European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

VADLĪNIJAS PAR
ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTU MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDI UN ĪSTENOŠANU

OTRAIS IZDEVUMS

Par šo izdevumu

Par dokumentu: šis dokuments ir izstrādāts projektā "SUMPs-Up", kas līdzfinansēts Eiropas Savienības pētniecības un inovācijas programmas "Apvārsnis 2020" ietvaros (dotācijas nolīgums Nr. 690669). Projektu "SUMPs-Up" koordinēja Ana Drăguțescu (ICLEI Eiropas sekretariāts).

Atsauce: *Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH* (red.), "Vadlīnijas par ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi un īstenošanu", otrais izdevums, 2019. g.

Autori: *Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner* no *Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH*. Šis dokuments daļēji balstīts uz izdevumu *Rupprecht Consult,* "Vadlīnijas. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrāde un īstenošana" (2013), kura autortiesības pieder Eiropas Komisijai.

Līdzautori: Anthony *Colclough* no *EUROCITIES* (1.2. nodaļa); A*na Dragutescu, Elma Meskovic* un *Marko Horvat* no *ICLEI* (1.4. nodaļa, 10.2. pasākums); *Thomas Durlin* no *Cerema* (1.5. nodaļa); *Stefan Werland* un *Frederic Rudolph* no Vupertāles Institūta (8.2. un 9.1. pasākums); *Sasank Vemuri* no *GIZ* un *MobiliseYourCity* (8.2. un 9.1. pasākums); *Dirk Lauwers* no Gentes Universitātes (pieejamības mērīšana ar Flandrijas metodi *"mobiscore"*); *TRT Transporti e Territorio* (modelēšanas rīki IPMP procesā), *EIB/ JASPERS* (lielie infrastruktūras projekti ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā; stratēģiskais vides novērtējums un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana); *Els Vandenbroeck* un *Evelien Bossuyt* no *Mobiel21* (IPMP sasaiste ar sociālās iekļaušanas politiku).
Labās prakses piemēru koordinēšana: L*asse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC* Ilgtspējīgu pilsētu komisija); T*homas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI).* Visi labās prakses piemēru autori ir uzskaitīti C pielikumā.

Zinātniskie recenzenti: prof. *Peter Jones*, Londonas Universitātes koledžas profesors transporta un ilgtspējīgas attīstības jomā; prof. *Anthony D May*, OBE FREng, Līdsas Universitātes Transporta pētniecības institūta emeritētais profesors transporta inženierijas jomā; *Frank Wefering*, ilgtspējas jautājumu direktors (*Greenman-Pedersen, Inc.*), Ņujorka.

Pateicība: šī publikācija ir iespējama, pateicoties ieguldījumam, ko devuši dažādu apspriešanās darbsemināru (sk. E pielikumu) dalībnieki, kā arī organizācijas un privātpersonas, kas līdzdarbojas IPMP koordinācijas platformā. Izvērstus komentārus snieguši šādi eksperti: *Thomas Durlin* no *Cerema*; *Caroline Mattsson* no *Trivector*; *Ivo Cré* no *Polis*; *Tom Rye* no Edinbugas Neipīra Universitātes; kā arī Eiropas Komisijas pārstāvji (no Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta, Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāta un Vides ģenerāldirektorāta), Inovācijas un tīklu izpildaģentūras (*INEA*) pārstāvji un Eiropas Investīciju bankas un programmas *JASPERS* pārstāvji.
Korektori: *Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).*

Makets: *Rebekka Dold (Grafik Design & Visuelle Kommunikation),* Freiburga, Vācija | www.rebekkadold.de

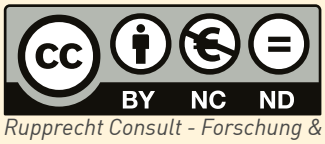
Vāka attēli:
www.istock.com

Atruna: par šajā publikācijā paustajiem viedokļiem atbild vienīgi norādītie autori, un tie var neatspoguļot Eiropas Komisijas nostāju. Šīs vadlīnijas sākotnēji izstrādās angļu valodā. Par citu valodu tulkojumu precizitāti atbild tulkotāji.

Autortiesības: šīs publikācijas autortiesības pieder *Rupprecht Consult*
- *Forschung & Beratung GmbH*. Visi publikācijā iekļautie attēli un teksti, kuriem norādīts avots, pieder norādītajām organizācijām vai privātpersonām.

Autori aicina šīs vadlīnijas plaši izmantot. Šo dokumentu var izmantot bez maksas, kopēt un izplatīt tālāk jebkādā formā ar nosacījumu, ka (a) tiek pievienota iepriekš minētā atsauce uz avotu un (b) materiāls tiek tālāk izplatīts bez maksas. Šī dokumenta komerciāla izmantošana un tā satura mainīšana pieļaujama tikai ar autortiesību īpašnieku skaidru atļauju.

Juridiski šī dokumenta izmantošanu reglamentē *Creative Commons* licence CC BY-NC-ND 4.0 (*Attribution-NonCommercial- NoDerivates 4.0 International*). Ar licences juridisko tekstu var iepazīties vietnē *https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/ legalcode*.



Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH
Clever Str. 13-15, 50668 Cologne/Germany
www.rupprecht-consult.eu
Tālr.: +49.221.6060550
info@rupprecht-consult.eu

Satura rādītājs

Priekšvārds 05
Norādījumi lasītājam 06
Ievads 07

1. SADAĻA. ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTU MOBILITĀTES PLĀNU KONCEPCIJA 09

1.1 Kas ir Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns? 09
1.2 Kādu labumu dod Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana? 13
1.3 Kādi ir Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas galvenie elementi? 18
1.4 Kā praksē notiek Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana? 21
1.5 Kā valsts un reģionālā līmenī var atbalstīt Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu? 26

2. SADAĻA. ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTAS MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDE UN ĪSTENOŠANA 31

1. posms. Sagatavošanās un analīze 33

Izejas punkts: lēmums izstrādāt IPMP 33
1. solis. Darba struktūras izveide 35
1.1. pasākums. Spēju un resursu izvērtēšana 35
1.2. pasākums. Starpiestāžu centrālās darba grupas izveide 39
1.3. pasākums. Politiskās un institucionālās līdzatbildības nodrošināšana 41
1.4. pasākums. Ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistes plānošana 45
2. solis. Plānošanas satvara noteikšana 52
2.1. pasākums. Plānošanas vajadzību novērtēšana un ģeogrāfiskā tvēruma noteikšana 52
2.2. pasākums. Sasaiste ar citiem plānošanas procesiem 57
2.3. pasākums. Vienošanās par laika grafiku un darba plānu 62
2.4. pasākums. Iespējas piesaistīt ārēju atbalstu apsvēršana 65
3. solis. Mobilitātes situācijas analīze 68
3.1. pasākums. Informācijas avotu identificēšana un sadarbība ar datu īpašniekiem 68
3.2. pasākums. Problēmu un iespēju analīze (visi transporta veidi) 75
Atskaites punkts: pabeigta problēmu un iespēju analīze 79

2. posms. Stratēģijas izstrāde 80

4. solis. Scenāriju izstrāde un to kopīga novērtēšana 82
4.1. pasākums. Iespējamo nākotnes scenāriju izstrāde 82
4.2. pasākums. Scenāriju apspriešana ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm 85
5. solis. Vīzijas un mērķu izstrāde kopā ar ieinteresētajām pusēm 88
5.1. pasākums. Kopīgas vīzijas radīšana kopā ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm 88
5.2. pasākums. Vienošanās par mērķiem, kas vērsti uz galvenajām problēmām un visiem transporta veidiem 93
6. solis. Rādītāju un mērķu noteikšana 96
6.1. pasākums. Rādītāju noteikšana visiem mērķiem 96
6.2. pasākums. Vienošanās par izmērāmiem mērķrādītājiem 100
Atskaites punkts: panākta vienošanās par vīziju, mērķiem un mērķrādītājiem 103

3. posms. Pasākumu plānošana **104**

7. solis. Pasākumu grupu izraudzīšanās kopā ar ieinteresētajām pusēm **106**
7.1. pasākums. Pasākumu garā saraksta sagatavošana un novērtēšana kopā ar ieinteresētajām pusēm **106**
7.2. pasākums. Integrētu pasākumu grupu noteikšana **114**
7.3. pasākums. Pasākumu uzraudzības un izvērtēšanas plānošana **122**
8. solis. Vienošanās par rīcību un atbildību **126**
8.1. pasākums. Visu darbību aprakstīšana **126**
8.2. pasākums. Finansējuma avotu apzināšana un finanšu iespēju novērtēšana **130**
8.3. pasākums. Vienošanās par prioritātēm, uzdevumiem un darba grafiku **134**
8.4. pasākums. Plaša politiskā un sabiedrības atbalsta nodrošināšana **137**
9. solis. Sagatavošanās pieņemšanai un finansēšanai **140**
9.1. pasākums. Finanšu plānu sastādīšana un vienošanās par izmaksu sadali **140**
9.2. pasākums. Dokumenta "Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns" galīgās versijas sagatavošana un kvalitātes pārbaude **143**
Atskaites punkts: pieņemts Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns **145**

4. posms. Īstenošana un uzraudzība **146**

10. solis. Īstenošanas pārvaldība **147**
10.1. pasākums. Darbību īstenošanas koordinēšana **147**
10.2. pasākums. Preču un pakalpojumu iegāde **150**
11. solis. Uzraudzība, pielāgošana un informēšana **154**
11.1. pasākums. Progresa uzraudzība un pielāgojumu veikšana **154**
11.2. pasākums. Iedzīvotāju un ieinteresēto pušu informēšana un iesaistīšana **157**
12. solis. Izvērtēšana un secinājumu izdarīšana **160**
12.1. pasākums. Panākumu un neveiksmju analīze **160**
12.2. pasākums. Dalīšanās ar rezultātiem un gūtajiem secinājumiem **162**
12.3. pasākums. Jaunu uzdevumu un risinājumu apsvēršana **163**
Atskaites punkts: izvērtēta pasākumu īstenošana **166**

Pielikumi ..... drīzumā

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana Eiropā

Strauji mainīgā pasaulē priecājos redzēt, ka vietējās iestādes un ieinteresētās puses arvien vairāk iesaistās darbā, kura mērķis ir mobilitāti pilsētās padarīt tīrāku un ilgtspējīgāku. Daudzu pilsētu mēriem prioritāte tagad ir mazināt ar satiksmi saistīto gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu, sastrēgumus un negadījumu skaitu, vienlaikus uzlabojot dzīves kvalitāti pilsētās. Pašlaik vairāk nekā jebkad agrāk mums visiem ir vajadzīgi labāki apstākļi kājāmgājējiem un velosipēdistiem, efektīvs sabiedriskais un koplietošanas transports, multimodāli transporta mezgli u. c., un tas viss būtu jāpapildina ar gudriem digitālajiem risinājumiem. To vislabāk var panākt, labas idejas un inovatīvus pasākumus apvienojot ar politisko atbalstu un iedzīvotāju iesaisti, ko nodrošina visaptveroša mobilitātes plānošana.

Tādēļ patiesi lepojos, ka Eiropas Komisija pēdējā desmitgadē ir aktīvi atbalstījusi Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu (IPMP). Kopš IPMP koncepcijas ieviešanas 2009. gadā un IPMP vadlīniju publicēšanas 2013. gadā Komisija ir palīdzējusi simtiem Eiropas pilsētu līdzsvaroti un integrēti attīstīt ilgtspējīgus transporta veidus. Par to liecina fakts, ka Eiropā tiek lielā skaitā un ar labām sekmēm īstenoti Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni. Svarīgi, ka tas notiek atbilstoši uz līdzdalību vērstai pieejai, kura paredz, ka procesa centrā ir cilvēku vajadzības. Ir pierādīts, ka visaptveroša Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana efektīvi palīdz risināt ar klimatu, enerģētiku un vides problēmām saistītās grūtības, ar ko pilsētas saskaras transporta jomā.

image © European Commission

Zinu, ka daudzi iedzīvotāji un ieinteresētās puses augstu vērtē Eiropas IPMP koncepciju un vadlīnijas un vēlas, lai tā tiktu pilnvērtīgi izmantota un būtu maksimāli lietderīga. Tādēļ Komisija 2018. gadā sāka IPMP vadlīniju atjaunināšanas procesu, lai tajās labāk atspoguļotu jaunākās tendences mobilitātē, tehnoloģiju jomā un sabiedrībā, jo tās visas ietekmē mainīgo situāciju mobilitātes jomā. Pēdējā pusotra gada laikā daudzi IPMP jomā iesaistītie ir apņēmīgi ieguldījuši lielu darbu, lai kopīgi radītu šo atjauninājumu. Pārskatītais vadlīniju izdevums ir šī darba rezultāts — tas ir pārliecinošs, un es to pilnā mērā atbalstu.

Mudinu visas vietējās iestādes pilnvērtīgi izmantot šo vērtīgo plānošanas rīku un pēc iespējas vairāk ņemt vērā bagātīgos norādījumus. Ikviena pilsēta — maza vai liela — var izstrādāt kvalitatīvu Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, un tas būtu jādara, lai veiksmīgāk pārvarētu galvenās pilsētu mobilitātes problēmas un uzlabotu iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

Henriks Hololejs
MOVE ĢD ģenerāldirektors (Eiropas Komisija)

Norādījumi lasītājam

Eiropas Vadlīniju par Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna (IPMP)[1] izstrādi un īstenošanu otrā izdevuma publicēšana ir svarīgs notikums, kas ved uz jaunas plānošanas kultūras pieņemšanu Eiropā. Plaši izmantotā 2013. gada izdevuma visaptverošās pārskatīšanas mērķis ir vadlīnijās integrēt daudzās pilsētu mobilitātes jomās notikušo straujo attīstību un bagātīgo pieredzi, kas gūta kopš pirmās Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas koncepcijas iznākšanas.

1. sadaļā lasītāji tiek iepazīstināti ar IPMP ideju. Tā nav paredzēta tikai profesionāliem plānotājiem, bet arī cilvēkiem, kuri vēlas izprast IPMP principus un galvenos elementus (sk. 1.1. nodaļu "Kas ir Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns?"). Lēmumu pieņēmējiem varētu būt īpaši interesanti iepazīties ar informāciju par to, kāpēc Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana nes labumu pilsētām un to iedzīvotājiem un kāda ir bijusi plānošanas ilgtermiņa ietekme dažādās Eiropas pilsētās (sk. 1.2. nodaļu "Kādu labumu dod Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana?").

Šīs vadlīnijas tika izstrādātas tā, lai sniegtu norādījumus, kas ir pielāgoti plānotāju un politikas veidotāju praktiskajām vajadzībām visā Eiropā (sk. 1.3. nodaļu "Kādi ir Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas galvenie elementi?"). Tomēr tajās ir aprakstīta idealizēta koncepcija politikas jomai, kurā satiekas daudzas vajadzības un intereses. Tādēļ, lai panāktu progresu virzībā uz ilgtspējīgākām pilsētām un pilsētu teritorijām, ir svarīgi saglabāt elastīgumu, pielāgojot šīs vadlīnijas konkrētām pilsētu situācijām. Tas plašāk aprakstīts 1.4. nodaļā "Kā praksē notiek Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana?".

Pilsētas ir iedzīvotājiem tuvākais varas līmenis, tādēļ lielākajā daļā Eiropas valstu tieši pilsētas ir atbildīgas par mobilitātes plānošanu un nodrošināšanu iedzīvotājiem. Tomēr valsts un reģionālajam līmenim ir svarīga loma tādu satvaru radīšanā, kas dod pilsētām juridiskas pilnvaras, atvieglo sadarbību un nodrošina finansiālu atbalstu. 1.5. nodaļā sniegts kopsavilkums par to, kā valsts un reģionālais līmenis var atbalstīt IPMP izstrādi.

2. sadaļā sniegts izsmeļošs apraksts par IPMP procesa soļiem. Tās galvenā auditorija varētu būt plānošanas speciālisti un citas plānošanas procesā aktīvi iesaistītās puses, tomēr apraksta stils ir tāds, ka to var saprast arī citi. Šajā sadaļā izklāstīta Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas jaunā cikla struktūra: četri posmi, katrā no tiem trīs soļi un kopā 32 pasākumi. Katra posma un soļa sākumā sniegts īss pārskats. Katram pasākumam ir norādīts pamatojums, mērķi, detalizēts uzdevumu apraksts, informācija par laika plānošanu un koordināciju ar citiem uzdevumiem, kā arī kontrolsaraksts, labās prakses piemēri un noderīgi rīki darba veikšanai. 2. sadaļu var lasīt visu uzreiz, tomēr lielākā daļa lasītāju to izmantos kā orientējošus norādījumus plānošanas procesā, meklējot padomus attiecīgajās nodaļās, kad tiek sākts jauns plānošanas solis.

Vadlīnijas papildina vairāki **pielikumi.** A pielikumā sniegts svarīgu terminu glosārijs, kura mērķis ir veicināt vienotu izpratni dažādās valodās un plānošanas kultūrās. B pielikumā sniegts plānošanas kontrolsaraksts IPMP procesam. C pielikumā ir sīkāk aprakstīti visi labās prakses piemēri. D pielikumā parādīta sasaiste ar papildu vadlīnijām un informatīvajiem materiāliem, kuri arī balstīti uz IPMP koncepciju, bet kuros detalizētāk izskaidroti konkrēti plānošanas aspekti, sniegti norādījumi par plānošanu konkrētos kontekstos vai rīcību svarīgās politikas jomās. Visbeidzot, E pielikumā sniegts to ekspertu saraksts, kuri snieguši konsultācijas šī IPMP vadlīniju otrā izdevuma tapšanas gaitā.

[1] Šajā dokumentā termins "Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana" attiecas uz plānošanas procesu, savukārt "Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns" (vai IPMP) ir plānošanas procesa galvenais (bet ne vienīgais) rezultāts. Saīsinājums "IPMP" tiek attiecināts uz pašu plānu, diferencēšanai tiek lietoti tādi termini kā "IPMP koncepcija" vai "IPMP process". Angļu valodā saīsinājumu *SUMP* (latv. val. — IPMP) var izrunāt abējādi: "*sump*" (/sump/) vai "*S.U.M.P.*".

image © funky-data on istock.com

Ievads

Kad 2013. gada beigās tika publicēta Vadlīniju par Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu pirmā versija[2], visaptverošā apspriešanā ar mērķi definēt šo jauno plānošanas koncepciju[3] bija piedalījušies 1168 plānošanas speciālisti un citi eksperti no visas Eiropas. Vienlaikus Eiropas Komisija sistemātiski attīstīja savu pilsētu mobilitātes politiku un publicēja Pilsētu mobilitātes paketi[4], kas ietvēra jēdziena "Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni" definīciju (sk. turpmāk 1.1. nodaļu).

Kas ir sasniegts kopš IPMP vadlīniju pirmā izdevuma iznākšanas?

Daudzas pilsētas Eiropā un citur pasaulē ir izstrādājušas IPMP, un daudzos Eiropas Savienības finansētos projektos un programmās ir gūtas vērtīgas zināšanas, kas palīdzējušas pilsētām izstrādāt šos jaunās paaudzes mobilitātes plānus.

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas jomā ir izveidojusies praktiķu kopiena, kas apmainās ar daudziem labās prakses piemēriem. Platformā *Eltis* (*www.eltis.eu*) ir pieejami daudzi (galvenokārt) bezmaksas rīki un ieteikumi. Ir izveidota galveno ieinteresēto pušu un projektu koordinācijas platforma, un kopš 2014. gada ik gadu norisinājušās ļoti sekmīgas IPMP konferences. Visbeidzot, mūsdienīgs Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns arvien biežāk tiek uzskatīts par nepieciešamu pilsētām, kuras domā par nākotni, un par priekšnoteikumu finansējuma piesaistei ieguldījumiem pilsētas transporta jomā (piemēram, no ES strukturālajiem un investīciju fondiem).

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni ir acīmredzams Eiropas veiksmes stāsts, kurā piedalījušās daudzas ieinteresētās puses un kurš nesis labumu daudzām pilsētām (un to iedzīvotājiem). Panākumu pamatā ir spēcīga Eiropas politikas koordinācija un atbalsts, praktiskas vadlīnijas, kuras balstītas sistemātiskā apspriešanā ar ieinteresētajām pusēm, un aktīva praktisko īstenotāju kopiena.

[2] *Rupprecht Consult*, "Vadlīnijas. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrāde un īstenošana" (2013): *www.eltis.org/mobility-plans.*

[3] IPMP koncepcijas aizsākums ir Pilsētvides tematiskā stratēģija (sk. COM(2005) 718), kurā tika ierosināts sagatavot norādījumus par ilgtspējīga pilsētu transporta plāniem; sk. arī pirmo vadlīniju dokumentu, kas tika izstrādāts projektā PILOT (2007): *www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf.*

[4] COM(2013) 91.

attēls: © Rupprecht Consult

Kādēļ bija nepieciešams atjaunināt IPMP vadlīnijas?

Dažu pēdējo gadu laikā daudzās pilsētu mobilitātes jomās ir radušās būtiskas jaunas tendences. Pateicoties jaunajām tehnoloģijām, satiksmē drīz varētu sākt piedalīties bezvadītāja elektrotransportlīdzekļi, savukārt jauni uzņēmējdarbības modeļi piedāvā mobilitāti kā pakalpojumu. Vienlaikus arī mainās attieksme pret pārvietošanos pilsētā, kā rezultātā attīstās kopīgotā mobilitāte un riteņbraukšana. Šie daži piemēri liecina, ka dažādos mobilitātes sistēmas līmeņos notiek būtiskas izmaiņas, kuru dēļ bija nepieciešams izvērtēt un atjaunināt sākotnējās IPMP vadlīnijas. Turklāt ir uzkrāta bagātīga IPMP īstenošanas pieredze, un to vajag padarīt pieejamāku plānotājiem visā Eiropā. Visbeidzot, vairākos projektos un iniciatīvās tika plānots tuvākajā laikā izstrādāt papildu vadlīnijas par konkrētām plānošanas tēmām, tāpēc tās vajadzēja integrēt, lai sāktu veidot strukturētu zināšanu bāzi.

Minēto iemeslu dēļ 2018. gadā tika sākts IPMP vadlīniju atjaunināšanas process. Tā ietvaros tika sagatavots šis IPMP vadlīniju otrais izdevums, kā arī izstrādāta virkne papildu vadlīniju un informatīvo materiālu par specifiskiem IPMP koncepcijas aspektiem. Minētajos dokumentos sīkāk izklāstīti konkrēti plānošanas aspekti (piemēram, iestāžu sadarbība), sniegti skaidrojumi par Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas īstenošanu konkrētos kontekstos (piemēram, metropolēs) vai sniegtas vadlīnijas par konkrētām politikas jomām (piemēram, ceļu satiksmes automatizācijas vai drošības jomu).

Kā tika organizēta atjaunināšana?

Šis IPMP vadlīniju otrais izdevums tapis pēc gadu ilga intensīva ieinteresēto pušu līdzdalības procesa. Tas ir izstrādāts un apstiprināts ciešā sadarbībā ar IPMP kopienu. Vispirms notika vērienīgs apsekojums un īpaša sesija 2018. gada IPMP konferencē, un vēlāk tika organizēti vairāki darbsemināri, kuros piedalījās praktiskie īstenotāji un citi eksperti no visas Eiropas. Atjaunināšanā tika iesaistīti vairāki lieli pilsētu tīkli, īpašu uzmanību pievēršot tam, lai tiktu saņemta atgriezeniskā saite no visu veidu pilsētām un reģioniem[5]. Kopumā atjaunināšanā iesaistīti vairāk nekā 300 transporta un pilsētvides plānotāji, citi speciālisti, politikas veidotāji un pētnieki. Ekspertu saraksts, kas piedalījušies apspriešanā, ir pieejams E pielikumā.

Papildus tam atjaunināšana tika balstīta uz rūpīgu pieejamās literatūras izpēti — cita starpā tika izpētītas nacionālās plānošanas vadlīnijas, kas izstrādātas vairākās valstīs ar spēcīgām stratēģiskas mobilitātes plānošanas tradīcijām[6]. Papildus vadlīniju pirmajam izdevumam kā stabilam pamatam veiktā literatūras izpēte, augstas gatavības pakāpes projekta detalizēta zinātniskā recenzēšana[7], divas īpašas recenzēšanas sesijas un apsekojums atsauksmju apkopošanai IPMP 2019. gada konferencē nodrošina, ka šajā dokumentā ir sniegti pārbaudīti augstas kvalitātes norādījumi par plānošanu.

[5] Darbseminārus organizēja ***Rupprecht Consult***, kā arī citi projekta "SUMPs-Up" pilsētu tīkla partneri (***ICLEI, EUROCITIES, Polis***, Baltijas pilsētu savienība), Sabiedriskā transporta starptautiskā asociācija (***UITP***) un partneri ar IPMP saistītos projektos ("PROSPERITY", "SUITS", "LOW-CARB").

[6] Vadlīnijas par Apvienotās Karalistes ***Local Transport Plans***, Francijas ***Plans de Déplacements Urbains***, Vācijas ***Verkehrsentwicklungspläne***, Zviedrijas ***TRAST*** un Itālijas ***Piano Urbano della Mobilità***.

[7] Oficiālas zinātniskās recenzijas sagatavoja prof. ***Peter Jones***, Londonas Universitātes koledžas profesors transporta un ilgtspējīgas attīstības jomā (Apvienotā Karaliste), prof. ***Anthony D May***, OBE FREng, Līdsas Universitātes Transporta pētniecības institūta emeritētais profesors transporta inženierijas jomā (Apvienotā Karaliste), ***Frank Wefering***, ilgtspējas jautājumu direktors (***Greenman-Pedersen, Inc.***) (Ņujorka, ASV). Papildus tam sagatavošanas procesa gaitā vērtīgus komentārus sniedza Eiropas organizāciju pārstāvji no Eiropas Komisijas (Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta, Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāta), Eiropas Investīciju bankas un programmas ***JASPERS***, kā arī organizācijas un privātpersonas, kas līdzdarbojas IPMP koordinācijas platformā. Īpaša pateicība tiek izteikta arī ***Thomas Durlin*** no ***Cerema***, ***Caroline Mattsson*** no ***Trivector***, ***Ivo Cré*** no ***Polis*** un ***Tom Rye*** no Edinbugas Neipīra Universitātes, kas sniedza plašus komentārus par šī dokumenta projektiem.

1. SADAĻA. ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTU MOBILITĀTES PLĀNU KONCEPCIJA

Šajā sadaļā sniegts ievads par Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem. Tā paredzēta visiem lasītājiem, kam interesē pilsētu mobilitāte, tostarp lēmumu pieņēmējiem un citām mobilitātē ieinteresētām pusēm, kas nav plānošanas eksperti.

1.1 Kas ir Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns?

Politiskais konteksts

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir Eiropas faktiskā pieeja (koncepcija) pilsētas transporta plānošanai. Eiropas politikas veidotāji kopš 2005. gada ir sistemātiski attīstījuši politiku, kas veicina šādas pieejas iedibināšanu[8]. Nozīmīgākais pavērsiena punkts bija Pilsetu mobilitātes paketes[9] publicēšana 2013. gada beigās — Eiropas Komisija pielikumā definēja Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu koncepciju. Tajā pašā laikā tika izdota vadlīniju pirmā versija[10]. Pilsētu mobilitātes paketē pausts, ka ir nepieciešama "radikāla pieeja pilsētu mobilitātei (..), lai nodrošinātu, ka Eiropas pilsētu teritorijas attīstās ilgtspējīgā gultnē un ka tiek sasniegti ES izvirzītie mērķi attiecībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu transporta sistēmu"[11]. Tajā iezīmēti galvenie plānošanas procesa principi un temati, kas jāaplūko Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos. Konkrētie veicamie soļi un praktiski norādījumi, kā arī labas prakses piemēri ir izklāstīti vadlīnijās. Kopš tika publicēta Pilsetu mobilitātes pakete, Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu koncepcija tiek plaši īstenota visā Eiropā un citur pasaulē. Tomēr, lai gan ir pierādījies, ka pati koncepcija ir pamatota un joprojām atbilstoša, arvien aktuālāka kļuva nepieciešamība vadlīnijas atjaunināt. Ņemot to vērā, šī jaunā IPMP vadlīniju versija joprojām ir balstīta uz sākotnējo koncepciju (kas aprakstīta nākamajā nodaļā), bet ieteikumi par IPMP sagatavošanu ir būtiski atjaunināti.

Definīcija

Eiropā un citur pasaulē ir vispārpieņemta šāda Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna definīcija:

"Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns ir stratēģisks plāns, kas izstrādāts, lai apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitātes vajadzības pilsētā un tās apkārtnē, tādējādi uzlabojot dzīves kvalitāti. Tā pamatā ir esošā plānošanas prakse, un tajā pienācīgi ņem vērā integrācijas, līdzdalības un izvērtēšanas principus."

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna pamatā ir šādi astoņi principi, kas sīkāk aprakstīti turpmākajās nodaļās:

1. **Plānot ilgtspējīgu mobilitāti "funkcionālajā pilsētas teritorijā"**
2. **Veidot starpinstitucionālu sadarbību**
3. **Iesaistīt iedzīvotājus un ieinteresētās puses**
4. **Novērtēt esošo un nākotnē paredzamo sniegumu**
5. **Veidot ilgtermiņa vīziju un skaidru īstenošanas plānu**
6. **Attīstīt visus transporta veidus integrēti**
7. **Paredzēt uzraudzību un izvērtēšanu**
8. **Nodrošināt kvalitāti**

[8] Balstoties uz Pilsētvides tematisko stratēģiju (2005) un Zaļo grāmatu par mobilitāti pilsētās (2007), Rīcības plānā mobilitātei pilsētās (2009), tika ierosinātas divdesmit darbības nolūkā mudināt un atbalstīt vietējās un reģionālās pašvaldības un valsts iestādes, tādējādi palīdzot tām sasniegt izvirzītos ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes mērķus; pirmā darbība bija "Paātrināt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu īstenošanu". Baltajā grāmatā par transportu tika noteikti konkrēti mērķrādītāji pilsētas transportam, lai palīdzētu sasniegt globālus un Eiropas politikas stratēģiskos mērķus.

[9] COM(2013) 913.

[10] *Rupprecht Consult*, "Vadlīnijas. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrāde un īstenošana" (2013): *www.eltis.org/mobility-plans.*

[11] COM(2013) 913, 2. lpp.

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir stratēģiska un integrēta pieeja, kas ļauj efektīvi risināt sarežģītos pilsētas transporta jautājumus. Tās galvenais mērķis ir uzlabot pieejamību un dzīves kvalitāti, panākot pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti. IPMP pieeja atbalsta uz faktiem balstītu lēmumu pieņemšanu, kuras pamatā ir ilgtermiņa vīzija par ilgtspējīgu mobilitāti. Galvenie komponenti kas šai pieejai ir nepieciešami ir rūpīga esošās situācijas un nākotnes tendenču novērtēšana, kopīga vīzija un stratēģiski mērķi, kam ir plašs atbalsts, un integrēts regulatīvo, popularizēšanas, finansiālo, tehnisko un infrastruktūras pasākumu kopums, kas ļauj sasniegt izvirzītos mērķus, turklāt līdztekus pasākumu īstenošanai ir jānodrošina sistemātiska uzraudzība un izvērtēšana.

Pretstatā tradicionālajām plānošanas pieejām IPMP pieejā īpaša uzmanība tiek pievērsta iedzīvotāju un ieinteresēto pušu iesaistīšanai un politikas jomu (īpaši transporta, zemes izmantošanas, vides, ekonomikas attīstības, sociālās, veselības aprūpes, drošības un enerģētikas politikas jomu) koordinēšanai, kā arī plašai sadarbībai starp dažādiem valdības līmeņiem un privātā sektora dalībniekiem. Šajā koncepcijā svarīgi ir arī integrēti aptvert visus mobilitātes (gan cilvēku mobilitātes, gan preču aprites) aspektus, veidus un pakalpojumus, kā arī plānus veidot visai "funkcionālajai pilsētas teritorijai", nevis tikai atsevišķai pašvaldības teritorijai tās administratīvajās robežās.

Ar ko Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana atšķiras no tradicionālās transporta plānošanas?

Pēdējo gadu laikā transporta plānošanas pieeja ir būtiski mainījusies gan teorijā, gan praksē. Šajā pārskatā īsi norādītas galvenās atšķirības starp tradicionālajām pieejām un Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu.

1. attēls. Atšķirības starp tradicionālo transporta plānošanu un Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu

Tradicionālā transporta plānošana		Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana
Uzmanības centrā satiksme	→	Uzmanības centrā **cilvēki**
Galvenie mērķi: satiksmes plūsmas kapacitāte un ātrums	→	Galvenie mērķi: **pieejamība un dzīves kvalitāte**, tai skaitā sociālais taisnīgums, veselība, vides kvalitāte un ekonomiskā dzīvotspēja
Orientēšanās uz konkrētiem transporta veidiem	→	**Integrēta visu transporta veidu attīstīšana** un pāreja uz ilgtspējīgu mobilitāti
Galvenais temats — infrastruktūra	→	**Kombinēta** infrastruktūras, tirgus, regulējuma, informēšanas un popularizēšanas plānošana
Nozares plānošanas dokuments	→	**Ar saistītajām politikas jomām saskanīgs** plānošanas dokuments
Īstermiņa un vidēja termiņa īstenošanas plāns	→	Īstermiņa un vidēja termiņa īstenošanas plāns kā daļa no **ilgtermiņa vīzijas un stratēģijas**
Aptver administratīvo teritoriju	→	Aptver **funkcionālo pilsētas teritoriju**, pamatojoties uz datiem par darbaspēka ikdienas plūsmām
Izstrādā satiksmes organizācijas inženieri	→	Izstrādā **starpdisciplināras** plānotāju grupas
Plānošanu veic eksperti	→	Plānošanā tiek iesaistītas **ieinteresētās puses un iedzīvotāji** un izmantota pārredzama, uz līdzdalību vērsta pieeja
Ietekmes novērtējums ir ierobežots	→	Sistemātiska ietekmes **izvērtēšana**, kas palīdz **gūt mācības** un ieviest uzlabojumus

Astoņi principi

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas koncepcija, kas definēta Pilsētu mobilitātes paketē, ir balstīta uz astoņiem vispārpieņemtiem pamatprincipiem[12].

1 Plānot ilgtspējīgu mobilitāti "funkcionālajā pilsētas teritorijā"

Pilsētas ar to apkārtējām teritorijām saista ikdienas cilvēku un preču plūsmas, tādēļ IPMP ģeogrāfiskajam tvērumam būtu jāatbilst šai "funkcionālajai pilsētas teritorijai". Atkarībā no vietējās situācijas šāda funkcionālā teritorija var būt pilsēta un tai piegulošā piepilsētas teritorija, vesels policentrisks reģions vai cits pašvaldību teritoriju kopums. Plānošana balstoties uz faktisko cilvēku un preču plūsmu, ir svarīgs kritērijs, lai plāns būtu atbilstīgs un visaptverošs, pat ja pašvaldību dalījuma loģika ir citāda un tādēļ šāda plānošana nav viegla.

Par funkcionālās pilsētas teritorijas definīciju ir vienojušies ESAO, Eiropas Savienības Statistikas birojs (*Eurostat*) un Eiropas Komisijas Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts. Tās pamatā ir iedzīvotāju blīvums, pēc kura nosaka urbānos centrus, un ikdienas darbaspēka migrācija, kas parāda apkārtējās teritorijas, kuru darba tirgus ir cieši integrēts ar šiem centriem[13].

