť skutočnosť, že voliči odmenia dobré výsledky. S cieľom poukázať na naliehavosť môže byť účinné simulovať negatívne dôsledky vývoja za nezmenených okolností (napr. z hľadiska budúceho preťaženia a výsledných hospodárskych škôd alebo z hľadiska ukazovateľov, ako sú smrteľné dopravné nehody alebo roky života stratené v dôsledku znečisteného ovzdušia) a predstaviť ich politikom s použitím máp a obrázkov. Súčasne rýchle zmeny, ktoré sú poháňané digitálnymi technológiami, zdôrazňujú naliehavosť týkajúcu sa vypracovania súdržného strategického prístupu k budúcej udržateľnej mobilite. Pri oznamovaní prínosov je často užitočné prepojiť ich so súčasnými problémami vo vašom meste, ktoré majú vysokú prioritu (napr. kvalita ovzdušia, premávka, bezpečnosť cestnej premávky, cenová dostupnosť bývania alebo hospodársky rast) tak, že sa vysvetlí, ako PUMM prispieva k ich riešeniu. Ďalším presvedčivým faktorom môže byť poukázanie na ostatné mestá, ktoré úspešne vykonali plánovanie udržateľnej mestskej mobility (pozri kapitolu 1.2).

Dosiahnuť politický záväzok môže byť obzvlášť náročné, pretože celkové prínosy PUMM sú viditeľné až po dlhšom časovom období, ako je volebný cyklus. Môže byť užitočné zdôrazniť možnosť zahrnúť do PUMM opatrenia s menším rozsahom a väčšou viditeľnosťou, čím sa v krátkom období môže získať verejná podpora a podnietiť prvé rozhodnutie týkajúce sa rozvoja PUMM. Dočasná premena verejných priestorov pomocou „ľahkých a lacných“ riešení môže ľuďom napríklad pomôcť predstaviť si želané pozitívne zmeny (napr. uzavretie ulice počas leta, dočasná cyklotrasa oddelená kvetináčmi alebo parkletmi namiesto priestorov na parkovanie; pozri aj kolónku rozvoja verejného priestoru v činnosti 7.2).



Prvým čiastkovým cieľom a východiskovým bodom pre počiatočnú fázu je výslovné rozhodnutie tvorcov politiky pripraviť plán udržateľnej mestskej mobility. Základy pre proces plánovania sa položia zodpovedaním týchto otázok:

Aké sú naše zdroje?

Analyzujte všetky dostupné (ľudské, inštitucionálne, finančné) zdroje na plánovanie a zriadte primerané pracovné a účastnícke štruktúry, aby sa mohlo začať. Zaisťte, aby kľúčové inštitúcie a zainteresované strany podporili vypracovanie PUMM.

Aký je náš kontext plánovania?

Určte faktory, ktoré ovplyvnia proces plánovania, ako sú existujúce plány alebo právne požiadavky. Analyzujte dopravné toky, aby ste mohli stanoviť geografický rozsah pôsobnosti plánu, a zabezpečte, aby pri tom boli aj susedné orgány a zainteresované strany. Dohodnite sa na harmonograme plánovania a v prípade potreby získajte externú podporu.

Činnosti v tomto a predchádzajúcom kroku sú úzko prepojené a často sa vykonávajú súbežne. Napríklad geografický rozsah pôsobnosti sa musí vymedziť včas, aby sa zohľadnil pri zriaďovaní pracovných štruktúr.

Aké sú naše hlavné problémy a príležitosti?

Analyzujte situáciu v oblasti mobility z hľadiska všetkých druhov dopravy a relevantných aspektov udržateľnosti použitím príslušného súboru súčasných zdrojov údajov.

Záverečným čiastkovým cieľom prvej fázy je dokončená analýza hlavných problémov a príležitostí, ktoré sa týkajú mobility v celej funkčnej mestskej oblasti.



Na začiatku procesu plánovania udržateľnej mestskej mobility je nevyhnutné analyzovať dostupné kapacity a zdroje s cieľom zriadiť účinné pracovné štruktúry. Na dosiahnutie skutočne integrovaného procesu plánovania by hlavný tím zodpovedný za rozvoj PUMM mal byť dobre prepojený so všetkými príslušnými oblasťami správy. Špecializované činnosti by sa mali vykonávať od začiatku s cieľom zaistiť politickú zodpovednosť a zapojenie zainteresovaných strán a občanov by sa malo naplánovať v skoršej fáze. Cieľom prvého kroku je dosiahnuť tak účinné pracovné štruktúry, ako aj veľkú podporu pre tento proces.

Činnosti v tomto a nasledujúcom kroku sú úzko prepojené a niekedy sa vykonávajú súbežne. Napríklad geografický rozsah pôsobnosti sa musí vymedziť včas, aby sa zohľadnil pri zriaďovaní pracovných a účastníckych štruktúr.

ČINNOSŤ 1.1: Hodnotenie kapacít a zdrojov

Zdôvodnenie

Vlastné hodnotenie (sebahodnotenie) plánovacích postupov, kapacít a zdrojov na začiatku je nevyhnutné na prispôbenie procesu vášmu miestnemu kontextu. Vďaka tomu budete môcť identifikovať silné a slabé stránky, ako aj prekážky a hnacie sily, ktoré môžu ovplyvňovať rozvoj úspešného plánu udržateľnej mestskej mobility. Posúdením vašich súčasných plánovacích postupov sa určí, ako veľmi sú zosúladené so zásadami stanovenými v tomto usmerňovacom dokumente. S tým úzko súvisí otázka dostupných kapacít a zdrojov na rozvoj a realizáciu plánu. Súčasťou toho sú ľudské zdroje (t. j. dostupný personál a zručnosti), ako aj finančné zdroje. Bez dostatočných zdrojov bude ťažké plán úspešne zrealizovať.

Ciele

- Získať úprimný a jasný obraz o silných a slabých stránkach a príležitostiach súčasných plánovacích postupov v súvislosti s rozvojom PUMM vo vašom miestnom kontexte (napr. politický, inštitucionálny a právny rámec).
- Zaistiť, aby bola vo vašom miestnom orgáne alebo medzi zainteresovanými stranami dostupná (široká) škála zručností nevyhnutná na riadenie a napredovanie procesu plánovania udržateľnej mestskej mobility.
- Posúdiť potvrdené a potenciálne finančné zdroje na uskutočnenie procesu plánovania a vykonávanie opatrení.

Úlohy

Plánovacie postupy

- Analyzujte svoje súčasné činnosti v oblasti plánovania dopravy. Odporúčame využiť online nástroj na vlastné hodnotenie PUMM (pozri oddiel o nástrojoch) s cieľom kontrolovať, do akej miery sú vo vašich postupoch zahrnuté zásady plánov udržateľnej mestskej mobility (sú v postupoch tieto zásady zohľadnené úplne, v obmedzenej miere alebo vôbec?). Týmto spôsobom môžete určiť nedostatky, ktoré by sa mali riešiť v novom procese rozvoja PUMM.
- Identifikujte a analyzujte hnacie sily a prekážky procesu rozvoja plánu vo svojej mestskej aglomerácii, ako sú:
 - Hnacie sily, ktoré môžu podporiť rozvoj a realizáciu PUMM (napr. politickí zástancovia, vyslovená potreba lepšej koordinácie činností samospráv, synergia s ďalším procesom plánovania, ktorý sa práve začína).
 - Inštitucionálne, právne, regulačné a finančné prekážky a prekážky týkajúce sa prijateľnosti, ktoré ovplyvňujú celý proces plánovania. [Napríklad je autobusová spoločnosť súkromná alebo je kontrolovaná na inej úrovni verejnej správy? Môžu sa príjmy z mobility použiť na financovanie opatrení v oblasti mobility? Dokážete ovplyvniť poskytovateľov tretích strán (napr. spoločnosti poskytujúce jazdy na zavolanie)? Existuje aspoň všeobecná politická vôľa a verejná podpora?]
 - Prekážky v procese, ktoré môžu vzniknúť v priebehu plánovania (napr. riadenie alebo komunikácia medzi rôznymi oddeleniami, prípadne voľby).

- Vykonajte úprimné sebahodnotenie ako východiskový bod pre zlepšenie procesov a politík plánovania. Výsledok sa nemusí nevyhnutne zverejniť.

Kapacity

- Posúďte zručnosti dostupné v rámci vedúcej organizácie/vedúcich organizácií a medzi zainteresovanými stranami. Zaistite, aby sa zväžili všetky hlavné zručnosti pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility (pozri zoznam v oddiele o nástrojoch).
- Vypracujte stratégiu na vyriešenie nedostatkov týkajúcich sa zručností (napr. odbornou prípravou, spolupracou, prijímaním zamestnancov alebo využitím subdodávateľov). To by mala robiť osoba, ktorá je oboznámená s procesom plánovania udržateľnej mestskej mobility (v prípade potreby v spolupráci s vaším manažérom v oblasti ľudských zdrojov).

Zdroje

- Vymedzte požadovaný rozpočet na proces rozvoja PUMM a zaistite politický súhlas.
- Posúďte pravdepodobný rozpočtový rámec na vykonávanie opatrení. Zvážte miestne, regionálne, celoštátne a externé možnosti financovania a možnosti financovania z EÚ. V tejto fáze pôjde pravdepodobne stále len o hrubý odhad, ale budete si vedieť vytvoriť realistickú predstavu.



Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Uplatnite metódu partnerského preskúmania s externými odborníkmi s cieľom posúdiť plánovacie postupy.
- Spolupracujte s ostatnými oddeleniami alebo zapojte externých partnerov (napr. konzultantov, univerzity) s cieľom vyplniť medzery v zručnostiach (viac podrobností sa uvádza v činnosti 2.4).

Harmonogram a koordinácia

- Táto činnosť je potrebná na začiatku, pričom výsledky budú zohľadnené pri zriaďovaní účinných pracovných štruktúr, obzvlášť v prípade hlavného tímu (pozri činnosti 1.2, 1.3 a 1.4).
- Dôležité vstupné informácie pre navrhnutie procesu plánovania udržateľnej mestskej mobility prispôsobeného miestnym podmienkam a rozhodnutie, či je externá podpora potrebná alebo nie (pozri činnosti 2.1, 2.2, 2.3 a 2.4).

- Prekážky, ktoré sa majú zohľadniť v tretej fáze týkajúcej sa plánovania opatrení.

Kontrolný zoznam

- ✓ Identifikovali sa silné a slabé stránky a prekážky s ohľadom na rozvoj PUMM.
- ✓ Zhrnuli sa výsledky sebahodnotenia ako východiskového bodu na optimalizáciu miestnych procesov plánovania.
- ✓ Analyzovali sa vyžadované zručnosti a finančné zdroje pre proces plánovania.
- ✓ Vypracovala sa stratégia na vyriešenie nedostatku zručností.
- ✓ Rozpočet na proces PUMM bol politicky schválený.
- ✓ Posúdil sa pravdepodobný finančný rámec na vykonávanie opatrení.



Metódy na posúdenie plánovacích postupov

Interné stretnutie a preskúmanie pomocou sebahodnotenia PUMM

Sebahodnotenie môže byť také jednoduché, ako keď si skupina ľudí, ktorí sú zapojení do procesu plánovania, spoločne sadne za stôl, aby diskutovala o silných a slabých stránkach súčasných procesov, a o tom, ako ich zlepšiť. Na vedenie tejto diskusie odporúčame využiť online sebahodnotenie PUMM, ktoré je dostupné na webovom sídle organizácie Eltis. Po dokončení sebahodnotenia PUMM vám stránka s výsledkami zobrazí, do akej miery sa v rámci vašich plánovacích činností dodržiavajú zásady PUMM, a poskytne vám na mieru šité rady pre ďalšie zlepšovanie. Tým, že všetci účastníci stretnutia odpovedia na otázky samostatne a následne budú ako skupina diskutovať o podobnostiach a rozdieloch v odpovediach, sa môžu získať veľmi relevantné postrehy.

Odkaz na nástroj sebahodnotenia PUMM: www.eltis.org/mobility-plans

Partnerské preskúmanie

Ďalším spôsobom hodnotenia plánovacieho prostredia pre PUMM je partnerské preskúmanie. Podstatou toho je, že jeden alebo viacerí skúsení plánovači alebo ďalší odborníci v tejto oblasti sa pozývajú do vášho mesta na preskúmanie situácie. Posudzovateľ môže zvážiť kvalitu súčasného procesu plánovania a organizačnej štruktúry a takisto ich porovnať s tými najlepšimi. Môžu poskytnúť užitočný externý pohľad a spätnú väzbu k tomu, ako najlepšie organizovať rozvoj plánu udržateľnej mestskej mobility.

Zdroj: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Univerzita Napier v Edinburgu.



Obrázok č. 10: Požiadavky na zručnosti pre plánovanie udržateľnej**Riadiace zručnosti pre koordináciu projektov**

- Riadenie projektu (utuzovanie kolektívu, tvorba postupov, sprostredkovanie a dokumentácia)
- Finančné riadenie (plánovanie rozpočtu)
- Riadenie personálu (vrátane riadenia multidisciplinárnych tímov vytvorených z interných a externých zamestnancov)

Technické zručnosti členov tímu

- Mestské plánovanie a plánovanie dopravy vrátane regulačného rámca
- Odborné znalosti o dôležitých sektorových politikách (hospodárskej, sociálnej, environmentálnej)
- Sprostredkovanie, mediácia
- Metódy zberu údajov a empirická analýza (získovanie, rozhovor a modelovanie)
- Znalosti o opatreniach v oblasti mobility a posúdenie vplyvu
- Zručnosti v oblasti písomného prejavu a dizajnu pre vzťahy s verejnosťou
- Ekonomická analýza, odborné znalosti o financovaní a investíciách
- Odborné znalosti o zákonom verejnom obstarávaní

**Rozpočtové požiadavky na rozvoj PUMM**

Náklady na rozvoj plánu udržateľnej mestskej mobility sa výrazne líšia v závislosti od rozsahu pôsobnosti, dostupnosti existujúcich plánov a štúdií, ako aj potrebnej externej pomoci. Najviac nákladnými prvkami sú zber údajov a modelovanie dopravy, preto je dôležité pred požiadanim o schválenie rozpočtu objasniť, aké množstvo údajov a aká úroveň zložitosti modelovania sa vyžaduje vo vašom prípade. Menšie mestá sa často rozhodnú nepoužiť dopravný model vzhľadom na vysoké náklady a obmedzenú zložitost rozhodnutí vo svojom kontexte a namiesto toho sa zamerajú na opatrenia, ktoré sa v podobných kontextoch ukázali ako úspešné (pozri činnosť 4.1 pre usmernenie, kedy použiť model). Medzi ďalšie aspekty, ktoré zvyknú byť drahé, ale veľmi užitočné, patrí komplexný proces účasti, ako aj profesionálny dizajn a komunikácia.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV**Koprivnica, Chorvátsko: Včasná externá podpora pre tím PUMM**

V roku 2014 sa mesto Koprivnica rozhodlo vypracovať PUMM. Ako súčasť prvej fázy procesu rozvoja PUMM mesto realizovalo výskum o krokoch, ktoré by muselo prijať, a o zdrojoch potrebných na vypracovanie takéhoto dokumentu. Na základe tohto výskumu tím PUMM mesta Koprivnica zistil, že neexistoval dostatok zdrojov, a preto bolo potrebné zapojiť externých odborníkov v oblasti mobility. Tím PUMM hľadal v Chorvátsku odborníkov na mobilitu s dostatočnými skúsenosťami, ktorí by počas procesu rozvoja tím viedli. S pomocou týchto odborníkov mesto vykonalo analýzu stavu a prieskum východiskových hodnôt premávky.

Autor: Nebojsa Kalanj, informácie získala sieť ICLEI
Obrázok mesto Koprivnica



ČINNOSŤ 1.2: Vytvorenie medzirezortného hlavného tímu

Zdôvodnenie

Rozvoj a realizácia plánu udržateľnej mestskej mobility je zložitým procesom, pri ktorom sa vyžaduje práca naprieč hranicami a sektormi a koordinácia medzi súvisiacimi politikami a organizáciami (napr. koordinácia s územným plánovaním, ochranou životného prostredia, so sociálnym začlenením, s rodovou spravodlivosťou, hospodárskym rozvojom, bezpečnosťou, so zdravotníctvom, vzdelávaním a s informačnými technológiami). Na koordináciu a riadenie tohto procesu je potrebný jasný vlastník projektu s dostatočnými kapacitami a zdrojmi, ako aj autoritou v rámci organizácií s cieľom stimulovať napredovanie procesu.

Ciele

- Zriadiť efektívne pracovné štruktúry pre proces plánovania, ktorý najlepšie využíva dostupné zdroje.
- Dosiahnuť integrovaný PUMM, v ktorom sa zohľadňujú prepojenia medzi rôznymi druhmi dopravy namiesto toho, aby sa riešili izolovane, a počíta sa s interakciou medzi mestskými štruktúrami (využívanie pôdy, hustota, funkcie, sociálno-ekonomické modely, ekosystémy) a mobilitou.
- Zriadiť plánovanie mobility a dopravy ako spoločnú politickú oblasť, a nie ako cieľ sám osebe.
- Zaistiť, aby sa základné zásady udržateľnosti zohľadňovali počas celého procesu plánovania.

Úlohy

- Vymenujte koordinátora projektu so zodpovednosťou, mandátom a zdrojmi na uľahčenie a napredovanie procesu plánovania. V niektorých mestách sa osvedčilo vymenovať dvoch koordinátorov, ktorí si môžu vymieňať nápady a zastúpiť sa v prípade neprítomnosti (napr. počas dovolenky) s cieľom zaistiť, aby proces prebiehal nepretržite.
- Vymenujte aj vyššie postaveného vedúceho projektu, napr. vedúceho vášho oddelenia, ktorý poskytne nevyhnutnú podporu na vysokej úrovni s cieľom zaistiť spoluprácu – a ktorý sa v prípade potreby prihovorí za proces PUMM na úrovni riadenia.

- Zriadte hlavný tím ako vlastníka projektu, ktorý je pravidelne zapájaný počas celého rozvoja PUMM.
- Zaistite, aby všetci členovia tímu mali všetky riadiace zručnosti, ktoré sa vyžadujú na vedenie procesu plánovania. To zahŕňa zručnosti pre projektové, politické, technické, finančné riadenie a riadenie personálu (pozri aj oddiel o nástrojoch v rámci činnosti 1.1).
 - Väčšinu týchto riadiacich zručností zvyčajne zabezpečí koordinátor projektu, ale v závislosti od vašej miestnej situácie môžu určité úlohy riadenia prevziať ostatní členovia tímu.
 - Počas celého procesu plánovania je dôležitá úzka spolupráca s politickou sférou. Preto môže byť prínosné mať členov tímu, ktorí majú dobré vzťahy so starostami, s inými vedúcimi politickými predstaviteľmi a kľúčovými subjektmi vo vašom plánovacom orgáne. (Podrobnejšie informácie o tom, ako zaistiť politickú a inštitucionálnu zodpovednosť, sú uvedené v činnosti 1.3.)
- Zaistite, aby v tíme došlo k spojeniu všetkých technických zručností a politických kontextov, ktoré sú nevyhnutné na prijímanie správnych rozhodnutí v oblasti plánovania počas celého procesu. Najdôležitejšími zručnosťami sú doprava a mestské plánovanie, ale znalosť súvisiacich oblastí plánovania ako hospodárska, sociálna a environmentálna politika sú takisto kľúčové na dosiahnutie skutočne integrovaného procesu plánovania, ktorého výsledky sa začlenia do ostatných sektorov. Napríklad ak PUMM rozvíja z veľkej časti jedno oddelenie, tím by mal zahrnúť členov z niekoľkých ďalších oddelení alebo útvarov.
- Pri výbere členov tímu zvažte prevádzkové zručnosti, ktoré sa vyžadujú pri konkrétnych krokoch plánovania, no zaistite, aby bola veľkosť tímu primeraná. Všetky takéto zručnosti nemusia byť dostupné v rámci hlavného tímu, pretože v prípade príslušných krokov plánovania môžete prizvať ďalších kolegov z vašej organizácie. V prípade väčšiny subjektov verejného sektora môžu tieto konkrétne zručnosti prekročiť kapacity zamestnancov a v tom prípade by sa mali pre osobitné technické úlohy využiť externé odborné znalosti (pozri aj činnosť 2.4).

- Diskutujte o výsledkoch vlastného hodnotenia plánovacích postupov alebo optimálne ich vykonávajte spoločne ako tím s cieľom rozvíjať spoločné chápanie toho, čo udržateľná mestská mobilita znamená (pozri činnosť 1.1). Zdôraznite prepojenia medzi rôznymi druhmi dopravy, ako aj medzi mestskými štruktúrami (hustota, funkcie, sociálno-ekonomické modely, ekosystémy) a mobilitou. Rozšírite obzor nad rámec dopravy a mobility aj na rôzne potreby spoločnosti – hospodárske, sociálne, environmentálne – ktorým musí slúžiť.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Podporte oddelenia v tom, aby posielali vedúcich zamestnancov ako členov do vášho hlavného tímu v snahe demonštrovať ich záväzok a zdôrazniť dôležitosť PUMM. Často môžu byť z každého oddelenia dvaja (alebo viacerí) členovia hlavného tímu, pričom vedúci zamestnanci sa zúčastňujú iba na stretnutiach so strategickým významom s cieľom udržať si zvládnuteľnú pracovnú záťaž. Prípadne zväzťe zriadenie osobitnej kontrolnej skupiny pozostávajúcej zo subjektov s rozhodovacími právomocami na vysokej úrovni (ako napr. vedúci oddelení) z vášho oddelenia i z iných oddelení. Kontrolná skupina podporí hlavný tím pri prijímaní dôležitých rozhodnutí počas rozvoja PUMM.

- Spolupracujte s ostatnými oddeleniami alebo zapojte externých partnerov (napr. konzultantov, univerzity) s cieľom vyplniť medzery v zručnostiach (viac podrobností sa uvádza v činnosti 2.4).
- V prípade osobitných úloh zväzťe prijatie osôb, ktoré majú skúsenosti v oblastiach nesúvisiacich s dopravou (napr. marketing). Pomôže to priniesť nový pohľad, ktorý je kľúčovou súčasťou plánovania udržateľnejestskej mobility. Takisto zväzťe kombinovanie zdrojov od rôznych zainteresovaných strán na účely financovania zamestnancov.

Harmonogram a koordinácia

- Začnite hneď od začiatku a počas celého procesu neustále prispôbujte pracovné štruktúry meniacim sa potrebám a okolnostiam.
- Zohľadnite požiadavky na plánovanie a geografický rozsah pôsobnosti vášho PUMM (činnosť 2.1).

Kontrolný zoznam

- ✓ Určil sa koordinátor procesu plánovania.
- ✓ Zostavil sa hlavný tím so všetkými požadovanými zručnosťami, ktorý zahŕňa kľúčové orgány z celej oblasti plánovania.
- ✓ V tíme sa dosiahlo spoločné chápanie (plánovania) udržateľnejestskej mobility.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Edinburg, Spojené kráľovstvo: Multidisciplinárny tím pre územnú politiku

PUMM mesta Edinburg vypracúva tím Rady pre územnú politiku. Hlavný tím tvoria projektanti dopravy a plánovači v oblasti mobility, odborníci na kvalitu ovzdušia a mestskí, krajinní a územní plánovači. Širší tím, ktorý môže prispieť v jednotlivých prípadoch, stavia na zručnostiach a znalostiach odborníkov z rôznych tímov v oblasti dopravy (aktívne cestovanie, verejná doprava, inžinierstvo v oblasti bezpečnosti cestnej premávky), územných plánovačov, pracovníkov v oblasti udržateľného rozvoja, ekonómov a odborníkov na komunikáciu. Tím pracuje na troch veľkých navzájom prepojených projektoch a koordinuje ich: plán mobility mesta (PUMM), stratégia premeny centra mesta a zavádzanie zóny s nízkymi emisiami v Edinburgu.

Autor: Mestské zastupiteľstvo v Edinburgu, informácie získal Wuppertal Institute
Obrázok: Mestské zastupiteľstvo v Edinburgu



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Bielefeld, Nemecko: Medzirezortný hlavný tím podporovaný širšou riadiacou skupinou expertov a zainteresovaných strán

V meste Bielefeld bol päťčlenný hlavný tím pre PUMM zostavený zo zástupcov z úradov pre mobilitu, mestské plánovanie a životné prostredie, ako aj kancelárie Vedúceho oddelenia pre mestské plánovanie a plánovanie v oblasti mobility a miestneho poskytovateľa verejnej dopravy. Výberom vedúcich členov tímu, ktorí boli zapojení aj do príslušných paralelných procesov plánovania, sa zaisťuje dobrá koordinácia a silné prepojenie na politikov s rozhodovacími právomocami. Tím podporil aj skúsený externý odborník, ktorý vykonal analýzu mobility, sprostredkoval a zdokumentoval proces účasti a na základe viacerých seminárov s riadiacou skupinou zainteresovaných strán vypracoval víziu a ciele. Všetky výsledky boli vypracované v úzkej spolupráci s hlavným tímom, ktorý sa pravidelne stretával s cieľom riadiť proces a prijímať rozhodnutia.

Autor: Olaf Lewald, mesto Bielefeld, informácie získala sieť Polis
Obrázok: Grafikbüro Wilk

**ČINNOSŤ 1.3:** Zaistenie politickej a inštitucionálnej zodpovednosti**Zdôvodnenie**

Identifying key stakeholders and ensuring that they feel ownership is crucial for the long-term success of Sustainable Urban Mobility Planning. A good stakeholder analysis can help to identify possible conflicts and coalitions, and how these, in turn, may affect your planning process in terms of geographical coverage, policy integration, resource availability and overall legitimacy. Early involvement of political and institutional stakeholders helps them to feel ownership and makes it more likely that they will support the outcomes of the process.

Ciele

- Vytvoriť pevný základ pre trvalú spoluprácu medzi všetkými skupinami zainteresovaných strán.
- Identifikovať možné synergie alebo konflikty medzi zainteresovanými stranami.
- Posilniť riadiacu schopnosť a súhlas s rozvojom a realizáciou vášho PUMM.

Úlohy

- Identifikujte všetky príslušné zainteresované strany, ako aj ich ciele, právomoci, kapacity a zdroje pre plánovanie (napr. na základe použitia nástroja na mapovanie zainteresovaných strán, pozri tabuľku zručností a maticu vplyv – záujem v oddele o nástrojoch).
- Usilujte sa o širokú koalíciu, ktorá podporuje váš PUMM a uvedomuje si svoju zodpovednosť. Dosiachnutím podpory nielen vládnucej strany, ale aj opozície, sa pomáha zaistiť kontinuita. Vyhýbajte sa zásadným konfliktom s jedným alebo viacerými vplyvnými subjektmi, no zostaňte verní hlavným zásadám udržateľnej mobility. Vypracujte jednoduchú stratégiu koordinácie zainteresovaných strán s cieľom riadiť túto úlohu.
- V skorej fáze sa osobne stretnite s kľúčovými politikmi a odborníkmi a diskutujte o ich názoroch a zapojení.

- Propagujte myšlienku plánovania udržateľnej mestskej mobility medzi politikmi a kolegami na všetkých príslušných oddeleniach, napr. organizovaním seminárov zameraných na zvyšovanie informovanosti alebo exkurziou do modelového mesta s udržateľnou mobilitou.
- Od začiatku zvolte otvorený a transparentný prístup k spolupráci subjektov (vrátane organizácií, ktoré prekračujú hranice samospráv) a zaistite zapojenie subjektov z rôznych oblastí politiky (napr. rozličné správne útvary).

Harmonogram a koordinácia

- Od začiatku – identifikácia a analýza zainteresovaných strán.
- Pravidelne prehodnocujte, či v koalíciách zainteresovaných strán nastávajú zmeny.
- V skorej fáze procesu sa pustite do činností zameraných na zvyšovanie informovanosti.
- Je potrebná neustála politická podpora a politické zapojenie, pre prehľad harmonogramu a koordinácie politických rozhodnutí pozri obrázok č. 2.

Kontrolný zoznam

- ✓ Identifikovali sa skupiny zainteresovaných strán.
- ✓ Vykonala sa analýza zoskupení subjektov.
- ✓ Vypracoval sa základný prístup ku koordinácii zainteresovaných strán.
- ✓ Zaistila sa politická podpora.
- ✓ Dosiahol sa celkový záväzok kľúčových zainteresovaných strán k zásadám udržateľnosti.



V závislosti od oblasti činnosti by do plánovania udržateľnej mestskej mobility mali byť zapojené rôzne druhy zainteresovaných strán. Pokiaľ ide o mestskú logistiku, plánovanie sa týka rozmanitej skupiny zainteresovaných strán. Preto sa v tematickej príručke **Sustainable Urban Logistics Planning** (Plánovanie udržateľnej mestskej logistiky) odporúča zriadiť platformu viacerých zainteresovaných strán pre plánovanie mestskej logistiky. Prostredníctvom tejto platformy by do procesu mali byť priamo zapojené tri hlavné skupiny:

- zainteresované strany dodávateľského reťazca (napr. zasielateľia, prevádzkovatelia dopravy, odosielateľia, hlavné maloobchodné reťazce a majitelia obchodov)
- subjekty verejného sektora (napr. miestna, regionálna alebo celoštátna správa)
- iné zainteresované strany (napr. priemyselné a obchodné združenia, spotrebiteľské združenia, výskumná a akademická obec)
- odborníci

Viac informácií o platforme a o tom, ako začleniť mestskú logistiku do plánovania udržateľnej mestskej mobility, možno nájsť v tematickej príručke.



Identifikácia príslušných zainteresovaných strán

Na základe uvedenej tabuľky môžete zapojiť zainteresované strany, ktoré majú všetky potrebné zručnosti a znalosti pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility. Vďaka nej si môžete overiť svoje nápady týkajúce sa aktérov, ktorých treba zapojiť, a identifikovať (nové) organizácie alebo osoby, ktoré prinášajú chýbajúce zručnosti alebo znalosti. V koncepcii sa uvádza, že PUMM sú úspešné iba v prípadoch, keď zapojení partneri majú štyri funkčné schopnosti:

1. Schopnosť získať politickú podporu
2. Odbornú spôsobilosť v oblasti dopravných sietí a služieb
3. Špičkovú technickú úroveň v rámci rozvoja PUMM
4. Schopnosť získať verejnú podporu alebo pochopiť naliehavé problémy a potreby verejnosti

Obrázok č. 11: Kingdonov model uplatnený na PUMM: funkcie a zodpovedajúca relevantnosť, zainteresované strany a zdroje (podľa Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M, CH4LLENGE *Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans* (CH4LLENGE príručka inštitucionálnej spolupráce: Spolupráca s inštitucionálnymi partnermi v kontexte plánov udržateľnej mestskej mobility), 2016, s. 24, www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).

Funkcia	Relevantnosť	Ktoré zainteresované strany?	Kľúčové prínosy
Politická podpora	Kto môže zabezpečiť politickú podporu a zdroje v rámci sektora dopravy, ako aj nad jeho rámec?	<ul style="list-style-type: none"> • Primátori miest, ktorí plánujú PUMM, a poslanci mestského zastupiteľstva (koalícia, ako aj opozícia) • Primátori a zástupcovia susedných miest • Vedúci predstavitelia metropolitných oblastí, provincií, krajov, regiónov • Zástupcovia okresných radníc • Politické strany • Politici z rozličných miestnych orgánov v rámci partnerstva PUMM 	Vízia, vedúce postavenie, právomoc, zdroje
Odborná spôsobilosť v oblasti dopravných sietí	Kto riadi príslušné dopravné siete?	<ul style="list-style-type: none"> • Verejné dopravné spoločnosti (mestské autobusy, električky a metro, ako aj regionálne autobusy a vlaky) • Vlastníci dopravnej infraštruktúry (ciest, parkovísk, prestupných staníc atď.) • Národné železničné spoločnosti • Prístavné orgány (podľa potreby) • Letiskové orgány (podľa potreby) • Poskytovatelia nových služieb v oblasti mobility (napr. spoločné využívanie bicyklov/automobilov) 	Technická uskutočniteľnosť
Technické odborné znalosti	Kto má údaje a príslušné zručnosti na vypracovanie technicky spoľahlivého plánu?	<p>Technickí odborníci z rôznych organizácií:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oddelenia mestskej správy alebo verejnej správy (doprava a priestorové plánovanie, hospodársky rozvoj, životné prostredie, zdravotníctvo, cestovný ruch atď.) • Univerzity a iné výskumné inštitúcie • Kvalifikované spoločnosti • Špecializované agentúry • Kvalifikované mimovládne organizácie a združenia 	Technicky spoľahlivé plánovanie
Verejná podpora	Kto rozumie verejnej mienke a názorom zainteresovaných strán?	<p>Vládne orgány, ktoré poskytujú prístup občanom, ostatným zainteresovaným stranám a médiám. V rámci služieb mesta to môže byť:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oddelenie pre komunikáciu • Policajný zbor • Oddelenie pre hospodársky rozvoj, kariérne poradenstvo • Mestský ombudsman/sprostredkovateľ • Odbor školstva • Moderátori poradných rád v rôznych oblastiach politiky (doprava a priestorové plánovanie, hospodársky rozvoj, mestská rada mládeže atď.) 	Hodnoty, naliehavosť situácie



Analýza zoskupení subjektov

Po identifikácii zainteresovaných strán by sa mali analyzovať zoskupenia medzi týmito subjektmi. Táto analýza by mala vychádzať zo zoznamu rozličných kritérií alebo atribútov, ktoré sú relevantné pre príslušný prípad, napr. záujem, vplyv, vzájomné pôsobenie, koalície atď. Týmto spôsobom môžete zistiť, aké má každá zainteresovaná strana ciele, aké sú ich skryté úmysly a či samy seba považujú v prípade realizácie daného projektu za „víťaza“ alebo „porazeného“.

Cieľom systematickej analýzy zoskupení subjektov je získať jasný obraz o konfliktoch alebo potenciálnych koalíciách a dokázať lepšie určiť zoskupenia zainteresovaných strán, ktoré môžu v rámci príslušnej otázky vykazovať rôzne úrovne záujmu, kapacít a znalostí. To sa môže napríklad zaistiť vypracovaním „matice vplyv – záujem“, na základe ktorej sú zainteresované strany zatriedené do skupín podľa ich úrovne vplyvu/významu:

Obrázok č. 12: Matica vplyv – záujem [podľa UN Habitat, 2001. Tools to Support Urban Decision Making (Nástroje na podporu prijímania rozhodnutí pre mestskú oblasť), Nairobi, s. 24].

	Malý vplyv	Veľký vplyv
Malý záujem	skupina zainteresovaných strán s najmenšou prioritou	užitočná skupina na sformulovanie rozhodnutia a názoru, sprostredkovanie
Veľký záujem	významná skupina zainteresovaných strán, ktorá možno potrebuje posilniť postavenie	najdôležitejšia skupina zainteresovaných strán

Počas postupu identifikácie zainteresovaných strán zvážte stanovenie úlohy existujúcich „miestnych lídrov“. Ide o kľúčové osobnosti v rámci miestnej siete, ktoré sú uznávané vďaka svojim osobným zručnostiam, kontaktom a významnej úlohe pri mobilizácii zdrojov, vytváraní spojenectiev atď. V kontexte PUMM zvážte včasné strategické posúdenie ich úlohy – takéto osoby môžu mať výnimočný vplyv na proces a možno by ste ich chceli mať po svojom boku.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Budapešť, Maďarsko: Pravidelné zasadnutia subjektov s rozhodovacími právomocami za okrúhlym stolom

Na podporu novej formy inštitucionálneho rozhodovania v prípade plánovania opatrení PUMM, Centrum BKK pre dopravu v Budapešti zriadilo „výbor PUMM“. Vďaka pravidelným zasadnutiam za okrúhlym stolom tento výbor slúži ako fórum na diskusiu o opatreniach a projektových plánoch a ich koordináciu. Výbor môže mestskej rade predkladať aj návrhy týkajúce sa nových opatrení PUMM. Tvorí ho 21 členov z hlavných inštitúcií zainteresovaných strán, ako sú obce, ministerstvá a vládne inštitúcie pre plánovanie dopravy, národná železničná spoločnosť, regionálna rada, hlavní prevádzkovatelia a odborníci z univerzít. Na vytvorenie účinného výboru sú nevyhnutné osobné kontakty a profesionálna organizácia podujatí.

Autor: Centrum BKK pre dopravu v Budapešti, informácie získalo združenie UBC
Obrázok Centrum BKK pre dopravu v Budapešti



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Londýn, Brusel, Drážďany, Groningen, Ľublána: Silní mestskí predstavitelia pre PUMM

V posledných rokoch viacerí politici na vysokej úrovni silno podporili udržateľnú mobilitu v európskych mestách a ich miestne PUMM. Primátori a starostovia sa často zameriavajú na konkrétne opatrenie, cieľ alebo víziu. Starosta Londýna (Spojené kráľovstvo) Sadiq Kahn zameral svoju stratégiu na prístupnosť a kvalitu ovzdušia. V Bruselskom regióne (Belgicko) bývalý minister pre mobilitu Pascal Smet podporil prechod z mesta orientovaného na autá na mesto pre ľudí. V nemeckom meste Drážďany poslanec mestského zastupiteľstva Raul Schmidt-Lamontain hrdo propaguje značku „MOBI“, ktorou sa označujú druhy dopravy a služby v oblasti udržateľnej mobility. V meste Groningen (Holandsko) sa zástupca primátora pre mobilitu Paul de Rook zasadzuje za dlhú tradíciu mesta vychádzajúceho v ústrety cyklistom. Zástupca primátora mesta Ľublána (Slovinsko) Dejan Crnek plní úlohu propagácie Európy, keďže je predsedom politického poradného výboru CIVITAS. Vo svojom meste do veľkej miery rozvinul používanie viacerých druhov dopravy.

informácie získala sieť Polis
Obrázok Polis



ČINNOSŤ 1.4: Plánovanie zapojenia zainteresovaných strán a občanov

Zdôvodnenie

Prechod k udržateľnej mobilite si vyžaduje aktívnu podporu od zainteresovaných strán a širšej verejnosti. Spolupráca so zainteresovanými stranami sa zvyčajne považuje za bežnú prax – počas plánovania však majú často skutočný vplyv iba určité skupiny. Je zásadné zapojiť všetky príslušné zainteresované strany počas celého procesu plánovania a riešiť ich osobitné požiadavky. To pomáha legitimizovať PUMM a zlepšiť jeho kvalitu. Z praktického a finančného hľadiska bude prijatý a účinný iba taký plán udržateľnej mestskej mobility, ktorý bol vypracovaný v spolupráci s významnými zainteresovanými stranami a s verejnosťou. Zapojenie občanov a zainteresovaných strán je preto základným prvkom PUMM.

Na zapojenie zainteresovaných strán je nevyhnutná špecializovaná stratégia, ktorá vychádza z rôznych formátov a techník pri vyjednávaní s orgánmi, súkromnými podnikmi, organizáciami občianskej spoločnosti alebo všetkými naraz. Zapojenie verejnosti má zásadný význam pre zaistenie legitimacy a kvality rozhodovania a takisto sa vyžaduje v dohovoroch EÚ a medzinárodných dohovoroch.

Ciele

- Zaisťiť dobre štruktúrované zapojenie všetkých príslušných zainteresovaných strán počas kľúčových fáz procesu plánovania.
- Vytvoriť transparentnú plánovaciu kultúru založenú na dialógu, ktorá vychádza z pravidelnej komunikácie a z konzultácií.
- Povzbudiť občanov, aby sa angažovali a zapojili do diskusie, a vytvoriť im na tento účel možnosti, a to najmä v skorých fázach plánovania, keď sú postupy stále otvorené a flexibilné
- Navrhnuť udržateľné a podporované prístupy k procesu zapojenia, ktorých cieľom je zlepšiť kvalitu života obyvateľov a vytvoriť širšiu verejnú zodpovednosť za proces plánovania.
- Posilniť životaschopnosť občianskej spoločnosti a miestnej politickej kultúry.
- Zlepšiť celkovú kvalitu, účinnosť, (nákladovú) efektívnosť, transparentnosť, uznanie a legitimitu plánovania udržateľnej mestskej mobility.



Kto sú „občania“ a „zainteresované strany“?

Občania sú všetci ľudia, ktorí žijú a/alebo pracujú vo funkčnej mestskej oblasti, pre ktorú sa pripravuje váš PUMM. V tomto dokumente sa tento pojem vo veľkej miere zamieňa s pojmami ľudia, obyvatelia a verejnosť.

Zainteresované strany sú všetci jednotlivci, skupiny alebo organizácie, ktoré sú ovplyvnené PUMM a/alebo ktoré ho dokážu ovplyvniť. Hoci k nim patria aj občania, v tomto dokumente pojem zainteresované strany odkazuje najmä na inštitucionálne zainteresované strany, ako sú subjekty verejného sektora, politické strany, občianske a komunitné skupiny, podnikové organizácie, prevádzkovatelia dopravy a výskumné inštitúcie.

Kľúčové zainteresované strany sú do procesu PUMM zvyčajne zapojené užšie než široká verejnosť. Preto sa musí zaistiť, aby záujmy všetkých dotknutých častí spoločnosti vrátane zvyčajne nedostatočne zastúpených „ťažko dostupných“ skupín boli riadne zastúpené v rámci zapojených skupín zainteresovaných strán.

Úlohy

- Zavedte činnosti zamerané na angažovanosť ako súčasť štandardných plánovacích postupov. Určte kroky plánovania, do ktorých budú zapojené zainteresované strany a občania (pozri odporúčania na obrázku č. 13 týkajúce sa zapojenia občanov do procesu PUMM), a metódy účasti vhodné pre každého z nich (pozri obrázok č. 14 venovaný metódam a nástrojom na angažovanie sa). Preskúmajte (osobne aj online) nástroje na angažovanie sa a vyberte tie najužitočnejšie.
- Zriadte stálu „riadiacu skupinu“, ktorú budú tvoriť významní politickí činitelia a ďalšie kľúčové zainteresované strany. Táto skupina poskytne poradenstvo a vstupné informácie v súvislosti so strategickými rozhodnutiami počas celého procesu plánovania. Využite mapovanie zainteresovaných strán vykonané v rámci činnosti 1.3 s cieľom určiť, ktoré zainteresované strany zahrnúť. Pravidelne zapájajte „riadiacu skupinu“ počas zasadnutí alebo informatívnych stretnutí a vypýtajte si spätnú väzbu s cieľom stanoviť rámec pre kľúčové rozhodnutia.
- Vypracujte stratégiu pre komunikáciu a angažovanie sa a harmonogram vrátane celkovej stratégie pre činnosti v oblasti vzťahov s verejnosťou (napr. zapojenie médií).
- Usilujte sa o zapojenie s čo najväčšou mierou interakcie (pozri nasledujúci oddiel „Činnosti nad rámec základných požiadaviek“), ale zahrňte do svojej stratégie aspoň aktívne informovanie verejnosti (t. j. vy oslovujete ľudí a nie naopak).
- Zabezpečte angažovanosť všetkých dotknutých častí spoločnosti vrátane osôb so zdravotným postihnutím, mladých ľudí a starších osôb, etnických menšín, osôb s nižším príjmom, osamelých rodičov a ďalších zvyčajne nedostatočne zastúpených „ťažko dostupných“ skupín. Nepovažujte ich iba za pasívnych účastníkov, ale zapojte ich do procesu plánovania. Dávajte si pozor na lobistické skupiny, ktoré môžu tento proces zablokovať.
- Plánujte zverejnenie tlačových správ s cieľom oznámiť, že sa bude rozvíjať nový PUMM a že všetky skupiny občanov a zainteresovaných strán majú možnosť zapojiť sa. Zvážte použitie kombinácie nástrojov vrátane konvenčných formátov, ako sú tlačenej reklamy v novinách, oznamy na webových sídlach, informačné bulletiny alebo listové zásielky do domácností, ale aj novších formátov, ako sú sociálne médiá, krátke videá, bezplatná poradňa alebo osobitné webové sídlo. Viac informácií je uvedených na obrázku č. 14.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Plánujte aktívnejšie zapojenie zainteresovaných strán a občanov pomocou širokej škály nástrojov účasti počas celého procesu (napr. študijné cesty, podujatia pre zainteresované strany, internetové fórum, panely pre občanov).
- Rozšírte rozsah zapojenia zainteresovaných strán na viac skupín vrátane záujmových a lobistických skupín (ale zabezpečte, aby kľúčové diskusie boli dobre moderované).
- Zabezpečte maximálnu transparentnosť a umožnite demokratickejšie participatívne rozhodovanie počas procesu plánovania (Aarhuský dohovor)
- Pre rozvinutejšie mestá: aktívne zapojte zainteresované strany do rozhodovania a riadenia rozvoja PUMM.



Podrobné informácie o úlohách

Otázky, ktoré sa majú riešiť v rámci stratégie angažovanosti

Existujú štyri hlavné otázky o procese, ktoré sa musia zväziť pri príprave stratégie angažovanosti.

- **Prečo?** Prečo sa vykonáva proces zapojenia? Ako ovplyvní stratégiu/projekt?
- **Kto?** Kto by mal byť zapojený do rozhodovacieho procesu? Ako možno takýchto ľudí identifikovať?
- **Ako?** Ako sa zapojenie vykoná? Aké nástroje a techniky by sa mali použiť?
- **Kedy?** Kedy by sa mali rozličné činnosti uskutočniť? Kedy nie je vhodné angažovať sa?

Harmonogram a koordinácia

- Ukončíte plánovanie hlavných činností zapojenia pred začatím procesu plánovania.
- Zriadte „riadiacu skupinu“ politických činiteľov a ďalších kľúčových zainteresovaných strán spolu s (novozaloženou) hlavnou skupinou (pozri činnosť 1.2) a zohľadnite plánovacie požiadavky a geografický rozsah pôsobnosti svojho PUMM (pozri činnosť 2.1).
- Zapájajte zainteresované strany počas celého procesu plánovania.
- Zabezpečte, aby občania boli zapojení do dôležitých rozhodnutí vo vybraných krokoch. Zapojenie občanov môže byť úspešnejšie, ak sa vykoná riadne v rámci vybraných činností namiesto snahy zapájať ich do príliš veľkého počtu činností a riskovať tak únavu v dôsledku ich účasti. Na nasledujúcom obrázku sa odporúčajú užitočné kroky pre angažovanosť občanov.

Obrázok č. 13: Zapojenie občanov do procesu PUMM





obrázok © Orbon Aljia na istock.com

Zapojenie občanov do procesu PUMM – správna cesta

Zapojenie občanov by malo prebiehať počas celého cyklu PUMM, ale nie v každom z 12 krokov. Na obrázku č. 13 sa odporúča, na ktoré kroky klásť dôraz. Navrhujú sa kroky a činnosti, počas ktorých sa musia prijať dôležité rozhodnutia, a v rámci procesu plánovania by sa čerпали výhody z nápadov, vízií a záväzku miestnych obyvateľov.

Vypláti sa zapájať občanov hneď od začiatku. Keď sa prijme rozhodnutie pripraviť PUMM, môžu už byť informovaní a môže sa zmobilizovať skupina zainteresovaných občanov. Štyrmi najdôležitejšími krokmi plánovania z hľadiska zapojenia občanov sú však diskusia o scenároch (činnosť 4.2), vypracovanie vízií (činnosť 5.1), výber a potvrdenie balíkov opatrení (činnosť 7.2) a vykonávanie (činnosť 11.2). V rámci vášho PUMM sa navyše čerpajú výhody zo zapájania občanov pri vykonávaní analýzy problémov v oblasti mobility (činnosť 3.2), zaisťovaní podpory širokej verejnosti pre plánované akcie (činnosť 8.4) a pri hodnotení úspechov a neúspechov (pozri činnosť 12.1).

Popri týchto činnostiach sú čiastkové ciele vhodným okamihom na oznámenie výsledkov ukončenej fázy verejnosti. Najmä tretí čiastkový cieľ ponúka príležitosť potvrdiť strategické smerovanie spolu s občanmi a v rámci štvrtého čiastkového cieľa je prínosné osláviť prijatie PUMM spolu s občanmi. Vždy, keď plánujete podujatia alebo iné metódy zapojenia občanov, majte na pamäti týchto pár pravidiel:

- Buďte tvoriví, ale aj sebakritickí v súvislosti s navrhovanými nástrojmi a formátmi angažovanosti. Napríklad prostredníctvom aplikácií a online prieskumov zrejme neoslovíte všetky cieľové skupiny (napr. staršie osoby, ľudí bez prístupu k počítaču). Preto vždy okrem online formátu zabezpečte aj offline verziu.
- Je veľmi dôležité účastníkov informovať o tom, ako sa výsledky občianskej angažovanosti používajú v procese, a zároveň zdôrazniť, že len tak nezmiznú v zásuvke. Sľúďte im, že každý príspevok zvážite, a poskytnite im spätnú väzbu, ak sa niektorý príspevok zohľadní v rámci PUMM.
- Dbajte na spôsob vyjadrovania. Ak použijete iba miestny jazyk, mohli by ste tak vylúčiť ľudí s prisťahovaleckým pôvodom. Nepoužívajte technický žargón.
- Pre každé verejné stretnutie starostlivo vyberte miesto a ubezpečte sa, že je ľahko prístupné, bezbariérové, dostupné verejnou dopravou a že poskytuje primerané vybavenie, ako aj dobre osvetlenú miestnosť s dobrou akustikou. Naplánujte zasadací poriadok a zvážte rôzne koncepcie, ktoré nenaznačujú hierarchiu moci.
- Berte ohľad na rozličné časové harmonogramy ľudí a usporiadajte podujatie pokiaľ možno večer. Podujatie usporiadané poobede by nemuselo vyhovovať zamestnancom, kým večerné podujatia môžu byť náročné pre rodičov.
- Zaisťujte profesionálne a zdvorilé moderovanie.

Kontrolný zoznam

- ✓ Identifikoval a určil sa harmonogram, metódy a zapojené skupiny občanov.
- ✓ Dokončil sa prístup k zapojeniu a ku komunikácii.
- ✓ Zriadila sa riadiaca skupina s kľúčovými zainteresovanými stranami.



Obrazok č. 14: Odporúčané nástroje a metódy zapojenia pre rozvoj PUMM (dôležité sú vyznačené tučným písmom) vychádzajúce zo štyroch fáz PUMM a roztriedené podľa úrovne angažovanosti (od najnižšej úrovne angažovanosti „Informovanie“, cez „Konzultovanie“, „Spolupráca“ až po najvyššiu úroveň „Splnomocnenie“)

	Príprava a analýza	Vypracovanie stratégie	Plánovanie	Vykonávanie a monitorovanie
Informovanie	<p>Osobne: informačné podujatie, tlačová konferencia, informačný stánok vo verejnom priestore, výstava vo verejnom priestore, informačná kampaň s „miestnou celebritou“, miestni občania/zainteresované strany ako informátori a multiplikátori pre komunitu</p> <p>Tlač: plagát, leták, brožúra</p> <p>Online: Social Media posts, Website, Informational App, Broadcast/Podcasts, Video Channel, Newsletter</p>			
Konzultovanie	<p>Sociálne médiá (prieskumy), formuláre spätnej väzby na webe, dotazníky/formuláre spätnej väzby prostredníctvom mobilných aplikácií</p>			
	<p>Dotazníky a prieskumy, rozhovory (telefón, kľúčové osoby...)</p>	<p>Prieskum podľa metódy Delphi o budúcich trendoch</p>	<p>Prieskum týkajúci sa výberu opatrení, údaje od veľkej skupiny ľudí</p>	<p>Hodnotiace dotazníky a prieskumy, hodnotiace rozhovory (telefón, kľúčové osoby...), údaje od veľkej skupiny ľudí, (cestovný) denník, Blind walk</p>
Spolupráca	<p>Skupinové diskusie, metóda Worldcafé, aktuálne udalosti, okrúhly stôl zainteresovaných strán, verejná diskusia</p>			
	<p>Seminár venovaný analýze problémov, Brainstorming/ Brainwalking, Blind walk</p>	<p>Seminár venovaný scenárom, podujatie zamerané na tvorbu vízií, seminár o hľadaní budúcnosti, podujatie na otvorenom priestranstve, participatívny geodizajn</p>	<p>Programovací maratón, seminár zameraný na opatrenia, skutočné plánovanie</p>	<p>Exkurzia na miesto realizácie, spoločná údržba (programy adopcie), živé laboratórium</p>
Splnomocnenie	<p>Občianska porota/občiansky poradný výbor, hlasovanie</p>			
			<p>Participatívne zostavovanie rozpočtu</p>	<p>Spoločná údržba/ Spoločná realizácia (Programy adopcie, napr. adopcia stromov)</p>

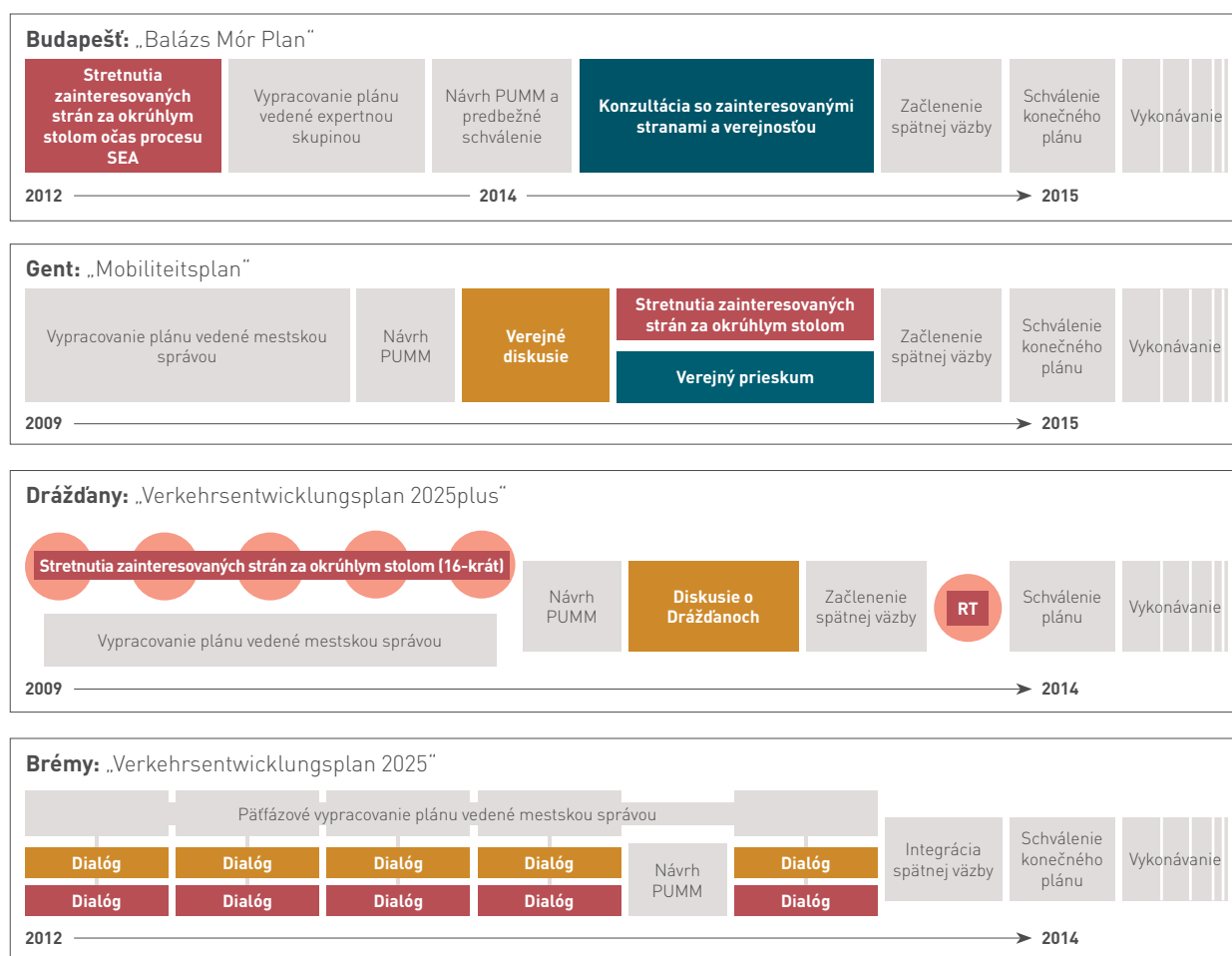


Praktické príklady zapojenia občanov a zainteresovaných strán do procesu PUMM

Mestá Budapešť, Gent, Drážďany a Brémy rozvíjali individuálne prístupy k začleneniu zapojenia občanov do procesu PUMM – v závislosti od miestneho kontextu, odborných poznatkov o plánovaní, zdrojov a kapacít.

Uplatnili sa zmiešané formáty (napr. Budapešť a Gent), ako aj oddelená, ale súbežná účasť zainteresovaných strán a občanov (napr. Brémy a Gent) a účasť uskutočňovaná v etapách (Drážďany). Treba uviesť, že tento obrázok predstavuje vybrané príklady prípadov s cieľom poukázať na veľkú rozmanitosť možných prístupov. Existujú samozrejme mnohé ďalšie spôsoby zapojenia zainteresovaných strán a občanov v závislosti od individuálneho plánovacieho kontextu mesta.

Obrázok č. 15: Praktické príklady zapájania občanov a zainteresovaných strán do procesu PUMM, Rupprecht Consult, 2016 (podľa Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. *CH4LLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans* [CH4LLENGE Príručka účasti: Aktívne zapojenie občanov a zainteresovaných strán do rozvoja plánov udržateľnej mestskej mobility], s. 17, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



Poznámka: V tejto schéme nie je zobrazená dĺžka trvania jednotlivých fáz plánovania.
© Rupprecht Consult 2019

Zapojenie ■ Občania ■ Zainteresované strany ■ Občania a zainteresované strany

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Brno, Česká republika: Stratégia zapojenia občanov, ktorá spája tradičné a online formáty

Mesto Brno vypracovalo stratégiu angažovanosti v rámci PUMM v spolupráci s poradenskou firmou so špecializáciou na komunikáciu a účasť, ktorá pomohla mestu viesť profesionálny a zmysluplný proces účasti. Stratégia zahŕňala tradičné metódy, ako sú verejné diskusie, okrúhle stoly a komunikácia prostredníctvom osobitného webového sídla, ale takisto nové prístupy, napr. „Mobilita v Brne – Vízia 2050 – expertný seminár“. V procese angažovanosti od roku 2015 do roku 2018 bolo analyzovaných viac ako 2 500 pripomienok od občanov, viac ako 500 osôb bolo zapojených približne do 30 podujatí a zorganizovali sa viaceré semináre s občanmi, odborníkmi, mestskými okresmi a obcami, ako aj politickými činiteľmi.

Autor: Iva Rorečková (Machalová) a Lukáš Bača, Brno, informácie získala sieť EURO CITIES | **Obrázok** Marie Schmerková (mesto Brno)



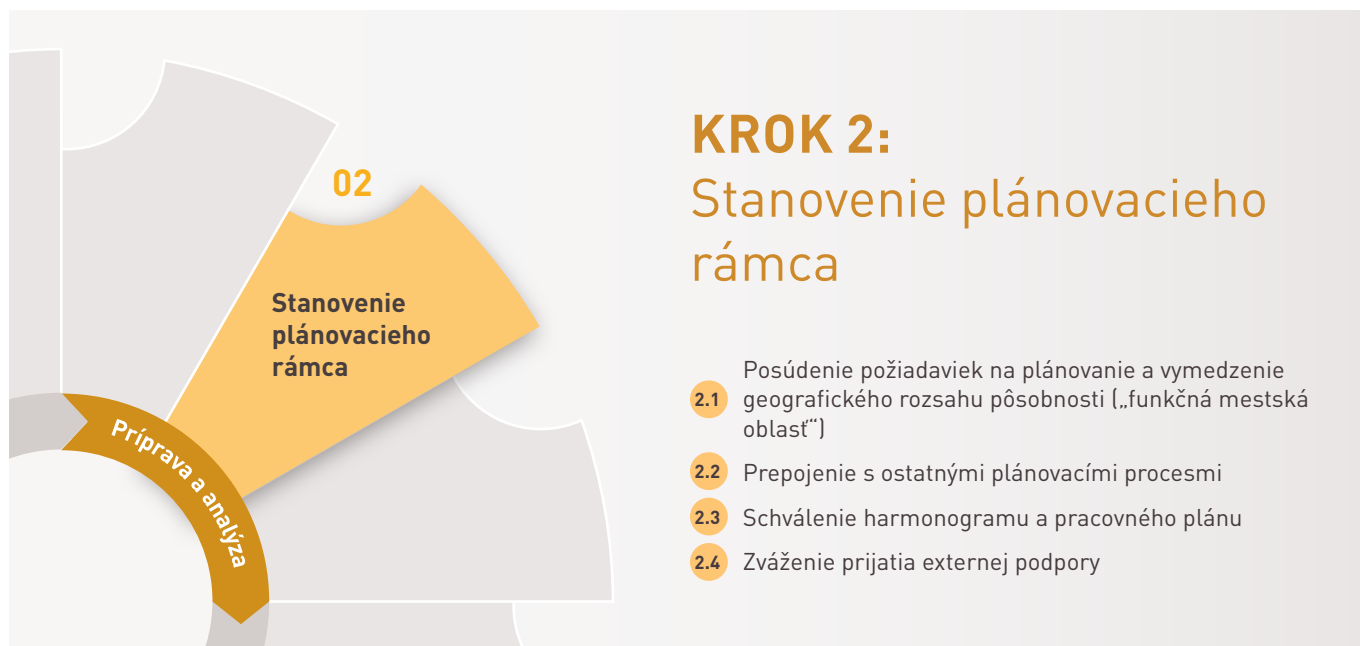
PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Vilnius, Litva: Komplexná angažovanosť na dosiahnutie všeobecnej zodpovednosti za PUMM

Prvým krokom procesu PUMM mesta Vilnius bolo pripraviť plán riadenia projektu, v ktorom sa určili stratégie, ako spolupracovať s príslušnými zainteresovanými stranami a občanmi. Určili sa štyri jasné ciele: objasniť očakávania, neustále informovať o procese, osloviť konkrétne cieľové skupiny a zorganizovať podujatia zamerané na zvýšenie informovanosti. Mesto Vilnius spolupracovalo s behaviorálnymi vedcami a sociológmi s cieľom identifikovať najúčinnější spôsoby komunikácie s rozličnými cieľovými skupinami (politici, zainteresované strany, občania). Určená osoba, ktorá koordinovala činnosti, dostatočný rozpočet, jasné ciele a kľúčové ukazovatele výkonnosti, prispela k vedeniu úspešnej kampane a podnietila diskusiu o PUMM medzi miestnym spoločenstvom, médiami a politikmi.

Autor: Kristina Gaučėová, informácie získalo združenie UBC
Obrázok Saulius Žiūra





Spolu so zriadením pracovných štruktúr treba určiť plánovací rámec s cieľom prispôbiť rozvoj plánu udržateľnej mestskej mobility miestnym podmienkam. To zahŕňa vymedzenie geografického rozsahu pôsobnosti, ktorý by sa mal v ideálnom prípade vzťahovať na „funkčnú mestskú oblasť“. Okrem toho je dôležité dodržiavať zákonné plánovacie požiadavky a nadviazať na procesy plánovania v súvisiacich oblastiach. Výsledky všetkých predchádzajúcich činností sú následne zhrnuté do dohodnutého harmonogramu a pracovného plánu, ktoré by sa mali politicky schváliť, aby sa na ne zapojené subjekty mohli spoľahnúť. Ak sa predtým identifikoval nedostatok kapacít, musia sa prijať primerané opatrenia s cieľom získať externú podporu pre rozvoj PUMM.

ČINNOSŤ 2.1: Posúdenie požiadaviek na plánovanie a vymedzenie geografického rozsahu pôsobnosti (na základe „funkčnej mestskej oblasti“)

Zdôvodnenie

Plán udržateľnej mestskej mobility je zakotvený v širšom regionálnom a celoštátnom plánovacom rámci. To zahŕňa napríklad právne predpisy, zdroje financovania alebo stratégie na vyššej úrovni pre územný rozvoj a rozvoj dopravy (napr. národný plán dopravy, ak existuje). Je zásadné posúdiť vplyv regionálneho a celoštátneho plánovacieho rámca s cieľom využiť príležitosti a vyhnúť sa v neskoršej fáze konfliktom s orgánmi na vyššej úrovni.

PUMM by sa mal vzťahovať na funkčnú mestskú oblasť (t. j. oblasť ciest do práce), ktorá vo väčšine prípadov presahuje administratívne hranice obce. Ak pre geografický rozsah pôsobnosti PUMM neexistujú žiadne regionálne ani celoštátne právne predpisy,

dotknuté zainteresované strany sa musia dohodnúť na najvhodnejšom územnom pokrytí a musí ho schváliť politický orgán. Na jednej strane to závisí od oblasti, za ktorú sú príslušné miestne alebo regionálne orgány zodpovedné. Na druhej strane sa však musia v čo najväčšej možnej miere dodržiavať skutočné modely mobility. Plán, ktorý sa vzťahuje na celú mestskú aglomeráciu, bude oveľa účinnejší ako plán, ktorý sa vzťahuje len na jej časti.

Úlohy

- Zaisťte, aby sa určili príslušné regionálne, národné a európske právne požiadavky pre PUMM.
- Získajte jasný pohľad na spôsob, akým regionálny, národný a európsky rámec ovplyvnia proces plánovania.
- Vymedzte geografický rozsah pôsobnosti svojho plánu, ktorý sa zvyčajne vzťahuje na funkčnú mestskú oblasť skutočných modelov mobility (napr. oblasť ciest do práce).
- Určte vhodný orgán/vhodné orgány, ktoré by prevzali vedenie v rámci procesu plánovania.
- Dosiahnite politické rozhodnutie na schválenie geografického rozsahu pôsobnosti a vedúcej organizácie.
- Zaisťte, aby sa zväžilo prepojenie s diaľkovými dopravnými koridormi.

Ciele

Požiadavky na plánovanie

- Identifikovať, zdokumentovať a posúdiť:
 - Právne predpisy a usmernenia, pokiaľ ide o to, ako vypracovať PUMM vrátane potenciálnych požiadaviek na geografický rozsah pôsobnosti alebo povinností rozličných druhov orgánov územného plánovania (ak existujú).
 - Príslušné regionálne a celoštátne kritériá financovania.
 - Plány, stratégie a ciele na vyššej úrovni, ktoré môžu ovplyvniť váš PUMM. Napríklad plány národného cestného orgánu pre nové alebo rozšírené cesty by mohli ísť proti cieľom PUMM tým, že podporujú zvýšenie toku áut do mesta.
- Vytvoriť zhrnutie regionálneho a celoštátneho rámca s návrhmi, ako ich riešiť vo vašom PUMM.

Geografický rozsah pôsobnosti

- Analyzovať modely dopravy a administratívne hranice. Vymedziť vašu funkčnú mestskú oblasť (pre ďalšie usmernenie pozri oddiel o nástrojoch ďalej v texte). Zahnúť aj prepojenia na diaľkové dopravné koridory [napr. transeurópska dopravná sieť, (*trans-European transport network*, TEN-T), národná železničná sieť].

- Zapojiť kľúčové zainteresované strany a orgány v rámci predpokladanej oblasti plánovania a usilovať sa o formálne dohody o geografickom rozsahu pôsobnosti činností plánovania.
- Zvoliť otvorený a transparentný prístup a zabezpečiť zapojenie dotknutých orgánov. Zaisťte pravidelnú komunikáciu a výmenu medzi príslušnými orgánmi.
- Rokovať o celkovej zodpovednosti za plán.
- Ak nie je možné vymedziť oblasť plánovania, ktorá je v úplnom súlade s funkčnou mestskou oblasťou mobility, snažiť sa aspoň o dobrú spoluprácu medzi subjektmi v súvislosti s výzvami, ktoré možno riešiť iba na úrovni aglomerácie. Možno vychádzať z existujúcej spolupráce alebo uplatniť nové postupy (napr. formálne postupy, ako sú spoločné územné plány, alebo neformálne postupy, ako sú pracovné skupiny).
- Zaisťte zastúpenie zainteresovaných strán z celej oblasti plánovania v riadiacej skupine.
- Zaisťte zapojenie občanov z celej oblasti plánovania v rámci činností plánovania.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Zabezpečte pokrytie oblastí, ktoré súvisia s hlavnými sociálno-ekonomickými a environmentálnymi dopravnými vplyvmi.

Harmonogram a koordinácia

- Hneď na začiatku identifikujte právne predpisy a príslušné požiadavky plánovania a zohľadňujte ich v rámci celého procesu.
- Zohľadňujte ich najmä pri vymedzení zapojenia zainteresovaných strán a občanov (pozri činnosť 1.4), geografického rozsahu pôsobnosti (táto činnosť), prepojení s ostatnými procesmi plánovania (pozri činnosť 2.2) a harmonogramu a pracovného plánu (pozri činnosť 2.3).
- V skorej fáze vymedzte geografický rozsah pôsobnosti, aby sa zohľadnil pri zriaďovaní pracovných a účastníckych štruktúr (pozri krok 1) – pred začatím oficiálneho procesu plánovania udržateľnej mestskej mobility (pozri činnosť 2.3) musí existovať jasná dohoda.

Kontrolný zoznam

- ✓ Preskúmali sa príslušné celoštátne a regionálne dokumenty a zhrnuli sa výsledky.
- ✓ Identifikovali sa príležitosti a vplyvy, ktoré môžu vyplývať z regionálneho a celoštátneho rámca.
- ✓ Vymedzili sa geografické rozsahy pôsobnosti (funkčná mestská oblasť, ak je to možné).
- ✓ Dosiahla sa politická dohoda o geografickom rozsahu pôsobnosti, základných úlohách a povinnostiach orgánov a politikov.
- ✓ Kľúčové orgány z oblasti plánovania sa pridali do hlavného tímu a/alebo riadiacej skupiny.
- ✓ Obecné zastupiteľstvá podpísali a prijali politické dohody.



Funkčné mestské oblasti v členských štátoch EÚ

Organizácia OECD a Európska komisia spoločne vypracovali metodiku na vymedzenie funkčných mestských oblastí konzistentným spôsobom v jednotlivých krajinách. Na základe použitia kľúčových informácií o hustote obyvateľstva a tokoch ciest do práce mestská funkčná oblasť pozostáva z husto obývaného mesta a okolitej oblasti (zóna dochádzky do práce), ktorej pracovný trh je vysoko integrovaný s mestom.

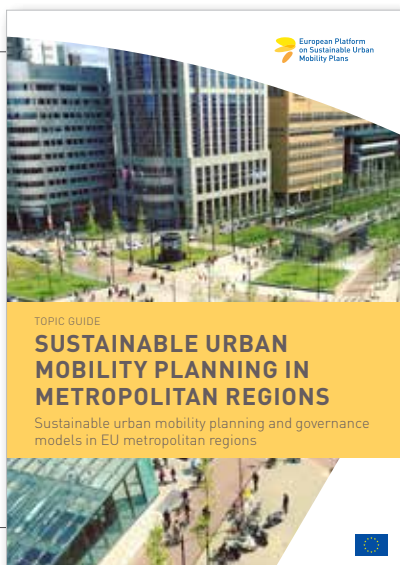
- Mestské jadro tvorí zhhluk obyvateľov s hustotou aspoň 1 500 obyvateľov na km².
- Obec je časť mestského jadra, ak aspoň 50 % jej obyvateľov žije v danom zoskupení.
- „Zázemie“ je určené ako „spádová oblasť pracovníkov“ mestského pracovného trhu, ktorá sa nachádza mimo husto obývaného jadra. Všetky obce, v prípade ktorých aspoň 15 % zamestnaných obyvateľov pracuje v istom mestskom jadre, sú podľa definície súčasťou mestského zázemia.

Konečným cieľom prístupu OECD-EÚ k funkčným mestským oblastiam je vytvoriť harmonizované vymedzenie miest a ich oblastí vplyvu na účely medzinárodného porovnávania, ako aj na analýzu politík týkajúcich sa oblastí, ktoré súvisia s mestským rozvojom.

Organizácia OECD ponúka profily funkčných mestských oblastí každej krajiny EÚ. Obsahujú mapu krajiny so všetkými funkčnými mestskými oblasťami (dostupná aj ako bezplatný súbor vo formáte *shapefile*), zoznam funkčných mestských oblastí podľa počtu obyvateľov a počet obyvateľov žijúcich v týchto funkčných mestských oblastiach. Profily nájdete na www.oecd.org ak vyhľadáte heslo „functional urban area“ (dostupné len v angličtine).

Zdroj: OECD 2019





Podľa spoločnej metodiky OECD-EÚ sú metropolitné regióny definované ako priľahlé, husto obývané a zastavané funkčné mestské oblasti, ktoré majú aspoň 250 000 obyvateľov. Majú tendenciu byť veľmi atraktívne z ekonomického hľadiska, mať veľké toky dochádzky do zamestnania a zložité dopravné systémy s viacerými druhmi dopravy a zvyčajne sú aj dopravnými uzlami s celoštátnym a európskym významom. Metropolitné regióny môžu pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility predstavovať obzvlášť veľkú výzvu vzhľadom na množstvo obcí a ďalších inštitúcií, na ktoré má dosah.

Tematická príručka **Sustainable Urban Mobility Planning in metropolitan regions** (Plánovanie udržateľnej mestskej mobility v metropolitných regiónoch) poskytuje usmernenie pre PUMM na metropolitnej úrovni. Sú v nej identifikované štyri druhy metropolitného riadenia (neformálna/nezáväzná koordinácia, medzikomunálne orgány, suprakomunálne orgány, osobitné postavenie metropolitných miest) a odporúčajú sa príklady a zásady plánovania pre rozličné inštitucionálne štruktúry.



Existujú rôzne druhy funkčných mestských oblastí s rozličnými potrebami v súvislosti s rozvojom PUMM. Metodika Poly-PUMM ponúka návod pre polycentrické regióny s viacerými obcami alebo mestami, ktoré sú od seba veľmi závislé. Uvádžajú sa v nej odporúčania, ako nadviazať alebo rozvíjať regionálnu spoluprácu v oblasti dopravy v takýchto zložitých oblastiach. Podľa terminológie príručky **Poly-PUMM** polycentrické regióny majú hlavné mesto s relatívne malým počtom obyvateľov (menej ako 200 000 vo väčšom regióne alebo menej 100 000 obyvateľov v menšom regióne) a niekoľko stredných pólův, ktoré sú menšie ako hlavné mesto, ale majú viac ako 5 000 obyvateľov.

The Poly-SUMP Methodology
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region
Guidelines



Plánovanie udržateľnej mestskej mobility môže byť v malých mestách rovnako účinné ako v metropolitných regiónoch, ale malé mestá majú odlišné potreby než veľké mestá a zvyčajne majú veľmi obmedzené kapacity pre strategické plánovanie. V tematickej príručke **Sustainable Urban Mobility Planning in smaller cities** (Plánovanie udržateľnej mestskej mobility v menších mestách) je proces PUMM prispôsobený skutočným podmienkam v oblasti plánovania v menších mestách. Poskytuje sa v nej usmernenie pre mestá, ktoré chcú rozvíjať svoj vlastný PUMM, ako aj pre mestá, ktoré chcú byť súčasťou regionálneho PUMM, ktorý spustilo vedľajšie väčšie mesto. Okrem nástrojův plánovania a metód účasti, ktoré sa v ich kontexte osvedčili, je príručka zameraná najmä na opatrenia vhodné pre menšie mestá, ktoré sú výrazne závislé od áut a majú nedostatočnú verejnú dopravu.



Stav právnych predpisov v oblasti PUMM v členských štátoch EÚ

Viac informácií o regionálnych a vnútroštátnych právnych predpisoch týkajúcich sa spôsobu rozvoja plánu udržateľnej mestskej mobility v členských štátoch EÚ: CIVITAS SUMP_s-Up a Prosperita: STAV PUMM V ČLENSKÝCH ŠTÁTOCH EÚ

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

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Bazilej, Švajčiarsko: Cezhraničná spolupráca v oblasti plánovania pre aglomeráciu rozprestierajúcu sa v troch štátoch

PUMM kantónu Bazilej-mesto obsahuje rôzne cezhraničné opatrenia (vo Švajčiarsku, Francúzsku a v Nemecku) na zníženie automobilovej dopravy ľudí dochádzajúcich do práce a obmedzenie preťaženia počas dopravnej špičky. Napríklad „Penderfonds“ je fond, v rámci ktorého sa vyberajú príjmy z riadenia parkovania v uvedenom kantóne. Tento fond sa využíva na financovanie projektov, ktoré majú osvedčený pozitívny účinok na prepravu ľudí dochádzajúcich do Bazileja a z neho. Väčšina financovaných projektov sú zariadenia *Bike&Ride* a *Park&Ride* na hlavných staniciach regionálnej železničnej siete. Od vytvorenia tohto fondu v roku 2012 bolo na rôznych železničných staniciach spolufinancovaných celkovo 394 parkovacích miest pre bicykle a 966 parkovacích miest pre autá.

Autor: Martin Dollesche, kantón Bazilej-mesto, informácie získala sieť EUROCIITIES |

Obrázok: sieť európskych miest EUROCIITIES



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Kassel, Nemecko: Synchronizovaný rozvoj obecného a regionálneho PUMM

Vzhľadom na husté prepojenie regionálnej dopravnej siete mesta Kassel a okolitej oblasti bol „PUMM mesta Kassel 2030“ doplnený o regionálny plán rozvoja mobility. Kým PUMM kladie dôraz na dopravu a toky dopravy v centre mesta, regionálny plán rozvoja mobility je zameraný na regionálnu dopravu a prístupnosť. Obidva plány boli zosynchronizované z hľadiska obsahu a priestorových rozmerov a pre obidva plány sa ako základ vytvoril regionálny model dopravy. Súborom spoločných cieľových hodnôt sa usmerňuje rozvoj opatrení a činností v rámci obidvoch plánov a stanovujú sa normy pre ich následné hodnotenie. Obidve koncepcie integrovaných opatrení obsahujú koordinovaný program opatrení na vykonávanie.

Autor: Simone Fedderkeová, Odborné centrum pre udržateľnú mestskú mobilitu – Hesensko a mesto Kassel, informácie získala spoločnosť Rupprecht Consult

Obrázok: mesto Kassel



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Grand Nancy, Francúzsko: Metropolitný medzikomunálny mestský plán pre bývanie a rozvoj

Grand Nancy vypracúva metropolitný PUMM, ktorý združí viacero sektorových plánov do jedného. Na základe zhromaždenia a spoločného využívania zdrojov a zručností na úrovni aglomerácie sa tento jedinečný dokument zameriava na harmonizáciu verejných politík v oblasti mestského plánovania, bývania, mobility, hospodárskeho a obchodného rozvoja a životného prostredia s cieľom dosiahnuť spoločný, súdržný a jednotný územný projekt. Plán vypracúva medziodborový odborný tím, ktorý spája zamestnancov z oddelení pre mestské plánovania, bývanie, hospodársky rozvoj, udržateľný rozvoj a mobilitu metropolitného orgánu Grand Nancy, a podporuje ho regionálna agentúra pre rozvoj a mestské plánovanie.

Autor: Aurélie Dore-Speisser, metropola Grand Nancy, informácie získala sieť EUROCITIES

Obrázok: metropola Grand Nancy

**ČINNOSŤ 2.2: Prepojenie s ostatnými plánovacími procesmi****Zdôvodnenie**

Hlavným nedostatkom plánovania mestskej dopravy je v súčasnosti okrem začlenením rôznych druhov dopravy nedostatočná koordinácia medzi ostatnými politikami a organizáciami. Riešenie tohto nedostatku je veľkou výzvou pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility (napr. koordinácia s územným plánovaním, ochranou životného prostredia, sociálnym začlenením, rodovou spravodlivosťou, hospodárskym rozvojom, bezpečnosťou, zdravotníctvom, vzdelávaním, informačnými technológiami, energetikou a bývaním), no takisto je hlavným zdrojom pre inovácie a zlepšovanie.

Prepojením s ostatnými plánovacími procesmi a koordináciou zámerov a cieľov sa posilňuje váš plán udržateľnej mestskej mobility – ako aj plány, ktoré sú s ním prepojené.

Ciele

- Zvyšovať povedomie o interakciách medzi zmenami v mestských štruktúrach (hustota, funkcie, sociálno-ekonomické modely, ekosystémy) a mobilitou v príslušných samosprávnych oddeleniach a orgánoch.

- Vymedziť, ako možno integrovať plánovanie udržateľnej mestskej mobility a ostatné politiky na miestnej a regionálnej úrovni.
- Usilovať sa o harmonizáciu harmonogramov PUMM s rôznymi odbornými a politickými postupmi rozhodovania (napr. celková stratégia, sektorové plány, voľby).
- Stanoviť, že plánovanie mobility a dopravy budú spoločnou politickou oblasťou.

Úlohy

- Identifikujte miestne sektorové stratégie pre dopravu a mobilitu (napr. stratégie pre rôzne druhy dopravy), ako aj miestne plány z ostatných politických oblastí, ktoré môžu mať vplyv na mestskú mobilitu (napr. využívanie pôdy, životné prostredie, hospodársky rozvoj, sociálne začlenenie, zdravotníctvo a bezpečnosť). Identifikujte aj príslušné plány prevádzkovateľov miestnej dopravy, poskytovateľov služieb a iných obcí v oblasti plánovania.

- Preskúmajte, či ciele týchto plánov podporujú ciele udržateľnej mestskej mobility alebo sú s nimi v rozpore. Napríklad politika využívania pôdy, ktorá využíva opustený priemyselný pozemok, je v súlade s týmito zásadami, kým politika, ktorou sa podporuje rozrastanie miest, je s nimi v rozpore. Ďalším sporným bodom by mohla byť napríklad situácia, keď plán pre zlepšenie zdravia zdôrazňuje fyzickú aktivitu iba prostredníctvom organizovaného športu, a nie väčšou mierou chôdze a jazdy na bicykli v rámci každodenných ciest, alebo ak politika v oblasti vzdelávania podporuje dlhšie cesty do školy.
- Identifikujte požiadavky na koordináciu v príslušných politických oblastiach. Príkladom je vzťah medzi územným plánovaním a dopravou. Vplyv dopravy sa musí zväziť v procese územného plánovania s cieľom maximalizovať využívanie udržateľného cestovania pre nový rozvoj.
- Spojte sa s etablovanými regionálnymi korporáciami (napr. metropolitná organizácia). To zahŕňa aj diaľkové dopravné koridory, ako sú transeurópske dopravné siete – TEN-T.
- Zvážte osobitné požiadavky na strategické environmentálne hodnotenie, (strategic environmental impact assessment, SEA).
- Rozvíjajte spoločné činnosti v spolupráci so subjektmi z príslušných politických oblastí. Usilujte sa o úpravu sektorových politík a postupov a/alebo vytvorte nové medzirezortné oblasti činnosti.
- Zaisťujte pravidelnú komunikáciu a výmenu medzi príslušnými orgánmi (a v rámci orgánov, napr. prostredníctvom pravidelných stretnutí medzi projektantmi dopravy a územnými plánovačmi). Zvážte zapojenie územného plánovača do svojho hlavného tímu alebo riadiacej skupiny a poverte ho jasnou úlohou v procese plánovania, aby si osvojil zmysel pre zodpovednosť.

Príkladom prepojenia rozličných procesov plánovania je harmonizácia plánovania udržateľnej mestskej mobility s akčnými plánmi v oblasti udržateľnej energie a klímy (*Sustainable Energy and Climate Action Plan*, SECAP). Tým sa rieši potreba spojenia strategického plánovania udržateľnej mobility, prispôsobenia sa zmene klímy a energie a výsledkom sú dva harmonizované plány s dobre prispôbenými fázami vykonávania a monitorovania. Podrobné usmernenie je uvedené v príručke s názvom **Harmonisation of energy and Sustainable Urban Mobility Planning** (Harmonizácia energie a plánovania udržateľnej mestskej mobility).

- Usilujte sa o úplné zakotvenie plánovania udržateľnej mestskej mobility do harmonogramu rozvoja a vykonávania ostatných existujúcich politík a stratégií.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Snažte sa o začlenenie do širších dlhodobých stratégií. Niektoré mestá a regióny majú dlhodobú stratégiu miestneho rozvoja alebo víziu s výhľadom na 20 – 30 rokov. Ak je takáto vízia dostupná, môže slúžiť ako usmernenie pre PUMM na účely vymedzenia hlavných cieľov.

Harmonogram a koordinácia

- Začnite hneď od začiatku, aby išlo o nepretržitú činnosť. Počiatočné preskúmanie požiadaviek na koordináciu a jej potenciálu sa dokončí pred vymedzením harmonogramu (pozri činnosť 2.3).

Kontrolný zoznam

- ✓ Identifikovali sa príslušné prepojenia politík (synergie a konflikty).
- ✓ Posúdili sa počiatočné možnosti pre začlenenie politiky.
- ✓ Nadviazal sa dialóg s dotknutými subjektmi o možnostiach začlenenia.
- ✓ Rozhodlo sa o počiatočnom určení poradia možností začlenenia podľa dôležitosti.



Strategické environmentálne hodnotenie (SEA) a plánovanie udržateľnej mestskej mobility

V prípade niektorých opatrení je povinné vykonať strategické environmentálne hodnotenie (SEA). Keďže SEA a PUMM majú spoločné prvky, odporúča sa tieto dva procesy prepojiť. Vykonanie SEA na úrovni PUMM poskytuje súdržný a holistický rámec pre rozhodovanie. Zahŕnutie príslušných environmentálnych informácií a úvah do fázy plánovania prispieva k udržateľnejším a účinnejším riešeniam. K hodnoteniu SEA by sa nemalo pristupovať ako k samostatnému úkonu, ale ako k neoddeliteľnej súčasťi rozvoja PUMM, ktorá sa vykonáva v samostatných krokoch, ktoré vedú k plánu a vyplývajú z neho:

- získavanie východiskových informácií o životnom prostredí,
- určenie rozsahu pôsobnosti a ciele SEA,
- posúdenie opatrení,
- prognóza a hodnotenie účinkov a vplyvov,
- návrh zmierňujúcich opatrení a monitorovanie.

Všetky uvedené kroky musia byť úzko prepojené s jednotlivými krokmi PUMM. Základnými piliermi pre účinné rozhodovanie v kontexte SEA pre PUMM sú jasné vymedzenie povinností orgánov, účinné informovanie verejnosti a konzultácie a zohľadnenie vyjadrených stanovísk pred schválením plánu.

Autor: EIB/JASPERS

Obrázok č. 16: Zodpovedajúce činnosti v rámci PUMM a SEA (EIB/JASPERS)

PUMM		Strategické environmentálne hodnotenie
Činnosť 3.1: Identifikácia zdrojov informácií a spolupráca s vlastníkmi údajov Činnosť 3.2: Analýza problémov a možností (všetky druhy dopravy)		Metodika Identifikácia ďalších príslušných plánov, programov a cieľov v oblasti ochrany životného prostredia Zber údajov Analýza/Identifikácia problémov v oblasti životného prostredia
Činnosť 5.2: Dohoda o cieľoch zameraných na kľúčové problémy a všetky druhy dopravy	Použite krížové odkazy/harmonizujte	Ciele SEA
Krok 7: Výber balíkov opatrení so zainteresovanými stranami (vrátane posúdenia opatrení, výberu opatrení a tvorby balíkov opatrení)	Koordinujte	Posúdenie opatrení/skupín opatrení (alternatív) oproti cieľom SEA Verejná konzultácia (veľmi odporúčané)
Činnosť 9.2: Finalizácia a zaistenie kvality dokumentu „Plán udržateľnej mestskej mobility“		Prognóza a hodnotenie účinkov plánu/vplyvov Zmierňujúce opatrenia Opatrenia zamerané na monitorovanie
Zapojenie verejnosti (napr. činnosti 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Ak je to možné, vypracujte spoločne	Environmentálna správa (SEA) Verejná konzultácia o SEA

Prepojenie PUMM s politikami sociálneho začlenenia

Vo viacerých belgických mestách dopĺňajú rozvoj PUMM politiky, ktorými sa zvyšuje sociálne začlenenie v oblasti mobility. Pokiaľ ide o verejnú dopravu, viac ako 140 flámskych obcí a miest má s poskytovateľom verejnej dopravy v prípade autobusovej dopravy dohodu o platbe tretou stranou. To znamená, že ich občania môžu využívať verejnú dopravu za znížený poplatok, často s dodatočnými zľavami pre deti, študentov a/alebo staršie osoby. Okrem toho pre ľudí, ktorí nemôžu šoférovať a majú nízky príjem, šesťnásť obcí a miest ponúka sociálny príspevok na jazdu taxíkom a veľa ďalších obcí má systém dopravy na požiadanie s dobrovoľníkmi. Navyše, mestá a obce čoraz viac poskytujú odbornú prípravu zraniteľným skupinám. Mestá Antverpy a Leuven majú vlastné cyklistické školy pre dospelých a mesto Oostende pomáha čerstvým prístahovalcom získať vodičský preukaz.

Autor: Els Vandebroeck a Evelien Bossuytová, Mobiel 21



obrázok © RomanBabkin na istock.com

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Bologna, Taliansko: Metropolitný PUMM prepájajúci územné plánovanie, plánovanie mobility a logistiky

Mesto Bologna zvolilo inovačný prístup na základe rozvoja plánu mobility, ktorý je začlenený na úrovni územného plánovania, ako aj na tematickej úrovni. Jeho PUMM bol vypracovaný pre celú metropolitnú oblasť a úzko koordinovaný so sektorovými plánmi pre mestskú logistiku a cyklistiku. S cieľom dosiahnuť spoločný proces plánovania tím Úradu pre plánovanie mobility už od začiatku plánoval ich spojenie. Hlavným výsledkom tohto prípadu v meste Bologna je, že zapojenie zainteresovaných strán je kľúčovým aspektom akéhokoľvek rozhodovacieho procesu v metropolitnej oblasti. Hlavnou výzvou bolo nájsť uskutočniteľné a účinné spôsoby pre tvorcov politiky riadenia mestskej logistiky, pričom ide o trh, na ktorom prevládajú súkromné podniky často s malými skúsenosťami v oblasti komunálneho plánovania.

Autor: Catia Chiusaroliová, metropolitné mesto Bologna, informácie získala sieť Polis

Obrázok: metropolitné mesto Bologna



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Monzón, Španielsko: Harmonizovaný rozvoj PUMM a SECAP

Na základe príručky pre harmonizáciu plánov PUMM-SECAP mesto Monzón rozvíjalo svoj PUMM a akčný plán v oblasti udržateľnej energie a klímy (SECAP) integrovaným spôsobom. Hlavné činnosti zahŕňali 1. zriadenie tímu pre harmonizáciu zodpovedného za rozvoj oboch plánov a za využívanie synergií; 2. rozdelenie inventára emisií z dopravy medzi obidva plány; 3. použitie rovnakého referenčného roku pre inventár emisií; 4. vykonanie štúdie s cieľom určiť, ktoré opatrenia sa môžu zahrnúť do oboch plánov; 5. zoradenie opatrení PUMM podľa dôležitosti na základe kritéria ich „vplyvu na SECAP“ a 6. zapojenie všetkých útvarov obce, ktoré môžu byť ovplyvnené realizáciou PUMM a SECAP, počas spoločných schôdzí.

Autor: Andrea Conservavová, nadácia Circe, informácie získala sieť EUROCIITIES

Obrázok: Usmernenia pre harmonizáciu energie a plánovania udržateľnej mestskej mobility, 2018



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Lahti, Fínsko: Integrácia územného plánovania a plánovania mobility

Mesto Lahti vypracovalo integrovaný strategický proces „riadenie Lahti“ pre kombináciu územného plánovania a plánovania mobility. Cieľom tohto nového procesu, ktorý bol po prvýkrát vykonaný v roku 2019, je budovať udržateľné mesto spolu s občanmi, so zainteresovanými stranami a so subjektmi s rozhodovacími právomocami. Proces stále prebieha a je cyklický, pričom stratégia sa bude aktualizovať každé štyri roky alebo každé funkčné obdobie zastupiteľstva. Zahŕňa plán mesta, PUMM, environmentálny program a program pre sieť služieb. Integrovaný prístup sa zatiaľ osvedčil. Posilňuje sa ním spolupráca medzi územnými plánovačmi a plánovačmi v oblasti mobility a zlepšuje sa angažovanosť občanov v procese plánovania mobility.

Autor: Anna Huttunenová, mesto Lahti, informácie získalo združenie UBC

Obrázok: Lassi Häkkinen, mesto Lahti



ČINNOSŤ 2.3: Dohoda o harmonograme a pracovnom pláne

Zdôvodnenie

Pre úspech je kľúčové zaistiť správny harmonogram a jasný pracovný plán. Činnosti na rozvoj plánu udržateľnej mestskej mobility sú od seba čiastočne závislé – vzájomné prepojenia treba opatrne premietnuť do logickej postupnosti, ktorá je harmonizovaná s miestnymi podmienkami. Pri určovaní harmonogramu je kľúčové zvážiť prebiehajúce činnosti plánovania a tvorby politiky, ktoré môžu ovplyvniť proces, ako sú voľby, legislatívne procesy a ostatné činnosti plánovania.

Rozvoj a realizácia PUMM je zložitým procesom aj z inštitucionálneho hľadiska. Zvyčajne sa vyžaduje revízia plánovacích postupov a práca naprieč hranicami. Aby boli tieto opatrenia týkajúce sa riadenia všeobecne akceptované, vyžaduje sa pri nich politický mandát. Mal by sa schváliť pracovný plán, v ktorom sú uvedené všetky čiastkové ciele a jasne sa vymedzuje, čo a kedy robia zapojené subjekty.

Ciele

- Vypracovať prispôsobený proces plánovania, ktorý je vhodný pre miestny kontext a na základe ktorého sa dobre koordinujú činnosti.
- Usilovať sa o harmonizáciu harmonogramov s rôznymi odbornými a politickými postupmi rozhodovania (napr. celková stratégia, sektorové plány, voľby). Určiť časové intervaly pre koordináciu.
- Objasniť a formalizovať úlohy všetkých subjektov a ich príspevkov týkajúcich sa zdrojov.
- Vytvoriť spoľahlivosť a transparentnosť procesu plánovania.
- Vytvoriť podmienky pre efektívny proces plánovania, v ktorom sa zohľadňujú vzájomné časové prepojenia medzi činnosťami, minimalizujú sa riziká súvisiace s harmonogramom a optimálne sa využívajú zdroje.

Úlohy

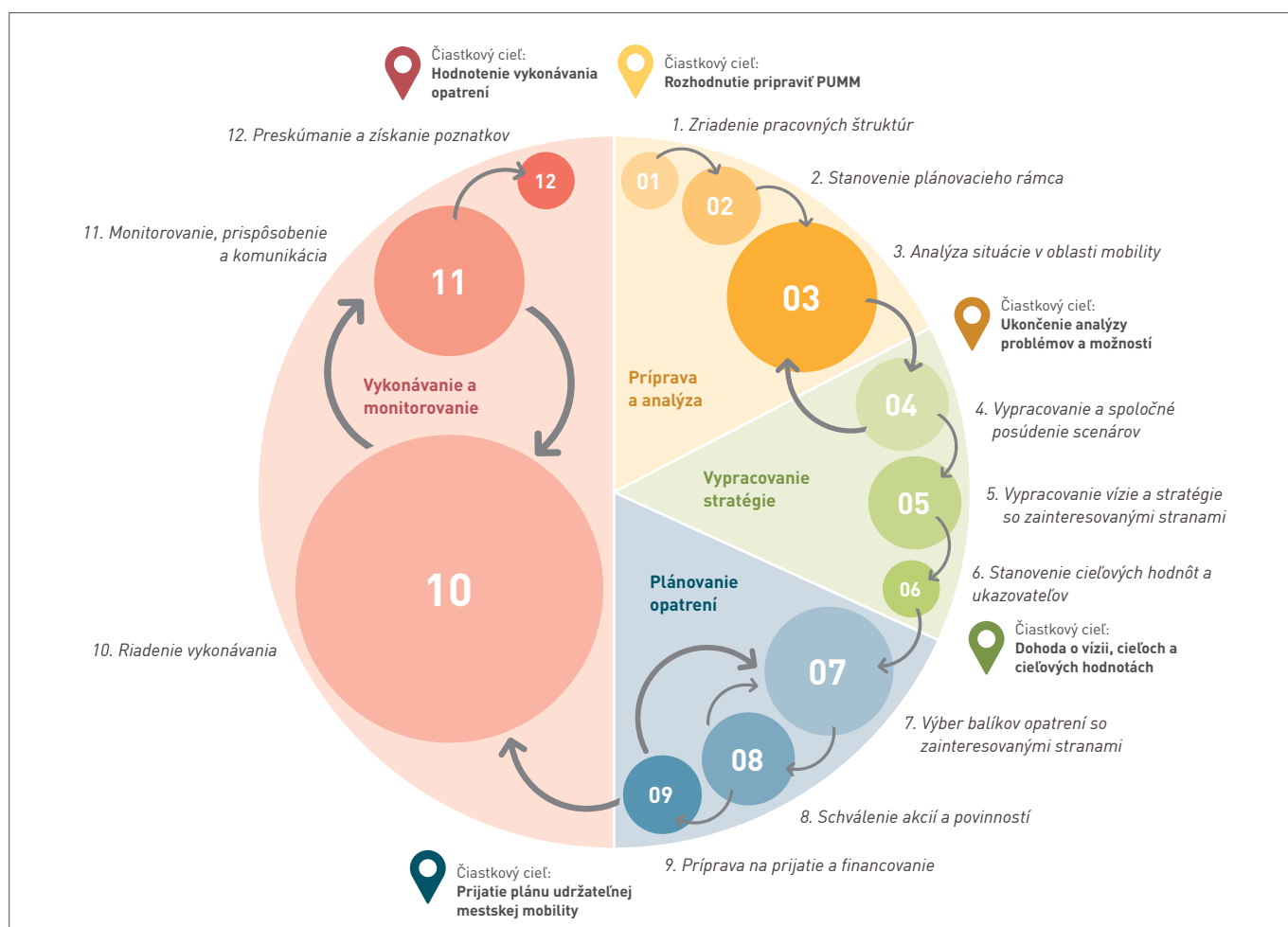
Harmonogram:

- Vyčleňte si dostatočný čas na dobrú prípravu procesu plánovania. Čas potrebný na dosiahnutie rozhodnutia rozvíjať PUMM, zriadenie pracovných štruktúr a vymedzenie plánovacieho rámca sa v závislosti od mesta výrazne líši. Do veľkej miery bude závisieť od skúseností mesta so strategickými procesmi plánovania, inštitucionálnych štruktúr, politického kontextu a miestnej „plánovacej kultúry“.
- Vymedzte časový rámec pre rozvoj PUMM vrátane fáz analýzy, vypracovania stratégie a plánovania opatrení. Mestá zvyčajne vyžadujú aspoň jeden rok od oficiálneho začiatku procesu plánovania až do jeho prijatia, obvykle aj viac.
 - Analýza zvyčajne trvá približne dva až šesť mesiacov, ale ak sa musí zhromaždiť veľké množstvo dodatočných údajov, môže trvať aj dlhšie.
 - Vypracovanie stratégie (vrátane vízie, cieľov a cieľových hodnôt) zvyčajne trvá približne dva až päť mesiacov.
 - Plánovanie opatrení (od počiatočnej identifikácie potenciálnych opatrení až po schválený súbor balíkov opatrení s určeným spôsobom financovania a pridelenými povinnosťami, ktoré sú zahrnuté v dokončenom dokumente PUMM) trvá približne tri až osem mesiacov. Závisí to však vo veľkej miere od úrovne podrobnosti informácií, na ktorej sú opatrenia v rámci procesu PUMM pripravované.
 - Keď je už PUMM pripravený, zvyčajne je potrebný ešte istý čas na jeho schválenie. Ten sa výrazne líši v závislosti od politických okolností a môže trvať dva týždne až pol roka či viac. Dobrým začlenením subjektov s rozhodovacími právomocami do procesu plánovania sa prispieva k zníženiu rizika oneskorenia schválenia.
- Zohľadnite potenciálne náročnejšie obdobia (napr. voľby alebo obdobia plánovania rozpočtu). Počas mesiacov pred voľbami môže byť náročné rýchlo napredovať. To môže ovplyvniť harmonogram procesu plánovania.

- Vypočítajte niektoré „pokojné“ pracovné obdobia s cieľom zaistiť flexibilnejšie všeobecné plánovanie a vyhnúť sa závažným oneskoreniam. Okrem toho nezabudnite zahrnúť čas potrebný na komunikáciu, ako aj na zapojenie zainteresovaných strán a občanov.
- Oznamte predbežný harmonogram, aby si zapojené subjekty mohli včas naplánovať svoje príspevky.
- Pokračujte vo vykonávaní opatrení s veľkou viditeľnosťou počas prípravy plánu a rozvoja PUMM. Tým sa predíde zdaniu nečinnosti, čo je obzvlášť dôležité pre subjekty s rozhodovacími právomocami.
- Zvoľte si predbežný časový rámec pre vykonávanie opatrení, ktorý bude bližšie vymedzený vo fáze plánovania opatrení.
- Vo svojom podrobnom plánovaní sa zamerajte na najbližšie dva až tri roky, ale vykonajte aj hrubé plánovanie na najbližších desať rokov a myslite na dlhodobé opatrenia, ktoré sa začnú počas tohto desaťročného obdobia a budú pokračovať aj po ňom (napr. veľké projekty, ako je výstavba električkovej trate).
- Niektoré mestá uprednostňujú vymedziť svoj časový rámec prostredníctvom dôležitých čiastkových cieľov a nepoužívajú presné časové rámce. Príkladom by mohlo byť otvorenie rýchlej autobusovej linky a opatrenia, ktoré budú vykonávané pred otvorením a po ňom. To môže pomôcť zachovať si reálne predstavy o časovom rámci a mestu a verejnosti uľahčiť jeho dodržiavanie.

Obrázok č. 17: Relatívne časové požiadavky krokov PUMM.

Vizualizácia 12 krokov predstavuje relatívne časové obdobie potrebné na dokončenie príslušného kroku vo vzťahu k všetkým ostatným krokom v rámci typického procesu PUMM. Napríklad riadenie postupu vykonávania si zvyčajne vyžaduje väčšinu času vo fáze vykonávania a monitorovania a viaže sa ku kroku monitorovania. Šípky predstavujú typické mechanizmy spätnej väzby, napr. ak je v rámci kroku 8 očividné, že isté opatrenia si vyžadujú príliš veľa kapacity, vybrané balíky opatrení sa v kroku 7 možno musia opätovne upraviť. (Tento obrázok nie je založený na presných meraniach a slúži len na orientačné účely pre plánovačov.)



- Zpracujte čas na monitorovanie a aktualizáciu opatrení po prijatí PUMM (pozri aj činnosť 11.1). Frekvencia preskúmania a aktualizácie závisí od vašej individuálnej situácie a zohľadňujú sa pri nej aj právne požiadavky a volebné cykly, ale mali by sa vykonávať aspoň každý druhý rok.
- Zvážte preskúmanie a aktualizáciu celého PUMM každých päť až desať rokov. Po 10 rokoch je dokument zvyčajne zastaraný, zatiaľ čo opatrenia by sa mali aktualizovať oveľa častejšie.
- Vypracujte celkový pracovný plán pre proces PUMM, v ktorom budú uvedené všetky nevyhnutné čiastkové ciele. Zachovajte určitú Harmonogram a koordinácia flexibilitu s cieľom pozmeniť pracovný plán na základe napredovania práce.
- Vypracujte prístupy na prekonanie prekážok a využívanie hnacích síl plánovania udržateľnej mestskej mobility v plnej miere (na základe výsledkov sebahodnotenia z činnosti 1.1).

Pracovný plán

- Posilnite politický mandát pre rozvoj PUMM. Zaistite, aby subjekty s rozhodovacími právomocami vo všeobecnosti súhlasili s tým, že keď prijímajú formálne rozhodnutie napredovať v procese plánovania, zásady udržateľnosti by mali byť pre PUMM kľúčové. To znamená dôraz na environmentálne a sociálne prínosy mobility, nie len na lepší tok dopravy.
- Posúďte riziká a plán v prípade príslušných nepredvídaných udalostí.
- Monitorujte pokrok, presadzujte pracovný plán a prispôbujte sa zmenám.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Zvážte označenie (napr. názov, logo) svojho procesu plánovania s cieľom dosiahnuť profesionálnu a rozpoznateľnú viditeľnosť pri komunikácii s verejnosťou a na všetkých podujatiach počas celého procesu.



Podrobné informácie o úlohách

Proces rozvoja plánu udržateľnej mestskej mobility je zvyčajne zriadený ako miestny projekt, ktorý má aj konkrétny názov. Je vhodné použiť anglickú terminológiu. To však môže vyvolať odpor medzi zainteresovanými stranami a verejnosťou v neanglofónnych krajinách. Aby sa tomu zamedzilo, odporúča sa vybrať (miestny) osobitný termín, ktorý zainteresované strany potvrdia, alebo sa určí spoločne. Použitie vhodného termínu je dôležité aj na zaistenie súhlasu s účasťou a postupom. Je takisto možné pomenovať postup priamo ako konečný produkt, ak sa už vybral konkrétny názov (pozri činnosť 9.1 „Označenie vášho plánu“).

Harmonogram a koordinácia

- Časový rozvrh sa stanoví po zriadení pracovných štruktúr a analýze plánovacích požiadaviek, ale pred začatím analýzy mobility.
- Nepretržité doladovanie harmonogramu vzhľadom na konkrétne činnosti (napr. tlačové správy, kalendár stretnutí).
- Schválenie pracovného plánu ako čiastkový cieľ pred začatím oficiálneho rozvoja PUMM.

Kontrolný zoznam

- ✓ Pripravil sa realistický základný harmonogram pre proces plánovania udržateľnej mestskej mobility.
- ✓ Potvrdil sa politický mandát pre rozvoj vášho PUMM.
- ✓ Navrhla sa stratégia pre riadenie rizík a riadenie kvality.
- ✓ Vypracoval sa a politicky sa schválil harmonogram a pracovný plán.

ČINNOSŤ 2.4: Consider getting external support

Zdôvodnenie

V prípade väčšiny subjektov verejného sektora konkrétne zručnosti potrebné na vykonávanie procesu plánovania udržateľnej mestskej mobility presiahnu kapacity ich zamestnancov. Cieľom je v prípade potreby pokryť bezprostredné požiadavky na zručnosti uzatvorením zmlúv s externými odborníkmi, ale aj rozvíjať a zachovať odborné znalosti týkajúce sa plánovania udržateľnej mestskej mobility vo vašej vlastnej organizácii.

Ciele

- Vyvážiť krátkodobé požiadavky na zručnosti a vybudovať kapacity v rámci vašej vlastnej organizácie a v širšej profesionálnej komunite.
- Vytvoriť podmienky pre efektívny proces plánovania, v ktorom sa čo najlepšie využijú zdroje.
- Zvýšiť hodnotu PUMM spoluprácou s odborníkmi, ktorí prispievajú novými prístupmi alebo čerstvým pohľadom na kľúčové otázky.

Úlohy

- Na základe svojej stratégie zabezpečenia chýbajúcich zručností (pozri činnosť 1.1) rozhodnite, v prípade ktorých úloh je potrebná externá podpora, ak ich nie je možné efektívne splniť budovaním internej kapacity (alebo prijímaním nových zamestnancov).
- Zvážte prijatie externej podpory pre úlohy, v prípade ktorých by sa pre nedostatok zručností vo vašej organizácii znížila kvalita alebo by sa výrazne predĺžil proces, ak by ste sa ich pokúsili splniť interne.
- Rozhodnite, či sa úlohy môžu ponúknuť ako balík (zvyčajne úlohy, ktoré medzi sebou úzko súvisia, napr. zapojenie občanov a komunikácia) alebo si vyžadujú veľmi osobitné zručnosti a musia sa ponúknuť oddelene (napr. zber údajov alebo ešte konkrétnejšie prieskum domácností alebo analýza kvality cyklickej infraštruktúry).

- V prípade vybraných úloh predkladajte ponuky poskytovateľom externých služieb a uzatvárajte s nimi zmluvy. Používajte jasný referenčný rámec, v ktorom sa čo možno najpresnejšie opisujú úlohy vrátane harmonogramu a konkrétnych výstupov pre každú úlohu. Používajte vhodné kritériá na výber ponúk, ktoré musia byť uvedené v referenčnom rámci. Okrem ceny by ste mali pripísať náležitý význam obsahovým kritériám (napr. kvalite opísanej koncepcie a metódam a odborným znalostiam ponúkaných zamestnancov). Zo skúseností vyplýva, že kvalita sa vyplatí a nerealisticky nízke ponuky často vedú k výsledkom s nízkou kvalitou alebo následným nákladom pre mestá.
- Pri delegovaní činností riadenia projektu na konzultanta zachovajte celkovú koordináciu v rámci svojho plánovacieho orgánu. V prípade všetkých delegovaných úloh vždy predvídajte dostatočný čas a zdroje, aby vaša organizácia mohla zabezpečiť riadenie kvality. Vždy, keď je to možné, začleňte do referenčného rámca činnosti budovania kapacít, aby vaši interní zamestnanci mohli získať príslušné kompetencie pre ďalší proces plánovania.

Harmonogram a koordinácia

- Pri vypracúvaní časového rozvrhu a pracovného plánu zohľadnite harmonogram plánovaných ponúk.
- Vykonávajte predkladanie ponúk a uzatváranie zmlúv až po získaní politického mandátu a schválení pracovného plánu.

Kontrolný zoznam

- ✓ Prijalo sa rozhodnutie o tom, v prípade ktorých úloh (ak si to niektoré vyžadujú) prijať externú podporu.
- ✓ Ponúkli sa služby a vybral sa vhodný dodávateľ, ktorý rozumie prístupu PUMM.



Príklady úloh na prijatie externej podpory

Úlohy	Podrobné informácie
Príprava, organizácia a uľahčenie podujatí, ako aj dokumentácia a analýza výsledkov diskusií súvisiacich so zapojením zainteresovaných strán a občanov.	Administratívne úsilie, ktoré sa vyžaduje na vykonávanie dobrých procesov účasti, by sa nemalo podceňovať. Preskúmanie pripomienok sa zvyčajne vykonáva manuálne, čo si vyžaduje značné množstvo času. Najmä pri angažovanosti online sa od plánovacích orgánov vyžaduje, aby zvládli veľký objem reakcií (viac ako 1 000 pripomienok nie je nezvyčajný počet). Zapojením neutrálneho sprostredkovateľa sa takisto môže predísť (starým) konfliktom a pomôcť skupine spolupracovať v konštruktívnej atmosfére.
Komunikácia s verejnosťou	Komunikačné činnosti, ako sú písanie pútavých spravodajských príspevkov pre tlač a internet, navrhovanie verejných správ (napr. stratégia mobility a PUMM), moderovanie činnosti na sociálnych médiách (kde možno zaznamenať veľké množstvo komentárov) a profesionálne fotografovanie počas podujatí.
Analýza situácie v oblasti mobility vrátane zberu údajov.	Môže ísť buď o celkovú analýzu alebo konkrétne technické čiastkové úlohy alebo oblasti, ktoré je zvyčajne ľahké oddeliť (napr. analýza kvality cyklistickej infraštruktúry, zber údajov o množstve premávky, analýza možností pešieho pohybu, vykonanie prieskumu domácností, zriadenie dopravného modelu).
Odborná príprava na konkrétne činnosti	Odborná príprava môže pomôcť miestnym orgánom vykonávať väčšie časti procesu PUMM interne. Mohlo by ísť napr. o modelovanie. Ak sa uplatní dopravný model, pre mesto by bolo takisto dôležité mať k dispozícii odbornú znalosť o tom, ako model používať, a to aj keď model riadi konzultant.
Právne poradenstvo	V krajinách, kde existuje záväzný právny rámec na zmiernenie rizika, že PUMM bude napadnutý na súde.



obrázok © BKK Centrum pre dopravu v Budapešti

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Kluž, Rumunsko: Rozvoj PUMM riadený externými konzultantmi

Plán mestskej mobility mesta Kluž vypracovala externá poradenská firma na základe koordinácie a poradenstva v rámci nástroja Jaspers a Európskej banky pre obnovu a rozvoj. Konzultanti vedú organizáciu a realizáciu celého procesu vrátane zberu údajov, analýzy existujúcej situácie a rozvoja akčného plánu PUMM. Interní zamestnanci sú takisto úzko zapojení do všetkých krokov a poskytujú cenné znalosti o miestnom kontexte, čím podporili konzultantov pri vypracúvaní prispôbiteľných riešení a spoľahlivého PUMM. Z celkového hľadiska sa prijímaním externých konzultantov zabezpečili technické odborné znalosti a nová perspektíva a prispelo sa k zlepšeniu účinnosti procesu plánovania.