IPMP jābūt vērstam uz vispārīgo mērķi uzlabot pieejamību un nodrošināt kvalitatīvu, ilgtspējīgu mobilitāti visā funkcionālajā pilsētas teritorijā. Ilgtspējīga transporta sistēma ir tāda, kas:

- ir pieejama un apmierina visu lietotāju mobilitātes pamata vajadzības;
- izlīdzsvaro atšķirīgās iedzīvotāju, uzņēmumu un nozares dalībnieku vajadzības pēc mobilitātes un transporta pakalpojumiem un apmierina šīs vajadzības;
- koordinē dažādu transporta veidu līdzsvarotu attīstību un sekmīgāku integrāciju;
- apmierina prasību attiecībā uz ilgtspēju — līdzsvarojot nepieciešamību pēc ekonomiskās dzīvotspējas, sociālā taisnīguma, veselības un vides kvalitātes;
- optimizē iedarbīgumu un izmaksu efektivitāti;
- pēc iespējas labāk izmanto pilsētas telpu un pastāvošo transporta infrastruktūru un pakalpojumus;
- Palielina pilsētvides pievilcību, dzīves kvalitāti un sabiedrības veselību;
- uzlabo satiksmes drošību un ceļu drošumu;
- mazina gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijas un energopatēriņu; kā arī
- sniedz ieguldījumu Eiropas transporta tīkla un visas Eiropas transporta sistēmas sekmīgākā darbībā.

Plānošanas procesā šie IPMP pamatkritēriji tiek aplūkoti sīkāk un sarindoti pēc prioritātes.

2 Veidot starpinstitucionālu sadarbību

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādei un īstenošanai jābalstās uz ciešu sadarbību, koordināciju un apspriešanos starp dažādiem valdības līmeņiem un starp plānošanas reģiona iestādēm (un to struktūrām).

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas pamatā jābūt:

- sadarbībai, kas nodrošina IPMP saskanību un savstarpējo papildināmību ar politikas pasākumiem un plāniem ar transportu saistītās nozarēs (piemēram, zemes izmantošanas un telpiskās plānošanas, sociālo pakalpojumu, veselības aprūpes, enerģētikas, izglītības, tiesībaizsardzības un kārtības sargāšanas jomās);
- ciešiem kontaktiem ar attiecīgajām iestādēm citos valdības līmeņos (piemēram, pašvaldības, aglomerācijas, reģiona un valsts līmenī);
- koordinācijai ar transporta pakalpojumu sniedzējiem publiskajā un privātajā sektorā.

[12] Šī sadaļa lielā mērā balstīta uz Pilsētu mobilitātes paketes (COM(2013) 913) 1. pielikumu.

[13] ESAO, Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, 2013. g., 2. lpp.: *www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.*

attēls: © City of Bremen

3 Iesaistīt iedzīvotājus un ieinteresētās puses

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna uzmanības centrā ir funkcionālās pilsētas teritorijas iedzīvotāju un citu cilvēku, kas to apmeklē, kā arī tajā esošo iestāžu un uzņēmumu mobilitātes vajadzību apmierināšana. Tā sagatavošanā un īstenošanā ievēro pārredzamības un līdzdalības pieeju, aktīvi iesaistot iedzīvotājus un citas ieinteresētās puses visā plāna izstrādes un īstenošanas procesā. Līdzdalīga plānošana ir priekšnoteikums, lai cilvēki uzņemtos līdzatbildību par Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu un tā virzīto politiku. Aktīva iesaistīšana agrīnā posmā palielina iespēju, ka sabiedrība plānu pieņems un atbalstīs, tādējādi mazinās politiskie riski un īstenošana kļūst vieglāka.

4 Novērtēt esošo un nākotnē paredzamo sniegumu

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna pamatā ir funkcionālās pilsētas teritorijas transporta sistēmas esošā un nākotnē paredzamā snieguma rūpīga novērtēšana. Novērtēšana sniedz visaptverošu pārskatu par esošo situāciju, un tiek noteikts bāzes scenārijs, attiecībā pret kuru būs iespējams novērtēt sasniegto progresu. Šajā nolūkā Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas procesā nosaka mērķus un ambiciozus, bet reālistiskus mērķrādītājus, kuri atbilst izvirzītajai vīzijai, un pēc tam katram no tiem definē snieguma rādītājus. Šos rādītājus izmanto, lai novērtētu esošo situāciju un situāciju nākotnē. Analizējot esošo situāciju, pārskata arī esošās spējas un resursus, kā arī institucionālo plānošanas un īstenošanas struktūru.

5 Veidot ilgtermiņa vīziju un skaidru īstenošanas plānu

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns ir balstīts ilgtermiņa vīzijā par transporta un mobilitātes attīstību visā funkcionālajā pilsētas teritorijā un aptver visus transporta veidus un formas: sabiedrisko un privāto transportu; pasažieru un kravu pārvadājumus; motorizētus un nemotorizētus transportlīdzekļus; kustībā esošus un stāvošus transportlīdzekļus. Tajā arī pievēršas infrastruktūrai un pakalpojumiem. IPMP ietver mērķu un mērķrādītāju īstermiņa īstenošanas plānu, kas paredz pasākumu grupas. Tajā ir norādīts īstenošanas grafiks un budžets, kā arī skaidrs atbildības sadalījums un nepieciešamo resursu apraksts.

6 Attīstīt visus transporta veidus integrēti

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns sekmē visu attiecīgo transporta veidu līdzsvarotu un integrētu attīstīšanu, prioritāti piešķirot ilgtspējīgas mobilitātes risinājumiem. IPMP nosaka integrētu pasākumu kopumu, kura mērķis ir uzlabot kopējās mobilitātes sistēmas kvalitāti, drošumu, drošību, pieejamību un izmaksu lietderību. IPMP ietver ar infrastruktūru saistītus, tehniskus, regulatīvus, popularizēšanas un finanšu pasākumus. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānā tiek ņemti vērā visi kolektīvās mobilitātes veidi (gan tradicionālais sabiedriskais transports, gan jauni koplietošanas pakalpojumi un jauni uzņēmējdarbības modeļi), aktīvā mobilitāte (iešana kājām un riteņbraukšana), dažādu transporta veidu kombinēšana (intermodalitāte) un mobilitāte no izbraukšanas vietas līdz mērķim (door-to-door), ceļu satiksmes drošība, kustībā esoši un stāvoši transportlīdzekļi, kravu piegāde un pakalpojumu sniegšana, loģistika, mobilitātes pārvaldība un intelektiskās transporta sistēmas (ITS).

attēls: © funky-data (istock.com)

7 Paredzēt uzraudzību un izvērtēšanu

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna īstenošana ir rūpīgi jāuzrauga. Pamatojoties uz izvēlētajiem snieguma rādītājiem, tiek regulāri novērtēts progress plāna mērķu sasniegšanā un mērķrādītāju izpildē. Jāveic attiecīgi pasākumi, lai nodrošinātu, ka ir laikus pieejami vajadzīgie dati un statistika. Vadoties pēc pasākumu īstenošanas regulārās uzraudzības un izvērtēšanas, var pārskatīt mērķrādītājus un nepieciešamības gadījumā koriģēt īstenošanu. Tiek sagatavots uzraudzības ziņojums, kuru izplata iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm un kurā informē par Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes un īstenošanas gaitu.

8 Nodrošināt kvalitāti

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns ir pilsētas teritorijas attīstībai svarīgs dokuments. Ir vērts izveidot mehānismus, ar kuriem nodrošināt IPMP vispārējo profesionāla līmeņa kvalitāti un pārliecināties par tā atbilstību Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas koncepcijas (t. i., šī dokumenta) prasībām. Īstenošanas laikā jāpievērš īpaša uzmanība datu kvalitātes nodrošināšanai un riska pārvaldībai. Šos uzdevumus var deleģēt ārējiem kvalitātes uzraugiem vai citām valdības iestādēm (piemēram, reģionālajā vai valsts līmenī), un to izpildi var atvieglot tādu rīku izmantošana kā, piemēram, IPMP pašnovērtējuma rīks.

1.2 Kādu labumu dod Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana?

Kādēļ Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir tik noderīga? Kādi ir veiksmes stāsti pilsētās, kuras savus Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus ir iedzīvinājušas reālā politikā? Turpmāk aprakstīta īsa izlase ar ieguvumiem, ko var nest Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrāde un īstenošana.

Kopīgs darbs labākai veselībai

Gaisa piesārņojums ES veicina vairāk nekā 400 000 priekšlaicīgas nāves gadījumu gadā[14], tādēļ sociālie un ekonomiskie ieguvumi, ko sniedz gaisa kvalitātes uzlabošana, ir acīmredzami. Turklāt ir vispāratzīta nepieciešamība samazināt emisijas, lai cīnītos pret klimata krīzi, un autotransports ir otrais lielākais CO2 emisiju avots ES[15]. Neraugoties uz to, daudzās Eiropas pilsētās Eiropas gaisa kvalitātes standarti tiek pārkāpti.

Pēc tam, kad Spānijas galvaspilsētas Madrides IPMP 2018. gada novembrī tika noteiktas mazemisiju zonas, šajā pilsētā tikai trīs mēnešu laikā par 15 % samazinājās slāpekļa dioksīda piesārņojums[16]. Tulūzas jaunākajā IPMP (franču valodā — *PDU*) pilsēta apņēmusies samazināt to cilvēku skaitu, kas pakļauti lielai NOx emisiju koncentrācijai, no 8000–18 000 (2013. gadā) līdz mazāk nekā 300 cilvēkiem 2030. gadā[17]. Šādus samazinājumus visefektīvāk var panākt, ja iesaistās dažādas pārvaldes struktūras no dažādiem valdības līmeņiem, un tas ir iespējams, pateicoties kopīgai plānošanai.

attēls: © deberarr (istock.com)

[14] Eiropas Vides aģentūra, 2018. g., *Air quality in Europe - 2018 report: www. eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.*

[15] Eiropas Vides aģentūra, 2019. g., *Emissions of the main air pollutants in Europe*, 2. attēls. *Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA- 33: www. eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air- pollutant-emissions/assessment-6.*

[16] *Sergio Fernández Balaguer*, Madrides pašvaldības transporta uzņēmums, autoru intervija, 2019. gada 4. marts.

[17] *Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine*, 2018. g.

Ieguvumi veselībai un drošībai

Aktīvu pārvietošanās veidu sekmēšana nāk par labu arī sabiedrības veselībai un ceļu satiksmes drošībai. Lielbritānijā veiktā pētījumā tika konstatēts, ka cilvēkiem, kuri regulāri dodas uz darbu ar velosipēdu, risks saslimt ar vēzi ir par 45 % mazāks. Igaunijas otrajā lielākajā pilsētā Tartu, pateicoties ieguldījumiem publiskajā infrastruktūrā, riteņbraukšanas īpatsvars transporta veidu dalījumā vien piecu gadu laikā divkāršojās, palielinoties no 4 % līdz 8 %[18]. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir vērsta uz saskanību starp politikas jomām, kā arī uz saikni starp transportu un veselību. Pilsētām ir daudz iemeslu veidot spēcīgu sabiedrības veselības politiku, tomēr, visticamāk, nav sagadīšanās, ka vissekmīgākajām pašvaldībām ir arī Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni — tādi ir astoņām no desmit ES veselīgākajām pilsētām[19].

ES 2017. gadā ceļu satiksmes negadījumos pilsētās gāja bojā 9600 cilvēku — tie ir 38 % no kopskaitā 25 047 bojāgājušajiem ceļu satiksmes negadījumos. No pilsētās notikušos ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušajiem 70 % bija visneaizsargātākie satiksmes dalībnieki: 39 % bija gājēji, 12 % — riteņbraucēji un 19 % — motorizētu transporta līdzekļu ar diviem riteņiem lietotāji[20]. Ilgtspējīgas mobilitātes pasākumi var efektīvi palīdzēt risināt pilsētas ceļu satiksmes drošības problēmas un sasniegt ES mērķi — līdz 2030. gadam par 50 % samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un nopietnus ievainojumus guvušo cilvēku skaitu[21]. Cenšoties droši izmainīt pilsētu mobilitātes modeļus, kā kritiski svarīgam uzdevumam jāpievēršas ceļu satiksmes drošībai. Faktiskā drošība un uzskati par drošību būtiski ietekmē transporta veidu izvēli, it īpaši attiecībā uz ilgtspējīgākajiem pārvietošanās veidiem — iešanu kājām, riteņbraukšanu un sabiedriskā transporta izmantošanu. Ir svarīgi saprast, ka ilgtspējīga ceļu satiksme ir arī drošāka. Integrēti politikas pasākumi, piemēram, uzlabota velosatiksmes infrastruktūra, platākas ietves un stingri braukšanas ātruma ierobežojumi, uzlabo pilsētas ceļu satiksmes drošību. Kopš 2000. gadu vidū Varšava sāka izstrādāt savu IPMP, ceļu satiksmes negadījumu skaits šajā pilsētā sarucis par 21 %, bet tajos bojāgājušo skaits — par 60 %[22].

Vieglāka nokļūšana galamērķī un mazāks automašīnu daudzums

Ja pārvietošanās un transporta infrastruktūra ir labi pārdomāta un īpaši ja mobilitātes un pilsētplānošanas struktūras veiksmīgi koordinē savu darbu, dažādie transporta veidi mazāk konkurē savā starpā par publisko telpu. IPMP palīdz nodrošināt, ka tie cits citu papildina atbilstoši cilvēku individuālajām mobilitātes vajadzībām. Milānas 2016. gada IPMP iekļautie pasākumi jau ir palīdzējuši samazināt to iedzīvotāju īpatsvaru, kuri izmanto automašīnas, līdz 50 %, kas ir ievērojami mazāk nekā vidēji Itālijā. Pilsēta sekmīgi virzās uz savu mērķu sasniegšanu[23]. IPMP palīdz mainīt negatīvas mobilitātes tendences. Pateicoties IPMP popularizēšanai Francijā 20. gadsimta 90. gados, gandrīz visās lielajās Francijas pilsētās automašīnu izmantošanas pieauguma tendence ir pavērsta pretējā virzienā. Divās iepriekšējās desmitgadēs bija pieredzēts pieaugums pat par 22 %; tas tika apturēts, un tā vietā automašīnu izmantošana sāka samazināties — samazinājums sasniedza 8 %[24]. Ungārijas trešajā lielākajā pilsētā Segedā IPMP palīdzēja apturēt strauju samazinājumu sabiedriskā transporta izmantošanā[25].

---

[18] *Tartu Linnavalitsus*, 2018. g., T*artu 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. g., The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living?: www.spotahome.com/healthiest-cities-world.*

[20] *ETSC* ziņojums par ceļu satiksmes drošības rezultātu indeksu (*PIN*) (2019), *Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU*.

[21] Eiropas Komisija (2019), ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz "nulles vīziju".

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

[23] *Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano,* autoru intervija, 2019. gada 8. marts.

[24] *CERTU*, 2013. g., *30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France: https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.*

[25] *Sándor Nagy*, Segedas mēra vietnieks, autoru intervija, 2019. gada 11. marts.

Sabiedrības atbalsta iegūšana

Šādi rezultāti tikuši sasniegti un ir sasniedzami tikai ar vietējo iedzīvotāju aktīvu iesaistīšanu, kas ir svarīga Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas daļa. Izstrādājot Milānas IPMP, tika ņemts vērā 755 iedzīvotāju viedoklis, un plānā tika noteikta mazemisiju zona, ierobežojot automašīnu izmantošanu aptuveni 70 % pilsētas teritorijas. Oponentu skaitu palīdzēja samazināt aktīvas publiskās diskusijas, kurās tika iesaistītas ieinteresētās puses un iedzīvotāji[26].

Līdzīgā procedūrā Budapeštā tika savākts vairāk nekā 1000 komentāru, no kuriem vairums liecināja, ka cilvēki vēlas videi draudzīgākus pasākumus; šis sabiedrības atbalsts palīdzēja panākt arī politisku atbalstu[27]. Budapeštā tika secināts, ka šāda iekšēja sadarbība un sadarbošanās ar sabiedrību IPMP izstrādē ne tikai palīdz pārliecināt iedzīvotājus, bet arī var nest nozīmīgas atziņas un jaunas idejas[28].

Iedzīvotāji ir gatavi vietējās varas ieviestām pārmaiņām. Nantē, Francijā, 50 % aptaujāto autobusu pasažieru atzina, ka ir izvēlējušies sabiedrisko transportu, lai gan viņiem mājās ir automašīna[29]. Rīkojot sabiedriskās apspriešanas un sadarbojoties ar iedzīvotājiem Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes pasākumu izstrādē, Stokholmā sabiedrības atbalsts sastrēgummaksai piecu gadu laikā palielinājās no 33 % līdz 67 %[30]. Ja nekas cits, tad iedzīvotāju un ieinteresēto pušu iesaistīšana vismaz ir veids, kā politikas veidotāji var pārliecināt iedzīvotājus un citas ieinteresētās puses par ambicioziem pasākumiem, saprast, kas būtu pieņemami, un samazināt politiskos riskus, kas saistīti ar atbalsta trūkumu.

Dzīves ērtums — divkāršs ieguvums gan cilvēkiem, gan uzņēmumiem

Ilgtspējīgi transporta veidi bieži var arī būt ērtāki nekā pārvietošanās ar privāto automašīnu. Kopīgotās mobilitātes tīkls, kas tika izveidots, īstenojot Milānas Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, ietver elektroautomobiļus, skrejriteņus un divriteņus, un tā pievilcību apliecina fakts, ka tajā pieteikušies jau gandrīz pusmiljons lietotāju[31].

attēls: © olaser (istock.com)

[26] *Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano*, interview by the authors, 08 March, 2019.

[27] Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol. 1 Objectives and Measures, pp 12-15.

[28] *Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport*, interview by the authors, 05 April, 2019.

[29] *CERTU*, 2013. *30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.*

[30] Transporta pētījumu centrs, 2017. g., *The Swedish Congestion Charges: Ten Years On,* 21. lpp.: *www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.*

[31] *Dr. Paolo Campus*, *Area Pianificazione Mobilità Milano*, autoru intervija, 2019. gada 8. marts.

Ja ielas ir drošas ikvienam neatkarīgi no izvēlētā pārvietošanās veida, tad pilsēta ir pieejamāka un paaugstinās dzīves kvalitāte. Lai gan nozīme ir daudziem faktoriem, ir likumsakarīgi, ka septiņas no desmit dzīvei ērtākajām pilsētām ES ir pilsētas, kurām ir Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni[32]. Samazinoties automašīnu izmantošanas apjomam, ielas kļūst pievilcīgākas — tās no automaģistrālēm kļūst par urbānās dzīves un sociālās kohēzijas vidi.

Ar dažādiem mobilitātes veidiem sekmējot vietas izjūtu, tiek uzlabots pilsētas tēls, tas nāk par labu vietējiem veikaliem, veicina tūrismu, vietējās vides atjaunošanos un starptautiskos ieguldījumus. Kopenhāgenā vienas ielas pārveide par gājēju ielu viena gada laikā palielināja pārdošanas apjomu par 30 %[33]. Līdzīgi pēc tam, kad Madridē 2018. gada Ziemassvētku sezonā galvenā maģistrālā iela tika uz laiku slēgta autosatiksmei, mazumtirdzniecības apjoms salīdzinājumā ar 2017. gadu pieauga par 9,5 %[34]. Lai gan šādi pasākumi var īstermiņā samazināt apgrozījumu un raisīt iebildumus, aptuveni ar vienu gadu parasti pietiek, lai ieguvumi kļūtu acīmredzami.

Kad strādājošajiem ir vairāk mobilitātes iespēju, tas nāk par labu arī uzņēmumiem, jo ir plašāks kandidātu loks un samazinās sastrēgumos nelietderīgi patērētais laiks. Cilvēki ar augstu kvalifikāciju biežāk meklē darba iespējas pievilcīgās pilsētās, savukārt sociāli mazaizsargāto personu grupām piederīgajiem, tostarp cilvēkiem ar kustību traucējumiem vai ekonomiski nelabvēlīgā situācijā esošajiem, ir lielākas iespējas atrast darbu, ja tiek likvidētas pārvietošanās barjeras. Tas nozīmē, ka mobilitātes uzlabošana palielina sociālo taisnīgumu, paaugstinot standartus ikvienam, nevis atbalstot vienu grupu uz citu grupu rēķina. Lemjot par IPMP iekļaujamajiem pasākumiem, Aradas pilsēta Rumānijā veica izmaksu un ieguvumu analīzi, kas parādīja, ka katrs ieguldītais 1 miljons € nesīs 2,2 miljonus € peļņas[35]. Stokholma aprēķināja, ka tās sociālekonomiskais papildu ieguvums mobilitātes pasākumu rezultātā ir 60 miljoni €[36].

Spēks vienotībā

Jo daudzveidīgākas un integrētākas ir ilgtspējīgas mobilitātes iespējas, jo efektīvāka un noturīgāka ir transporta sistēma kopumā. Kopš Gentes pilsēta Beļģijā 2017. gadā sāka īstenot savu jaunāko Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, par 25 % ir palielinājies riteņbraucēju skaits pilsētas centrā un par 35 % — ārpus pilsētas centra[37]. Antverpenē, kopš sāka īstenot IPMP, kas tika atjaunināts 2015. gadā, ir par 25 % samazinājies pilsētā vidējā darbadienā iebraucošo automašīnu skaits (aptuveni par 14 000 mazāk)[38].

Efektīvākais veids, kā nodrošināt daudzus iespējamos ieguvumus, ir veidot ilgtermiņa un integrētu Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu. Tā kā Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns paredz ilgtermiņa uzdevumus un plašā lokā saskaņotus mērķus, tas palīdz mazināt neskaidrību un noteikt skaidrus rādītājus secīgam darbam ceļā uz mērķrādītājiem. Tas, ka IPMP izstrāde prasa sadarbību starp struktūrām un pārvaldības līmeņiem, palīdz radīt kopīgu vīziju un ir veids, kā vienot iestādes, kuras (vēl) nav radušas sadarboties. Tādējādi tiek ievērojami veicināta politikas veidošanas efektivitāte.

32 The Economist Intelligence Unit, 2018. g., The Global Liveability Index 2018: https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2018.

33 Mattias Kärrholm, 2012. g., Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, 44. lpp.

34 Ayuntamiento de Madrid, 2019. g., 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. g., Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, 288.–289. lpp.

36 Eliasson, J., 2014. g., The Stockholm congestion charges: an overview, Stokholmas Transporta pētījumu centrs, 34. lpp.: https://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.

37 Transport & Mobility Leuven, 2018. g., Evaluatie Circulatieplan Gent: https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent.pdf.

38 Marjolein Salens, Antverpenes pašvaldība, autoru intervija, 2019. gada 13. marts.

image © BKK Centre for Budapest Transport

Budapešta atzīst, ka Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādei bijusi liela nozīme saskaņotāka skatījuma veidošanā dažādu ieinteresēto pušu vidū — no pašvaldību struktūrām un valsts iestādēm līdz transporta uzņēmumiem[39]. Šāda koordinācija nodrošina vienotu atbalstu šiem pasākumiem un to realizēšanu. Satiksmes noteikumi ir bezjēdzīgi, ja policija nenodrošina to ievērošanu. Gājēju zonu ieviešana ir sekmīga tikai tad, ja tā ir daļa no plašākas pilsētas mobilitātes stratēģijas. Antverpene rīkojas vērienīgi — tiek izstrādāts kopīgs ilgtspējīgas reģionālās mobilitātes plāns kopā ar 33 apkārtējām pašvaldībām un Flandrijas pārvaldes iestādēm[40].

Ķersimies pie IPMP!

Skaidri parādot nepieciešamo saikni starp politikas prioritātēm, piemēram, mobilitāti un nodarbinātību, Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns nodrošina, ka lielāka sabiedrības daļa saprot mobilitātes devumu augsta līmeņa politikas mērķu sasniegšanā. Apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm valdības sektorā un ārpus tā, tostarp ar pilsoniskās sabiedrības un privāto nozaru pārstāvjiem, kā arī šo ieinteresēto pušu iesaistīšana, palielina atbalstu mobilitātes darbībām. Tas palielina izredzes uz izdošanos un politisko atbalstu. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir rīks, kas palīdz efektīvi pārvaldīt pārmaiņas un rosināt jaunus domāšanas veidus.

[39] *Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, autoru intervija*, 2019. gada 5. aprīlis.

[40] *Marjolein Salens*, Antverpenes pašvaldība, autoru intervija, 2019. gada 13. marts.

1.3 Kādi ir Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas galvenie elementi?

Šajā nodaļā sniegts pārskats par Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas elementiem un procesu. Te aprakstīti divpadsmit IPMP cikla soļi un norādīta lēmumu pieņēmēju loma, savukārt informācija plānotājiem ir sniegta 2. sadaļā.

Pārskats

Kopš IPMP koncepcijas publicēšanas 2013. gadā Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādes un īstenošanas process ir īstenots daudzās pilsētu teritorijās visā Eiropā (un citur pasaulē). IPMP ciklu vizuāli atspoguļo simboliska "pulksteņa ciparnīca" (sk. 2. attēlu). Tas, protams, ir idealizēts un vienkāršots sarežģīta plānošanas procesa attēlojums. Atsevišķos gadījumos soļus var veikt gandrīz paralēli (vai pat atgriezties pie tiem vēlāk), dažkārt uzdevumu secību var pielāgot konkrētām vajadzībām vai kādu pasākumu var daļēji izlaist, jo tā rezultāti jau ir pieejami no cita plānošanas procesa.

Ir skaidrs, ka šāds elastīgums ir vajadzīgs — plānotāji tiek aicināti nepieciešamības gadījumā veikt saprātīgus pielāgojumus atbilstoši konkrētajai situācijai, ja vien tiek ievēroti Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas vispārējie principi. 1.4. nodaļā tas aprakstīts sīkāk. 2. attēls parāda Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas četrus posmus. Katrs no tiem sākas un beidzas ar atskaites punktu un ir iedalīts trīs soļos (kopumā plānošanas ciklā ir divpadsmit soļi). Šajā attēlā sniegts pārskats lēmumu pieņēmējiem; detalizētāks apraksts plānotājiem ir sniegts 9. attēlā.

2. attēls. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas 12 soļi (2. izdevums). Pārskats lēmumu pieņēmējiem

Šis simbols norāda IPMP procesa punktus, kuros nepieciešama politiskā iesaiste

1. posms.
Sagatavošanās un analīze

Pirmais atskaites punkts un IPMP procesa sākums ir politikas veidotāju skaidrs lēmums izstrādāt Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu. Pirmajā posmā tiek ielikts plānošanas procesa pamats, atbildot uz turpmāk minētajiem jautājumiem:

Kādi ir mūsu resursi?

Izanalizējiet visus plānošanai pieejamos resursus (cilvēkresursus, institucionālos un finanšu resursus) un izveidojiet atbilstošas darba un līdzdalības struktūras, lai varētu sākt darbu. Šajā posmā lēmumu pieņēmējiem jāpārliecinās, ka galvenās iestādes un politikas veidotāji atbalsta IPMP izstrādi un palīdz izveidot centrālo plānošanas grupu.

Kāds ir plānošanas konteksts?

Apziniet faktorus, kam būs ietekme uz plānošanas procesu, piemēram, esošie plāni vai juridiskās prasības. Analizējiet satiksmes plūsmas, lai noteiktu plāna ģeogrāfisko tvērumu un vienojieties par sadarbību ar saistītajām iestādēm un ieinteresētajām pusēm. Vienojieties par plānošanas laika grafiku un, ja nepieciešams, piesaistiet ārējo atbalstu. Šī soļa un iepriekšējā soļa pasākumi ir cieši saistīti un bieži notiek paralēli. Šajā brīdī viens no svarīgākajiem lēmumu pieņēmēju uzdevumiem ir nodrošināt, ka IPMP plānošanas teritorija atbilst funkcionālajai pilsētas teritorijai. Tas bieži vien institucionālā un politiskā ziņā ir sarežģīts lēmums.

Kādas ir galvenās problēmas un iespējas?

Analizējiet mobilitātes situāciju, vērtējot visus transporta veidus un attiecīgos ilgtspējas aspektus, balstoties uz aktuāliem datiem no piemērotiem avotiem. Atskaites punkts pirmā posma beigās ir pabeigta analīze par būtiskākajām problēmām un iespējām, kas saistītas ar mobilitāti visā funkcionālajā pilsētas teritorijā.

2. posms.
Stratēģijas izstrāde

Otrā posma mērķis ir sadarbībā ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm noteikt Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna stratēģisko virzienu. Šajā posmā galvenie jautājumi ir šādi:

Kādas ir mūsu iespējas nākotnē?

Analizējiet, kā varētu mainīties ārējie faktori, kas ir svarīgi pilsētu mobilitātei (piemēram, demogrāfija, informācijas tehnoloģijas, klimats), un izstrādājiet scenārijus alternatīviem stratēģiskajiem virzieniem. Lai iegūtu labāku faktisko bāzi stratēģiskiem lēmumiem, scenārijos jācenšas atspoguļot, cik liela ir nenoteiktība nākotnes prognozēs.

Kādu pilsētu vēlamies izveidot?

Iesaistiet ieinteresētās puses un iedzīvotājus vīziju veidošanā, lai rastu kopīgu izpratni par vēlamo nākotni, pamatojoties uz mobilitātes analīzes rezultātiem un scenārijos noteikto ietekmi. Kopīga vīzija un mērķi ir katra IPMP pamats. Vīzija ir kvalitatīvs apraksts par vēlamo mobilitātes nākotni pilsētā. To konkretizē, nosakot konkrētus mērķus, kuri atbilst iecerētajām pārmaiņām. Jāpārliecinās, ka mērķi ir vērsti uz nozīmīgo problēmu risināšanu un ka tie aptver visus transporta veidus funkcionālajā pilsētas teritorijā. Šajā posmā aktīvi jāiesaistās lēmumu pieņēmējiem, jo šajā brīdī tiek izlemts nākamo gadu stratēģiskais virziens.

Kā noteiksim, vai iecerētais ir izdevies?

Definējiet stratēģisku rādītāju un mērķrādītāju kopumu, kas ļauj sekot līdzi progresam visu mērķu sasniegšanā, neprasot nerealizējamā apmērā vākt jaunus datus. Lēmumu pieņēmējiem jānodrošina, ka mērķrādītāji ir ambiciozi, izpildāmi, savstarpēji saskanīgi, ieinteresēto pušu plaši atbalstīti un saskaņoti ar citām politikas jomām.

Atskaites punkts, kas jāsasniedz otrā posma beigās, ir noteikta vīzija, mērķi un mērķrādītāji, kam ir plašs atbalsts. Ja iespējams, lēmumu pieņēmējiem būtu jāpieņem šīs stratēģiskās prioritātes, lai nākamajam posmam, kas vērsts uz pasākumu plānošanu būtu stabils vispārējais satvars.

3. posms.
Pasākumu plānošana

Trešajā posmā plānošanas process pāriet no stratēģiskā līmeņa darbības līmenī. Šajā posmā tiek noteikti pasākumi, ar ko tiks sasniegti izvirzītie mērķi un mērķrādītāji. Šis ir posms, kurā tiek pabeigts Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns un notiek sagatavošanās tā īstenošanai. Šajā nolūkā jāatbild uz šādiem jautājumiem:

Ko tieši mēs darīsim?

Izveidojiet pasākumu "garo sarakstu" un novērtējiet to efektivitāti un īstenojamību, lai atlasītu tos pasākumus, kuri vislabāk palīdzēs sasniegt noteiktos mērķus un mērķrādītājus. Sadaliet pasākumus integrētās grupās, apspriediet tos ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm un detalizēti izvērtējiet tos, lai apstiprinātu izraudzīto pasākumu izvēli. Plānojiet katra pasākuma uzraudzību un izvērtēšanu.

Kas būs nepieciešams un kā sadalīsim uzdevumus?

Pasākumu grupas sadaliet izpildāmos uzdevumos (jeb darbībās), detalizēti aprakstiet tos, norādot arī to paredzamās izmaksas, savstarpējo saistību un riskus. Apziniet iekšējos un ārējos finansēšanas instrumentus un finansējuma avotus visām darbībām. Balstoties uz šo informāciju, vienojieties par skaidrām atbildības jomām, īstenošanas prioritātēm un laika grafiku katrai darbībai. Šajā brīdī ļoti svarīgi par darbībām informēt ieinteresētās puses politikas veidotāju vidū, kā arī sabiedrību. Piemēram, noteikti būvniecības projekti var būt pretrunīgi, pat ja vairums atbalsta ar tiem saistītos mērķus un pasākumus. Šajā posmā lēmumu pieņēmējiem ir jārod politiskais un sabiedrības atbalsts IPMP pasākumiem un darbībām. Vislabāk būtu panākt oficiālu vienošanos starp lēmumu pieņēmējiem un galvenajām ieinteresētajām pusēm par atbildības sadalījumu un laika grafiku.

Vai esam gatavi sākt?

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna dažādo daļu izstrādē var būt piedalījušies daudzi autori. Tagad ir jāsagatavo šī dokumenta galīgā versija un jāpārbauda tā kvalitāte. Atbilstoši jūsu organizācijā pieņemtajai praksei detalizētu finanšu plānu var iekļaut pašā IPMP vai izstrādāt atsevišķā procesā. Jebkurā gadījumā pirms IPMP pieņemšanas jums jāvienojas par katras prioritārās darbības budžetu un kārtību, kādā izmaksas un ieņēmumi ilgtermiņā tiks sadalīti starp visām iesaistītajām organizācijām.

Pasākumu plānošanas posms noslēdzas ar plānošanas procesa svarīgāko atskaites punktu: attiecīgā kompetentā iestāde ir pieņēmusi Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu.

4. posms.
Īstenošana un uzraudzība

Ceturtajā posmā notiek IPMP noteikto pasākumu un saistīto darbību īstenošana, kā arī sistemātiska uzraudzība, izvērtēšana un informēšana. Notiek darbību praktiskā īstenošana, un ir jāatbild uz šādiem jautājumiem:

Kā varam nodrošināt labu pārvaldību?

Atbildīgajām struktūrām un organizācijām jāplāno veicamo darbību tehniskie aspekti, jāīsteno tās un, ja vajadzīgs, jāiepērk preces un pakalpojumi. Tā kā šajā procesā bieži ir daudz iesaistīto pušu, īpaša uzmanība jāvelta īstenošanas procesa vispārējai koordinācijai.

Kā mums veicas?

Sistemātiska uzraudzība parādīs, vai viss norisinās pēc plāna, un nepieciešamības gadījumā būs iespējams veikt korektīvus pasākumus. Inovatīvas mobilitātes sistēmas var nest ievērojamas pārmaiņas (un arī būtiskus ieguvumus) cilvēkiem, kas ikdienā pārvietojas pilsētā. Lai īstenošanas process būtu veiksmīgs, ir ļoti svarīgi izprast sabiedrības viedokli, kas pausts aktīvā divvirzienu dialogā.

Kādas mācības esam guvuši?

IPMP cikla pēdējie soļi ietver panākumu un neveiksmju izskatīšanu un ieinteresēto pušu un sabiedrības informēšanu par šiem rezultātiem. Šajā izskatīšanas procesā jāraugās arī nākotnē un jāapsver jauni uzdevumi un risinājumi. Ideālā gadījumā lēmumu pieņēmēji aktīvi cenšas saprast, kas ir izdevies (un kas nē), lai gūto pieredzi ņemtu vērā nākamajā IPMP atjaunināšanā.

IPMP cikls noslēdzas ar atskaites punktu: pasākumu īstenošana ir izvērtēta.

Kopsavilkums

- IPMP process sākas ar politisku lēmumu, kas nodrošina vispārējas vadlīnijas un līderību.
- Tiek veikta rūpīga analīze, kas nodrošina informāciju scenāriju izstrādei un palīdz pieņemt lēmumus.
- Kopīga vīzija, mērķi un mērķrādītāji iezīmē stratēģisko virzienu.
- Tiek noteiktas integrētas pasākumu grupas mērķu un mērķrādītāju sasniegšanai.
- Pasākumu grupas tiek sadalītas konkrētās darbībās (izpildāmos uzdevumos), un tiek sīkāk plānota to izpilde, cita starpā nosakot atbildības sadalījumu un finansējumu.
- Pamatojoties uz visiem iepriekšējos soļos pieņemtajiem lēmumiem, tiek pieņemts IPMP, kurā ir ietverta gan ilgtermiņa vīzija, gan skaidrs īstenošanas plāns.
- Vispārēja pasākumu koordinācija un regulāra uzraudzība nodrošina efektīvu un elastīgu īstenošanu.
- Īstenošanas sistemātiska izvērtēšana nodrošina pamatu nākamajam plānošanas ciklam.