Autor: mesto Kluž, informácie získala sieť ICLEI
Obrázok: mesto Kluž



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Solún, Grécko: Odborná podpora na zriadenie centra pre monitorovanie mobility

Miestne orgány mesta Solún analyzovali veľké množstvo údajov o mobilite pre rozvoj PUMM a monitorovanie opatrení. Samospráva podpísala dohodu o spolupráci (2016 – stále prebieha) s výskumným ústavom, pričom čerpa výhody z jeho odborných zručností v oblasti plánovania udržateľnej mobility, ako aj inteligentných dopravných systémov, riadenia veľkých dát a modelovania dopravy. Spolupráca bola kľúčovým prvkom na zaistenie, aby realizácia PUMM zahŕňala správnu kombináciu technickej a odbornej práce, čím sa zvýšila kapacita a zlepšili sa zručnosti zamestnancov miestneho orgánu pri angažovaní zainteresovaných strán a zbere údajov.

Autor: Maria Zournaová, samospráva mesta Solún, Georgia Aifantopoulouová a Maria Morfoulakiová, CERTH/Helenský inštitút dopravy, informácie získala sieť Polis
Obrázok: logo PUMM mesta Solún





Posledným krokom dobrej prípravy na plán udržateľnej mestskej mobility je analýza situácie v oblasti mobility vo vašom meste. Ide o významný čiastkový cieľ, ktorý slúži ako základ pre racionálne a transparentné vypracovanie stratégie. Pred vykonaním analýzy problémov a príležitostí v oblasti mestskej mobility a pred zapojením občanov do tejto analýzy sa musia určiť zdroje informácií a údajov a mala by sa zaistiť spolupráca s vlastníkmi údajov. Cieľom je mať k dispozícii cieľovo-orientovaný a cielený zber údajov a ich analýzu, ktorá zahŕňa všetky druhy dopravy a dôležité ciele a trendy súvisiace s mobilitou pre celú funkčnú mestskú oblasť.

ČINNOSŤ 3.1: Identifikácia zdrojov informácií a spolupráca s vlastníkmi údajov

Zdôvodnenie

Pred rozhodovaním o budúcich politikách je nevyhnutné vedieť, akým problémom v súčasnosti čelíte. V oblasti mestskej dopravy a mobility sú tieto znalosti často veľmi roztrieštené a neúplné. Na opis súčasnej situácie treba pospájať údaje a informácie ako kúsky skladačky. Na vykonanie dobrej analýzy musíte najskôr určiť, ktoré údaje sú potrebné (na analýzu všetkých aspektov PUMM, a najmä politických priorít vášho postupu), ktoré informácie sú dostupné a ktoré stále chýbajú. Začínajúce mestá, ktoré nemajú žiadne alebo majú len málo dostupných údajov, by sa nemali nechať odradiť a vnímať túto skutočnosť skôr ako príležitosť zlepšiť zber údajov ako súčasť procesu PUMM. Problémom väčšiny miest je, že ich údaje nie sú harmonizované z hľadiska časových

rámcov alebo územného pokrytia a že údaje sú často rozdelené medzi rôznymi vlastníkmi údajov, držiteľov alebo systémy na uchovávanie údajov. Preto sa vzhľadom na nedostatok informácií o existujúcich databázach a neochotu zdieľať informácie môže stať problém prístup – obzvlášť ak sú zapojení obchodní prevádzkovatelia, ktorí by mohli za svoje údaje takisto žiadať vysoké platby alebo sa odvolávať na zachovanie dôvernosti. Tento problém možno vyriešiť dôsledným auditom údajov, výbornou komunikáciou s vlastníkmi údajov a vzájomným zdieľaním údajov. Prax ukázala, že včasným zapojením interných a externých vlastníkov údajov a jasnými dohodami sa môže prispieť k väčšej ochote spolupracovať.

Ciele

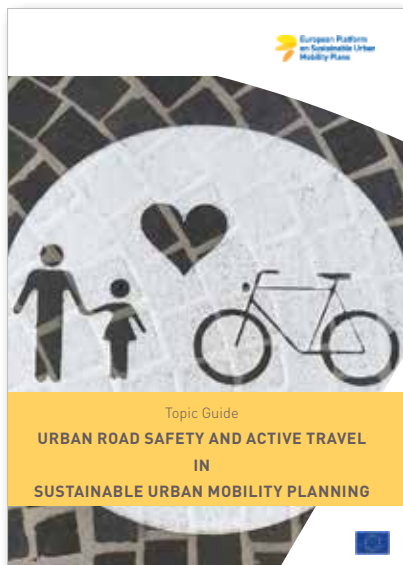
- Identifikovať potreby týkajúce sa údajov z hľadiska politických priorít a pravdepodobných cieľov.
- Získať dobrý prehľad o dostupných údajoch vrátane kvality a prístupnosti.
- Identifikovať nedostatky v údajoch a doplňujúce informácie potrebné na vašu analýzu mobility.
- Spolupracovať s externými a internými organizáciami na doplnenie vášho súboru údajov, v ideálnom prípade uzatvorením dlhodobých dohôd na zaistenie dobrého poskytovania údajov aj v budúcnosti.
- Zaisťiť, aby sa nedostatky v údajoch vyriešili, ak je to možné.
- Spojením údajov dostupných v rámci rôznych častí vašej organizácie, v ostatných organizáciách a (v prípade potreby) zberom nových údajov zostaviť súbor informácií o mestskej mobilite a súvisiacich oblastiach, čo umožňuje analýzu stavu.

Úlohy

- Vykonajte audit údajov. Získajte prehľad o potrebách týkajúcich sa údajov a o zdrojoch, identifikujte všetky dostupné údaje relevantné pre váš plán udržateľnej mestskej mobility a posúďte ich kvalitu a prístupnosť.
- Získajte dostupné údaje, spojte ich obsah a identifikujte nedostatky v údajoch v prípade svojich hlavných otázok súvisiacich s mobilitou. Vyberte vhodné údaje, ktoré opisujú stav dopravy a mobility vo vašom meste, so zameraním na všeobecné ciele udržateľnej mestskej mobility (pozri prvý čiastkový cieľ) a politické priority, ktoré viedli k rozhodnutiu vypracovať PUMM. Napríklad ak je politickou prioritou zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky, vyžadujú sa údaje o smrteľných nehodách. Na základe vašich údajov by sa mali poskytovať informácie o stave a trendoch v týchto oblastiach:
 - všetky druhy dopravy používané vo vašom meste vrátane nákladnej dopravy a úrovne začlenenia druhov dopravy (multimodalita),
 - všetky hlavné aspekty udržateľnej mobility, ktoré sú relevantné pre vaše mesto (napr. znečistenie ovzdušia, hluk z premávky, bezpečnosť cestnej premávky, kvalita života vo verejných priestoroch, spravodlivá prístupnosť k službám, zamestnanie a vzdelávanie).
- Neskončíte len pri jednoduchom opise stavu a zamerajte sa na pochopenie hlavných dôvodov. Napríklad: prečo väčšina ľudí aj napriek dobrej dostupnosti služby Park & Ride stále jazdí do centra

autom a parkuje tam? Snažte sa získať údaje objasňujúce motivácie správania v oblasti mobility, ktoré chcete ovplyvniť, napríklad zahrnutím kvalitatívnych otázok o správaní do prieskumov o mobilite. Tieto informácie vám neskôr pomôžu vybrať účinné opatrenia.

- Využite konzultáciu so zainteresovanými stranami a širokou verejnosťou o problémoch a otázkach, ktoré by sa podľa nich mali riešiť v rámci PUMM. Na základe toho budú informovaní o procese plánovania, zaistí sa, že ich názory budú vypočítané a verejnosť bude cítiť zodpovednosť za PUMM. Ich kolektívny dojem môže byť takisto cenným zdrojom informácií, ktorý prispeje k vyplneniu nedostatkov v údajoch.
- Snažte sa dohodnúť s externými vlastníckmi údajov na spoločnom využívaní údajov, ktoré potrebujete pre svoju analýzu. Dodržiavajte dôvernosc (podľa európskych a národných právnych predpisov), anonymizujte osobné informácie a zaobchádzajte s údajmi opatrne, aby ste predišli problémom pri spolupráci (zvážte stanovenie bezpečnostnej stratégie pre správu svojich údajov). Jasne vysvetlite, prečo sú údaje potrebné, ukážte na prínosy, ktoré vzniknú ich používaním, a opíšte, ako budú údaje použité a držané vašou organizáciou. Spoločne sa dohodnite na postupe zberu a spoločného využívania údajov, aby sa všetci partneri mohli spoľahnúť na jeden spoločný súbor informácií (napr. platforma na bezpečné spoločné využívanie údajov).
- S cieľom vyriešiť dôležité pretrvávajúce nedostatky vo vašich údajoch by ste mali skontrolovať dostupnosť východiskových hodnôt, ako sú hodnoty poskytnuté napr. na národnej úrovni, alebo získať dodatočné údaje, ktoré nie sú dostupné od interných ani externých vlastníkov údajov. Údaje možno získať rozličnými spôsobmi. Napríklad trendy týkajúce sa množstva chodcov možno určiť ročným manuálnym počítaním na kľúčových miestach v meste, napríklad umiestnením zariadení na počítanie alebo vykonaním prieskumu domácností. Výber metódy závisí od dostupných zdrojov, veľkosti mesta a požadovanej úrovne spoľahlivosti. Možno rozlišovať tieto všeobecné druhy údajov:
 - kvantitatívne údaje z automatických meraní (napr. zariadenia na počítanie, infračervené a iné senzory, kamery, satelity) alebo údaje z GPS (napr. sledovanie vozidiel, polohy mobilných telefónov zozbierané prostredníctvom aplikácií alebo operátormi mobilných sietí),



Na zber údajov je dôležité vytvoriť presné, osobitné a úplné súbory údajov, no takisto stanoviť priority a jasné cieľové hodnoty na účely týchto údajov. Tematická príručka **Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning** (Bezpečnosť cestnej premávky v mestách a aktívne cestovanie v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility) ponúka zoznam priorít pre zber údajov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky:

- identifikácia hlavných druhov nehôd ako základ na určenie správnych cieľových skupín, ktoré treba osloviť, a opatrení, ktoré sa majú vypracovať,
- identifikácia nebezpečných miest v multimodálnej sieti,
- stanovenie realistických, no ambiciózných cieľov pre politiku bezpečnosti,
- zvyšovanie informovanosti: správne údaje o nehodách môžu pomôcť zvýšiť informovanosť.

Takisto sa v nej určuje minimálny súbor údajov potrebných na analýzu situácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v meste. V analýze by sa mali predovšetkým zohľadniť tieto aspekty:

- celkový počet obetí a smrteľných nehôd v meste ročne za obdobie aspoň troch rokov,
- celkový počet nehôd bez zranení, ktoré sú zatriedené do skupín podľa jednotlivých druhov dopravy, za obdobie aspoň troch rokov a miesto a druh nehody v rámci (multimodálnej) siete mesta.

- kvantitatívne a kvalitatívne údaje z prieskumov (domácnosti, na ulici, vo vozidlách) a pozorovania na ulici (napr. manuálne počítanie premávky, návštevy na mieste, inventár prideleného obrubníkového priestoru),
- kvalitatívne údaje z rozhovorov alebo skupinových diskusií,
- kvalitatívne údaje z novín, blogov a sociálnych médií,
- modelovanie údajov na doplnenie chýbajúcich údajov.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Využívajte otvorené údaje v čo najväčšej možnej miere. Proces sa tak stane transparentnejším, čo občanom a zainteresovaným stranám umožní získať prístup k údajom a používať ich, a to zase môže byť prínosom pre vaše plánovacie činnosti (napr. univerzitní študenti, ktorí dôkladne analyzujú otázku týkajúcu sa mobility alebo programujú aplikáciu v oblasti mobility pre vaše mesto). Uistite sa, že používané otvorené údaje majú vysokú kvalitu.
- Zriadte centrálné samosprávne stredisko údajov, v ktorom sa spravujú údaje všetkých oddelení. Tým sa uľahčuje interná výmena údajov a integrované plánovanie a zjednodušuje sa zohľadňovanie údajov a politických aspektov ostatných oddelení.

Harmonogram a koordinácia

- Môže sa začať, keď sa zriadi hlavný tím a vymedzí sa geografický rozsah pôsobnosti (pozri činnosť 1.2 a 2.1), najneskôr po schválení harmonogramu a pracovného plánu.
- Priamo súvisí s analýzou mobility v činnosti 3.2.
- Identifikácia zdrojov a potrieb týkajúcich sa údajov je spojená s vymedzením cieľov (činnosť 5.2), strategických ukazovateľov (činnosť 6.1) a postupom monitorovania (činnosť 11.1).

Kontrolný zoznam

- ✓ Spresnili sa potreby týkajúce sa údajov vzhľadom na politické priority a pravdepodobné ciele.
- ✓ Identifikovali sa dostupné údaje a skontrolovala sa kvalita.
- ✓ Určili sa nedostatky v údajoch a identifikovali sa dodatočné zdroje údajov.
- ✓ Zaistila sa bezpečná správa údajov.
- ✓ Dohodlo sa na spoločnom využívaní údajov s externými vlastníkmi príslušných údajov.
- ✓ V prípade potreby sa získali dodatočné údaje.



Nástroje na meranie kvality verejných priestorov

Existuje viacero dostupných nástrojov, ktoré vám pomôžu merať, akým spôsobom ľudia využívajú verejné priestory, a pochopiť, ako ich možno zlepšiť vzhľadom na verejný život, ktorý sa v nich odohráva. Inštitút Gehl, jeden z priekopníkov v tejto oblasti, ponúka výber takýchto nástrojov na svojom webovom sídle, ako napr.:

- Dvanásť kritérií kvality je nástrojom na skúmanie toho, ako verejné priestory vnímajú ľudia, ktorí ich využívajú. Konkrétnejšie sa používa na hodnotenie, či sú rozličné črty verejného priestoru ochrannárske, pohodlné a či ich ľudia radi využívajú.
- Nástrojom Počítadlo ľudí v pohybe sa meria, koľko ľudí prejde cez istý priestor a akým prostriedkom. Na základe týchto informácií si viete vytvoriť predstavu o tom, aký vyťažený je priestor v priebehu dňa a ako je prístupný rôznymi druhmi dopravy.
- Nástroj Mapovanie stacionárnej činnosti vám pomôže zmapovať, čo ľudia robia v priestore v daný čas, napr. sedia na lavičke, športujú alebo hrajú na hudobný nástroj. Výsledkom je „snímka“ stavu činnosti vo vašej oblasti prieskumu. Na základe hodnotenia toho, čo sa na istom mieste deje, môžete začať s identifikáciou možných zlepšení verejného života.
- Čoraz viac sa na analýzu verejného priestoru používajú aplikácie, ktoré mestám uľahčujú získavanie údajov v tejto oblasti a neskôr organizovanie a zdieľanie údajov vo verejnej databáze.

Ďalšie informácie nájdete na: <https://gehlpeople.com/tools/>





Počúvajte a učte sa – Online prieskumy založené na mapách na účely zberu údajov⁴⁷

V rámci plánovania pre ľudí sa vyžaduje (včasné) začlenenie občanov do procesu – napríklad prostredníctvom zberu údajov pomocou geografického informačného systému s účasťou verejnosti (Public Participation Geographic Information System, PPGIS). Online prieskumami založenými na mapách, ktoré prepájajú online prieskum s interaktívnou mapou, sa spája zapojenie verejnosti a zber údajov pre inteligentné plánovanie, ktoré vychádza z potrieb, postrehov a nápadov ľudí. Systém PPGIS umožňuje zber údajov od veľkej a rozmanitej skupiny ľudí, a zároveň zlepšuje zapojenie verejnosti, prispieva k vzbudzovaniu pocitu zodpovednosti za proces a takisto zohľadňuje pohľad občanov. Získané údaje môžu plánovačom slúžiť ako zdroj informácií a systém PPGIS sa môže použiť aj na to, aby sa občanom v rámci toho postupu prideliла rozhodovacia právomoc. Napríklad vymedzením oblastí intervencie a zmapovaním tých oblastí, ktoré by sa mali zlepšiť (napr. vnímanie služieb verejnej dopravy, mapovanie nebezpečných oblastí, nedostatočné cyklotrasy atď.). Mesto Helsinki takto vypracovalo svoj riadiaci plán spoločne s občanmi a mesto Štokholm takto zas zbieralo nápady pre návrh novej susedskej štvrte. Online prieskumy založené na mapách nemajú nahradiť tradičné metódy, ale môžu ich doplniť s cieľom osloviť širšiu verejnosť a zvýšiť kvalitu získaných údajov. Obzvlášť v prípade metropolitných oblastí sa pomocou GIS s účasťou verejnosti môže osloviť široká verejnosť v celom regióne.

Aké druhy údajov môžete získať pomocou online prieskumov založených na mapách?

Zberom údajov priamo od občanov a spolu s nimi môžete získať úplne nový pohľad na prostredie na život ľudí, ktorý možno využívať počas celého procesu plánovania. Keď účastníkov požiadate, aby lokalizovali rozličné miesta na mape (napr. miesta, kde vykonávajú každodennú činnosť alebo oblasti, ktoré uprednostňujú/ktorým sa vyhýbajú), posúdili kvalitu infraštruktúry alebo zmapovali svoje nápady na budúci rozvoj mesta, v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility možno získať bližší pohľad občanov a pochopiť, v ktorých oblastiach sa musia prijať opatrenia. Zberom priestorových údajov možno geografické modely prepojiť so sociálno-demografickými aspektmi, postojmi a kvalitou životného prostredia. Údaje z online prieskumov založených na mapách sa môžu napríklad použiť na lepšie pochopenie:

- správania v oblasti mobility (napr. prostredníctvom mapovania navštívených miest, ciest, účelov ciest, frekvencie návštev, rozhodnutia výberu druhu dopravy),
- zaujímavých miest a priestorov pre činnosti,
- vnímania napr. susedskej štvrte, mestskeho priestoru, prístupnosti, bezpečnosti obyvateľstva, zelených plôch, služieb v oblasti mobility, infraštruktúry atď. a (ne)splnospokojnosti s nimi,
- identifikácie oblastí, ktoré potrebujú zlepšenie (napr. nedostatočné služby verejnej dopravy),
- výsledkov v oblasti zdravia súvisiacich s mobilitou a blahobytu a
- demografických údajov.

Ktoré online nástroje sú dostupné?

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



obrázok © mesto Lahti

⁴⁷ Zdroj a doplňujúce čítanie: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, Ł., Bałowska-Waldmannová, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). *Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges*. (GIS s účasťou verejnosti pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility: metódy, uplatnenie a výzvy). Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 35. 9 – 35.



Meranie prístupnosti – flámsky nástroj „Mobiscore“

Plánovanie mestskej mobility by nemalo byť zamerané len na mobilitu v najužšom zmysle slova (t. j. uľahčenie pohybu v meste), ale aj na konečný cieľ mobility, ktorým je prístupnosť miest a činností. Prístupnosťou sa opisuje skutočný potenciál zúčastniť sa na činnostiach mimo domova. Jednou z prekážok, ktorú musíte prekonať, aby ste prístupnosť riešili explicitnejšie v rámci PUMM, je náročnosť zmerať ju.

Flámsky nástroj a jeho využitie vo Flámskom regióne

V máji 2019 Oddelenie pre životné prostredie, prírodu a energiu (LNE) flámskej samosprávy uviedlo do prevádzky webový nástroj „Mobiscore“, na základe ktorého sa prideluje „skóre v oblasti prístupnosti“ konkrétnemu domu alebo parcele. Pomocou tohto skóre sú potenciálni kupci alebo prenajímatelia domu informovaní o tom, ako dobre sú rozličné zariadenia (napr. železničná stanica, autobusová zastávka, škola atď.) dostupné udržateľným spôsobom, napr. pešo alebo na bicykli. Oddelenie ministerstva chce rozvojom tohto nástroja lepšie informovať občanov o dôsledkoch výberu miesta bydliska z hľadiska mobility. Rozhodnutie kúpiť alebo prenajať je zásadným okamihom, ktorý možno použiť ako hnaciu silu pre zmenu správania v oblasti mobility, napr. pokiaľ ide o výber druhu dopravy. Ľudia, ktorí sa chcú presťahovať do nového domu, môžu ľahko porovnať prístupnosť rôznych lokalít na webovom sídle nástroja Mobiscore (www.mobiscore.be – iba v holandčine). Nástroj sa môže stať aj užitočným analytickým nástrojom na plánovanie mestskej mobility. Keďže prideluje hodnotenie prístupnosti každému hektáru (100 x 100 m), mapa s rozličnými hodnoteniami vo funkčnej mestskej oblasti by odhalila oblasti s dobrou a zlou prístupnosťou. To môže napríklad pomôcť pri rozhodovaní, na ktorých miestach čo najurgentnejšie zmodernizovať verejnú dopravu alebo cyklistické spojenia. Navyše sa tým môže lepšie prepojiť politika mestského rozvoja s plánovaním mobility, a to poukázaním na oblasti, v ktorých treba rozvíjať bývanie, školy atď. s cieľom podporiť udržateľné druhy dopravy.

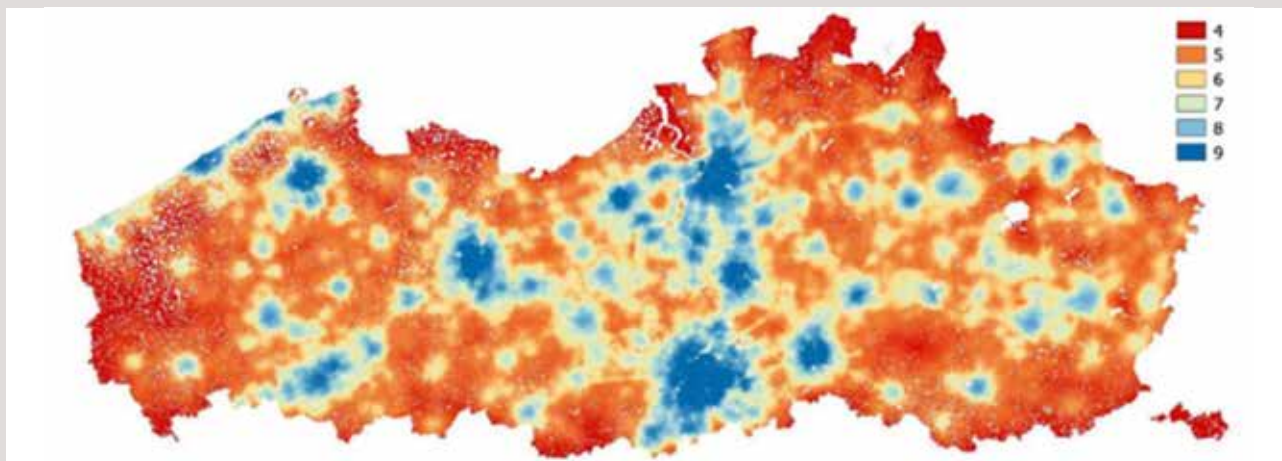
Ako vo flámskom prístupe môžete nájsť inšpiráciu pre svoj PUMM

Je nepravdepodobné, že vo vašom meste je dostupný nástroj pripravený na meranie prístupnosti k bežným denným cieľom cesty. Počas činnosti 3.1 (Identifikácia zdrojov informácií a spolupráca s vlastníkmi údajov) by ste si však mali spolu s oddelením pre priestorové alebo mestské plánovanie či s výskumnými ústavmi overiť, že údaje založené na GIS týkajúce sa umiestnenia obchodov, škôl atď. sú dostupné. Na základe zistenej hustoty sa môže vypracovať hodnotenie prístupnosti pre rôzne oblasti v meste. Navyše sa môže analyzovať hustota zastávok verejnej dopravy alebo identifikácia oblastí, ktoré sa od týchto zastávok nachádzajú vo vzdialenosti dostupnej chôdzou (napr. 400 metrov v prípade autobusových zastávok a 800 metrov v prípade vlakových staníc). V druhej fáze PUMM týkajúcej sa vypracovania stratégie môže mapovanie ukazovateľov prístupnosti slúžiť ako východisko pre diskusie s poskytovateľmi verejnej dopravy, občanmi a ostatnými zainteresovanými stranami. To je obzvlášť užitočné pri spolupráci s oddeleniami pre mestský rozvoj s cieľom vypracovať stratégiu rozvoja zameraného na verejnú dopravu (*Transit Oriented Development*, TOD), t. j. mestský rozvoj zameraný na uzly verejnej dopravy, ktorý zároveň odrádza od rozvoja v oblastiach závislých od automobilov s nízkou prístupnosťou verejnej dopravy. Na úrovni susedských štvrtí môže mapovanie prístupnosti podporiť rozvoj trás aktívnej mobility a prispieva k plánovaniu v prípade polyfunkčnej výstavby vrátane škôl, obchodov a služieb.

Pre podrobnejšie informácie o metodike použitej pre ukazovateľ „hodnotenie mobility“ vypracovaný vo Flámsku pozri: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (iba v holandčine).

Autor: Dirk Lauwers, Centrum pre mobilitu a priestorové plánovanie, Univerzita v Gente

Obrázok č. 18: Geografické rozloženie Mobiscore v celom Flámskom regióne (hodnotenie pre bunky s plochou 1 hektár, pričom červená farba (4) označuje najmenej dostupné a modrá (9) najviac prístupné oblasti, Doprava a mobilita Leuven, 2019. Mobiscore, www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore.)





Ďalšie nástroje na analýzu

- Pomocou nástroja na ekonomické posúdenie vplyvu chôdze a jazdy na bicykli na zdravie (Health Economic Assessment Tool for Walking and Cycling, HEAT; WHO/Európa) sa posudzujú vplyvy chôdze a jazdy na bicykli v meste na zdravie, www.heatwalkingcycling.org/#homepage.
- Pomocou nástroja AirQ+ (WHO) sa vykonávajú výpočty, ktoré umožňujú kvantifikáciu účinkov vystavenia znečisteniu ovzdušia na zdravie vrátane odhadov zníženia strednej dĺžky života, www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution.
- Oddelenie pre dopravu v Spojenom kráľovstve ponúka usmernenie pre plánovanie sietí pre cyklistov a chodcov vrátane Nástroja na audit trás pre chodcov, www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools.
- Ako mesto môžete povzbudiť občanov, aby nahlasovali problémy súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky a infraštruktúrou na osobitnej platforme. Niektoré mestá alebo krajiny majú vlastnú platformu na nahlasovanie problémov, napríklad platforma *Radkummerkasten* v prípade mesta Viedeň v Rakúsku (www.radkummerkasten.at) alebo *FixMyStreet* v prípade Spojeného kráľovstva (www.fixmystreet.com).
- Nástroj BYPAD (Bicycle Policy Audit, Audit cyklistickej politiky) vám pomôže hodnotiť politiku jazdy na bicykli v meste, <https://www.bypad.eu/>.
- Viac nástrojov na zber údajov nájdete aj v Inventári nástrojov mestskej mobility CIVITAS: https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Gdyňa, Poľsko: Partnerstvo pre zber údajov medzi samosprávou a orgánom verejnej dopravy

V posledných rokoch mesto Gdyňa uzavrelo cenné partnerstvo s rôznymi subjektmi s cieľom získať údaje pre plánovanie mobility. Údaje sa získavajú z podrobných rozhovorov s občanmi o preferenciách a správaní v oblasti mobility (vykonané orgánom verejnej dopravy), GPS údajov zhromaždených v rámci rôznych kampaní a projektov, pozorovania premávky, ako aj rozhovorov s chodcami na ulici, so šoférmi a s majiteľmi obchodov. Používajú sa okrem iného na teplotné mapy, animácie tokov jazdy na bicykli a štatistiky nákladnej dopravy, ktoré sú užitočné pre projektantov dopravy a mestských plánovačov. Rozvoj dôveryhodného vzťahu s vašimi partnermi a ich začlenenie do celého postupu prispieva k tomu, že obidvaja získavate údaje a že partnerstvo sa zachová aj v budúcnosti.

Source: mesto Gdyňa, informácie získalo združenie UBC



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Brémy, Nemecko: Online účasť občanov na posúdenie situácie v oblasti mobility

Mesto Brémy doplnilo tradičné metódy zberu údajov o metódy založené na veľkom počte ľudí s cieľom analyzovať problémy a príležitosti rozvoja mobility v meste. Vďaka stratégii iniciatívnej účasti a inovačným modulom online účasti sa mohli občania stať kľúčovým zdrojom údajov. Občania odpovedali na otázky – „kde veci nefungujú?“ a „kde veci fungujú dobre?“ – na online platforme, ktorá používateľom umožnila ďalej označiť konkrétne miesta na mape a označiť položky farebnými kódmi podľa druhu dopravy. Portál zaznamenal viac ako 100 000 zhliadnutí, 4 000 príspevkov, 9 000 komentárov a 100 000 reakcií „páči sa mi to“ alebo „nepáči sa mi to“.

Autor: Michael Glotz-Richter, mesto Brémy, informácie získala sieť ICLEI

Obrázok: mesto Brémy

**ČINNOSŤ 3.2:** Analýza problémov a možností (všetky druhy dopravy)**Zdôvodnenie**

Dobrá analýza mobility je kľúčová na určenie primeraných politík a poskytuje nevyhnutné východiskové hodnoty, na základe ktorých sa môže merať pokrok. Analýza by mala byť čo najkomplexnejšia, ale musí byť vzhľadom na dané zdroje aj zvládnuteľná. Musí sa zaistiť riadna analýza všetkých dopravných sietí, druhov dopravy a kľúčových aspektov udržateľnej mestskej mobility, ale nemali by ste vynakladať príliš veľa času a energie na analýzu komplexných údajov, ktoré majú nízku mieru relevantnosti pre kľúčové problémy vo vašom meste. Vo všetkých oblastiach, kde je to relevantné, by proces plánovania mal vychádzať z výsledkov už existujúcich plánov a stratégií.

Ciele

- Predložiť prehľad súčasného stavu dôležitého rozvoja v oblasti mobility a dopravy v celej funkčnej mestskej oblasti na základe údajov a príslušných plánovacích dokumentov tak v prípade mobility cestujúcich, ako aj v prípade nákladnej dopravy.

- Zostaviť zoznam problémov a príležitostí, ktoré súvisia s mestskou mobilitou (napr. prístupnosť k službám, znečistenie, sociálna nerovnosť, bezpečnosť cestnej premávky, ochrana klímy, modely využívania pôdy a odolnosť siete).
- Identifikovať a zoradiť podľa dôležitosti kľúčové problémy, ktoré sa budú riešiť vo vašom PUMM.

Úlohy

- Skontrolujte kľúčové plánovacie dokumenty relevantné pre mestskú dopravu na vykonanie užitočnej analýzy súčasného stavu, problémov a stratégií. Takéto dokumenty môžu zahŕňať sektorové stratégie a plány v oblasti mobility (týkajúce sa napr. chôdze, jazdy na bicykli, verejnej dopravy, cestnej dopravy, parkovania, nákladnej dopravy), ako aj plány a dokumenty z iných relevantných oblastí politiky (napr. využívanie pôdy, energetika, životné prostredie, hospodársky rozvoj, sociálne začlenenie, zdravotníctvo a bezpečnosť) od miestnych prevádzkovateľov dopravy a iných obcí. (Vychádza z činnosti vo vašej analýze plánovacích dokumentov).

- Skontrolujte aj rozpočet obce. Koľko sa investovalo do rôznych druhov dopravy a opatrení na riešenie rozličných aspektov udržateľnosti? Je to v súlade s prioritami vášho mesta alebo existujú nezrovnalosti?
- Analyzujte svoje údaje (získané v činnosti 3.1). Nezabudnite použiť aj metódy priestorovej analýzy, napr. mapovaním dopravných nehôd, znečistenia ovzdušia a úrovni hluku, oblastí vzdialených od akýchkoľvek parkov, oblastí, ktoré nie sú prístupné verejnou dopravou, alebo nedostatkov v sieti cyklotrás alebo ciest pre chodcov. Na základe existujúcich informácií a posúdení expertmi predbežne identifikujte hlavné problémy a stratégie.
- Spoločne s kľúčovými zainteresovanými stranami a občanmi pripravte analýzu východiskových hodnôt s cieľom identifikovať a zoradiť podľa dôležitosti hlavné problémy, ktoré sa majú riešiť vo vašom PUMM. Snažte sa čo možno najviac kvantifikovať súčasný stav mobility a dopravy a vizualizovať ho na mapách. Vaše východiskové hodnoty by mali zahŕňať stav, trendy a problémové oblasti:
 - všetky druhy dopravy používané vo vašom meste vrátane nákladnej dopravy a úrovne začlenenia druhov dopravy (multimodalita),
 - všetky hlavné aspekty udržateľnej mobility, ktoré sú relevantné pre vaše mesto (napr. znečistenie ovzdušia, hluk z premávky, bezpečnosť cestnej premávky, kvalita života vo verejných priestoroch, spravodlivý prístup k službám, zamestnaniu a vzdelávaniu).
- Zapojte obyvateľov do analýzy problémov a príležitostí (napr. ponúknutím online máp, na ktorých môžu lokalizovať negatívne a pozitívne oblasti pre konkrétne druhy dopravy).
- Posúďte aspekty sociálneho vylúčenia v rámci dopravných politík. To znamená zohľadniť potreby celého spoločenstva vrátane zraniteľných skupín, ako sú deti, osoby so zníženou pohyblivosťou, staršie osoby, domácnosti s nízkym príjmom, menšinové skupiny atď. Malo by sa prihliadať aj na rodové aspekty, t. j. rovnaké príležitosti pre ženy a mužov. Dôležité otázky, ktoré treba zohľadniť, sú:
 - Uľahčujú opatrenia súvisiace s dopravou zamestnanosť a podporujú rozvoj inkluzívneho trhu práce?

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Vychádzajte zo znalostí kľúčových subjektov s cieľom získať prehľad o dokumentoch sektorovej politiky (napr. na základe rozhovorov, stretnutí).
- Na základe predbežnej identifikácie hlavných problémov a príležitostí zohľadnite vykonanie cielených analýz na získanie uceleného obrazu. Napríklad analýza založená na hypotéze s cieľom overiť konkrétny problém, na ktorý sa upozornilo, analýza na základe diagnostiky s cieľom pokúsiť sa určiť problémy, na ktoré sa neupozornilo, alebo analýza založená na vízii s cieľom preskúmať budúce prioritné témy do hĺbky.

Harmonogram a koordinácia

- Priamo vychádza zo zberu údajov (pozri činnosť 3.1) a v menšej miere zo sebahodnotenia (pozri činnosť 1.1) a posúdenia súvisiacich plánov (pozri činnosť 2.2).
- Závery tejto úlohy predstavujú dôležité vstupné informácie pre budovanie scenárov (pozri činnosť 4.1) a celý proces plánovania.

Kontrolný zoznam

- ✓ Prediskutovali a analyzovali sa problémy a príležitosti s kľúčovými zainteresovanými stranami a s občanmi.
- ✓ Vykonalo sa preskúmanie a analýza problémov. Opísal sa stav všetkých druhov dopravy a hlavných aspektov udržateľnej mestskej mobility.
- ✓ Stanovili sa východiskové hodnoty, na základe ktorých možno merať pokrok.
- ✓ Kľúčové príležitosti a problémy, ktoré sa majú riešiť v rámci PUMM, sa zoradili podľa dôležitosti.



Obrázok č. 19: Príklad, ako sa analytická tabuľka môže použiť na určenie stavu dopravného systému (analýza východiskových hodnôt) [upravené podľa Sunberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Start* (Príručka SUMPs-Up o začlenení opatrení a balíkov opatrení – Začnite), s. 10].

FUNKCIE/DRUHY DOPRAVY	PODIEL DRUHOV DOPRAVY	KVALITA INFRAŠTRUKTÚRY	BEZPEČNOSŤ A ŽIVOTASCHOPNOSŤ	ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE	ROVNAKÁ PRÍSTUPNOSŤ	STAV VYKONÁVANIA OPATRENÍ	HLAVNÉ ODPORÚČANIA
Chôdza	12%	Zlá	Veľa nehôd na cestných priechodoch blízko škôl	Čoraz menej žiakov, ktorí chodia do školy pešo	V niektorých oblastiach chýba prístup do parkov a športových zariadení vhodný na chôdzu	Nízka aktivita. Nová kampaň „pešo do školy“.	Potrebné opatrenia v oblasti bezpečnosti premávky
Jazda na bicykli	7%	Stredná	Cyklisti sa často necítia bezpečne, lákavé cyklotrasy v parkoch	V dôsledku nízkej miery používania len malé výhody	Málo jazdných pruhov pre cyklistov popri hlavných cestách	Pokračujúce úsilie o zmapovanie cyklistickej siete. Nízky rozpočet na nové opatrenia.	Zvýšiť rozpočet mestskej správy na opatrenia v oblasti cyklistiky
Verejná doprava (autobus, električka, metro, vlak atď.)	16%	Dobrá	Niektoré autobusové zastávky sa musia opraviť, pocit nebezpečenstva večer	Uvedenie do prevádzky nového autobusového parku, znížený vplyv na kvalitu ovzdušia	Znížené cestovné pre nezamestnané osoby, ale menej časté autobusové spojenia do chudobných predmestí	Vysoká aktivita, plánovaná stratégia verejnej dopravy.	Pokrok správnym smerom, len tak ďalej
Spoločné využívanie vozidiel (auto, bicykel, elektrická kolobežka atď.)	0,5%	Stredná	Elektrické kolobežky blokujú chodníky	V dôsledku nízkej miery používania len malé výhody	Ponuky spoločného využívania sú dostupné iba v centre	Žiadna činnosť, oblasť rozvíjaná čisto súkromným sektorom	Potrebná riadna regulácia a náležité znalosti
Súkromná motorizovaná doprava (auto, motorka atď.)	64,5%	Dobrá	Veľa nehôd s chodcami alebo cyklistami	Vysoká miera využívania áut má veľký vplyv na kvalitu ovzdušia a úroveň hluku	Cestné siete dobre pokrývajú všetky časti mesta	Vysoká aktivita, prebiehajúca stavba nového cestného obchvatu.	Zaviest opatrenia na zníženie automobilovej dopravy v centre mesta po dokončení obchvatu
Multimodalita (vlaková stanica, prestupy)	neuveďené	Dobrá	Nová vlaková stanica je atraktívna. Nepredvídateľné zmeny mimo dopravnú špičku podnecujú využívanie áut.	Hlavná autobusová stanica sa nenachádza vo vzdialenosti, ktorá je dostupná chôdzou od hlavnej železničnej stanice.	Žiadne ponuky služby Park&Ride na predmestiach. Nedostatok bezpečných miest na parkovanie elektrických bicyklov pri hlavných prestupných staniach.	Nízka aktivita	Zahrnúť umiestnenie prestupných staníc a služieb P+R a B+R do stratégie verejnej dopravy
Nákladná doprava	neuveďené	Dobrá	Ťažké nákladné vozidlá v centre spôsobujú znečistenie riziko	Nákladné vozidlá v centre spôsobujú znečistenie ovzdušia a hluk	Všetky priemyselné oblasti sú dobre prepojené	Nízka aktivita	Vpracovať stratégiu na odklonenie ťažkej nákladnej dopravy z centra
ANALÝZA	Auto je dominantným druhom dopravy	Infraštruktúra pre chodcov a cyklistov si vyžaduje zlepšenie	Musí sa uprednostniť bezpečnosť premávky	Znečistenie ovzdušia osobnými a nákladnými autami je najväčší problém	Zlepšiť autobusové spojenia s predmestím	Treba posilniť kapacitu vo viacerých oblastiach	



„Nehovorte mi, aké sú vaše priority. Ukážte mi, kde míňate svoje peniaze, a poviem vám ich sám.“ (James W. Frick)

Úroveň udržateľných investícií do cyklistickej infraštruktúry je skúškou na overenie toho, aká hodnota sa prikladá rozvoju jazdy na bicykli. V programe OSN pre životné prostredie sa odporučilo, aby sa aspoň 20 % celkového rozpočtu na dopravu vyčlenilo na bezmotorovú dopravu. V Holandsku, európskej krajine, ktorá najviac vychádza v ústrety cyklistom, sa ročne investuje do rozvoja cyklistiky približne 35 EUR na osobu, pričom najväčší podiel pochádza z miestnych orgánov. V prípade analýzy mobility sú investície do rôznych druhov dopravy dobrým ukazovateľom na zistenie uprednostňovaných oblastí činnosti mesta a odhalenie potenciálnych nedostatkov v investíciách, ako napr. v oblasti cyklistiky.

Ďalšie usmernenie k tomu, ako úspešne propagovať využívanie bicyklov v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility môžete nájsť v informačnom dokumente pre odborníkov **Supporting and encouraging cycling in Sustainable Urban Mobility Planning** (Podpora a stimulácia cyklistiky v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility).



Obrázok č. 20: Príklad, ako znázorniť súlad medzi prioritami mesta (v tomto príklade ide o druhy dopravy a cieľové hodnoty) a tým, do čoho mesto skutočne investuje [upravené podľa Sunberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up* (Príručka SUMPs-Up o začlenení opatrení a balíkov opatrení – Konajte), s. 11.]

Druhy dopravy	Priorita	Investície v minulom roku	Investície za posledných päť rokov
Chôdza		100	800
Jazda na bicykli		200	1300
Verejná doprava		5000	19000
Taxi/doprava (napr. osobitné dopravné služby)		200	1000
Car-sharing		100	200
Auto		2000	15700
Spolu		7600	38000
Cieľové hodnoty	Priorita	Investície v minulom roku	Investície za posledných päť rokov
Zlepšenie bezpečnosti a ochrany		1000	4000
Zvýšenie chôdze a jazdy na bicykli		200	1300
Zvýšenie kvality a využívania verejnej dopravy		5000	19000
Účinný systém nákladnej dopravy		1000	3000
Dostupnosť osobných automobilov		2000	15700
Spolu		9200	43000

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Malmö, Švédsko: Komplexný prístup vrátane manuálneho a mechanického zberu údajov, zberu údajov na základe prieskumu a zberu údajov na základe aplikácií

Mesto Malmö využíva na zber údajov týkajúcich sa situácie v oblasti mobility, ako aj hluku a znečistenia ovzdušia kombináciu viacerých metód. Tie zahŕňajú manuálne a mechanické počítanie premávky dvakrát ročne, ako aj prieskumy týkajúce sa cestovania na meranie zmien a faktorov ovplyvňujúcich cestovné návyky každých päť rokov. Popri tradičnom spôsobe bol posledný prieskum vytvorený na použitie v online aplikácii na mobilných telefónoch. Kľúčovým faktorom úspechu je prepojenie získaných údajov s dopravným modelom a nadväzujúce opatrenia v oblasti investícií do infraštruktúry v meste. To podporuje subjekty s rozhodovacími právomocami pri ich činnostiach súvisiacich s rozvojom mesta.

Autor: Andreas Nordin, mesto Malmö, informácie získalo združenie UBC
Obrázok: mesto Malmö



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Deinze, Belgicko: Preverovanie prístupnosti pre deti a staršie osoby

PUMM mesta Deinze zahŕňa preverovanie prístupnosti v prípade verejných priestorov a koncepcií ciest, ktoré prepájajú rôzne miesta pre aktivity v meste. Preverovanie prístupnosti je príkladom toho, ako mesto uplatňuje zásady a ciele „uprednostňovania druhov dopravy (STOP[1])“, „pozornosti venovanej zraniteľným cieľovým skupinám“ a „blízkości“, ktoré sú vymedzené vo flámskom programe PUMM, pričom sa začína analýzou.

Autor: mesto Deinze, informácie získala organizácia Mobil 21

Obrázok: mesto Deinze

[1] Holandská skratka pre uprednostňovanie druhov dopravy – chôdza, jazda na bicykli, PT, (spoločné využívanie) a len ako posledné súkromné autá ako usmerňujúci princíp v rámci plánovania PUMM pre všetky flámske mestá a samosprávy.

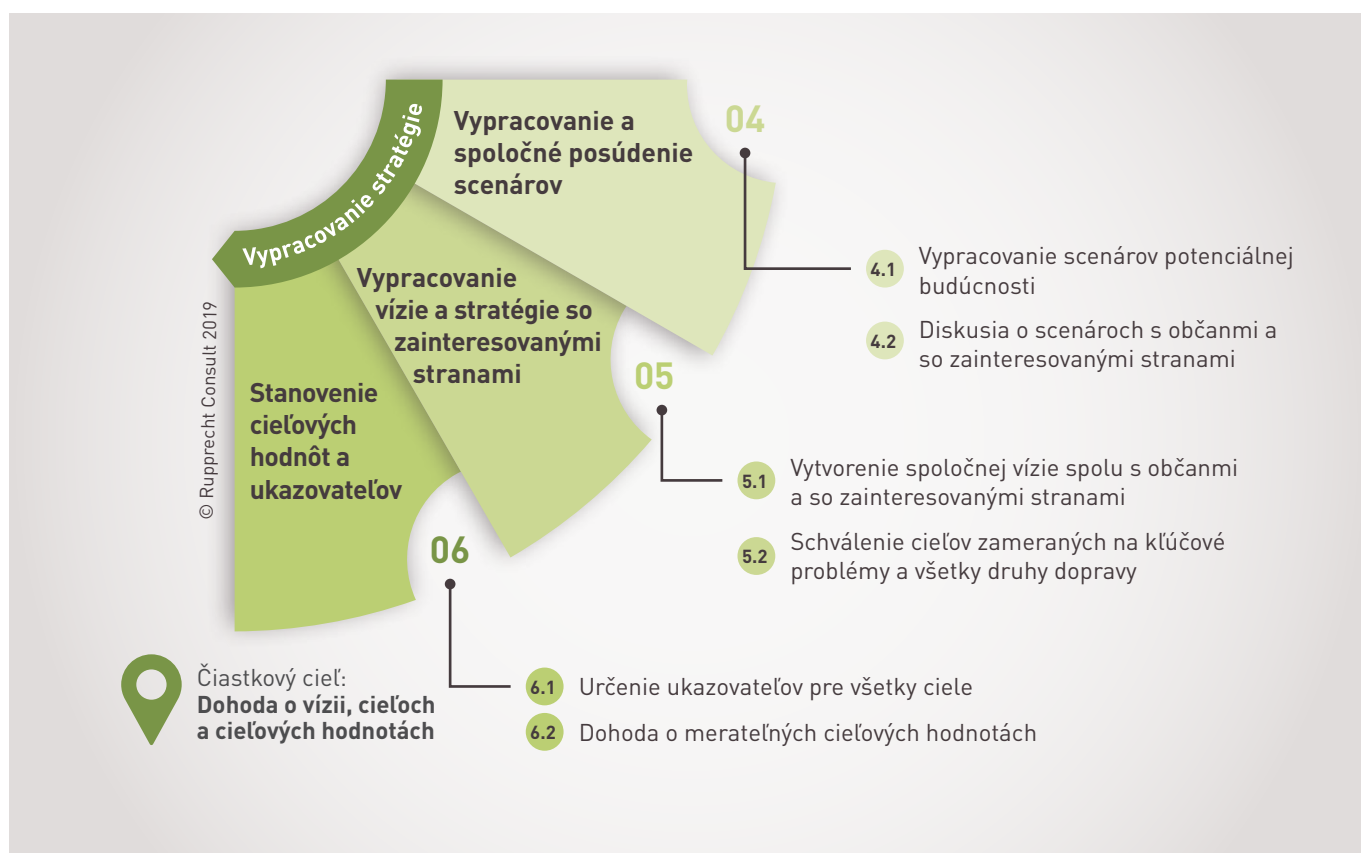


Čiastkový cieľ: Ukončenie analýzy problémov a možností

V tomto bode cyklu by ste mali dokončiť všetky prípravné kroky a analýzu stavu. Máte dobrý prehľad o situácii v oblasti mobility a plánovacom rámci, zriadili ste účinné pracovné štruktúry a viete, čo je dôležité zohľadniť pre rozvoj vízie, cieľov, cieľových hodnôt a opatrení PUMM vo vašom meste. Ako základný čiastkový cieľ plánovania udržateľnej mestskej mobility ste mali dosiahnuť spoločné pochopenie hlavných problémov a príležitostí spolu s dôležitými zainteresovanými stranami. Kľúčové zainteresované strany a miestnych politických činiteľov možno opätovne zapojiť s cieľom posilniť prijatie PUMM, zaistiť, aby sa za proces niesli zodpovednosť, a poskytnúť pevný základ na pripravované vypracovanie stratégie. Mali by ste sa podeliť o súhrnné výsledky svojej analýzy vrátane všetkých problémov a príležitostí a zaistiť podporu pre ďalšie zapojenie do plánovania udržateľnej mestskej mobility. Pre jednoduchší proces poskytnutia výsledkov a rozboru hlavných problémov a príležitostí by ste v ideálnom prípade mali zhrnúť zásadné zistenia analýzy vo „východiskovej správe“.



FÁZA 2: Vypracovanie stratégie



Cieľom druhej fázy je v spolupráci s občanmi a zainteresovanými stranami vymedziť strategické smerovanie plánu udržateľnej mestskej mobility. Kľúčové sú tieto otázky:

Aké sú naše možnosti v súvislosti s budúcnosťou?

Analyzujte pravdepodobné zmeny dôležitých externých faktorov mestskej mobility (napr. demografia, informačné technológie, klíma) a vypracujte scenáre, v ktorých sa skúmajú alternatívne strategické smerovania. Scenáre sa zameriavajú na zachytenie rozsahu neistoty, ktorá prichádza s „pohľadom na budúcnosť“, aby sa získal lepší vecný základ na strategické rozhodnutia.

Aké mesto chceme?

Spolu so zainteresovanými stranami a občanmi pripravte aktivity zamerané na tvorbu vízie, ktorá im umožní spoločne pochopiť, aký by mal byť budúci vývoj mesta na základe výsledkov analýz mobility a vplyvov jednotlivých scenárov. Spoločná vízia a ciele sú základnými kameňmi každého PUMM.

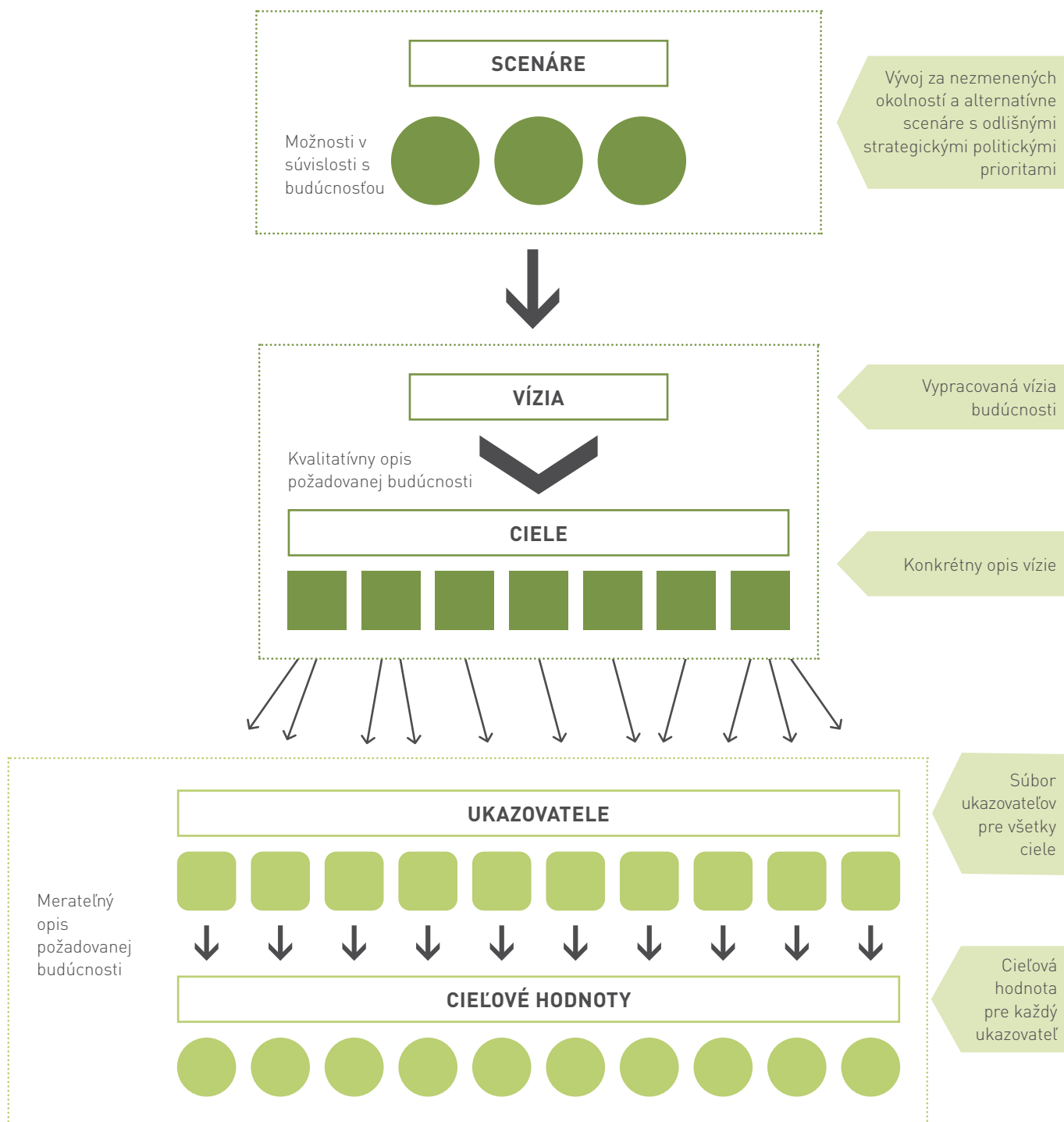
Uistite sa, že sa vaše ciele zameriavajú na dôležité problémy a že zahŕňajú všetky druhy dopravy vo funkčnej mestskej oblasti.

Ako určíme úspech?

Vymedzte súbor strategických ukazovateľov a cieľových hodnôt, ktoré vám umožnia monitorovať pokrok pri plnení všetkých cieľov, a to bez požadovania nereálneho množstva zberu nových údajov. Zvoľte si ambiciózne, ale uskutočniteľné cieľové hodnoty, ktoré sú v súlade s ostatnými politickými oblasťami.

Na konci druhej fázy dosiahnete ďalší čiastkový cieľ predstavovaný široko podporovanou víziou, cieľmi a cieľovými hodnotami.

Obrázok č. 21: Prehľad základných krokov (scenáre, vízia, ciele, cieľové hodnoty) fázy 2



KROK 4:
Vypracovanie a spoločné posúdenie scenárov

- 4.1 Vypracovanie scenárov potenciálnej budúcnosti
- 4.2 Diskusia o scenároch s občanmi a so zainteresovanými stranami

Na základe analýzy problémov a možností by sa mali vypracovať rôzne scenáre, ktoré by sa mali prediskutovať s obyvateľmi a zainteresovanými stranami. Tieto scenáre umožňujú lepšie porozumieť novej budúcej podobe mestskej mobility vo vašom meste. Môžu tak slúžiť ako zdroj informácií a inšpirácia pre následné rozpracovanie vašej vízie.

ČINNOSŤ 4.1: Vypracovanie scenárov potenciálnej budúcnosti

Zdôvodnenie

Scenáre pomáhajú lepšie pochopiť pravdepodobné vplyvy externých faktorov, ktoré majú dosah na mestskú mobilitu (napríklad zmeny klímy, informačných technológií, financií a bezpečnosti) v kombinácii s alternatívnymi prístupmi k tomu, ako na ne reagovať. Tým, že vytvárajú názorné ukážky rôznych situácií, ktoré môžu v budúcnosti nastať, umožňujú plánovačom nezávisle od seba posúdiť následky súčasných trendov, potenciálne spoločenské a lokálne zmeny, ako aj alternatívne strategické priority politik. Skúmanie účinkov týchto rôznych scenárov posilňuje vecný základ pre strategické rozhodnutia. Môže slúžiť ako zdroj informácií a inšpirácia pre vypracovanie vízie a zámerov (pozri krok 5) a prispieva k stanoveniu realistických cieľových hodnôt strategických ukazovateľov (pozri krok 6).

Ciele

- Porozumieť rizikám a možnostiam, ktoré súvisia so súčasnými trendmi a možnými zmenami okolností.

- Vypracovať alternatívne scenáre obsahujúce informácie o pravdepodobných účinkoch rôznych strategických politických smerovaní.
- Vytvoriť vecný základ na následné vypracovanie vízie, cieľov a cieľových hodnôt.

Úlohy

- Preskúmajte možný budúci vývoj externých faktorov najdôležitejších pre mestskú mobilitu (t. j. faktorov, na ktoré mesto nemá vplyv, ako sú demografia, cena ropy, hospodárska situácia, klimatická kríza, technologické zmeny alebo úroveň politickej podpory pre udržateľnú mobilitu). Zvážte súčasné trendy a pravdepodobné zmeny naznačené v najnovších odborných posudkoch. Analyzujte trendy v typických priekopníckych mestách, ako je San Francisco, a zvážte, čo by sa stalo, ak by digitálne inovácie v oblasti mobility dostupné v týchto mestách boli k dispozícii vo vašom meste. Okrem toho zvážte menej pravdepodobné, ale vysoko rušivé zmeny, ktoré by značne ovplyvnili mobilitu vo vašom meste.

- Analyzujte vplyvy budúcich externých okolností na váš miestny dopravný systém. To zahŕňa účinky celosvetových alebo celoštátnych zmien (napr. nové technológie umožňujúce využívať mobilitu ako službu, automatizovaná jazda alebo voľne dostupná spoločná mobilita), ako aj miestne trendy (napr. značný nárast alebo pokles populácie ovplyvňujúci rozpočet mesta a možnosti jeho rozvoja). Posúďte, aké príležitosti a obmedzenia by znamenali pre vaše mesto. Otvárajú nové možnosti? Alebo komplikujú niektoré udržateľné politiky?
- Vypracujte viacero scenárov opisujúcich alternatívne politické priority a ich vplyvy na strategickej úrovni. Mali by sa vypracovať aspoň tri scenáre:
 - Scenár vývoja za nezmenených okolností opisujúci odhadovaný vývoj v prípade, že sa bude pokračovať v súčasnom politickom smerovaní a vykonajú sa len opatrenia, ktoré už boli naplánované.
 - Alternatívne scenáre opisujúce odhadovaný vývoj vyplývajúci z odlišných strategických politických priorít (napr. zameranie na verejnú dopravu v porovnaní so zameraním na aktívnu mobilitu alebo elektromobilitu). Na takýchto scenároch sa ukazujú rozličné politické smerovania, ktoré vám pomáhajú určiť, na čo klásť najvyšší dôraz. Odporúča sa zahrnúť len udržateľné politické smerovania, keďže scenár vývoja za nezmenených okolností už umožňuje porovnanie s menej udržateľným scenárom.
- Použite vhodné techniky na tvorbu scenárov, napríklad modelovanie, čisto kvantitatívnu analýzu (založenú na odbornom posudku alebo na predošlých výsledkoch politických stratégií vo vašom meste alebo v podobných mestských prostrediach) alebo ich kombináciu. V prípade modelovania sa v tejto etape odporúčajú modely strategického plánovania a súhrnné (tzv. *sketch planning*) modely, keďže nie sú nákladné, ľahko sa realizujú a môžu sa používať interaktívne. Detailné dopravné modely sa v tejto etape zvyčajne používajú len vtedy, ak sú dostupné hneď bez vysokých dodatočných nákladov.
- Posúďte, ako od seba navzájom závisí vývoj v rozličných sektoroch: doprava, využívanie pôdy, životné prostredie, hospodárstvo atď. Určte synergie na strategickej úrovni, možnosti integrácie a negatívne vplyvy trendov v jednotlivých sektoroch.
- Posúďte, do akej miery scenáre zohľadňujú dôležité externé faktory s prihliadnutím na predchádzajúcu analýzu týchto faktorov. (Môže byť užitočné vyhľadať konkrétne tie okolnosti, pri ktorých môžu nastať problémy, a najhoršie možné scenáre s cieľom zistiť riziká a obmedzenia.) Takéto posúdenie prispieva k pripravenosti na možné zmeny a ich vplyvy a umožňuje vám pochopiť, ktoré scenáre dokážu lepšie odolať budúcemu vývoju. Môže pomôcť aj pri odhalení obmedzení a rizík súčasného stavu (scenár vývoja za nezmenených okolností) a vysvetlení, prečo príprava na budúcnosť vyžaduje zmeny, a to aj v prípadoch, keď je väčšina ľudí spokojná so súčasným stavom.
- Zapojte zainteresované strany do tvorby scenárov, napr. do diskusie o tom, koľko scenárov je potrebné vypracovať a aké by mali byť. Zvýši to ich angažovanosť a uznanie procesu vypracovania vízie. (Pozri aj činnosť 4.2)



Čo je to „scenár“?

Scenár je opis konkrétneho súboru budúcich vývojových trendov, ktoré sú dôležité pre mestskú mobilitu, vrátane pravdepodobných vplyvov externých faktorov (napríklad demografické a hospodárske okolnosti), ako aj strategických politických priorít (napríklad silný dôraz na aktívnu mobilitu alebo elektromobilitu).⁴⁸

Ďalšie informácie k tejto téme nájdete v príručke *US FHWA Scenario Planning Guide-book* (Príručka plánovania scenárov FHWA USA): www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Zapojte zainteresované strany už počas tvorby scenárov, napr. do diskusie o tom, koľko scenárov je potrebné vypracovať a aké by mali byť. Zvýši to ich angažovanosť a uznanie procesu vypracovania stratégie.

⁴⁸ Aby sa predišlo nedorozumeniu, treba uviesť, že pokiaľ ide o scenáre opatrení alebo politik, niektorí plánovači využívajú scenáre neskôr v procese plánovania. Tento aspekt, pri ktorom sa posudzujú rôzne kombinácie opatrení s cieľom určiť najlepší spôsob dosiahnutia cieľov a cieľových hodnôt, sa v tomto dokumente označuje ako hodnotenie balíka opatrení (pozri činnosť 7.2).

Timing and coordination

- Vykonáva sa po analýze stavu.
- Scenár sa tvorí súčasne s vypracúvaním spoločnej vízie (pozri činnosť 5.1), cieľov (pozri činnosť 5.2) a cieľových hodnôt (pozri činnosť 5.2).



Pri vypracúvaní scenárov budúceho vývoja treba myslieť na možné trendy a politické smerovanie. Jedným z hlavných súčasných trendov je uplatňovanie rôznych koncepcií spoločnej mobility v priekopníckych mestách a možno predpokladať, že sa tento trend bude v nasledujúcich rokoch ďalej rozširovať. Možnosti mobility ako spoločné využívanie bicyklov, elektrických kolobežiek a motocyklov, automobilov alebo elektromobilov, spolujazdy a jazdy na zavolanie a spoločnej nákladnej mobility, by mohli byť súčasťou politického smerovania niektorého scenára. Viac informácií o rôznych formách spoločnej mobility a spôsoboch ich realizácie v rámci plánu udržateľnej mestskej mobility nájdete v tematickej príručke **Integration of shared mobility approaches in Sustainable Urban Mobility Planning** (Začlenenie postupov spoločnej mobility do plánovania udržateľnej mestskej mobility).

Kontrolný zoznam

- ✓ Preskúmali sa vplyvy možných zmien externých faktorov.
- ✓ Sú opísané rôzne alternatívne scenáre vrátane scenára vývoja za nezmenených okolností.
- ✓ Použili sa vhodné techniky, ktoré uľahčujú vypracovanie a hodnotenie scenárov.
- ✓ Posúdilo sa, do akej miery scenáre zohľadňujú meniace sa okolnosti.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Maia, Portugalsko: Rôzne úrovne scenárov zameraných na dosiahnutie dohodnutej vízie

Mesto Maia vypracovalo svoj prvý PUMM v roku 2013. Mesto určilo tri rôzne scenáre, ktoré mu mali pomôcť priblížiť sa k realizácii mestskej mobility, ktorá podporuje rozvoj udržateľných druhov dopravy: vývoj za nezmenených okolností, stredný scenár a iniciatívny scenár. Opatrenia uvedené v strednom scenári boli žiaduce aj dosiahnuteľné, kým opatrenia v iniciatívnom scenári boli oveľa ambicióznejšie. Kým iniciatívny scenár získal vyššie hodnotenie vďaka tomu, že sa nepočítalo s prípadnými obmedzeniami, po participatívnom stretnutí so zainteresovanými stranami sa mesto Maia rozhodlo pre stredný scenár, ktorý sa dal reálne dosiahnuť. Z tohto procesu je zrejmé, aké dôležité je zapojiť zainteresované strany do vypracovania a schvaľovania budúcich scenárov.

Autor: Oddelenie energetiky a mobility, mesto Maia, informácie získala sieť ICLEI
Obrázok: Mesto Maia



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Lipsko, Nemecko: Tvorba scenára na základe dopravného modelovania

Lipsko vypracovalo v rámci vedeckého a otvoreného procesu šesť scenárov pre rôzne možnosti budúceho vývoja.

Týchto šesť scenárov zahŕňalo:

1. pokračovanie súčasnej stratégie mobility,
2. pokračovanie súčasnej stratégie mobility s nemenným cestovným,
3. scenár udržateľnosti,
4. scenár pre mesto bicyklov,
5. scenár uprednostňujúci verejnú dopravu a
6. komunitný scenár.

Scenáre boli hodnotené na základe rôznych kritérií (výhody pre používateľov, ekologické výhody, ekonomické výhody, systémové výhody) a kvalitatívneho posudku. Výsledkom hodnotenia bolo uprednostnenie 1. scenára s bicyklami, 2. scenára udržateľnosti a 3. scenára pre verejnú dopravu.

Autor: Mesto Lipsko, informácie získala Marlene Damerauová, **Rupprecht Consult**
Obrázok: City of Leipzig



ČINNOSŤ 4.2: Diskusia o scenároch s občanmi a so zainteresovanými stranami

Zdôvodnenie

Prediskutovanie rôznych scenárov a ich vplyvov s občanmi a so zainteresovanými stranami je prvý krok k získaniu všeobecnej podpory pre víziu mobility. Spoločné zvažovanie rôznych predložených podôb potenciálneho budúceho vývoja vedie k všeobecnému chápaniu budúcich možností. Diskusia pomáha pochopiť aj vzájomnú závislosť a previazanosť jednotlivých politík a sektorov, zložitost' budúceho strategického rozhodovania a riziká, ktorým bude mesto čeliť.

Cieľom je diskutovať a dospieť k spoločnej dohode o tom, ktoré scenáre alebo prvky scenárov sú žiaduce. Zapojenie občanov a zainteresovaných strán už v tejto etape prispeje k dosiahnutiu širokej angažovanosti a uznaniu cieľov a opatrení, ktoré sa neskôr vyberú.

Ciele

- Použiť alternatívne scenáre ako základ pre diskusie o všeobecných politických prioritách a stratégiách budúceho vývoja.
- Dosiahnuť všeobecnú angažovanosť a uznanie procesu výberu spoločnej vízie a cieľov.

Úlohy

- Predložte scenáre a ich výsledky kľúčovým zainteresovaným stranám. Začnite diskusiu o strategických politických alternatívach a ich vplyvoch. Skupinová práca a iné interaktívne formáty môžu prispieť k vytvoreniu konštruktívnej a angažovanej atmosféry na stretnutiach. Zaisťte, aby mal každý rovnakú možnosť vyjadriť svoj názor na otázky, napríklad:

- Aké nutné zmeny odkrýva scenár vývoja za nezmenených okolností?
- Ktoré z alternatívnych politických priorít sú žiaduce?
- Do akej miery musí byť plán ambiciózny, aby sa v budúcnosti dosiahla udržateľná mobilita?
- Diskutujte aj o vzájomnej previazanosti zmien v sektore dopravy a v iných sektoroch. Ako možno vytvárať synergie a ako sa vyhnúť negatívnym vedľajším účinkom? Zvážte odolnosť súčasného dopravného systému a rozličných scenárov voči meniacim sa externým okolnostiam.
- Diskutujte o scenároch so širokou škálou ľudí zo všetkých častí spoločnosti. Snažte sa použiť rôzne metódy na zvýšenie angažovanosti, ktoré dosiahnu aj zvyčajne nedostatočne zastúpené skupiny, ako sú mládež a starí ľudia, etnické menšiny, osoby s nízkym príjmom, osamelí rodičia a osoby so zdravotným postihnutím. Takéto metódy môžu zahŕňať umiestnenie informačných stánkov alebo tabúl s možnosťou poskytnúť spätnú väzbu do rôznych častí mesta (napr. na trhoviská, do nákupných centier aj do oblastí, kde žijú obyvatelia s nízkymi príjmami), získavanie spätnej väzby prostredníctvom internetových platforiem a sociálnych médií,

spoluprácu s organizáciami, ktoré zastupujú tieto skupiny (napr. škôlky, školy, univerzity, kultúrne združenia a úrady práce), komunikáciu vo viacerých jazykoch a vykonávanie reprezentatívnych prieskumov (pozri aj činnosť 1.4). Porovnaním demografického zloženia účastníkov na stretnutiach a online diskusiách so všeobecnou populáciou mesta zistíte, ktoré skupiny sú nedostatočne zastúpené a mali by ste sa aktívne snažiť dosiahnuť ich angažovanosť.

- Pri pozývaní zainteresovaných strán a občanov im vždy jasne predstavte proces a program, aby vedeli, čo sa od nich očakáva a aké úsilie a kapacity bude proces vyžadovať. Dobrým argumentom, ktorý ich môže presvedčiť, aby sa zapojili, je skutočnosť, že v procese plánovania nemožno zohľadniť ich potreby, ak ich nevyjadria.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Postarajte sa o oficiálne osobné pozvánky pre vysokopostavených predstaviteľov zainteresovaných strán (napr. primátorov a starostov z miestnych orgánov susedných miest a obcí, poslancov miestneho zastupiteľstva alebo riaditeľov veľkých organizácií) v mene vášho primátora alebo starostu (alebo predsedu vašej organizácie). Ich účasť môže pomôcť pri získaní vysokej politickej podpory pre proces PUMM.

Harmonogram a koordinácia

- Vykonáva sa po vypracovaní scenára alebo súbežne s ním.
- Diskusia o scenároch je prepojená s vypracovaním spoločnej vízie a cieľov (pozri činnosti 5.1 a 5.2). Scenáre a vízie sú úzko prepojené a postupnosť ich vypracovania môže byť v jednotlivých mestách rôzna alebo sa na nich môže pracovať súbežne.

Kontrolný zoznam

- ✓ V rámci diskusií o scenári vývoja za nezmenených okolností so zainteresovanými stranami a s občanmi sa ukázalo, čo treba zmeniť.
- ✓ So zainteresovanými stranami a s občanmi sa prediskutovalo, ktoré scenáre a prvky scenárov sú žiaduce.



obrázok © mesto Brémy

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Praha, Česká republika: Tvorba scenárov s vysokou angažovanosťou zainteresovaných strán a občanov

V Prahe sa v roku 2015 stanovili tri možné scenáre a zorganizoval sa seminár pre odborníkov a takisto sa vykonal sociologický prieskum s cieľom vybrať najvhodnejší scenár. V rámci poldenného seminára sa 57 vybraných odborníkov rozdelilo do skupín a predložené scenáre následne prediskutovali. V rámci sociologického prieskumu sa získali ďalšie názory od 2 224 občanov. Na základe názorov zainteresovaných strán aj občanov vypracovalo mesto Praha konečnú stratégiu dopravy. Zorganizovanie odborného seminára a sociologického prieskumu so základnými, jednoduchými otázkami je nekomplikované, lacné a názorné riešenie pre výber scenára. Takisto predstavuje významný podklad pre získanie politickej podpory, pretože vychádza z názorov širokej a vyváženej skupiny odborníkov.



Autor: Václav Novotný, Inštitút plánovania a rozvoja hlavného mesta Prahy, informácie získala sieť EUROCITIES | Obrázok: Mesto Praha

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Antverpy, Belgicko: Rozsiahle zapojenie občanov, tvorcov politik a odborníkov do diskusií o scenároch

Mesto Antverpy zaviedlo inovačné metódy riadenia s cieľom získať rozsiahlu podporu verejnosti pre ich víziu pre mesto. Po preskúmaní možných scenárov vybrala riadiaca skupina jeden, ktorý najlepšie zodpovedal potrebám tohto mesta a zahŕňal aj primerané a významné projekty pre daný región. Vďaka tomuto prístupu sa dosiahol podporovaný cieľ zapojiť do vypracovania inovačných nápadov občanov a zainteresované strany. Spolu sa zorganizovalo 100 pracovných stretnutí, na ktorých sa zúčastnilo 3 500 odborníkov a tvorcov politik a približne 3 000 občanov a organizácií. Sformovala sa aliancia, ktorá vytvorila riadiacu štruktúru na spravovanie procesu. Multidisciplinárne tímy spracovali vyjadrenia obyvateľov pomocou nástrojov účasti a spoločnej tvorby.



Autor: Annelies Heijnsová, informácie získala sieť ICLEI
Obrázok: Mesto Antverpy



KROK 5: Vypracovanie vízie a stratégie so zainteresovanými stranami

- 5.1 Vytvorenie spoločnej vízie spolu s občanmi a so zainteresovanými stranami
- 5.2 Schválenie cieľov zameraných na kľúčové problémy a všetky druhy dopravy

Teraz ste pripravení začať s hlavnými krokmi vypracovania plánu udržateľnej mestskej mobility. Vypracovanie spoločnej vízie a cieľov je základom každého PUMM. Vízia je dôležitý kvalitatívny opis toho, ako by malo v budúcnosti vyzerieť mesto a jeho mobilita, ktorý sa potom špecifikuje prostredníctvom konkrétnych cieľov naznačujúcich druh požadovanej zmeny. Spolu tvoria základ pre všetky nasledujúce kroky v rámci definovania strategických ukazovateľov a cieľových hodnôt a výberu opatrení. Scenáre a vízie sú úzko prepojené a postupnosť ich vypracovania sa môže v rôznych podmienkach líšiť alebo sa na nich môže pracovať súbežne. Vízia a ciele môžu byť smerodajnými prvkami len vtedy, ak majú širokú podporu zo strany zainteresovaných strán a občanov. Preto je nevyhnutné zapojiť ich do spoločnej tvorby a zariadiť všeobecnú angažovanosť.

ČINNOSŤ 5.1: Vytvorenie spoločnej vízie spolu s občanmi a so zainteresovanými stranami

Zdôvodnenie

V akom meste chceme žiť? V čom bude iné než ostatné mestá? Toto sú základné otázky, na ktoré treba odpovedať prostredníctvom aktivít zameraných na tvorbu vízie, do ktorých sa zapoja všetky zainteresované strany a všetci občania. Vízia poskytuje kvalitatívny opis toho, ako by mala vyzerieť budúcnosť mestskej mobility, a slúži ako usmernenie pri vypracovaní príslušných opatrení v rámci plánovania. Dopravu musí vrátiť späť do širšieho kontextu rozvoja mesta a spoločnosti. Inými slovami, ako môže doprava prispieť k lepšej budúcnosti?

Pri tvorbe vízie by sa mali zohľadniť všetky politické perspektívy, ktorými sa má zaoberať, najmä tie, ktoré sa týkajú existujúcich všeobecných vízií mesta alebo strategických plánov, mestského a priestorového

plánovania, hospodárskeho rozvoja, životného prostredia, sociálneho začlenenia, rodovej spravodlivosti, zdravia a bezpečnosti.

Aktívne zapojenie verejnosti do procesu tvorby vízie a jej výstupov prispieva k dosiahnutiu informovanosti a širokého uznania. Občania by sa mali podieľať na vypracovaní vízie, napr. prostredníctvom špecializovaného seminára. Výstupy plánovania udržateľnej mestskej mobility môžu byť úspešné len vtedy, ak občania rozumejú vízii a podporujú jej širšie ciele.

Ciele

- Dohodnúť sa na všeobecne podporovanej spoločnej vízii, ktorá vychádza z výsledkov diskusií o scenároch – dlhodobý cieľ rozvoja mobility slúži ako usmernenie v rámci procesu plánovania.

- Rozšíriť perspektívu vízie zohľadnením viacerých oblastí mimo dopravy a mobility, napr. kvality života, zdravia a využívania pôdy.
- Posilniť identitu miestneho spoločenstva a angažovanosť verejnosti vo vzťahu k vízii.
- Zdôrazniť politický význam PUMM a dosiahnuť záväzok zo strany kľúčových aktérov a subjektov s rozhodovacími právomocami.

Úlohy

- Vytvorte reprezentatívnu skupinu kľúčových zainteresovaných strán, ktorá bude zodpovedná za vypracovanie vízie. Mohla by to byť napríklad riadiaca skupina PUMM vytvorená v rámci činnosti 1.4.
- Pripravte, usporiadajte a ďalej sledujte stretnutia zainteresovaných strán. Môžete použiť rôzne formáty na dosiahnutie otvoreného, zdvorilého a plodného dialógu (pozri metódy tvorby vízie ďalej v texte a prehľad formátov v činnosti 1.4). Na prvom stretnutí poskytnite zainteresovaným stranám základné informácie, aby ste zabezpečili rovnakú úroveň znalostí. Mali by zahŕňať informácie o všetkých existujúcich víziách, ako aj výsledky analýzy mobility (krok 3) a scenárov (krok 4). Ako inšpiráciu k diskusiám čo najviac využívajte mapy, vizualizácie a konkrétne príklady z iných miest.
- Vyhnite sa utajovaniu informácií a korporativizmu: využívajte verejné vypočutia a robte záznamy zo stretnutí zainteresovaných strán, aby ste zaručili transparentnosť.
- Zvážte priame zapojenie občanov do vypracovania vízie, napr. prostredníctvom stretnutí alebo seminárov podobných tým, ktoré organizujete pre zainteresované strany. Minimálne by ste občanov mali aktívne informovať o procese tvorby vízie (napr. v rámci verejnej kampane) a mali by ste im poskytnúť možnosť vyjadriť sa k navrhovanej vízii. Všetkými príspevkami sa vážne zaoberajte, ale vopred jasne a otvorene uveďte, že nie všetky návrhy možno zohľadniť a že bude potrebné prijať rozhodnutia na základe stanovísk, ktoré si často vzájomne odporujú.
- Vypracujte návrh vízie, ktorý zahŕňa celú mestskú aglomeráciu a všetky podstatné aspekty udržateľnosti, ako sú bezpečnosť cestnej premávky, prístupnosť, kvalita života, hluk a kvalita ovzdušia. V návrhy by ste

mali zohľadniť aj všetky druhy a formy dopravy, a to verejnú a súkromnú, osobnú a nákladnú, motorovú a bezmotorovú a pohybujúcu sa a stojacu. Pri navrhovaní vízie zvážte výsledky a diskusie o scenároch. Začleňte napríklad scenár alebo prvky scenárov, ktoré dosiahli najlepšie výsledky a najširšiu podporu.

- Zapojte do cyklu subjekty s rozhodovacími právomocami. Zvážte možnosť diskutovať o návrhu vízie s vedúcimi politikmi zo všetkých politických strán, napríklad aj v rámci neformálnych stretnutí, aby ste dosiahli širokú podporu vízie. Môže byť užitočné vykonať jednoduché prieskumy verejnej mienky. Zistené trendy môžu poslúžiť ako argumenty na presvedčenie politických subjektov s rozhodovacími právomocami.
- Diskutujte so zainteresovanými stranami o navrhovanej vízii a spätnej väzbe od občanov a subjektov s rozhodovacími právomocami a dohodnite sa na jej konečnej verzii.
- Zverejnite víziu vo formáte, ktorý je zrozumiteľný, a pri komunikácii využite vizualizácie. Dokument o vízii šírte ďalej aj pomocou médií (miestnej tlače, rádia, televízie, sociálnych médií).

Harmonogram a koordinácia

- Vychádza z analýzy mobility (krok 3) a zo scenárov (krok 4).
- Scenáre a vízie sú úzko prepojené a postupnosť ich vypracovania sa môže v rôznych podmienkach líšiť alebo sa na nich môže pracovať súbežne.



Čo je to „vízia“?

Vízia je kvalitatívny opis toho, ako by mala vyzeráť budúcnosť mesta, ktorý slúži ako usmernenie pri vypracovaní cieľov, strategických ukazovateľov a cieľových hodnôt a výbere vhodných opatrení v rámci procesu PUMM. Horizont vízie je obvykle dlhodobý, dokonca môže presahovať časový rámec PUMM a predvídať situácie na 20 až 30 rokov.

Kontrolný zoznam

- ✓ Vytvorila sa skupina zainteresovaných strán pre vypracovanie vízie.
- ✓ Do procesu tvorby vízie sa aktívne zapojili občania.
- ✓ Vypracoval sa prvý návrh vízie a prediskutoval sa s občanmi a so subjektmi s rozhodovacími právomocami.
- ✓ Zainteresované strany sa dohodli na konečnej verzii návrhu vízie.
- ✓ Zdokumentovali sa výstupy vízie.



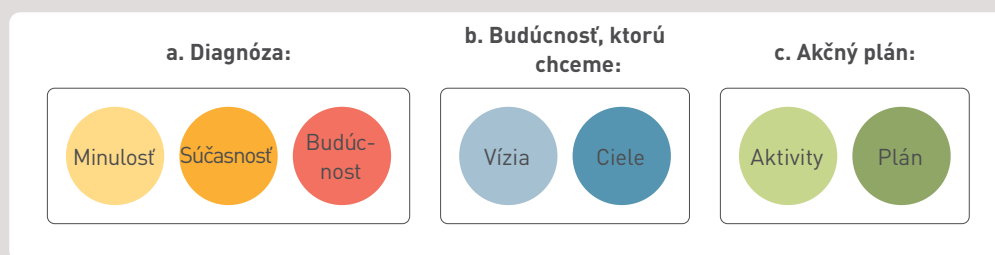
Seminár o hľadaní budúcnosti

Existuje celý rad formátov, ako zapojiť zainteresované strany a občanov do procesu tvorby vízie. Jedným z nich je seminár o hľadaní budúcnosti. Cieľom trojdňového seminára je prepojiť všetky dôležité zainteresované strany v snahe dosiahnuť vzájomné pochopenie. Účastníci počas intenzívneho procesu, ktorý trvá 17 hodín, pracujú väčšinou v malých skupinách s cieľom spoločne vytvoriť víziu. Ideálne by ste mali zhromaždiť rôznorodú skupinu približne 50 až 60 zainteresovaných strán vrátane subjektov s rozhodovacími právomocami, plánovačov, výskumníkov a zástupcov všetkých dôležitých skupín.

Seminár o hľadaní budúcnosti sa zvyčajne sústreďuje na tri témy:

- a. Diagnóza:** Obzrite sa späť v čase a zanalyzujte, ako sa vyvíjala súčasná situácia v oblasti mobility. Potom sa pozrite do budúcnosti a preskúmajte štrukturálne trendy, ktoré pravdepodobne ovplyvnia vzorce mobility v budúcnosti.
- b. Budúcnosť, ktorú chceme:** Určte, ako by mal vyzerať ideálny stav v budúcnosti a podelte sa o svoje predstavy s ostatnými účastníkmi. Usilujte sa o dosiahnutie vzájomného pochopenia a vytvorte koncept zásad pre aktivity na realizáciu požadovanej budúcnosti. Zaznamenajte aj akékoľvek rozdiely a nezhody.
- c. Akčný plán:** V poslednom kroku procesu sa zamerajte na formulovanie konkrétnych projektov a aktivít na základe vízií vypracovaných v predchádzajúcej fáze.

Obrázok č. 22: Tri témy seminára o hľadaní budúcnosti [zdroj: Adell, E., Ljungberg, C., *The Poly-SUMP Methodology (Pokyny k tvorbe PUMM pre polycentrické regióny)*, 2014, s. 21].



Viac informácií nájdete v dokumentoch Poly-SUMP Guidelines (Pokyny k tvorbe PUMM pre polycentrické regióny) a *Practical guide on running a Future Search Workshop* (Praktická príručka vedenia seminára o hľadaní budúcnosti): www.poly-sump.eu/tools



Smerujeme k mestám miest

V rámci projektu CREATE sa posledných 50 až 60 rokov skúmali politické hľadiská mestských úradov. Z historického pohľadu boli zistené tri odlišné vízie. Vo väčšine miest západnej Európy sa tieto hľadiská vo všeobecnosti vyvíjali v troch fázach: čo začína ako mesto orientované na automobilovú dopravu, to sa neskôr stáva mestom s udržateľnou mobilitou a ešte neskôr mestom miest. V praxi nie je prechod medzi fázami taký priamočiary, fázy sa prekrývajú a niekedy dochádza po voľbách ku krátkodobým politickým zvrátom. Tieto tri fázy takisto zvyčajne existujú v jednom meste v tom istom čase, ale v rozdielnych častiach mestskej oblasti. Politiky orientované na miesta sa zvyčajne začínajú uplatňovať v centrálnych oblastiach a postupne sa šíria do prímestských častí, ktoré spravidla zostávajú dlhšie orientované na autá. Presný časový harmonogram síce môže byť zložitý a v jednotlivých mestách sa líši, no je zrejmé, že existuje všeobecný trend smerovania k víziám orientovaným na miesta.



Obrázok č. 23: Vízie mestskej mobility s typickými druhmi politických opatrení



Typické ciele vízií orientovaných na miesta, ktoré môžu byť inšpiráciou pre tvorbu vízie vo vašom meste, slúžia na tvorbu:

- služieb mobility, ktoré každému umožnia voľný a bezpečný pohyb v danej oblasti bez zbytočného meškania, najmä prostredníctvom udržateľných druhov dopravy,
- vzorcov využívania pôdy, ktoré podporujú vysokofrekventovanú a kvalitnú verejnú dopravu v hlavných koridoroch a poskytujú dostatočne rozmanitú infraštruktúru pre chodcov a cyklistov pri ceste za službami, ktoré naplňujú ich každodenné potreby,
- miest, ktoré sú vhodné na život a poskytujú bezpečné a atraktívne miesta (ulice, dopravné uzly atď.), na ktorých sa ľudia môžu zapojiť do hospodárskych, spoločenských a komunitných aktivít,
- úspechov v dosahovaní širších cieľov mestskej politiky, napríklad obnovy, kvality verejného zdravia, blahobytu a súdržnosti v komunitách,
- mechanizmov správy a riadenia, ktoré uľahčujú alebo podporujú zmeny, napríklad znalosti a odbornosť, mechanizmy presadzovania, integrované plánovanie dopravy, obchodné modely atď.

Zdroj: Peter Jones a kol., CREATE project summary and recommendations for cities (Zhrnutie projektu CREATE a odporúčania pre mestá), 2018: <http://nws.euocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Leuven, Belgicko: Všeobecne podporovaná klimatická vízia mesta Leuven

Po tom, ako sa mesto Leuven prihlásilo k dôležitosti úsilia o klimatickú neutralitu, jeho primátor podpísal zmluvu medzi primátormi a inicioval sa proces konzultácií, mesto založilo združenie Klimaticky neutrálny Leuven 2030 (alebo Leuven 2030). Toto združenie poskytuje rámec na určenie všeobecnej dlhodobej vízie pre mesto. Členovia združenia zastupujú všetky oblasti spoločnosti, pričom sa do procesu výrazne zapája aj samotné mesto. Cieľ znižovania emisií skleníkových plynov sa zohľadňuje aj v miestnom PUMM. Stanovuje cieľové hodnoty zdvojnásobenia podielu jazdy na bicykli a verejnej dopravy v rámci druhov dopravy a zníženia využívania áut v meste Leuven o 20 % do roku 2030.

Autor: Tim Asperges, mesto Leuven, informácie získala sieť Polis
Obrázok: KarlBruninx



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Göteborg, Švédsko: Prístup „nulovej vízie“ pre bezpečnosť cestnej premávky

Göteborg, mesto s 570 000 obyvateľmi, si spolu so zvyškom Švédska osvojilo dlhodobý prístup nulovej vízie na predchádzanie úmrtnosti a vážnym zraneniam v dôsledku dopravných nehôd (tzv. prístup Vision Zero). Prechodnými cieľmi mesta je znížiť v rokoch 2010 až 2020 počet úmrtí na cestách ročne z 9 na 3 a počet osôb so stredne závažným až závažným zranením z 227 na 75. V roku 1978 bol v Göteborgu len jeden spomaľovač rýchlosti. V roku 2019 tu nájdeme približne 2 500 opatrení na spomalenie premávky a občania vyžadujú ďalšie. Vďaka spomaleniu premávky a oddeleniu aktívnych druhov dopravy od motorovej premávky sa 80 % zranení, ku ktorým dôjde na mestských cestách, netýka automobilovej dopravy.

Autor: Dirk Engels, Doprava a mobilita Leuven, informácie získala spoločnosť Rupperecht Consult

Obrázok: Mesto Göteborg, 2007



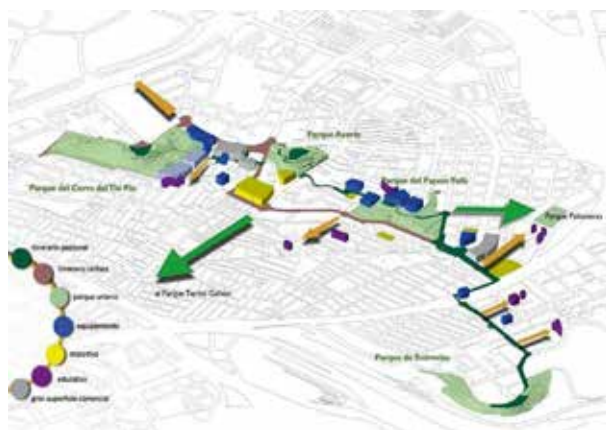
PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Madrid, Španielsko: Stanovenie cieľov pre okrajové oblasti

Nový PUMM v Madride kladie silný dôraz na obnovenie najzraniteľnejších prímestských častí mesta. Ciele plánu boli stanovené na základe súboru participatívnych aktivít s obyvateľmi susediacich častí zameraných na zistenie potrieb alebo problémov v rôznych okrajových štvrtiach. Okrem toho sa zorganizovala celodenná štruktúrovaná diskusia s technickými pracovníkmi, odborníkmi, združeniami a skupinami občanov, kde sa prezentovali pracovné strategické línie plánu mobility, analyzovali sa konkrétne problémy a navrhli sa možné prístupy či riešenia. Nový PUMM bude zahŕňať pilotné akcie, ktoré pomôžu pri zviditeľnení a vyhodnotení akčných línií plánu v meste a uľahčia ich opakovanú realizáciu v iných častiach mesta.

Autor: Cristina Moliner Hormigosová, mestské zastupiteľstvo v Madride, informácie získala sieť EUROCIITIES

Obrázok: Mestské zastupiteľstvo v Madride



ČINNOSŤ 5.2: Dohoda o cieľoch na riešenie kľúčových problémov a všetkých druhov dopravy

Zdôvodnenie

Aby mohla vízia slúžiť ako strategické usmernenie, musí obsahovať konkrétne ciele určujúce druh požadovanej zmeny. Pri stanovení cieľov treba určiť, aké sociálne, environmentálne a hospodárske zlepšenia sa majú dosiahnuť, a presne uviesť, čo treba „znížiť“, „zvýšiť“ alebo „zachovať“. Ciele sú zámery plánu udržateľnej mestskej mobility vyššej úrovne (napr. zníženie preťaženia), kým opatrenia (napr. vybudovanie električkovej trate) sú prostriedky na ich dosiahnutie. Tento prístup orientovaný na ciele je v kontraste s plánovacím prístupom zameraným na zabezpečenie systémov a infraštruktúry bez ohľadu na ciele vyššej úrovne. Na zabezpečenie uznania stanovených priorít v oblasti mobility je nevyhnutné naďalej zapájať zainteresované strany.

Ciele

- Presne stanoviť, čo by sa malo prostredníctvom PUMM dosiahnuť, pričom sa zohľadnia všetky aspekty spoločnej vízie.
- Formulovať jasné ciele a strategické priority, ktoré definujú smerovanie pozitívnych zmien.

Úlohy

- Vychádzajte z vízie pomocou analýzy pozitívnych zmien, ktoré z nej vyplývajú. Okrem toho zohľadnite výsledky, ktoré prinieslo vypracovanie scenárov, najmä pri určovaní strategických priorít a oblastí, na ktoré je potrebné sa zamerať v snahe zlepšiť situáciu.
- Zohľadnite relevantné ciele na regionálnej a celoštátnej úrovni a na úrovni EÚ.
- Posúďte a určte požadované zlepšenia v spolupráci so zainteresovanými stranami. Pripravte a ďalej rozvíjajte semináre a stretnutia so zainteresovanými stranami. Dohodnite sa na súbore strategických cieľov pre celkové témy, ktoré odzrkadľujú potreby zainteresovaných strán a obyvateľov v mestskej aglomerácii. Dosiachnutie niektorých cieľov môže byť náročné a môže sa stať, že bude potrebné určiť tie najdôležitejšie.

- Určte jasné ciele, ktoré pomôžu pri výbere opatrení a koncepcie. Spresnite, čo a kedy chcete dosiahnuť. Ciele zvyčajne zahŕňajú aj strategické priority a oblasti, na ktoré je potrebné sa zamerať s cieľom zlepšiť situáciu. Mesto by si napríklad mohlo stanoviť ako cieľ zlepšenie kvality ovzdušia a kvality života, no na jeho dosiahnutie by malo hneď prijať rozhodnutie, že obmedzí využívanie osobných vozidiel alebo sa stane „mestom krátkych vzdialeností“. Tieto priority určujú len strategické smerovanie (plánovanie orientované na ciele) a nemali by byť príliš podrobné, pretože presné prostriedky sa stanovujú až v rámci plánovania opatrení (činnosť 7.1 a nasledujúce). Ciele by mali zahŕňať integrovaný prístup k všetkým druhom dopravy a súčasne nasledovať posun smerom k tým, ktoré sú udržateľnejšie.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Diskutujte o navrhovaných cieľoch s občanmi a zväzte ich pripomienky pri stanovení konečnej verzie cieľov.
- Zväzte zosúladenie vašich cieľov s cieľmi externých orgánov financovania. Zvýšite tak šancu na financovanie opatrení zahrnutých v pláne udržateľnej mestskej mobility. Štátne úrady životného prostredia môžu byť napríklad ochotné financovať také opatrenia, ktoré kladú silný dôraz na úsporu energie alebo zníženie emisií skleníkových plynov.
- Počas vypracovania vízie a cieľov a počas celého procesu plánovania buďte pri hľadaní spoločných riešení vnímaví voči konfliktom. Snažte sa predchádzať konfliktom s cieľom znížiť riziko sporov a napätie medzi rôznymi zainteresovanými stranami.



Čo je to „cieľ“?

Ide o všeobecné vyjadrenie, ktoré opisuje, aké zlepšenia chce mesto dosiahnuť. Ciele spresňujú smerovanie zlepšení a prioritné oblasti, ale neurčujú prostriedky na ich dosiahnutie.

Harmonogram a koordinácia

- Vychádza z vízie (činnosť 5.1) a vedie k stanoveniu ukazovateľov a cieľových hodnôt (krok 6).

Kontrolný zoznam

- ✓ Preskúmala sa vízia, ktorá je východiskovým bodom pre vypracovanie cieľov.
- ✓ Vytvorili sa návrhy cieľov.
- ✓ Návrhy cieľov sa prediskutovali s kľúčovými zainteresovanými stranami.
- ✓ Vybrala sa konečná verzia súboru cieľov.



Regulácia prístupu vozidiel do mestských oblastí (Urban Vehicle Access Regulation – UVAR) môže mať najväčší vplyv, ak je súčasťou plánu mobility. Regulácia UVAR je zvyčajne kombináciou rôznych opatrení (napr. nízkoemisné zóny, poplatok za dopravné preťaženie, superbloky), ktoré slúžia na dosiahnutie viacerých dôležitých cieľov. Regulácia UVAR môže prispieť napríklad k dosiahnutiu týchto cieľov:

- zlepšenie kvality ovzdušia,
- zníženie dopravného preťaženia,
- prerozdelenie priestoru na cestách,
- zvýšenie kvality života a atraktívnosti verejných miest,
- zachovanie historických mestských centier,
- zníženie hluku.

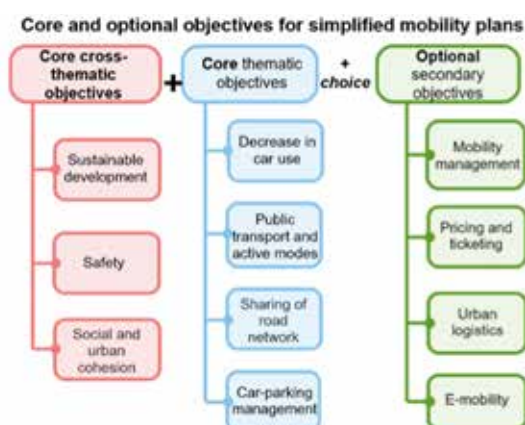
Ďalšie ciele, ktoré možno dosiahnuť, a súvisiace opatrenia UVAR nájdete v tematickej príručke **Urban Vehicle Access Regulations and Sustainable Urban Mobility Planning** (Regulácia prístupu vozidiel do mestských oblastí a plánovanie udržateľnej mestskej mobility).

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Francúzsko: Povinné ciele prispôbené rôzne veľkým mestám

Vo Francúzsku sú PUMM (PDU – Plan de déplacements urbains) povinné pre mestské oblasti s populáciou väčšou ako 100 000 obyvateľov. Súčasťou týchto PUMM je jedenásť povinných cieľov. Veľa menších miest sa dobrovoľne rozhodlo vypracovať celý PUMM alebo jeho zjednodušenú verziu. Vypracovali sa preto konkrétne usmernenia s cieľom rozlíšiť hlavné ciele, ktoré majú byť súčasťou každého (povinného aj dobrovoľného) PUMM, a voliteľné ciele, ktoré sa menšie mestá môžu rozhodnúť začleniť do zjednodušeného plánu v závislosti od ich ambícií. Prebiehajúce rokovania vo Francúzsku pravdepodobne povedú k prijatiu právnej, no flexibilnej definície zjednodušeného plánu mobility od roku 2020.

Autor: Thomas Durlin, Cerema, informácie získala spoločnosť Rupperecht Consult
Obrázok: Cerema



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Londýn, Spojené kráľovstvo: Ciele pre zdravé ulice

Prístup zameraný na zdravé ulice kladie do centra rozhodovania ľudí a ich zdravie. Využíva desať dôkazmi podložených ukazovateľov toho, čo robí ulice atraktívnym miestom. Snaha o ich dosiahnutie prispieje k vytvoreniu zdravšieho mesta, v ktorom môžu všetci ľudia kvalitne žiť a v ktorom sú potlačené všetky nerovnosti. Aby bol tento prístup úspešný, musí byť pevne zakotvený v zastrešujúcich stratégiách a založený na dôkazoch. Rovnako treba zapojiť komunity a zainteresované strany s cieľom získať politickú, spoločenskú s organizačnú podporu.

Autor: Chris Billington, Transport for London Doprava pre Londýn, informácie získala organizácia Walk 21

Obrázok: Doprava pre Londýn



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Mníchov, Nemecko: Rozsiahle semináre pre zainteresované strany zamerané na formulovanie cieľov

V Mníchove dostali zainteresované strany príležitosť zapojiť sa do diskusie o pláne rozvoja dopravy a jeho cieľoch a do jeho hodnotenia prostredníctvom viacerých verejných podujatí. Jedným z nich bol seminár o mobilite, na ktorom sa zúčastnilo približne 100 účastníkov, aby sa podelili o svoje nápady týkajúce sa budúcnosti mobility. Tieto nápady sa zapracovali do plánu, čím sa stanovilo smerovanie dopravného plánovania. Medzi účastníkmi koloval aj návrh dokumentu, ku ktorému sa mohli zainteresované strany vyjadriť a mohli poukázať na problémy. Zapojenie zainteresovaných strán do procesu umožnilo nielen nájsť riešenia mobility v Mníchove pre každého, ale ich aj neskôr realizovať. Cieľom mesta je zvýšiť počet trás pre chodcov, cyklistov a verejnú dopravu a upokojiť dopravu vo vnútorných obytných oblastiach mesta.

Autor: Mesto Mníchov, informácie získala sieť ICLEI

Obrázok: Evisco/LHM



© Rupprecht Consult 2019

KROK 6: Stanovenie cieľových hodnôt a ukazovateľov

- 6.1 Určenie ukazovateľov pre všetky ciele
- 6.2 Dohoda o merateľných cieľových hodnotách

Vízia a ciele poskytujú dôležitý kvalitatívny opis toho, ako by mala vyzerat požadovaná budúcnosť a akého druhu je zamýšľaná zmena. Samo osebe to však nestačí. Aby bolo možné tieto zmeny merať, je potrebné vybrať vhodný súbor strategických ukazovateľov a cieľových hodnôt. Hlavným zámerom je určiť súbor, ktorý je uskutočniteľný, ambiciózny a vzájomne konzistentný, čo zainteresovaným stranám umožní monitorovať pokrok pri plnení všetkých cieľov bez toho, aby bolo potrebné získavať nerealistické množstvo nových údajov.

ČINNOSŤ 6.1: Určenie ukazovateľov pre všetky ciele

Zdôvodnenie

Výber a vymedzenie strategických ukazovateľov pre všetky ciele je základný krok pre následný proces stanovenia cieľových hodnôt a monitorovania pokroku. Je dôležité najskôr určiť ukazovatele, aby sa zabezpečilo, že sa vyberú cieľové hodnoty, ktoré dokážete monitorovať s vynaložením primeraného úsilia. Systematický prístup pomáha určiť zvládnuťelný súbor hlavných ukazovateľov, ktoré dobre odrážajú ciele. Môže sa stať, že bude účinnejšie pracovať na strategickej úrovni len s malým množstvom ukazovateľov, najmä v prípade začínajúcich miest, ktoré majú obmedzené zdroje, údaje alebo skúsenosti, pokiaľ ide o vypracovanie plánu udržateľnej mestskej mobility. Zatiaľ čo ukazovatele na monitorovanie sa vypracujú neskôr (pozri činnosť 7.3), strategické ukazovatele na meranie celkového výkonu PUMM sa vyberú v tejto etape spolu s príslušnými metódami merania a zodpovedajúcimi zdrojmi údajov, ktoré boli určené v prípravnej fáze (pozri činnosť 3.1).

Ciele

- Stanoviť súbor strategických ukazovateľov, ktoré umožnia monitorovať pokrok pri plnení jednotlivých cieľov.
- Vybrať jednoducho merateľné a zrozumiteľné ukazovatele, pričom sa zohľadnia existujúce zdroje údajov (pozri činnosť 3.1) a štandardné ukazovatele.

Úlohy

- Spresnite svoje ciele a určte, ktoré hlavné aspekty treba monitorovať.
- Vytvorte niekoľko hlavných kvantitatívnych a kvalitatívnych ukazovateľov, ktoré sú ľahko merateľné, zrozumiteľné a jasne prepojené s jednotlivými cieľmi.



obrázok © anyaberkut na istock.com

- Použite štandardné ukazovatele, ktoré sú už presne vymedzené a sú k nim vypracované postupy pri meraní a analýze. Umožní vám to porovnávať sa s inými mestami alebo s vnútroštátnymi, prípadne medzinárodnými štatistikami.
- Zamerajte sa na ukazovatele vplyvu (označované aj ako ukazovatele výstupu), ktoré priamo merajú dosahovanie cieľov udržateľnosti. Zvážte nielen ukazovatele, ktoré sa týkajú dopravy, ale aj ďalšie zo súvisiacich oblastí, napríklad hospodárstvo, životné prostredie, zdravie a spoločnosť.
- Zahrňte niekoľko ukazovateľov, ktoré sú zvlášť užitočné pri komunikácii so subjektmi s rozhodovacími právomocami a s verejnosťou. Mali by byť zrozumiteľné a zaujímavé pre širšiu verejnosť (napr. počet ľudí, ktorí boli vážne zranení alebo usmrtení pri dopravných nehodách, počet oblastí prekračujúcich limity emisií alebo počet nových pracovných miest).



Čo je to „ukazovateľ“?

Ukazovateľ je jasne definovaný súbor údajov, ktorý sa používa na monitorovanie pokroku pri dosahovaní konkrétneho cieľa alebo konkrétnej cieľovej hodnoty.

Strategické ukazovatele umožňujú meranie celkového výkonu PUMM, a preto poskytujú základ na jeho hodnotenie. Ukazovatele opatrení umožňujú podrobnejšie monitorovanie výkonu jednotlivých opatrení.

- Vyhodnoťte už existujúce údaje a určené zdroje údajov (pozri činnosti 3.1 a 3.2), zistíte nedostatky v schopnosti merať zamýšľané výstupy a v prípade potreby vytvorte alebo určte nové zdroje údajov (napr. údaje z prieskumov, kvantitatívne údaje z automatických meraní).
- Skôr ako vlastné strategické ukazovatele začnete pripravovať, poraďte sa s kľúčovými zainteresovanými stranami a inými organizáciami vo vašej oblasti, keďže by už mohli niektoré z nich používať. Pokrok sa oveľa ľahšie monitoruje, ak sa používajú ukazovatele, ktoré sú už zavedené a prijaté.
- Jasne definujte každý ukazovateľ, formát jeho hlásenia a stručný postup, ako sa budú merať údaje a na základe nich vypočítavať ukazovatele.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Koordinujte regionálne ukazovatele s príslušnými miestnymi a regionálnymi zainteresovanými stranami.
- Sprístupnite údaje online, aby ľudia zvonku mohli porozumieť závažnosti problémov.

Harmonogram a koordinácia

- Priamo vychádza z cieľov vymedzených v činnosti 5.2 a vedie k stanoveniu cieľových hodnôt v činnosti 6.2.
- Prebieha súčasne s krokom 3, počas ktorého sa určujú a analyzujú údaje a zdroje údajov a stanovujú sa východiská pre dostupnosť údajov na určovanie ukazovateľov.
- Vytvorený súbor strategických ukazovateľov a postupy monitorovania sa zohľadnia pri plánovaní monitorovania jednotlivých opatrení (pozri činnosť 7.3).

Kontrolný zoznam

- ✓ Definovali sa kvantitatívne a kvalitatívne ukazovatele výstupov určené pre všetky ciele vrátane ukazovateľov, ktoré využívajú iné organizácie vo vašej oblasti.
- ✓ Vykonalo sa hodnotenie existujúcich a nových zdrojov údajov.
- ✓ Definoval sa súbor hlavných strategických ukazovateľov vrátane formátu ich hlásenia a spôsobu merania.



Obrázok č. 24: Prehľad dôležitých kvantifikovateľných strategických ukazovateľov vplyvu, ktorý vychádza z európskeho súboru ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility (*sustainable urban mobility indicator set*, SUMI) a medzinárodných noriem (iniciatíva *MobiliseYourCity*).

Cieľ	Ukazovateľ	Vymedzenie
Bezpečnosť cestnej premávky	Počet úmrtí ročne pri všetkých dopravných nehodách v mestskej oblasti.	Počet úmrtí ročne do 30 dní od dopravnej nehody ako dôsledok nehody spôsobenej mestskou hromadnou dopravou na 100 000 obyvateľov mestskej oblasti.
Prístup k službám mobility	Podiel obyvateľov s vyhovujúcim prístupom k službám mobility (verejná doprava).	Percentuálny podiel obyvateľov s vyhovujúcim prístupom k verejnej doprave (autobus, električka, metro, vlak).
Emisie skleníkových plynov (GHG)	Emisie GHG všetkých druhov osobnej aj nákladnej dopravy v mestskej oblasti v rámci celého cyklu (od vrtu ku kolesám).	Emisie skleníkových plynov [tony CO ₂ (ekv.)/osoba/rok].
Kvalita ovzdušia	Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie všetkých druhov osobnej aj nákladnej dopravy (výfukové aj nevýfukové PM _{2,5}) v mestskej oblasti.	Emisný index [kg PM _{2,5} ekv./osoba/rok].

Ďalšie ukazovatele mestskej mobility:

- Cenová dostupnosť verejnej dopravy pre skupinu s najnižším príjmom
- Dostupnosť pre skupiny s obmedzenou pohyblivosťou
- Ochrana proti hluku
- Preťaženie a meškanie
- Efektívnosť pri používaní energie
- Príležitosti pre aktívnu mobilitu
- Integrácia viacerých druhov dopravy
- Spokojnosť s verejnou dopravou
- Bezpečnosť aktívnych druhov dopravy

Zdroj: *European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)* [Európsky súbor ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility (SUMI)]
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Ďalšie nástroje, ktoré vám pomôžu pri výbere ukazovateľov nájdete v inventári nástrojov CIVITAS:
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>.

Ďalšie všeobecné informácie o monitorovaní nájdete v dokumente *CH4ALLENGE Monitoring and evaluation manual* (Príručka monitorovania a hodnotenia CH4ALLENGE): <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Milton Keynes, Spojené kráľovstvo: Súbor ľahko merateľných a dostupných strategických ukazovateľov

Mestské zastupiteľstvo vybralo na účely posúdenia celkového výkonu plánu udržateľnej mestskej mobility niekoľko ukazovateľov vrátane napr. stavu siete cestných komunikácií, priemerného času cesty, kvality ovzdušia a bezpečnosti cestnej premávky. O výbere týchto ukazovateľov sa rozhodlo, pretože umožňujú správne posúdenie vplyvu PUMM a sú jednoducho merateľné, ako aj dostupné alebo ľahko prístupné. Zastupiteľstvo mesta Milton Keynes odporúča určiť pre PUMM tzv. ciele SMART (skratka z anglických výrazov pre slová konkrétne, merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a časovo ohraničené), ktoré neskôr uľahčia výber ukazovateľov v súlade s cieľmi PUMM. Tím pre PUMM na základe skúseností takisto odporúča využiť nové technológie a metodiky pre ukazovatele, ktoré sa už používajú v iných mestách.

Autor: James Povey, zastupiteľstvo mesta Milton Keynes, informácie získala sieť Polis

Obrázok: Zastupiteľstvo mesta Milton Keynes



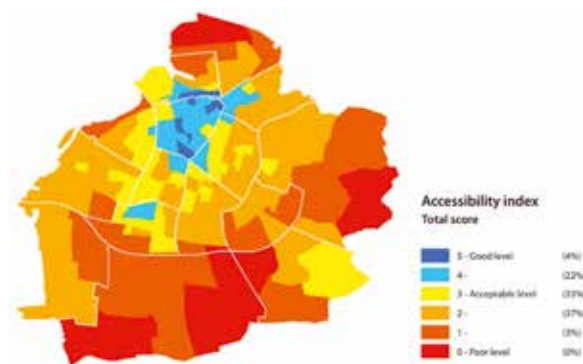
PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Malmö, Švédsko: Index prístupnosti ako príklad ukazovateľa

Mesto Malmö na základe príslušných meraní vytvorilo normatívny index prístupnosti, ktorý hodnotí vplyv prijatých opatrení a využíva mapy na ilustráciu udržateľnej prístupnosti. Index prístupnosti možno využiť ako podklad pre rozhodnutia pri plánovaní a zvažovaní rozličných investícií a krokov. Okrem toho umožňuje porovnávať jednotlivé oblasti a skupiny obyvateľstva. Index prístupnosti môže slúžiť ako podklad na sledovanie postupného vývoja prístupnosti dopravného systému, a môže tak slúžiť ako jeden z viacerých ukazovateľov úspešnosti pri plnení cieľov PUMM.