Tehniskāks apraksts par plānošanas ciklu un 32 konkrētajiem pasākumiem, kas jāveic 12 soļu ietvaros, ir redzams 9. attēlā un sīkāk izklāstīts 2. sadaļā.

1.4 Kā praksē notiek Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana?

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana nav tikai teorētiska koncepcija. Tā tika izstrādāta pēc augšupējas pieejas, pamatojoties uz daudzu plānošanas speciālistu un citu ekspertu pieredzi. Šajā IPMP vadlīniju otrajā izdevumā ietvertie principi un ieteiktie soļi un pasākumi ir balstīti uz pieredzi, kas gūta daudzās pilsētās Eiropā un citur. Tādēļ iecerēts, ka šis materiāls kalpos ne tikai iedvesmai vien. Taču ir vienlīdz skaidrs, ka konkrētu valsts plānošanas un finansēšanas mehānismu, atšķirīgu pilsētu situāciju un politiskās varas un ieinteresēto pušu ietekmes kombināciju dēļ būs nepieciešami dažādi radoši kompromisi, kā rezultātā koncepcija tiks pielāgota vietējām vajadzībām. Turklāt, lai pieņemtu politiskus lēmumus, ir jārīkojas pragmatiski un jāspēj strādāt ar to, kas ir pieejams. Gudri politisko lēmumu pieņēmēji tomēr raugās plašāk par vienu vēlēšanu ciklu un konkrētā brīža politiskā vairākuma gribu.

image © Rupprecht Consult

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana arī palīdz veidot labāku pamatu nākotnes vajadzību apmierināšanai. No stratēģiski politiska skatpunkta IPMP ir ilgtspējīgas un inovatīvas pārmaiņu vadības rīks. Tas nozīmē, ka IPMP plānošanas cikls (aprakstīts 1.3. nodaļā) drīzāk skatāms kā spirāle: kad viens plānošanas cikls ir galā, drīz jāsākas nākamajam ciklam, veidojot nepārtrauktu uzlabojumu procesu.

Šajā nodaļā skaidrots, kā Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana iederas reālajā plānošanas darbā, kā tā ir saistīta ar pilsētpolitikas veidošanas plašāku kontekstu, kā to integrēt ar citiem plānošanas procesiem pilsētā, kā IPMP koncepciju pielāgot konkrētai pilsētas teritorijas situācijai un kā pārvarēt plānošanas grūtības nenoteiktības un pārmaiņu laikā.

Plānošana praksē

Divpadsmit soļu cikls var likt domāt, ka soļi izpildāmi cits pēc cita, un uzdevumu un kontrolsarakstu skaidrās struktūras dēļ varētu šķist, ka vadlīnijām jāseko vārds vārdā, tomēr tas tā nav. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir nevis priekšrakstu kopums, bet metode. Visiem zināms, ka pilsētas ir ļoti dažādas un ka lēmumu pieņemšana attiecībā uz pilsētas teritoriju var būt ļoti sarežģīta. IPMP īstenošanā grūtākais ir pielāgot IPMP konkrētam vietējam kontekstam, vienlaikus saglabājot ambīciju līmeni un nepieļaujot nesamērīgus kompromisus.

IPMP cikls (aprakstīts 1.1. nodaļā un sīkāk izklāstīts 2. sadaļā) ir iecerēts kā komunikācijas rīks, kas ļauj viegli saprotamā veidā aprakstīt, ko ietver pilsētu mobilitātes plānošana. Reālajā plānošanas praksē var būt grūti noteikt, kuri soļi un pasākumi veicami vispirms, jo dažiem no pasākumiem ir jānotiek paralēli. Piemēram, darba struktūras izveide (sk. 1. soli) un plānošanas satvara noteikšana (sk. 2. soli) ievērojami pārklājas laikā un iesaistīto cilvēku ziņā. Dažkārt pie uzdevuma, kas šķitis pabeigts, ir jāatgriežas, jo daļa no rezultātiem nav līdz galam apmierinoši. 17. attēlā ir sniegts IPMP cikla vizuāls attēlojums, kas salīdzinoši parāda, cik daudz laika prasa katrs solis, kā arī atainotas iespējamās atgriezeniskās saites un atgriešanās ceļi.

Plānošanas prasības

Plānošana ir svarīgs aspekts daudzās politikas jomās un visos valdības līmeņos. Vietējiem plānotājiem ir jāizprot prasības, kas ietekmē IPMP (piemēram, zemes izmantošanas plānošanas, izglītības, nodarbinātības jomā), un jāsaprot atbildības sadalījums, lai attiecīgās iestādes iekļautu IPMP. Eiropas līmenī lielākā daļa plānošanas ieteikumu ir izpildāmi brīvprātīgi. Tāds ir, piemēram, ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāns (SECAP), kas ir saskaņots ar Pilsētas mēru paktā izvirzītajiem klimata un enerģētikas mērķiem[41]. Valstu līmenī bieži tiek veikta infrastruktūras ieguldījumu plānošana, savukārt visaptveroša plānošana vides pasākumu un zemes izmantošanas jomā bieži notiek reģionālā līmenī.

3. attēls. Attiecību struktūra starp IPMP un citiem plāniem (pielāgots materiāls no *Ahrens et al., FGSV,* 2015. g., *Recommendations for Mobility Master Planning,* 8. lpp.)

[41] Sk. Kopīgā pētniecības centra rokasgrāmatu *"How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan": https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC112986.*

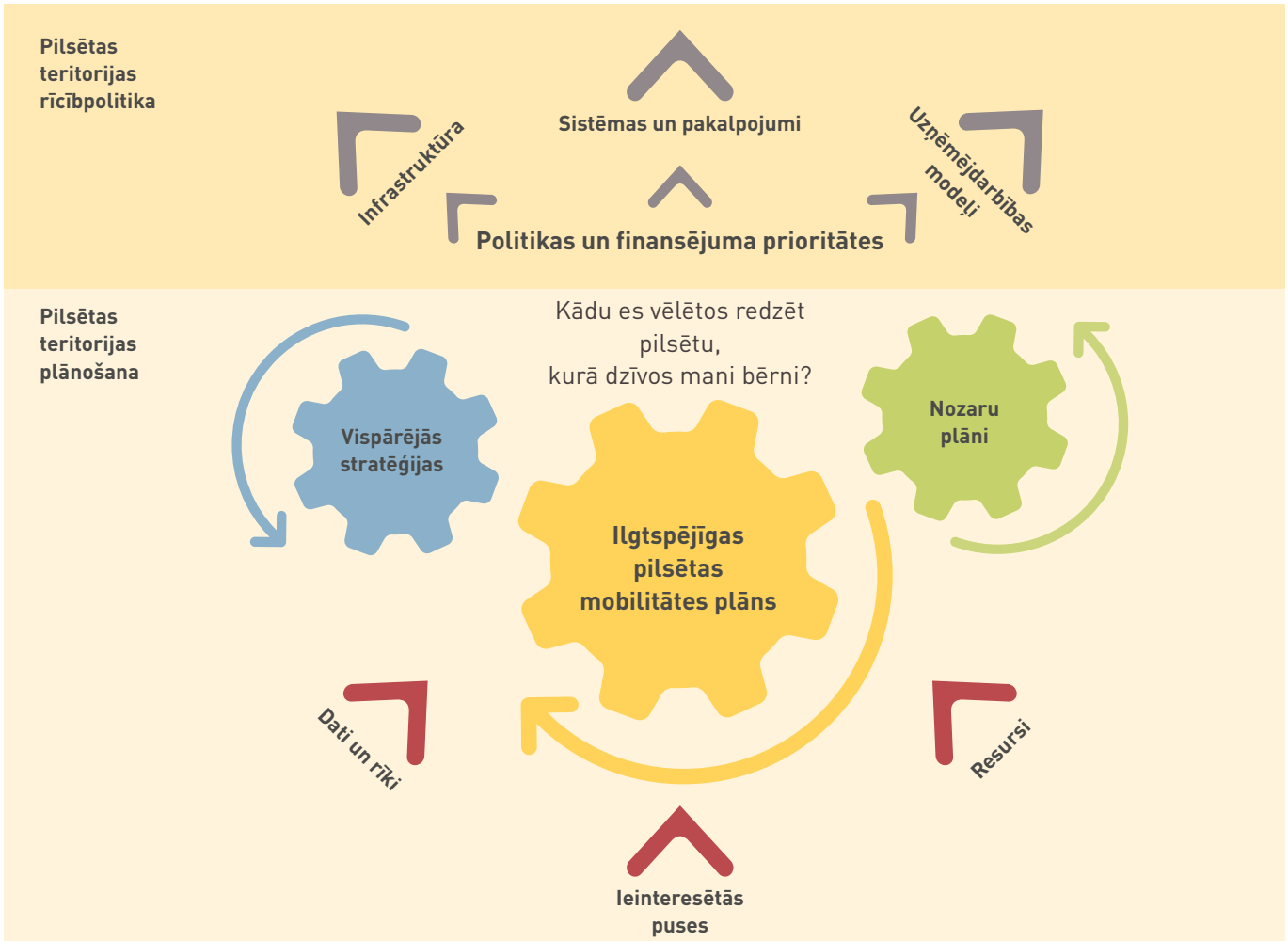
IPMP kā integrācijas process

Lai kāda arī būtu vietējās plānošanas iestādes kompetence plānošanas jomā, plānošanas procesos bieži tiek izmantoti vieni un tie paši dati un rīki, tajos jāpiedalās tām pašām ieinteresētajām pusēm un dažkārt to pat veic vieni un tie paši cilvēki, kuri izmanto vienus un tos pašus finanšu resursus. Tomēr šo procesu laika, plānošanas un ziņošanas prasības parasti atšķiras, un tiem var arī būt atšķirīgs ģeogrāfiskais tvērums vai atbildīgā iestāde. Neatkarīgi no šīm atšķirībām plānošana vienmēr ir process, kura gaitā jāizvēlas starp dažādām nākotnes iespējām. Neatkarīgi no konkrētās jomas pilsētplānošanas saknē bieži ir fundamentāli jautājumi, piemēram, "Kādu es vēlētos redzēt pilsētu, kurā dzīvos mani bērni?".

IPMP var uzskatīt par vienu no zobratiem lielākā plānošanas mehānismā (sk. 4. attēlu).

Bieži ir grūti noteikt, kurš zobrats ir dzenošais un kuru griež citi zobrati, jo tas galvenokārt ir atkarīgs no tā, cik ilgā perspektīvā to vērtē. Kopējā pilsētattīstības stratēģijā var noteikt vispārīgos mobilitātes mērķus, kuri ir svarīgi, sagatavojot IPMP, kas savukārt ir pamatā detalizētas nozaru stratēģijas izstrādei. Praksē laika grafiki var būt pavisam atšķirīgi, tomēr ir nepieciešama politikas koordinācija, lai nodrošinātu konsekvenci un koordinētu saistītu plānošanas procesu un politikas pasākumu laika grafikus, telpisko tvērumu un īstenošanu. Šāda koordinācija ne tikai ietaupa resursus, panākot sinerģiju un novēršot neefektīvu darbību vai pat pretrunas starp politikas pasākumiem, bet arī samazina traucējumus, ko rada infrastruktūras būvniecība un nekoordinēta jaunu sistēmu ieviešana. Svarīgi, ka tā arī tiek mazāk nogurdinātas ieinteresētās puses.

4. attēls. IPMP kā integrācijas process



IPMP vadlīniju pielāgošana vietējai situācijai

IPMP metode ir jāpielāgo katras pilsētas teritorijas, kur to piemēro, situācijai un īpašajām prasībām, tomēr saglabājot augstu ambīciju līmeni. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu no tradicionālāka transporta plāna atšķir astoņi IPMP principi. Tomēr pielāgošana nenozīmē, ka kādu no principiem var neievērot. Drīzāk var pielāgot intensitāti, piemēram, atbilstoši tādas nelielas pilsētas spējām, kas izstrādā savu pirmo IPMP, tomēr ilgtermiņa mērķiem jābūt ambicioziem.

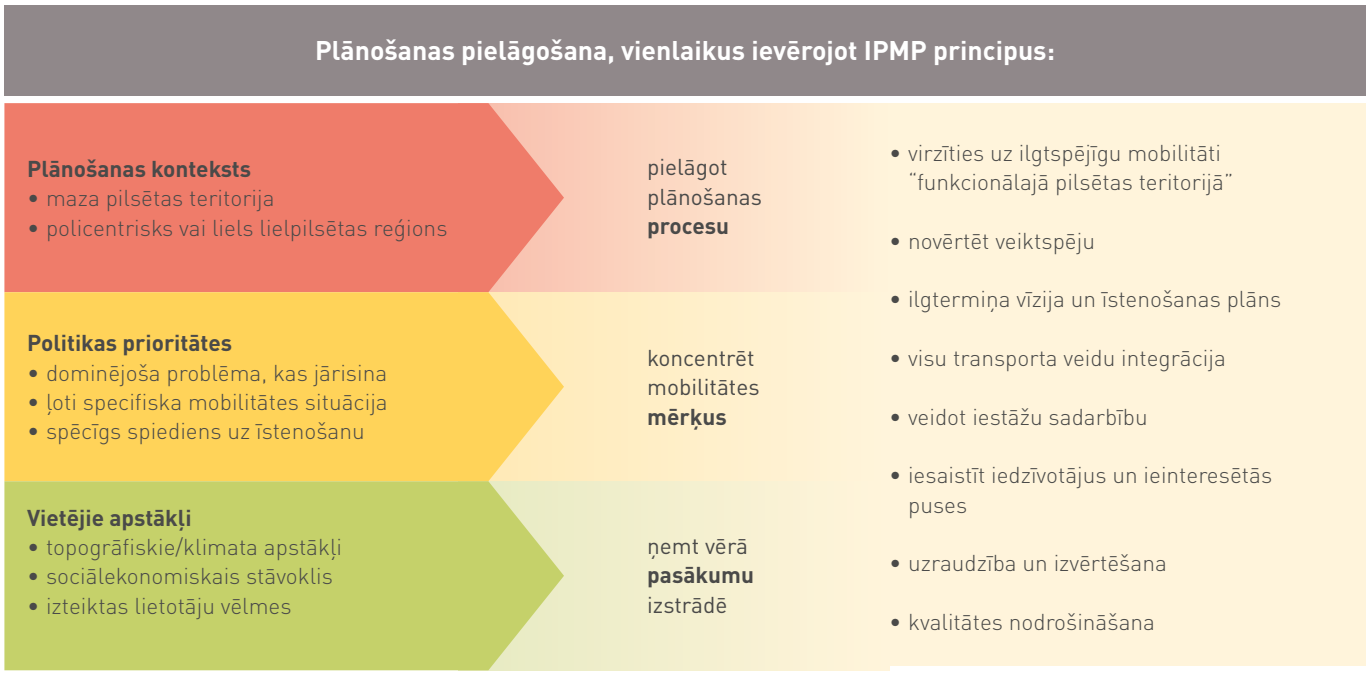
Pielāgošana vietējām vajadzībām var notikt dažādi. Nepieciešamība pēc pielāgošanas var rasties, piemēram, ja pilsētas teritorijai ir ļoti īpaša funkcija, piemēram, tajā atrodas valsts nozīmes ostas terminālis, kura dēļ veidojas intensīva tranzītsatiksme. Īpašs gadījums varētu būt arī pilsēta, kura atrodas uz salas un kurā transporta plūsmas ir sezonālas. Šādās īpašās situācijās, protams, ir svarīgi, lai IPMP uzmanības centrā būtu tādu mērķu un mērķrādītāju noteikšana, kas vērsti uz konkrēto mobilitātes problēmu risināšanu, tomēr arī tad jāievēro IPMP metodika, lai netiktu radīts tradicionāls satiksmes plāns (sk. arī 5. attēlu).

Lai gan IPMP vadlīnijas pieļauj elastīgumu un pielāgošanu vietējam kontekstam, tomēr ir jāizpilda minimālās prasības:

- ir reāli jāsasniedz galvenie atskaites punkti, un tas jādara, nodrošinot līdzdalību. Šie atskaites punkti ir šādi: funkcionālās pilsētas teritorijas problēmu un iespēju īsa analīze; vienošanās ar ieinteresētajām pusēm par vīziju, mērķiem un mērķrādītājiem; darbību apraksts, kurā paredzēta arī to izvērtēšana un finansēšana;

- īstenošanas process ir rūpīgi jāuzrauga, un īstenošana pēc nepieciešamības jāpielāgo; aktīvi jāinformē iedzīvotāji un ieinteresētās puses par progresu.

5. attēls. Plānošanas procesa pielāgošanas nepieciešamības noteikšana (piemēri)



attēls: © oChesky_W (istock.com)

Plānošana strauju pārmaiņu laikā

Mēs dzīvojam strauju pārmaiņu laikā un saskaramies ar lielām globālām problēmām un to sekām — daudzu citu starpā var minēt problēmas klimata, ekonomikas un drošības jomā. Turklāt cilvēku ieradumi, vērtības un gaidas nemitīgi mainās, un, attīstoties tehnoloģijām, parādās arvien jaunas iespējas. Nav skaidrs, vai iedzīvotāji šīs jaunās tehnoloģijas izmantos paredzētajā veidā, kā attīstīsies mobilitātes kultūra un kā makroekonomisko un demogrāfisko pārmaiņu ietekmē mainīsies pašvaldību finanses.

CIVITAS ekspertu grupa uzskaitīja faktorus, kas laika gaitā visvairāk ietekmēs pilsētu mobilitāti un tādēļ būtu uzskatāmi par noteicošiem pilsētu mobilitātes jomā[42]. Lai gan to ietekme dažādās jomās var būt atšķirīga, tie var fundamentāli mainīt pilsētu mobilitāti. Ir skaidrs, ka tādā stratēģiskā dokumentā, kāds ir Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns, ir jāņem vērā šādas (un citas) ilgtermiņa pārmaiņas.

- Elektrifikācija. Visu transporta veidu elektrifikācija, elektroinfrastruktūras inovatīva izmantošana un tās sasaiste ar enerģētikas jautājumiem (piemēram, vietējā reģeneratīvā ražošana).

- Automatizācija un savienotas intelektiskās transporta sistēmas (C-ITS). Tehnoloģiju izmantošana jaunos mobilitātes pakalpojumos un tās ietekme uz pilsētas vidi un funkcijām.

- Datu ekonomika. Dati kā jaunu uzņēmumu un politikas pasākumu virzītājspēks, integrācijas platformas, kas nodrošina jaunus produktus no esošiem un jauniem mobilitātes piedāvājumiem, kā arī fundamentālāki aspekti, piemēram, tendence, ka noteikumus un normas arvien vairāk nosaka algoritmi.

- Jauni uzņēmējdarbības modeļi kravu un pasažieru pārvadājumu jomā. Integrācijas platformas, kas nodrošina jaunus mobilitātes produktus, balstoties uz esošiem un jauniem mobilitātes pakalpojumiem (piemēram, mobilitāte kā pakalpojums un kravu biržas platformas).

- Kopīgotā mobilitāte. Visi (netehniskie) kopīgotās mobilitātes aspekti, piemēram, kopbraukšana, automašīnu koplietošana (īpaši shēmas bez piesaistes vietai) un velosipēdu koplietošana.

- Aktīvā mobilitāte. Gan kājāmiešanas un riteņbraukšanas pieaugums, gan jauni mikromobilitātes risinājumi.

- Domāšanas veida un uzvedības modeļu pārmaiņas. Jauni mobilitātes modeļi jauniešu vidū, arvien pieaugošas gaidas pēc vienas dienas piegādes pakalpojumiem, pieprasījums pēc viegli izmantojamiem mobilitātes pakalpojumiem (vienkāršošanas) un decentralizēta ražošana (piemēram, 3D drukāšana).

IPMP koncepcija paredz scenāriju analīzi un vīzijas veidošanu, kā pamatā ir detalizēta mobilitātes situācijas izpēte; tie ir būtiski soļi IPMP izstrādē (sk. 3., 4. un 5. soli).

[42] Sk. gaidāmo *CIVITAS SATELLITE* dokumentu par izšķiroši svarīgajām pārmaiņām.

1.5 Kā valsts un reģionālā līmenī var atbalstīt Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu?

Pilsētu mobilitāte ir cieši saistīta ar citiem politikas virzieniem, piemēram, vides, ceļu satiksmes drošības, veselības aizsardzības, telpiskās plānošanas un enerģētikas politiku. Minēto jomu politiku bieži izstrādā vietējā, reģionālajā un valsts līmenī. Tādēļ daudzām Eiropas pilsētām ir nepieciešams augstāku valdības līmeņu atbalsts, kas tām nodrošinātu iespējas, it īpaši saistībā ar pārvaldību, likumdošanu, finansēšanu, uzraudzību un izvērtēšanu, vadību un metodiku, izglītību un zināšanu apmaiņu. Lielākajā daļā ES dalībvalstu šādu atbalstu sniedz valsts valdība, bet dažās valstīs plašāka kompetence ir reģioniem un valsts līmeņa iestāžu loma ir ierobežotāka.

leguvumi valsts un reģionālā līmeņa iestādēm

Lai gan pilsētu mobilitātes plānošana ir lielākoties vietējo iestāžu kompetencē, vērienīgos ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes mērķus pilsētas nespēj sasniegt vienas pašas. Turklāt arī valsts un reģionālais valdības līmenis var daudz iegūt no efektīvas Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas, jo vietējā līmeņa uzlabojumi veicina arī reģionālo un valsts mēroga mērķu sasniegšanu. Turpmāk aprakstīti daži iemesli, kādēļ valsts un reģionālā līmeņa iestādēm ir izdevīgi atbalstīt IPMP izstrādi.

Labāk saskaņota dažādu nozaru politika un dažādi pārvaldības līmeņi

Pilsētu mobilitāte ir cieši saistīta ar nozaru politiku citos pārvaldības līmeņos, bet šo politiku bieži veido daudzas dažādas politiskās un institucionālās struktūras gan vietējā, gan reģionālā, valsts un pat Eiropas līmenī. Ja nenotiek koordinācija, šo politiku nosaka dažādos plānošanas dokumentos, kas atspoguļo pārvaldības sistēmu un tiesiskā regulējuma, izstrādes procesu un konkrēto mērķu atšķirības. Ir jānovērš plānošanas pieeju un rezultātu nesaskaņotības un pārklāšanās objektīvais risks. Raksturīgākie piemēri ir zemes izmantošanas regulējums un zemes nodokļi, nelabvēlīgākā situācijā esošu cilvēku iespējas piekļūt pamata pakalpojumiem un infrastruktūras attīstība.

IPMP izstrādes un īstenošanas šķēršļu likvidēšana

Dažiem no šķēršļiem ir tikai vietējs raksturs, un tie ir jāpārvar vietējām iestādēm, bet citkārt grūtības bieži rodas tāda neefektīva valsts regulējuma dēļ, kas noved pie šādiem šķēršļiem[43]:

- sadarbības trūkums starp pilsētas, reģiona un valsts līmeņa iestādēm;
- nepietiekama koordinācija valsts līmenī ministriju starpā un attiecīgā nesaskaņotība valsts valdības struktūru politikā;
- zems izpratnes līmenis, nepietiekama politiskā griba un apņēmība lēmumu pieņēmēju vidū;
- pastāvīga un koordinēta finansējuma trūkums valsts, reģionālajā un vietējā līmenī;
- vāja uzraudzības un izvērtēšanas kultūra un ierobežota kvalitātes kontrole vai tās trūkums; kā arī
- nepietiekams profesionālais atbalsts (tostarp vadlīnijas) un apmācība; tādu profesionāļu trūkums, kuri spētu nodot tālāk nepieciešamās prasmes.

Eiropas, valsts un vietējo finansējuma plūsmu optimizācija un koordinācija

Kad politiskais redzējums tiek izteikts konkrētās darbībās, būtisks aspekts ir finanšu sviras efekts. Finansējumu pilsētu mobilitātei nodrošina dažādas Eiropas un valstu iestādes. Ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti var veicināt, izveidojot koordinētu valsts vai reģionālā līmeņa finansēšanas mehānismu, kura pamatā ir vienota izpratne par juridiskajiem un tehniskajiem aspektiem. Vissvarīgāk — ar infrastruktūras sistēmu finansēšanas mehānismiem būtu jāveicina atteikšanās no transportlīdzekļu izmantošanas un jāatbalsta ilgtspējīgi transporta veidi.

[43] Detalizētāku aprakstu par šķēršļiem un vajadzībām skatīt projekta "SUMPs-Up" ziņojumā "SUMPs-Up status report (2018)".

Inovācijas veicināšana un jauni tirgi

Radot valsts vai reģionālu mobilitātes stratēģiju, tajā var iekļaut skaidri noteiktas prioritātes attiecībā uz mobilitātes risinājumiem, tostarp inovatīvām tehnoloģijām. Piemēram, "Tīro" transportlīdzekļu direktīvā[44] noteikts, ka publiskā sektora iestādēm jāiepērk noteikta minimālā daļa "tīro" transportlīdzekļu, tādējādi sekmējot mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu. Šādas skaidri noteiktas prioritātes dod skaidru un stabilu signālu privātajam sektoram un vietējām iestādēm, un tas var veicināt ilgtermiņa ieguldījumus.

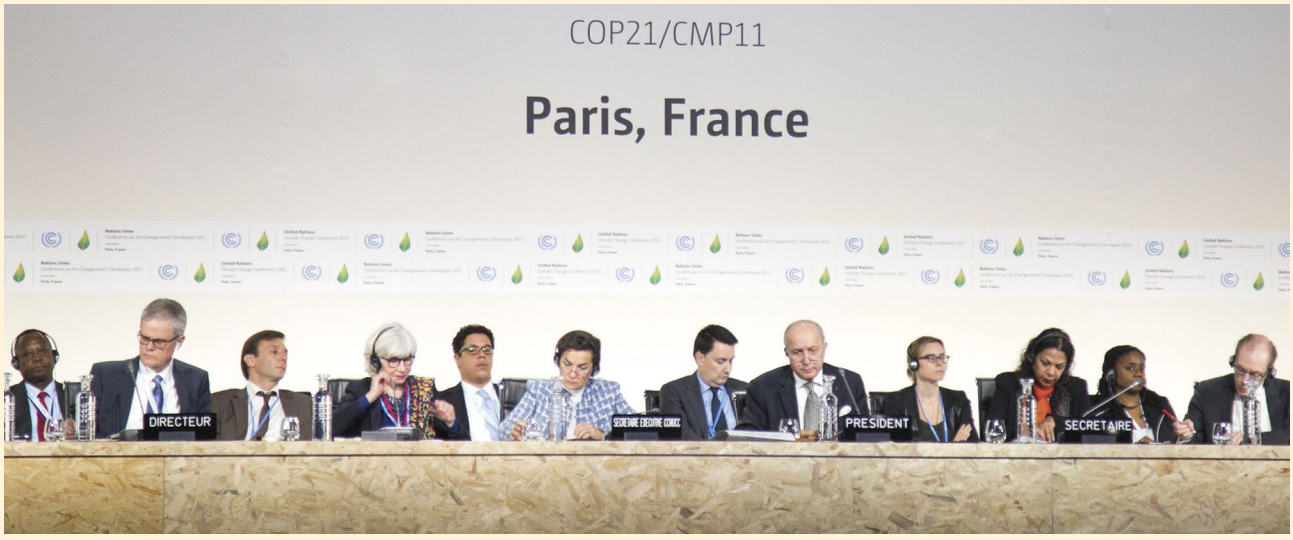
Valsts vai reģionāla satvara izveide ir abpusēji izdevīga

Pilsētām ir potenciāls kļūt par ietekmīgām pārmaiņu veicinātājām, īstenojot nesen pieņemtos starptautiskos nolīgumus, kā Parīzes nolīgumu un Jauno pilsētattīstības programmu. UNFCCC pušu konferencē, kas notika 2015. gadā (COP 21), tika atzīts, ka pilsētām ir kritiski svarīga loma efektīvā klimatrīcībā. Kā piemēru var minēt nodokļu uzlikšanu, kas ir svarīga stratēģija cilvēku atturēšanai no privāto automašīnu izmantošanas: valsts valdības struktūras var ieviest iegādes un ekspluatācijas nodokļus, savukārt ar vietējiem pasākumiem var veicināt no automašīnām neatkarīgu dzīvesveidu.

Tomēr pilsētu resursi un kompetence ir pārāk ierobežoti, lai tās spētu panākt pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti tikai saviem spēkiem. Valsts vai reģionāla līmeņa atbalsts IPMP var raisīt ar transportu saistīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanos, ja tiek izveidots politisks, finansiāls un tehnisks satvars, kas uzlabo izpratni ieinteresēto pušu vidū (no vietējā līdz valsts līmenim) un publiskajā un privātajā sektorā. Šādi valsts vai reģionāla līmeņa politika, kas atbalsta IPMP, ir tiešs ieguldījums nacionāli noteiktā devuma (NND) izpildē.

Tas attiecas arī uz Eiropas gaisa kvalitātes prasībām. Eiropas tiesību aktos ir noteiktas emisiju robežvērtības un gaisa kvalitātes standarti, kuru mērķis ir aizsargāt cilvēku veselību. 2016. gadā sešas dalībvalstis pārsniedza vismaz vienu no tām noteiktajām maksimālajām emisiju robežvērtībām. Kopumā tikai četras ES valstis ievēroja visus gaisa kvalitātes standartus, bet desmit valstis pārsniedza visu gaisa kvalitātes standartu robežvērtības. Pilsētu mobilitāte ir viena no būtiskajām rīcības jomām, kurā var panākt emisiju samazinājumu un gaisa kvalitātes uzlabošanos. Valsts vai reģiona satvars, kas atbalsta IPMP, ļautu veidot uz mērķiem un darbībām precīzāk orientētus vietējos plānus, un tas uzlabotu pilsētu spējas izpildīt gaisa kvalitātes prasības.

Rezumējot var teikt, ka bez pilsētu iesaistes valsts un reģionālais līmenis nevar sasniegt savus mērķus klimata jomā, izpildīt Eiropas gaisa kvalitātes prasības vai starptautiskās saistības. Savukārt pilsētām vajadzīgs valsts un reģionālo valdību atbalsts ilgtspējīgākas mobilitātes panākšanā. Ieguvēji ir visi!



attēls: UNclimatechange (flickr.com)

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

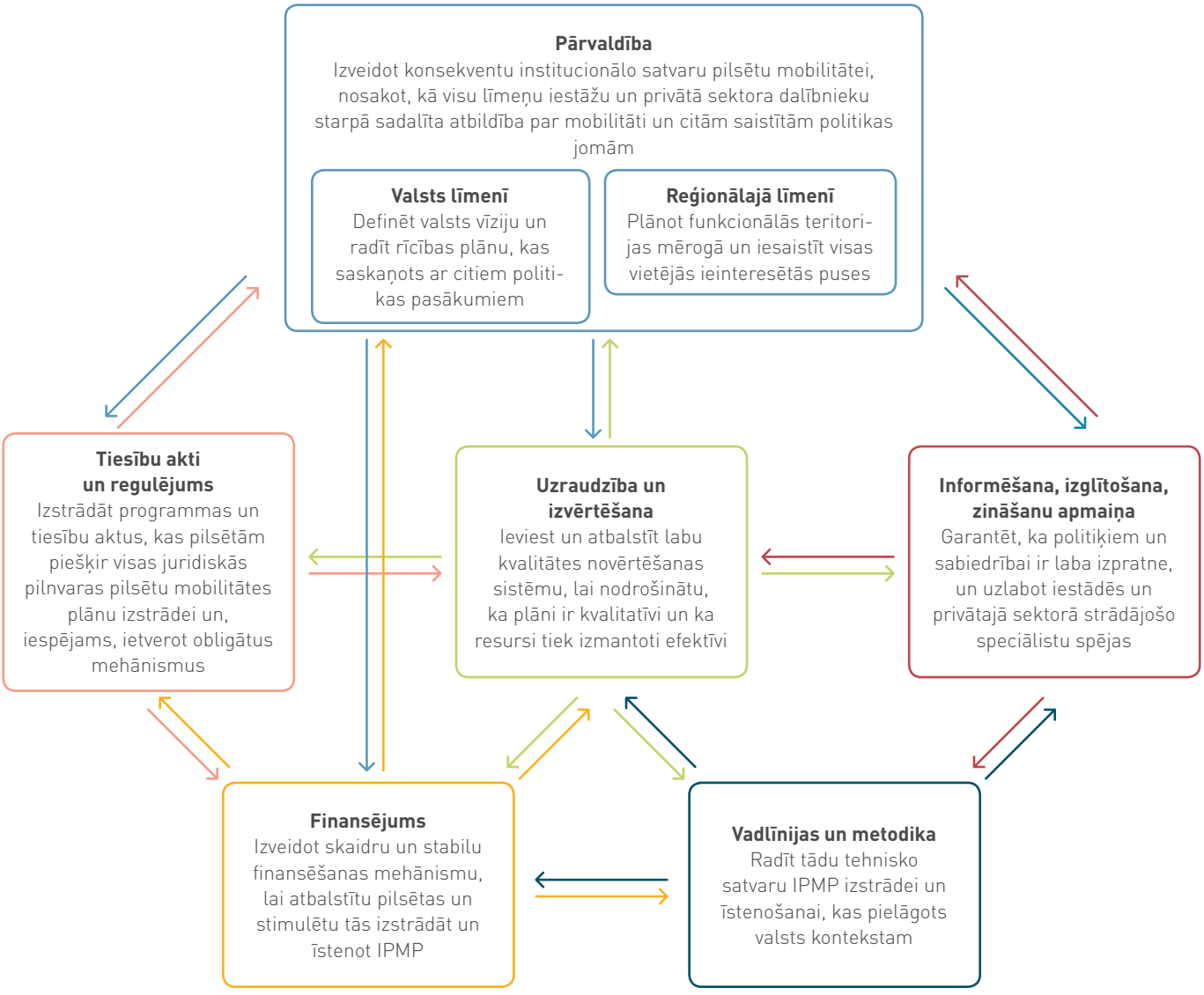
Pasākumi un instrumenti IPMP ieviešanas veicināšanai

Valsts struktūras var atbalstīt IPMP izstrādi ar dažādiem valsts līmeņa pasākumiem. 6. attēlā parādīti galvenie valsts līmeņa pasākumi, kas saistīti ar pārvaldību, tiesību aktiem un regulējumu, finansēšanu, uzraudzību un izvērtēšanu, vadlīnijām un metodiku, izglītošanu un zināšanu apmaiņu.

Šie pasākumi lielā mērā mijiedarbojas. Piemēram, izveidojot valsts dotāciju IPMP izstrādes atbalstam [Finansējums], ir jādefinē, kas ir IPMP un, iespējams, kā to izstrādāt [Tiesību akti un regulējums, Vadlīnijas un metodika].

Finansēšanas process ir jākoordinē ar citām ieinteresētajām pusēm valsts līmenī [Pārvaldība] un jāuzrauga visā tā īstenošanas laikā [Uzraudzība un izvērtēšana]. Svarīgos brīžos (piemēram, dotāciju izsludināšanas brīdī) ir jāinformē par tā sniegtajiem ieguvumiem, un visā procesa gaitā ir jāiegūst atgriezeniskā saite no ieinteresētajām pusem [Pārvaldība, Informēšana, zināšanu apmaiņa]. Tādēļ valsts līmeņa lēmumu pieņēmējiem ir ļoti ieteicams izstrādāt visaptverošu valsts programmu. Tas uzlabo saskaņotību, rada sinerģiju un uzlabo pārredzamību visām ieinteresētajām pusēm, īpaši vietējām iestādēm, kuras izstrādā IPMP.

6. attēls. Valsts līmeņa pasākumi IPMP ieviešanas veicināšanai un to nozīmīgākā savstarpējā saistība



IPMP koncepcijas ieviešanu valdības var vecināt četros darbības līmeņos, no kuriem visi cits citu atbalsta.

1. Informēšana. Valsts valdība sniedz detalizētu informāciju par IPMP koncepciju (un tās nestajiem ieguvumiem) valsts kontekstā. Valsts līmeņa platforma var veicināt pilsētu savstarpējo komunikāciju par IPMP koncepciju, sniegt labās prakses piemērus un informēt par finansēšanas iespējām.