Autor: Andreas Nordin, mesto Malmö, informácie získala spoločnosť Rupprecht Consult

Obrázok: Plán udržateľnej mestskej mobility mesta Malmö



ČINNOSŤ 6.2: Dohoda o merateľných cieľových hodnotách

Zdôvodnenie

Cieľové hodnoty predstavujú konkrétnu formu záväzku, ktorý v rámci plánu udržateľnej mobility stanovuje, čo chcete dosiahnuť a dokedy. Stanovenie jasných cieľových hodnôt slúži na dva hlavné účely. Po prvé to zabezpečuje transparentnosť a jasné usmernenie toho, ako chcete zmeniť dopravu a mobilitu v meste. Po druhé to umožňuje mestám pochopiť, v akom rozsahu sa majú ciele naplniť. Ak sú strategické hlavné ukazovatele a cieľové hodnoty správne definované, budú pre subjekty s rozhodovacími právomocami a verejnosť ľahko zrozumiteľné a môžu motivovať k dosiahnutiu lepších výsledkov.

Ciele

- Vybrať súbor merateľných cieľových hodnôt pre jednotlivé dohodnuté strategické ukazovatele (pozri činnosť 6.1), ktoré pokrývajú všetky stanovené ciele.
- Zabezpečiť, aby dohodnuté cieľové hodnoty umožňovali posúdiť, do akej miery sa podarilo dosiahnuť požadované výstupy.
- Stanoviť uskutočniteľné, ale ambiciózne cieľové hodnoty.
- Zabezpečiť vzájomnú kompatibilitu cieľových hodnôt.



Cieľové hodnoty SMART

- **Konkrétne (specific)** – presne opísané pomocou kvantitatívnych a/alebo kvalitatívnych pojmov, ktoré sú zrozumiteľné pre všetky zainteresované strany.
- **Merateľné (measurable)** – vykonalo sa meranie súčasného stavu, ktorý je tak známy. Okrem toho sú k dispozícii zdroje na meranie zmien (kvalitatívnych a kvantitatívnych), ktoré nastanú.
- **Dosiahnuteľné (achievable)** – vychádzajú z dostupných technických, prevádzkových a finančných kompetencií a dohôd/záväzkov, ktoré sa schválili.
- **Relevantné (relevant)** – zdôrazňujú, aké dôležité je vybrať cieľové hodnoty, ktoré sú podstatné, posúvajú mestskú mobilitu dopredu a podporujú iné cieľové hodnoty alebo sú s nimi v súlade.
- **Časovo ohraničené (time-bound)** – kľúčové termíny na dosiahnutie cieľových hodnôt sú presne vymedzené.

Úlohy

- Stanovte cieľové hodnoty pre každý z hlavných strategických ukazovateľov (vybraných v činnosti 6.1), čo umožní monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov. Cieľové hodnoty by mali byť SMART: konkrétne, merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a časovo ohraničené. Keď posudzujete, čo môžete dosiahnuť, buďte ambiciózni, no realistickí.
 - Začnite vymedzením cieľových hodnôt pre strategické ukazovatele, ktoré priamo merajú požadovanú mieru úspešnosti pri dosahovaní jednotlivých cieľov udržateľnosti (napr. zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 30 % za 10 rokov). Ďalej zahrňte prechodné cieľové hodnoty, ktoré predstavujú čiastkové ciele na ceste k dlhodobým cieľovým hodnotám (napr. zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 15 % za 5 rokov).
- Potom stanovte cieľové hodnoty pre hlavné ukazovatele dopravnej aktivity, ktoré merajú, do akej miery došlo k zlepšeniu dopravného systému (napr. podiel udržateľných druhov dopravy vyšší ako 70 % v priebehu 10 rokov alebo počet kilometrov vysokokvalitných jazdných pruhov pre autobusy realizovaných v priebehu nasledujúcich 10 rokov).
- Snažte sa vyhnúť nezrovnalostiam medzi ukazovateľmi.
- Zapojte kľúčové zainteresované strany do stanovovania cieľových hodnôt, aby ste zabezpečili ich širokú podporu a dosiahnuteľnosť. Buďte však opatrní, aby lobistické skupiny nemohli blokať ambiciózne zmeny, ktoré by väčšine ľudí poslúžili. Pripravte, uskutočnite a ďalej rozvíjajte stretnutia pracovných skupín.
- Cieľové hodnoty začleňte do dokumentu PUMM, čím budú formálne prijaté (pozri činnosť 9.1).



Podrobnosti k úlohám

Buďte ambiciózní, no realistickí!

V mnohých mestách sú cieľové hodnoty pre mestskú dopravu a mobilitu skôr odrazom túžobných želaní než tým, čo možno skutočne dosiahnuť. Takýto postup je kontraproduktívny. Je síce dobré byť ambiciózní, no musíte takisto poctivo zhodnotiť, čo možno dosiahnuť vzhľadom na dané zdroje a odborné znalosti.



Rozdelenie podľa druhov dopravy

Vymedzenie pojmov: Rozdelenie podľa druhov dopravy možno definovať ako podiel osôb, ktoré v rámci celkového využívania dopravy v mestskej oblasti používajú určitý druh dopravy. Rozdelenie podľa druhov dopravy sa pri každom druhu dopravy obvykle uvádza v percentách. Môže sa vypočítať pre osobnú aj nákladnú dopravu na základe rôznych jednotiek (napr. počtu ciest, objemu, hmotnosti, osobokilometrov alebo tonokilometrov), ale takisto sa môže vypočítať v rámci rôznych geografických oblastí (napr. funkčná mestská oblasť, mestské centrum, štvrť).⁴⁹

„Ukážte mi vaše rozdelenie podľa druhov dopravy a ja budem vedieť, aké je vaše mesto“ – môže to znieť prehnane, ale v určitom zmysle to môže byť pravda. Mestám nestačí mať iba prehľad o dopravnom systéme, ale chcú vedieť, ako sa občania v rámci mesta pohybujú. Prvým krokom je preto získanie údajov a potom vypočítanie a posúdenie rozdelenia podľa druhov dopravy. Takto postupujú mnohé mestá na celom svete, preto je dôležité stanoviť celosvetovú cieľovú hodnotu pre rozdelenie podľa druhov dopravy, aby sa dosiahol posun k udržateľným druhom dopravy. Rozdelenie podľa druhov dopravy nemusí byť jasne stanovené v každom meste ani sa nemusí konzistentne merať, no stále slúži ako celosvetovo zrozumiteľná hodnota zásadného významu. Na jednej strane to je veľmi dôležité pre určenie východiskovej hodnoty dopravného systému mesta. Na druhej strane rozdelenie podľa druhov dopravy podporuje stanovovanie ambiciózných cieľových hodnôt pre zmenu zo súčasnej hodnoty, a takisto umožňuje porovnávanie s inými mestami. V Londýne si napríklad stanovili ambicióznú cieľovú hodnotu, aby 80 % všetkých ciest, ktoré vykonávajú obyvatelia mesta, bolo do roku 2041 zrealizovateľných niektorým z udržateľných spôsobov dopravy (chôdza, jazda na bicykli, verejná doprava).

V kontexte plánovania udržateľnej mestskej mobility môže byť rozdelenie podľa druhov dopravy jedným z prvkov analýzy súčasného stavu mobility, ale môže reprezentovať aj jednu z hlavných cieľových hodnôt na hodnotenie pokroku na ceste k udržateľnej mobilite. Ak napríklad zaznamenáte nárast používania bicyklov, nielen že ste sa priblížili k dosiahnutiu celkovej vízie mesta vychádzajúceho v ústrety cyklistom, ale môžete takisto merať plnenie cieľovej hodnoty 10 % zvýšenia podielu využívania bicyklov. Rozdelenie podľa druhov dopravy sa môže považovať za zastrešujúcu cieľovú hodnotu, ktorá by sa mala zapracovať do PUMM. Rozdelenie podľa druhov dopravy umožňuje porovnať nielen zmeny v dopravnom systéme v priebehu času, ale aj merať konkrétne účely ciest, prípadne sa zamerať na rozdielne skupiny obyvateľov a vďaka tomu sledovať správanie v oblasti mobility na základe rodu, veku atď.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- V mestských aglomeráciách používajte lokalizované cieľové hodnoty (napríklad pre mestské centrum, priemyselné alebo komerčné oblasti, jednotlivé susedné štvrte atď.), aby ste zohľadnili odlišné miestne vzorce správania a dopravné príležitosti.

Harmonogram a koordinácia

- Vychádza priamo zo strategických ukazovateľov stanovených v činnosti 6.1.
- Cieľové hodnoty vám pomáhajú definovať a dosiahnuť požadovaný výsledok PUMM (pozri činnosti 11.1 a 12.1).

Kontrolný zoznam

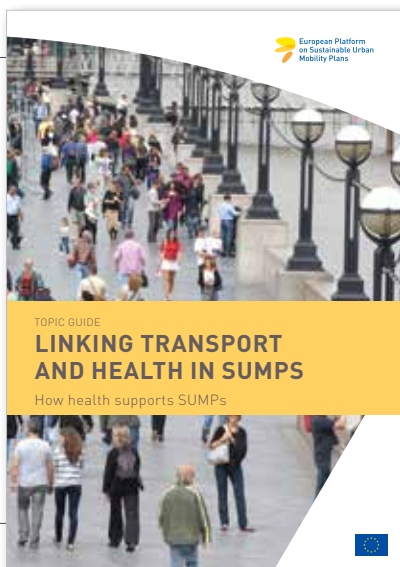
- ✓ Klúčové zainteresované strany sa zapojili do stanovovania cieľových hodnôt.
- ✓ Vytvoril sa vhodný súbor miestne dosiahnuteľných cieľových hodnôt.



Čo je to „cieľová hodnota“?

Cieľové hodnoty sú vyjadrením požadovanej hodnoty strategického ukazovateľa. Konkrétnejšie vymedzujú, čo by sa malo dosiahnuť v porovnaní so súčasnou situáciou v priebehu konkrétneho roka. Cieľové hodnoty by mali byť „SMART“ (konkrétne, merateľné, dosiahnuteľné, relevantné, časovo ohraničené).

⁴⁹ Slovník PUMM strediska Eltis, 2015, www.eltis.org/glossary



Dobre vypracovaný PUMM často zahŕňa cieľové hodnoty týkajúce sa verejného zdravia, ktoré možno úzko prepojiť s cieľovými hodnotami v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, znečistenia ovzdušia a hluku alebo zvýšeného využívania aktívnych druhov dopravy. Jeden z príkladov cieľových hodnôt súvisiacich so zdravím je uvedený v PUMM mesta Viedne (STEP2025):

„Podiel obyvateľov Viedne, ktorí do svojich každodenných ciest začlenia 30 minút fyzickej aktivity, sa zvýši z 23 % v roku 2013 na 30 % v roku 2025.“

Viac informácií o tom, ako verejné zdravie zapadá do plánovania udržateľnej mestskej mobility nájdete v tematickej príručke **Linking transport and health in Sustainable Urban Mobility Planning** (Prepojenie dopravy a zdravia v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility).

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Drážďany, Nemecko: Strategické cieľové hodnoty ako výsledok intenzívnych jednaní pri okrúhlom stole

Cieľové hodnoty pre rozvoj mobility a dopravy v Drážďanoch do roku 2025 vypracovali zainteresované strany v rámci intenzívnych jednaní pri okrúhlom stole. Jednanie o PUMM pri okrúhlom stole viedlo k vytvoreniu spoločného dokumentu o cieľových hodnotách rozvoja dopravy, na ktorom sa dohodli všetky zainteresované strany a ktorý s menšími úpravami prijalo mestské zastupiteľstvo v marci 2011. Vybrané cieľové hodnoty tvorili základ pre vypracovanie PUMM. Pri vypracovaní aj realizácii PUMM bolo kľúčové prijať cieľové hodnoty na politickej úrovni, aby mohlo plánovanie prebiehať s istotou a aby bola zabezpečená vysoká miera uznania. Počiatočné hodnotenie PUMM v roku 2018 ukázalo, že v záujme dosiahnutia ďalšieho zlepšenia v budúcnosti by mal PUMM obsahovať väčší počet cieľových hodnôt.

Autor: Kerstin Burggrafová, mesto Drážďany, informácie získala sieť EUROCITIES

Obrázok: Joe Breuer, pixabay.com



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Örebro, Švédsko: Tri kľúčové cieľové hodnoty pre rozvoj dopravy

Počas procesu PUMM stanovilo mesto Örebro tri cieľové hodnoty pre rozvoj dopravy do roku 2020: 1. zvýšiť podiel jazdy na bicykli, chôdze a verejnej doprave na 60 % v rámci všetkých ciest (zo 44 % v roku 2011), 2. znížiť celkový počet automobilov s pohonom na fosílna palivá a 3. zlepšiť kvótu trvania jazdy medzi automobilom, autobusom a bicyklom. Jedným z krokov v procese stanovovania cieľových hodnôt bolo určiť, akým spôsobom sa budú monitorovať. Mesto Örebro zvážilo, ktoré ukazovatele už mesto meria a každoročne nahlasuje a ktoré by mal poskytnúť národný štatistický úrad. Ukázalo sa, že kľúčový faktor úspechu je vybrať také cieľové hodnoty, ktoré možno pomerne ľahko vyhodnotiť a/alebo ich hodnotiť v určitom intervale na základe bežného monitorovania ukazovateľov dopravy.

Autor: Lovisa Blomérová, mesto Örebro, informácie získalo združenie UBC

Obrázok: Mesto Örebro



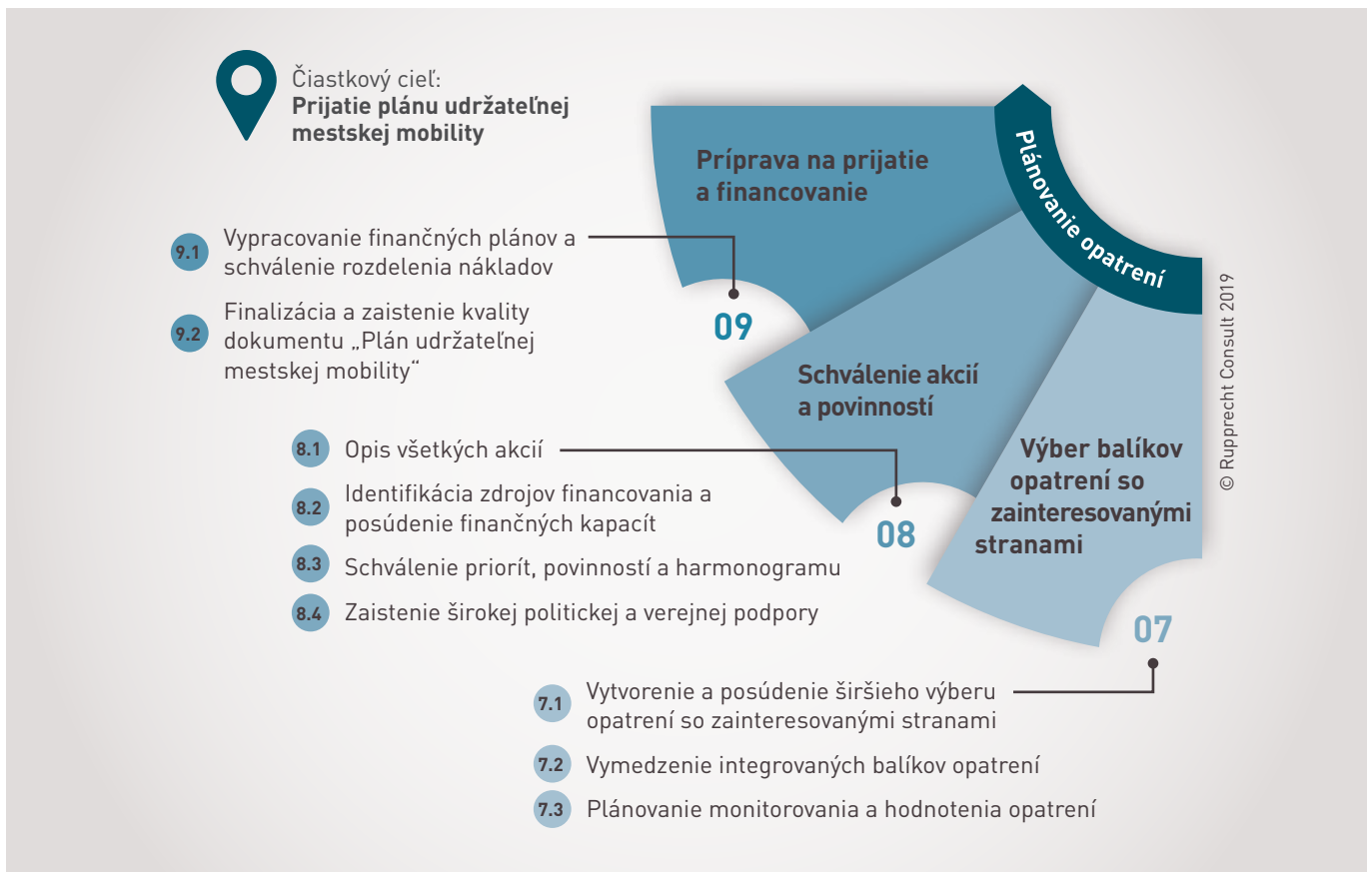
Čiastkový cieľ:

Dohoda o vízii, cieľoch a cieľových hodnotách

Dosiahnutím tretieho čiastkového cieľa [v polovici plánovacieho cyklu] ste dokončili strategickú fázu vášho plánu udržateľnej mestskej mobility. Prijalo sa množstvo dôležitých rozhodnutí týkajúcich sa vízie budúcnosti, cieľov mesta a strategických ukazovateľov a cieľových hodnôt, ktoré spolu tvoria strategické priority PUMM. Tieto výsledky teraz možno zhrnúť v súhrnnom dokumente, ktorý posluží ako stabilný rámec pre fázu plánovania opatrení. Pred vstupom do ďalšej fázy by ste mali zvážiť opakované získanie spätnej väzby o strategických prioritách od občanov, ktorí už poskytli dôležité informácie počas diskusie o scenároch, v rámci tvorby vízie a prípadne aj pri definovaní cieľov. Tým sa overia vaše strategické priority a zabezpečí sa podpora a uznanie verejnosti. Podľa možnosti by ste mali zabezpečiť aj podporu strategických priorít zo strany subjektov s rozhodovacími právomocami (napr. miestnych zastupiteľstiev), aby ste vytvorili ešte pevnejší základ pre fázu opatrení.



FÁZA 3: Plánovanie opatrení



V rámci tretej fázy sa proces plánovania posúva zo strategickej úrovne na operačnú úroveň. Táto fáza sa zameriava na opatrenia na dosiahnutie dohodnutých cieľov a cieľových hodnôt. Plán udržateľnej mestskej mobility je v tejto fáze dokončený a pripravuje sa jeho realizácia na základe odpovedí na tieto otázky:

Čo konkrétne urobíme?

Vytvorte širší výber opatrení a posúďte ich účinnosť a uskutočniteľnosť tak, že vyberiete tie, ktoré najlepšie prispievajú k splneniu vašich cieľov a cieľových hodnôt. Spojte opatrenia do integrovaných balíkov opatrení, prediskutujte ich s občanmi a so zainteresovanými stranami a podrobne ich posúďte, aby ste potvrdili svoj výber. Plánujte monitorovanie a hodnotenie v prípade každého opatrenia.

Ako sa to dosiahne a kto čo urobí?

Rozložte balíky opatrení na realizovateľné úlohy (alebo „akcie“) a podrobne ich opíšte vrátane ich odhadovaných nákladov, vzájomných závislostí a rizík. Určte interné a externé nástroje financovania a zdroje financovania pre všetky akcie. Na základe toho dohodnite v rámci každej akcie jasné povinnosti, priority vykonávania a harmonogramy.

V tejto etape je nevyhnutné získať politickú podporu a podporu verejnosti, pretože napríklad stavebné projekty môžu byť kontroverzné aj v prípade, že ciele a opatrenia, ktoré s nimi súvisia, podporuje väčšina ľudí.

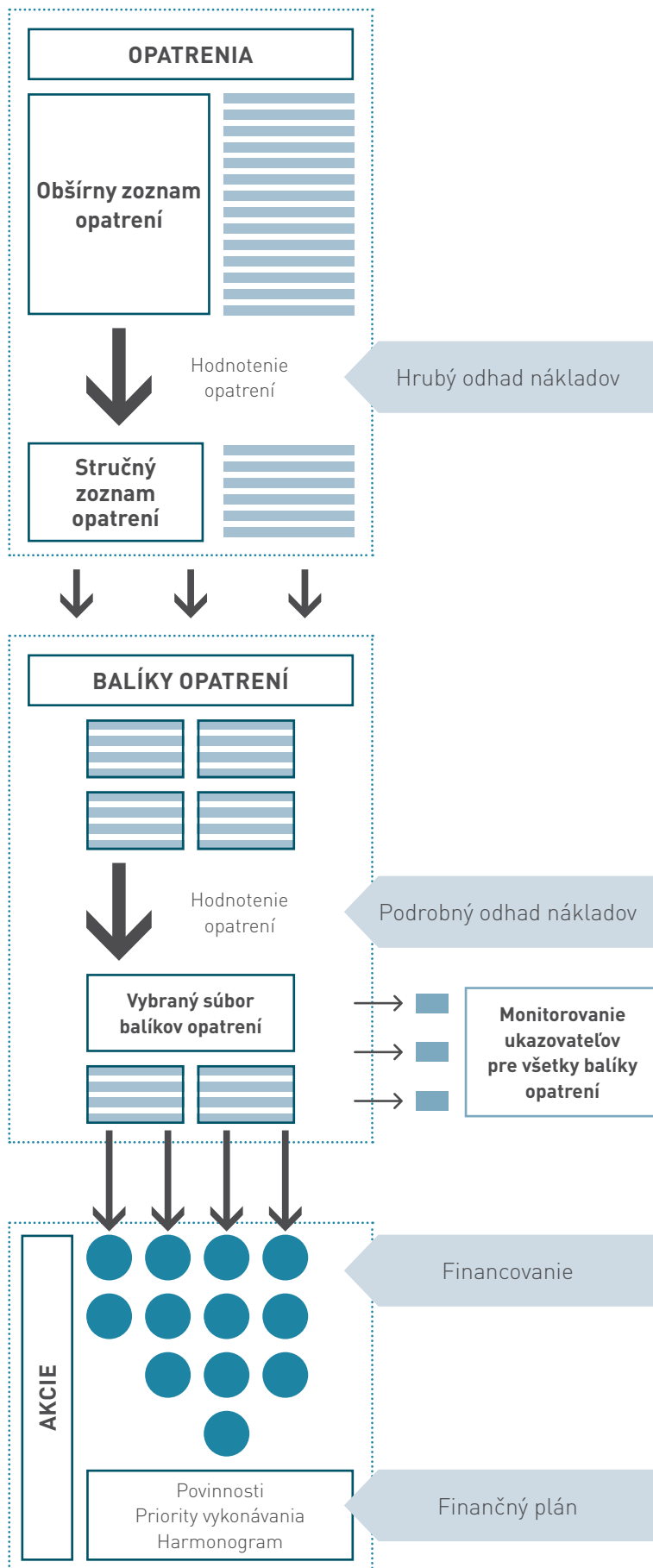
Sme pripravení ísť do toho?

Veľa tvorcov mohlo prispieť k rôznym častiam plánu udržateľnej mestskej mobility. Teraz je čas dokončiť dokument a skontrolovať jeho kvalitu. Podľa zvyklostí vašej organizácie sa podrobná finančná schéma môže zahrnúť do samotného plánu alebo môže tvoriť súčasť samostatného procesu. V každom prípade by ste sa pred prijatím PUMM mali dohodnúť na rozpočte pre každú uprednostňovanú akciu a na dlhodobých pravidlách rozdeľovania nákladov a príjmov medzi všetky zúčastnené organizácie.

Fázu plánovania opatrení uzatvára najdôležitejší čiastkový cieľ procesu plánovania: plán udržateľnej mestskej mobility prijali subjekty s rozhodovacími právomocami príslušného politického orgánu.

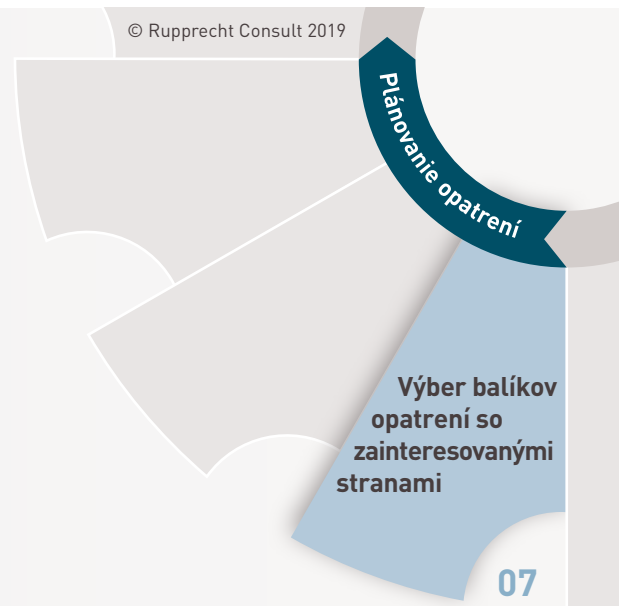
Obrázok č. 25:

Prehľad hlavných krokov fázy 3 (posúdenie opatrení, zlučenie opatrení do balíkov, plánovanie akcií)



KROK 7: Výber balíkov opatrení so zainteresovanými stranami

- 7.1 Vytvorenie a posúdenie širšieho výberu opatrení so zainteresovanými stranami
- 7.2 Vymedzenie integrovaných balíkov opatrení
- 7.3 Plánovanie monitorovania a hodnotenia opatrení



Základom plánovania udržateľnej mestskej mobility je vypracovanie účinných balíkov opatrení. Len vhodne vybrané opatrenia zaistia dosiahnutie stanovených cieľov a cieľových hodnôt. Výber by mal vychádzať z diskusie s kľúčovými stranami, mal by zahŕňať transparentné posúdenie opatrení z hľadiska uskutočniteľnosti a prínosu k dosiahnutiu cieľov a zohľadniť skúsenosti z iných miest s podobnými politikami. V záujme maximálnej synergie a ľahšieho prekonávania prekážok by sa mali vytvoriť integrované balíky opatrení. Včasné hodnotenie plánovania a monitorovanie každého opatrenia (alebo balíka opatrení) sú zárukou toho, že budú zohľadnené pri diskusii o zodpovednosti a rozpočtoch.

ČINNOSŤ 7.1: Vytvorenie a posúdenie širšieho výberu opatrení so zainteresovanými stranami

Zdôvodnenie

Cieľom posúdenia a výberu opatrení je nájsť tie, ktoré sú najvhodnejšie a nákladovo najefektívnejšie z hľadiska naplnenia vízie a cieľov. Komplexný obšírny zoznam by sa mal vytvoriť na základe vašich odborných znalostí, návrhov zainteresovaných strán a verejnosti, skúseností odborníkov z iných miest a databáz opatrení a ich druhov, aby sa zahrnuli všetky podstatné možnosti.

Všetky možnosti z obšírneho zoznamu treba transparentne posúdiť, aby sa vytvoril súbor účinných opatrení, ktoré realisticky zodpovedajú dostupným zdrojom a miestnym podmienkam. Opatrenia sa budú posudzovať nielen z hľadiska účinnosti pri dosahovaní cieľov, ale aj na základe ich prijateľnosti a pomeru ceny a kvality. Najmä v časoch obmedzených rozpočtov pre mestskú dopravu a mobilitu je nevyhnutné zabezpečiť čo najväčší vplyv použitých zdrojov.

Ciele

- Určiť rôzne možnosti opatrení, ktoré by prispeli k dosiahnutiu vízie, cieľov a cieľových hodnôt. Naučiť sa od skúsených miest a odborníkov zohľadňovať všetky príslušné možnosti.
- Vybrať opatrenia, ktoré by mali byť najväčším prínosom pre miestne podmienky.
- Zabezpečiť efektívne využitie dostupných zdrojov a vyhnúť sa výberu opatrení, ktorých realizácia nie je finančne reálna.
- V rámci transparentného procesu získať presvedčivé dôkazy o účinnosti a uskutočniteľnosti vybraných opatrení.



Čo je to „opatrenie“?

Opatrením nazývame celý rad úkonov rôzneho druhu, ktoré sa vykonávajú s cieľom dosiahnuť jeden alebo viacero politických cieľov uvedených v PUMM alebo prekonať jeden či viac zistených problémov. Môže ísť napríklad o opatrenia v oblasti využívania pôdy, infraštruktúry, regulácie, riadenia a služieb, ale aj opatrenia týkajúce sa správania, poskytovania informácií a poplatkov.

Úlohy

Určenie opatrení (tvorba možností)

- Vypracujte systematický prehľad opatrení, ktoré sú už naplánované alebo vykonané, na základe sektorových plánov mobility (napr. pre chodcov, cyklistov, verejnú dopravu, cestnú dopravu, parkovanie, nákladnú dopravu) a takisto plánov z iných príslušných oblastí politiky (napr. využívanie pôdy, energetika, životné prostredie, hospodársky rozvoj, sociálne začlenenie, zdravotníctvo a bezpečnosť).
- Vytvorte obširný zoznam nových potenciálnych opatrení, ktoré sa vzťahujú na vaše ciele a víziu. Zvážte nové a inovačné nápady. Začleňte aj opatrenia, ktoré by vykonal súkromný sektor. Využite databázy opatrení a zoznamy druhov opatrení, aby ste zistili, ktoré opatrenia chýbajú, a aby ste sa inšpirovali (pozri časť o nástrojoch uvedenú ďalej v texte).
- Do prípravy obširného zoznamu opatrení zapojte zainteresované strany.
- Obširný zoznam by mal obsahovať kombináciu investičných, prevádzkových a organizačných opatrení pre všetky súvisiace spôsoby dopravy. Snažte sa takisto zahrnúť opatrenia s krátkodobým, strednodobým a dlhodobým vplyvom.
- Učte sa zo skúseností iných. Zistite, ktoré opatrenia už boli úspešne vykonané inde, a spojte sa s tými, ktorí ich plánovali. Vyhnite sa tak objavovaniu objaveného a nákladným chybám, z ktorých sa už iní mohli poučiť.

Databázy opatrení v oblasti mestskej mobility

K dispozícii je široká škála možných opatrení. Pri hľadaní najvhodnejších opatrení pre miestne podmienky je preto potrebná práca s dokumentmi a diskusia s členmi projektového tímu a zainteresovanými stranami. Možno bude potrebné využiť internetové databázy a dokumenty obsahujúce prehľad opatrení, ktoré by mohli zodpovedať vašim cieľom:

- príručky v rámci projektu SUMPS-Up o zapracovaní opatrení a balíkov opatrení do PUMM (tri verzie pre mestá na začiatničnej, stredne pokročilej a pokročilej úrovni) obsahujúce obširný zoznam viac než 100 opatrení rozdelených do 25 kategórií: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- príručka výberu opatrení v rámci projektu CH4ALLENGE – *Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans* (Výber najúčinnějších balíkov opatrení pre plány udržateľnej mestskej mobility): www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit
- webové sídlo EPOMM obsahujúce podrobné informácie o riadení mobility, napr. nástroj MaxExplorer, ktorý slúži ako pomôcka pri hľadaní najvhodnejších „mäkkých opatrení“: www.epomm.eu/index.php?id=2745
- súbor nástrojov Vital Nodes obsahujúci nástroje pre hodnotiaci rámec, mapovanie a priestorový dizajn, osvedčené postupy a rôzne úrovne informácií: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- doplňujúce usmernenia k PUMM, príloha D: Jednotlivé príručky zahŕňajú rôzne odporúčané opatrenia pre konkrétne témy alebo podmienky.

Na európskej úrovni predstavujú dva najobsiahlejšie zdroje pre vykonávanie opatrení (a balíkov opatrení) v oblasti mestskej mobility v európskych mestách sekcie prípadových štúdií na webovom sídle Eltis (www.eltis.org), t. j. portáli Európskej komisie o mestskej mobilite, ako aj na webovom sídle iniciatívy CiViTAS zameranej na čistejšiu a lepšiu dopravu v mestách (www.civitas.eu).



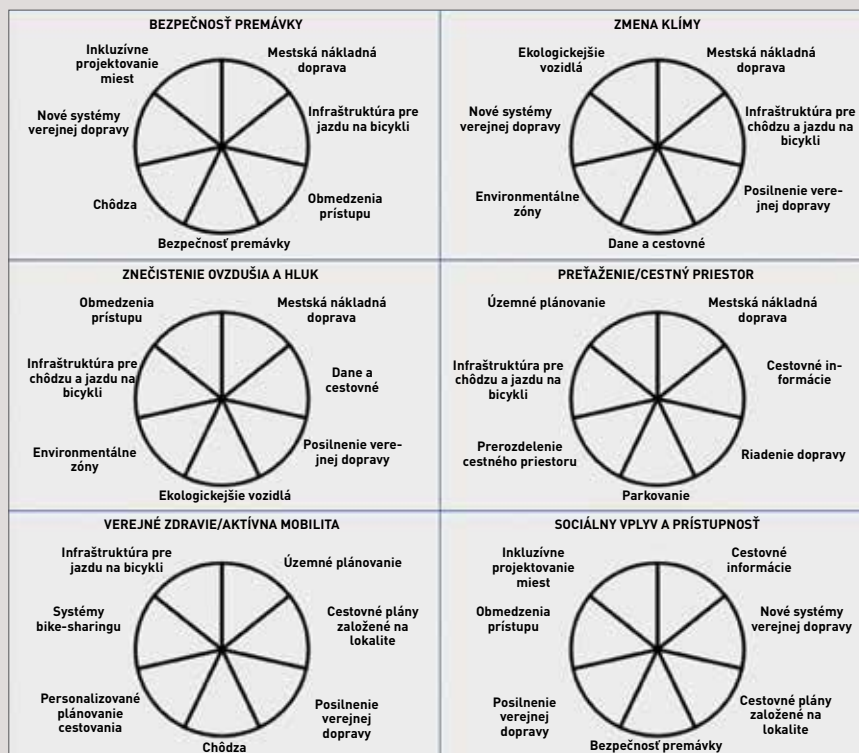


obrázok © Ralf Brand

Nástroje na určenie opatrení



Obrázok č. 26: Príklady oblastí opatrení na riešenie rôznych všeobecných problémov, ktoré sa často vyskytujú pri plánovaní mestskej mobility. Problém možno riešiť prostredníctvom širokej škály rôznych opatrení. Jednotlivé oblasti opatrení znázornené na koláčových grafoch možno využiť na kontrolu, či mesto využíva na riešenie konkrétneho problému všetky príslušné oblasti [Sundberg, R., *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up* (Príručka SUMPs-Up o začlenení opatrení a balíkov opatrení – Konajte), 2018, s. 9].





Obrázok č. 27: Príklad štruktúry na získanie prehľadu o zahrnutí rôznych druhov opatrení do PUMM a rovnováhe medzi vnútornými a vonkajšími opatreniami [Sundberg, R., *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up* (Príručka SUMPs-Up o začlenení opatrení a balíkov opatrení – Konajte), 2018, s. 13].

Cieľové hodnoty: Žiadne obete pri dopravných nehodách		
Cieľové hodnoty: Zvýšená kvalita verejnej dopravy		
Cieľové hodnoty: Zvýšený podiel bicyklov v rámci druhov dopravy		
Druhy opatrení	Vnútorné opatrenia (smerom do vnútra organizácie)	Vonkajšie opatrenia (smerom von k občanom)
Strategické opatrenia súvisiace s politikou	Čo správne orgány mesta uskutočnili? • Plán pre bicykle (opatrenia, usmernenie, ciele) • •	Čo mesto vykonalo? • Plán pre bicykle (informácie) • •
Komunikačné opatrenia a riadenie mobility	Čo správne orgány mesta uskutočnili? • Cestovná politika pre mesto •	Čo mesto vykonalo? • Informačná kampaň •
Fyzické/infraštruktúrne opatrenia vrátane údržby	Čo správne orgány mesta uskutočnili? • Priradenie rozpočtu na údržbu a určenie zodpovednosti za ňu •	Čo mesto vykonalo? • Nová infraštruktúra pre cyklistickú dopravu •
Regulácia, poskytovanie služieb a právne predpisy vrátane územného plánovania	Čo správne orgány mesta uskutočnili? • Prerozdelenie vybraných poplatkov za parkovanie •	Čo mesto vykonalo? • Zóna s nízkymi emisiami v centre mesta •



Online nástroje na vyhľadávanie a posudzovanie opatrení

Nástroj Urban Transport Roadmaps (Podrobné plány mestskej dopravy)

Nástroj *Urban Transport Roadmaps* (Podrobné plány mestskej dopravy) umožňuje používateľom preskúmať a určiť vhodné udržateľné opatrenia v oblasti dopravnej politiky a takisto umožňuje kvantifikovať vplyv týchto opatrení na dopravu, životné prostredie a hospodárstvo: www.urban-transport-roadmaps.eu

Generátor možností opatrení KonSULT

Tento online nástroj umožňuje používateľom rýchlo určiť také politické opatrenia, ktoré zodpovedajú ich situácii. Používatelia vymedzia svoje ciele alebo problémy a generátor možností poskytne usporiadaný zoznam 64 opatrení s odkazmi na ich podrobné opisy: www.konsult.leeds.ac.uk

Hodnotenie opatrení (posúdenie možností)

- Posúďte všetky opatrenia uvedené v obširnom zozname, aby ste určili tie, ktoré sú najvhodnejšie a najúčinnnejšie pre váš PUMM.
- Zvážte pravdepodobný vplyv opatrení na výkon dopravného systému (v dôsledku zmeny dopytu po doprave, ponuky dopravných zariadení alebo nákladov na zabezpečenie a prevádzku dopravného systému).
- Posúďte pravdepodobný výkon každého opatrenia z hľadiska jednotlivých cieľov mesta (efektívnosť), pravdepodobnosti jeho schválenia (prijateľnosť) a dôsledkov pre rozpočet mesta (pomer ceny a kvality). Zvážte rôzne metódy hodnotenia a rozhodnite, ktorá sa má použiť. Výber vhodnej metódy závisí od vašich skúseností a dostupných zdrojov a môže zahŕňať kvalitatívne aj kvantitatívne prístupy.
 - Relatívne rýchlou metódou, ktorú využíva veľa miest, je odborné hodnotenie viacerých kritérií (zjednodušená viackriteriálna analýza), napríklad v rámci série seminárov. V rámci tejto metódy je potrebné zhromaždiť skupinu kvalifikovaných odborníkov (napr. „riadiacu skupinu“ alebo „hlavný tím“ PUMM). Po prezentácii opatrenia každý z odborníkov vykoná vlastné bodovanie, pričom o výslednom skóre sa vedie diskusia v rámci skupiny, počas ktorej odborníci môžu upraviť svoje bodovanie, ale nemusia sa dohodnúť na spoločnom skóre, a nakoniec sa vypočítajú priemerné hodnoty s cieľom porovnať opatrenia a určiť poradie ich dôležitosti (v časti o nástrojoch je uvedený príklad, ako organizovať takúto metódu hodnotenia). Kvalifikovanejšiu priemernú hodnotu možno získať, ak sa zohľadnia hodnotenia odborníkov na základe ich odborného zamerania (napr. hodnotenia odborníkov na životné prostredie majú vyššiu váhu v prípade kvality ovzdušia, hodnotenia odborníkov na financie v prípade nákladov atď.).
 - Medzi internetové nástroje, ktoré možno využiť v rámci tejto metódy, patria napríklad generátor možností opatrení KonSULT a nástroj Urban Transport Roadmaps (Podrobné plány mestskej dopravy), pričom obidva nástroje môžu byť zdrojom informácií na posúdenie vplyvu na základe objektívnych odhadov očakávanej účinnosti (pozri časť o nástrojoch ďalej v texte).
- Posúďte navrhované opatrenia z hľadiska reálnosti a včasnosti ich vykonania s danými zdrojmi (predbežná kontrola uskutočniteľnosti). Uistite sa, že sa zohľadnili všetky náklady a prínosy, nielen tie, ktoré možno jednoducho zmerať alebo hodnotiť.
- Na základe výsledkov hodnotenia skráťte obširný zoznam opatrení na stručný zoznam, ktorý bude obsahovať najslubnejšie opatrenia.
 - Uistite sa, že sa zohľadnili toky osobnej aj nákladnej dopravy.
 - Uistite sa, že sa pri posudzovaní nákladov a prínosov v rovnakej miere zohľadnili a porovnali všetky druhy dopravy.
- Poskytnite podrobnejšie vymedzenie opatrení uvedených v stručnom zozname. Zvážte, kedy a kde by sa malo opatrenie vykonať a kto ho bude využívať alebo na koho bude mať dosah.
- Vypracujte podrobné odhady nákladov na opatrenia uvedené v stručnom zozname, ktoré zahŕňajú odhady pre všetky príslušné kategórie: stavebné práce/výstavba; zisťovanie, prieskum, navrhovanie a mapovanie; inštitucionálny rozvoj/rozvoj kapacít; zapojenie zainteresovaných strán a komunikácia; vybavenie, vozidlá a materiály; poradenské služby; prevádzka a údržba; nadobúdanie pozemkov; prírastkové administratívne náklady; počiatočný prevádzkový kapitál a dane a clá. Nesprávne odhady nákladov sa často považujú za značné riziko pri posudzovaní investícií do infraštruktúry.
- Od začiatku zapojte ďalšie oddelenia (vrátane finančného oddelenia) a poskytnite výhody za účasť. Neskôr vám to pomôže stanoviť povinnosti a rozdelenie nákladov (pozri činnosti 8.3 a 9.2).
- Určte, pri ktorých opatreniach je potrebná doplňujúca alebo externá technická podpora v rámci štúdie uskutočniteľnosti, technickej štúdie alebo štúdie trhu.



Nástroje na hodnotenie opatrení

V tabuľke, ktorá slúži ako príklad, je znázornené, akú štruktúru môže mať hodnotenie opatrení uvedených v zozname. Hodnotenie môžu napríklad vypracovať odborníci z mesta v rámci seminára.

Obrázok č. 28: Príklad posúdenia vplyvu opatrení. Škála hodnotenia účinnosti od -2 po 2; -2 = opatrenie predstavuje jednoznačné riziko pre dosiahnutie cieľa, 0 = vplyv opatrenia je neutrálny, 2 = opatrenie má jednoznačne pozitívny vplyv. Škála posúdenia prijateľnosti a pomeru ceny a kvality od 0 po 3 [na základe práce Mattson, C., *SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan* (Normy pre rozvoj akčného plánu PUMM v rámci projektu SUMPs-Up), 2018, s. 9].

OPATRENIE/ BALÍK OPATRENÍ	VÍZIA A CIEĽOVÉ HODNOTY PUMM			ÚROVEŇ PRIORITY (ZHRNUTIE VÍZIE PUMM)	OČAKÁVANÝ VÝSLEDOK	
	Zvýšenie bezpečnosti dopravy	Zvýšenie chôdze, jazdy na bicykli a verejnej dopravy	Zníženie individuálnej automobilovej		... ak sa opatrenie vykoná	... ak sa opatrenie nevykoná
Oddelené cesty pre cyklistov	2	2	1	5 (2+2+1)	Lepšia infraštruktúra pre cyklistov. Zvýšenie počtu ľudí využívajúcich bicykle pri každodenných cestách.	Žiadne zlepšenia pre cyklistov. V prípade najlepšieho zo scenárov to znamená, že sa nezníži počet ľudí využívajúcich bicykel.
Rozvoj plánu riadenia mobility	0	2	2	4 (0+2+2)	Posun k väčšiemu využívaniu udržateľnej dopravy pri každodenných cestách. Zvýšenie využívania existujúcej infraštruktúry pre udržateľné druhy dopravy.	Nezmenený vývoj podielu druhov dopravy. Žiaden nárast udržateľných druhov dopravy.
Zlepšenie priechodov pre chodcov na uprednostňovaných trasách	2	2	0	4 (2+2+0)	Zvýšenie bezpečnosti a ochrany chodcov. Zvýšenie počtu chodcov pri každodenných cestách.	Súčasný stav v počte zranení chodcov. Nízka mienka o bezpečnosti môže mať za následok zníženie počtu chodcov.
...						

Takýto hodnotiaci workshop môže byť podporený aj nástrojmi, ktoré automaticky vypočítajú relatívnu prioritu istôt, keď ich experti ohodnotia. To umožňuje vopred vyplniť šablónu kvantitatívnymi informáciami, napr. o približných nákladoch, aby sa posilnil faktický základ rozhodnutí. Používateľom tiež umožňuje interaktívnym spôsobom priamo diskutovať o čistých výsledkoch jednotlivých hodnotení expertov. Jedným z takýchto nástrojov je Excelová šablóna Urban Nodes Assessment (Hodnotenie mestských uzlov): <https://civitas.eu/tool-inventory/urban-nodes-assessment-tool>

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

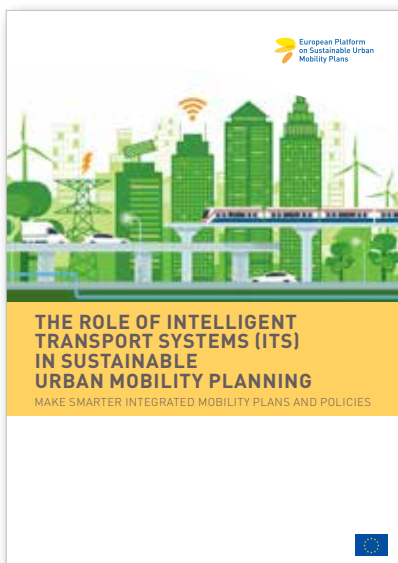
- Určte opatrenia v spolupráci so zainteresovanými stranami, intenzívne ich zapojte do tvorby možností a hodnotenia.
- Vyzvite verejnosť, aby predkladala návrhy, napríklad prostredníctvom internetu, ako inšpiráciu pre obširný zoznam.
- Hľadajte vhodné príklady aj mimo svojho mesta alebo svojej krajiny.
- Pozvite do mesta odborníkov z iných lokalít a poraďte sa s nimi.
- Vezmite miestne subjekty s rozhodovacími právomocami na prehliadku mesta, ktoré úspešne vykonalo jedno z vašich kľúčových opatrení, aby ste zvýšili šancu jeho prijateľnosti.

Kontrolný zoznam

- ✓ Vypracovala sa analýza vykonaných a plánovaných opatrení.
- ✓ Zostavil sa obširný zoznam potenciálnych opatrení.
- ✓ Došlo k výmene skúseností s plánovačmi, ktorí vykonali zaujímavé opatrenia v iných mestách alebo regiónoch.
- ✓ Vhodné opatrenia sa posúdili s prihliadnutím na ich účinnosť (z hľadiska prínosu pre ciele), prijateľnosť a pomer ceny a kvality.
- ✓ Vybrali sa najslubnejšie opatrenia pre stručný zoznam.
- ✓ Vypracovali sa podrobné špecifikácie a odhady nákladov pre stručný zoznam.

Harmonogram a koordinácia

- Vykonáva sa po vymedzení vízie, cieľov a cieľových hodnôt.
- Opatrenia sa najskôr určia, potom sa vyhodnotia.



Inteligentné dopravné systémy (IDS) ponúkajú celý rad opatrení pre váš PUMM. Implementácia týchto technológií by sa však nemala chápať ako cieľ sám osebe, ale ako prostriedok, ktorý výrazne prispieva k dosiahnutiu jedného alebo viacerých cieľov PUMM. IDS v mnohých prípadoch predstavujú technológiu, ktorá umožňuje realizáciu alebo zvyšuje efektívnosť iných opatrení (napr. elektronické monitorovanie obmedzenia vjazdu určitých typov vozidiel ako súčasť vytvárania zón s obmedzenou premávkou). Ďalšími príkladmi využitia IDS sú: systémy, ktoré v reálnom čase poskytujú informácie o multimodálnej doprave, čím ju uľahčujú; riadenie dopravy a križovatiek alebo koridorov spôsobom šetrným k životnému prostrediu (napr. prednosť pre vozidlá verejnej dopravy na križovatkách); multimodálne integrované platby a rezervácie a elektronické cestovné lístky; automatické vyberanie poplatkov od účastníkov cestnej premávky; inteligentné riadenie parkovania a poskytovanie informácií o parkovaní; reaktívne a predpovedné riadenie a regulácia dopravy vrátane využitia údajov z pohybujúcich sa vozidiel; systémy riadenia vozového parku.

Ďalšie informácie o prepojení IDS a PUMM nájdete v informačnom dokumente pre odborníkov **The role of Intelligent Transport Systems (ITS) in Sustainable Urban Mobility Planning** [Úloha inteligentných dopravných systémov (IDS) v plánovaní udržateľnej mestskej mobility].

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Porto, Portugalsko: Klasifikácia opatrení na účely výberu opatrení v rôznych obciach

Akčný plán udržateľnej mestskej mobility (PAMUS) pre metropolitnú oblasť Porto (AMP) zahŕňa 17 obcí. Opatrenia boli rozdelené do deviatich kategórií, aby bolo možné rozhodnúť, ktoré z nich sa majú vykonať v jednotlivých obciach a ktoré v metropolitnej oblasti ako celku. Hodnotenie obšírneho zoznamu opatrení podľa kategórií sa vykonalo pomocou krížovej maticovej analýzy kategórií a cieľov. Vzhľadom na to, že akčný plán sa vypracoval v priebehu šiestich mesiacov, nebol čas na zapojenie obyvateľov do výberu opatrení. V rámci PAMUS však boli zahrnuté informácie od pracovnej skupiny, ktorú tvorili politici a technickí pracovníci z jednotlivých obcí. Táto pracovná skupina pomohla skrátiť počiatočný obšírny zoznam opatrení.

Autor: Mesto Porto, informácie získala Anna Dragutescuová, sieť ICLEI
Obrázok: PAMUS – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

Objetivo Estratégico	Modos azares	Integração multimodal (bilética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções (IT)	Multi (tologia
1	///	/	///	///	/	/	///	///
2	///	///	///	///	/	/	///	///
3		///	///	///	///	/	///	///
4	///	///	/	///	/		///	///
5	/	///	///	///			///	/
6		///	///	///			///	/
7	/			/			/	/
8				/		/		/
9		/	///	/	///	///		/
10	/		/	/	///	/	///	/
11		///	///	/	///	/	/	/
12	/	///	///	/	///	///	///	/
13		///	/	/	///	/	///	/
14						///		
15	///	/	/	/	/	/	/	/

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Granollers, Španielsko: Participačné posúdenie opatrení na základe hodnotenia predchádzajúceho PUMM

V rámci práce na druhom PUMM (PUMS) sa mesto Granollers zameralo na zapojenie zainteresovaných strán do procesu opätovného hodnotenia opatrení mobility a stanovenia ich priorit. V rámci toho využilo osobitné aktivity a diskusie. Konali sa stretnutia s mestskou radou pre mobilitu a zdravie, hospodárskymi a sociálnymi subjektmi a technickými pracovníkmi mestského zastupiteľstva. Na ďalších stretnutiach sa zúčastnili občania a používatelia verejnej dopravy. Účastníci týchto stretnutí poskytli spätnú väzbu k technickým návrhom a predložili podnety na prípadné zlepšenie konkrétnych prvkov a opatrení v rámci PUMM.

Autor: Laura Llavina Juradová, mesto Granollers, informácie získala sieť ICLEI
Obrázok: Mesto Granollers



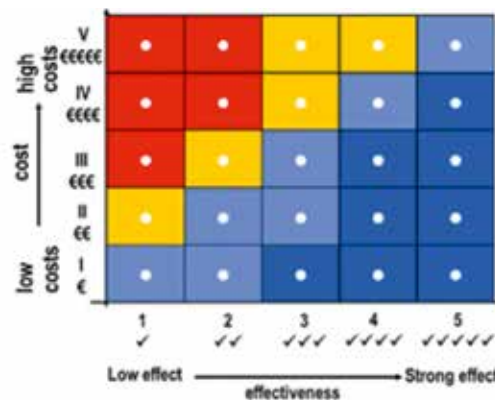
PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Brémy, Nemecko: Hodnotenie na základe viacerých kritérií v rámci štruktúrovaných odborných seminárov

V meste Brémy sa použilo na výber opatrení PUMM viacero nástrojov. Na základe matice nákladov a prínosov sa určila úroveň dosiahnutia cieľov každého jednotlivého opatrenia. Táto metóda zahŕňala odborné hodnotenie účinnosti opatrení z hľadiska cieľových hodnôt, pričom sa použila kvalitatívna škála pre každý ukazovateľ dosahovania cieľových hodnôt. Okrem toho sa vyhodnotil územný vplyv a nakoniec sa vytvorila stupnica vplyvov. Klasifikácia nákladov na opatrenia vychádzala z piatich nákladových skupín. Po dokončení klasifikácie a zostavení stupnice sa dokončila matica nákladov a vplyvov, ktorá ukazuje, do akej miery prispieje každé opatrenie k dosiahnutiu cieľov.

Autor: Mesto Brémy, informácie získala sieť EUROCIITIES

Obrázok: Mesto Brémy

**ČINNOSŤ 7.2:** Vymedzenie integrovaných balíkov opatrení**Zdôvodnenie**

Zo skúsenosti vieme, že izolované opatrenia mávajú len obmedzený vplyv, kým balíky opatrení sa môžu vzájomne pozitívne dopĺňať a prispievať k prekonávaniu prekážok pri ich vykonávaní. Súčasťou balíka sú jednotlivé opatrenia, ktorých kombinácia účinnejšie prispieva k dosiahnutiu cieľov a zvýšeniu šance ich prijateľnosti. Najvhodnejšie balíky opatrení určíte, ak preskúmate a otestujete rôzne spôsoby ich kombinácie.

V tejto fáze je potrebné podrobné posúdenie vplyvov hlavných opatrení a balíkov opatrení, aby sa zamedzilo vytvoreniu nerealistických projektov, overili sa inovačné nápady a zabezpečila sa ich nákladová efektívnosť, pričom sa často využívajú normalizované metódy, napríklad viackritériálna analýza (multi-criteria analysis, MCA) alebo analýza nákladov a prínosov (cost-benefit analysis, CBA).

Konečné balíky, na výbere ktorých sa podieľali aj občania a zainteresované strany, by mali nielen čo najviac prispievať k dosiahnutiu cieľov, ale aj smerovať k integrácii druhov dopravy (intermodalita) s územným plánovaním a plánovaním v rámci iných sektorov (napr. opatrenia v oblasti životného prostredia, zdravotníctva alebo hospodárstva; pozri činnosť 2.2).

Ciele

- Vytvoriť z vybraných opatrení balíky, ktoré prispievajú k prekonávaniu prekážok pri vykonávaní konkrétnych opatrení a umožnia využitie synergií.
- Zabezpečiť integráciu jednotlivých druhov dopravy (intermodalita).
- Usilovať sa o integráciu s územným plánovaním a plánovaním v rámci iných sektorov.
- Zabezpečiť angažovanosť a vysokú mieru uznania vašich balíkov opatrení zo strany subjektov s rozhodovacími právomocami, občanov a ostatných zainteresovaných strán.