2. Stimuli. IPMP izstrāde ir priekšnoteikums, kas pilsētām jāizpilda, lai saņemtu valsts finansējumu pilsētu mobilitātes projektiem. Šāda pieeja tiek īstenota dažās Eiropas strukturālo un investīciju fondu darbības programmās.

3. Iespēju došana pilsētām un reģioniem. Valsts valdība piešķir pilsētām juridiskas pilnvaras ieviest nodevas un maksas iekasēšanas sistēmas vai attiecīgos tiesību aktos ietver eksperimentēšanas klauzulas, kas ļauj pilsētām izmēģināt jaunas pieejas ilgtspējīgai mobilitātei.

4. Regulējums. Tiesību aktos nosaka, ka IPMP izstrāde ir obligāta vai nu visām pilsētām, vai noteiktām pilsētām, ko atlasa pēc konkrētiem kritērijiem, piemēram, iedzīvotāju skaita vai vietējās varas kategorijas

attēls: © inakiantonana (istock.com)

7. attēls. Četri darbības līmeņi

1. Informēšana

- Noteikt skaidru IPMP definīciju
- Informēt par ieguvumiem
- Izveidot nacionālo platformu IPMP

→

2. Stimuli

Izveidot skaidru un stabilu finansēšanas mehānismu, lai atbalstītu pilsētas un stimulētu tās izstrādāt un īstenot IPMP

→

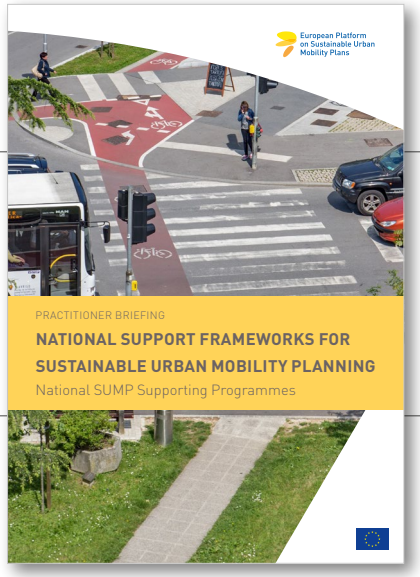
3. Iespēju došana

Ļaut pilsētām ieviest ar mobilitāti saistītas nodevas un maksas

→

4. Regulējums

Tiesību aktos noteikt, ka pilsētām no noteikta lieluma obligāti jāizstrādā IPMP



Valsts IPMP atbalsta programmas ir programmas, kas tiek īstenotas valsts vai reģionālajā valdības līmenī ar mērķi veicināt, atbalstīt, prasīt un/vai stimulēt IPMP īstenošanu. Detalizēti norādījumi ir sniegti tematiskajā rokasgrāmatā **Valsts atbalsta sistēmas Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai.**

Kā uzsvērts nesen veiktā analīzē par Eiropā pastāvošajām valsts sistēmām Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai, ir patiešām vajadzīgas efektīvas un saskanīgas valsts un/vai reģionālas IPMP programmas, kas atbalstītu vietējo IPMP izstrādi un īstenošanu. Dažādu profilu valstīm vajadzības ir noteiktas detalizētāk[45].

8. attēls. Ar vietējo IPMP izstrādi un īstenošanu saistītā nepieciešamība pēc efektīvām un saskanīgām valsts vai reģionālām IPMP programmām

Valstis un reģioni, kuros nav valsts līmeņa IPMP programmas vai kuri sāk to izstrādāt		**Valstis un reģioni, kuros jau ir valsts līmeņa IPMP programma**	
Vajadzības	**Galvenās jomas**	**Vajadzības**	**Galvenās jomas**
Valsts (ministriju) līmenī panākt apņemšanos un vēlēšanos centralizēti pārvaldīt IPMP un rast vienotu vīziju par mobilitātes plānošanu	**Pārvaldība**	Pastāvīgi uzlabot valsts IPMP programmas un to elementus	**Pārvaldība** **Tiesību akti un regulējums**
Nodrošināt institucionālu, regulatīvu un finansiālu atbalstu IPMP un IPMP pasākumiem	**Pārvaldība** **Tiesību akti un regulējums** **Finansējums**	Nodrošināt vai pārstrukturēt pastāvīgu valsts finansējumu IPMP izstrādei un īstenošanai	**Finansējums**
Pieņemt valsts IPMP vadlīnijas	**Vadlīnijas un metodika**	Paplašināt IPMP tvērumu līdz funkcionālajām teritorijām, veidojot vairākām pašvaldībām kopīgu vai reģionālu IPMP	**Vadlīnijas un metodika** **Pārvaldība** **Tiesību akti un regulējums**
Ieviest uzraudzības un izvērtēšanas pasākumus un stimulēt regulāru datu vākšanu par mobilitāti	**Uzraudzība un izvērtēšana**	Uzlabot uzraudzības un izvērtēšanas pasākumus un palielināt lēmumu pieņēmēju un politiķu atbalstu to īstenošanai	**Uzraudzība un izvērtēšana**
Uzlabot spējas (rīkot apmācības, darbseminārus pašvaldību darbiniekiem un profesionāļiem), lai atbalstītu IPMP izstrādi, nodrošināt konsultāciju sniegšanas kompetenci, veikt kvalitātes kontroli un apmācīt valsts uzraudzības iestādes	**Informēšana, izglītošana, zināšanu apmaiņa**	Sadarboties ar augstskolām, lai iekļautu IPMP tematu attiecīgās studiju programmās	**Informēšana, izglītošana, zināšanu apmaiņa**
Veicināt vietējo politiķu, ieinteresēto pušu un sabiedrības izpratni par IPMP un pilsētu mobilitātes kā tādas pozitīvo ietekmi valsts līmenī	**Informēšana, izglītošana, zināšanu apmaiņa**	Īstenot pastāvīgu komunikāciju un popularizēšanas kampaņas, kurās informē par IPMP īstenošanas pozitīvo ietekmi, īpaši vēršoties pie lēmumu pieņēmējiem un plašas sabiedrības	**Informēšana, izglītošana, zināšanu apmaiņa**

[45] *Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M.,* Mladenovič, *L., 2018. g., The Status of SUMPs in EU member states: http://sumps-up.eu/publications-and-reports/.*

2. SADAĻA. ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTAS MOBILITĀTES PLĀNA IZSTRĀDE UN ĪSTENOŠANA

Šīs vadlīnijas ir paredzētas pilsētas transporta un mobilitātes speciālistiem, kā arī citām ieinteresētajām pusēm, kas ir iesaistītas Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādē un īstenošanā. Vadlīnijās aprakstīts IPMP sagatavošanas un īstenošanas process. Šo procesu veido 4 posmi, kas ietver 12 galvenos soļus, kuri savukārt iedalīti 32 pasākumos. Katrs no plānošanas cikla četriem posmiem sākas un beidzas ar atskaites punktu. Atskaites punkti ir saistīti ar kādu lēmumu vai rezultātu, kas nepieciešams nākamajam posmam, un katrs atskaites punkts ir iepriekšējā posma noslēgums. Šajā vadlīniju dokumentā detalizēti aprakstīts katrs posms un tajā veicamie pasākumi un ir sniegta šāda informācija:

- pasākuma pamatojums, risināmās problēmas un jautājumi, uz kuriem jārod atbildes;
- veicamā pasākuma konkrētie mērķi;
- pasākuma ietvaros izpildāmie galvenie uzdevumi;
- pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības un ko var īstenot pilsētas un reģioni, kuriem ir plašāki mērķi (un resursi), nekā var sasniegt, veicot tikai pamatuzdevumus;
- prasības attiecībā uz laika grafiku un koordināciju ar citiem pasākumiem; kā arī
- veikto soļu kontrolsaraksts.

Jāuzsver, ka pasākumi ir norādīti loģiskā secībā, bet tie nav obligāti izpildāmi secīgi cits pēc cita[46]. Praksē pasākumus var daļēji īstenot paralēli un sekot atgriezeniskām saitēm. Sadaļā par katra pasākuma laika grafiku un koordināciju ir uzsvērti šajā ziņā svarīgi aspekti. Nākamajā lapā ir sniegts grafisks plānošanas cikla pārskats, un tālāk seko visu IPMP izstrādes un īstenošanas soļu un pasākumu detalizēts apraksts. Vadlīnijās ir sniegti labās prakses piemēri un ir norādītas terminu definīcijas, kā arī rīki un atsauces, kas lietotājiem var palīdzēt izstrādāt un īstenot ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu.

Labās prakses piemēri ņemti no IPMP, kas izstrādāti dažādās vietās Eiropā. Daži no tiem var neatbilst visām prasībām, tomēr tie palīdz ilustrēt pasākumus, kas ir daļa no ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes un īstenošanas procesa. Mērķis ir nodrošināt piemēru klāstu no dažādiem Eiropas reģioniem, lai parādītu, ka labas plānošanas pieejas ir iespējams īstenot dažādos kontekstos. Daudzi no piemēriem arī atspoguļo uz nākotni orientētu plānošanas darbu.

Vairāk piemēru atrodami vietnē *www.eltis.org*.

IPMP cikls

IPMP cikls ietver četrus posmus ar 12 galvenajiem soļiem, kas iedalīti 32 pasākumos. Katrs no plānošanas cikla četriem posmiem sākas un beidzas ar atskaites punktu. Atskaites punkti ir saistīti ar kādu lēmumu vai rezultātu, kas nepieciešams nākamajam posmam, un katrs atskaites punkts ir iepriekšējā posma noslēgums. Visi soļi un pasākumi ir jāveic regulārā plānošanas ciklā, nodrošinot pastāvīgu uzlabošanas procesu.

[46] Šis aspekts sīkāk aprakstīts 1.4. nodaļā "Kā praksē notiek Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana?".

9. attēls. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas 12 soļi (2. izdevums). Pārskats plānotājiem

1. POSMS. SAGATAVOŠANĀS UN ANALĪZE

Atskaites punkts:
lēmums izstrādāt IPMP

Izejas punkts — lēmums izstrādāt IPMP

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrāde būtu jāsāk ar lēmumu uzlabot esošo situāciju mobilitātes jomā un ar pilnīgu pārliecību, ka, lai panāktu lielāku ilgtspēju, ir vajadzīgas izmaiņas. Jau no paša sākuma vajadzētu būt skaidram, ka pilsētu transports vai mobilitāte nav pašmērķis, bet tai būtu jāveicina augstāki mērķi, piemēram, uzlabot dzīves kvalitāti un labklājību. Lēmums sagatavot IPMP vienmēr nozīmē apņemšanos sasniegt šādus vispārējos mērķus:

- uzlabot vides pieejamību visiem neatkarīgi no ienākumiem un sociālā statusa;
- uzlabot dzīves kvalitāti un pilsētvides pievilcīgumu;
- uzlabot ceļu satiksmes drošību un sabiedrības veselību;
- samazināt gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijas un energopatēriņu;
- nodrošināt ekonomisko dzīvotspēju, sociālo taisnīgumu un vides kvalitāti.

Atkarībā no valsts un vietējā konteksta, stimuls IPMP izstrādei var būt juridisks pienākums valsts līmenī, oficiāls lēmums, ko pieņēmusi vietēja politiska struktūra (piemēram, vietējā padome), vai vietējās administrācijas saistības. Jebkurā gadījumā, lai plāns būtu patiešām ilgtspējīgs un efektīvs, ir vajadzīga reāla apņemšanās. Ja nav politiska līdera vietējā līmenī, var būt grūti pārliecināt citus politiķus kļūt par atbalstītājiem. Lai to izdarītu, ir vajadzīgi pārliecinoši argumenti, ko izklāsta kāds, kuru lēmumu pieņēmēji respektē. Arī kāds projekts vai pasākums pats par sevi var būt sākums IPMP procesam. Ar lēmumu par lielu infrastruktūras projektu (piemēram, jaunu tramvaja līniju) vai apjomīgu pilsētas inovāciju (piemēram, mazemisiju zonu) šis pasākums ir jāintegrē plašākā plānošanas satvarā.

IPMP var piedāvāt integrētu pieeju lielam projektam ar papildinošiem pasākumiem, piemēram, ilgtermiņa mērķrādītājiem un līdzdalīgu pieeju. IPMP piedāvā visaptverošas līdzdalības stratēģijas, kas vajadzīgas, lai iegūtu sabiedrības atbalstu pasākumiem, un tās var īpaši noderēt lieliem un inovatīviem projektiem ar lielu ietekmi. Liels infrastruktūras projekts var dot ierosmi sākt visaptverošu mobilitātes plānošanu funkcionālajai pilsētas teritorijai, kā arī papildināt to ar plašāku plānošanas stratēģiju.

Noderīga pieeja ir parādīt, ar kādām grūtībām un problēmām pilsēta saskarsies, ja nekas nemainīsies, uzsvērt Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna sniegtos ieguvumus un izcelt faktu, ka vēlētāji atzinīgi novērtēs labus rezultātus. Lai pierādītu steidzamību, efektīva pieeja var būt simulēt negatīvās sekas, kas radīsies, ja situācija attīstīsies tāpat kā līdz šim (piemēram, parādot gaidāmos satiksmes sastrēgumus un to rezultātā paredzamos ekonomiskos zaudējumus vai tādus rādītājus kā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits vai gaisa piesārņojuma dēļ zaudēti dzīves gadi), un ar karšu un skaitļu palīdzību ar tām iepazīstināt politiķus. Pašreizējās straujās izmaiņas, ko veicina digitālās tehnoloģijas, liecina, ka nepieciešams steidzami izstrādāt saskaņotu stratēģisku pieeju turpmākai ilgtspējīgai mobilitātei. Informējot par ieguvumiem, bieži vien ir noderīgi atsaukties uz pašreizējiem augstas prioritātes jautājumiem jūsu pilsētā, piemēram, gaisa kvalitāti, satiksmi, ceļu satiksmes drošību, mājokļu pieejamību cenas ziņā vai ekonomikas izaugsmi, paskaidrojot, kā IPMP palīdz tos risināt. Tāpat varam norādīt arī uz citām pilsētām, kas jau veiksmīgi īstenojušas Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanu (sk. 1.2. nodaļu).

Politisko apņemšanos var būt īpaši grūti panākt, jo visi IPMP sniegtie ieguvumi kļūst redzami tikai pēc laikposma, kas ir ilgāks par vēlēšanu ciklu. Var būt noderīgi izcelt iespēju iekļaut IPMP mazāka mēroga pasākumus ar lielāku pamanāmību, kas var radīt sabiedrības atbalstu īstermiņā un veicināt sākotnējo lēmumu par IPMP izstrādi. Piemēram, publiskās telpas īslaicīga pārveidošana ar "viegliem un lētiem" risinājumiem var palīdzēt cilvēkiem vizualizēt vēlamās pozitīvas pārmaiņas (piemēram, ielas slēgšana autosatiksmei vasaras laikā, pagaidu veloceļš, kas nodalīts ar apstādījumiem kastēs, noteiktu ielas autostāvvietu daļu labiekārtošana cilvēku vajadzībām; skatīt arī izcēlumu par vietējās vides veidošanu 7.2. pasākuma aprakstā).

Pirmais atskaites punkts un sākotnējā posma izejas punkts ir skaidrs politikas veidotāju lēmums sagatavot Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu. Plānošanas procesa pamatu veido atbildes uz turpmāk norādītajiem jautājumiem:

Kādi ir mūsu resursi?

Lai varētu sākt darbu, izanalizējiet visus plānošanai pieejamos resursus (cilvēkresursus, institucionālos, finanšu resursus) un izveidojiet atbilstošas darba un līdzdalības struktūras. Nodrošiniet, ka galvenās iestādes un ieinteresētās puses atbalsta IPMP izstrādi.

Kāds ir plānošanas konteksts?

Apziniet faktorus, kas ietekmē plānošanas procesu, piemēram, esošie plāni vai juridiskās prasības. Analizējiet satiksmes plūsmas, lai noteiktu plāna ģeogrāfisko tvērumu un vienojieties par sadarbību ar saistītajām iestādēm un ieinteresētajām pusēm. Vienojieties par plānošanas grafiku un pēc vajadzības piesaistiet ārēju atbalstu.

Pasākumi šajā un iepriekšējā solī ir cieši saistīti un bieži vien norisinās vienlaikus. Piemēram, ģeogrāfiskais tvērums ir jānosaka pietiekami agrīni, lai to ņemtu vērā, veidojot darba struktūras.

Kādas ir galvenās problēmas un iespējas?

Analizējiet mobilitātes situāciju, vērtējot visus transporta veidus un attiecīgos ilgtspējas aspektus, balstoties uz aktuāliem datiem no piemērotiem avotiem.

Atskaites punkts pirmā posma beigās ir pabeigta analīze par būtiskākajām problēmām un iespējām, kas saistītas ar mobilitāti visā funkcionālajā pilsētas teritorijā.

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas procesa sākumā ir nepieciešams analizēt pieejamās spējas un resursus, lai izveidotu efektīvas darba struktūras. Lai nodrošinātu patiesi integrētu plānošanas procesu, centrālajai darba grupai, kas atbild par IPMP izstrādi, vajadzētu būt labi sasaistītai ar visām attiecīgajām pārvaldības jomām. Jau no paša sākuma būtu jāveic speciāli pasākumi, lai nodrošinātu politisko līdzatbildību, un ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistīšana būtu jāplāno jau agrīnā posmā. Pirmā soļa mērķis ir gan izveidot efektīvas darba struktūras, gan panākt plašu atbalstu procesam.

Pasākumi šajā un nākamajā solī ir cieši saistīti un dažreiz norisinās vienlaikus. Piemēram, ģeogrāfiskais tvērums ir jānosaka pietiekami agrīni, lai to ņemtu vērā, veidojot darba un līdzdalības struktūras.

1.1. PASĀKUMS. ESOŠO SPĒJU UN RESURSU IZVĒRTĒŠANA

Pamatojums

Lai procesu pielāgotu vietējam kontekstam, vispirms ir jāveic plānošanas prakses, spēju un resursu pašnovērtējums. Tas palīdz apzināt priekšrocības un trūkumus, kā arī šķēršļus un veicinātājfaktorus, kas varētu ietekmēt veiksmīga Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi. Esošās plānošanas prakses novērtējums parādīs, cik labi tā atbilst šajās vadlīnijās izklāstītajiem principiem. Tam ir arī cieša saistība ar jautājumu par pieejamajām spējām un resursiem plāna izstrādei un īstenošanai. Tas ietver cilvēkresursus (t. i., pieejamos darbiniekus un prasmes), kā arī finanšu resursus. Bez pietiekamiem resursiem veiksmīgu plānu būs sarežģīti īstenot.

Mērķi

- Gūt patiesu un skaidru priekšstatu par esošās plānošanas prakses priekšrocībām, trūkumiem un sniegtajām iespējām attiecībā uz IPMP izstrādi vietējā kontekstā (piemēram, politiskais, institucionālais, tiesiskais regulējums).
- Pārliecināties, ka vietējai iestādei un ieinteresētajām pusēm ir pieejams nepieciešamais (plašais) prasmju klāsts Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas procesa pārvaldībai un virzīšanai.
- Novērtēt apstiprinātos un iespējamos finanšu resursus plānošanas procesa uzturēšanai un pasākumu īstenošanai.

Uzdevumi

Plānošanas prakse

- Analizēt pašreizējos transporta plānošanas pasākumus. Ir ieteicams izmantot tiešsaistes IPMP pašnovērtējumu (sk. sadaļu par rīkiem), lai pārbaudītu, ciktāl pastāvošajos procesos jau ir integrēti Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu principi (vai procesi tiek ņemti vērā pilnībā, daļēji, vai vispār netiek ņemti vērā?). Tādā veidā var apzināt nepilnības, kas būtu jānovērš jaunā IPMP izstrādes procesā.

- Apzināt un analizēt veicinātājfaktorus un šķēršļus plāna izstrādes procesam vietējā pilsētas aglomerācijā, piemēram,

  - veicinātājfaktorus, kas var sekmēt IPMP izstrādi un īstenošanu (piemēram, politiskie līderi, skaļi pausta vajadzība labāk koordinēt pašvaldības darbības, sinerģija ar citu plānošanas procesu, kas nupat tiek sākts);

  - institucionālos, pieņemamības, juridiskos, regulatīvos un finansiālos šķēršļus, kas ietekmē visu plānošanas procesu. (Piemēram, vai autobusu uzņēmums ir privāts vai to kontrolē citā valdības līmenī? Vai mobilitātes ieņēmumus var izmantot mobilitātes pasākumu finansēšanai? Vai jūs varat ietekmēt pakalpojumu sniedzējus, kuri ir trešās puses (piemēram, uzņēmumus, kas piedāvā kopbraukšanas pakalpojumus)? Vai pastāv politiskā griba un sabiedrības atbalsts, vismaz principā?);

  - procesa šķēršļus, kas var rasties plānošanas laikā (piemēram, pārvaldība vai saziņa starp dažādiem dienestiem, vai vēlēšanas).

- Vispirms veikt godīgu pašnovērtējumu plānošanas procesu un politikas uzlabošanai. Rezultāts nav obligāti jāpublisko.

Spējas

- Novērtēt vadošajā(-ās) organizācijā(-ās) un ieinteresēto pušu vidū pieejamās prasmes. Nodrošināt, ka tiek ņemtas vērā visas galvenās prasmes Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanai (sk. sarakstu sadaļā par rīkiem).

- Izstrādāt stratēģiju prasmju trūkuma novēršanai (piemēram, ar apmācību, sadarbību, darbinieku pieņemšanu vai apakšuzņēmumu nolīgšanu). Tas būtu jādara kādam, kurš pārzina Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas procesu (attiecīgā gadījumā sadarbojoties ar cilvēkresursu vadītāju).

Resursi

- Noteikt IPMP izstrādes procesam vajadzīgo budžetu un nodrošināt politisko atbalstu.

- Novērtēt iespējamo budžeta satvaru pasākumu īstenošanai. Apsvērt vietējā, reģionālā, valsts, ES un ārējā finansējuma iespējas. Šajā posmā tā, iespējams, būs tikai aptuvena aplēse, bet tas palīdzēs saglabāt reālistisku skatījumu uz situāciju.

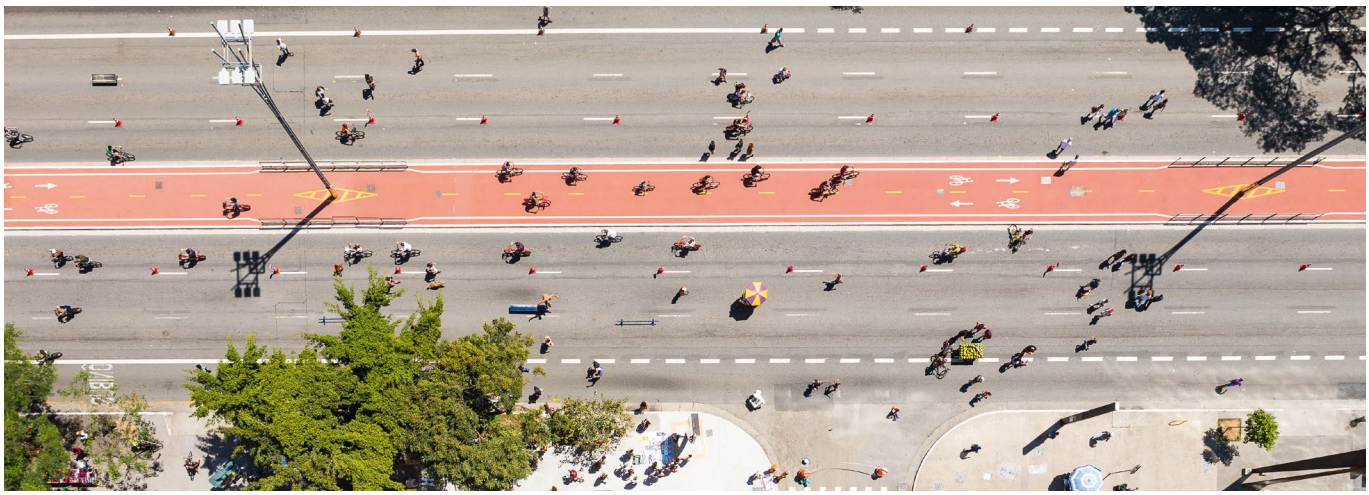


image © Willbrasil21 on istock.com

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Piemērot salīdzinošās izvērtēšanas metodi ar ārējiem ekspertiem, lai novērtētu plānošanas praksi.
- Sadarboties ar citiem dienestiem vai iesaistīt ārējus partnerus (piemēram, konsultantus, universitātes), lai novērstu prasmju trūkumu (sīkāku informāciju skatīt 2.4. pasākuma aprakstā).

Laika grafiks un koordinācija

- Šis pasākums ir vajadzīgs sākumā, un tā rezultāti jāņem vērā, lai izveidotu efektīvas darba struktūras, jo īpaši centrālo darba grupu (sk. 1.2., 1.3. un 1.4. pasākumu).
- Būtisks ieguldījums vietējam kontekstam pielāgota Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas procesa izstrādē un izlemšanā par to, vai ir vajadzīgs ārējs atbalsts (sk. 2.1., 2.2., 2.3. un 2.4. pasākumu).
- Šķēršļi jāņem vērā trešajā posmā, kad notiek pasākumu plānošana.

Kontrolsaraksts

- ✓ Apzinātas priekšrocības, trūkumi un šķēršļi attiecībā uz IPMP izstrādi.
- ✓ Apkopoti pašnovērtējuma rezultāti, lai uz to pamata sāktu optimizēt vietējos plānošanas procesus.
- ✓ Izanalizētas plānošanas procesam vajadzīgās prasmes un finanšu resursi.
- ✓ Izstrādāta stratēģija prasmju trūkuma novēršanai.
- ✓ Budžets IPMP procesam ir politiski apstiprināts.
- ✓ Novērtēts iespējamais finanšu satvars pasākumu īstenošanai.

Plānošanas prakses novērtēšanas metodes

Iekšēja sanāksme un vērtēšana ar IPMP pašnovērtējuma rīku

Pašnovērtējums var izpausties pavisam vienkārši — plānošanas procesā iesaistītu cilvēku grupa tiekas, lai apspriestu pašreizējo procesu priekšrocības un trūkumus un to, kā tos uzlabot. Par atsauci apspriedēs ieteicams izmantot tiešsaistes IPMP pašnovērtējuma rīku, kas pieejams *Eltis*. Pēc IPMP pašnovērtējuma pabeigšanas rezultātu lapā tiks parādīts, cik labi jūsu plānošanas darbs jau atbilst IPMP principiem, un tiks sniegts pielāgots padoms turpmākiem uzlabojumiem. Ja visi sanāksmes dalībnieki paši atbild uz jautājumiem un tad grupā pārrunā atbilžu līdzības un atšķirības, var gūt ļoti skaidru priekšstatu.

SUMP Self-Assessment Tool

Saite uz IPMP pašnovērtējumu: *www.eltis.org/mobility-plans.*

Profesionāla izvērtēšana

Vēl viens veids, kā novērtēt IPMP plānošanas vidi, ir veikt profesionālu izvērtēšanu. Tas nozīmē, ka viens vai vairāki pieredzējuši plānotāji vai citi jomas eksperti tiek uzaicināti izvērtēt situāciju jūsu pilsētā. Profesionālizvērtēšanā var izskatīt esošā plānošanas procesa kvalitāti un organizatorisko struktūru, to arī salīdzinot attiecībā pret "vislabāko savā klasē". Šādi var iegūt noderīgu ārēju redzējumu un atgriezenisko saiti par to, kā vislabāk organizēt Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi.

Avots: Lasse Brand no Rupprecht Consult; Tom Rye no Edinbugas Neipīra Universitātes

10. attēls. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai nepieciešamās prasmes

Vadības prasmes projekta koordinācijai
• Projekta vadība (grupas veidošana, procesa attīstība, moderācija un dokumentācija) • Finanšu pārvaldība (budžeta plānošana) • Personāla pārvaldība (ieskaitot iekšējo un ārējo darbinieku daudznozaru grupu pārvaldību)
Darba grupas locekļu tehniskās prasmes
• Pilsētplānošana un transporta plānošana, tostarp tiesiskais regulējums • Kompetence svarīgās nozaru politikas jomās (ekonomiskā, sociālā, vides joma) • Moderācija, mediācija • Datu vākšanas metodes un empīriskā analīze (apsekojumi, intervijas un modelēšana) • Zināšanas par mobilitātes pasākumiem un ietekmes novērtēšanu • Rakstīšanas un noformēšanas prasmes sabiedriskajām attiecībām • Zināšanas par ekonomisko analīzi, finansējumu un ieguldījumiem • Kompetence par juridiskajām prasībām iepirkumos

Budžeta prasības IPMP izstrādei

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes izmaksas ievērojami atšķirsies atkarībā no tvēruma, esošu plānu un pētījumu pieejamības un vajadzīgās ārējās palīdzības. Vislielākās izmaksas ir saistītas ar datu vākšanu un transporta modelēšanu, tāpēc ir svarīgi, lai būtu skaidrība par to, cik daudz datu un kāds modelēšanas sarežģītības līmenis ir vajadzīgs jūsu gadījumā, pirms tiek prasīts budžeta apstiprinājums. Mazākas pilsētas bieži nolemj neizmanot transporta modeli lielo izmaksu dēļ un lēmumu ierobežotās sarežģītības to kontekstā dēļ un tā vietā koncentrēties uz pasākumiem, kas ir pierādījušies veiksmīgi līdzīgos kontekstos (norādījumus par to, kad izmantot modeli, skatīt 4.1. pasākuma aprakstā). Citi elementi, kas mēdz būt dārgi, bet ir ļoti noderīgi, ir visaptverošs līdzdalības process, kā arī profesionāls dizains un komunikācijas process.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Koprivnica, Horvātija. Agrīns ārējs atbalsts IPMP darba grupai

Koprivnicas pilsēta 2014. gadā nolēma izstrādāt IPMP. IPMP izstrādes procesa pirmā posma ietvaros pilsēta veica izpēti par to, kādi pasākumi tai būtu jāveic un kādi resursi būtu vajadzīgi šāda dokumenta sagatavošanai. Pamatojoties uz šo izpēti, Koprivnicas IPMP darba grupa pārliecinājās, ka nav pietiekamu resursu un tāpēc ir jāpiesaista ārēji mobilitātes eksperti. IPMP darba grupa meklēja Horvātijā mobilitātes ekspertus ar pietiekamu pieredzi, kuri sniegtu darba grupai norādījumus izstrādes procesā. Ar šo ekspertu palīdzību pilsēta veica esošā stāvokļa analīzi un satiksmes pamatapsekojumu.

Autors: Nebojsa Kalanj; apkopoja *ICLEI*
Attēla īpašnieks: Koprivnicas pilsētas pašvaldība

1.2. PASĀKUMS. STARPINSTITŪCIJU CENTRĀLĀS DARBA GRUPAS IZVEIDE

Pamatojums

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrāde un īstenošana ir sarežģīts process, kurā vajadzīga sadarbība pāri robežām un starp sektoriem un koordinācija starp saistītām politikas jomām un organizācijām (piemēram, koordinācija ar zemes izmantošanas plānošanu, vides aizsardzību, sociālo iekļaušanu, dzimumu līdztiesību, ekonomikas attīstību, drošību, veselības aizsardzību, izglītību, informācijas tehnoloģijām). Lai koordinētu un pārvaldītu šo procesu, ir skaidri jānosaka par projektu atbildīgā struktūra, kam ir pietiekamas spējas un resursi, kā arī pilnvaras organizācijās, lai virzītu procesu uz priekšu.

Mērķi

- Izveidot efektīvas darba struktūras plānošanas procesam, kurā maksimāli efektīvi izmanto pieejamos resursus.
- Panākt integrētu IPMP, kurā ņemtas vērā saiknes starp dažādiem transporta veidiem, nevis tie ir aplūkoti nošķirti, un kurā tiek atzīta mijiedarbība starp pilsētas struktūrām (zemes izmantošanu, blīvumu, funkcijām, sociālekonomiskajām tendencēm, ekosistēmām) un mobilitāti.
- Noteikt mobilitātes un transporta plānošanu kā vienotu politikas jomu, nevis kā pašpietiekamu mērķi.
- Nodrošināt, ka visā plānošanas procesā tiek ņemti vērā ilgtspējas pamatprincipi.

Uzdevumi

- Iecelt projekta koordinatoru, kuram ir atbildība, pilnvaras un resursi, lai veicinātu un virzītu uz priekšu plānošanas procesu. Dažās pilsētās ir pierādījies, ka veiksmīga pieeja ir iecelt divus koordinatorus, kas var apmainīties ar idejām un aizstāt viens otru prombūtnes laikā (piemēram, brīvdienās), lai vienmēr nodrošinātu procesa pienācīgu norisi.
- Iecelt arī augstāka līmeņa projekta direktoru, piemēram, jūsu departamenta vadītāju, kurš sniedz nepieciešamo augsta līmeņa atbalstu, lai nodrošinātu sadarbību, un kurš ir runaspersona attiecībā uz IPMP procesu koordinācijas līmenī, ja nepieciešams.
- Izveidot centrālo darba grupu kā par projektu atbildīgo struktūru, kas regulāri iesaistās visā IPMP izstrādes procesā.
- Nodrošināt, ka visiem darba grupas locekļiem kopā ir pārvaldības prasmes, kas vajadzīgas, lai vadītu plānošanas procesu. Tas ietver prasmes attiecībā uz projektu, politisko, tehnisko, finanšu un personāla pārvaldību (sk. arī sadaļu par rīkiem 1.1. pasākuma aprakstā).
    - Parasti projekta koordinators nodrošina lielāko daļu šo pārvaldības prasmju, taču atkarībā no vietējās situācijas, noteiktus pārvaldības uzdevumus var pārņemt citi darba grupas locekļi.
    - Svarīga ir politiskā sadarbība visā plānošanas procesā. Tāpēc var būt noderīgi, ja darba grupas locekļiem ir labas attiecības ar mēriem, citiem vadošajiem politiķiem un galvenajiem dalībniekiem jūsu plānošanas iestādē. (Plašāku informāciju par to, kā nodrošināt politisko un institucionālo līdzatbildību, skatīt 1.3. pasākuma aprakstā.)
- Nodrošināt, ka darba grupā ir apvienotas visas tehniskās prasmes un politiskā pieredze, kas vajadzīga, lai pieņemtu pārdomātus plānošanas lēmumus visā procesā. Vissvarīgākās prasmes ir transporta plānošana un pilsētplānošana, taču arī zināšanas par saistītām plānošanas jomām, piemēram, ekonomisko, sociālo un vides politiku, ir svarīgas, lai panāktu patiesi integrētu plānošanas procesu, kura rezultāti tiek integrēti citās nozarēs. Piemēram, ja IPMP izstrādā galvenokārt viens departaments, darba grupā vajadzētu būt dalībniekiem no vairākiem citiem departamentiem vai nodaļām.
- Atlasot darba grupas dalībniekus, apsvērt operatīvās prasmes, kas vajadzīgas konkrētiem plānošanas soļiem, taču nodrošināt, ka darba grupas lielums ir tāds, ka tā var pilnvērtīgi strādāt. Nav nepieciešams, lai visas šādas prasmes būtu pieejamas centrālajā darba grupā, jo attiecīgajiem plānošanas soļiem var piesaistīt citu kolēģus no jūsu organizācijas. Lielākajā daļā publisko iestāžu darbinieku spējas var būt

nepietiekamas šādu īpašo prasmju ziņā — šādā gadījumā konkrētu tehnisku uzdevumu veikšanai būtu jāpiesaista ārēji speciālisti (sk. arī 2.4. pasākumu).