**Čo je to „balík opatrení“?**

Balík opatrení je kombináciou vzájomne sa dopĺňajúcich opatrení, často z rôznych kategórií, ktoré sú dobre koordinované v záujme účinnejšieho riešenia osobitných rozmerov problému v porovnaní s jednotlivými opatreniami a v snahe prekonať prekážky pri ich vykonávaní. Ako príklad je možné uviesť kombináciu opatrení, ktorých cieľom je odradiť ľudí od využívania osobných áut (napríklad kontroly parkovania), s opatreniami, ktoré podporujú alternatívne spôsoby dopravy, ako sú kvalitnejšie služby autobusovej dopravy a jazdné pruhy pre cyklistov.

Vaše balíky opatrení by mali podporovať rôzne oblasti činností vrátane chôdze. Balík opatrení v oblasti chôdze by sa mohol napríklad zostaviť v nadväznosti na významný projekt alebo kľúčový zásah, ako sú pešia zóna alebo tzv. superblok (pozri aj príklad osvedčeného postupu v meste Vitoria-Gasteiz uvedený ďalej v texte). Takýto balík, ktorého cieľom je premeniť určitý mestský priestor na pešiu zónu, by mal zahŕňať rôzne druhy opatrení, ktoré sa vzájomne podporujú. Okrem základného opatrenia, ktorým je obmedzenie vjazdu motorových vozidiel a prestavba ulíc s dôrazom na ich atraktivnosť a prístupnosť (napr. viac zelene a stromov, možností na sedenie a záchodov, čisté a dobre osvetlené ulice), by mohol zahŕňať tieto opatrenia:

- časovo obmedzené pešie zóny počas vybraných letných dní alebo nedelí v mesiacoch pred samotnou zmenou, optimálne v kombinácií s verejnými podujatiami,
- budovanie parkovacích miest pre bicykle na okrajoch pešej zóny a zvyšovanie kvality cyklistických ciest v okolitých uliciach,
- budovanie parkovacích miest mimo ulice (napr. garáže s nízkymi poplatkami pre miestnych obyvateľov) v blízkosti pešej zóny,
- lepšie autobusové spoje v okolí,
- riešenia v oblasti zásobovania obchodov (napr. povolenie vjazdu vozidiel zásobovania v určitom čase ráno/večer alebo vytvorenie blízkeho dopravného mikrouzla s nákladnými bicyklami pre posledný úsek cesty),
- iniciatívna komunikácia s majiteľmi obchodov a verejnosťou (napr. prostredníctvom prieskumov spokojnosti zákazníkov a štatistík obrátov pred zavedením pešej zóny a po ňom),
- obmedzenie rýchlosti a nainštalovanie bezpečných priechodov pre chodcov v okolitých uliciach.

Ďalšie informácie o tom, ako v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility vytvoriť zdravý, fungujúci a udržateľný verejný priestor pre chodcov nájdete v informačnom dokumente pre odborníkov **Supporting and Encouraging Walking in Sustainable Urban Mobility Planning** (Podpora pešej dopravy a nabádanie k nej v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility).



Úlohy

- Nájdite spôsoby, ako vytvoriť balíky opatrení. Existujú rôzne metódy na zlučovanie opatrení do skupín, napríklad
 - podľa typu opatrenia (snaha spojiť opatrenia v oblasti využívania pôdy, infraštruktúry, regulácie, riadenia a služieb, správania, poskytovania informácií a poplatkov do jedného balíka),
 - podľa prijateľnosti (spojenie populárnych a menej populárnych, ale účinných opatrení do balíkov, napríklad kombinácia stimulov a obmedzení),
 - podľa cieľa alebo problému (do jedného balíka sa zaradia opatrenia, ktoré prispievajú k dosiahnutiu toho istého cieľa alebo riešia rovnaký problém),
 - podľa geografických kritérií (v jednom balíku sú opatrenia, ktoré sa týkajú toho istého územia),
 - podľa nákladov (spojenie účinných, ale nákladných kľúčových opatrení s tými, ktoré vytvárajú príjmy, s cieľom dosiahnuť nižšie čisté náklady),
 - podľa viazanosti na externé financovanie (zoskupenie opatrení vyžadujúcich vonkajšie financovanie, ktoré:
 - i) podporujú jeden jasne vymedzený cieľ; ii) sa vykonávajú v rámci jednej oblasti vplyvu; iii) majú spoločného vlastníka projektu a iv) majú podobné obdobia vykonávania] alebo
- podľa nadväznosti na väčšie projekty (ako je nová sieť cyklistických ciest, pričom sa vyhľadajú opatrenia, ktoré dopĺňajú a podporujú tento projekt).
- Utvorte balíky opatrení tak, aby umožňovali využitie synergií a aby sa zvýšila ich účinnosť. Pri rozhodovaní, ktoré opatrenia sa majú zaradiť do balíka, je kľúčové určiť, ktoré sa vzájomne dopĺňajú alebo môžu byť potrebné, aby iné opatrenia fungovali. Medzi opatreniami v balíku by mala byť interakcia a mali by spolu dosiahnuť viac, než by dosiahli samostatne (synergia), alebo by mali uľahčovať vykonávanie iných opatrení v balíku tým, že odstránia prekážky pri ich vykonávaní.
- Zabezpečte, aby sa zohľadnila intermodalita. Môže ísť o napojenie na diaľkové dopravné siete, ako je sieť TEN-T.

- Overte navrhované opatrenia v oblasti dopravy a mobility z hľadiska integrácie s územným plánovaním.
 - Podľa možnosti integrujte opatrenia s plánovaním v rámci iných sektorov (napr. s opatreniami v oblasti životného prostredia, zdravia alebo hospodárstva).
 - Uistite sa, že sa zameriavate na všetky ciele vrátane externalít, ako sú emisie skleníkových plynov, hluk a miestne znečistenie ovzdušia.
 - Zabezpečte vyváženosť medzi krátkodobými a dlhodobými opatreniami.
 - Uistite sa, že vhodne kombinujete investičné, prevádzkové a organizačné opatrenia.
 - Uistite sa, že sa zameriavate na všetky príslušné spôsoby dopravy vrátane nákladnej.
- Vykonať podrobné testovanie a hodnotenie alternatívnych balíkov a ich kľúčových opatrení. Upravte ich na základe výsledkov, aby ste sa vyhlí nerealistickým projektom a zabezpečili, že budú nákladovo efektívne. Ak sa napríklad pri podrobnom hodnotení možnosti zistiť riziko, že určité kľúčové opatrenia nebude možné uskutočniť, vráťte sa k činnosti 7.1 a upravte stručný zoznam opatrení tak, aby ste zabezpečili, že aj naďalej plní vaše ciele. Zvážte rôzne metódy hodnotenia a na základe svojich skúseností, dostupných zdrojov a druhov hodnotených opatrení rozhodnite, ktorú použijete.
 - Vplyvy opatrení sú komplexné a ťažko predvídateľné, preto sa na tento účel často používajú modely. Kvalitne nastavené modely umožňujú otestovať opatrenia jednotlivo aj v balíkoch, predpovedať ich vplyv a porovnať ich so súčasnou situáciou a súborom už naplánovaných opatrení (tzv. vývoj za nezmenených okolností). Vysokokvalitný model je výkonný nástroj plánovania, ale na to, aby bol stále aktuálny, vyžaduje značné množstvo údajov a kapacít. Ďalším obmedzením, ktoré sa týka najmä plánovania udržateľnej mestskej mobility, je skutočnosť, že viaceré modely nedokážu reprezentovať určité druhy opatrení (najmä tie, ktoré sa týkajú nákladnej dopravy, chôdze a jazdy na bicykli, intermodality a niektorých behaviorálnych opatrení) a predvídať rušivé zmeny (pozri aj prehľad nástrojov modelovania uvedený ďalej v texte).
 - Na hodnotenie pomeru ceny a kvality v rámci rozsiahlejších jednotlivých opatrení, väčšinou v prípade projektov v oblasti infraštruktúry, sa často používa analýza nákladov a prínosov (CBA), ktorá umožňuje zohľadniť aj množstvo vplyvov projektov na spoločnosť, hospodárstvo a životné prostredie. CBA však obvykle vyžaduje veľké množstvo údajov a väčšina miest nemá normalizovaný prístup v rámci CBA k opatreniam, ktoré sa nezaobierajú infraštruktúrou.
 - V záujme začlenenia kritérií, ktoré nie sú vyjadrené v peniazoch, sú CBA často doplnené o analýzy viacerých kritérií (MCA), najmä v prípade, ak sa vyjadrenie určitých kritérií v peniazoch považuje za príliš komplikované. Pri použití MCA možno kombinovať kvantitatívne a kvalitatívne hodnotenia v závislosti od dostupnosti údajov pre jednotlivé kritériá. V mnohých krajinách je vykonanie normalizovaných CBA alebo MCA podmienkou na získanie finančných prostriedkov pre rozsiahlejšie opatrenia v oblasti infraštruktúry.
 - Na mnohých miestach, najmä v prípade opatrení menšieho rozsahu a menších miest, môžu byť kompletná analýza nákladov a prínosov alebo dopravný model na simuláciu politik príliš nákladné. V týchto prípadoch sa namiesto toho možno zamerať na najdôležitejšie opatrenia, odhady a/alebo „modelovanie reálneho sveta“ formou experimentov.
 - Vykonať posúdenie rizík pre vybrané balíky opatrení. V najjednoduchšej podobe môže ísť o myšlienkové cvičenie počas ktorého sa zisťuje, od ktorých predpokladov závisí účinnosť opatrení, čo by sa stalo, ak by došlo k ich zmene, a ako tieto riziká zmierniť. Podľa možnosti použite aj kvantitatívne metódy, napr. vykonajte test citlivosti. To znamená, že hodnotenie (alebo zostavenie modelu) vykonáte opakovane s radom rôznych predpokladov. Ak prioritný balík funguje dobre pri splnení niekoľkých predpokladov, považuje sa za potvrdený. Ak je jeho fungovanie premenlivé, potom je menej odolný a menej vhodný na vykonanie. Môže to slúžiť ako podnet na jeho úpravu tak, aby sa zlepšilo jeho fungovanie.
 - Diskutujte o vybraných balíkoch opatrení so zainteresovanými stranami a zapojte ich do procesu výberu, napríklad na stretnutí s „riadiacou skupinou“ PUMM. Informujte o balíkoch opatrení transparentne a profesionálne.
 - Aktívne zapájajte občanov a získajte od nich spätnú väzbu k opatreniam a balíkom opatrení. Mali by byť zapojení do potvrdzovania a konečného výberu balíkov.
 - Vykonať konečný výber opatrení a balíkov opatrení.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Spolupracujte s ďalšími miestnymi organizáciami na spoločnom modeli dopravy. Znížite tak náklady a ľahšie dosiahnete jeho priebežnú aktuálnosť. O takúto spoluprácu môžu mať záujem organizácie, ako sú miestne univerzity, susedné obce, prevádzkovatelia (regionálnej) verejnej dopravy alebo úrady.

Harmonogram a koordinácia

- Po vytvorení zoznamu opatrení.

Kontrolný zoznam

- ✓ Určili sa potenciálne balíky opatrení, od ktorých sa očakáva, že umožnia realizáciu synergií a prekonanie prekážok pri vykonávaní.
- ✓ Balíky opatrení sa skontrolovali z hľadiska integrácie s územným plánovaním a plánovaním v rámci iných sektorov.
- ✓ Balíky v stručnom zozname sa otestovali a zhodnotili z hľadiska všetkých cieľov, aby sa určili nákladovo najvýhodnejšie kombinácie.
- ✓ Vybrané balíky sa prediskutovali a potvrdili v spolupráci so zainteresovanými stranami a s verejnosťou.
- ✓ Vybral sa finálny súbor balíkov opatrení.

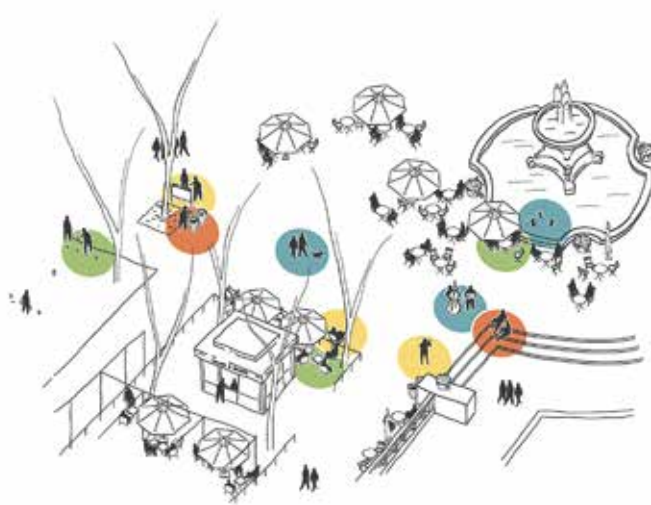
Budovanie verejného priestoru

Budovanie verejného priestoru (tzv. *placemaking*) je druh opatrenia, ktorý v priebehu posledných rokov získava stále väčšiu pozornosť. Môže začať využitím „jednoduchých a lacných“ riešení a intenzívnou spoluprácou s občanmi pri premene ulíc a verejného priestoru s cieľom zvýšiť obývateľnosť a posilniť osobný vzťah k danému miestu. Táto stratégia umožňuje mestám rýchle napredovať, preto môže byť užitočnou súčasťou balíkov opatrení, ktorá umožňuje znázorniť požadované zmeny a získať ďalšiu podporu pre iné opatrenia PUMM.

Organizácia *Project for Public Spaces* ponúka širokú škálu zdrojov na budovanie verejného priestoru: www.pps.org

Online platforma URB-I: Na platforme URBAN IDEAS je k dispozícii inšpiratívna databáza projektov zameraných na budovanie verejného priestoru vrátane fotografií, na ktorých možno porovnať situáciu „pred“ a „po“: www.urb-i.com/before-after

Zdroj: *Project for Public Spaces*



Obrázok č. 29: Budovanie verejného priestoru



Nástroje na tvorbu balíkov opatrení

Pri systematickej a účinnej tvorbe balíkov opatrení sa osvedčila zásada štyroch krokov. Tento prístup presadzujú švédske vnútroštátne orgány pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility v mestách aj pre plánovanie dopravy na celoštátnej a regionálnej úrovni. Kroky v rámci zásady štyroch krokov možno opísať takto:

- **1. krok: Prehodnoťte!** Riešenia, ktoré ovplyvňujú dopyt po doprave a výber spôsobu dopravy (územné plánovanie, riadenie dopytu/mobility).
- **2. krok: Optimalizujte!** Riešenia pre efektívnejšie využitie existujúceho dopravného systému (infraštruktúra, vozidlá atď.).
- **3. krok: Rekonštruujte!** Rekonštrukcia existujúcej infraštruktúry.
- **4. krok: Budujte nové!** Investície do infraštruktúry a rozsiahlejších rekonštrukcií.

Napriek tomu, že názov tohto prístupu naznačuje postupnú realizáciu krokov, správnejšie by bolo vnímať ho ako „spôsob myslenia“ v rámci plánovania udržateľnej mobility. Výskum, z ktorého zásada štyroch krokov vychádza, zdôrazňuje dôležitosť postupného znižovania závislosti od motorovej dopravy, uprednostňovanie udržateľnejších spôsobov dopravy a efektívne využívanie existujúceho dopravného systému s cieľom znížiť potrebu rozsiahlych rekonštrukcií alebo výstavby novej cestnej infraštruktúry. Zásada štyroch krokov zaisťuje, že sa do balíkov opatrení zaradia vhodné opatrenia tak, aby sa zvýšila nákladová efektívnosť v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility.

Zdroj: Sundberg, R., *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up (Príručka SUMPs-Up o začlenení opatrení a balíkov opatrení – Konajte)*, 2018, s. 15 – 16.

Obrázok č. 30: Druhy opatrení v jednotlivých krokoch v rámci zásady štyroch krokov (Zdroj: Swedish Transport Administration a kol., 2014)



Generátor balíkov opatrení KonSULT

Online nástroj KonSULT možno využiť aj v procese tvorby balíkov. Na základe zoradeného zoznamu opatrení zostaveného vo fáze tvorby možností poskytne nástroj návrhy, ktoré opatrenia by sa mohli navzájom dopĺňať, pričom sa využije metodika obvykle účinných kombinácií: www.konsult.leeds.ac.uk



Ďalšie informácie o CBA a MCA

- GR Regio, *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020* (Usmernenie k analýze nákladov a prínosov investičných projektov; nástroj na ekonomické posúdenie politiky súdržnosti 2014 – 2020), 2015, https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf.
- Projekt Evidence, 2014. Zaoberá sa problémami pri určovaní životaschopnosti projektu, úlohou hodnotenia projektu (najčastejšie analýzy CBA) pri rozhodovaní na úrovni obcí a úlohou, ktorú majú plány PUMM pri stanovovaní priorit v rámci projektov, www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf.
- Projekt TIDE, 2012. Usmernenie k projektu venované analýze nákladov a prínosov a analýze vplyvu v prípade inovácií mestskej dopravy, ktoré poskytuje jednoducho využiteľný nástroj na hodnotenie projektu mestskej dopravy vrátane CBA a MCA, www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf.



Nástroje na modelovanie v procese PUMM

Dopravný model je zjednodušenou verziou skutočného sveta, ktorá umožňuje testovať a hodnotiť teoretické („čo ak?“) scenáre. Úlohou dopravných modelov je pomôcť orgánom verejnej správy v procese navrhovania budúcej dopravnej infraštruktúry (vrátane nového vybavenia pre chodcov a cyklistov) a nových alebo upravených prevádzkových systémov (napr. inteligentné systémy riadenia signalizácie). Priebežne sa vyvíjajú a upravujú podľa aktuálnych trendov v oblasti mobility, sociálno-demografických zmien a udržateľných cieľov v oblasti životného prostredia. Typickými výsledkami sú celkové trvanie cesty pre jednotlivé spôsoby dopravy a skupiny účastníkov premávky, objemy v rámci súkromných a verejných dopravných sietí, emisie látok znečisťujúcich ovzdušie atď. Výstupy dopravných modelov preto často slúžia ako vstupy pre ďalšie ekonomické výpočty alebo ako základ pre politické diskusie vrátane diskusií s verejnosťou.

Dopravný model možno použiť na vytvorenie spoľahlivého a konzistentného vstupu do procesu PUMM, a to konkrétne v rámci určitých fáz plánovania, ako sú tvorba scenárov, hodnotenie a výber opatrení a monitorovanie. Výsledky modelovania pomáhajú predpovedať, aký vplyv budú mať rôzne kombinácie politik a opatrení, pričom sa zohľadnia komplexné interakcie a možné zosilňujúce alebo opačné efekty, čo slúži ako pomôcka pri vymedzení najúčinnějších integrovaných balíkov. Okrem toho, že slúžia na vymedzenie východiskového scenára, umožňujú aj pravidelné monitorovanie zmien v dopravnom systéme počas fázy vykonávania, čo umožňuje vyhodnotiť, či sa postupuje správnym smerom alebo je potrebné reagovať a upraviť kroky.

Rozhodnúť o tom, či sa majú alebo nemajú využiť dopravné modely v rámci PUMM, je potrebné na začiatku procesu PUMM. Závisí to od časového rámca PUMM a takisto od charakteru daných opatrení: čím vyšší je predpoklad, že tieto opatrenia ovplyvnia dopyt po doprave (napr. budovanie novej trasy verejnej dopravy, zavedenie nového udržateľného druhu dopravy alebo služby atď.), tým viac sa odporúča využiť modelovanie dopravy s cieľom predpovedať tieto vplyvy. Výber modelu závisí od dostupného rozpočtu, času, údajov a rozsahu otázok.

Existujú tri kategórie dopravných modelov: makroskopické, mikroskopické a mezoskopické, pričom najčastejšie sa využívajú prvé dva. Makroskopické modelovanie sa zvyčajne využíva pri strategickom plánovaní a mikroskopické pri prevádzkovom plánovaní. Makroskopické modely sú zamerané na voľby týkajúce sa rozsiahlych oblastí, napr. cieľ cesty, výber druhu dopravy a trasy, kým mikroskopické simulácie sú väčšinou zamerané na modelovanie dopravného toku. Je preto potrebné vybrať vhodnú úroveň modelovania, ktorá umožní analyzovať rôzne vplyvy opatrení v danom meste, pretože sa môžu líšiť v závislosti od rozsahu.

Dostupné nástroje modelovania až donedávna plne nezohľadňovali jazdu na bicykli a chôdzu. V rámci projektu CIVITAS FLOW financovaného z prostriedkov EÚ (<http://h2020-flow.eu>) sa zdokonalil softvér pre mikroskopické a makroskopické modelovanie dopravy tak, že dokáže oveľa presnejšie modelovať existujúcu infraštruktúru pre cyklistov a chodcov a takisto ich správanie. V rámci vývoja došlo k rozšíreniu makroskopického modelu dopytu po doprave (vrátane zavedenia systémov spoločného využívania vozidiel a vylepšeného stochastického pridelovania pri výbere cyklistickej trasy) a k vylepšeniu funkcií softvéru na mikroskopickú simuláciu dopravy (vrátane vylepšeného modelovania interakcií medzi vozidlami a chodcami).

Ďalším typom sú modely integrovanej dopravy a využívania pôdy (*Land Use Transport Interaction*, LUTI), ktoré dokážu simulovať širokú škálu intervencií od projektov infraštruktúry cez stanovenie poplatkov, reguláciu a multimodalitu až po plánovanie mestského verejného priestoru. Môžu zhrňať aj vplyvy opačných účinkov v dôsledku premiestnenia alebo novovzniknutého dopytu. Je však nevyhnutné zdôrazniť, že modely integrovanej dopravy a využívania pôdy sú zložité a veľmi náročné na objem údajov: ich zostavenie si vyžaduje značné množstvo času a úsilia, ako aj technické odborné znalosti.

Nástroje na modelovanie v procese PUMM

Je dôležité mať v každom bode procesu plánovania na zreteli obmedzenia modelov. Tvorcovia plánov a modelov musia použiť vlastný úsudok, pretože modelovanie dopravy nie je exaktná veda a všetky modely zahŕňajú systémové posuny. Fungovanie každého modelu je založené na množstve predpokladov a výpočtov, z ktorých každý zvyšuje neistotu. Je náročné uvedomiť si neistotu, najmä keď sú na pekne vypracovanej mape uvedené presné hodnoty. Okrem toho existuje silná tendencia uveriť prognózam, a to aj vtedy, keď prekračujú spôsobilosti daného modelu. Neurčitost rastie aj so stupňom priblíženia. Z tohto dôvodu je nevyhnutné model kalibrovať podľa konkrétnych lokálnych podmienok, a nie iba použiť predvolené nastavenia.

Plánovači sú teda počas procesu zodpovední za to, aby sa:

- vykonal test citlivosti,
- obmedzenia prezentovali spolu s výsledkami,
- využila škála výstupov a kvalitatívnych výstupov, nie bodové odhady,
- vylúčilo priblíženie mimo dôveryhodnej úrovne.

Súhrnné (tzv. sketch planning) modely nie sú dopravnými modelmi v zmysle opísanom v predchádzajúcom texte, ale mohli by byť zaujímavou možnosťou pri počiatocnom preverovaní politiky v rámci procesu PUMM. Možno ich vytvoriť pomocou značne menšieho množstva zdrojov a používateľom umožňujú preskúmať a určiť vhodné politické opatrenia v oblasti udržateľnej dopravy, kvantifikovať ich vplyvy v rozsahu konzistentného rámca a pripraviť cestu pre naplnenie budúcich scenárov. Typickým príkladom tejto kategórie je model Urban Roadmap 2030 www.urban-transport-roadmaps.eu vytvorený v mene GR pre mobilitu a dopravu. Súhrnné modely však nemôžu nahradiť využitie modelov, ktoré sú viac rozčlenené a umožňujú podrobné posúdenie.

Autor: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Krakov, Poľsko: Kombinácia riadenia parkovania s obmedzením dopravy a opatreniami v oblasti verejnej dopravy

Mesto Krakov chápe politiku riadenia parkovania nielen ako riešenie problémov s parkovaním, ale ako prostriedok, ktorý prispieva k dosiahnutiu širších cieľov – napríklad zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia preťaženia. Obec Krakov spája vykonávanie opatrení v oblasti parkovania (napr. odstránenie parkovacích miest) s opatreniami, ktoré sa týkajú obmedzenia premávky (napr. zóny s obmedzenou premávkou) a verejnej dopravy (napr. integrácia služieb verejnej dopravy), čím súčasne dosahuje zníženie počtu vozidiel, zvýšenie kvality ovzdušia a zlepšenie toku dopravy. Zabezpečenie alternatív pre automobily a postupné vykonávanie opatrení napomáhajú k tomu, aby verejnosť uznala reguláciu parkovania.

Autor: Tomasz Zwoliński, mesto Krakov, informácie získala sieť Polis
Obrázok: Eltis, Harry Schiffer



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Tampere, Fínsko: Riadenie mobility využívajúce možnosti vyplývajúce z projektu električkovej trate

V roku 2016 sa v meste Tampere rozhodli vybudovať prvú električkovú trať. Roky výrazných problémov s automobilovou dopravou v centre mesta sú dobrou motiváciou na to, aby ľudia zmenili svoje návyky týkajúce sa mobility. Ľudia sú otvorení zmene každodenného správania, pretože potrebujú nájsť nové spôsoby dopravy a dopravné trasy počas obdobia výstavby. Mesto Tampere vykonalo viaceré kroky v oblasti riadenia mobility zamerané najmä na vodičov automobilov vrátane nových záchytných parkovísk, podporilo verejnú dopravu a jazdu na bicykli a poskytlo viac priestoru pre cyklistov a chodcov. Rozsiahle investície do dopravnej infraštruktúry by sa nemali realizovať bez riadenia inteligentnej mobility a intenzívnej komunikácie s občanmi a zainteresovanými stranami.

Autor: Sanna Ovasková, mesto Tampere, informácie získalo združenie UBC

Obrázok: Veli-Matti Lahdenniemi



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Vitoria-Gasteiz, Španielsko: Začlenenie opatrení v oblasti mobility do modelu superbloku

Plán udržateľnej mobility a verejného priestoru pre mesto Vitoria-Gasteiz bol navrhnutý tak, aby vrátil verejný priestor ľuďom prostredníctvom novej schémy označovanej ako model superbloku. Superblok je geografický priestor zahŕňajúci niekoľko mestských blokov, ktoré môžu využívať len chodci, cyklisti, vozidlá služieb alebo miestnych obyvateľov, kým ostatné osobné vozidlá a verejná doprava majú prístup výlučne do ulíc v okolí bloku. Okrem úpravy mestského priestoru je potrebné začleniť aj opatrenia v oblasti mobility zamerané na zvýšenie celkovej kvality priestoru, ako sú nová sieť verejnej dopravy, regulácia semaforov, siete pruhov pre chodcov/cyklistov, logistika mestskej nákladnej dopravy alebo rozšírenie priestoru s reguláciou parkovania.

Autor: Juan Carlos Escudero, mesto Vitoria-Gasteiz, informácie získala spoločnosť Rupprecht Consult

Obrázok: Agencia de Ecología Urbana



ČINNOSŤ 7.3: Plánovanie monitorovania a hodnotenia opatrení

Zdôvodnenie

Monitorovanie a hodnotenie tak procesu plánovania, ako aj vykonávania opatrení sú kľúčovým predpokladom účinnosti plánu udržateľnej mestskej mobility.

Procesy rozsiahleho monitorovania a hodnotenia umožňujú systematicky sa učiť z vlastných skúseností a upravovať a zdokonaľovať činnosti v rámci plánovania. Pravidelné monitorovanie pomáha zabezpečiť dosahovanie požadovaného pokroku. Hodnotenie po vykonaní opatrenia umožňuje získať dôkazy o účinnosti PUMM a opatrení v rámci neho, čo je pre dlhodobý úspech nevyhnutné, pretože to umožňuje subjektom s rozhodovacími právomocami overiť si správnosť využitia financií a v budúcnosti sa vyhnúť chybám. Transparentné predkladanie správ by malo zabezpečiť, aby sa výsledky hodnotenia predložili ako spätná väzba do verejnej diskusie.

Strategické ukazovatele a cieľové hodnoty sa už vymedzili v predchádzajúcich fázach (pozri činnosti 6.1 a 6.2), v tejto fáze sa preto vypracúvajú podrobnejšie ukazovatele v rámci jednotlivých opatrení a schvaľujú sa činnosti týkajúce sa monitorovania a hodnotenia. Cieľom včasného vymedzenia spôsobov monitorovania je zabezpečiť ich začlenenie do vykonávania opatrení.

Ciele

- Vymedziť súbor ukazovateľov, ktoré pri vynaložení primeraného úsilia umožnia monitorovanie a hodnotenie všetkých hlavných opatrení.
- Dohodnúť vhodné spôsoby monitorovania (vrátane povinností a rozpočtu) s cieľom posúdiť stav vykonávania opatrení a dosahovania cieľov, čo umožňuje včas a účinne reagovať.
- Začleniť spôsoby monitorovania a hodnotenia do ďalšieho procesu.

Úlohy

- Určte, ktoré informácie sú potrebné na monitorovanie a hodnotenie opatrení.

- Výsledok: Aké sú očakávané vplyvy opatrenia? Určte vhodný výsledok alebo ukazovateľ dopravnej aktivity pre každé hlavné opatrenie alebo každý hlavný balík opatrení, aby ste mohli hodnotiť ich úspešnosť. Strategické výsledné ukazovatele všeobecného pokroku smerom k udržateľnej mobilite sa vybrali už v rámci činnosti 6.1. Teraz sa vymedzia konkrétnejšie ukazovatele pre ciele jednotlivých balíkov opatrení, napr. emisie autobusov a nákladných a osobných vozidiel, počet dopravných nehôd alebo počet jazd bicyklom v určitej oblasti mesta.
- Výstup: Aká politika, infraštruktúra alebo služba sa uplatňuje priamo v rámci opatrenia? Určte vhodný výstupný ukazovateľ pre každé opatrenie, ktorý umožní monitorovať, v akom rozsahu sa vykonalo, napr. počet kilometrov nových autobusových pruhov alebo počet nových autobusov v prevádzke.
- Vstup: Aké zdroje využívate? Monitorujte investičné náklady a náklady na údržbu (vrátane nákladov práce) v rámci každého opatrenia, aby ste mohli včas reagovať v prípade nepriaznivého vývoja nákladov a dokázali vyhodnotiť pomer ceny a kvality.
- Zhodnoťte existujúce zdroje údajov, pričom zohľadnite výsledky predchádzajúcich auditov údajov (pozri činnosti 3.1 a 6.1). Určte nedostatky a v prípade potreby vytvorte alebo určte nové zdroje údajov (napr. údaje z prieskumov alebo kvantitatívne údaje z automatických meraní).
- Skôr ako začnete vytvárať vlastné ukazovatele opatrení, diskutujte o nich s kľúčovými zainteresovanými stranami a ostatnými organizáciami vo vašej oblasti, pretože už môžu používať niektoré iné. Monitorovanie pokroku je oveľa jednoduchšie, ak sa použijú ukazovatele, ktoré sú už zavedené a schválené.
- Vytvorte súbor kvantitatívnych a kvalitatívnych ukazovateľov opatrení, ktoré pri primeranom úsilí poskytnú dostatok informácií. Pri výbere ukazovateľov zohľadnite dostupné údaje a obmedzené zdroje na získavanie nových údajov. Podľa možnosti používajte štandardné ukazovatele, ktoré sú už zavedené a v prípade ktorých ľudia vedia, ako ich majú merať a analyzovať.

- Vytvorte spôsoby monitorovania a hodnotenia pre všetky vybrané strategické ukazovatele aj ukazovatele pre jednotlivé opatrenia. V prípade každého ukazovateľa:
 - ukazovateľ jasne definujte, určte formát predkladania správ, spôsob merania údajov, spôsob výpočtu hodnoty ukazovateľa na základe údajov a frekvenciu meraní,
 - určte východiskovú hodnotu, t. j. počiatočnú hodnotu a očakávaný vývoj bez opatrení PUMM a takisto cieľovú hodnotu pre požadovanú zmenu.
- Dohodnite jednoznačné povinnosti a rozpočet pre monitorovanie a hodnotenie. Dostatočne kvalifikovaní zamestnanci alebo externý partner by mali byť zodpovední – ideálne nezávislý orgán. Rozpočet pre monitorovanie a hodnotenie by mal byť obvykle aspoň 5 % celkového rozpočtu na vypracovanie PUMM.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Zvážte zosúladenie svojich ukazovateľov s ukazovateľmi externých financujúcich subjektov, aby ste zvýšili šancu na financovanie opatrení. Môže byť napríklad potrebné znížiť limitné hodnoty pre meranie emisií CO₂, aby sa zabezpečilo financovanie z prostriedkov vnútroštátnych agentúr pre životné prostredie.
- Integrujte posúdenie nákladov na proces vypracovania PUMM s jeho prínosmi.
- Naplánujte zapojenie zainteresovaných strán do monitorovania a hodnotenia.
- V prípade regionálnych ukazovateľov koordinujte postup s príslušnými miestnymi a regionálnymi zainteresovanými stranami.



Podrobnosti k úlohám

Obrázok č. 31: Kategórie ukazovateľov s príkladmi [May, T., CH4LLENGE *Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans* (Príručka výberu opatrení v rámci projektu CH4LLENGE – Výber najúčinnějších balíkov opatrení pre plány udržateľnej mestskej mobility), 2016, s. 28].

Prvok PUMM		Meraná hodnota	
	Príklad →		Druh ukazovateľa
Cieľ	Zníženie miestneho znečistenia ovzdušia v dôsledku dopravy	Počet dní, počas ktorých znečistenie ovzdušia prekročilo kritickú úroveň	Výsledný ukazovateľ
Cieľ v oblasti dopravy	Zvýšenie využívania bezmotorových druhov dopravy	Podiel chôdze a jazdy na bicykli	Ukazovateľ dopravnej aktivity
Opatrenia	Vybudovanie oddelených pruhov pre cyklistov	Počet kilometrov vybudovaných oddelených pruhov pre cyklistov	Ukazovatele výstupov
	Zmena nákupnej ulice v centre mesta na pešiu zónu	% dokončenia budovania pešej zóny v centre mesta	
Zdroje	Investičné náklady a náklady na údržbu	Investície do dopravy a náklady na údržbu pre novú/zdokonalenú infraštruktúru	Ukazovatele vstupov

Harmonogram a koordinácia

- Po vymedzení opatrení a balíkov opatrení.
- Podľa potreby sa vykoná aktualizácia po schválení konečného súboru akcií (činnosť 8.3).
- Zpracujte spôsoby monitorovania a hodnotenia vrátane povinností a rozpočtu do dokumentu PUMM (činnosť 9.1); pozri aj nasledujúci obrázok č. 32.

Kontrolný zoznam

- ✓ Vybral sa vhodný súbor ukazovateľov opatrení.
- ✓ Vypracovali sa spôsoby monitorovania a hodnotenia pre všetky ukazovatele.
- ✓ Schválili sa povinnosti a rozpočet pre oblasť monitorovania a hodnotenia.

Obrázok č. 32: Monitorovanie a hodnotenie v rámci procesu PUMM





Obrázok č. 33: Prehľadná tabuľka na plánovanie činností v rámci monitorovania a hodnotenia

Ukazovatele PUMM	Vymedzenie	Východisková hodnota	Cieľová hodnota	Oblasť merania	Metóda zberu údajov	Frekvencia merania	Zodpovednosť
Smrteľné dopravné nehody (bezpečnosť cestnej premávky)	Počet úmrtí na následky dopravnej nehody v rámci mestskej dopravy do 30 dní od nehody za rok na 100 000 obyvateľov	4	Zníženie	Oblasti obce č. 1, 2 a 3 (zahŕňajúce väčšinu funkčnej mestskej oblasti)	Policajné hlásenie o nehodách	Priebežne (hodnota ukazovateľa vypočítaná každoročne na základe policajnej databázy)	Polícia
...							
Ukazovatele opatrení	Vymedzenie	Východisková hodnota	Cieľová hodnota	Oblasť merania	Metóda zberu údajov	Frekvencia merania	Zodpovednosť
Osoby zranené pri dopravnej nehode v okolí škôl (opatrenie: vytvorenie zón s obmedzenou premávkou pred školami)	Počet osôb zranených pri dopravných nehodách v okruhu 300 m od škôl ročne na 100 000 obyvateľov	25	Zníženie	Okruh 300 m od všetkých škôl v častiach obce č. 1, 2 a 3	Policajné hlásenie o nehodách	Priebežne (hodnota ukazovateľa vypočítaná každoročne na základe policajnej databázy)	Polícia
...							

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Toulouse, Francúzsko: Ambiciózny proces monitorovania vedený medziinštitucionálnymi výbormi

UMM mesta Toulouse zahŕňa ambiciózny plán monitorovania a hodnotenia. Viaceré výbory pravidelne monitorujú PUMM a príslušné opatrenia a zasadajú aspoň raz ročne. Členmi výborov sú rôzne inštitucionálne, technické a výskumné organizácie a organizácie občianskej spoločnosti. Výbory majú k dispozícii rôzne nástroje:

- observatórium PUMM (pre každé opatrenie: počiatočné ciele, pridelené zdroje, očakávané výsledky a ukazovatele, ktoré sa aktualizujú na základe pravidelných prieskumov),
- nástroj na výpočet nákladov na cesty (podľa druhu dopravy, pre používateľov aj pre spoločnosť),
- palubná doska mobility (sledovanie jednotlivých opatrení).

Zapojenie partnerov do monitorovacích aktivít sa považuje za ukazovateľ úspechu.

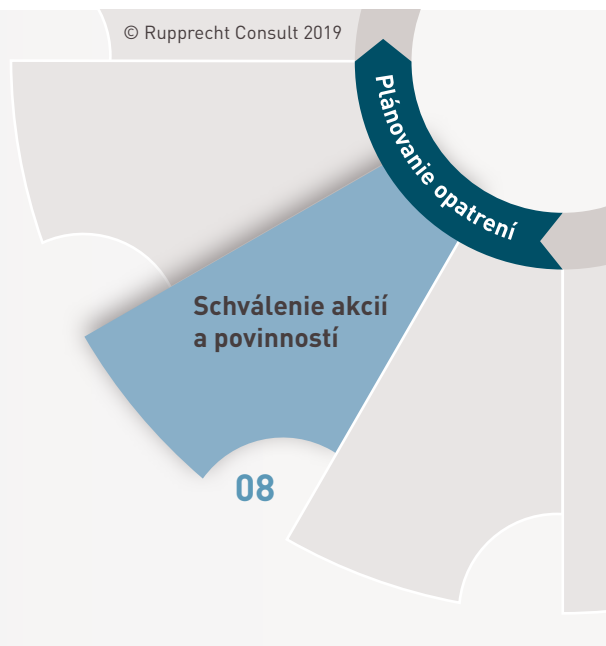
Autor: Mary Malicetová a Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, informácie získala sieť Polis | Obrázok: Tisséo Collectivités



© Rupprecht Consult 2019

KROK 8: Schválenie akcií a povinností

- 8.1 Opis všetkých akcií
- 8.2 Identifikácia zdrojov financovania a posúdenie finančných kapacít
- 8.3 Schválenie priorít, povinností a harmonogramu
- 8.4 Zaistenie širokej politickej a verejnej podpory



Po schválení balíkov opatrení je potrebné v rámci prevádzkového plánovania rozčleniť balíky na vykonateľné úlohy (alebo „akcie“) určené pre jednotlivé oddelenia a inštitúcie zodpovedné za ich vykonanie. Na základe podrobného opisu akcií a odhadov nákladov je potrebné dohodnúť sa na jednoznačných povinnostiach, prioritách vykonávania a harmonogramoch. V tejto fáze je ďalej nevyhnutné informovať o konkrétnom (vykonateľnom) obsahu najviac dotknuté zainteresované strany (čo je často široká verejnosť) a politické subjekty s rozhodovacími právomocami. Hlavným cieľom tohto kroku je dohodnúť sa na súbore jasne vymedzených akcií, ktorý má širokú podporu a prispeje k naplneniu vízie a dosiahnutiu cieľov.

ČINNOSŤ 8.1: Opis všetkých akcií

Zdôvodnenie

V rámci predchádzajúceho kroku výberu opatrení, v ktorom sa vymedzili, vybrali a všeobecne opísali vhodné opatrenia aj balíky opatrení a prediskutovali a overili sa v spolupráci s občanmi a zainteresovanými stranami (pozri činnosti 7.1 a 7.2), sa zhromaždil dostatok informácií. Teraz je čas zamerať sa na podrobnosti a rozdeliť opatrenia na jednotlivé akcie. Stanovíte, čo sa urobí počas vykonávacej fázy, akým spôsobom, kde a kedy sa to vykoná.

Vymedzením akcií určíte, ako presne chcete dosiahnuť stanovené cieľové hodnoty. Podrobný opis akcií je prípravou na vykonávaciu fázu a pomôže vám určiť vzťahy medzi jednotlivými akciami a na základe toho rozhodnúť o poradí ich vykonania.

Ciele

- Podrobne vymedziť opatrenia PUMM na základe ich rozdelenia na jednotlivé akcie.
- Určiť vzájomné súvislosti medzi akciami a nájsť najvhodnejšie poradie ich vykonania.
- Zvážiť a obmedziť závažné riziká pri vykonaní.

Úlohy

- Rozdelte opatrenia na niekoľko akcií, napr. pred výstavbou cykloďaľnice by sa malo na základe štúdie určiť, kde ľudia pravidelne jazdia na bicykloch a kde sú potrebné cesty pre cyklistov.

- Všetky akcie opíšte čo najpodrobnejšie. Pri opise sa môžete riadiť týmito štyrmi otázkami:
 - Kde by sa mala akcia vykonať?
 - Kedy by sa mala akcia vykonať?
 - Kto ju bude využívať?
 - Ako intenzívne by sa mala využívať? Napr. počet kilometrov nových jazdných pruhov pre autobusy alebo počet nových autobusov v prevádzke.
- Určte súvislosti medzi jednotlivými akciami, aby sa stanovilo najúčinnšie poradie vykonania. Okrem toho môžete zistiť, aký je medzi nimi vzťah, ako navzájom súvisia a ako si môžu navzájom prinášať výhody v rámci samotného vykonávania.
- Akcie uveďte do prehľadnej tabuľky (pozri vzor tabuľky v činnosti 8.3), ktorá obsahuje podrobné opisy akcií, právne náležitosti, očakávaný prínos pre dosiahnutie cieľov a takisto navrhované priority, povinnosti a harmonogram. Do tabuľky možno v rámci činnosti 8.2 doplniť odhady nákladov a finančných zdrojov.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Vypracujte informačné prehľady pre jednotlivé akcie, v ktorých sú uvedené všetky dôležité informácie o danej akcii (pozri informačný prehľad v časti o nástrojoch ďalej v texte). Tieto informačné prehľady môžu uľahčiť poskytovanie informácií a komunikáciu s realizačnými jednotkami v rámci vykonávacej fázy (pozri činnosť 10.1).

Harmonogram a koordinácia

- Jednotlivé akcie vychádzajú z opatrení a balíkov opatrení vymedzených v činnosti 7.2.
- Podrobný opis akcií slúži ako nevyhnutný podklad pre dohodu o prioritách, povinnostiach a harmonograme v rámci činnosti 8.3.
- Opis akcií je prípravou na vykonávaciu fázu.

Kontrolný zoznam

- ✓ Určili, vymedzili a opísali sa všetky akcie.
- ✓ Určili sa vzťahy medzi akciami.



Čo je to „akcia“?

Akcie sú konkrétne úlohy, ktoré sa majú realizovať v rámci vykonávania opatrení. Zahŕňajú informácie o prioritách, harmonograme, povinnostiach, rozpočtoch a finančných zdrojoch, rizikách a nepredvídaných udalostiach a o ich vzájomných závislostiach.

Ďalšie informácie

SUMPs-UP – Standards for developing a SUMP Action Plan (Normy pre vypracovanie akčného plánu PUMM v rámci projektu SUMPs-Up), http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf.

CH4LLENGE Measure selection manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans (Príručka CH4LLENGE na výber opatrení – ako vybrať najúčinnjšie balíky opatrení pre plány udržateľnej mestskej mobility), www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit.



obrázok © Katja Engelowá-Zeperničková



Obrázok č. 34: Príklad informačného prehľadu pre rôzne akcie v rámci opatrenia „označovanie a rozširovanie ciest pre cyklistov“

Opatrenie: R 2		Označovanie a rozširovanie ciest pre cyklistov		
Akcie: <ul style="list-style-type: none"> R 2.1 Otvorenie peších zón a jednosmerných ulíc pre cyklistov R 2.2 Osadenie dopravného značenia na uliciach č. 1 až 10 R 2.3 Zmiernenie premávky na uliciach č. 1 až 10 R 2.4 Ďalšie trasy podľa programu pre jazdu na bicykli (2018 – 2022) 				
Zahrnuté druhy dopravy: cyklistická doprava	Stav plánovania: plánovanie/vykonávanie	Priorita: veľmi vysoká	Obdobie vykonávania: krátke až stredné	
Profitujúce druhy dopravy: cyklistická doprava				
Akcie: <ul style="list-style-type: none"> Vytvorenie súvislej siete cyklistických ciest v meste č. 1. Vybudovanie trás naplánovaných v rámci programu pre jazdu na bicykli, ktoré prepoja významné miesta v meste (obytné oblasti, centrum mesta, obchodné centrá, univerzity, školy a podniky). Podpora jazdy na bicykli zvýšením bezpečnosti cestnej premávky pre cyklistov. Posilnenie vnímania cyklistov ako rovnocenných účastníkov cestnej premávky. Zvyšovanie podielu jazdy na bicykli v meste č. 1. 				
Efektívnosť opatrenia				
Prínos k dosiahnutiu cieľov:		veľmi vysoký		
Prínos k zvýšeniu environmentálnej kompatibility:		veľmi vysoký		
Prínos k zvýšeniu environmentálnej kompatibility:		nízky		
Náklady a financovanie				
Investičné náklady:		stredné		
Ďalšie ročné náklady:		nízke		
Zdroj financovania:		rozpočet mesta č. 1		
Oprávnenosť financovania:		zatiaľ neurčené		
Vykonanie opatrenia:				
Závislosť od ďalších opatrení:		R 1: program cyklistickej dopravy a podľa zodpovedných		
Požiadavky na ďalšie opatrenia:				
Vlastník/zodpovedná osoba/kontrola		oddelenie pre bývanie a mestské hospodárstvo, zodpovedné za cyklistickú dopravu		
Plánovanie:		stavebná spoločnosť		
Realizácia:				
Zapojenie tretích strán:		<ul style="list-style-type: none"> komisia pre bezpečnosť cestnej premávky a udržateľnú mobilitu MVO pre jazdu na bicykli 		

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Birmingham, Spojené kráľovstvo: Program akcií s jasnými prioritami

Akčný plán mobility mesta Birmingham stanovuje víziu pre dopravnú sieť mesta na 20 rokov. Mesto má okrem toho svoj PUMM nazvaný *Birmingham Connected*, ktorý zastrešuje všetky aktivity v oblasti plánovania dopravy. Naznačuje požadované smerovanie, kľúčové iniciatívy zamerané na naplnenie vízie a päťročnú stratégiu. Pri premene vízie na konkrétne schémy a iniciatívy sa Birmingham riadi štyrmi základnými zásadami: umožniť činnosť rôznych druhov dopravy, vybudovať rovnoprávny dopravný systém, využiť metódu koridoru, ktorá vytvára rovnováhu medzi konkurenčnými potrebami a koordinovať realizáciu projektov, aby sa minimalizovalo ich prerušenie. Podľa odhadov budú predpokladané zmeny vyžadovať 4 miliardy libier počas nasledujúcich 20 rokov.



Autor: Helen Jenkinsová, mesto Birmingham, informácie získala Ana Dragutescuová, sieť ICLEI
Obrázok: Biela kniha programu Birmingham Connected

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Turín, Taliansko: Komplexné informačné prehľady opatrení

PUMM mesta Turín obsahuje sedem hlavných princípov rozdelených na cieľové hodnoty a opatrenia. Každé opatrenie je veľmi podrobne opísané vrátane súvisiacich akcií, nadväznosti na hlavné zásady, nadväznosti na cieľové hodnoty, typu aspektu udržateľnosti, všeobecného opisu a cieľa opatrenia, zodpovedného subjektu, režimu vykonania, zámeru opatrenia a príslušného ukazovateľa, obdobia vykonávania a potrebných hospodárskych zdrojov. Každé opatrenie je posúdené z hľadiska hospodárskej, spoločenskej a environmentálnej udržateľnosti. Opatrenia boli vymedzené v úzkej spolupráci s desiatimi správnymi oblasťami, profesionálnymi združeniami a rôznymi zainteresovanými stranami.

LINEA D'INDIRIZZO 2 a):		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Misure operative 3.1.2. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO 10 - ENTRA 3.1.2		
Descrizione e obiettivi	Prodotti previsti	
Realizzazione di un servizio di Bike Sharing (servizio condiviso a prezzo automatizzato, il servizio di Bike Sharing risponde programmaticamente alle esigenze di mobilità di studenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL, nonché il servizio prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino fino ad un massimo di 300 ciclo-stazioni, disponibilità permanente della bicicletta, tutti le necessità accessibilità, qualità e sicurezza dell'infrastruttura necessaria esistente. Il progetto prevede la realizzazione di una flotta di 1000 stazioni per un totale di 1000 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva di stazioni nelle vicinanze dei nodali raggiunti e delle eventuali attività gestionali, gestione delle stazioni.	10 ciclo-stazioni	
Ente attuatore	Tempi di attuazione	
Comune di Torino	10 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'implementazione del servizio negli anni successivi sarà subordinata a valutazione di sostenibilità tecnico - economica	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la flotta di 1000 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.270.000,00 Ministero Ambiente ed Euro 700.000,00 Regione Piemonte).	

Autor: Mesto Turín, informácie získala sieť EUROCIITIES
Obrázok: Comune di Torino

ČINNOSŤ 8.2: Identifikácia zdrojov financovania a posúdenie finančných kapacít

Zdôvodnenie

Podrobný finančný plán je nevyhnutný, ak sa má zabezpečiť, že opatrenia a akcie určené v rámci predchádzajúcich aktivít sú ekonomicky spoľahlivé a finančne životaschopné. Príprava finančného plánu začína určením všetkých dostupných tokov finančných prostriedkov a financovania a posúdením, či sú organizácie zapojené do PUMM schopné získať prístup k týmto tokom alebo ich zachytiť. Je dôležité, aby sa vyhľadávalo zdroje financovania a finančných prostriedkov doplnilo hodnotením organizácie, pretože finančné záväzky a možnosti rôznych organizácií sú odlišné a majú iné práva a povinnosti v súvislosti s financiami.

Pri určovaní potenciálnych zdrojov financovania a finančných prostriedkov pre opatrenia v oblasti mobility by sa mala posúdiť široká škála možností. Okrem dostupných zdrojov (ako sú miestne rozpočty a dane, dotácie zo strany štátu a EÚ a existujúce toky výnosov z predaja lístkov, poplatkov za parkovanie a ďalších oblastí) by sa mali posúdiť aj potenciálne nové zdroje finančných prostriedkov, ako sú dlhopisy, poplatky za komerčné využívanie pozemkov, projektové poplatky a súkromný sektor. V tejto fáze je takisto dôležité nájsť zdroje

finančných prostriedkov pre ďalšie podrobné štúdie uskutočniteľnosti a trhu pre väčšie investície.

Ciele

- Určiť možné finančné nástroje a zdroje financovania pre všetky akcie.
- Posúdiť finančnú životaschopnosť jednotlivých akcií v rámci opatrení s cieľom vylúčiť tie, ktoré nie sú životaschopné, a zaistiť nákladovú efektívnosť opatrení a súčasne zväziť aj možný podložený vývoj tokov finančných prostriedkov v budúcnosti.
- Posúdiť schopnosť rôznych organizácií zapojených do PUMM získať prístup k tokom finančných prostriedkov.

Úlohy

- Posúďte akcie stanovené v rámci predchádzajúcej činnosti 8.1 z hľadiska ich finančných potrieb a príjmov v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte vrátane prevádzky, presadzovania a údržby a zistite všetky nedostatky vo financovaní (celkové náklady vlastníctva).
- Odhadnite priame finančné výnosy z daných akcií, napr. z cestovného a predplatného v rámci verejnej dopravy, koncesií, prenájmu reklamného priestoru, poplatkov za parkovanie alebo ďalšie služby mesta, a určte očakávanú návratnosť nákladov.
- Posúďte dodatočnú peňažnú hodnotu, ktorá sa vytvorí v rámci daných akcií (napr. zvýšenie hodnoty pozemkov a nehnuteľností v blízkosti nových staníc verejnej dopravy) a možné mechanizmy na zachytenie tejto hodnoty.⁵⁰
- Určte finančné nástroje a zdroje finančných prostriedkov pre vybrané akcie. Posúďte všetky z nasledujúcich možností s cieľom určiť tie najvhodnejšie. Preskúmajte najmä možnosti mimo miestneho rozpočtu.
 - Miestne dane: osobitná daň z verejnej dopravy týkajúca sa miestnej dopravy platená verejnými alebo súkromnými podnikmi, vývojovými projektantmi.
 - Financovanie z výnosov: lístky, poplatky za parkovanie, poplatky za vjazd do centra mesta, poplatky za preťaženie, reklamy.



Aký je rozdiel medzi finančnými prostriedkami na vykonávanie PUMM a jeho financovaním?

Financovanie (financing) sa obvykle týka peňazí, ktoré sú potrebné z externých zdrojov na počiatočnú investíciu na začiatku projektu a ktoré sa musia po skončení projektu splatiť alebo vrátiť späť. Nástroje financovania vo všeobecnosti označujú dlh alebo vlastný kapitál, prípadne ich kombináciu. K počiatočným nákladom môžu nepriamo prispievať aj daňovníci prostredníctvom investičných grantov a dotácií.

Finančné prostriedky (funding) pre projekt sa vo všeobecnosti vzťahujú na toho, kto dlhodobo platí za dané aktívum. Môže ísť o priamych používateľov služieb (lístky, poplatky za parkovanie, poplatky v centre mesta), zákazníkov služieb v oblasti mobility (reklamy) alebo o daňovníkov prostredníctvom všeobecných štátnych rozpočtov alebo osobitných daní súvisiacich s dopravou. Je dôležité vedieť, že na vykonanie finančne udržateľného PUMM treba financovanie aj finančné prostriedky. Využívanie úverov na financovanie infraštruktúry verejnej dopravy môže byť napríklad obmedzené rozsahom zdrojov finančných prostriedkov na splatenie daných úverov.

⁵⁰ Ďalšie informácie nájdete napríklad v správe *Transport for London. Land value capture, final report* (Doprava v Londýne. Zachytenie hodnoty pozemkov, záverečná správa), 2017, www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf.

- Zapojenie súkromného sektora, napr. prostredníctvom dohôd o verejno-súkromnom partnerstve.
- Aktivity v oblasti získavania finančných prostriedkov so zapojením vhodných sponzorov (ale zväžte ich kompatibilitu s marketingovou stratégiou).
- Miestne rozpočty: od rôznych obcí a z rôznych oblastí politiky.
- Celostátne/regionálne dotácie a finančné prostriedky EÚ.
- Externé úvery, komunálne a zelené dlhopisy.
- V prípade opatrení, ktoré vyžadujú externé financovanie, určte právne vhodný subjekt, ktorý si požičiava, a posúďte jeho úverovú spoľahlivosť.
- Určte zdroje finančných prostriedkov pre ďalšie podrobnejšie štúdie uskutočniteľnosti a trhu pre väčšie investície.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Posúďte kľúčové akcie z hľadiska finančnej životaschopnosti a výnosov v rôznych podmienkach (vývoj počtu obyvateľov, objem dopravy a podiel jednotlivých druhov dopravy), ako je vymedzené v činnosti 4.1.

Harmonogram a koordinácia

- Vychádza z akcií, ktoré boli definované pre všetky balíky opatrení v rámci činnosti 8.1.
- Výsledky sa použijú ako informácie v diskusii o akciách v rámci činnosti 8.3 a ako vstup pri tvorbe finančných plánov v rámci činnosti 9.1.