- Apspriest plānošanas prakses pašnovērtējuma rezultātus, vai arī optimāli veikt pašnovērtējumu kopā darba grupā, lai gūtu vienotu izpratni par to, ko nozīmē ilgtspējīga pilsētu mobilitāte (sk. 1.1. pasākumu). Uzsvērt saiknes starp dažādiem transporta veidiem, kā arī starp pilsētas struktūrām (blīvums, funkcijas, sociālekonomiskās tendences, ekosistēmas) un mobilitāti. Paplašināt skatījumu, papildus transportam un mobilitātei ņemot vērā arī dažādās sabiedrības vajadzības (ekonomiskās, sociālās, vidiskās), kas jāapmierina.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Aicināt departamentus darbam centrālajā darba grupā norīkot augsta līmeņa darbiniekus, lai apliecinātu apņēmību un uzsvērtu IPMP nozīmīgumu. Bieži var būt divi (vai vairāki) centrālās darba grupas dalībnieki no katra departamenta — šādā gadījumā augstākā līmeņa darbinieki apmeklē tikai stratēģiski svarīgas sanāksmes, lai viņu darba slodze būtu samērīga. Alternatīvi apsvērt iespēju izveidot atsevišķu kontrolgrupu, kuras sastāvā ir augsta līmeņa lēmumu pieņēmēji no jūsu departamenta un citiem departamentiem, piemēram, departamentu vadītāji. Kontrolgrupa atbalstīs centrālo darba grupu svarīgu lēmumu pieņemšanā IPMP izstrādes gaitā.
- Sadarboties ar citiem departamentiem vai iesaistīt ārējus partnerus (piemēram, konsultantus, universitātes), lai novērstu prasmju trūkumu (sīkāku informāciju skatīt 2.4. pasākuma aprakstā).
- Apsvērt iespēju konkrētu uzdevumu veikšanai (piemēram, mārketingam) nolīgt personas, kuru pieredze nav saistīta ar transportu. Tas palīdz ieviest jaunu skatījumu, kas ir būtisks Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas aspekts. Apsvērt arī iespēju apvienot dažādu ieinteresēto pušu resursus, lai finansētu personālu.

Laika grafiks un koordinācija

- Sāk no sākuma un pakāpeniski pielāgo darba struktūras mainīgajām vajadzībām un apstākļiem visā procesā.
- Ņem vērā plānošanas vajadzības un IPMP ģeogrāfisko tvērumu (2.1. pasākums).

Kontrolsaraksts

- ✓ Noteikts plānošanas procesa koordinators.
- ✓ Izveidota centrālā darba grupa ar visām vajadzīgajām prasmēm, un tajā ir pārstāvētas galvenās iestādes no visas plānošanas teritorijas.
- ✓ Darba grupā ir attīstīta vienota izpratne par ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti (tās plānošanu).

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Edinburga, Apvienotā Karaliste. Daudznozaru telpiskās politikas grupa

Edinburgas IPMP izstrādā domes telpiskās politikas grupa. Centrālajā darba grupā darbojas transporta un mobilitātes plānotāji, gaisa kvalitātes speciālisti un pilsētu, ainavu un telpiskie plānotāji. Plašākā grupa, kas var sniegt ieguldījumu atsevišķos gadījumos, izmanto prasmes un zināšanas, ko nodrošina speciālisti no dažādām transporta jomām (aktīvā ceļošana, sabiedriskais transports, ceļu satiksmes drošības inženiertehniskā plānošana), zemes izmantošanas plānotāji, ilgtspējīgas attīstības speciālisti, ekonomisti un komunikācijas eksperti. Grupa izstrādā un koordinē trīs būtiskus savstarpēji saistītus projektus — Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu (IPMP), pilsētas centra pārveidošanas stratēģiju un mazemisiju zonas ieviešanu Edinburgā.

Autors: Edinburgas pilsētas dome; apkopoja Vupertāles Institūts
Attēla īpašnieks: Edinburgas pilsētas dome

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Bīlefelde, Vācija. Starpinstitūciju centrālā darba grupa, ko atbalsta plašāka ekspertu un ieinteresēto pušu koordinācijas grupa

Bīlefeldē IPMP centrālajā darba grupā piecu personu sastāvā darbojās pārstāvji no mobilitātes, pilsētplānošanas un vides birojiem, kā arī departamenta vadītāja no pilsētplānošanas un mobilitātes plānošanas biroja un vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu uzņēmuma pārstāvis. Iesaistot darba grupā augstākā līmeņa darbiniekus, kuri bija iesaistīti arī attiecīgos paralēlos plānošanas procesos, tika nodrošināta laba koordinācija un cieša saikne ar politisko lēmumu pieņēmējiem. Darba grupai atbalstu sniedza pieredzējis ārējs eksperts, kurš veica mobilitātes analīzi, pārvaldīja un dokumentēja līdzdalības procesu un izstrādāja vīziju un mērķus, pamatojoties uz vairākiem darbsemināriem ar ieinteresēto pušu koordinācijas grupu. Visi rezultāti tika izstrādāti ciešā koordinācijā ar centrālo darba grupu, kas regulāri tikās, lai pārvaldītu procesu un pieņemtu lēmumus.

Autors: Olaf Lewald no Bīlefeldes pilsētas pašvaldības; apkopoja Polis
Attēla īpašnieks: Grafikbüro Wilk

1.3. PASĀKUMS.
POLITISKĀS UN INSTITUCIONĀLĀS LĪDZATBILDĪBAS NODROŠINĀŠANA

Pamatojums

Lai Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana būtu veiksmīga ilgtermiņā, ļoti svarīgi ir apzināt galvenās ieinteresētās puses un nodrošināt, ka tās jūtas piederīgas procesam. Laba analīze par ieinteresētajām pusēm var palīdzēt apzināt iespējamos konfliktus un koalīcijas un noteikt, kā tas, savukārt, var ietekmēt plānošanas procesu no ģeogrāfiskā tvēruma, politikas integrācijas, resursu pieejamības un vispārējās leģitimitātes viedokļa. Politisko un institucionālo ieinteresēto pušu agrīna iesaistīšana palīdz viņiem justies līdzatbildīgiem un palielina iespējamību, ka viņi atbalstīs procesa rezultātus.

Mērķi

- Radīt stabilu pamatu noturīgai sadarbībai starp visām ieinteresēto pušu grupām.
- Apzināt iespējamās sinerģijas vai konfliktus starp ieinteresētajām pusēm.
- Uzlabot koordinācijas spēju un atbalstu IPMP izstrādei un īstenošanai.

Uzdevumi

- Apzināt visas attiecīgās ieinteresētās puses, kā arī to mērķus, pilnvaras, spējas un plānošanas resursus (piemēram, izmantojot ieinteresēto pušu apzināšanas rīku; sk. prasmju tabulu un ietekmes un interešu matricu sadaļā par rīkiem turpmāk tekstā).
- Tiekties izveidot plašu koalīciju, kas atbalsta IPMP un jūtas līdzatbildīga. Panākot atbalstu ne tikai no valdošās partijas, bet arī no opozīcijas, ir vieglāk nodrošināt nepārtrauktību. Izvairīties no būtiskiem konfliktiem ar vienu vai vairākiem ietekmīgiem dalībniekiem, bet ievērot ilgtspējīgas mobilitātes pamatprincipus. Izstrādāt vienkāršu ieinteresēto pušu koordinācijas stratēģiju kā orientieri šī uzdevuma īstenošanai.

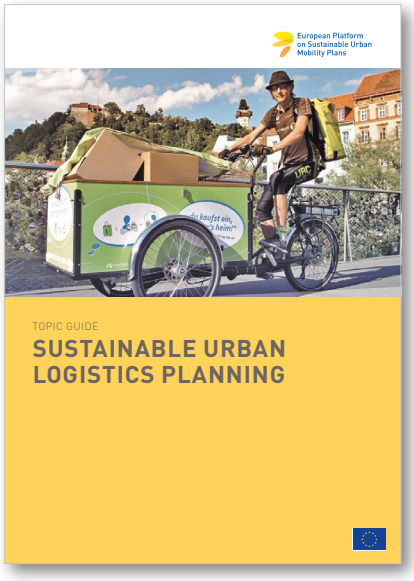
- Agrīnā posmā personīgi tikties ar galvenajiem politiķiem un praktiskajiem speciālistiem, lai apspriestu viņu viedokļus un iesaisti.
- Popularizēt ideju par Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu politiķu un kolēģu vidū visos attiecīgajos departamentos, piemēram, organizējot informatīvus seminārus vai ekskursiju uz ilgtspējīgas mobilitātes paraugpilsētu.
- Jau no paša sākuma īstenot atklātu un pārredzamu pieeju attiecībā uz dalībnieku sadarbību (iesaistot organizācijas aiz pašvaldības robežām), nodrošinot dalībnieku iesaisti no dažādām politikas jomām (piemēram, dažādiem administratīvajiem departamentiem).

Laika grafiks un koordinācija

- Vispirms — ieinteresēto pušu apzināšana un analīze.
- Regulāri veic atkārtotu vērtēšanu, ja notiek izmaiņas ieinteresēto pušu koalīcijās.
- Jau agrīnā procesa posmā sāk izpratnes veicināšanas pasākumus.
- Pastāvīgi ir vajadzīgs politiskais atbalsts un iesaistīšana; pārskatu par politisko lēmumu laika grafiku un koordināciju skatīt 2. attēlā.

Kontrolsaraksts

- ✓ Apzinātas ieinteresēto pušu grupas.
- ✓ Veikta dalībnieku grupējumu analīze.
- ✓ Izstrādāta pamatpieeja ieinteresēto pušu koordinācijai.
- ✓ Panākts politiskais atbalsts.
- ✓ Panākta galveno ieinteresēto pušu vispārēja apņemšanās ievērot ilgtspējas principus.



Atkarībā no darbības jomas ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā būtu jāiesaista dažādu veidu ieinteresētās puses. Kad runa ir par pilsētu loģistiku, tas skar daudzveidīgu ieinteresēto pušu loku. Tāpēc tematiskajā rokasgrāmatā **"Ilgtspējīga pilsētu loģistikas plānošana"** ir ieteikts izveidot vairāku ieinteresēto pušu platformu pilsētu loģistikas plānošanai. Ar platformas palīdzību procesā būtu tieši jāiesaista trīs pamatgrupas:

- Piegādes ķēdes ieinteresētās puses (piemēram, kravu ekspeditori, transporta operatori, kravu nosūtītāji, lielas mazumtirdzniecības ķēdes, veikalu īpašnieki);
- Publiskās iestādes (piemēram, vietējā, reģionālā vai valsts valdība);
- Citas ieinteresētās puses (piemēram, nozaru un tirdzniecības asociācijas, patērētāju asociācijas, pētniecības un akadēmiskās aprindas);
- Eksperti.

Plašāka informācija par platformu un par to, kā pilsētu loģistiku integrēt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā, ir atrodama tematiskajā rokasgrāmatā.

Attiecīgo ieinteresēto pušu apzināšana

Turpmāk sniegto tabulu var izmantot atbalstam, lai iesaistītu ieinteresētās puses, kurām ir nepieciešamās prasmes un zināšanas Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai. Tā palīdz gūt skaidrību par to, kuras ieinteresētās puses iesaistīt, un apzināt (jaunas) organizācijas vai personas, kas nodrošinās trūkstošās prasmes vai zināšanas. Koncepcija nosaka, ka IPMP ir veiksmīgi tikai gadījumos, kad iesaistītajiem partneriem ir četras funkcionālās spējas:

1. Spēja panākt politisku atbalstu;
2. Kompetence attiecībā uz transporta tīkliem un pakalpojumiem
3. Tehniskā izcilība IPMP izstrādē;
4. Spēja panākt sabiedrības atbalstu vai izprast steidzamību un sabiedrības vajadzības.

11. attēls. Kingdona modelis, kas piemērots IPMP: funkcijas un atbilstošais nozīmīgums, ieinteresētās puses un ieguvumi (pamatojoties uz *Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M.,* 2016. *g., CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans,* 24. lpp.*: www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional- cooperation-kit).*

Funkcija	Nozīmīgums	Kuras ieinteresētās puses?	Galvenie ieguvumi
Politiskais atbalsts	Kurš var nodrošināt politisko atbalstu un resursus transporta nozarē un ārpus tās?	• To pilsētu mēri, kuras plāno IPMP, un pilsētu domes deputāti (gan vairākums, gan opozīcija) • Kaimiņpilsētu mēri un pārstāvji • Lielpilsētu rajonu, provinču, novadu un reģionu vadītāji • Rajonu rātsnamu pārstāvji • Politiskās partijas • Politiķi no dažādām vietējām iestādēm IPMP partnerības ietvaros	Redzējums, līderība, vara, resursi
Transporta tīkla kompetence	Kurš pārvalda attiecīgos transporta tīklus?	•Sabiedriskā transporta uzņēmumi (kas pārvalda pašvaldību autobusus, tramvajus un metro, kā arī reģionālos autobusus un vilcienus) • Transporta infrastruktūras (ceļu, stāvvietu, pārsēšanās punktu utt.) īpašnieki • Valsts dzelzceļa uzņēmumi • Ostu iestādes (ja piemērojams) • Lidostu iestādes (ja piemērojams) • Jaunu mobilitātes pakalpojumu (piemēram, velosipēdu koplietošanas, automašīnu koplietošanas) nodrošinātāji	Tehniskā realizējamība
Tehniskās zināšanas	Kam ir dati un attiecīgās prasmes tehniski pamatota plāna izstrādei?	Tehniskie eksperti no dažādām organizācijām: • pilsētu departamentiem vai publiskās pārvaldes (transporta un telpiskās plānošanas, ekonomikas attīstības, vides, veselības, tūrisma jomā utt.); • universitātēm un citām pētniecības struktūrām; • kvalificētiem uzņēmumiem; • specializētām aģentūrām; • kvalificētām nevalstiskajām organizācijām un asociācijām.	Tehniski pamatota plānošana
Publiskais atbalsts	Kurš saprot sabiedrības un ieinteresēto pušu viedokļus?	Valdības struktūras, kas nodrošina piekļuvi iedzīvotājiem, citām ieinteresētajām pusēm un plašsaziņas līdzekļiem. Pilsētas dienestu ietvaros tie var būt: • komunikācijas departaments; • policijas spēki; • ekonomikas attīstības departaments, darba konsultanti; • pilsētas ombuds/mediators; • izglītības departaments; • konsultatīvo padomju moderatori dažādās politikas jomās (transporta un telpiskās plānošanas, ekonomikas attīstības, pašvaldības jauniešu padomes u. c. jomās).	Vērtības, steidzamības izjūta

Dalībnieku grupējumu analīze

Kad ir apzinātas ieinteresētās puses, būtu jāveic šo dalībnieku grupējumu analīze. Šī analīze būtu jābalsta uz dažādu tādu kritēriju vai pazīmju sarakstu, kuras ir būtiskas attiecīgajam gadījumam, piemēram, uz interesēm, varu, savstarpēju ietekmi, koalīcijām utt. Šādā veidā jūs varat noskaidrot, kādi ir katras ieinteresētās puses mērķi, kādi ir to slēptie nolūki un vai tie uzskata sevi par "vinnētājiem" vai "zaudētājiem" gadījumā, ja tiek īstenots konkrēts projekts.

Sistemātiskas dalībnieku grupējumu analīzes mērķis ir gūt skaidru priekšstatu par interešu konfliktiem vai iespējamām koalīcijām un spēt labāk noteikt ieinteresēto pušu grupējumus, kam var būt atšķirīgi interešu, spēju un zināšanu līmeņi attiecīgajā jautājumā. To var darīt, piemēram, izstrādājot "ietekmes un interešu matricu", kurā ieinteresētās puses tiek sagrupētas pēc to ietekmes/svarīguma līmeņa.

12. attēls. Ietekmes un interešu matrica (pamatojoties uz UN-Habitat, 2001. g., *Tools to Support Urban Decision Making*, Nairobi, 24. lpp.)

	Zema ietekme	**Augsta ietekme**
Zems svarīgums	zemākās prioritātes ieinteresēto pušu grupa	noderīga lēmumu un atzinumu formulēšanai, starpniecībai
Augsts svarīgums	svarīga ieinteresēto pušu grupa, kam var būt jādod iespējas	vissvarīgākā ieinteresēto pušu grupa

Ieinteresēto pušu apzināšanas procesā jāapsver iespēja identificēt esošo "vietējo līderu" lomu. Vietējie līderi ir nozīmīgas personības, kas ir labi ieredzētas, pateicoties viņu personīgajām prasmēm, sakariem un viņu būtiskajai lomai resursu piesaistīšanā, aliansu veidošanā utt. IPMP kontekstā jāapsver viņu lomas agrīna stratēģiska novērtēšana — šādām personām var būt ārkārtēja ietekme uz procesu, un jūs varētu vēlēties, lai šie cilvēki ir jūsu pusē.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Budapešta, Ungārija. Regulāras apaļā galda sanāksmes ar lēmumu pieņēmējiem

Lai atbalstītu jauna veida institucionālo lēmumu pieņemšanu IPMP pasākumu plānošanai, Budapeštas Transporta centrs *(BKK)* izveidoja "IPMP komiteju". Tā rīko regulāras apaļā galda sanāksmes, kas kalpo kā forums viedokļu paušanai par pasākumu un projektu plāniem un to koordinēšanai. Minētā komiteja arī var izteikt priekšlikumus pilsētas domei par jauniem IPMP pasākumiem. Komitejā ir 21 dalībnieks no galvenajām iesaistītajām iestādēm, piemēram, pašvaldības, ministrijām un valsts iestādēm, kas nodarbojas ar transporta plānošanu, valsts dzelzceļa uzņēmuma, reģionālās padomes, galvenajiem operatoriem, kā arī eksperti no universitātēm. Lai izveidotu efektīvu komiteju, ir nepieciešami personīgie sakari un prasme profesionāli organizēt pasākumus

Autors: Budapeštas Transporta centrs *(BKK)*; apkopoja *UBC*
Attēla īpašnieks: Budapeštas Transporta centrs *(BKK)*

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Londona, Brisele, Drēzdene, Groningena, Ļubļana.
Pilsētu mēri, kas cieši atbalsta IPMP

Nesenā pagātnē vairāki augsta līmeņa politiķi Eiropas pilsētās ir pauduši ciešu atbalstu ilgtspējīgai mobilitātei un savu pilsētu IPMP. Pilsētu mēri bieži koncentrējas uz konkrētu pasākumu, mērķi vai vīziju. Londonas (Apvienotā Karaliste) mērs Sadiks Hans (Sadiq Kahn) savu stratēģiju orientēja uz pieejamību un gaisa kvalitāti. Briseles reģionā (Beļģija) bijušais mobilitātes ministrs Paskāls Smets (Pascal Smet) atbalstīja pāreju no autocentriskas pilsētas uz pilsētu, kas paredzēta cilvēkiem. Drēzdenē (Vācija) domes deputāts Rauls Šmits-Lamontēns (Raoul Schmidt-Lamontain) lepni popularizē zīmolu "MOBI", kas attiecas uz ilgtspējīgiem mobilitātes veidiem un pakalpojumiem. Groningenas (Nīderlande) vicemērs Pauls de Roks (Paul de Rook), kas atbild par mobilitāti, turpina seno tradīciju veidot riteņbraucējiem draudzīgu pilsētu. Ļubļanas (Slovēnija) vicemēram Dejanam Crnekam (Dejan Crnek) ir veicinoša loma Eiropas mērogā, jo viņš vada politisko padomdevēju komiteju CIVITAS. Viņš ir ievērojami attīstījis multimodalitāti savā pilsētā

Apkopoja Polis

1.4. PASĀKUMS. Ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistes plānošana

Pamatojums

Pārejai uz ilgtspējīgu mobilitāti ir vajadzīgs aktīvs atbalsts no ieinteresētajām pusēm un plašākas sabiedrības. Sadarbību ar ieinteresētajām pusēm parasti uzskata par ierastu praksi, taču bieži vien tikai atsevišķām grupām faktiski ir teikšana plānošanā. Ir svarīgi iesaistīt visas attiecīgās ieinteresētās puses visā plānošanas procesā, pievēršoties to konkrētajām vajadzībām. Tas palīdz leģitimizēt IPMP un uzlabot tā kvalitāti. Tikai tāds Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns, kas izstrādāts sadarbībā ar svarīgām ieinteresētajām pusēm un sabiedrību, tiks atzīts un būs efektīvs no praktiskā un finansiālā viedokļa. Tāpēc iedzīvotāju un ieinteresēto pušu iesaistīšana ir viens no IPMP pamatelementiem.

Ieinteresēto pušu iesaistīšanai ir vajadzīga speciāla stratēģija, kas balstās uz dažādiem formātiem un paņēmieniem, ko izmanto saziņai ar iestādēm, privātiem uzņēmumiem, pilsoniskās sabiedrības organizācijām vai visiem šiem dalībniekiem. Sabiedrības iesaistīšana ir svarīga, lai nodrošinātu lēmumu pieņemšanas leģitimitāti un kvalitāti, un to pieprasa arī ES un starptautiskas konvencijas.

Mērķi

- Nodrošināt labi strukturētu visu attiecīgo ieinteresēto pušu iesaisti visos plānošanas procesa galvenajos posmos.
- Radīt pārredzamu, uz dialogu balstītu plānošanas kultūru, kuras pamatā ir regulāra saziņa un apspriešanās.
- Mudināt iedzīvotājus un nodrošināt viņiem iespējas iesaistīties un pievienoties debatēs, jo īpaši agrīnajos plānošanas posmos, kad procesi vēl ir atvērti un elastīgi.
- Izstrādāt tādas ilgtspējīgas un atbalstītas pieejas iesaistīšanas procesam, kuru mērķis ir uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti, un radīt plašu sabiedrības līdzatbildību par plānošanas procesu.
- Nostiprināt pilsoniskās sabiedrības un vietējās politiskās kultūras vitalitāti.
- Uzlabot Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas vispārējo kvalitāti, efektivitāti, (izmaksu) lietderību, pārredzamību, atzīšanu un leģitimitāti.

Kas ir iedzīvotāji un kas ir ieinteresētās puses?

Iedzīvotāji ir visi cilvēki, kas dzīvo un/vai strādā funkcionālajā pilsētas teritorijā, kurai tiek sagatavots IPMP. Šajā dokumentā šis jēdziens lielā mērā tiek lietots kā savstarpēji aizstājams ar jēdzieniem "cilvēki", "iemītnieki" un "sabiedrība".

Ieinteresētās puses ir visi indivīdi, grupas vai organizācijas, ko ietekmē IPMP un/vai kas var ietekmēt IPMP. Arī iedzīvotāji ir ieinteresētās puses, taču šajā dokumentā jēdziens "ieinteresētās puses" galvenokārt attiecas uz institucionālām ieinteresētajām pusēm, piemēram, valsts iestādēm, politiskām partijām, iedzīvotāju un kopienu grupām, uzņēmējdarbības organizācijām, transporta operatoriem un pētniecības iestādēm.

Galvenās ieinteresētās puses parasti ir ciešāk iesaistītas IPMP procesā nekā sabiedrība kopumā. Tāpēc ir jānodrošina, ka iesaistītajās ieinteresēto pušu grupās ir pārstāvētas visu skarto sabiedrības daļu, tostarp parasti nepietiekami pārstāvēto "grūti sasniedzamo" grupu, intereses.

Uzdevumi

- Ieviest iesaistīšanas pasākumus kā daļu no standarta plānošanas prakses. Identificēt plānošanas soļus, kuros tiks iesaistītas ieinteresētās puses un iedzīvotāji (sk. ieteikumus 13. attēlā par iedzīvotāju iesaistīšanu IPMP procesā), un līdzdalības metodes, kas piemērotas katrai no šīm grupām (sk. 14. attēlu par iesaistīšanas metodēm un rīkiem). Pārskatīt gan personīgos, gan tiešsaistes iesaistīšanas rīkus un atlasīt visnoderīgākos.

- Izveidot pastāvīgu koordinācijas grupu, kuras sastāvā ir ietekmīgi politiķi un citas galvenās ieinteresētās puses. Šī grupa ievirza un atbalsta stratēģiskus lēmumus visā plānošanas procesā. Izmantot ieinteresēto pušu apzināšanu, kas veikta 1.3. pasākumā, lai izlemtu, kuras ieinteresētās puses iekļaut. Regulāri iesaistīt "koordinācijas grupu" sanāksmēs vai brīfingos un prasīt atgriezenisko saiti, lai radītu pamatu galveno lēmumu pieņemšanai.

- Izstrādāt komunikācijas un iesaistīšanas stratēģiju un laika grafiku, tostarp vispārēju stratēģiju ar sabiedriskajām attiecībām saistītām darbībām (piemēram, plašsaziņas līdzekļu iesaistīšanai).

- Tiekties uz pēc iespējas interaktīvāku iesaisti (sk. turpmāk sadaļu "Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības"), bet iekļaut stratēģijā vismaz proaktīvu informācijas sniegšanu sabiedrībai (t. i., jūs uzrunājat cilvēkus, nevis otrādi).

- Nodrošināt, ka tiek iesaistītas visas skartās sabiedrības daļas, tostarp personas ar invaliditāti, jaunieši un gados vecāki cilvēki, etniskās minoritātes, mazāk turīgi cilvēki, vientuļie vecāki un citas parasti nepietiekami pārstāvētas "grūti sasniedzamas" grupas. Neuzskatīt tās tikai par labuma guvējiem, bet iesaistīt tās plānošanas procesā. Uzmanīties no lobētāju grupām, kas var nobloķēt procesu.

- Plānot informatīvus paziņojumus, kuros informē, ka tiks izstrādāts jauns IPMP un ka visām iedzīvotāju un ieinteresēto pušu grupām ir iespēja iesaistīties. Apsvērt iespēju izmantot dažādu rīku kombināciju, tostarp tradicionālos formātus, piemēram, drukātas reklāmas laikrakstos, paziņojumus tīmekļa vietnēs, informatīvus biļetenus vai mājsaimniecībām izsūtāmas vēstules, kā arī jaunākus formātus, piemēram, sociālos medijus, īsus videosižetus, informācijas centrus vai speciālas (interaktīvas) tīmekļa vietnes. Vairāk informācijas skatīt 14. attēlā.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Plānot vēl aktīvāku ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaisti visā procesā, izmantojot plašāku klāstu līdzdalības rīku (piemēram, izglītojošus braucienus, atsevišķus pasakumus ieinteresētajām pusēm, interneta forumu, iedzīvotāju komisijas).

- Paplašināt ieinteresēto pušu loku, iesaistot vairāk grupu, tostarp interešu grupas un lobētāju grupas (tomēr pārliecināties, ka kritiskas diskusijas tiek pienācīgi pārvaldītas).

- Nodrošināt maksimālu pārredzamību un radīt iespējas demokrātiskākai, iesaistošākai lēmumu pieņemšanai visā plānošanas procesā (Orhūsas konvencija).

- Attīstītām pilsētām — aktīvi iesaistīt ieinteresētās puses lēmumu pieņemšanā un IPMP izstrādes pārvaldībā.

Detalizētāk par uzdevumiem

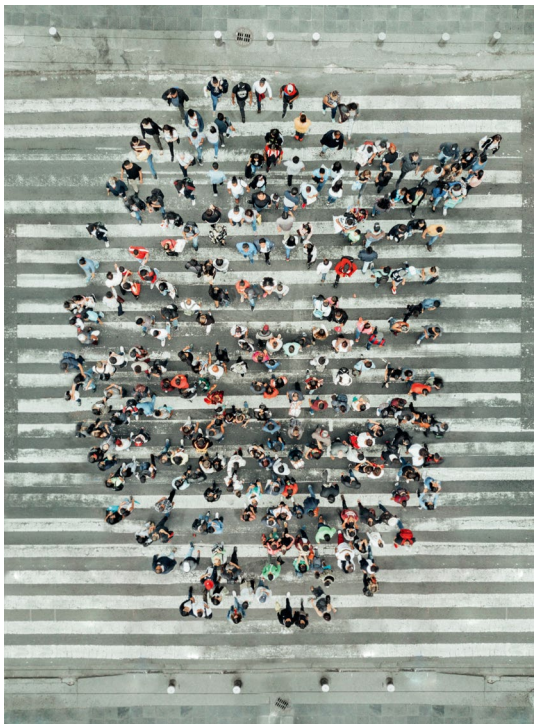
Jautājumi, kas aplūkojami iesaistīšanas stratēģijā
Ir četri pamatjautājumi par procesu, kuri ir jāņem vērā, sagatavojot iesaistīšanas stratēģiju.

- **Kāpēc?** Kāpēc iesaistīšanas process tiek īstenots? Kā tas ietekmēs stratēģiju/shēmu?
- **Kas?** Kas būtu jāiesaista lēmumu pieņemšanas procesā? Kā šādus cilvēkus var apzināt?
- **Kā?** Kā tiks veikta iesaistīšana? Kādi rīki un metodes būtu jāizmanto?
- **Kad?** Kad būtu jānotiek dažādiem pasākumi? Kad nav lietderīgi iesaistīties?

Laika grafiks un koordinācija

- Galveno iesaistīšanas darbību plānošanu pabeidz pirms plāna izstrādes procesa sākšanas.
- Izveido politiķu un citu galveno ieinteresēto pušu "koordinācijas grupu" kopā ar (jaunizveidoto) centrālo darba grupu (sk. 1.2. pasākumu), ņemot vērā plānošanas vajadzības un IPMP ģeogrāfisko tvērumu (sk. 2.1. pasākumu).
- Iesaista ieinteresētās puses visā plānošanas procesā.
- Nodrošina, ka iedzīvotāji tiek iesaistīti svarīgu lēmumu pieņemšanā atsevišķos procesa soļos. Iedzīvotāju iesaistīšana varētu būt veiksmīgāka, ja tā pārdomāti notiek atlasītu pasākumu ietvaros, tā vietā, lai mēģinātu viņus iesaistīt pārāk daudzos pasākumos, tādējādi riskējot, ka līdzdalības entuziasms noplaks. Turpmāk dotajā attēlā ir ieteikti svarīgi soļi iedzīvotāju iesaistīšanai.

13. attēls. Iedzīvotāju iesaistīšana IPMP procesā.



attēls: © Orbon Alija (istock.com)

Iedzīvotāju iesaistīšana IPMP procesā — dariet to pareizi!

Iedzīvotāju iesaistīšanai būtu jānotiek visā IPMP ciklā, bet ne katrā no 12 soļiem. 13. attēlā ir ieteikts, uz ko ir jāliek uzsvars. Tajā ir ierosināti soļi un pasākumi, kuru laikā jāpieņem svarīgi lēmumi un plānošanas procesā būtu noderīgi izmantot vietējo iedzīvotāju idejas, vīzijas un apņēmību.

Ir vērts iedzīvotājus iesaistīt jau no paša sākuma. Jau tad, kad tiek pieņemts lēmums sagatavot IPMP, viņus var informēt un var piesaistīt ieinteresēto iedzīvotāju grupu. Tomēr četri vissvarīgākie plānošanas soļi iedzīvotāju iesaistīšanai ir scenāriju apspriešana (4.2. pasākums), vīziju izstrāde (5.1. pasākums), pasākumu grupu izraudzīšanās un apstiprināšana (7.2. pasākums) un īstenošana (11.2. pasākums). Turklāt IPMP kontekstā iedzīvotāju iesaistīšana ir noderīga arī tad, kad veic mobilitātes situācijas problēmanalīzi (3.2. pasākums), nodrošina plašu sabiedrības atbalstu plānotajām darbībām (8.4. pasākums) un izvērtē panākumus un neveiksmes (12.1. pasākums).

Papildus šiem pasākumiem atskaites punkti ir izdevīgs laiks, kad pabeigtā posma rezultātus paziņot sabiedrībai. Konkrēti trešais atskaites punkts sniedz iespēju apstiprināt stratēģisko virzienu ar iedzīvotājiem, un ceturtais atskaites punkts ir piemērots, lai kopā ar iedzīvotājiem nosvinētu IPMP pieņemšanu. Ikreiz, kad plānojat pasākumus vai citas iedzīvotāju iesaistīšanas metodes, ņemiet vērā turpmāk izklāstītos noteikumus.

- Esiet radoši, bet vienlaikus arī paškritiski novērtējiet ierosinātos iesaistīšanas rīkus un formātus. Piemēram, ar lietotnēm un tiešsaistes apsekojumiem var netikt sasniegtas visas mērķgrupas (piemēram, gados vecāki cilvēki, cilvēki, kuriem nav pieejams dators). Tāpēc papildus tiešsaistes informācijai vienmēr sniedziet informāciju arī bezsaistes formātā.
- Ir svarīgi darīt zināmu, kā iedzīvotāju iesaistīšanas rezultāti tiek izmantoti procesam, uzsverot, ka tie vienkārši "nepazudīs atvilktnē". Apsoliet dalībniekiem, ka ikviena sniegtajiem komentāriem tiks pievērsta uzmanība, un sniedziet atgriezenisko saiti, ja kaut kas tiek ņemts vērā attiecībā uz IPMP.
- Pievērsiet uzmanību valodai. Ja izmantosiet tikai vietējo valodu, no procesa var tikt atstumti migrantu izcelsmes cilvēki. Jāizvairās arī no tehniskā žargona izmantošanas.
- Rūpīgi izvēlieties publisko sanāksmju norises vietu un pārliecinieties, ka tā ir viegli pieejama, bez šķēršļiem, sasniedzama ar sabiedrisko transportu un nodrošina atbilstošu aprīkojumu, kā arī ka attiecīgā telpa ir pietiekami apgaismota un ar labu akustiku. Plānojiet sēdvietu izvietojumu un pievērsiet uzmanību tam, lai dažādās sēdvietu izvietojuma koncepcijas netieši nenorādītu uz varas hierarhiju.
- Ņemiet vērā, ka cilvēkiem ir dažādi laika grafiki, un pasākumu ieplānojiet, vēlams, vakarā. Uz pasākumu pēcpusdienā var neierasties strādājošas personas, savukārt uz pasākumiem vakaros var būt sarežģīti ierasties vecākiem.
- Nodrošiniet profesionālu un cieņpilnu pasākuma vadīšanu.

Kontrolsaraksts

- ✓ Noteikts un izlemts laika grafiks, metodes un iesaistāmās iedzīvotāju grupas.
- ✓ Pabeigta iesaistīšanas un komunikācijas pieeja.
- ✓ Izveidota koordinācijas grupa ar galvenajām ieinteresētajām pusēm.

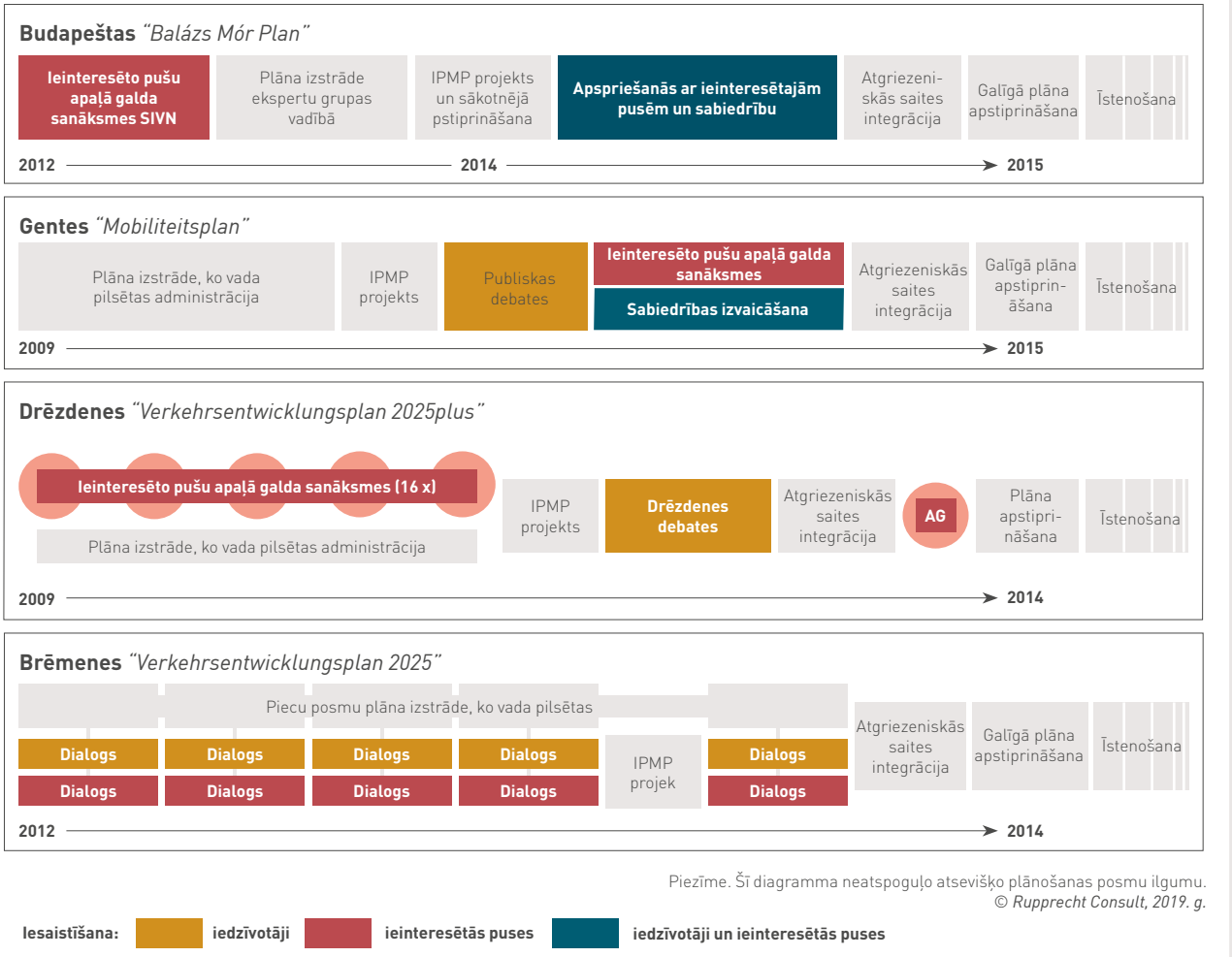
14. attēls. Ieteicamie iesaistīšanas rīki un metodes IPMP izstrādei (svarīgie norādīti treknrakstā) četros IPMP procesa posmos, klasificēti pēc iesaistīšanas līmeņa (no zemākā iesaistīšanas līmeņa "Informēšanai" līdz līmeņiem "Apspriešanai" un "Sadarbībai" un visaugstākajam līmenim "Iespēju došanai

	Sagatavošanās un analīze	Stratēģijas izstrāde	Pasākumu plānošana	Īstenošana un uzraudzība
Informēšanai	**Klātienē:** informatīvs pasākums, preses konference, informācijas stends sabiedriskās vietās, izstāde sabiedriskās vietās, informatīva kampaņa ar vietējām slavenībām, vietējie iedzīvotāji / ieinteresētās puses kā paziņotāji un ietekmes vairotāji sabiedrībā **Drukātā veidā:** plakāti, skrejlapas, brošūras **Tiešsaistē:** paziņojumi sociālajos plašsaziņas rīkos, tīmekļa vietne, informatīva lietotne, apraide/aplāde, videokanāls, informatīvs biļetens			
Apspriešanai	**Sociālie plašsaziņas līdzekļi (apsekojumi);** atgriezeniskās saites veidne tīmekļa vietnē; aptaujas / atgriezeniskās saites veidnes lietotnē			
	Anketas un apsekojumi, intervijas (pa tālruni, ar galvenajām personām utt.)		Pasākumu atlases apsekojums; pūļa datu vākšana	**Izvērtēšanas anketas un apsekojumi; izvērtēšanas intervijas** (pa tālruni, ar galvenajām personām utt.); **pūļa datu vākšana;** (braucienu) uzskaite; "aklais" gājiens
	Pūļa datu vākšana, piemēram, uz tiešsaistes karti balstīts apsekojums vai ziņošana par problēmām, izmantojot lietotni	Apsekojums pēc Delfu metodes par nākotnes tendencēm		
Sadarbībai	**Mērķgrupas;** Worldcafé; tematiskie pasākumi; ieinteresēto pušu apaļā galda sanāksme; publiska apspriede			Došanās uz īstenošanas vietu; kopīga uzturēšana (aprūpēšanas programmas); dzīvā laboratorija
	Problēmanalīzes darbseminārs; ideju meklēšana; "aklais" gājiens	Scenāriju darbseminārs; vīzijas veidošanas pasākums; **nākotnes meklējumu darbseminārs;**	Hakatons; **pasākumu darbseminārs; plānošana realitātei**	
Iespēju došanai	Iedzīvotāju žūrija / **iedzīvotāju konsultatīvā komiteja**; balsošana			**Kopīga uzturēšana / kopīga īstenošana** (aprūpēšanas programmas, piemēram, koku "adopcija")
			Līdzdalīga budžeta plānošana	

Praktiski piemēri, kā notiek iedzīvotāju un ieinteresēto pušu iesaistīšana IPMP procesā

Tādas pilsētas kā Budapešta, Gente, Drēzdene un Brēmene ir izstrādājušas individuālas pieejas iedzīvotāju iesaistīšanas integrēšanai IPMP procesā atkarībā no to vietējā konteksta, plānošanas kompetences, resursiem un spējām. Tika izmantoti jaukti formāti (piemēram, Budapeštā, Gentē), kā arī atsevišķa, bet vienlaicīga ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistīšana (Brēmenē, Gentē) un pakāpeniska iesaistīšana (Drēzdenē). Jāņem vērā, ka šis attēls atspoguļo atlasītus gadījumu piemērus, lai parādītu iespējamo pieeju plašo dažādību. Protams, ir dažādi citi veidi, kā iesaistīt ieinteresētās puses un iedzīvotājus, atkarībā no pilsētas individuālā plānošanas konteksta.

15. attēls. Praktiski piemēri, kā notiek iedzīvotāju un ieinteresēto pušu iesaistīšana IPMP procesā, *Rupprecht Consult*, 2016. g. (pamatojoties uz *Lindenau, M., Böhler-Baedeker*, S., 2016. g., *CH4LLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans,* 17. lpp.: *www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).*



Piezīme. Šī diagramma neatspoguļo atsevišķo plānošanas posmu ilgumu.

© *Rupprecht Consult, 2019. g.*

Iesaistīšana: iedzīvotāji | ieinteresētās puses | iedzīvotāji un ieinteresētās puses

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Brno, Čehijas Republika. Iedzīvotāju iesaistes stratēģija, kurā apvienoti tradicionālie un tiešsaistes formāti

Brno pilsēta izstrādāja IPMP iesaistīšanas stratēģiju sadarbībā ar konsultāciju uzņēmumu, kas specializējies komunikācijas un līdzdalības jautājumos un kas palīdzēja pilsētai īstenot profesionālu un jēgpilnu līdzdalības procesu. Stratēģijā bija ietvertas tradicionālas metodes, piemēram, sabiedriskas apspriedes, apaļā galda sanāksmes un komunikācija speciālā tīmekļa vietnē, kā arī jaunas pieejas, piemēram, "Brno mobilitāte — 2050. gada vīzija — ekspertu darbseminārs". Iesaistīšanas procesā no 2015. līdz 2018. gadam tika analizēti vairāk nekā 2500 komentāru no iedzīvotājiem, vairāk nekā 500 cilvēku tika iesaistīti aptuveni 30 pasākumos, un tika organizēti vairāki darbsemināri ar iedzīvotāju, ekspertu, pilsētu rajonu un pašvaldību pārstāvju, kā arī politiķu piedalīšanos.

Autors: Iva Rorečková (Machalová) un Lukáš Bača no Brno pilsētas pašvaldības; apkopoja EUROCITIES | **Attēla īpašnieks**: Marie Schmerková (Brno pilsētas pašvaldība)

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Viļņa, Lietuva. Visaptveroša iesaistīšana, panākot plašu līdzatbildību par IPMP

Viļņas IPMP procesa pirmais solis bija ceļveža sagatavošana projekta vadībai, identificējot stratēģijas, kā sadarboties ar attiecīgajām ieinteresētajām pusēm un iedzīvotājiem. Tika noteikti četri skaidri mērķi, proti, precizēt, kas tiek gaidīts, pastāvīgi informēt par procesu, sasniegt konkrētas mērķgrupas un organizēt izpratnes veicināšanas pasākumus. Viļņa sadarbojās ar uzvedības zinātniekiem un sociologiem, lai noskaidrotu visefektīvākos veidus, kā komunicēt ar dažādām mērķgrupām (politiķiem, ieinteresētajām pusēm, iedzīvotājiem). Īpaši norīkots pasākumu koordinators, pietiekams budžets, skaidri mērķi un galvenie darbības rādītāji palīdzēja īstenot veiksmīgu kampaņu un raisīt diskusijas par IPMP vietējā kopienā, plašsaziņas līdzekļos un politiķu vidū.

Autors: Kristina Gaučė; apkopoja UBC
Attēla īpašnieks: Saulius Žiūra

2. SOLIS
Plānošanas satvara noteikšana

2.1 Plānošanas vajadzību novērtēšana un ģeogrāfiskā tvēruma ("funkcionālās pilsētas teritorijas") noteikšana

2.2 Sasaiste ar citiem plānošanas procesiem

2.3 Vienošanās par laika grafiku un darba plānu

2.4 Apsvērt iespējas piesaistīt ārēju atbalstu

Lai Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi pielāgotu vietējai situācijai, ciešā sasaistē ar darba struktūras izveidi ir jānosaka arī plānošanas satvars. Tas ietver ģeogrāfiskā tvēruma noteikšanu — būtu vēlams aptvert "funkcionālo pilsētas teritoriju". Citi svarīgi aspekti ir ievērot juridiskās plānošanas prasības un nodrošināt sasaisti ar saistītu jomu plānošanas procesiem. Visu iepriekšējo pasākumu rezultāti tiek apkopoti saskaņotā laika grafikā un darba plānā, kas būtu politiski jāapstiprina, lai radītu ticamību iesaistītajiem dalībniekiem. Ja iepriekš ir konstatēts kapacitātes trūkums, jāveic atbilstoši pasākumi, lai piesaistītu ārēju atbalstu IPMP izstrādei.

2.1. PASĀKUMS. PLĀNOŠANAS VAJADZĪBU NOVĒRTĒŠANA UN ĢEOGRĀFISKĀ TVĒRUMA NOTEIKŠANA (PAMATOJOTIES UZ "FUNKCIONĀLO PILSĒTAS TERITORIJU")

Pamatojums

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu integrē plašākā reģionālā un valsts plānošanas satvarā. Tas ietver, piemēram, noteikumus, finansējuma plūsmas vai augstāka līmeņa stratēģijas telpiskajai un transporta attīstībai (piemēram, nacionāla līmeņa transporta plānu, ja tāds ir). Ir svarīgi novērtēt reģionālā un nacionālā līmeņa plānošanas satvara ietekmi, lai izmantotu iespējas un izvairītos no pretrunām ar augstāka līmeņa iestādēm vēlāk.

IPMP būtu jāaptver funkcionālā pilsētas teritorija (darbaspēka ikdienas plūsmu teritorija), kas lielākajā daļā gadījumu pārsniedz pašvaldības teritorijas administratīvās robežas. Ja nepastāv reģionāla vai valsts līmeņa noteikumi par IPMP ģeogrāfisko tvērumu, attiecīgajām ieinteresētajām pusēm jāvienojas par visatbilstošāko telpisko tvērumu, kas jāapstiprina politiskajai struktūrai. No vienas puses, tas ir atkarīgs no teritorijas, par kuru ir atbildīgas attiecīgās vietējās vai reģionālās iestādes. Tomēr, no otras puses, tam pēc iespējas jāatbilst faktiskajiem mobilitātes modeļiem. Plāns, kas aptver visu pilsētas aglomerāciju, būs efektīvāks nekā plāns, kas aptver tikai atsevišķas tās daļas.

Uzdevumi

- Nodrošināt, ka ir identificētas attiecīgās reģionālās, valsts un Eiropas juridiskās prasības attiecībā uz IPMP.
- Gūt skaidru priekšstatu par to, kā reģionālais, valsts un Eiropas satvars ietekmēs plānošanas procesu.
- Noteikt plāna ģeogrāfisko tvērumu, parasti aptverot funkcionālo pilsētas teritoriju, kurā veidojas faktiskie mobilitātes modeļi (piemēram, darbaspēka ikdienas plūsmu teritoriju).
- Identificēt atbilstošo(-ās) struktūru(-as), kas uzņemsies vadību plānošanas procesā.
- Panākt politisku lēmumu ģeogrāfiskā tvēruma un vadošās organizācijas apstiprināšanai.
- Nodrošināt, ka tiek ņemts vērā savienojums ar tālsatiksmes transporta koridoriem.

Mērķi

Plānošanas prasības

- Identificēt, dokumentēt un novērtēt:
  - juridiskos noteikumus un vadlīnijas par to, kā izstrādāt IPMP, tostarp potenciālās prasības attiecībā uz ģeogrāfisko tvērumu vai dažādu veidu plānošanas iestāžu (ja tādas ir) atbildības jomām;
  - attiecīgos reģionālos un valsts finansējuma kritērijus;
  - augstāka līmeņa plānus, stratēģijas un mērķus, kas varētu ietekmēt jūsu IPMP. Piemēram, par valsts ceļiem atbildīgās iestādes plāni būvēt jaunus vai paplašinātus ceļus var būt pretrunā IPMP mērķiem, jo veicina automašīnu biežāku izmantošanu pilsētā.
- Izveidot reģionālā un valsts satvara kopsavilkumu ar ieteikumiem par to, kā šo satvaru integrēt IPMP.

Ģeogrāfiskais tvērums

- Analizēt transporta modeļus un administratīvās robežas. Noteikt funkcionālo pilsētas teritoriju (plašākus norādījumus skatīt turpmāk sadaļā par rīkiem). Iekļaut arī saites ar tālsatiksmes transporta koridoriem (piemēram, Eiropas transporta tīklu (TEN-T), valsts dzelzceļa tīklu).
- Iesaistīt galvenās ieinteresētās puses un iestādes no paredzētās plānošanas teritorijas un censties noslēgt oficiālas vienošanās par plānošanas darbību ģeogrāfisko tvērumu.
- Īstenot atvērtu un pārredzamu pieeju, nodrošinot attiecīgo iestāžu iesaisti. Nodrošināt regulāru komunikāciju un informācijas apmaiņu starp attiecīgajām iestādēm.
- Pārrunāt vispārējo atbildību par plānu.
- Ja nav iespējams noteikt plānošanas teritoriju, kas pilnībā atbilstu funkcionālajai pilsētas mobilitātes teritorijai, vismaz tiekties nodibināt labu sadarbību ar dalībniekiem jautājumos, kurus var atrisināt tikai aglomerācijas līmenī. Tam par pamatu var izmantot esošo sadarbību, vai arī var ieviest jaunu praksi (oficiālas procedūras, piemēram, kopīgus zemes izmantošanas plānus, vai neoficiālas procedūras, piemēram, darba grupas).
- Nodrošināt, ka koordinācijas grupā ir pārstāvētas ieinteresētās puses no visas plānošanas teritorijas.
- Nodrošināt, ka līdzdalības pasākumos ir iesaistīti iedzīvotāji no visas plānošanas teritorijas.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Aptvert tās teritorijas, kuras saistītas ar būtisku sociālekonomisko ietekmi un transporta vidisko ietekmi.

Laika grafiks un koordinācija

- Pašā sākumā identificē noteikumus un attiecīgās plānošanas prasības, un tās ņem vērā visā procesā.
- Tās jo īpaši ņem vērā, kad nosaka ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistīšanu (sk. 1.4. pasākumu), ģeogrāfisko tvērumu (šajā pasākumā), sasaisti ar citiem plānošanas procesiem (sk. 2.2. pasākumu) un laika grafiku un darba plānu (sk. 2.3. pasākumu).
- Ģeogrāfisko tvērumu nosaka agrīni, lai tas tiktu ņemts vērā, izveidojot darba un līdzdalības struktūras (sk. 1. soli), — ir vajadzīga skaidra vienošanās pirms oficiālā Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas procesa sākšanas (sk. 2.3. pasākumu).

Kontrolsaraksts

- ✓ Attiecīgie valsts un reģionālie dokumenti ir pārskatīti un rezultāti ir apkopoti.
- ✓ Apzinātas iespējas un ietekme, kas var izrietēt no reģionālā un valsts satvara.
- ✓ Noteikts ģeogrāfiskais tvērums (ja iespējams — funkcionālā pilsētas teritorija).
- ✓ Panākta politiskā vienošanās par ģeogrāfisko tvērumu, galvenajām lomām un iestāžu un politiķu atbildības jomām.
- ✓ Galvenās iestādes no plānošanas teritorijas ir pārstāvētas centrālajā darba grupā un/vai koordinācijas grupā.
- ✓ Pašvaldības ir parakstījušas un pieņēmušas politisko vienošanos.

Funkcionālās pilsētas teritorijas ES dalībvalstīs

ESAO un Eiropas Komisija ir kopīgi izstrādājušas metodiku funkcionālo pilsētas teritoriju (FPT) saskaņotai noteikšanai dažādās valstīs. Kā pamatinformāciju izmanto iedzīvotāju blīvumu un darbaspēka ikdienas plūsmas. FPT sastāv no blīvi apdzīvotas pilsētas un apkārtējās teritorijas (svārstmigrācijas zonas), kuras darba tirgus ir lielā mērā integrēts pilsētā.

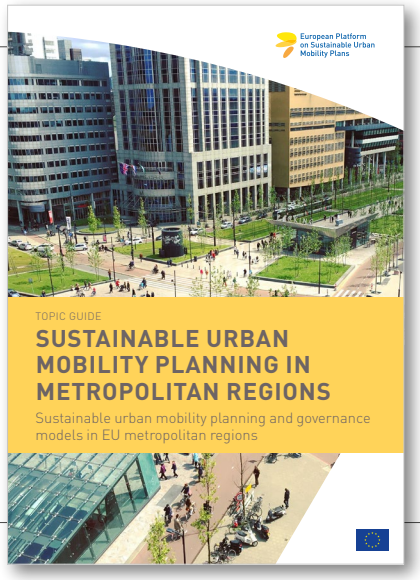
- Urbānais centrs ir apdzīvota zona ar blīvumu vismaz 1500 iedzīvotāju uz km².
- Pašvaldības teritorija ir urbānā centra daļa, ja vismaz 50 % tās iedzīvotāju dzīvo šajā apdzīvotajā zonā.
- "Nomale" ir pilsētas darba tirgū strādājošo darbinieku dzīvesvietas teritorija ārpus blīvi apdzīvotā urbānā centra. Visas pašvaldību teritorijas, kurās vismaz 15 % nodarbināto iedzīvotāju strādā konkrētā urbānajā centrā, uzskata par daļu no attiecīgās pilsētas nomales.

Minētās ESAO un ES pieejas attiecībā uz funkcionālajām pilsētas teritorijām galvenais mērķis ir radīt saskaņotu pilsētu un to ietekmes zonu definīciju starptautiskiem salīdzinājumiem, kā arī politikas analīzei par tematiem, kas saistīti ar pilsētattīstību.

ESAO piedāvā katras ES valsts funkcionālo pilsētas teritoriju profilus. Tie ietver valsts karti ar visām funkcionālajām pilsētu teritorijām (kas pieejama arī kā bezmaksas shapefile failu formātā), sarakstu ar funkcionālajām pilsētas teritorijām pēc iedzīvotāju skaita un informāciju par iedzīvotāju skaitu minētajās funkcionālajās pilsētu teritorijās. Lai piekļūtu profiliem, dodieties uz vietni www.oecd.org un meklējiet "functional urban area".

Avots: ESAO, 2019. g.

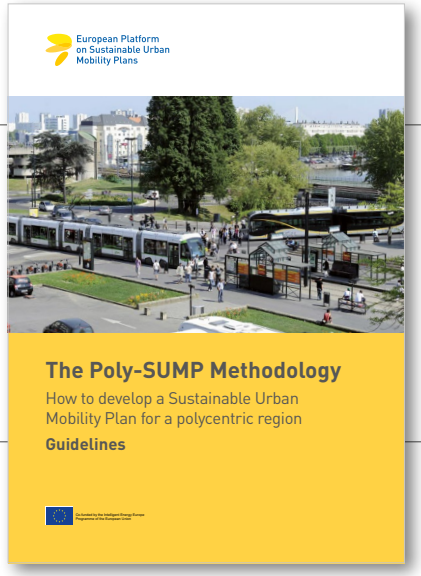
attēls: © baona (istock.com)

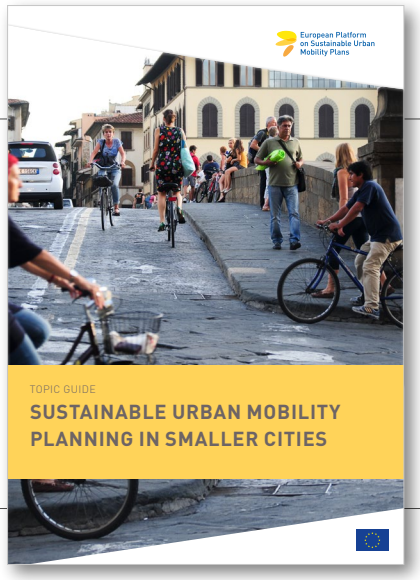


Pamatojoties uz ESAO un ES kopējo metodiku, lielpilsētu reģionus definē kā tuvējas, blīvi apdzīvotas un apbūvētas funkcionālās pilsētu teritorijas, kurās ir vismaz 250 000 iedzīvotāju. Tiem mēdz būt augsts ekonomiskais pievilcīgums, lielas svārstmigrantu plūsmas un sarežģītas multimodālā transporta sistēmas, un tie parasti ir arī valsts un Eiropas nozīmes transporta mezgli. Lielpilsētu reģioni var būt īpašs izaicinājums Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai, jo ir skartas daudzas pašvaldības un citas iestādes.

Tematiskajā rokasgrāmatā "**Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana lielpilsētu reģionos**" ir sniegti norādījumi par IPMP lielpilsētu mērogā. Tajā ir definēti četri lielpilsētu pārvaldības veidi (neformālā / "vieglā" koordinācija; starpmunicipālās iestādes; supramunicipālās iestādes; lielpilsētas ar īpašu statusu) un ieteikti piemēri un plānošanas principi dažādajiem institucionālajiem strukturējumiem.

Ir dažādi funkcionālo pilsētu teritoriju veidi ar dažādām vajadzībām IPMP izstrādē. Poli-IPMP metodika sniedz norādījumus par policentriskiem reģioniem ar vairākām pašvaldību teritorijām vai pilsētām, kas ir ļoti atkarīgas cita no citas. Tā sniedz ieteikumus par to, kā sākt vai attīstīt reģionālo sadarbību transporta jomā šādās sarežģītās teritorijās. Pamatojoties uz **poli-IPMP rokasgrāmatā** lietoto terminoloģiju, policentriskajiem reģioniem ir galvaspilsēta ar salīdzinoši nelielu iedzīvotāju skaitu (mazāk nekā 200 000 lielākā reģionā vai mazāk nekā 100 000 mazākā reģionā) un vairāki vidēja lieluma centri, kas ir mazāki par galvaspilsētu, bet ar vairāk nekā 5000 iedzīvotāju.





Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana mazākām pilsētām var būt tikpat efektīva kā lielpilsētu reģioniem, taču mazpilsētu vajadzības atšķiras no lielāku pilsētu vajadzībām, un mazām pilsētām parasti ir ļoti ierobežotas spējas stratēģiskajai plānošanai. Tematiskajā rokasgrāmatā "**Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana mazākās pilsētās**" IPMP process ir pielāgots mazāku pilsētu plānošanas realitātei. Tā sniedz norādījumus gan pilsētām, kas vēlas izstrādāt savu IPMP, gan pilsētām, kas vēlas būt daļa no reģionāla IPMP, kuru aizsākusi blakusesoša lielāka pilsēta. Papildus plānošanas rīkiem un līdzdalības metodēm, kas pierādījušas, ka spēj labi darboties to kontekstā, rokasgrāmatā īpaša uzmanība ir pievērsta pasākumiem, kas ir piemēroti mazākām pilsētām, kuras ir ļoti atkarīgas no automašīnām un kurās ir vāji attīstīts sabiedriskais transports.

IPMP noteikumu statuss ES dalībvalstīs

Plašāka informācija par reģionālajiem un valstu noteikumiem par to, kā izstrādāt Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus ES dalībvalstīs: *CIVITAS SUMPs-Up & Prosperity: THE STATUS OF SUMPS IN EU MEMBER STATES*

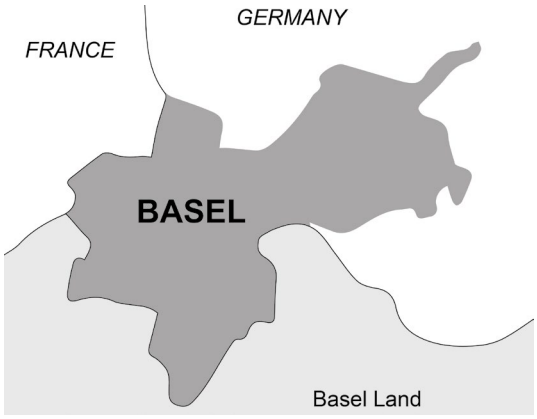
http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Bāzele, Šveice. Sadarbība pārrobežu plānošanā attiecībā uz trīs valstu aglomerāciju

Bāzeles-pilsētas kantona (Canton of Basel-Stadt) IPMP ir ietverti dažādi pārrobežu pasākumi (kas aptver Šveici, Franciju un Vāciju), kuru mērķis ir samazināt automašīnu svārstsatiksmi un ierobežot sastrēgumus intensīvas satiksmes laikā. Piemēram, fonds "Pendlerfonds" iekasē ieņēmumus no stāvvietu pārvaldības kantonā. Fonda līdzekļus izmanto, lai finansētu projektus, kam ir pierādīta pozitīva ietekme uz svārstsatiksmi uz Bāzeli un no tās. Lielākā daļa finansēto projektu ir stāvparki (Bike&Ride un Park&Ride) reģionālā dzelzceļa tīkla lielākajās stacijās. Kopš fonda izveides 2012. gadā dažādās dzelzceļa stacijās ar tā līdzfinansējumu ir izveidotas kopumā 394 velosipēdu un 966 automašīnu stāvvietas.

Autors: Martin Dollesche no Bāzeles-pilsētas kantona pašvaldības; apkopoja EUROCITIES | **Attēla īpašnieks:** EUROCITIES

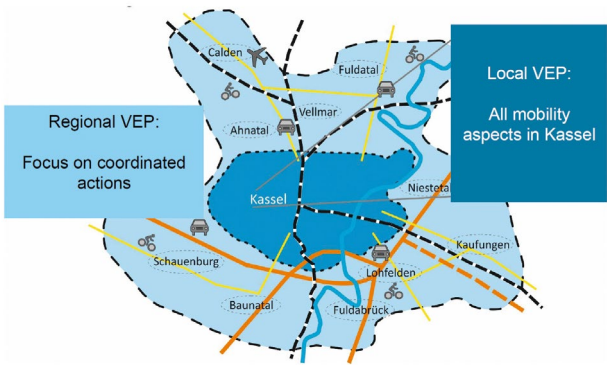


LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Kasele, Vācija. Saskaņota pašvaldības un reģionālā IPMP izstrāde

Kaseles un apkārtējās teritorijas reģionālā transporta tīkla blīvās savienotības dēļ Kaseles 2030. gada IPMP tika papildināts ar reģionālu mobilitātes attīstības plānu. Pašvaldības IPMP uzsvars ir likts uz iekšpilsētas transportu un satiksmes plūsmām, savukārt reģionālais mobilitātes attīstības plāns ir vērsts uz reģionālo transportu un sasniedzamību. Abi plāni tika saskaņoti satura un telpiskā tvēruma ziņā, un kā pamats abiem plāniem tika noteikts reģionāls satiksmes modelis. Kopējo mērķrādītāju kopums ievirza abos plānos iekļaujamo pasākumu un darbību izstrādi un nosaka standartus turpmākai izvērtēšanai. Abās integrētajās rīcības koncepcijās ir ietverta koordinēta pasākumu īstenošanas programma .

Autors: Simone Fedderke no Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes kompetences centra (Hesenes federālā zeme un Kaseles pilsēta); apkopoja Rupprecht Consult
Attēla īpašnieks: Kaseles pilsētas pašvaldība



LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Nansī, Francija. Metropoles starpmunicipālais pilsētas plāns mājokļiem un attīstībai

Nansī lielpilsēta izstrādā metropoles IPMP, vairākus nozaru plānus integrējot vienā plānā. Apvienojot resursus un prasmes aglomerācijas līmenī, tiek izstrādāts unikāls dokuments, kura mērķis ir saskaņot publisko politiku attiecībā uz pilsētplānošanu, mājokļiem, mobilitāti, ekonomisko un komerciālo attīstību, kā arī vidi, lai izveidotu kopēju, saskaņotu un vienotu teritoriālo projektu. Plāna izstrādi veic starpdisciplināra tehniskā grupa, kurā ir darbinieki no Nansī metropoles pašvaldības pilsētplānošanas, mājokļu, ekonomikas attīstības, ilgtspējīgas attīstības un mobilitātes departamentiem, un to atbalsta reģionālā attīstības un pilsētplānošanas aģentūra.

Autors: Aurélie Dore-Speisser no Nansī metropoles pašvaldības; apkopoja EUROCITIES
Attēla īpašnieks: Métropole du Grand Nancy

2.2. PASĀKUMS. SASAISTE AR CITIEM PLĀNOŠANAS PROCESIEM

Pamatojums

Būtisks trūkums mūsdienu pilsētu transporta plānošanā papildus transporta veidu integrācijai ir koordinācijas trūkums ar citām politikas jomām un organizācijām. Šī trūkuma novēršana ir svarīgs uzdevums (piemēram, koordinācija ar zemes izmantošanas plānošanu, vides aizsardzību, sociālo iekļaušanu, dzimumu līdztiesību, ekonomikas attīstību, drošību, veselības aizsardzību, izglītību, informācijas tehnoloģijām, enerģētiku, mājokļu jautājumu) Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā, taču vienlaikus tas ir arī nozīmīgs avots inovācijai un uzlabojumiem.

Sasaiste ar citiem plānošanas procesiem un mērķu un mērķrādītāju koordinēšana nostiprina jūsu Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, kā arī plānus, kuri tiek piesaistīti.

Mērķi

- Attiecīgajos pašvaldības departamentos un iestādēs panākt plašu izpratni par mijiedarbību starp izmaiņām pilsētas struktūrās (blīvums, funkcijas, sociālekonomiskās tendences, ekosistēmas) un mobilitāti.
- Noteikt, kā var integrēt Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu un citus politikas virzienus vietējā un reģionālā līmenī.
- Tiekties uz IPMP laika grafika saskaņošanu ar citiem tehnisko un politisko lēmumu pieņemšanas procesiem (piemēram, stratēģijām, nozaru plāniem, vēlēšanām).
- Iedibināt mobilitātes un transporta plānošanu kā vienotu politikas jomu.

Uzdevumi

- Identificēt vietējās nozaru stratēģijas attiecībā uz transportu un mobilitāti (piemēram, stratēģijas attiecībā uz dažādiem transporta veidiem), kā arī vietējos plānus no citām politikas jomām, kam var būt ietekme uz pilsētu mobilitāti (piemēram, tādām jomām kā zemes izmantošana, enerģētika, vide, ekonomikas attīstība, sociālā iekļaušana, veselības aizsardzība un drošība). Identificēt arī attiecīgus vietējo transporta operatoru, pakalpojumu sniedzēju un citu pašvaldību plānus, kas atrodas attiecīgajā plānošanas teritorijā.

- Izvērtēt, vai plānu mērķi atbilst Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes mērķiem vai ir pretrunā tiem. Piemēram, zemes izmantošanas politika, kas paredz izmantot degradētu teritoriju, ir atbalstoša, savukārt politika, kas veicina pilsētu teritoriju izplešanos, ir pretrunā principiem. Konflikts varētu rasties arī, piemēram, tad, ja veselības uzlabošanas plānā ir uzsvērta fiziskā aktivitāte tikai organizētos sporta pasākumos, nevis biežāka iešana kājām vai braukšana ar velosipēdu ikdienā, vai ja izglītības politika atbalsta ilgākus braucienus līdz skolai.

- Apzināt attiecīgo politikas jomu koordinēšanas vajadzības. Kā piemēru var minēt saistību starp zemes izmantošanas plānojumu un transportu. Zemes izmantošanas plānošanas procesā ir jāņem vērā transporta ietekme, lai maksimāli palielinātu ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu nonākšanai jaunattīstītās pilsētas teritorijās.

- Nodrošināt saikni ar esošām reģionālām korporācijām (piemēram, metropoles organizāciju). Tas ietver arī liela attāluma transporta koridorus, piemēram, Eiropas transporta tīklus (TEN-T).

- Ņemt vērā īpašas prasības attiecībā uz stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu (SIVN).

- Attīstīt kopējas darbības, sadarbojoties ar dalībniekiem no attiecīgajām politikas jomām. Tiekties uz nozaru politikas un prakses pārveidošanu un/vai radīt jaunas starpdepartamentu darbības jomas.

- Nodrošināt regulāru komunikāciju un informācijas apmaiņu starp attiecīgajām iestādēm (un iestāžu iekšienē, piemēram, rīkojot regulāras sanāksmes, kurās piedalās transporta un zemes izmantošanas plānotāji). Apsvērt iespēju iesaistīt centrālajā darba grupā vai koordinācijas grupā zemes izmantošanas plānotāju un noteikt viņam skaidru lomu plānošanas procesā, lai radītu līdzatbildības sajūtu.

- Tiekties uz to, lai Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu pilnībā integrētu citu esošo politiku un stratēģiju izstrādes un īstenošanas grafikā.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Tiekties uz integrāciju ar plašākām ilgtermiņa stratēģijām. Dažām pilsētām un reģioniem ir vietēja ilgtermiņa attīstības stratēģija vai vīzija ar 20–30 gadu perspektīvu. Ja šāda stratēģija ir pieejama, to var izmantot kā atsauci IPMP izstrādē vispārējo mērķu noteikšanai.

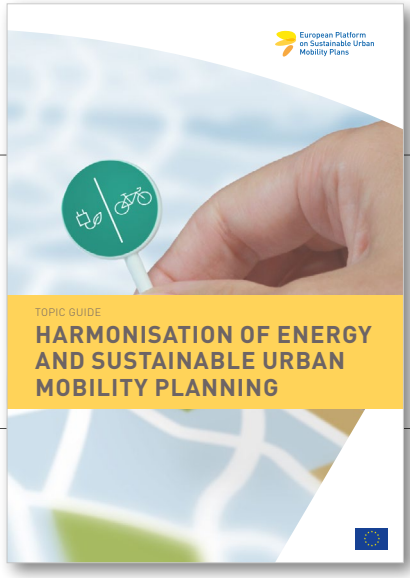
Laika grafiks un koordinācija

- Īsteno no paša sākuma kā nepārtrauktu darbību. Koordinācijas prasību un potenciāla sākotnējā izvērtēšana jāveic pirms laika grafika noteikšanas (sk. 2.3. pasākumu).

Kontrolsaraksts

- ✓ Identificētas attiecīgās politikas saites (sinerģijas un konflikti).
- ✓ Novērtētas sākotnējās iespējas politikas integrācijai.
- ✓ Izveidots dialogs ar attiecīgajiem dalībniekiem par integrācijas iespējām.
- ✓ Pieņemts lēmums par integrācijas iespēju sākotnējo prioritāšu noteikšanu.

Viens no piemēriem, kā sasaistīt dažādus plānošanas procesus, ir Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas saskaņošana ar ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāniem *(SECAP)*. Tādējādi tiek ņemta vērā vajadzība apvienot stratēģisko plānošanu ilgtspējīgas mobilitātes, pielāgošanās klimata pārmaiņām un enerģētikas jomā, un rezultātā tiek izveidoti divi saskaņoti plāni ar labi pielāgotiem īstenošanas un uzraudzības posmiem. Sīkāki norādījumi ir atrodami vadlīnijās **"Enerģētikas un Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas saskaņošana"**.



Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (SIVN) un Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana

Attiecībā uz dažiem pasākumiem ir obligāti jāveic stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (SIVN). Tā kā SIVN un IPMP ir vienoti kopēji elementi, ir ieteicams abus procesus sasaistīt. SIVN veikšana IPMP līmenī nodrošina saskaņotu un holistisku satvaru lēmumu pieņemšanai. Attiecīgās vides informācijas un apsvērumu iekļaušana plānošanas posmā veicina ilgtspējīgākus un efektīvākus risinājumus. SIVN būtu jāuzskata nevis par atsevišķu darbību, bet par IPMP izstrādes neatņemamu daļu, ko īsteno atsevišķos soļos; minētie soļi ir šādi:

- vides pamatinformācijas vākšana;
- tvēruma noteikšana un SIVN mērķu noteikšana;
- pasākumu novērtēšana;
- seku un ietekmes prognozēšana un izvērtēšana;
- priekšlikums par riska mazināšanas pasākumiem un uzraudzību.

Visām iepriekšminētajām darbībām jābūt cieši saistītām ar dažādajiem IPMP soļiem. Efektīvas lēmumu pieņemšanas pamatpīlāri SIVN kontekstā attiecībā uz IPMP ir skaidrība par atbildības jomu sadalījumu starp institūcijām, efektīva sabiedrības informēšana un apspriešanās ar to un pausto uzskatu apsvēršana pirms plāna pieņemšanas.

Autors: EIB/JASPERS

16. attēls. Atbilstošie pasākumi IPMP un SIVN (EIB/JASPERS)

IPMP		**Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums**
3.1. pasākums. Informācijas avotu identificēšana un sadarbība ar datu īpašniekiem 3.2. pasākums. Problēmu un iespēju analīze (visi transporta veidi)		Metodika Citu saistītu plānu, programmu, vides aizsardzības mērķu apzināšana Datu vākšana Vides problēmu analīze/apzināšana
5.2. pasākums. Vienošanās par mērķiem, kas vērsti uz galvenajām problēmām un visiem transporta veidiem	Savstarpējās atsauces/ saskaņošana	SIVN mērķi
7. solis. Pasākumu grupu izraudzīšanās kopā ar ieinteresētajām pusēm (iekļaujot pasākumu novērtēšanu, pasākumu atlasi, pasākumu grupu izveidi)	Koordinē savā starpā	Pasākumu / pasākumu grupu (alternatīvu) novērtēšana attiecībā pret SIVN mērķiem Sabiedriskā apspriešana (ļoti ieteicama)
9.2. pasākums. Dokumenta "Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns" galīgās versijas sagatavošana un kvalitātes pārbaude		Plāna seku/ietekmes prognozēšana un izvērtēšana Risku mazināšanas pasākumi Uzraudzības pasākumi
Sabiedrības iesaistīšana (piemēram, 4.2., 5.1., 8.4., 11.2. pasākums)	Iespējams — kopīga izstrāde	Vides (SIVN) ziņojums Sabiedriskā apspriešana par SIVN

IPMP sasaiste ar sociālās iekļaušanas politiku

Vairākās Beļģijas pilsētās IPMP izstrādi papildina politika, kas palielina sociālo iekļaušanu mobilitātes jomā. Lai nodrošinātu piekļuvi sabiedriskajam transportam, vairāk nekā 140 Flandrijas pašvaldību un pilsētu ir noslēgušas trešās puses maksājumu nolīgumu ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju par autobusa pārvadājumiem. Tas nozīmē, ka to iedzīvotāji var izmantot sabiedrisko transportu par samazinātu maksu, bieži ar papildu atlaidēm bērniem, studentiem un/vai gados vecākiem cilvēkiem. Turklāt personām, kuras nevar vadīt automašīnu un kurām ir zemi ienākumi, 16 pašvaldības un pilsētas piedāvā sociālo maksu par braucieniem ar taksometru, un vairākās citās pašvaldībās ir "transporta pēc pieprasījuma" sistēma ar brīvprātīgajiem. Turklāt pilsētas un pašvaldības arvien biežāk nodrošina apmācības neaizsargātām grupām — Antverpenei un Lēvenai ir sava riteņbraukšanas skola pieaugušajiem, un Ostende palīdz jaunpienācējiem iegūt autovadītāja apliecību.

Autori: Els Vandenbroeck un Evelien Bossuyt no Mobiel 21

image © RomanBabakin on istock.com

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Boloņa, Itālija. Metropoles IPMP, kurā sasaistīta teritoriālā, mobilitātes un loģistikas plānošana

Boloņa īstenoja inovatīvu pieeju, izstrādājot mobilitātes plānu, kas ir integrēts gan teritoriālajā, gan tematiskajā līmenī. Tās IPMP tika izstrādāts visam metropoles reģionam un tika cieši saskaņots ar nozaru plāniem attiecībā uz pilsētas loģistiku un riteņbraukšanu. Lai nodrošinātu vienotu plānošanas procesu, Mobilitātes plānošanas biroja komanda no paša sākuma plānoja kopīgu darbību. Boloņas gadījuma galvenais rezultāts ir tāds, ka ieinteresēto pušu iesaistīšana ir būtisks aspekts jebkurā lēmumu pieņemšanas procesā metropoles reģionā. Galvenā problēma bija rast izpildāmus un efektīvus veidus, kā politikas veidotājiem koordinēt pilsētas loģistiku, kas ir tirgus, kurā dominē privātie uzņēmumi, kam bieži ir maza pieredze pilsētplānošanā.

Autors: *Catia Chiusaroli* no Boloņas metropoles pilsētas pašvaldības; apkopoja *Polis*
Attēla īpašnieks: Boloņas metropoles pilsētas pašvaldība

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Monsona, Spānija. Saskaņota IPMP un SECAP izstrāde

Pamatojoties uz IPMP un SECAP saskaņošanas rokasgrāmatu, Monsona integrētā veidā izstrādāja savu IPMP un ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plānu (SECAP). Galvenās darbības bija šādas: 1) tādas saskaņošanas darba grupas izveide, kas atbild par abu plānu izstrādi un sinerģijas izmantošanu; 2) transporta emisiju pārskata koplietošana abiem plāniem; 3) viena un tā paša bāzes gada izmantošana emisiju pārskatam; 4) pētījuma veikšana ar mērķi noskaidrot, kurus pasākumus var iekļaut abos plānos; 5) IPMP pasākumu prioritāšu noteikšana atbilstoši to "ietekmes uz SECAP" kritērijiem; 6) visu pašvaldības departamentu, kurus varētu ietekmēt IPMP un SECAP īstenošana, iesaistīšana kopīgās sanāksmēs.

Autors: Andrea Conserva no Circe Foundation; apkopoja EUROCITIES
Attēla avots: Vadlīnijas par enerģijas un Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas saskaņošanu, 2018. gads

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Lahti, Somija. Zemes izmantošanas un mobilitātes plānošanas integrācija

Lahti ir izstrādājusi integrētu stratēģisko procesu "Lahti virziens" apvienotajai zemes izmantošanas un mobilitātes plānošanai. Mērķis šai jaunajai pieejai, kas pirmo reizi tika īstenota 2019. gadā, ir izveidot ilgtspējīgu pilsētu kopā ar iedzīvotājiem, ieinteresētajām pusēm un lēmumu pieņēmējiem. Šis process ir pastāvīgs un ciklisks, un stratēģija tiks atjaunināta ik pēc četriem gadiem — katrā padomes pilnvaru termiņā. Tas ietver pilsētas plānu, IPMP, vides programmu un pakalpojumu tīkla programmu. Līdz šim ir pierādījies, ka integrētā pieeja darbojas labi. Tā veicina sadarbību starp zemes izmantošanas un mobilitātes plānotājiem un uzlabo iedzīvotāju iesaistīšanos mobilitātes plānošanas procesā.

Autors: Anna Huttunen no Lahti pilsētas pašvaldības; apkopoja UBC
Attēla īpašnieks: Lassi Häkkinen (Lahti pilsētas pašvaldība)

2.3. PASĀKUMS. VIENOŠANĀS PAR LAIKA GRAFIKU UN DARBA PLĀNU

Pamatojums

Precīzs laika grafiks un skaidrs darba plāns ir atslēga uz panākumiem. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes pasākumi ir daļēji savstarpēji atkarīgi; ņemot vērā šo savstarpējo atkarību, ir rūpīgi jānosaka loģiska secība, kas ir saskaņota ar vietējiem apstākļiem. Nosakot laika grafiku, ir svarīgi ņemt vērā notiekošos plānošanas un politikas veidošanas pasākumus, kas var ietekmēt procesu, piemēram, vēlēšanas, likumdošanas procesi un citi plānošanas pasākumi.

IPMP izstrāde un īstenošana ir sarežģīts process arī no institucionālā viedokļa. Tajā parasti ir nepieciešams pārskatīt plānošanas praksi un darboties pāri robežām. Šiem pārvaldības pasākumiem ir vajadzīgs politisks pilnvarojums, lai tie gūtu plašu atbalstu. Jāapstiprina darba plāns, kurā ir norādīti visi atskaites punkti un ir skaidri noteikts, kuri ir iesaistītie dalībnieki, ko tie dara un kad tie rīkojas.

Mērķi

- Izstrādāt pielāgotu plānošanas procesu, kas atbilst vietējam kontekstam un labi koordinē pasākumus.
- Tiekties uz laika grafika saskaņošanu ar dažādiem tehnisko un politisko lēmumu pieņemšanas procesiem (piemēram, stratēģijām, nozaru plāniem, vēlēšanām). Noteikt laika logus koordinācijai.
- Precizēt un formalizēt visu dalībnieku lomu un to ieguldītos resursus.
- Nodrošināt plānošanas procesa uzticamību un pārredzamību.
- Veicināt efektīvu plānošanas procesu, kas paredz ņemt vērā pasākumu savstarpējo atkarību laika ziņā, mazināt ar laika grafiku saistītos riskus un optimāli izmantot resursus.

Uzdevumi

Laika grafiks

- Atvēlēt pietiekamu laiku, lai labi sagatavotos plānošanas procesam. Laiks, kas vajadzīgs, lai pieņemtu lēmumu izstrādāt IPMP, izveidotu darba struktūras un noteiktu plānošanas satvaru, katrai pilsētai ievērojami atšķiras. Tas lielā mērā atkarīgs no pilsētas pieredzes stratēģiskās plānošanas procesos, institucionālajām struktūrām, politiskā konteksta un vietējās "plānošanas kultūras".
- Noteikt termiņu IPMP izstrādei, iekļaujot analīzes, stratēģijas izstrādes un pasākumu plānošanas posmus. No plānošanas procesa oficiālā sākuma līdz plāna pieņemšanai pilsētām parasti ir vajadzīgs kopumā vismaz viens gads, parasti — vairāk.
  - Analīze parasti aizņem aptuveni divus līdz sešus mēnešus, bet var aizņemt arī vairāk laika, ja ir jāvāc liels daudzums papildu datu.
  - Stratēģijas izstrāde (ieskaitot vīziju, mērķus un mērķrādītājus) parasti aizņem aptuveni divus līdz piecus mēnešus.
  - Pasākumu plānošana (no iespējamo pasākumu sākotnējās apzināšanas līdz pabeigtā IPMP dokumentā ietvertam saskaņotam pasākumu grupu kopumam ar noteiktu finansējumu un atbildības jomām) parasti aizņem aptuveni trīs līdz astoņus mēnešus. Tomēr tas ir ļoti atkarīgs no tā, cik detalizētā līmenī pasākumi tiek sagatavoti IPMP procesā.
  - Parasti, kad IPMP ir gatavs, tā pieņemšanai ir vajadzīgs papildu laiks. Šis laiks ir ļoti atkarīgs no politiskajiem apstākļiem un var būt no tikai dažām nedēļām līdz pat pusgadam vai vairāk. Laba lēmumu pieņēmēju integrācija plānošanas procesā palīdz samazināt kavēšanās risku IPMP pieņemšanā.
- Ņemt vērā iespējami sarežģītus laikposmus (piemēram, vēlēšanu vai budžeta plānošanas periodus). Mēnešos pirms vēlēšanām var būt grūti panākt strauju progresu. Tas var ietekmēt plānošanas procesa grafiku.

- Ierēķināt arī dažus "klusos" darba periodus, lai vispārējā plānošana būtu elastīgāka un lai izvairītos no būtiskiem kavējumiem. Turklāt jāatceras iekļaut laiku, kas vajadzīgs komunikācijai, kā arī ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistīšanai.

- Paziņot aptuvenu laika grafiku, lai iesaistītie dalībnieki varētu plānot laiku līdzdalībai.

- Plāna sagatavošanas un IPMP izstrādes laikā turpināt īstenot pasākumus ar augstu pamanāmību. Tas palīdz novērst iespaidu par bezdarbību, kas ir īpaši svarīgi lēmumu pieņēmējiem.

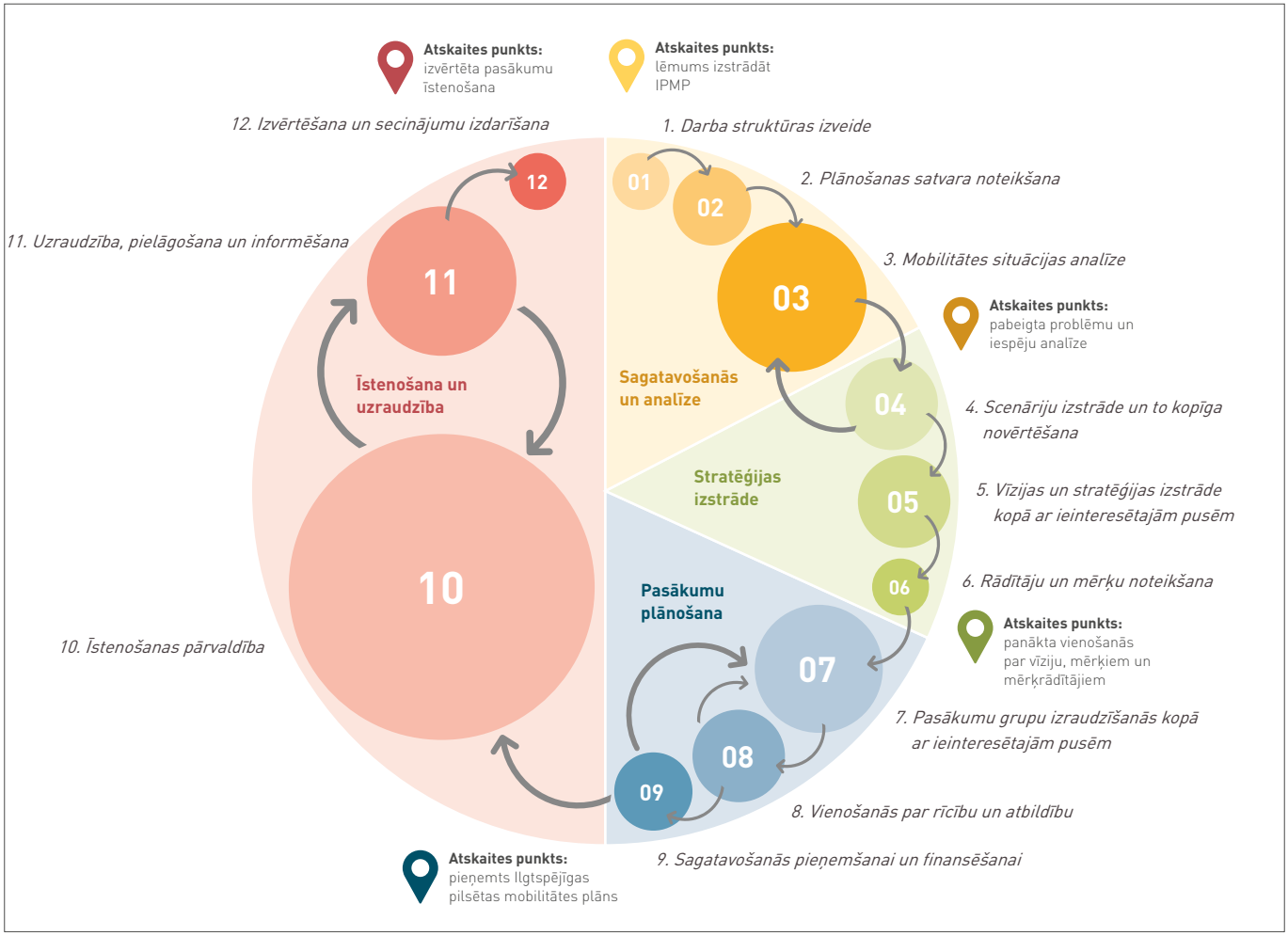
- Izvēlēties provizorisku laika grafiku pasākumu īstenošanai, kas tiks sīkāk noteikts pasākumu plānošanas posmā.

- Detalizētajā plānošanā pievērsties nākamajiem diviem līdz trim gadiem, kā arī veikt aptuvenu plānošanu nākamajiem 10 gadiem un ņemt vērā ilgtermiņa pasākumus, kas uzsāksies 10 gadu laikā un turpināsies vēl pēc tam (vērienīgi projekti, piemēram, tramvaja līnijas izbūve).

- Dažas pilsētas dod priekšroku noteikt grafiku svarīgu atskaites punktu veidā un neizmantot konkrētus termiņus. Kā piemēru var minēt jaunas ekspresautobusa līnijas atvēršanu un pasākumus, kas tiks īstenoti pirms un pēc atvēršanas. Tas var palīdzēt saglabāt reālistisku skatījumu uz laika satvaru, un pilsētām un sabiedrībai ir vieglāk sekot līdzi laika grafikam.

17. attēls. IPMP soļiem salīdzinoši nepieciešamais laiks

12 soļu vizualizācijā ir salīdzinoši parādīts, cik daudz laika prasa katrs solis salīdzinājumā ar visiem pārējiem soļiem tipiskā IPMP procesā. Piemēram, īstenošanas procesa pārvaldība parasti aizņem visvairāk laika īstenošanas un uzraudzības posmā un ir saistīta ar uzraudzības soli. Ar bultām apzīmē tipiskas atgriezeniskās saites, piemēram, ja 8. solī kļūst skaidrs, ka dažiem pasākumiem ir vajadzīgs pārāk daudz kapacitātes, atlasītās pasākumu grupas var būt nepieciešams atkārtoti koriģēt 7. solī. (Šis attēls nav balstīts uz konkrētiem mērījumiem, tas iecerēts tikai kā orientējoša norāde plānotājiem.)



- Ieplānot laiku uzraudzības un atjaunināšanas pasākumiem pēc IPMP pieņemšanas (sk. arī 11.1. pasākumu). Pārskatīšanas un atjaunināšanas biežums ir atkarīgs no individuālās situācijas, ņemot vērā arī juridiskās prasības un vēlēšanu ciklus, taču tā būtu jāveic vismaz katru otro gadu.

- Apsvērt visa IPMP pārskatīšanu un atjaunināšanu ik pēc pieciem līdz desmit gadiem. Pēc 10 gadiem attiecīgais dokuments parasti ir novecojis, savukārt pasākumi būtu jāatjaunina vēl biežāk.

Darba plāns

- Nostiprināt politisko pilnvarojumu IPMP izstrādei. Nodrošināt, ka lēmumu pieņēmēji kopumā vienojas, ka ilgtspējas principiem vajadzētu būt IPMP pamatā, kad tie pieņem oficiālo lēmumu sākt plānošanas procesu. Tas nozīmē pievēršanos mobilitātes radītajiem vidiskajiem un sociālajiem ieguvumiem, nevis tikai labākai satiksmes plūsmai.

- Izstrādāt vispārēju IPMP procesa darba plānu, kurā norādīti visi nepieciešamie atskaites punkti. Paredzēt noteiktu elastīgumu, lai, darbam virzoties uz priekšu, darba plānā varētu ieviest izmaiņas.

- Izstrādāt pieejas šķēršļu pārvarēšanai un pilnvērtīgi izmantot Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas veicinātājfaktorus (atsaucei izmantojot pašnovērtējuma rezultātus no 1.1. pasākuma).

- Vienoties par pārvaldības procedūrām un uzdevumiem ar ieinteresētajām pusēm, kas atbild par uzdevumu plānošanu (arī jūsu organizācijā).

- Novērtēt riskus un plānot rīcību attiecīgu neparedzētu situāciju gadījumos.

- Uzraudzīt progresu, panākt darba plāna īstenošanu un pielāgoties izmaiņām.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Apsvērt plānošanas procesa zīmola izveidi (piemēram, nosaukuma, logotipa piešķiršanu), lai radītu pamanāmu profesionālu iespaidu un atpazīstamību visā publiskajā komunikācijā un pasākumos visa procesa gaitā.

Detalizētāk par uzdevumiem

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes procesu parasti strukturē kā vietēju projektu, kam arī piešķir konkrētu nosaukumu. Ir saprātīgi lietot angļu valodas terminoloģiju. Tomēr tas var radīt ieinteresēto pušu un sabiedrības pretestību valstīs, kurās angļu valoda nav oficiālā valoda. Lai no tā izvairītos, ir ieteicams izvēlēties (vietēju) specifisku terminu, ko apstiprina ieinteresētās puses vai ko nosaka kopīgi. Atbilstoša termina lietošana ir arī svarīga, lai panāktu atbalstu līdzdalībai un procesam. Ir arī iespējams nodēvēt procesu tieši tāpat kā gala produktu, ja ir jau izvēlēts konkrēts nosaukums (sk. 9.1. pasākumu "Plāna zīmola izveide").

Laika grafiks un koordinācija

- Laika grafiku nosaka pēc darba struktūru izveides un plānošanas prasību analīzes, bet pirms mobilitātes analīzes sākšanas.

- Konkrētu pasākumu laika grafiku pastāvīgi koriģē (piemēram, saistībā ar paziņojumiem presei, sanāksmju kalendāru).

- Darba plāna pieņemšana ir atskaites punkts pirms oficiālās IPMP izstrādes sākšanas.

Kontrolsaraksts

- ✓ Sagatavots reālistisks pamata laika grafiks Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas procesam.
- ✓ Apstiprināts politisks pilnvarojums IPMP izstrādei.
- ✓ Izstrādāta stratēģija riska pārvaldībai un kvalitātes pārvaldībai.
- ✓ Izstrādāts un politiski apstiprināts laika grafiks un darba plāns.

2.4. PASĀKUMS. APSVĒRT IESPĒJAS PIESAISTĪT ĀRĒJU ATBALSTU

Pamatojums

Lielākajā daļā publisko iestāžu darbinieku spējas nebūs pietiekamas tādu īpašo prasmju ziņā, kādas vajadzīgas Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna procesa virzīšanai. Mērķis ir apmierināt tūlītējās prasmju vajadzības, nepieciešamības gadījumā nolīgstot ārējus ekspertus, kā arī attīstīt un uzturēt zināšanas par Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu jūsu organizācijā.

Mērķi

- Līdzsvarot īstermiņa prasmju vajadzības un veidot spējas jūsu organizācijā un plašākā profesionāļu lokā.
- Sekmēt efektīvu plānošanas procesu, kurā resursi tiek izmantoti maksimāli efektīvi.
- Palielināt IPMP pievienoto vērtību, sadarbojoties ar ekspertiem, kas ienes jaunas pieejas vai perspektīvas būtiskāko jautājumu risināšanā.

Uzdevumi

- Pamatojoties uz jūsu stratēģiju prasmju trūkuma novēršanai (sk. 1.1. pasākumu), izlemt, kuriem uzdevumiem ir vajadzīgs ārējs atbalsts, ja tos nevar efektīvi izpildīt, īstenojot iekšējo spēju veidošanu (vai nolīgstot jaunus darbiniekus).
- Apsvērt ārēja atbalsta piesaistīšanu uzdevumiem, attiecībā uz kuriem prasmju trūkums jūsu organizācijā ievērojami pazeminātu kvalitāti vai paildzinātu procesu, ja tos mēģinātu izpildīt ar iekšējiem resursiem.
- Izlemt, vai ārpakalpojumu sniedzējiem var uzticēt vairākus uzdevumus kopā (parasti tie ir uzdevumi, kas ir cieši savstarpēji saistīti, piemēram, iedzīvotāju iesaistīšana un komunikācija), vai arī to izpildei ir vajadzīgas ļoti īpašas prasmes, un tāpēc tie ir jānodod ārpakalpojumu sniedzējiem atsevišķi (tādi uzdevumi ir, piemēram, datu vākšana vai jo īpaši mājsaimniecību apsekojums, vai velosatiksmes infrastruktūras kvalitātes analīze).
- Izsludināt konkursu un piesaistīt ārpakalpojumu konkrētiem uzdevumiem. Piedāvājumu atlasei izmantot atbilstošus kritērijus, kuriem jābūt noteiktiem specifikācijā. Papildus cenai pienācīga nozīme būtu jāpiešķir satura kritērijiem (piemēram, aprakstītās koncepcijas un metožu kvalitātei un piedāvātā personāla kompetencei). Pieredze liecina, ka kvalitāte atmaksājas, un pārmēru lēti piedāvājumi parasti nes zemas kvalitātes rezultātus vai rada pilsētām izmaksas vēlākā posmā.
- Deleģējot konsultantam projekta pārvaldības darbu, vispārējo koordināciju paturēt iestādes iekšienē. Attiecībā uz visiem deleģētajiem uzdevumiem vienmēr paredzēt pietiekamu laiku un resursus kvalitātes pārvaldībai jūsu organizācijā. Kad vien tas iespējams, darba uzdevumā iekļaut kapacitātes stiprināšanas pasākumus, lai iekšējais personāls varētu apgūt attiecīgās kompetences nākamajam plānošanas procesam.

Laika grafiks un koordinācija

- Izstrādājot laika grafiku un darba plānu, ņem vērā plānoto konkursa procedūru termiņus.
- Konkursus izsludina un līgumus slēdz tikai pēc politiskā pilnvarojuma saņemšanas un darba plāna apstiprināšanas.

Kontrolsaraksts

- ✓ Pieņemts lēmums par to, kuru uzdevumu izpildei piesaistīt ārēju atbalstu (ja tādi ir).
- ✓ Izsludināts konkurss par pakalpojumiem, un izvēlēts atbilstošs līgumslēdzējs, kurš saprot IPMP pieeju.

Tādu uzdevumu piemēri, kuru izpildei piesaista ārēju atbalstu

Uzdevumi	Sīkāka informācija
Pasākumu sagatavošana, organizēšana un norises nodrošināšana, kā arī ar ieinteresēto pušu un ar iedzīvotāju iesaistīšanu saistīto apspriežu rezultātu dokumentēšana un analīze	Administratīvais darbs, kas vajadzīgs, lai īstenotu labus līdzdalības procesus, nebūtu jānovērtē par zemu. Komentāru izskatīšanu parasti veic manuāli, un tam ir vajadzīgs ievērojams laiks. Īpaši tiešsaistes iesaistīšanas gadījumā plānošanas iestādēm ir jāpārvalda liels skaits atbilžu (bieži tiek saņemts vairāk nekā 1000 komentāru). Arī neitrāla koordinatora iesaistīšana var palīdzēt izvairīties no (veciem) konfliktiem un palīdzēt grupai sadarboties konstruktīvā gaisotnē.
Komunikācija ar sabiedrību	Komunikācijas pasākumi, piemēram, saistošu ziņu rakstu sagatavošana publicēšanai presē un tiešsaistē, publisko ziņojumu (piemēram, par mobilitātes stratēģiju un IPMP) sagatavošana, sociālo plašsaziņas līdzekļu kanālu (kuros var saņemt lielu skaitu komentāru) izmantošanas veicināšana un profesionālu fotogrāfiju uzņemšana pasākumu laikā.
Mobilitātes situācijas analīze, ieskaitot datu vākšanu	Tā var būt vai nu visa analīze, vai īpaši tehniski apakšuzdevumi vai jomas, ko parasti ir viegli nošķirt (piemēram, velosatiksmes infrastruktūras kvalitātes analīze, satiksmes skaitīšanas datu vākšana, piemērotības gājējiem analīze, mājsaimniecību apsekojuma veikšana, transporta modeļa izveide).
Apmācība par konkrētiem pasākumiem	Apmācība var palīdzēt vietējām iestādēm īstenot lielākas IPMP procesa daļas organizācijas iekšienē. Kā piemēru var minēt modelēšanu. Ja piemēro transporta modeli, būtu arī svarīgi, ka pilsētai ir kompetence attiecībā uz to, kā modeli izmantot, pat ja modeli nodrošina konsultants.
Juridiskās konsultācijas	Valstīs, kurās pastāv saistošs tiesiskais regulējums, — lai mazinātu IPMP apstrīdēšanas tiesā risku.

image © BKK Centre for Budapest Transport

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Kluža-Napoka, Rumānija. IPMP izstrāde, ko virza ārēji konsultanti

Klužas-Napokas Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu izstrādāja ārējs konsultāciju uzņēmums JASPERS un ERAB koordinācijā un vadībā. Konsultanti vadīja visa procesa organizēšanu un īstenošanu, tostarp datu vākšanu, esošās situācijas analīzi un IPMP rīcības plāna izstrādi. Visos soļos tika cieši iesaistīti arī iekšējie darbinieki, kas nodrošināja vērtīgas zināšanas par vietējo kontekstu un tādējādi atbalstīja konsultantus pielāgotu risinājumu un stabila IPMP izstrādē. Kopumā ārēju konsultantu nolīgšana pienesa tehnisko kompetenci un jaunas idejas un palīdzēja uzlabot plānošanas procesa efektivitāti.

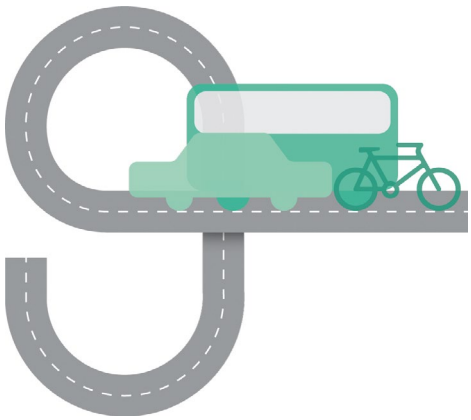
Autors: Klužas-Napokas pilsētas pašvaldība; apkopoja *ICLEI*
Attēla īpašnieks: Klužas-Napokas pilsētas pašvaldība

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Saloniki, Grieķija. Ekspertu atbalsts mobilitātes uzraudzības centra izveidei

IPMP izstrādei un pasākumu uzraudzībai Saloniku vietējās iestādes analizēja lielu daudzumu mobilitātes datu. Pašvaldība parakstīja sadarbības līgumu (spēkā no 2016. gada) ar pētniecības institūtu, izmantojot tā zinātniskās prasmes ilgtspējīgas mobilitātes plānošanā, kā arī ITS, lielo datu pārvaldības un transporta modelēšanas jomā. Šai sadarbībai bija svarīga nozīme — ar to tika nodrošināts, ka IPMP īstenošanā tiek optimāli apvienots tehniskais un zinātniskais darbs, un palielinātas vietējās iestādes darbinieku spējas un prasmes ieinteresēto pušu iesaistīšanā un datu vākšanā.

Autors: *Maria Zourna* no Saloniku pašvaldības, kā arī *Georgia Aifantopoulou* un *Maria Morfoulaki* no *CERTH* Grieķijas Transporta institūta; apkopoja *Polis*
Attēls: Saloniku IPMP logotips



Pēdējais solis, kas jāveic, lai labi sagatavotos Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānam, ir jūsu pilsētas mobilitātes situācijas analīze. Tas ir būtisks atskaites punkts, kas nodrošina pamatu racionālai un pārredzamai stratēģijas izstrādei. Pirms veic analīzi par problēmām un iespējām pilsētas mobilitātes jomā un analīzē iesaista iedzīvotājus, ir jāapzina informācijas un datu avoti, kā arī būtu jānodibina sadarbība ar datu īpašniekiem. Mērķis ir veikt mērķorientētu un mērķtiecīgu datu vākšanu un analīzi, kurā ietver visus transporta veidus un svarīgus ar mobilitāti saistītus mērķus un tendences, kas skar visu funkcionālo pilsētas teritoriju.

3.1. PASĀKUMS. INFORMĀCIJAS AVOTU IDENTIFICĒŠANA UN SADARBĪBA AR DATU ĪPAŠNIEKIEM

Pamatojums

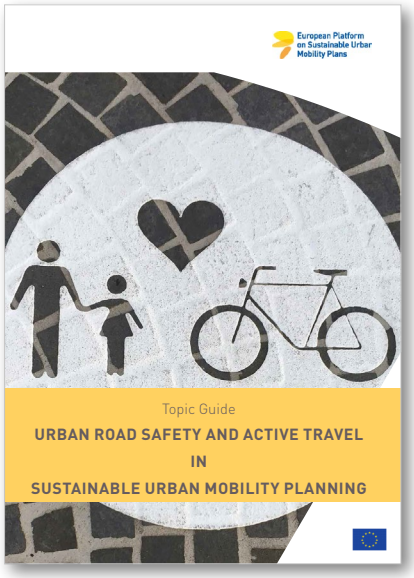
Pirms izlemj par turpmāko politiku, ir svarīgi zināt, kādas problēmas ir aktuālas attiecīgajā brīdī. Pilsētu transporta un mobilitātes jomā šīs zināšanas bieži vien ir ļoti sadrumstalotas un nepilnīgas. Lai gūtu priekšstatu par esošo situāciju, dati un informācija ir jāsaliek kopā kā puzles gabaliņi. Lai veiktu labu analīzi, vispirms ir jānosaka, kādi dati ir vajadzīgi (jāanalizē visi IPMP aspekti un jo īpaši jūsu procesa politiskās prioritātes), kāda informācija ir pieejama un kādas informācijas vēl trūkst. Pilsētām, kas tikai iesāk šo procesu un kam nav datu vai ir pieejams maz datu, nebūtu jāzaudē drosme, bet drīzāk tā būtu jāuzskata par iespēju uzlabot datu vākšanu IPMP procesa ietvaros. Problēma, ar ko saskaras lielākā daļa pilsētu, ir tāda, ka to dati nav saskaņoti laika vai telpiskā tvēruma ziņā un dati bieži ir sadalīti starp dažādiem datu īpašniekiem, turētājiem vai glabāšanas sistēmām. Rezultātā piekļuve var kļūt problemātiska, jo trūkst informācijas par esošajām datubāzēm un īpašnieki negribīgi dalās informācijā, it īpaši, kad ir iesaistīti komerciāli operatori, kas varētu arī pieprasīt lielu samaksu par to datiem vai aizbildināties ar komercnoslēpumu. Šo problēmu var palīdzēt atrisināt rūpīga datu revīzija, prasmīga komunikācija ar datu īpašniekiem un savstarpēja datu apmaiņa ar tiem. Pieredze liecina, ka iekšēju un ārēju datu īpašnieku agrīna iesaistīšana un skaidras vienošanās var veicināt vēlēšanos sadarboties.

Mērķi

- Identificēt datu vajadzības no politisko prioritāšu un iespējamo mērķu viedokļa.
- Gūt labu priekšstatu par pieejamajiem datiem, tostarp to kvalitāti un pieejamību.
- Identificēt iztrūkstošos datus un papildu informāciju, kas vajadzīga mobilitātes analīzei.
- Sadarboties ar ārējām un iekšējām organizācijām, lai datu kopa būtu pilnīga, vēlams, noslēdzot ilgtermiņa vienošanās, lai nodrošinātu pietiekamu datu piedāvājumu arī nākotnē.
- Nodrošināt, ka datu trūkumi tiek novērsti, ja iespējams.
- Apvienojot datus, kas pieejami dažādās jūsu organizācijas daļās un citās organizācijās, un (ja nepieciešams) savācot jaunus datus, iegūt tādu informācijas kopumu par pilsētas mobilitāti un saistītajām jomām, kas ļauj veikt stāvokļa analīzi.