Kontrolný zoznam

- ✓ Vypracovali sa zmysluplné odhady vo vzťahu k výdavkom, výnosom, peňažným tokom a ďalším finančným položkám.
- ✓ Vykonala sa finančná analýza a posúdenie možných zdrojov finančných prostriedkov.
- ✓ Je k dispozícii predbežné posúdenie týkajúce sa toho, ktoré organizácie potrebujú využiť externé financovanie.
- ✓ Zhrnuli sa výsledky pre diskusiu o konečnom výbere akcií.



Cenové opatrenia

Cenové opatrenia, ako sú cestovné, poplatky za parkovanie a cestné mýto, sú súčasťou mnohých balíkov opatrení. Zmena štruktúry nákladov na možnosti mobility môže byť opatrením v oblasti riadenia dopytu aj zdrojom miestneho príjmu. Niektoré systémy spoplatňovania, ako je riadenie parkovania, možno zaviesť pomerne jednoducho, iné vyžadujú dômyselnejšie technológie a investície a môžu byť príčinou poklesu podpory alebo zvýšenia obáv z narušenia súkromia (napr. systém poplatkov za preťaženie na základe evidencie vozidiel).

Pred zavedením opatrení v oblasti riadenia dopytu treba dôkladne zvážiť, či by sa mal vytvorený zisk rozpustiť vo všeobecnom rozpočte alebo účelovo vyčleniť na podporu možností udržateľnej mestskej mobility. Treba podrobne analyzovať miestne a celostátne predpisy, aby sa posúdili možnosti.

Prijateľnosť cenových opatrení vo všeobecnosti zlepšíte, ak vysvetlíte, že výnosy sa použijú na zvýšenie úrovne služieb verejnej dopravy a na podporu rozvoja alternatívnych spôsobov dopravy k osobným automobílim. Vďaka účelovému vyčleneniu dodatočného príjmu bude aj financovanie verejnej dopravy odolnejšie proti konkurenčným požiadavkám na rozpočet z ostatných oblastí verejnej politiky.



obrázok © TikKurikawa na istock.com



Európska komisia ponúka množstvo iniciatív a programov, ktoré možno využiť na (spolu) financovanie opatrení v oblasti udržateľnej mobility. Z európskych programov financovania sa väčšinou financujú investície, ale zriedka prevádzkové náklady na infraštruktúru a služby. Patria k nim:

- Európske štrukturálne a investičné fondy (EŠIF) vrátane Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) spolu s iniciatívou „Interreg“,
- Európsky fond pre strategické investície (EFSI),
- Nástroj na prepájanie Európy (NPE),
- Program LIFE,
- Program Horizont 2020/Horizont Európa,
- Nástroj ELENA (súčasť programu Horizont 2020),
- Mestské inovačné opatrenia,
- Program URBACT
- znalostné a inovačné spoločenstvá (ZIS) zamerané na klímu a mestskú mobilitu.

Prehľad súčasných európskych zdrojov financovania pre mestá je uvedený na stránke https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en. Ďalšie poradenstvo týkajúce sa možnosti financovania z európskych zdrojov poskytujú:

- Európsky portál investičných projektov,
- Európske centrum investičného poradenstva,
- JASPERS,
- platforma fi-compass.

Výber európskych a iných zdrojov financovania a finančných nástrojov je opísaný v tematickej príručke **Funding and financing of sustainable urban mobility measures** (Finančné prostriedky a financovanie pre opatrenia v oblasti udržateľnej mestskej mobility).

Významné projekty v oblasti infraštruktúry v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility

V ideálnom prípade by akákoľvek investícia do rozvoja mestskej mobility mala vychádzať z preferencií stanovených v PUMM alebo predchádzajúcom (spolahlivom) pláne mestskej mobility alebo príslušnej stratégii. Je nevyhnutné, aby projekt nebol vymedzený ako výsledok stratégií len pre jeden druh dopravy (napr. len pre cestnú alebo verejnú dopravu) a aby sa posúdil v kontexte širšieho súboru intervencií (vo vzťahu k systému mobility/dopravy aj k súvisiacemu využívaniu pôdy). Projekty infraštruktúry majú v mnohých prípadoch veľmi dlhú fázu prípravy, a preto sa na nich v čase spustenia nového komplexného plánu mestskej dopravy už pracuje – vrátane toho, že je už vyhradený rozpočet na ich výstavbu. S touto situáciou sa v praxi často stretáva množstvo projektantov v oblasti dopravy. V závislosti od stavu vykonávania takýchto už existujúcich projektov sa môže potom v PUMM buď zohľadniť nová skutočnosť, overiť predchádzajúca analýza možností (na strategickú aj technologickú úroveň) a stanoviť záver vo vzťahu k prítomnej miere rizika, alebo preskúmať projekt ako jedno z opatrení hodnotených v procese PUMM. V prípade týchto vopred určených hlavných projektov sa už pravdepodobne vykonala dôkladná analýza možností a/alebo z iných dôvodov nepredstavujú žiadne riziko (napr. ich vypracovanie sa predvídalo v rámci kvalitatívne zostaveného územného plánu). PUMM sa potom môže pripravovať súbežne a môže prispieť k doladeniu rozsahu a koncepcie daného projektu (pozri príklad osvedčeného postupu v Bratislave uvedený ďalej v texte). Jeho životaschopnosť možno ďalej posilniť určením doplnujúcich opatrení vrátane „mäkkých“ opatrení zameraných na obmedzenie využívania súkromných automobilov, ako je politika poplatkov za parkovanie atď. Ak je projekt považovaný za vysokorizikový, napr. keď prvé analýzy vykonané v rámci PUMM naznačujú, že projekt nie je životaschopný, a ak sa ešte nevykonalo obstarávanie alebo projekt fyzicky nezačal, je nevyhnutné ukončiť ďalšiu prípravu projektu, kým sa v rámci PUMM projekt neschváli alebo sa neurčia potrebné úpravy. Proces PUMM, v rámci ktorého by sa presadzoval vopred vybraný rizikový projekt, by bol vo svojej podstate chybný. Bolo by to v rozpore so základnými cieľmi PUMM a odporovalo by to požiadavkám stanoveným v týchto usmerneniach.

Zdroj: EIB/JASPERS

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Bratislava, Slovensko: Súbežná príprava rozsiahleho projektu električkovej trate a PUMM

PUMM v Bratislave bol vypracovaný a schválený medzi rokmi 2014 až 2016. Plán vychádza z jasných súvislostí medzi analýzou, cieľmi a opatreniami. Súčasťou toho bola príprava overeného štvorfázového modelu dopravy. Okrem otázok infraštruktúry sa silný dôraz kládol na udržateľné druhy dopravy a na oblasti organizácie a prevádzky. Súbežne s tvorbou PUMM prebiehala aj realizácia nového hlavného dopravného projektu mesta – novej električkovej trate do Petržalky, ktorý bol schválený na základe predchádzajúcich strategických dokumentov a štúdií. Realizácia projektu prebieha v niekoľkých fázach, pričom financovaný je najmä z EŠIF (európskych štrukturálnych a investičných fondov). V rámci nového PUMM sa potvrdil strategický význam novej električkovej trate a skutočnosť, že modernizácia a inovácia električkového systému (vrátane vozového parku) sú jedným z najdôležitejších opatrení pre budúcnosť mesta.

Autor: Neri di Volo, EIB/JASPERS, informácie získala spoločnosť Rupprecht Consult
Obrázok: Dopravný podnik Bratislava



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Viedeň, Rakúsko: Zamestnanecká daň na financovanie metra

Každý podnik vo Viedni s aspoň jedným zamestnancom je povinný platiť tzv. daň na metro (*Dienstgeberabgabe*). Táto daň slúži ako finančná podpora na prevádzku a rozšírenie mestskej siete metra. Je vo výške 2 EUR na zamestnanca týždenne s výnimkami udelenými pre určité skupiny, ako sú seniori, osoby so zdravotným postihnutím alebo zamestnanci na čiastočný úväzok. V roku 2016 Viedeň zozbierala takmer 67 miliónov EUR. Táto daň sa zaviedla v roku 1970 v rámci prípravy plánovania, výstavby a zavedenia siete metra. V súčasnosti sa výnosy používajú aj na spolufinancovanie ročných kupónov pre verejnú dopravu (vo výške 1 EUR na deň).

Autor: Wuppertal Institute
Obrázok: Wiener Linien



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Birmingham, Spojené kráľovstvo: Zachytenie pridanej hodnoty územného rozvoja prostredníctvom rokovaní alebo odvodov

Udelením povolenia na novú výstavbu sa obvykle zvýši hodnota dotknutého pozemku a súčasne sa zvýši tlak na dopravnú infraštruktúru. Mestá, pokiaľ im to zákon umožňuje, môžu zavádzať nástroje na zachytenie hodnôt, ktorých výnosy sa účelovo vyčlenia na rozvoj dopravnej siete a systému mestskej mobility. V meste Birmingham zaviedli kombináciu povinností pri plánovaní (ktorých cieľom je zmierniť alebo kompenzovať miestne vplyvy v okolí novej výstavby) a odvodov za obecnú infraštruktúru, ktoré sa väčšinou používajú na financovanie strategických projektov infraštruktúry uvedených v pláne rozvoja mesta.

Autor: Helen Jenkinsová, mesto Birmingham, informácie získal Wuppertal Institute

Obrázok: Mestské zastupiteľstvo, Birmingham

**ČINNOSŤ 8.3:** Dohoda o prioritách, povinnostiach a harmonograme**Zdôvodnenie**

Po výbere a opísaní konečného súboru akcií je čas rozdeliť povinnosti, určiť priority a časový harmonogram pre fázu vykonávania. Jasný prehľad o prioritných akciách a harmonogramoch a o tom, kto je za ne zodpovedný, je základom každého plánu udržateľnej mestskej mobility. Vyžaduje si to úzku koordináciu a diskusiu medzi všetkými účastníkmi, ktorí budú plniť úlohy v rámci vypracovania a vykonávania akcií.

Ciele

- Určiť vhodné priority a povinnosti, pokiaľ ide o vykonanie vybraných akcií.
- Zaistiť, aby boli všetky akcie jasne usporiadané z hľadiska priority a reálne uskutočniteľné.
- Zaistiť efektívne a účinné pridelenie zdrojov (ľudských, vedomostných, časových).
- Formálne stanoviť úlohy jednotlivých účastníkov a príspevky zo zdrojov v spolupráci s príslušnými partnermi.

- Poskytnúť jasný časový rámec pre vykonanie akcií.
- Dosiagnúť formálnu dohodu o povinnostiach a harmonograme medzi subjektmi s rozhodovacími právomocami a kľúčovými zainteresovanými stranami.

Úlohy

- Diskutujte o navrhovaných akciách a ich prioritách so zainteresovanými stranami, ktoré by sa mohli podieľať na ich financovaní, tvorbe a vykonávaní. Zapojte do diskusie ďalšie oddelenia mestskej samosprávy.
- Určte možnosti, kto môže viesť vykonanie jednotlivých akcií. Vezmite do úvahy schopnosti, silné stránky a kompetencie zainteresovaných strán. Niekedy môže byť samozrejmé a najlepšie, aby za určitú úlohu bola zodpovedná jedna strana. V iných prípadoch môže byť rozumnejším riešením interdisciplinárna spolupráca s rôznymi zainteresovanými stranami.

- Dohodnite sa na jasných povinnostiach za každú akciu v rámci balíka opatrení. Je pravdepodobné, že akcia, za ktorú nikto nenesie zodpovednosť, sa nevykoná.
- Dohodnite sa na všeobecnom harmonograme akcií, v ktorom bude vymedzený približný začiatok a koniec akcie. Pri podrobnom plánovaní sa zamerajte na nasledujúce dva až tri roky, ale vypracujte aj predbežné plány na nasledujúcich desať rokov a vezmite do úvahy akcie, ktoré si vyžadujú ešte dlhšie obdobie vykonávania. (Podrobné plánovanie akcií na nasledujúce roky by sa malo pravidelne prehodnotiť a aktualizovať aspoň každých päť rokov.)
- Vezmite do úvahy súvisiace akcie, ktoré by sa mohli navzájom ovplyvňovať (pozri činnosť 8.1). Nová linka rýchlej tranzitnej autobusovej dopravy by sa mala napríklad realizovať po dokončení potrebnej infraštruktúry (napr. autobusových zastávok, jazdného pruhu pre autobusy) a kontroverzné akcie (napr. vyberanie poplatku za preťaženie) by sa mali vykonať v rámci balíka, v ktorom sa vykonávajú spolu s populárnymi akciami (napr. lacnejšie lístky na verejnú dopravu) alebo až po nich, aby sa zvýšila ich šanca na prijatie.
- Zohľadnite rozsiahle projekty, ktoré pravdepodobne budú mať vplyv na systém mobility v meste, ako sú stavebné práce, napríklad pri otvorení novej električkovej trate, alebo zavedenie poplatkov za preťaženie. Čas vykonávania takýchto projektov je často dlhší než v prípade PUMM, definitívne riešia plánovacie kapacity, pretože vyžadujú komplexný proces vykonávania vrátane strategického environmentálneho hodnotenia (SEA), a teda výrazne ovplyvňujú všetky ostatné činnosti. Aj „jednoduché“ projekty pre cyklistov môžu znamenať množstvo rokov právnych problémov a procesov.
- Aktualizujte tabuľku akcií a informačné prehľady (vypracované v rámci činnosti 8.1) na základe čerstvo schválených informácií.
- Zverejnite harmonogram, povinnosti a pridelenie zdrojov, aby ste zaistili transparentnosť a informovanosť občanov.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Určte vedúceho programu, ktorý bude zodpovedný za koordináciu vykonávania jednotlivých akcií, navádzajúce činnosti, hodnotenie opatrení a za celkový balík (mohla by to byť tá istá osoba ako

koordinátor PUMM alebo ďalšia osoba, aby sa zvýšila kapacita). Určenie koordinátora akcií uľahčuje úpravu alebo prehodnotenie akcií a vypracovanie nových počas fázy realizácie. Koordinátor pristupuje k vykonávaným akciám, ich nákladovej efektivite a výsledkom komplexne, vďaka čomu sa získavajú cenné informácie pre ďalší rozvoj systému mobility v meste.

Harmonogram a koordinácia

- Vychádza z akcií vymedzených v rámci činností 8.1 a 8.2. Poskytuje základ pre všetky následné činnosti a tvorí kľúčovú časť konečného PUMM.

Kontrolný zoznam

- ✓ Pre všetky akcie sa určili vedúce subjekty zodpovedné za ich vykonanie.
- ✓ Dohodol sa harmonogram a priority so zainteresovanými stranami.
- ✓ Dohodnuté akcie sa zverejnili, aby bola informovaná širšia verejnosť.



obrázok © Susanne Böhlerová



Obrázok č. 35: Príklad opisu opatrení a balíkov opatrení v tabuľke akcií [na základe publikácie Mattson, C., *SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan* (Normy pre vypracovanie akčného plánu PUMM v rámci projektu SUMPs-Up), 2018, s. 23].

Opatrenie	Opis opatrenia	Prepojenie s cieľmi PUMM	Zodpovednosť	Akcie v rámci opatrenia	Obdobie vykonávania	Potrebné zdroje	Náklady	Zdroj financovania	Zapojené zainteresované strany
Oddelené cesty pre cyklistov	Vyznačenie pruhov a trás pozdĺž hlavných ulíc mesta	Veľmi vysoké (zlepšenie prístupnosti, zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, podpora aktívneho cestovania, zníženie znečistenia ovzdušia a hluku)	Vlastník cesty	Je potrebná analýza pruhov pre cyklistov	1. rok: január – máj	2 plánovači pre dopravu a mesto	30 000 EUR + 20 % práce plánovača na plný pracovný úväzok	Rozpočet obce	Cyklistické združenia
				Vypracovanie plánu cyklistickej siete	1. rok: máj – december	4 plánovači pre dopravu a mesto	40 000 EUR	Rozpočet obce	Cyklistické združenia, susedné obce
				Naplánovanie a vytvorenie pruhov pre cyklistov	2. – 5. rok	Plánovači, vývojoví projektanti	500 EUR/m	Rozpočet obce + vnútroštátne financovanie	Stavebné spoločnosti
Rozvoj plánu riadenia mobility	Naplánovanie, čo a kedy urobiť a ako postupovať v rámci riadenia mobility	Vysoké (zlepšenie prístupnosti, podpora aktívneho cestovania, podpora verejnej dopravy)	Mestská správa	Rozvoj plánu riadenia mobility	1. rok: apríl – október	Odborník na zmeny správania, plánovač dopravy	30 000 EUR	Rozpočet obce + výskumný projekt	Školy, univerzity, veľké podniky, prevádzkovateľ verejnej dopravy
Zlepšenie priechodov pre chodcov na uprednostňovaných trasách	...								

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Solún, Grécko: Fórum mobility na dosiahnutie dohody o zodpovednosti za jednotlivé akcie

Po prijatí PUMM v roku 2014 sa zainteresované strany zapojené do vykonávania stretli na fóre mobility, ktoré pôsobilo ako zhromaždenie v rámci PUMM. Fórum mobility bolo prvý raz usporiadané v roku 2016 s cieľom prezentovať pokrok vo vykonávaní rôznych opatrení, diskutovať so všetkými účastníkmi a určiť, ako ďalej napredovať. Rozdelili sa povinnosti, najprv na základe súdnej právomoci a ustanovenia práva a následne na základe zručností a kapacít organizácií. Úspech tohto neformálneho fóra mobility závisel od dobrej vôle účastníkov. Orgány mesta Solún preto navrhli, aby sa použil záväznejší rámec, ktorý posilní plánovanie jednotlivých akcií.

Autor: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, informácie získala sieť Polis
Obrázok: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



ČINNOSŤ 8.4: Zaistenie širokej politickej a verejnej podpory

Zdôvodnenie

Najkonkrétnejšou časťou plánu udržateľnej mestskej mobility sú jednotlivé akcie. Majú priamy vplyv na miestnych obyvateľov, a preto sú zvyčajne najkontroverznejšími prvkami procesu. Aj keď môže byť napríklad jednoduché dohodnúť sa na tom, že politika aktívnej jazdy na bicykli je pre mesto prospešná (t. j. na strategickej úrovni) a väčšina obyvateľstva podporuje infraštruktúru pre cyklistov v určitom koridore (t. j. na úrovni opatrení), konkrétne akcie naplánované oddelením zodpovedným za výstavbu (napr. premena parkovacích miest pozdĺž určitej ulice na pruh pre cyklistov) môžu byť kontroverzné. Je preto dôležité, aby sa v záujme uľahčenia následného účinného vykonania jednotlivých akcií zabezpečila široká podpora zo strany politikov a verejnosti počas celej fázy plánovania opatrení a akcií a v dostatočnom predstihu pred prijatím PUMM. Po zapojení občanov do tvorby opatrení a balíkov opatrení (pozri činnosti 7.1 a 7.2) by mala byť verejnosť informovaná aspoň o plánovaných akciách, aby občania a zainteresované strany mali možnosť poskytnúť spätnú väzbu ešte pred prijatím konečných rozhodnutí. V ideálnom prípade by sa mali aktívne zapojiť do schvaľovania akcií a mali by mať pocit, že je to „ich“ PUMM s „ich“ opatreniami a akciami, a chápať, akú úlohu plán zohráva pri zlepšovaní mobility a kvality života všetkých ľudí.

Ciele

- Zaisťovať angažovanosť a vysokú mieru uznania plánovaných akcií zo strany subjektov s rozhodovacími právomocami, občanov a ostatných zainteresovaných strán.
- Postupovať transparentne pri plánovaní akcií.
- Uľahčiť prijatie PUMM a následné účinné vykonanie akcií.

Úlohy

- Komunikujte transparentne a profesionálne o hlavných prvkoch PUMM, najmä o plánovaných akciách.

- Aktívne informujte subjekty s rozhodovacími právomocami a získajte od nich spätnú väzbu. Zvážte zorganizovanie špecializovaného informačného stretnutia na miestnom zastupiteľstve v dostatočnom predstihu pred oficiálnym procesom prijímania PUMM. Dôležité informácie o tom, ako rozšíriť politickú podporu a uľahčiť prijatie, môžete získať aj v rámci priamej komunikácie s kľúčovými subjektmi s rozhodovacími právomocami, napríklad primátormi a vedúcimi predstaviteľmi väčších politických strán.
- Aktívne zapojte dôležité zainteresované strany a získajte od nich spätnú väzbu, napr. v rámci stretnutia „riadiacej skupiny“ PUMM.
- Aktívne zapojte občanov a získajte od nich spätnú väzbu vo vzťahu k jednotlivým akciám, napr. v rámci večera verejnej diskusie (pozri obrázok č. 14 o nástrojoch a metódach zapojenia občanov).
- Zabezpečte, aby sa hlavné prvky PUMM vrátane jeho najvýznamnejších akcií stali témou v miestnych médiách. Pri poskytovaní informácií o jednotlivých akciách zdôrazňujte pozitívnu zmenu, ktorú prinášajú, a ich význam v rámci PUMM. Podľa možnosti použite kvantifikovateľné dôkazy o očakávaných prínosoch a pútavé vizualizácie, ako sú obrázky „pred a po“ z iných miest. Obvyklým rizikom je, že aktívni budú iba tí, na ktorých bude mať opatrenie negatívny dosah. Odporúča sa preto zamerať sa v komunikácii osobitne aj na zapojenie tej časti širokej verejnosti, pre ktorú bude opatrenie prínosom.
- Vždy otvorene informujte o tom, čo miestne zastupiteľstvo reálne môže a čo nemôže vykonať (riadenie očakávaní).

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- V prípade výrazných politických námietok, napr. v prípade zmeny vlády počas tvorby PUMM, zdôrazňujte prínosy a čas a zdroje, ktoré sa už do PUMM investovali. Môžete to objasniť pomocou analógie s mostom: Keď jedna vláda začne stavať most, nasledujúca v tom obvykle pokračuje. Rovnako je to aj v prípade PUMM, pretože je to nákladný dlhodobý projekt, ktorý posluží mestu ako celku.



obrázok © Susanne Böhlerová

Harmonogram a koordinácia

- Najneskôr pred dokončením a prijatím PUMM, ale radšej súbežne so všetkými činnosťami v kroku 8.

Kontrolný zoznam

- ✓ Naplánovali a vykonali sa činnosti zamerané na vzťahy s verejnosťou a zapojenie verejnosti.
- ✓ Subjektom s rozhodovacími právomocami, občanom a ostatným zainteresovaným stranám boli poskytnuté informácie a možnosť spätnej väzby a poskytnutá spätná väzba sa zohľadnila pri schvaľovaní jednotlivých akcií.

V prípade niektorých typov akcií môže byť zvlášť náročné získať uznanie širokej verejnosti. Jednou z tém, na ktorú mávajú rôzni účastníci cestnej premávky (napr. rezidenti, návštevníci alebo logistické spoločnosti) vyhranené názory, je parkovanie. Výzva pre miestne úrady je o to väčšia, že tieto skupiny účastníkov cestnej premávky nemajú rovnaké očakávania a potreby vo vzťahu k systému parkovania z hľadiska nákladov, dostupnosti a kapacity. Je preto mimoriadne ťažké získať verejné uznanie a jedinou reálnou možnosťou, ako získať podporu pre nové opatrenia v oblasti riadenia parkovania zo strany verejnosti, je ukázať im, že „sa to zlepšilo“. Veľmi jasne vysvetlite, ako opatrenia fungujú a koľko – ak vôbec – budú musieť ľudia zaplatiť, a objasnite, na čo sa použijú všetky nové príjmy z parkovania. Užitočné nástroje a ďalšie usmernenia nájdete v informačnom dokumente pre odborníkov **Parking and Sustainable Urban Mobility Planning** (Parkovanie a plánovanie udržateľnej mestskej mobility).



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Gent, Belgicko: Večery verejnej diskusie, zasadnutia zainteresovaných strán a verejné konzultácie

V Gente využili v rámci PUMM tri rôzne formáty zapojenia verejnosti: 1. večery verejnej diskusie, na ktorých občania diskutovali o návrhu PUMM pod vedením moderátora; 2. rozsiahle kolo konzultácií so zainteresovanými stranami; 3. proces verejného preskúmania v priebehu jedného mesiaca, v rámci ktorého mohol každý občan a každá organizácia zaslať pripomienky týkajúce sa PUMM. Bol to najrozsiahlejší proces zapojenia verejnosti, ktorý v Gente realizovali v rámci plánovania mobility. Využitie viacerých formátov zapojenia verejnosti umožnilo tímu PUMM spojiť sa s ľuďmi z rôznych prostredí a vekových kategórií a posilniť podporu verejnosti pre plán a jeho opatrenia. Mesto takisto vytvorilo špecializované noviny (de wijze gazet), aby informovalo a spojilo občanov.

Autor: Merijn Gouweloose, mesto Gent, informácie získala sieť EUROCIITIES
Obrázok: Mesto Gent



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Lille, Francúzsko: Politický výbor na riadenie politiky parkovania na metropolitnej úrovni zasadajúci dvakrát ročne

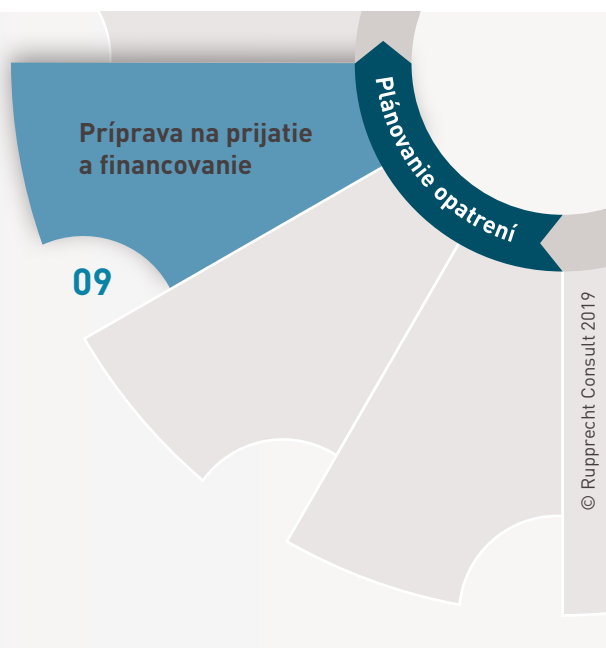
V Métropole Européenne de Lille vytvorili výbor pre parkovanie, aby sa politickí a odborní zástupcovia na metropolitnej (t. j. MEL) a obecnej úrovni (t. j. 95 obcí) mohli dohodnúť na politikách v oblasti parkovania. Hlavným cieľom výboru je „prijíť spoločnú víziu politiky parkovania na metropolitnej úrovni [...] s cieľom regulovať využívanie automobilov a vrátiť verejný priestor späť občanom“. Účasť všetkých subjektov verejného sektora na inštitucionálnom rámci umožňuje dosiahnuť politickú zhodu. Hlavným faktorom úspechu je transparentnosť a neutralita tohto rámca. Výbor plánuje vytvoriť bielu knihu parkovania, v ktorej sa vymedzia zásady politiky parkovania, ktoré zapracujú do PUMM.

Autor: Ellie Deloffreová a Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, informácie získala sieť Polis | **Obrázok:** Alexandre Traisnel, MEL



KROK 9: Príprava na prijatie a financovanie

- 9.1 Vypracovanie finančných plánov a schválenie rozdelenia nákladov
- 9.2 Finalizácia a zaistenie kvality dokumentu „Plán udržateľnej mestskej mobility“



V nadväznosti na už vypracovaný prvý odhad nákladov je čas vypracovať aj konečné konkrétne finančné plány pre všetky akcie. Podľa zvyklostí vašej organizácie sa podrobná finančná schéma môže zahrnúť do samotného PUMM alebo môže tvoriť súčasť samostatného procesu. V pláne udržateľnej mestskej mobility sú zhrnuté výsledky všetkých predchádzajúcich činností. Po zapracovaní úprav na základe spätnej väzby od zainteresovaných strán a občanov a po záverečnej kontrole kvality musia dokument formálne prijať politickí zástupcovia.

ČINNOSŤ 9.1: Vypracovanie finančných plánov a dohoda o rozdelení nákladov

Zdôvodnenie

Vykonávanie akcií v rámci udržateľnej mestskej mobility vyžaduje spoľahlivý finančný plán, ktorý vymedzuje spôsob financovania akcií v rámci PUMM vrátane podrobných odhadov nákladov vypracovaných v činnosti 7.2 a zdrojov financovania a finančných prostriedkov určených v činnosti 8.2. Vo vzťahu k funkčnej mestskej oblasti musia finančné prostriedky a financovanie pochádzať z rôznych obecných, regionálnych, celoštátnych, súkromných a mnohostranných zdrojov. V záujme zabezpečenia dlhodobej udržateľnosti opatrení v rámci PUMM je potrebné strategicky zladit' potreby v oblasti financovania opatrení s verejnými rozpočtami a rôznymi finančnými nástrojmi, komunálnymi úvermi, verejnými úvermi a niekedy s kapitálom zo súkromného sektora. Vzhľadom na dlhodobý horizont PUMM je často užitočné plánovať financovanie vo fázach s dostatočne podrobným rozpracovaním opatrení v prvej fáze, aby sa zvýšil záujem o poskytnutie finančných prostriedkov a financovania z verejných a súkromných zdrojov.

Je dôležité správne rozdeliť projekty na jednotlivé fázy, aby sa mohlo účinne prejsť do vykonávacej fázy a zabezpečila sa dlhodobá finančná udržateľnosť. Pri zvažovaní možnosti získania súkromného kapitálu na počiatočné investície je dôležité myslieť na to, že úverové náklady (alebo úroková sadzba), ktoré obvykle platí súkromný sektor, sú vyššie ako tie, ktoré platí verejný sektor. To znamená, že súkromný sektor bude vyžadovať vyššie spätné toky (napr. z vyšších cien lístkov), aby tieto náklady vyrovnal. Pre úspešné zapojenie súkromného sektora je potrebné aj to, aby verejný sektor presvedčivo a zmluvne prevzal primerané riziká, najmä riziká týkajúce sa politiky. Súkromný sektor má takisto vo všeobecnosti kratší časový horizont investícií než verejný sektor a všeobecne vyžaduje rýchlejšiu návratnosť investície.

Ciele

- Vytvoriť plán financovania pre všetky opatrenia v rámci PUMM spolu s orientačnými zdrojmi finančných prostriedkov a financovania.
- Vytvoriť podrobný plán financovania pre všetky prioritné akcie, ktorý bude zahŕňať všetky predpokladané výdavky vrátane daní a rizík, ako aj ročné výnosy počas trvania plánu financovania.
- Zaistiť finančnú životaschopnosť akcií aj nad rámec počiatočnej fázy financovania.
- Plánovať aj nepredvídané náklady s cieľom prispieť k dosiahnutiu odolnosti voči možným zmenám v tokoch príjmov.
- Určiť možnosti zapojenia súkromného sektora.
- Dohodnúť rozdelenie nákladov a výnosov medzi všetky zapojené organizácie.
- Dohodnite pravidlá pokrytia nákladov (pomery, postupy) v prípade spoločne využívaných systémov a služieb, ako je príspevok na prevádzkové náklady pre služby verejnej dopravy.
- Dohodnite rozdelenie nákladov a výnosov medzi obce, regionálne a národné orgány a verejných a súkromných prevádzkovateľov.
- Nechajte, aby finančník vypracoval podrobný finančný plán pre investície v rámci prvej fázy.
- Zabezpečte prístup k prostriedkom technickej pomoci, ako sú JASPERS/ELENA, v prípade komplexných opatrení, pri ktorých je potrebné vykonať následné štúdie, aby sa zabezpečila životaschopnosť a prístup k financiám.

Úlohy

- Zabezpečte koordináciu s ostatnými obcami, regionálnymi inštitúciami (dohody o rozdelení nákladov v prípade cezhraničných služieb verejnej dopravy) a na celoštátnej úrovni. Preskúmajte možnosti spoločného financovania opatrení.
- Posúďte možnosť zapojenia investorov zo súkromného sektora do kapitálových alebo prevádzkových investícií alebo kombinácie oboch.
- Vypracujte finančné prognózy pre akcie v rámci prvej fázy, ktoré budú zahŕňať kapitálové výdavky (počiatočné investície), aj pre náklady na prevádzku a údržbu a príslušné toky výnosov za rok.
- Diskutujte o opatreniach s potenciálnymi finančnými partnermi a zdrojmi financovania, aby sa zabezpečilo, že vybrané opatrenia budú dobre pripravené.
- Rozdeľte zdroje financovania a finančných prostriedkov pre každú akciu vrátane možných zmien v rámci tokov výnosov za rok. Zvážte politický záväzok riešiť vzniknutý nedostatok finančných prostriedkov.
- Po činnosti 8.3 v nadväznosti na dohodnuté akcie so stanovenými povinnosťami a harmonogramom.
- Vychádza z odhadovaných priamych finančných nákladov na jednotlivé akcie a určené zdroje financovania (činnosť 8.2) a upresňuje ich.

Harmonogram a koordinácia

Kontrolný zoznam

- ✓ Vypracovali a schválili sa podrobné finančné plány pre akcie, ktoré si vyžadujú financovanie počas prvej fázy vykonávania PUMM.
- ✓ Získal sa záväzok od príslušných verejných subjektov prideliť dostatočné zdroje z verejného rozpočtu na pokrytie vzniknutého nedostatku.
- ✓ Podľa potreby sa uzavrela prvá žiadosť o zdroje na financovanie štúdií uskutočniteľnosti, trhu alebo iných štúdií v rámci prípravy projektu.
- ✓ Zaistila sa finančná udržateľnosť projektov.
- ✓ Dohodlo sa rozdelenie nákladov a prínosov medzi príslušných účastníkov.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Barcelona, Španielsko: Európske finančné prostriedky a financovanie rekonštrukcie verejnej dopravy v Barcelone

Barcelona a miestny prevádzkovateľ verejnej dopravy (TMB) sa môžu spoľahnúť na dostatočné finančné prostriedky a finančný plán na obnovenie autobusového parku. Miestny prevádzkovateľ dopravy prijal finančnú podporu z programu ELENA (Európsky nástroj miestnej pomoci v oblasti energie), z ktorého bol poskytnutý grant vo výške takmer 1,5 milióna EUR na pokrytie prípravných štúdií (2011 – 2015) v rámci rozsiahlej modernizácie autobusov s naftovým motorom a motorom na CNG na hybridné vozidlá. V roku 2019 Európska investičná banka (EIB) poskytla TMB pôžičku vo výške 73,5 milióna EUR na nákup 254 čistých autobusov (plne elektrické, hybridné a na CNG). Obnova vozového parku verejnej dopravy prispieva k zlepšeniu kvality ovzdušia v Barcelone.

Autor: Josep Maria Armengol Villa, TMB, informácie získala sieť POLIS
Obrázok: TMB



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Bukurešť/Ilfov, Rumunsko: Vykonanie PUMM na základe komplexného plánovania ročného rozpočtu

Na základe podrobných údajov a analýzy problémov sa zostavil zoznam prioritných oblastí pre PUMM. Následne sa do konečného PUMM zapracoval celý rad opatrení v oblasti organizácie, prevádzky a infraštruktúry. Vypracoval sa odhad nákladov pre každé opatrenie, čo umožnilo určiť rozsah celkových investícií potrebných na vykonanie plánu, aby sa mohol zosúladiť s dostupnými zdrojmi financovania. PUMM slúžil ako hlavný nástroj na určenie priorít pre programovanie finančných prostriedkov EÚ do roku 2030. Tieto prostriedky bolo potrebné zohľadniť spolu so štátnymi finančnými prostriedkami, kapitálovými výdavkami v Bukurešti a župe Ilfov, pôžičkou z IFI (EIB/EBOR) a dodatočnými príjmami z navrhovanej stratégie parkovania. Medzitým bolo možné vymedziť požadovaný rozpočet pre dotácie na prevádzku verejnej dopravy a takisto na údržbu siete v rámci toho istého obdobia.



Autor: Alan O' Brien, EIB/JASPERS, informácie získala spoločnosť Rupprecht Consult
Obrázok: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI

ČINNOSŤ 9.2: Finalizácia a zaistenie kvality dokumentu „Plán udržateľnej mestskej mobility“

Zdôvodnenie

Úlohou projektového tímu bude zostaviť konečnú verziu dokumentu Plán udržateľnej mestskej mobility. Aby bolo isté, že sa v dokumente primerane zohľadnili predchádzajúce dohody, je potrebné, aby návrhy dokumentu skontrolovali interní pracovníci aj zainteresované strany. Pred prijatím a zverejnením plánu udržateľnej mestskej mobility sa pozornosť zameriava na zabezpečenie vysokej kvality a dokončenie dokumentu, aby sa mohol ďalej uplatňovať a šíriť. V rámci tohto kroku by sa mali pred dokončením dokumentu určeného na zverejnenie vykonať posledné úpravy a zlepšenia.

Ciele

- Zaistiť vysokú kvalitu dokumentu PUMM.
- Zaistiť, aby sa v dokumente dostatočne zohľadnili názory kľúčových zainteresovaných strán a širšej verejnosti.
- Dokončiť dokument PUMM tak, aby bol pripravený na prijatie politickými orgánmi a na zverejnenie.

Úlohy

- Zostavte kompletný návrh PUMM. Odporúča sa, aby dokument obsahoval:
 - súvislosti, miestny kontext a krátky prehľad procesu rozvoja (vrátane zapojenia zainteresovaných strán a občanov),
 - výsledky analýzy mobility a tvorby scenára,
 - víziu, ciele a kľúčové cieľové hodnoty,
 - balíky opatrení s ich príslušnými akciami (vrátane harmonogramu, povinností a prípadne financovania),
 - systém monitorovania a hodnotenia.
- Prezrite celý dokument a skontrolujte jeho kvalitu a potenciál priniesť efektívne výsledky. Zvážte využitie online nástroja na sebahodnotenie PUMM (pozri časť o nástrojoch uvedenú ďalej v texte) alebo vnútorného

procesu partnerského hodnotenia s kolegami s cieľom zabezpečiť dobrú kvalitu.

- Skontrolujte, či sú do celého dokumentu zapracované názory a výsledky procesu zapojenia zainteresovaných strán a občanov.
- PUMM sa musí posúdiť aj z hľadiska procedurálnych požiadaviek (ak napríklad existujú na vnútroštátnej úrovni) a dosiahnutia súladu so smernicou ES o strategickom environmentálnom hodnotení (SEA). V niektorých krajinách môže byť v tejto chvíli potrebná aj verejná konzultácia.
- Vykonajte záverečné zmeny v spolupráci s kľúčovými zainteresovanými stranami. Snažte sa vypracovať dokument, ktorý získa širokú podporu zo strany politikov a verejnosti, napr. vďaka upraveniu citlivých aspektov, pre ktoré by ho kľúčové subjekty s rozhodovacími právomocami prestali podporovať. Buďte ale opatrní, aby ste plán príliš neoslabili – je nevyhnutné, aby bol dostatočne ambicióznym na dosiahnutie cieľov udržateľnosti.

- Vytvorte záverečnú verziu dokumentu PUMM.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Zapojte do kontroly kvality dokumentu externých korektorov so skúsenosťami v oblasti plánovania udržateľnej mestskej mobility.
- Vytvorte značku PUMM, ktorá bude vyjadrovať jeho základnú myšlienku, dôsledne ho zviditeľní a prispeje k tomu, aby si ho občania a zainteresované strany všimli a zapamätali. Budovanie značky môže zahŕňať pútavý názov, budovanie vizuálnej identity, tematickú kombináciu farieb a vytvorenie špecializovaného loga (pozri príklady ďalej v texte).
- Vypracujte skrátenú verziu dokumentu.
- Pridajte svoje mesto do databázy miest s plánmi udržateľnej mestskej mobility (Eltis): www.eltis.org/mobility-plans/city-database.

Harmonogram a koordinácia

- Kontrola kvality po vypracovaní rozšíreného návrhu dokumentu PUMM.

Kontrolný zoznam

- ✓ Zostavil sa konečný návrh plánu udržateľnej mestskej mobility.
- ✓ Dokončilo sa interné preskúmanie a preskúmanie zo strany zainteresovaných strán.
- ✓ Dokončilo sa posúdenie kvality.
- ✓ Dokončili sa konečné úpravy.



Nástroj na sebahodnotenie PUMM

Na kontrolu kvality procesu plánovania zameraného na vytvorenie konečnej verzie plánu udržateľnej mestskej mobility sa odporúča využiť online nástroj na sebahodnotenie PUMM. Tento nástroj možno využiť vo všetkých fázach cyklu plánovania – tak na hodnotenie, ako aj zlepšenie plánovania mobility na začiatku aj v priebehu procesu a na posúdenie kvality PUMM pred jeho dokončením. Sebahodnotenie pozostáva z prispôbených súborov otázok v závislosti od vášho kontextu plánovania a vašich záujmov. Po vyplnení dotazníka sa na stránke s výsledkami zobrazí, do akej miery váš dokument spĺňa zásady PUMM, vďaka čomu môžete zistiť silné a slabé stránky vášho prístupu. Poskytne vám prispôbené rady týkajúce sa ďalšieho zlepšenia, príklady osvedčených postupov a odkazy na usmernenia k vašej konkrétnej situácii. V záujme získania rôznorodnej spätnej väzby ku konečnej verzii dokumentu by malo nástroj na sebahodnotenie PUMM použiť viacero členov základného tímu PUMM.

Odkaz na nástroj na sebahodnotenie PUMM:
<https://www.eltis.org/it/mobility-plans>.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Veľký Manchester, Malmö, Budapešť, Viedeň: Ocenené PUMM s mimoriadnym dizajnom

Jeden z ocenených PUMM s mimoriadnym dizajnom je z Veľkého Manchestru. Dopravný úrad pre Veľký Manchester (*Transport for Greater Manchester*, TfGM) spojil odbornosť svojich interných pracovníkov s externou podporou, aby vytvoril obrazové materiály, ktoré sú pútavé a zároveň dostatočne flexibilné, aby umožňovali rýchlu aktualizáciu podľa potreby. Samostatný materiál vrátane titulnej strany PUMM vytvoril poradca v oblasti dizajnu. Obrazové materiály spojené s rozvíjajúcim sa obsahom PUMM vrátane máp, infografík a snímok vytvoril interný tím návrhárov TfGM. TfGM mohol vďaka tomu rýchlo zlepšovať obsah a používať rovnaké formátovanie vo všetkých aktualizáciách, pričom zachoval konzistentnosť všetkých dokumentov TfGM, keď sa v nich uvádzal PUMM.

Informácie o koncepcii návrhov v mestách Malmö, Budapešť a Viedeň sú uvedené v prílohe.

Autor: Ben Brisbane, Transport for Greater Manchester, informácie získala sieť Polis
Obrázok: Transport for Greater Manchester

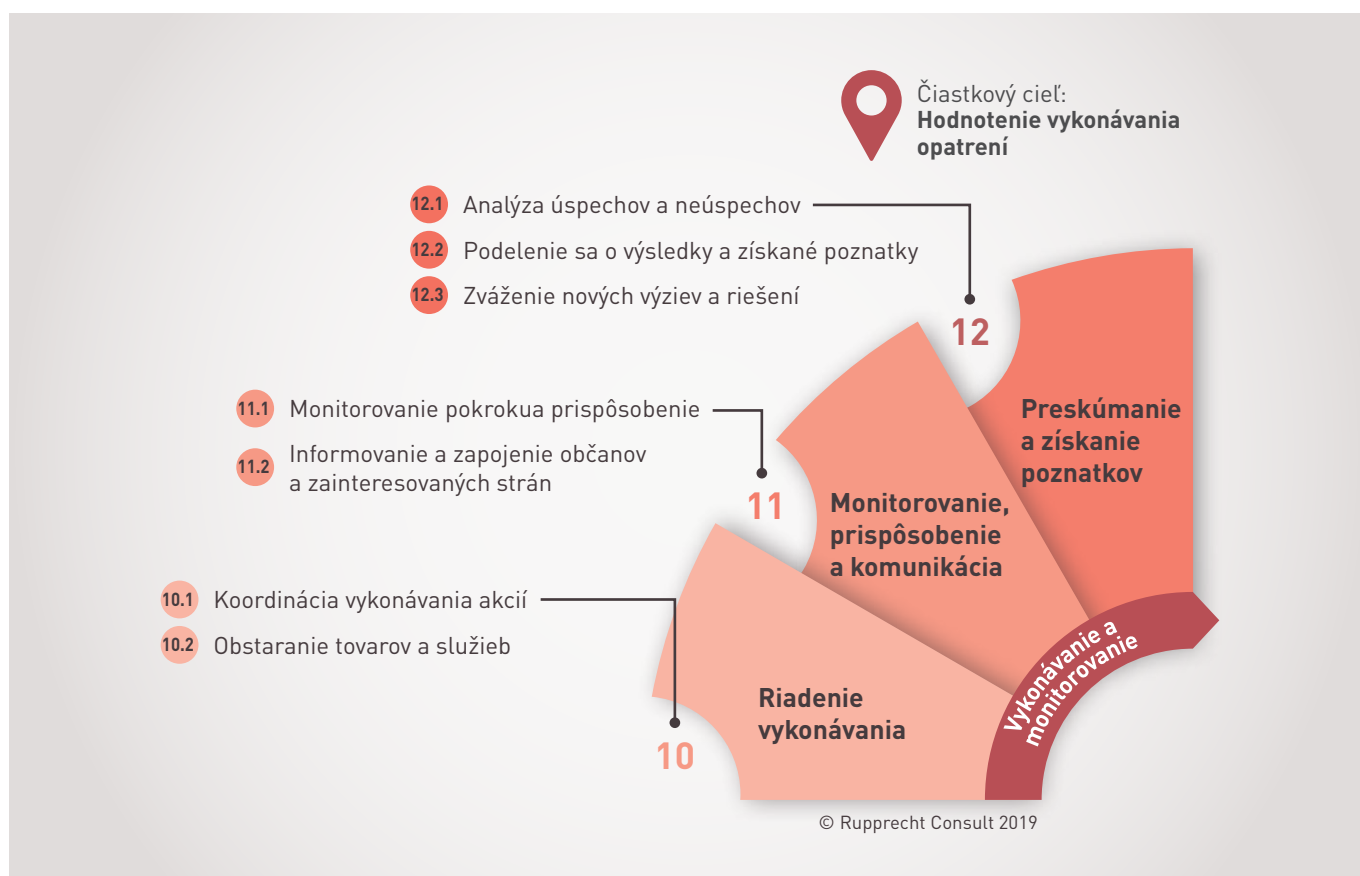


Čiastkový cieľ: Priятие plánu udržateľnej mestskej mobility

Najdôležitejší čiastkový cieľ procesu plánovania je, aby plán udržateľnej mestskej mobility prijala čo najširšia politická koalícia. Je potrebné, aby zvolení politickí zástupcovia orgánov zodpovedných za rozvoj (napr. mestské zastupiteľstvo, susediace správne jednotky, regionálne zastupiteľstvo) oficiálne schválili PUMM. Toto je zásadný krok na získanie uznania – vnímanie zodpovednosti a poskytnutie dohodnutého rámca pre vykonávanie opatrení. Proces prijatia môže trvať niekoľko mesiacov a bude závisieť od vnútroštátneho regulačného rámca a administratívnej štruktúry. Prijatie PUMM je príležitosťou na zaslúženú oslavu s miestnou komunitou. Môžete zorganizovať podujatie, na ktoré pozvete zainteresované strany, širšiu verejnosť a (miestne) médiá a kde verejne predstavíte konečnú verziu dokumentu.



FÁZA 4: Vykonávanie a monitorovanie



Štvrtá fáza sa sústreďuje na vykonávanie opatrení a súvisiacich akcií, ktoré sú vymedzené v PUMM, sprevádzané systematickým monitorovaním, hodnotením a komunikáciou. V tejto fáze sa akcie zavádzajú do praxe odpovedaním na tieto otázky:

Ako to môžeme dobre zvládnuť?

Zodpovedné odbory a organizácie naplánujú technické podrobnosti svojich akcií, vykonajú ich a v prípade potreby obstarajú tovary a služby. Keďže toto často zahŕňa veľké množstvo zúčastnených strán, celková koordinácia procesu vykonávania si vyžaduje osobitnú pozornosť.

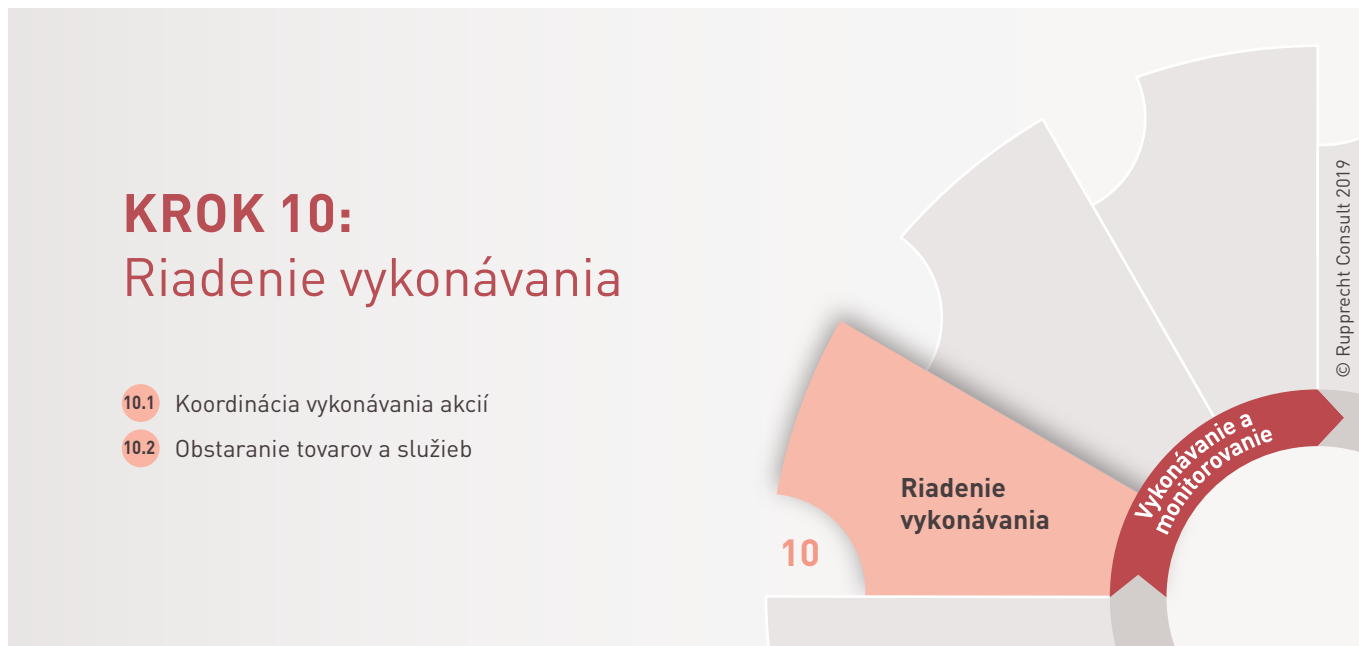
Ako sa nám darí?

Systematické monitorovanie vnesie svetlo do toho, či všetko prebieha podľa plánu, pričom v prípade potreby umožňuje vykonávať nápravné opatrenia. Inovačné programy mobility môžu byť veľkým narušením (ako aj veľkým prínosom) pre každodenných cestujúcich. Vnímanie verejnej mienky založené na aktívnom obojstrannom dialógu je z hľadiska úspešného procesu vykonávania kľúčové.

Čo sme sa naučili?

Posledný krok cyklu PUMM spočíva v preskúmaní úspechov a neúspechov a v oznámení týchto výsledkov zainteresovaným stranám a verejnosti a v posúdení nových výziev a riešení.

Cyklus PUMM sa uzatvára čiastkovým cieľom „Hodnotenie vykonávania opatrení“, ktorý zároveň slúži ako poučenie pre ďalší proces PUMM.



Po prijatí PUMM sa začína fáza vykonávania. Vzhľadom na to, že plán udržateľnej mestskej mobility je strategický dokument, poskytuje spoľahlivý rámec pre tieto činnosti, no podrobne neopisuje, ako sa budú jednotlivé činnosti vykonávať a čo je potrebné zaobstarať. Tieto úlohy, ktorých vykonávanie je často zložité, obvykle nezabezpečuje hlavný „tím PUMM“, ale zodpovedné technické oddelenia. V záujme koherentného prístupu je preto dôležité, aby mali technické vykonávacie tímy k dispozícii všetko potrebné a aby hlavný tím účinne koordinoval všetky činnosti v rámci vykonávania. Obstarávanie tovarov a služieb je napríklad štandardný proces v rámci každej verejnej správy, ale pri obstarávaní inováčných produktov alebo pri tzv. zelenom obstarávaní je často potrebné, aby mu venoval pozornosť hlavný tím s cieľom zabezpečiť úspešné zavedenie týchto nových produktov a prístupov k obstarávaniu.

ČINNOSŤ 10.1: Koordinácia vykonávania akcií

Zdôvodnenie

Dobrý plán udržateľnej mestskej mobility nevedie automaticky k dobrým výsledkom. K nim vedie len úspešné vykonávanie stanovených balíkov opatrení a akcií. V záujme účinného dosiahnutia cieľov je potrebné náležité riadenie zabezpečujúce dohľad nad vykonávaním a riadenie rizík. Na to je potrebný súhlas všetkých aktérov, ktorí sa podieľajú na vykonávaní, ako aj odovzdanie informácií od hlavného tímu PUMM technickému personálu a pravidelná komunikácia s nimi pri vykonávaní akcií.

Ciele

- Formalizovať úlohy aktérov, ktorí sa podieľajú na realizácii opatrení.

- Zabezpečiť dôslednú koordináciu všetkých zúčastnených strán.
- Vytvoriť vhodné podmienky pre efektívny a účinný proces a postup vykonávania.
- Riešiť prípadné riziká.
- Zabezpečiť transparentnosť vykonávania.

Úlohy

- Zostaňte aktívni ako hlavný tím PUMM, aby sa zabezpečila kontinuita medzi vypracovaním a vykonávaním procesu. Počas fázy vykonávania naďalej organizujte pravidelné stretnutia (napr. raz za

mesiac), aby ste mali dostatočný prehľad o pokroku, a naplánujte mimoriadne činnosti, ak vykonávanie akcií nejde podľa plánu.

- Odovzdajte oddeleniam a inštitúciám, ktoré akcie vykonávajú, informačné prehľady opisujúce kľúčové aspekty každej akcie. Ak takéto informačné prehľady ešte nie sú k dispozícii, vypracujte ich. (Informácie o tom, čo by mali takéto informačné prehľady obsahovať, nájdete v činnostiach 8.1 a 8.3, pri ktorých sa obvykle vytvárajú.)
- Dohodnite sa na riadiacich postupoch a povinnostiach. Pre každú akciu by sa mala určiť jedna hlavná osoba zodpovedná za riadenie jej vykonávania. Zabezpečte, aby každá osoba riadiaca niektorú z akcií súhrnne zapracovala dohodnuté podmienky do pracovného plánu, ktorý slúži ako spoločný rámec pre všetky zainteresované strany zapojené do vykonávania danej akcie.
- Posúďte riziká a naplánujte mimoriadne kroky (pokračovanie analýzy z činnosti 8.3). Ktoré akcie výrazne ovplyvňujú iné akcie, takže ich oneskorenie ohrozuje úspešnosť celého PUMM? Ako môžete reagovať, ak sa ich vykonávanie oneskorí?
- Buďte v pravidelnom osobnom kontakte s osobami zodpovednými za riadenie akcií. Dohodnite sa, akým spôsobom a ako často vám majú poskytovať informácie o aktuálnom stave (napr. len krátky telefonický hovor medzi koordinátorom PUMM a osobou zodpovednou za riadenie danej akcie, aby ste sa vyhli nadmernej byrokracii). V prípade ťažkostí komunikujte intenzívnejšie, poskytnite potrebnú podporu a spolupracujte so subjektmi s rozhodovacími právomocami pri presadzovaní vykonávania akcií.
- Organizujte pravidelné stretnutia zamerané na kontrolu všeobecného stavu vykonávania akcií. Každý rok by sa mali zorganizovať stretnutia so skupinou všetkých osôb zodpovedných za riadenie akcií.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Prepojte riadenie vykonávania akcií so širšími systémami na riadenie výkonu v rámci samosprávy.

Harmonogram a koordinácia

- Počas fázy vykonávania.



obrázok © BKK Centre for Budapest Transport

Kontrolný zoznam

- ✓ Osobám zodpovedným za vykonávanie boli odovzdané informačné prehľady o akciách.
- ✓ Dohodol sa postup koordinácie a vykonávania pre každú akciu.
- ✓ Posúdili sa riziká a naplánovali sa mimoriadne činnosti.
- ✓ Stanovili sa postupy na pravidelné poskytovanie informácií o aktuálnom stave zo strany osôb zodpovedných za riadenie akcií.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

West Yorkshire, Spojené kráľovstvo: Projektové riadenie na zabezpečenie neustáleho dialógu

V meste West Yorkshire (WYCA) je štruktúra prípravy a vykonávania PUMM znázornená formou organigramu: Výkonné orgány pripravujú PUMM a programy vykonávania. Politici prijímajú rozhodnutia. Výbor pre dopravu pôsobí ako rada pre riadenie projektu; dohliada na prípravu a vykonávanie PUMM. Samostatný výbor pre investície rozhoduje o financovaní vykonávania projektov PUMM. Oddelenie projektového riadenia (WYCA) je zodpovedné za vykonávanie, pričom za vypracovanie jednotlivých prvkov PUMM sú zodpovední vedúci pre tematické balíky pracovných opatrení. Koordinácia sa vykonáva prostredníctvom rozhovorov zodpovedných osôb, ktoré prebiehajú raz za mesiac, stretnutí s výborom pre politické otázky organizovaných dvakrát za mesiac a konzultácií s verejnosťou a so zainteresovanými stranami.

Autor: Steve Heckley, WYCA, informácie získala sieť Polis

Obrázok: Stratégia dopravy v meste West Yorkshire 2040



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Groningen, Holandsko: Regionálne verejno-súkromné partnerstvo na koordináciu a spoluprácu pri vykonávaní akcií

PUMM v meste Groningen vychádza z dlhej tradície udržateľného plánovania pre toto mesto a mestský región. V rámci koordinácie pri vykonávaní akcií bol v meste Groningen oficiálne vytvorený podporný orgán nazvaný *Groningen Bereikbaar* – verejno-súkromné partnerstvo pre udržateľný a prístupný Groningen. Tento orgán zabezpečuje, aby všetky strany účinne spolupracovali a koordinovali svoju prácu na rôznych projektoch v oblasti dopravy. Tomuto orgánu sa podarilo získať politickú podporu, zvýšiť angažovanosť a zhromaždiť najlepšie dostupné know-how od verejného a súkromného sektora, akademickej obce, občanov a rôznych skupín zainteresovaných strán.

Autor: UBC, na základe údajov od GroningenBereikbaar.nl.

Obrázok: Jeroen van Kooten



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Brno, Česká republika: Nástroj na monitorovanie PUMM pri vykonávaní akcií

Nástroj na monitorovanie PUMM je aplikácia využívajúca databázu priestorových informácií (GIS) určená pre odborníkov aj občanov. Obsahuje informácie o všetkých investíciách z akčného plánu (rozpočet, rok realizácie atď.) a umožňuje podrobnú analýzu týchto údajov. Odborníci (väčšinou zainteresované strany) využívajú tento nástroj pri riadení vykonávania PUMM. Nástroj umožňuje, aby všetky zainteresované strany spolupracovali súčasne prostredníctvom jednej platformy, takže významným spôsobom šetrí čas a zlepšuje koordináciu pri vykonávaní. Občania môžu využívať aplikáciu ako zdroj informácií o vykonávaní PUMM. V súčasnosti sa pracuje na jej využití ako nástroja umožňujúceho účasť verejnosti.

Autor: Lukáš Báča, mesto Brno, informácie získala spoločnosť Rupprecht Consult
Obrázok: Kateřina Nedvěďová, mesto Brno

**ČINNOSŤ 10.2: Obstaranie tovarov a služieb****Zdôvodnenie**

Kľúčovou súčasťou vykonávania je obstarávanie tovarov a služieb, ktoré sú potrebné na vykonávanie opatrení a akcií v rámci PUMM. Obstarávanie je štandardný proces bežne využívaný v ktorejkoľvek verejnej správe, ktorý obvykle zabezpečuje špecializovaný personál, no obstarávaním inovačných produktov alebo tzv. zeleným obstarávaním by sa mal zaoberať hlavný tím PUMM. Vzhľadom na vysoké sumy, ktoré európske mestá investujú v tejto oblasti, je obstarávanie samo osebe významným a vhodným nástrojom na podporu zmien v oblasti mestskej mobility. V rámci nákupov, ktoré vykonávajú mestá a regióny, môže vzniknúť naliehavý dopyt po inovačných a ekologických tovaroch, službách a obchodných modeloch, napríklad vozidlách s nízkymi emisiami alebo riešeníach v oblasti spoločnej mobility. Ak sa obstarávanie vykonáva správne, môže priniesť pridanú hodnotu vďaka minimalizácii negatívnych vplyvov na spoločnosť a životné prostredie aj vďaka tomu, že prinesie na trh inovačné produkty a služby.

Ciele

- Zabezpečiť efektívne a včasné obstaranie všetkých tovarov a služieb potrebných na vykonávanie akcií.

- Minimalizovať negatívne vplyvy rozhodnutí o nákupe na spoločnosť a životné prostredie.
- Podporiť difúziu a presadzovanie nových udržateľných technológií a služieb.

Úlohy

- Posúďte a určte skutočné potreby mesta, ktoré by mali byť východiskovým bodom každého obstarávania. Zadávateľia budú musieť úzko spolupracovať s technickými oddeleniami s cieľom vymedziť funkcie, ktoré možno správne previesť do účinného procesu obstarávania.
- Je potrebná dôsledná znalosť vnútroštátneho a európskeho právneho rámca pre udržateľné verejné obstarávanie, aby nedošlo k porušeniu zákona, v dôsledku ktorého by sa proces vykonávania skomplikoval a oneskoril.
- Stanovte metódu a časový rámec obstarávania pre každý tovar alebo službu, určte, ako sa má vykonávať a aký druh zmluvy je potrebný. Zvážte spoločné obstarávanie s inými orgánmi, ktoré môže priniesť zníženie cien vďaka úsporám z rozsahu.

- Na základe kritérií vychádzajúcich z výkonu stanovte technické špecifikácie, ktoré opisujú potrebnú funkciu, a nie konkrétny produkt. Zvážte zapracovanie aspektov udržateľnosti, buď vo forme minimálnych požiadaviek, alebo vo forme kritérií na vyhodnotenie návrhov, ktoré prispievajú k zvýšeniu skóre predkladaných ponúk. Ako nákladové kritérium nepoužívajte len nákupnú cenu, použite namiesto nej náklady na životný cyklus. Lepšie vyjadrujú skutočné náklady, ktoré vynaložíte ako kupujúci, a súčasne favorizujú udržateľné alternatívy, napr. vozidlá s nízkou spotrebou (a teda s nízkymi emisiami).
- Zverejnite vyhlásenie obstarávania a vykonajte proces výberu a vylúčenia predkladateľov ponúk.
- Zabezpečte transparentnosť procesu obstarávania, aby ste dosiahli vyššiu podporu verejnosti a politikov.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Zvážte využitie inováčných metód obstarávania v prípade vysokoinováčných produktov a služieb, ktoré nie sú bežne dostupné na trhu. Môžete využiť tieto metódy:
 - Žiadosť o informácie – metóda na získanie informácií o možných riešeniach pred spustením oficiálneho procesu obstarávania.

- Obstarávanie vo fáze pred komerčným využitím – motivuje priemysel k vývoju nových riešení, ktoré ešte neexistujú, aby riešili potreby vo verejnom sektore.
- Verejné obstarávanie inováčných riešení – tam, kde mesto vystupuje ako prvý prijímateľ inováčných riešení, ktoré ešte nie sú dostupné v širokom rozsahu, s cieľom podporiť ich rozšírenie na masovom trhu.

Harmonogram a koordinácia

- Obstarávanie je obvykle jednou z prvých častí vykonávania akcií, ale je dôležité počas celej fázy vykonávania v závislosti od harmonogramu jednotlivých akcií.

Kontrolný zoznam

- ✓ Jasne sa definovali a schválili potreby mesta v oblasti obstarávania.
- ✓ Zostavil sa zoznam osôb a ich kompetencií na vedenie procesu obstarávania.
- ✓ Vymedzili sa špecifikácie obstarávania.
- ✓ Spustili sa obstarávania, vyhodnotili sa ponuky a vybrali sa uchádzači.



Vzory kritérií pre zelené verejné obstarávanie

Kritériá zeleného verejného obstarávania (*Green Public Procurement*, GPP) v EÚ sú vypracované tak, aby uľahčili začlenenie požiadaviek týkajúcich sa životného prostredia do súťažných podkladov pri verejnom obstarávaní. Cieľom kritérií GPP, ktoré prijala EÚ, je dosiahnuť vyváženosť medzi environmentálnym správaním, zohľadnením nákladov, dostupnosťou na trhu a jednoduchosťou overenia. Verejní obstarávatelia si však môžu vybrať na základe svojich potrieb a úrovne ambícií, či do svojich súťažných podkladov zahrnú všetky požiadavky alebo iba niektoré z nich.

V prípade mestskej mobility existujú vzorové zoznamy kritérií pre nasledujúce oblasti. Každý z nich zahŕňa v časti o cestnej doprave niekoľko podkategórií, napr. obstarávanie autobusov, osobných automobilov, iných vozidiel atď. Sú dostupné vo všetkých jazykoch EÚ.

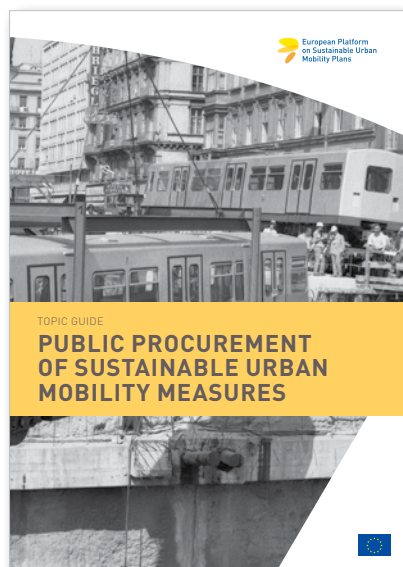
- Projektovanie, výstavba a údržba ciest
- Osvetlenie pozemných komunikácií a dopravná signalizácia
- Cestná doprava

Ďalšie informácie: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Prístupy k udržateľnému verejnému obstarávaniu

Obrázok č. 36: Prehľad prístupov k udržateľnému verejnému obstarávaniu [Rudolph, F., Werland, S., *Public procurement of sustainable urban mobility measures* (Verejné obstarávanie opatrení v oblasti udržateľnej mestskej mobility), 2019].

Prístup	Cieľ	Príklady	Poznámky
Presmerovanie investícií na udržateľné druhy mobility	Prechod dopravného systému na udržateľné druhy dopravy.	Zameranie investícií na verejnú dopravu a aktívne druhy dopravy namiesto individuálnej motorovej mobility.	Mohlo by ísť o politické rozhodnutie, na ktoré majú úrady zabezpečujúce obstarávanie obmedzený alebo nulový vplyv.
Obstarávanie služieb namiesto produktov (funkčné obstarávanie založené na výstupoch)	Znížené priamych nákladov, ušetrenie obmedzeného mestského priestoru.	Použitie spoločného vozového parku namiesto vlastných vozidiel pre verejnú správu.	Opis špecifikácií prostredníctvom funkčných požiadaviek založených na výkone.
Obstarávanie udržateľnejších produktov a služieb	Zvýšenie efektívnosti produktov a uprednostnenie produktov šetrných k životnému prostrediu.	Použitie emisií CO ₂ , suspendovaných častíc, NO _x a hluku ako kritérií na vyhodnotenie ponúk. Modernizácia existujúcich električiek alebo autobusov s cieľom zvýšiť ich energetickú účinnosť. Využívanie recyklovaných materiálov na budovanie cestných komunikácií a cyklotrás.	Európske právne predpisy umožňujú použitie na vyhodnotenie ponúk aj ďalšie kritériá, nielen najnižšiu cenu.
Zvýšenie kvality produktov a služieb	Zvýšenie atraktívnosti verejnej dopravy.	QKritériá kvality pre verejnú dopravu (tiché vozidlá, informovanie cestujúcich vo vozidlách, bezdrôtová miestna sieť Wi-Fi atď.).	
Obstarávanie inováčných výrobkov a služieb	Uvedenie inovácií na trh.	Obstarávanie električkových autobusov. Uzavretie zmlúv s poskytovateľmi bicyklov na spoločné využívanie v rámci systému verejnej dopravy.	Obce majú trhovú silu v mnohých oblastiach, napríklad v oblasti verejnej dopravy. V rámci obstarávania môže byť potrebné riadenie rizík.



Ďalšie usmernenie a podrobné prístupy k udržateľnému verejnému obstarávaniu nájdete v tematickej príručke **Public procurement of sustainable urban mobility measures (Verejné obstarávanie opatrení pre udržateľnú mestskú mobilitu)**.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Región Piedmont, Taliansko: JSpoločné obstarávanie 19 mestských elektrických autobusov

Región Piedmont využil prístup spoločného obstarávania na získanie elektrických autobusov do vozového parku regionálnych dopravcov. Postupovali v piatich krokoch:

- vyžiadanie návrhov projektov od prevádzkovateľov verejnej dopravy,
- prieskum trhu s cieľom zistiť dodávateľov,
- fáza predbežnej kvalifikácie s výzvou na predkladanie ponúk od dodávateľov,
- výber dodávateľov,
- vyžiadanie návrhov od vybraných dodávateľov.

Zákazku získala spoločnosť BYD EUROPE B.V., ktorá podpísala samostatné zmluvy s každou so zapojených spoločností zabezpečujúcich verejnú dopravu. Región financoval 90 % a prevádzkovatelia 10 % kúpnej ceny autobusu. Očakávaná úspora regiónu je približne 50 000 EUR počas 10 rokov a 769 ton CO₂ za rok.

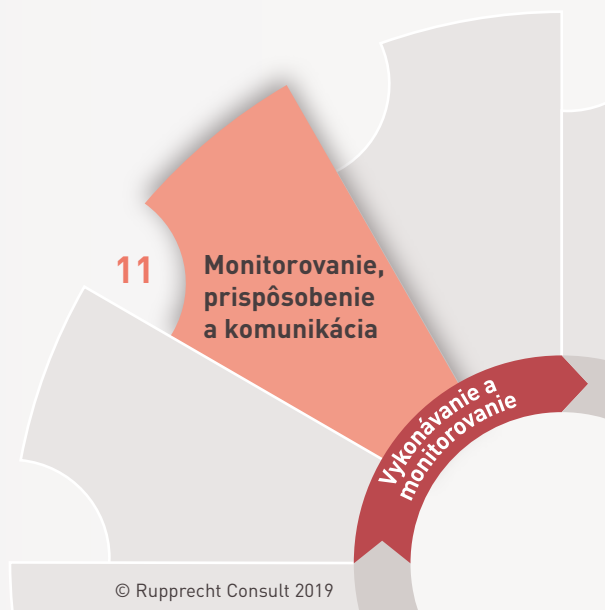
Autor: Chiara Ferroniová, Fondazione Torino Wireless, informácie získala sieť ICLEI

Obrázok: Región Piedmont



KROK 11: Monitorovanie, prispôsobenie a komunikácia

- 11.1 Monitorovanie pokroku a prispôsobenie
- 11.2 Informovanie a zapojenie občanov a zainteresovaných strán



Priebežné monitorovanie je hlavná charakteristika plánovania udržateľnej mestskej mobility, ktorá zvyšuje efektívnosť procesu a prispieva k vyššej kvalite vykonávania. Ak má byť vykonávacia fáza úspešná, je potrebné najprv stanoviť východiskovú hodnotu a začať s monitorovaním hneď od začiatku, aby bolo možné správne reagovať na zmeny. Výsledky monitorovania musia slúžiť ako spätná väzba pre proces s cieľom ďalej optimalizovať vykonávanie a mali by byť dostupné pre verejnosť aj zainteresované strany. Počas tejto fázy máva prvé vykonávanie akcie priamy dosah na širokú verejnosť, a preto sa oň podrobne zaujíma. Je preto potrebné pravidelne informovať a zapájať miestnu komunitu.

ČINNOSŤ 11.1: Monitorovanie pokroku a prispôsobenie

Zdôvodnenie

Ešte pred prijatím plánu udržateľnej mestskej mobility sa stanovili podmienky širokého monitorovania a hodnotenia a získali sa potrebné údaje (pozri činnosti 3.1, 6.1 a 7.3). Počas vykonávania akcií je potrebné pravidelne využívať vybrané nástroje monitorovania a kontrolovať pokrok pri dosahovaní cieľových hodnôt. Pravidelné monitorovanie a posudzovanie umožňujú včas zistiť problémy a vykonať potrebné úpravy. Charakter potrebných úprav závisí od konkrétnej situácie a miestneho kontextu každého mesta a jeho PUMM. Proces PUMM si vyžaduje flexibilitu, aby sa zaručilo zohľadnenie aktuálneho vývoja a nových poznatkov. Môžu byť k dispozícii nové a lepšie opatrenia alebo akcie, ktoré by dokázali riešiť konkrétny problém mesta, alebo opatrenie by sa mohlo stať vo svetle nových poznatkov zastarané. Dôvodmi na úpravu vykonávania opatrenia by mohli byť vnútorné faktory týkajúce sa plánovania (napr.

čas alebo rozpočet) alebo rôzne druhy vonkajších faktorov (napr. nesúhlas verejnosti s danou akciou, politický zákonodarný orgán, regulačné procesy alebo činnosti v rámci plánovania, ktoré môžu mať vplyv na proces, nové technológie atď.).

Ciele

- Zistiť problémy, prekážky a iné aspekty komplikujúce včasné vykonávanie.
- Sledovať pokrok pri dosahovaní cieľov.
- Prispôsobiť sa novému vývoju v oblasti technológií, práva, financovania alebo politickej podpory.
- Prispôsobiť a optimalizovať proces vykonávania.

Úlohy

- Sledujte aktivity v rámci vykonávania prostredníctvom pravidelného osobného kontaktu s osobami zodpovednými za riadenie akcií (pozri činnosť 12.1).
- Vykonávajte pravidelné meranie ukazovateľov pomocou metód na získavanie údajov a na základe harmonogramu stanoveného v rámci činnosti 7.3. Používajte ukazovatele na meranie úrovne na sledovanie pokroku v rámci jednotlivých opatrení alebo balíkov opatrení pri dosahovaní cieľových hodnôt (každých jeden až päť rokov v závislosti od druhu opatrení). Používajte strategické ukazovatele na monitorovanie pokroku pri dosahovaní všeobecných cieľových hodnôt PUMM (zvyčajne každý jeden až dva roky). V oboch prípadoch porovnajte merania s východiskovými hodnotami pred začatím vykonávania, pričom zohľadnite aj iné prispievajúce faktory, aby ste mohli odhadnúť vplyv opatrení.
- Sledujte nový vývoj, napríklad zmeny vo vnútroštátnych právnych predpisoch, v technológiách, vo financovaní alebo v miestnej politike. Pravidelne zvažujte, čo súčasné trendy znamenajú pre vaše aktivity.
- Buďte flexibilní pri aktualizácii opatrení a vykonávaní zmien v aktivitách počas vykonávania. Môže byť potrebné ich upraviť napríklad z týchto príčin:
 - Ťažkosti pri vykonávaní aktivít. Ak sa napríklad opatrenie stretne so silným odporom, zvažte, či ho nezmeníte na dočasný experiment, ktorý sa po určitom čase (napr. jednom roku) dôsledne vyhodnotí, a či v ňom budete následne pokračovať alebo ho zastavíte v závislosti od výsledkov. Odpor sa často znižuje, keď si ľudia na zmenu zvyknú a vidia jej prínos (napríklad v prípade spoplatnenia ciest v Štokholme).
 - Opatrenia alebo celý PUMM nedosahujú dôležité cieľové hodnoty. Ak sa ukáže, že jednotlivé opatrenia z celého súboru opatrení PUMM sú menej účinné, ako sa očakávalo, preskúmajte príčiny a včas ich upravte. Ak sa napríklad nové chránené pruhy pre cyklistov nevyužívajú tak často, ako sa zamýšľalo, zistite, či je niekde chyba v samotných pruhoch alebo či chýbajú dôležité napojenia na ne, a zareagujte zodpovedajúcim spôsobom. Ak znečistenie vzduchu vo vašom meste napriek vášmu úsiliu stagnuje, napríklad z toho dôvodu, že hospodárska situácia umožňuje, aby stále viac ľudí vlastnilo automobil, zvažte posilnenie alebo pridanie opatrení zameraných na kvalitu ovzdušia, napríklad vyšších poplatkov za parkovanie alebo spoplatnenie ciest v kombinácii so zabezpečením moderných elektrických autobusov.
- Technologické, právne alebo politické zmeny, v dôsledku ktorých vaše opatrenia zastarali alebo ktoré umožňujú prijatie iných, účinnejších opatrení. Nové druhy elektrických vozidiel by napríklad mohli vyžadovať zmenu plánovanej infraštruktúry alebo by miestne voľby umožnili opatrenia na reorganizáciu priestoru pre cestné komunikácie, ktoré predtým nemali väčšinovú podporu.
- Prispôbte opatrenia podľa potreby v spolupráci s osobami zodpovednými za riadenie akcií. Majte odvahu zastaviť opatrenie, ak nefunguje! Program vykonávania by sa mal počas vykonávacieho obdobia upravovať na základe výsledkov monitorovania.
- Zreteľne uveďte zmeny v opatreniach PUMM, ktoré vyplývajú z procesu monitorovania, a získajte oficiálny súhlas pre najdôležitejšie zmeny na politickej úrovni.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Pri monitorovaní vykonávania využite kontrolu na základe „zdravého rozumu“, čo znamená, že zainteresované strany, verejnosť a prípadní partneri z iných miest poskytnú spätnú väzbu k tomu, aké sú výsledky vykonávania v porovnaní s cieľmi a cieľovými hodnotami PUMM.
- Vykonávajte monitorovania a hodnotenie transparentným spôsobom, výhodne prostredníctvom nezávislej agentúry, aby sa zaručila neutralita, a použite rovnaký súbor ukazovateľov, aký sa použil v rámci predchádzajúcich krokov. Ak sa to zdá nerealistické (napr. z dôvodu obmedzeného rozpočtu), platnou alternatívou je vlastné monitorovanie a hodnotenie príslušnými orgánmi.
- Poskytnite výsledky hodnotenia, najmä tie, ktoré sa týkajú nových opatrení, aby sa aj iní mohli poučiť z vašich skúseností (pozri činnosť 12.2).

Harmonogram a koordinácia

- Paralelný proces počas vykonávacej fázy.

Kontrolný zoznam

- ✓ Stav aktivít v rámci vykonávania sa neustále monitoruje.
- ✓ V pravidelných intervaloch sa hodnotí pokrok pri dosahovaní meraných cieľových hodnôt a strategických cieľov PUMM.
- ✓ Stanovili sa potrebné úpravy vo vykonávaní opatrení.
- ✓ Úpravy sa prediskutovali a súhlasia s nimi príslušní aktéri.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Lund, Švédsko: Ročné správy o monitorovaní so súhrnným hodnotením stavu dosahovania cieľových hodnôt

V meste Lund sa dôsledne monitorujú akcie v rámci PUMM a hodnotia sa na základe cieľových hodnôt, ktoré stanovili politici v procese plánovania. Každý rok sa preto meria počet chodcov a využívanie bicyklov, motorových vozidiel a verejnej dopravy. Každé štyri roky sa v rámci prieskumu medzi obyvateľmi získavajú informácie o postojoch a správaní v oblasti mobility. Keď sa ciele nespĺnia, nasledujúci rok sa zvýši intenzita akcií alebo sa navrhnu zmeny.

Na vizualizáciu a zverejňovanie výsledkov monitorovania využíva mesto Lund systém semaforu, ktorý ukazuje, či je vykonávanie akcií úspešné a dosahuje ciele (zelená), či je potrebné ich upraviť (žltá) alebo či sa musia znovu naplánovať, zmeniť alebo nahradiť (červená).

Autor: Anders Söderberg, mesto Lund, informácie získalo združenie UBC
Obrázok: Mesto Lund



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

San Sebastian, Španielsko: Interaktívna monitorovacia platforma pre PUMM

Mesto San Sebastian využíva na sledovanie pokroku v opatreniach PUMM platformu na monitorovanie mobility. Tento digitálny nástroj je založený na údajoch poskytovaných z existujúcich systémov na získavanie údajov, vďaka čomu má k dispozícii veľmi presné a spoľahlivé odhady. Vedúci pracovníci a subjekty s rozhodovacími právomocami veľmi jednoducho získajú prehľad o všeobecnom stave a v prípade záujmu im aplikácia dokáže poskytnúť aj podrobnejšie informácie. Pokrok je jednoducho znázornený pomocou farieb semafora, ktoré ukazujú, či mesto postupuje smerom k dosiahnutiu cieľov PUMM alebo aj iných stratégií mesta v príslušnej oblasti.

Autor: Mesto Donostia/San Sebastian, informácie získalo združenie UBC
Obrázok: Mesto Donostia/San Sebastian



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Funchal, Portugalsko: Systematické monitorovanie opatrení v záujme dosiahnutia vyššieho uznania

Proces monitorovania opatrení týkajúcich sa vytvárania peších zón zahŕňal územné posúdenie prístupnosti, ktorého cieľom bolo určiť oblasti, v ktorých by bolo výhodné zlepšiť podmienky pre chodcov. Okrem toho sa analyzovali výsledky sčítania dopravy, aby sa zistili dopravné toky s cieľom odhadnúť emisie látok znečisťujúcich ovzdušie. Rozposlal sa aj dotazník určený na ďalšie posúdenie uznania opatrení, ako aj ich prípadného vplyvu. Posúdenie a meranie vykonaných opatrení bolo potrebné, aby sa mohli prijať nápravné opatrenia. Táto stratégia sa ukázala ako úspešná pri zisťovaní prínosov opatrení a zvyšovaní ich uznania. Odporúča sa preto použiť ju na iných miestach, pre ktoré by mohli byť prínosom opatrenia zamerané na budovanie peších zón.

Autor: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, informácie získala sieť Polis

Obrázok: Mesto Funchal, oddelenie pre mobilitu a dopravu

**ČINNOSŤ 11.2:** Informovanie a zapojenie občanov a zainteresovaných strán**Zdôvodnenie**

Komunikácia s miestnymi obyvateľmi a ich zapojenie do procesu by nemali skončiť vo fáze plánovania. Je to základná súčasť všetkých fáz procesu PUMM. V priebehu vykonávania treba informovať verejnosť o pokroku vykonaných akcií a zdôrazňovať ich podiel na vízii a cieľoch, ktoré sa prijali. Proces by sa mal zameriavať najmä na občanov a zainteresované strany, na ktorých majú určité akcie priamy dosah. Týmto spôsobom si občania môžu uvedomiť prepojenie medzi ich počiatočným vstupom na úrovni prijímania strategických a konkrétnych cieľov a reálnymi zmenami v ich meste alebo susedstve. Vyžaduje si to otvorenú, nepretržitú a úctivú komunikáciu mestskej samosprávy s verejnosťou, ale aj naopak – občania, ktorí sú v konečnom dôsledku odborníci na skutočnú výkonnosť opatrení v reálnom živote, by mali mať motiváciu a vhodné možnosti na vyjadrenie svojich konštruktívnych názorov na to, ako možno zlepšiť a vyladiť opatrenia. Úprimné ocenenie takýchto názorov a reakcia na ne vyvolávajú pocit dôvery a poskytujú možnosti na zlepšenie procesu vykonávania opatrení a jeho koncových výsledkov.

Ciele

- Efektívne využívať zdroje (čerpať výhody tak odborných vedomostí profesionálov, ako aj poznatkov zo života občanov) s cieľom dosiahnuť najlepšie možné výsledky.
- Zvýšiť angažovanosť pri vykonávaní opatrení prostredníctvom čo najširšieho zapojenia občanov do procesu monitorovania a vykonávania.
- Zabezpečiť, aby obyvatelia poznali dôsledky zmien, ktoré čakajú ich mesto, opísať výhody a ponúknuť možnosti tam, kde budú zmeny každodenných dopravných návykov možné alebo potrebné.

Úlohy

- Pred začatím vykonávania diskutujte s občanmi alebo so zainteresovanými stranami, na ktorých má plánované opatrenie priamy dosah (pozitívny alebo negatívny), a reagujte na ich obavy. Nezabudnite, že tí, ktorí sa obávajú negatívneho vplyvu, budú

prirodzene oveľa „hlasnejší“ než tí, pre ktorých je opatrenie prínosom – a to aj vtedy, ak sú v menšine.

- Minimalizujte negatívne vplyvy, ktoré sprevádzajú vykonávanie (napr. ponúknite podporu podnikom zasiahnutým dlhodobou výstavbou novej električkovej trate).
- Hľadajte tvorivé spôsoby čo najširšieho zapojenia zainteresovaných strán (napr. nechajte deti, aby namaľovaním odtlačkov chodidiel na zem vyznačili bezpečnú cestu do školy).
- V dostatočnej miere informujte širokú verejnosť o pokroku pri vykonávaní opatrení. Zverejnite výsledky hodnotenia zamerané na občanov a politikov. Predstavte vybraný súbor ukazovateľov (ukazovatele s citovým nábojom – pozri činnosť 6.1) vo forme kvalitných obrázkov, ktoré sú pre laikov ľahko zrozumiteľné. Každý rok alebo dva roky poskytnite miestnemu zastupiteľstvu všeobecné informácie o aktuálnom stave vykonávania (napr. vo forme správy o stave alebo prezentácie na rokovaní zastupiteľstva), aby bol PUMM stále predmetom záujmu.
- Zvýraznite čiastkové ciele pri vykonávaní opatrenia a ich dosiahnutie oslávte spolu s komunitou (napr. na pouličnom kultúrnom podujatí po vybudovaní pešej zóny).

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Zvážte možnosti spoluúčasti občianskych aktivistov (napr. obyvateľov, podnikov, umelcov, športovcov, klubov, škôl, seniorov, obchodných akadémií,

náboženských skupín, múzeí atď.) na vykonávaní opatrení. V závislosti od kontextu by mohli vykonávať úlohy v oblasti údržby, niektoré ľahšie práce, umožniť prístup do ich komunikačných kanálov, zapojiť sa do školiacích a mentorských činností, nahlasovať problémy, byť hosťiteľmi podujatí, poskytnúť údaje, know-how a nápady alebo dokonca finančný príspevok (kolektívne financovanie/kolektívne investovanie). Ďalšiu inšpiráciu a celý rad konkrétnych príkladov (napr. občanmi vybudované cyklotrasy, iniciatívy na budovanie zaujímavých miest v spolupráci s občanmi, občianske autobusy, dni spoločného upratovania a ďalšie) nájdete v príručke *SUNRISE Co-Implementation Guidelines* (Príručka spoločného vykonávania v rámci projektu SUNRISE).

Harmonogram a koordinácia

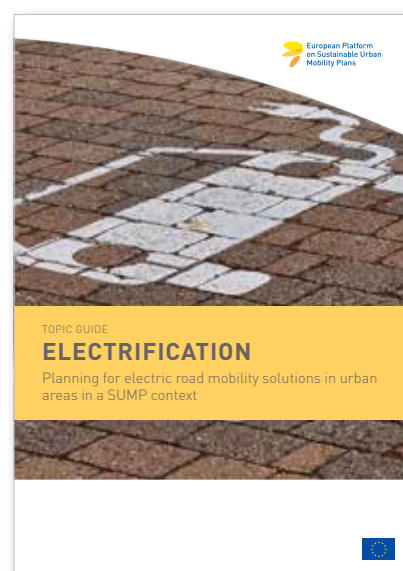
- V priebehu celého procesu PUMM a takisto vo fáze vykonávania a monitorovania sú potrebné rôzne formy angažovanosti občanov a zainteresovaných strán.

Kontrolný zoznam

- ✓ Občania a zainteresované strany, ktorých sa priamo dotýka vykonávanie opatrení, sa zapojili do procesu vykonávania.
- ✓ Stanovili a vykonali sa opatrenia zamerané na zmiernenie negatívnych účinkov počas vykonávania.
- ✓ Všeobecná verejnosť je informovaná o pokroku pri vykonávaní opatrení.

Úspešnosť vykonávania opatrení úzko súvisí s dostatočnou komunikáciou s dotknutými zainteresovanými stranami a občanmi. V prípade opatrení v oblasti elektrifikácie, napríklad nabíjacej infraštruktúry alebo bezemisných zón, je potrebné zapojiť obyvateľov a motivovať ich, aby sa stali súčasťou zmien. Presvedčiť ľudí, aby vymenili svoje osobné autá za iné alternatívy, nie je jednoduché a orgán pre plánovanie mobility nemôže ich rozhodnutie priamo kontrolovať, preto je potrebné ho dosiahnuť prostredníctvom opatrení v oblasti komunikácie a motivácie. Odporúča sa používať v komunikačnej kampani ľahko rozpoznateľnú značku a rôzne kanály na ciele rôznych skupín. Posolstvá by sa mali zamerať skôr na rôzne výhody pre používateľov (napr. náklady na životný cyklus, prístup k nabíjacej infraštruktúre atď.), než na výhody pre spoločnosť. Mali by ste obsiahlo informovať o všetkých výhodách a stimuloch, napríklad finančných dotáciách a praktických výhodách poskytovaných vodičom elektrických vozidiel (napr. prístup do bezemisných zón, bezplatné parkovanie, bezplatné nabíjanie atď.).

Ďalšie informácie o postupe pri úspešnom zapracovaní elektrickej dopravy do rámca plánu udržateľnej mestskej mobility nájdete v tematickej príručke **Electrification in Sustainable Urban Mobility Planning** (Elektrifikácia v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility).





Ďalšie informácie

Projekt SUNRISE, *Co-Implementation Guidelines* (Usmernenia k spoločnému vykonávaniu), 2019, www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf.

Projekt CH4ALLENGE, *Participation manual – Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans* (Príručka účasti – Aktívne zapojenie občanov a zainteresovaných strán do rozvoja plánov udržateľnej mestskej mobility), 2016, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit.

Projekt CiVITAS DYN@MO, *Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process – Experiences from the CIVITAS DYN@MO Project* (Účasť 2.0 v procese plánovania udržateľnej mestskej mobility – skúsenosti z projektu CIVITAS DYN@MO), 2016, https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Ľublana, Slovinsko: Dočasné uzatvorenie ulíc vedúcich k trvalej reorganizácii mestského priestoru

Mesto Ľublana využilo Európsky týždeň mobility v roku 2013 a začalo štvormesačné dočasné uzatvorenie centrálnej Slovinskej ulice pre všetky motorové vozidlá. Bol to krok smerom k transformácii mestského priestoru na novú verejnú ulicu pre chodcov, ktorá je prístupná len pre verejnú dopravu, cyklistov a chodcov. Zahŕňa nové mestské vybavenie a zelenú plochu. O štyri mesiace, na konci januára 2014, klesla úroveň CO₂ o 70 %, čím sa zvýšila kvalita života aj ovzdušia a znížila sa hluknosť. Na základe pozitívnych výsledkov a spätnej väzby od všeobecnej verejnosti uzatvorila Ľublana v septembri 2015 túto časť natrvalo.

Autor: Matic Sopotnik, mesto Ľublana, informácie získala sieť EURO CITIES
Obrázok: Mesto Ľublana



PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Bologna, Taliansko: Nové a interaktívne formáty angažovanosti na zapojenie občanov

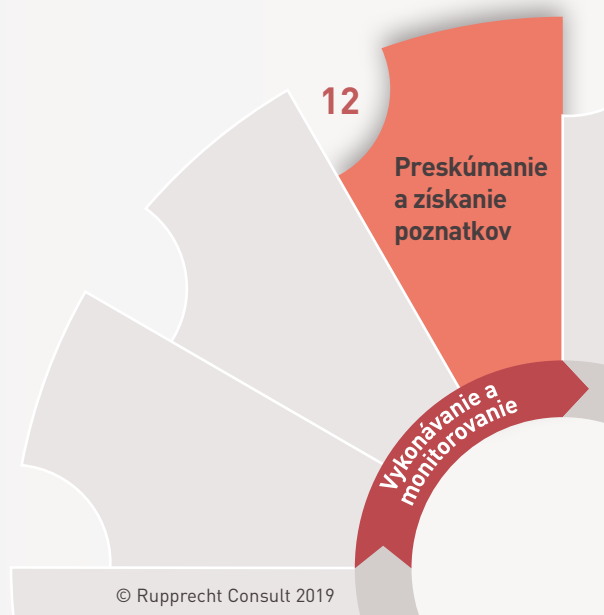
Pre mesto Bologna bola angažovanosť občanov realizovaná na viacerých úrovniach kľúčovým prvkom pri vypracovaní PUMM. V rámci Fóra o udržateľnej mobilite boli pozývané viaceré zainteresované strany, aby pracovali na cieľoch, stratégiách, politikách a akciách. Na stretnutiach s verejnosťou, na ktorých sa prezentoval PUMM, sa zúčastnilo viac ako 55 rôznych obcí a ich obyvateľov; šesť obcí susediacich s mestom Bologna sa zapojilo do seminárov a tvorby vyhradených informačných stanovišť. Projekt PUMM metropolitného mesta Bologna sa okrem vypracovania PUMM zamerával aj na zapojenie všetkých aktérov a občanov prostredníctvom participačných, informačných a komunikačných činností (spoločné vykonávanie).

Autor: Catia Chiusaroliová, metropolitné mesto Bologna, informácie získala sieť Polis
Obrázok: Metropolitné mesto Bologna



KROK 12: Preskúmanie a získanie poznatkov

- 12.1 Analýza úspechov a neúspechov
- 12.2 Podelenie sa o výsledky a získané poznatky
- 12.3 Zváženie nových výziev a riešení



© Rupprecht Consult 2019

Proces PUMM je cyklus, pretože predstavuje nepretržitý rozvoj. Koniec procesu je súčasne začiatkom. Svet (a vaše mesto) sa neustále menia a vyvíjajú. Aj keď dokončíte cyklus, je dôležité pozrieť sa na to, čo sa podarilo a čo nie, aby bolo možné podeliť sa o skúsenosti s občanmi a zvážiť nové problémy a výzvy, pred ktorými stojíte, ako aj ich možné nové riešenia. V tomto kroku sa môžete poučiť z úspechov a neúspechov a použiť získané skúsenosti pri ďalšom plánovaní udržateľnej mestskej mobility.

ČINNOSŤ 12.1: Analýza úspechov a neúspechov

Zdôvodnenie

Nie všetko sa podarí presne tak, ako bolo plánované – niekedy sa to skončí horšie, inokedy lepšie. Je dôležité dôkladne sa pozrieť na to, čo sa podarilo a čo nie, pretože každá skúsenosť môže byť zdrojom poučenia. Hodnotí sa vplyv vášho úsilia na mestskú mobilitu a ďalšie oblasti (úroveň dosiahnutia vízie, cieľov a cieľových hodnôt) aj účinnosť samotného procesu plánovania. Je možné, že niečo sa podarilo a niečo nie.

Ak chcete spoznať a pochopiť tieto úspechy a neúspechy, je potrebné zapojiť zúčastnených občanov, na ktorých mal proces dosah, a aktívne počúvať, čo hovoria o procese a jeho výstupoch. Tieto aspekty sú nevyhnutnou súčasťou učenia sa a rozširovania zručností a vedomostí, čo na druhej strane prispieva k vytvoreniu pevného základu pre ďalší cyklus plánovania.

Ciele

- Vyhodnotiť proces plánovania, PUMM a jeho vykonávanie s cieľom porozumieť, čo bolo príčinou úspechov a neúspechov.
- S pomocou občanov a zainteresovaných strán získať lepší prehľad o procese plánovania udržateľnej mestskej mobility a celkovom vplyve opatrení.
- Použiť získané skúsenosti pri príprave PUMM nasledujúcej generácie.

Úlohy

- Vyhodnoňte úspechy a neúspechy PUMM na základe analýzy silných a slabých stránok v rámci všetkých fáz a krokov, ako aj ich finančných výstupov.

- Analyzujte proces s prihliadnutím na celý vykonaný cyklus. Môže to zahŕňať napríklad participatívne pozorovanie, skupinové diskusie alebo rozhovory. Použite tieto metódy, aby ste kriticky zhodnotili, do akej miery bolo zapojenie zainteresovaných strán a občanov účinné, aby ste mohli zlepšiť činnosti zamerané na angažovanosť v neskorších fázach a v rámci budúcich plánov.
- Aktívne zapojte kľúčové zainteresované strany a občanov, aby ste videli výsledky a kroky procesu, ktoré možno zlepšiť, z ich pohľadu. Po rokoch venovaných plánovaniu udržateľnej mestskej mobility môžu ľudia, ktorí stoja mimo tohto procesu, poskytnúť celkom iný pohľad a mohli by si všimnúť dôležité aspekty, ktoré vy nevidíte.
- Pri hodnotení vplyvu môžete po získaní dostatočného počtu výsledkov začať s posúdením širších vplyvov vykonaných opatrení. Analyzujte, čo sa podarilo a čo nie. Vytvorte zoznam cieľov a strategických cieľových hodnôt, ktoré sa nepodarilo dosiahnuť, ale ktoré sú stále predmetom záujmu.
- Informujte o získaných skúsenostiach hlavný tím a kľúčové zainteresované strany (napr. riadiacu skupinu).
- Vyzdvihnite úspešné príbehy a využite poučenie z chýb v ďalšom kole plánovania.

Harmonogram a koordinácia

- Preskúmajte účinnosť procesu plánovania a zapojenia občanov počas fázy vykonávania.
- Preskúmajte celkový vplyv (t. j. dostali ste sa bližšie k naplneniu vízie?) po vykonaní dostatočného množstva opatrení.

Kontrolný zoznam

- ✓ Vyhodnotili sa úspechy a neúspechy procesu plánovania udržateľnej mestskej mobility.
- ✓ Vyhodnotilo sa vykonanie opatrení.
- ✓ Zapojili sa kľúčové zainteresované strany a občania poskytli iný uhol pohľadu.
- ✓ Podelili ste sa o získané poznatky a informovali ste o nich.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Nantes Métropole, Francúzsko: Komplexné hodnotenie predchádzajúceho PUMM pred začatím práce na rozvoji plánu

Métropole de Nantes vyhodnotila hlavné úspechy a neúspechy predchádzajúceho plánu (2010 – 2015) s cieľom zlepšiť nový PUMM. V rámci tohto hodnotenia sa v metropolitnom regióne vykonali kvalitatívne prieskumy (adresované 20 000 respondentom) a kvantitatívne prieskumy (adresované 1 000 respondentom), ktorých cieľom bolo zistiť, ako sa zmenilo správanie v oblasti mobility a ako obyvatelia vnímajú a hodnotia rôzne opatrenia v tejto oblasti vykonané od roku 2010. Skupina odborníkov okrem toho vykonala kvalitatívnu analýzu a vyvodila z nej závery a odporúčania pre vypracovanie ďalšieho PUMM. V rámci tohto procesu boli pri príprave nového PUMM zásadné konzultácie s obyvateľmi a účasť odborníkov a zainteresovaných strán.

Autor: Lamia Rouleau-Tiraouiová, Métropole de Nantes, informácie získala sieť Polis
Obrázok: Christine Blanchardová



ČINNOSŤ 12.2: Podelenie sa o výsledky a získané poznatky

Zdôvodnenie

Všetky mestá majú silné a slabé stránky a môžu byť žiakom aj učiteľom v rôznych oblastiach a aspektoch procesu PUMM. Spoločné využívanie vašich poznatkov a skúseností v prvom rade pomôže mestám v celej Európe, aby sa spoločne dostali ďalej a k lepším výsledkom. Okrem toho umožňuje posúdiť vlastnú skúsenosť a učiť sa od iných. Je takisto dôležité, čo sa rozhodnete poskytnúť. Ľudia sa obvykle radi podelia o svoje úspechy, ale väčšina nerada verejne hovorí o tom, v čom neuspeli. Je to síce pochopiteľné, ale niekedy sa najviac naučíme práve na tom, čo sa nepodarilo podľa plánu (či už v pozitívnom alebo negatívnom zmysle).

Ciele

- Nájsť možnosti na poskytnutie vašich skúseností iným mestám v krajine, regióne alebo jazykovej oblasti (a prípadne ďalej).
- Nájsť možnosti na využitie skúseností iných v krajine, regióne alebo jazykovej oblasti (a prípadne ďalej). Môže sa to týkať obsahu, procesu alebo opatrení PUMM.
- Ochota otvorene hovoriť aj o menej pozitívnych skúsenostiach, ako aj – čo je dôležité – o tom, čo ste sa z nich naučili a ako by ste nabudúce robili veci inak.

Úlohy

- Posúďte a zaznamenajte získané poznatky.
- Poskytnite výsledky svojej analýzy úspechov a neúspechov, aby sa iné mestá mohli poučiť z vašich skúseností.
- Obráťte sa na iné mestá vo vašej krajine alebo vašom regióne, s ktorými ste už nadviazali kontakt, a ponúknite im, aby ste spoločne využívali informácie a vymieňali si ich. Môžete využiť formu samostatného poldňového seminára s účastníkmi z jedného alebo dvoch miest, ktorým ste ponúkli možnosť, aby ste si informácie vymieňali a využívali a posudzovali ich spoločne.



obrázok © Gehl

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- apíšte prípadovú štúdiu o niektorom z aspektov vašich skúseností s PUMM pre platformu Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Prihláste sa na portál CiViTAS, kde sa môžete podeliť o skúsenosti a vymieňať si informácie s inými, ktorí takisto pôsobia v oblasti udržateľnej mobility: <https://civitas.eu>

Harmonogram a koordinácia

- Poskytnite svoje „získané poznatky“ až potom, čo ste mali čas zamyslieť sa nad svojimi úspechmi a neúspechmi a porozumeli ste im.

Kontrolný zoznam

- ✓ Získané poznatky sa zaznamenali a poskytli ostatným.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Výmena poznatkov v rámci európskeho vzdelávacieho programu pre mestá

Vzdelávací program *CIVITAS SUMP*s-Up *SUMP Learning Programme 3* umožňuje malým a stredne veľkým mestám, aby spoločne využívali svoje poznatky a skúsenosti v rámci rôznych činností. V rámci takejto výmeny sa v meste Rivas-Vaciamadrid dozvedeli, ako postupovať pri výbere krokov, stanovení priorít a opise opatrení a využili tento postup pri reorganizácii svojho systému verejnej dopravy. Pracovná skupina pre PUMM v meste Kilkis využila poznatky o zapojení zainteresovaných strán, výbere opatrení, monitorovaní a hodnotení na vypracovanie účinnej metodiky realizácie. Mesto Ginosa plánuje vytvoriť pracovnú skupinu pre PUMM, ktorá by zapracovala poznatky získané v rámci programu dlhodobých stratégií mesta, čím by prispela k vytvoreniu udržateľnejšej Ginosa.

Autor: Jorge Romea Rodriguez, mesto Rivas-Vaciamadrid, Loredana D. Modugnová, mesto Ginosa, Eleftheria Spanou, mesto Kilkis, informácie získala sieť ICLEI

Obrázok: Ana Dragutescuová

**ČINNOSŤ 12.3: Zváženie nových výziev a riešení****Zdôvodnenie**

Skôr ako začnete pracovať na ďalšej generácii plánu udržateľnej mestskej mobility, mali by ste posúdiť nové výzvy a riešenia v oblasti mestskej dopravy a mobility vo vašom meste. Proces ste upravili a prehodnotili už počas vykonávania, teraz máte možnosť pozrieť sa naň s nadhľadom a posúdiť zo strategického hľadiska, ako sa zmenili podmienky a očakávania, aby ste mohli optimalizovať proces plánovania a výber opatrení v budúcnosti.

Po posúdení vašej momentálnej pozície (činnosť 12.1) sa teraz musíte rozhodnúť, kam sa chcete pohnúť ďalej a ktoré z získaných skúseností, riešení a poznatkov chcete využiť v rámci ďalšieho cyklu. Skúsenosti ukazujú, že každý cyklus plánovania pomáha zvýšiť odbornosť a účinnosť ďalšieho kola plánovania. Prvá analýza výziev môže ovplyvniť podobu nového procesu plánovania a uzatvoriť kruh medzi súčasným a novým PUMM.

Ciele

- Pripraviť sa na ďalšie kolo plánovania.
- Posúdiť skúsenosti zo súčasného cyklu plánovania z hľadiska nových výziev v budúcnosti.

Úlohy

- Posúďte nové výzvy, ktoré vás čakajú v budúcnosti (v oblasti spoločnosti, technológií, dopravného systému) a ktoré môžu mať vplyv na cyklus plánovania a vykonávania PUMM. Najmä nový vývoj v oblasti technológií a využívania údajov by mohol viesť v blízkej budúcnosti k rozsiahlym zmenám (napr. využívanie mobility ako služby, automatizovanej jazdy, veľkých dát, spoločnej mobility).
- Zistite, aké synergie môžu vzniknúť medzi politikami v iných oblastiach a politikou mobility (využívanie pôdy, energetika, životné prostredie, hospodársky rozvoj, sociálne začlenenie, zdravie a bezpečnosť).
- Pripravte sa na vypracovanie ďalšej generácie vášho plánu udržateľnej mestskej mobility.

- Zvážte, ktoré činnosti v kroku 1 a 2 cyklu nie je potrebné opakovať.

Činnosti nad rámec základných požiadaviek

- Určte nové výzvy, ktoré vznikli počas fázy vykonávania (napr. na základe diskusie s kľúčovými zainteresovanými stranami, analýzy údajov, vašich neúspechov a úspechov stanovených v rámci činnosti 12.1).

Harmonogram a koordinácia

- Pred začatím vypracovania nového PUMM (ešte v rámci obdobia vykonávania súčasného plánu).
- Zvážte preskúmanie a aktualizáciu celého plánu udržateľnej mestskej mobility každých päť až desať rokov. Po desiatich rokoch môže byť celý dokument neaktuálny, pričom opatrenia by sa mali monitorovať a aktualizovať častejšie, aby bola vyššia pravdepodobnosť, že sa vykonajú tie najvhodnejšie z nich.

Kontrolný zoznam

- ✓ Stanovili sa nové budúce výzvy v oblasti mestskej dopravy a mobility.
- ✓ Skúsenosti získané v rámci súčasného cyklu plánovania sú k dispozícii, aby sa mohli použiť v rámci ďalšieho integrovaného procesu plánovania.
- ✓ Dokončila sa aktualizácia PUMM.



For more information

SUMPs-UP Measure manual for advanced cities with recommendations on how to evaluate new technologies, foster new innovative measures and create a strategy for innovation: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



obrázok © Gehl

Jednou z hlavných výziev v budúcnosti, ktorú uvedie väčšina ľudí, je **automatizácia**. Výrobcovia už začali zavádzať do svojich vozidiel stále ďalšie prepojené a automatizované funkcie. Aj keď vývoj rýchlo napreduje smerom k zavedeniu prepojených a automatizovaných vozidiel (*connected and automated vehicles, CAV*), úspešnosť prechodu na CAV bude vo veľkej miere závisieť od primeraného zapracovania tejto novej technológie do existujúceho systému mestskej mobility v rámci procesov PUMM. Jednoznačne je potrebné, aby PUMM zohľadnil systémy prepojenej a automatizovanej jazdy, ale netreba to chápať nesprávne ako nekritické preberanie prelomových technológií súvisiacich s CAV a ich vplyv, ale ako podporu miestnych orgánov v tom, aby kriticky posúdili predpokladané technologické zmeny a formovali budúcnosť podľa svojich očakávaní. Je nevyhnutné, aby mestá zohrávali iniciatívnu úlohu na základe jasnej a populárnej vízie o budúcnosti mesta – aby technológie využívali, a nie sa im podriaďovali.

Ďalšie informácie o prístupe k budúcim výzvam v oblasti CAV nájdete v informačnom dokumente pre odborníkov **Road vehicle automation in Sustainable Urban Mobility Planning** (Automatizácia cestných vozidiel v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility).





Okrem automatizácie sa za budúci trend všeobecne považuje využívanie mobility ako služby (Mobility as a Service, MaaS). MaaS dokáže spojiť rôzne nové možnosti mobility (systémy spoločného využívania, mikromobilitu, automatizáciu) v rámci podpory multimodálneho systému mestskej dopravy.

V informačnom dokumente pre odborníkov **Mobility as a Service (MaaS) and Sustainable Urban Mobility Planning** [Mobilita ako služba (MaaS) a plánovanie udržateľnej mestskej mobility] sú uvedené základné informácie vysvetľujúce, čo je to MaaS, ako sa posudzuje pripravenosť mesta a ako sa skúmajú možné prevádzkové a riadiace modely pre MaaS v rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility.

PRÍKLADY OSVEDČENÝCH POSTUPOV

Veľký Manchester, Spojené kráľovstvo: Priebežne aktualizovaná online faktografická databáza

Dopravná stratégia Veľkého Manchestru do roku 2040 a jeho nový vykonávací plán na roky 2020 – 2025 sa opierajú o komplexnú faktografickú databázu usporiadanú na základe šiestich trendov vývoja spoločnosti a aspektov, ktorými sa riadi dopyt po doprave vo Veľkom Manchestri.

Faktografická databáza sa priebežne aktualizuje, aby zachytila budúce výzvy a trendy, ale aj v záujme toho, aby zámery a ciele zapracované do PUMM vychádzali z trendov a údajov, ktoré sú relevantné z hľadiska miesta i času. Pre mesto je dôležité, aby malo dostatok zdrojov na zabezpečenie pravidelných, systematických aktualizácií údajov/informácií, a tým dlhodobej spoľahlivosti získaných faktov.

Autor: Ben Brisbane, Úrad pre dopravu vo Veľkom Manchestri, informácie získala sieť EUROCCITIES | **Obrázok:** Veľký Manchester



Čiastkový cieľ: Hodnotenie vykonávania opatrení

Gratulujeme – úspešne ste dosiahli posledný čiastkový cieľ cyklu.

Tento bod v cykle znamená dokončenie vykonávania opatrení a jeho vyhodnotenia, koniec celého cyklu a súčasne začiatok nového procesu PUMM. Tento čiastkový cieľ predstavuje moment zamyslenia, keď sa obzriete späť na opatrenia, ktoré ste naplánovali a vykonali, na poznatky a skúsenosti, ktoré ste získali, a výzvy, ktorým ste čelili. Na základe toho sa potom môžete zahľadiť do budúcnosti. Čo môžete očakávať od ďalšieho cyklu plánovania a ktoré zlepšenia a nápady chcete preniesť do budúcnosti? Podelte sa o výsledky hodnotenia a ak ste sa už rozhodli, oznámte svoje rozhodnutie, že chcete pokračovať ďalej a pripraviť ďalší plán udržateľnej mestskej mobility. Môžete tak urobiť na verejnom podujatí, ktorého sa zúčastnia občania, zainteresované strany a (miestne) médiá.

Dokončený cyklus a dosiahnuté úspechy si zaslúžia, aby ste ich oslávili spolu s miestnou komunitou. Tu by ste mohli siahnúť po tvorivých prístupoch a prezentovať skúsenosti z procesu plánovania prostredníctvom interaktívnych a rôznorodých foriem (napr. v rámci pešej exkurzie po meste, prezentovaním stavu predtým a potom, formou prierezového filmu atď.). Ukážte ľuďom, čo ste spolu dokázali, na čo môžete byť hrdí a čo ešte môže priniesť budúcnosť, ak budete naďalej využívať PUMM.



obrázok © Gehl

www.eltis.org