Uzdevumi

- Veikt datu revīziju. Gūt priekšstatu par datu vajadzībām un avotiem, identificēt visus pieejamos datus Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānam un novērtēt to kvalitāti un pieejamību.
- Izgūt pieejamos datus, sintezēt to saturu un identificēt, kādu datu trūkst par galvenajiem mobilitātes jautājumiem. Atlasīt atbilstošos datus, kas raksturo jūsu pilsētas transporta un mobilitātes stāvokli un ir saistīti ar ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes vispārējiem mērķiem (sk. pirmo atskaites punktu) un politiskajām prioritātēm, uz kuru pamata pieņemts lēmums izstrādāt IPMP. Piemēram, ja politiskā prioritāte ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, tad ir vajadzīgi dati par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušajiem. Datiem būtu jāsniedz informācija par stāvokli un tendencēm saistībā ar:
  - visiem transporta veidiem, ko izmanto jūsu pilsētā, tostarp kravu pārvadājumiem, un transporta veidu integrācijas līmeni (multimodalitāti);
  - visiem galvenajiem ilgtspējīgas mobilitātes aspektiem, kas ir attiecināmi uz jūsu pilsētu (piemēram, gaisa piesārņojumu, satiksmes troksni, ceļu satiksmes drošību, dzīves ērtuma līmeni publiskajā telpā, vienlīdzīgu piekļuvi pakalpojumiem, nodarbinātību un izglītību).
  - Neaprobežoties tikai ar vienkāršu stāvokļa aprakstu, bet tiekties saprast pamatā esošos iemeslus. Piemēram,kāpēc lielākā daļa cilvēku joprojām līdz pilsētas centram brauc ar automašīnu un meklē tur stāvvietu, kaut arī ir laba transportmijas pieejamība? Tiekties savākt datus, kas izskaidro motivāciju, no kuras izriet mobilitātes paradumi, ko vēlaties ietekmēt, piemēram, iekļaujot kvalitatīvus ar uzvedību saistītus jautājumus mobilitātes apsekojumos. Šī informācija palīdzēs vēlāk izvēlēties efektīvus pasākumus.
- Apspriesties ar ieinteresētajām pusēm un plašu sabiedrību par problēmām un jautājumiem, kas, viņuprāt, būtu jāaplūko IPMP. Tādējādi ieinteresētās puses ir lietas kursā par plānošanas procesu, tiek nodrošināts, ka viņu viedoklis tiek sadzirdēts, un sabiedrība jūtas līdzatbildīga par IPMP. Arī viņu kolektīvais iespaids var būt vērtīgs informācijas avots, kas palīdz novērst datu trūkumu.
- Tiekties noorganizēt tādu datu koplietošanu ar ārējiem datu īpašniekiem, kuri jums ir vajadzīgi analīzei. Ievērot konfidencialitāti (saskaņā ar Eiropas un valsts tiesību aktiem), anonimizēt personas datus un darbības ar datiem veikt rūpīgi, lai novērstu sadarbības problēmas (apsvērt iespēju izstrādāt drošības stratēģiju datu pārvaldībai). Saprotami paskaidrot, kāpēc dati ir vajadzīgi, parādot priekšrocības, ko sniegs to izmantošana, un aprakstīt, kā jūsu organizācija izmantos un glabās datus. Kopīgi vienoties par datu vākšanas un koplietošanas procesu, lai visi partneri varētu paļauties uz vienotu, kopēju informācijas avotu (piemēram, drošu datu koplietošanas platformu).
- Lai iegūtu svarīgus vēl trūkstošos datus — pārbaudīt noklusējuma vērtību pieejamību, piemēram, valsts līmenī, vai savākt papildu datus, kas nav pieejami no iekšējiem vai ārējiem datu īpašniekiem. Datus var vākt, izmantojot dažādus līdzekļus. Piemēram, kājāmgājēju skaita tendences var noteikt, katru gadu veicot manuālu skaitīšanu nozīmīgās vietās pilsētā, piemēram, uzstādot skaitīšanas mašīnas vai veicot mājsaimniecību apsekojumu. Metodes izvēle ir atkarīga no pieejamajiem resursiem, pilsētas lieluma un vajadzīgā uzticamības līmeņa. Var izšķirt šādus vispārējus datu veidus:
  - kvantitatīvi dati no automātiskiem mērījumiem (piemēram, no skaitīšanas mašīnām, infrasarkano staru un citiem sensoriem, kamerām, satelītiem) vai GPS dati (piemēram, transportlīdzekļu izsekošanas dati, mobilo telefonu atrašanās vietas, ko noskaidro, izmantojot lietotnes vai no mobilo pakalpojumu sniedzējiem);



Vācot datus, ir svarīgi radīt precīzas, konkrētas un pilnīgas datu kopas, kā arī noteikt prioritātes un skaidrus mērķrādītājus, kuriem nepieciešami dati. Tematiskajā rokasgrāmatā **"Ceļu satiksmes drošība pilsētās un aktīva pārvietošanās Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas kontekstā"** ir piedāvāts prioritāšu saraksts datu vākšanai saistībā ar ceļu satiksmes drošību:

- Galveno negadījumu veidu identificēšana kā pamats, atbilstoši kuram noteikt pareizās mērķgrupas, ko uzrunāt, un pasākumus, ko izstrādāt;
- Bīstamo vietu identificēšana multimodālajā tīklā;
- Reālistisku, bet vērienīgu mērķrādītāju noteikšana drošības politikai;
- Izpratnes veicināšana — pareizi negadījumu skaita dati var palīdzēt veicināt izpratni.

Rokasgrāmatā ir arī noteikts minimālais datu kopums, kas vajadzīgs, lai analizētu ceļu satiksmes drošības situāciju pilsētā. Analīzē jo īpaši būtu jāapsver:

- Smagu avāriju un bojāgājušo kopējais skaits gadā pilsētā vismaz pēdējos trīs gados;
- Negadījumu bez ievainotajiem kopējais skaits, kas sagrupēts atbilstoši dažādajiem transporta veidiem, vismaz trīs gadu periodā; un
- Negadījumu vieta un veids pilsētas (multimodālajā) tīklā.

- kvantitatīvi un kvalitatīvi dati no apsekojumiem (mājsaimniecību aptaujām, uz ielas, transportlīdzekļos veiktām aptaujām) vai no ielās izdarītiem novērojumiem (piemēram, manuālas satiksmes skaitīšanas, apmeklējumiem uz vietas, ielas stāvvietu inventarizācijas);
- kvalitatīvi dati no intervijām vai mērķgrupām;
- kvalitatīvi dati no žurnāliem, blogiem, sociālajiem plašsaziņas līdzekļiem;
- modelēšanas dati datu trūkuma novēršanai.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Ciktāl iespējams, izmantot atvērtos datus. Tas padarīs procesu pārredzamāku, ļaujot iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm piekļūt datiem un tos izmantot, kas, savukārt, var nākt par labu jūsu plānošanas darbībām (piemēram, ja universitātes studenti padziļināti analizē kādu mobilitātes jautājumu vai programmē mobilitātes lietotni jūsu pilsētai). Nodrošināt, ka izmantotajiem atvērtajiem datiem ir augsta kvalitāte.
- Izveidot centrālu pašvaldības datu centru, kas pārvalda visu departamentu datus. Tas veicina iekšējo datu apmaiņu un integrētu plānošanu, atvieglojot citu departamentu datu un politikas aspektu izvērtēšanu.

Laika grafiks un koordinācija

- Procesu var sākt, tiklīdz ir izveidota centrālā darba grupa un ir noteikts ģeogrāfiskais tvērums (sk. 1.2. un 2.1. pasākumu), vēlākais, pēc vienošanās par laika grafiku un darba plānu.
- Rezultātus tieši izmanto mobilitātes analīzei 3.2. pasākumā.
- Datu avotu un vajadzību identifikācija ir saistīta ar mērķu noteikšanu (5.2. pasākums), stratēģiskajiem rādītājiem (6.1. pasākums) un uzraudzības procesu (11.1. pasākums).

Kontrolsaraksts

- ✓ Datu vajadzības ir noteiktas, ņemot vērā politiskās prioritātes un iespējamos mērķus.
- ✓ Identificēti pieejamie dati, pārbaudīta to kvalitāte.
- ✓ Apzināti trūkstošie dati, identificēti papildu datu avoti.
- ✓ Ieviesta droša datu pārvaldība.
- ✓ Panākta vienošanās par nepieciešamo datu koplietošanu ar attiecīgo ārējo datu īpašniekiem.
- ✓ Ir savākti papildu dati, ja nepieciešams.

Rīki publiskās telpas kvalitātes novērtēšanai

Ir pieejams rīku klāsts, kas palīdz novērtēt, kā cilvēki izmanto publisko telpu, un izprast, kā tie var uzlabot sabiedrisko dzīvi. Gēla Institūts kā viens no līderiem šajā jomā piedāvā šādu rīku izlasi savā tīmekļa vietnē, piemēram:

- "12 kvalitātes kritēriji" ir rīks, ko izmanto izpētei par to, kāda ir lietotāju pieredze publiskās telpas lietošanā. Konkrētāk, to izmanto, lai izvērtētu, vai dažādi publiskās telpas elementi ir aizsargājoši, ērti un cilvēkiem patīkami.

- "Cilvēku pārvietošanās skaitītājs" mēra, cik daudz cilvēku šķērso konkrētu vietu un kādā veidā. Šī informācija sniedz priekšstatu par to, cik noslogota ir attiecīgā vieta dažādos diennakts laikos un cik sasniedzama tā ir dažādiem transporta veidiem.

- Stacionārās darbības kartēšanas rīks palīdz noskaidrot, ko cilvēki dara attiecīgajā vietā konkrētā laikā, piemēram, sēž uz soliņa, nodarbojas ar sportu vai spēlē dzīvo mūziku. Rezultātā tiek gūts priekšstats par konkrētā brīža aktivitāti apsekotajā teritorijā. Izvērtējot to, kas jau notiek noteiktā vietā, jūs varat sākt izzināt iespējamos uzlabojumus sabiedriskajai dzīvei.

- Publiskās telpas analīzei arvien biežāk izmanto lietotnes, kas atvieglo pilsētām datu vākšanu konkrētajā jomā un datu vēlāku organizēšanu un koplietošanu publiskā datubāzē.

Vairāk informācijas skatīt vietnē *https: https://gehlpeople.com/tools/.*

image © Mark Englert

Uzklausīšana un mācīšanās — uz tiešsaites karti balstīti apsekojumi datu vākšanai[47]

Lai plānošana atbilstu cilvēku interesēm, ir vajadzīga iedzīvotāju (agrīna) iesaistīšana procesā, piemēram, vācot datus ar Sabiedrības Līdzdalības ĢIS (ģeogrāfiskās informācijas sistēmu). Uz tiešsaistes karti balstītos apsekojumos, kuros tiešsaistes apsekojums tiek sasaistīts ar interaktīvu karti, tiek apvienota sabiedrības iesaistīšana un datu vākšana viedai plānošanai, kuras pamatā ir cilvēku vajadzības, uztvere un idejas. Sabiedrības Līdzdalības ĢIS (SLĢIS) ļauj savākt datus no lielas un daudzveidīgas cilvēku grupas un vienlaikus uzlabo sabiedrības iesaistīšanu, palīdz radīt līdzatbildību par procesu un arī ņem vērā iedzīvotāju perspektīvu. Plānotājiem savāktie dati var būt informācijas avots, un SLĢIS var arī izmantot, lai piešķirtu iedzīvotājiem lēmumu pieņemšanas pilnvaras attiecīgajā procesā. Piemēram, var noteikt intervences teritorijas, kartē atzīmējot tās, kurās ir vajadzīgs uzlabojums (piemēram, uztvere par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, nedrošu teritoriju kartēšana, nepietiekams veloceļu skaits utt.). Šādā veidā Helsinku pilsēta izstrādāja savu ģenerālplānu kopā ar iedzīvotājiem, un Stokholmas pilsēta apkopoja idejas par jaunas apkaimes plānojumu. Tā vietā, lai aizstātu tradicionālās metodes, uz tiešsaistes karti balstīti apsekojumi var tās papildināt, lai sasniegtu plašāku sabiedrību un uzlabotu savākto datu kvalitāti. Jo īpaši metropolēm SLĢIS var pavērt durvis uz plašas mērķauditorijas sasniegšanu visā reģionā.

Kāda veida datus var savākt, izmantojot uz tiešsaistes karti balstītus apsekojumus?

Datu vākšana tieši no iedzīvotājiem un kopā ar viņiem var sniegt jums pilnīgi jaunu priekšstatu par cilvēku dzīves vidi, un to var izmantot visā plānošanas procesā. Lūdzot dalībniekiem atzīmēt dažādas vietas uz kartes (piemēram, vietas, kur viņi veic ikdienas darbības, vai teritorijas, kurām viņi dod priekšroku / no kurām viņi izvairās), novērtēt infrastruktūras kvalitāti vai atzīmēt kartē viņu idejas turpmākai pilsētas attīstīšanai, Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanā var ciešāk iesaistīt iedzīvotājus un saprast, kur ir nepieciešams rīkoties. Vācot telpiskos datus, ģeogrāfiskos modeļus var sasaistīt ar sociāldemogrāfiskajiem aspektiem, attieksmēm un vides kvalitāti. Datus, kas iegūti uz tiešsaistes karti balstītos apsekojumos, var izmantot, piemēram, lai gūtu lielāku izprati par:

- mobilitātes paradumiem (piemēram, kartējot apmeklētās vietas, maršrutus, pārvietošanās mērķus, apmeklējumu biežumu, izvēlētos transporta veidus);
- interesējošām vietām un vietām, kur notiek aktīva darbība;
- (ne-)apmierinātību un viedokļiem, piemēram, par apkaimi, pilsētas telpu, pieejamību, sabiedrības drošību, zaļo telpu, mobilitātes pakalpojumiem, infrastruktūru utt.;
- teritorijām, kurās vajadzīgi uzlabojumi (piemēram, ir nepietiekami sabiedriskā transporta pakalpojumi);
- ar mobilitāti saistītu ietekmi uz veselību un labklājību; un
- demogrāfijas datiem.

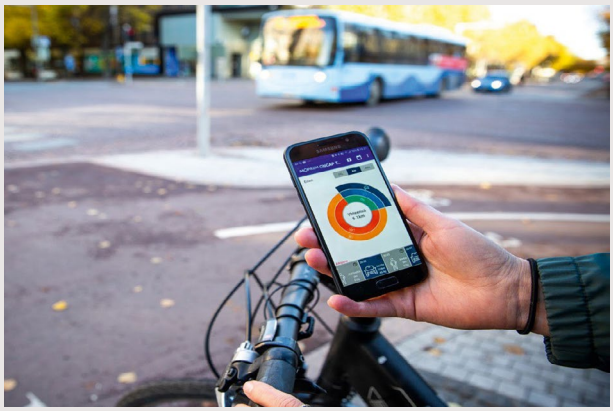


image © City of Lahti

Kādi tiešsaistes rīki ir pieejami?

- *Maptionnaire: https://maptionnaire.com/*
- *Citizenlab: https://www.citizenlab.co/*
- *GeoForm (Esri): https://github.com/Esri/geoform-template-js*
- *Mapping for change: https://mappingforchange.org.uk/*
- *GeoCitizen:* https://www.geocitizen.org/.

[47] Avots un plašāka informācija: *Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuła, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Mlodkowski, M., Wójcicki, M.* (2016), *Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. Rozwój*

Sasniedzamības mērīšana — Flandrijas metode "Mobiscore"

Pilsētu mobilitātes plānošanā būtu jāpievēršas ne tikai mobilitātei šī jēdziena šaurākā nozīmē (t. i., tam, cik viegli ir pārvietoties pilsētā), bet arī mobilitātes galīgajam mērķim, proti, vietu un darbību sasniedzamībai. Sasniedzamība raksturo faktiskās iespējas piedalīties pasākumos ārpus mājas. Viens no šķēršļiem, kas jāpārvar, lai IPMP tiešāk pievērstos sasniedzamībai, ir tās mērīšanas sarežģītība.

Flandrijas rīks un tā izmantošana Flandrijā

Flandrijas administrācijas Vides, dabas un enerģētikas departaments (LNE) 2019. gada maijā laida klajā tīmekļa rīku "Mobiscore", ar kura palīdzību konkrētai mājai vai zemes gabalam piešķir "sasniedzamības vērtējumu". Šo vērtējumu izmanto potenciālie mājas pircēji vai nomnieki, lai uzzinātu, kādas ir dažādu objektu, piemēram, dzelzceļa stacijas, autobusu pieturas, skolas u. tml., sasniegšanas iespējas ilgtspējīgā veidā, piemēram, kājām vai ar velosipēdu. Izstrādājot šo rīku, ministrijas departaments vēlas veicināt iedzīvotāju izpratni par mobilitātes ietekmi, ko rada dzīvesvietas izvēle. Lēmums pirkt vai nomāt mājvietu ir ietekmīgs brīdis, ko var izmantot, lai panāktu izmaiņas mobilitātes paradumos, piemēram, transporta veidu izvēlē. Cilvēki, kuri vēlas pārcelties uz jaunu māju, var viegli salīdzināt dažādu vietu sasniedzamību "Mobiscore" tīmekļa vietnē (www.mobiscore.be — pieejama tikai nīderlandiešu valodā). Šis rīks varētu arī pilnveidoties un kļūt par noderīgu analītisko instrumentu pilsētu mobilitātes plānošanai. Tā kā tas piešķir sasniedzamības vērtējumu katram hektāram (100 x 100 m), karte ar dažādajiem vērtējumiem funkcionālajā pilsētas teritorijā parādītu teritorijas ar augstu un zemu sasniedzamību. Tas var, piemēram, palīdzēt izlemt, kur ir vislielākā steidzamība uzlabot sabiedrisko transportu vai veloceļu savienojumus. Turklāt tas noteikti var palīdzēt labāk sasaistīt pilsētattīstības politiku ar mobilitātes plānošanu, parādot, kur ir jāattīsta mājokļi, skolas utt., lai veicinātu ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu.

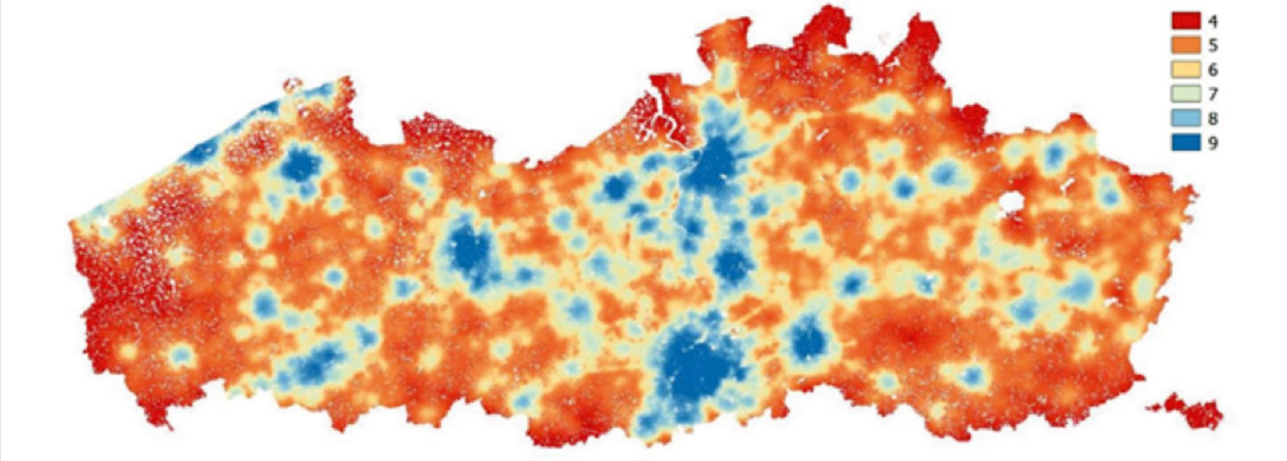
Kā Flandrijas pieeju var izmantot par iedvesmu jūsu IPMP?

Maz ticams, ka jūsu pilsētā ir pieejams lietošanai gatavs rīks, ar kuru var novērtēt ikdienā bieži izmantotu galamērķu sasniedzamību. Tomēr 3.1. pasākumā (Informācijas avotu identificēšana un sadarbība ar datu īpašniekiem) jums būtu jānoskaidro no telpiskās plānošanas vai pilsētplānošanas departamenta vai pētniecības institūtiem jūsu teritorijā, vai ir pieejami uz ĢIS balstīti dati par veikalu, skolu u. c. objektu atrašanās vietu. Pamatojoties uz šiem blīvuma datiem, var iegūt sasniedzamības rādītāju dažādām teritorijām pilsētā. Turklāt var analizēt sabiedriskā transporta pieturu blīvumu vai apzināt teritorijas, kas ir gājiena attālumā līdz pieturām (piemēram, 400 metru attālumā no autobusu pieturām un 800 metru attālumā no vilciena pieturām). Otrajā IPMP posmā, kad notiek stratēģijas izstrāde, sasniedzamības rādītāju karti var izmantot apspriedēs ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, iedzīvotājiem un citām ieinteresētajām pusēm. Tas ir īpaši noderīgi, kad sadarbojas ar pilsētattīstības departamentiem, lai izstrādātu tā dēvēto uz tranzītu orientētas attīstības (TOD) stratēģiju, t. i., stratēģiju, kura paredz pilsētattīstību, kas vērsta uz sabiedriskā transporta mezgliem un neatbalsta tādu teritoriju attīstīšanu, kuras ir atkarīgas no automašīnām un kurās ir zema sabiedriskā transporta sasniedzamība. Apkaimes līmenī sasniedzamības kartēšana var veicināt aktīvas mobilitātes maršrutu attīstīšanu un palīdz plānot jauktu izmantojuma veidu attīstīšanu, tostarp skolas, veikalus un pakalpojumus.

Sīkāku informāciju par metodiku, ko izmanto Flandrijā izstrādātajam mobilitātes rādītājam, skatīt vietnē https://www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore (pieejama tikai nīderlandiešu valodā).

Autors: Dirk Lauwers no Gentes Universitātes Mobilitātes un telpiskās plānošanas centra

18. attēls. Mobiscore ģeogrāfiskais sadalījums Flandrijā (vērtējums par viena hektāra šūnām; sarkana krāsa (4) nozīmē viszemāko sasniedzamību, un zila krāsa (9) nozīmē visaugstāko sasniedzamību; *Transport & Mobility Leuven,* 2019. g., *Mobiscore: www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore.)*



Citi analīzes rīki

- Veselības ekonomiskā novērtējuma rīks *(HEAT)* attiecībā uz pārvietošanos ar kājām un riteņbraukšanu (PVO/Eiropa) ekonomiski novērtē kājāmiešanas un riteņbraukšanas ietekmi uz veselību pilsētā:
  www.heatwalkingcycling.org/#homepage

- AirQ+ (PVO) veic aprēķinus, kas ļauj skaitliski izteikt gaisa piesārņojuma ietekmi uz veselību, tostarp aplēst paredzamā mūža ilguma saīsināšanos: *www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution*

- Apvienotās Karalistes Transporta ministrija piedāvā vadlīnijas par riteņbraucēju un kājāmgājēju tīklu plānošanu, kā arī iešanas maršrutu revīzijas rīku:
  www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools

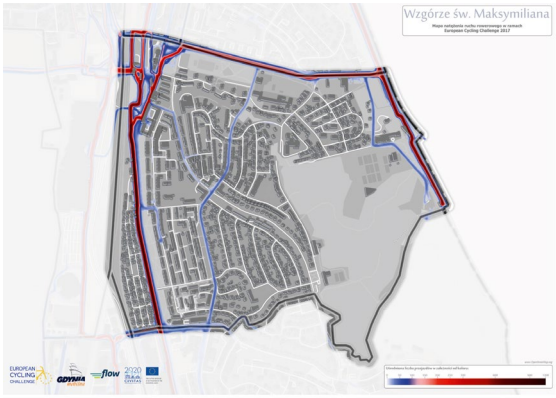
- Pilsētas vadība var iedrošināt iedzīvotājus īpašā platformā ziņot par problēmām, kas saistītas ar ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras jautājumiem. Dažām pilsētām vai valstīm ir sava ziņošanas platforma, piemēram, Radkummerkasten Vīnei (Austrijā) *(www. radkummerkasten.at) vai FixMyStreet Apvienotajai Karalistei (www.fixmystreet.com).*

- *BYPAD (Bicycle Policy Audit* — riteņbraukšanas politikas revīzija) palīdz izvērtēt pilsētas riteņbraukšanas politiku: *https://www.bypad.org/.*

- Vairāk datu vākšanas rīku ir pieejams arī CIVITAS pilsētu mobilitātes rīku krātuvē: *https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D= field_application_area%3A923*

Pēdējos gados Gdiņa ir izveidojusi vērtīgu partnerību ar dažādiem dalībniekiem, lai savāktu datus mobilitātes plānošanai. Datus nodrošina detalizētas intervijas ar iedzīvotājiem par mobilitātes izvēlēm un paradumiem (kuras veic sabiedriskā transporta iestāde), GPS dati, kas savākti dažādās kampaņās un projektos, satiksmes novērojumi, kā arī intervijas ielās ar kājāmgājējiem, autovadītājiem un veikalu īpašniekiem. Tos cita starpā izmanto intensitātes kartēm, riteņbraukšanas plūsmu animācijām un kravu statistikai, kas noder transporta un pilsētu plānotājiem. Uzticamu attiecību izveide ar partneriem un viņu iesaistīšana visā procesā palīdzēs jums gan saņemt datus, gan uzturēt partnerību nākotnē.

Avots: Gdiņas pilsētas pašvaldība; apkopoja UBC

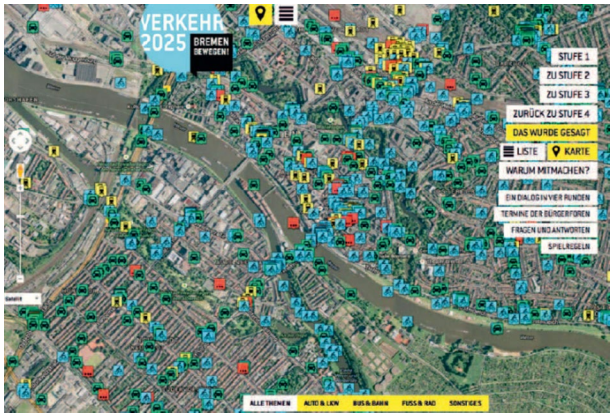


LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Brēmene, Vācija. Mobilitātes situācijas novērtēšana, iesaistot iedzīvotājus tiešsaistē

Papildinot tradicionālās datu vākšanas metodes, Brēmenes pilsēta izmantoja pūļa datu vākšanas metodes, lai analizētu ar mobilitātes norisēm saistītās problēmas un iespējas pilsētā. Proaktīva līdzdalības stratēģija un inovatīvi tiešsaistes līdzdalības moduļi nodrošināja iedzīvotājiem iespēju sniegt svarīgus datus. Iedzīvotāji tiešsaistes platformā atbildēja uz jautājumiem "Kur viss nenorit, kā vajadzētu?" un "Kur viss norit, kā nākas?", un lietotāji varēja arī atzīmēt konkrētas vietas uz kartes un piešķirt ierakstiem krāsu kodus atbilstoši transporta veidam. Portālam bija vairāk nekā 100 000 lapas apmeklētāju, 4000 ierakstu, 9000 komentāru un 100 000 "patīk" vai "nepatīk" komentāru.

Autors: *Michael Glotz-Richter* no Brēmenes pilsētas pašvaldības; apkopoja ICLEI
Attēla īpašnieks: Brēmenes pilsētas pašvaldība



3.2. PASĀKUMS. PROBLĒMU UN IESPĒJU ANALĪZE (VISI TRANSPORTA VEIDI)

Pamatojums

Laba mobilitātes analīze ļoti palīdz noteikt atbilstošu politiku un nodrošina nepieciešamo bāzes scenāriju, attiecībā pret kuru var novērtēt progresu. Analīzei vajadzētu būt pēc iespējas visaptverošākai, taču tai ir jābūt arī pārvaldāmai, ņemot vērā pieejamos resursus. Jānodrošina visu transporta tīklu, veidu un ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes pamataspektu pienācīga analīze, taču nevajadzētu veltīt pārāk daudz laika un enerģijas tādu visaptverošu datu analīzei, kam ir maza saistība ar galvenajām problēmām jūsu pilsētā. Kad vien tas ir lietderīgi, plānošanas process būtu jābalsta uz jau esošu plānu un stratēģiju rezultātiem.

Mērķi

- Sniegt pārskatu par svarīgu mobilitātes un transporta norišu esošo stāvokli visā funkcionālajā pilsētas teritorijā, pamatojoties uz datiem un attiecīgiem plānošanas dokumentiem, kas attiecas gan uz pasažieru mobilitāti, gan uz kravu pārvadājumiem.
- Noteikt un pēc prioritātes sarindot galvenās problēmas, kas jāaplūko IPMP.
- Sagatavot ar pilsētas mobilitāti saistīto problēmu un iespēju sarakstu (piemēram, pakalpojumu pieejamība, piesārņojums, sociālā nevienlīdzība, ceļu satiksmes drošība, klimata aizsardzība, zemes izmantošanas modeļi un tīkla noturība).

Uzdevumi

- Izskatīt galvenos plānošanas dokumentus, kas saistīti ar pilsētas transportu, lai veiktu esošā stāvokļa, problēmu un stratēģiju jēgpilnu analīzi. Šādi dokumenti cita starpā var būt nozaru mobilitātes stratēģijas un plāni (piemēram, par kājāmiešanu, riteņbraukšanu, sabiedrisko transportu, ceļu satiksmi, stāvvietām, kravu pārvadājumiem), kā arī plāni un dokumenti no citām attiecīgām politikas jomām (piemēram, zemes izmantošanas, enerģētikas, vides, ekonomikas attīstības, sociālās iekļaušanas, veselības aizsardzības un drošības politikas), no vietējiem transporta operatoriem un citām pašvaldībām. (plānošanas dokumentu analīzē jābalstās uz 2.2 pasākumu)

- Izvērtēt arī pašvaldības budžetu. Cik daudz ir ieguldīts dažādajos transporta veidos un pasākumos, kas saistīti ar dažādajiem ilgtspējas aspektiem? Vai tas atbilst jūsu pilsētas prioritātēm, vai arī pastāv pretrunas?

- Analizēt datus (kas iegūti 3.1. pasākumā). Nodrošināt, ka tiek izmantotas arī telpiskās analīzes metodes, piemēram, kartējot ceļu satiksmes negadījumus, gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeni, teritorijas, kas atrodas tālu no parkiem, teritorijas, kurām nevar piekļūt ar sabiedrisko transportu, vai trūkstošos posmus veloceļu vai ietvju tīklā. Pamatojoties uz esošo informāciju un ekspertu novērtējumiem, provizoriski noteikt galvenās problēmas un stratēģijas.

- Kopā ar galvenajām ieinteresētajām pusēm un iedzīvotājiem sagatavot bāzes scenārija analīzi, lai noteiktu un sarindotu pēc prioritātes galvenās problēmas, kam jāpievēršas IPMP. Ciktāl iespējams, censties skaitliski izteikt mobilitātes un transporta esošo stāvokli un to vizualizēt uz kartēm. Bāzes scenārijā būtu jāiekļauj stāvoklis, tendences un problēmjomas, kas saistītas ar:

  - visiem transporta veidiem, ko izmanto jūsu pilsētā, tostarp kravu pārvadājumiem, un transporta veidu integrācijas līmeni (multimodalitāti);

  - visiem galvenajiem ilgtspējīgas mobilitātes aspektiem, kas ir attiecināmi uz jūsu pilsētu (piemēram, gaisa piesārņojumu, satiksmes troksni, ceļu satiksmes drošību, dzīves ērtuma līmeni publiskajā telpā, vienlīdzīgu piekļuvi pakalpojumiem, nodarbinātību un izglītību).

- Problēmu un iespēju analīzē iesaistīt iedzīvotājus (piemēram, piedāvājot tiešsaistes kartes, kurās iedzīvotāji var atzīmēt vietas, ko tie konkrētu transporta veidu izmantošanas ziņā vērtē negatīvi vai pozitīvi).

- Novērtēt sociālās atstumtības aspektus transporta politikas ietvaros. Tas nozīmē ņemt vērā visas kopienas, tostarp neaizsargātu grupu, piemēram, bērnu, personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, gados vecu cilvēku, mājsaimniecību ar zemiem ienākumiem, minoritāšu grupu u. c., vajadzības. Jāpievērš uzmanība arī dzimumu līdztiesības aspektiem, t. i., vienādu iespēju nodrošināšanai sievietēm un vīriešiem. Svarīgi jautājumi, kas jāapsver:

  - Vai ar transportu saistītie pasākumi veicina nodarbinātību un palīdz attīstīt iekļaujošu darba tirgu?

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības.

- Izmantot galveno dalībnieku zināšanas, lai gūtu ieskatu par nozaru politikas dokumentiem (piemēram, rīkojot intervijas, sanāksmes).

- Pamatojoties uz provizoriski noteiktajām galvenajām problēmām un iespējām, apsvērt iespēju pilnīga priekšstata gūšanai veikt mērķtiecīgu analīzi, piemēram, hipotētisku analīzi, lai pārbaudītu konkrētu jautājumu, kas ir aktualizēts, diagnostisku analīzi, lai mēģinātu noskaidrot jautājumus, kas nav aktualizēti, vai vizionāru analīzi turpmāku prioritāru tematu padziļinātai izpētei.

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākums tieši atkarīgs no datu vākšanas (sk. 3.1. pasākumu) un — mazākā mērā — pašnovērtējuma (sk. 1.1. pasākumu), kā arī saistītu plānu novērtējuma (sk. 2.2. pasākumu).

- Šī uzdevuma secinājumi ir svarīga ievadinformācija scenārija veidošanai (sk. 4.1. pasākumu) un visam plānošanas procesam.

Kontrolsaraksts

- ✓ Problēmas un iespējas pārrunātas ar galvenajām ieinteresētajām pusēm un iedzīvotājiem un analizētas.
- ✓ Veikta pārskatīšana un problēmu analīze. Raksturots visu transporta veidu stāvoklis un ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes galvenie aspekti.
- ✓ Noteikts bāzes scenārijs, attiecībā pret kuru var novērtēt progresu.
- ✓ Pēc prioritātes sarindotas galvenās iespējas un problēmas, kas jāaplūko IPMP.

19. attēls. Piemērs, kā var izmantot analīzes tabulu, lai noteiktu transporta sistēmas stāvokli (bāzes scenārija analīze) (pielāgots no *Sundberg, R.*, 2018. g., *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages Start*, 10. lpp.)

FUNKCIJAS / TRANSPORTA VEIDI	ĪPATSVARS TRANSPORTA VEIDU DALĪJUMĀ	INFRASTRUKTŪRAS KVALITĀTE	DROŠĪBA UN DZĪVES ĒRTUMS	VIDE UN VESELĪBA	VIENLĪDZĪGA PIEEJAMIBA	PASĀKUMU ĪSTENOŠANAS STĀVOKLIS	GALVENIE IETEIKUMI
Iešana kājām	12%	Slikta	Daudz negadījumu ceļu šķērsošanas vietās skolu tuvumā	Arvien mazāk skolēnu iet uz skolu kājām	Dažās teritorijās nav parku un sporta objektu gājiena attālumā	Zema aktivitāte. Jauna kampaņa "Ej uz skolu!".	Ir vajadzīgi satiksmes drošības pasākumi
Riteņbraukšana	7%	Vidēja	Riteņbraucēji bieži jūtas nedroši; pievilcīgi velosipēdi parkos	Zems izmantojums sniedz maz ieguvumu	Maz velosipēdu gar galvenajiem ceļiem	Notiek riteņbraukšanas tīkla kartēšana. Mazs budžets jauniem pasākumiem.	Palielināt pilsētas administrācijas budžetu riteņbraukšanas pasākumiem
Sabiedriskais transports (autobusi, tramvaji, metro, vilcieni u. c.)	16%	Laba	Dažām autobusu pieturām vajadzīgs remonts; pasažieri jūtas nedroši vakaros	Ir izveidots jauns autobusu parks, samazināta ietekme uz gaisa kvalitāti	Samazināta braukšanas maksa bezdarbniekiem, bet autobusi reti kursē uz pilsētas nomali, kur dzīvo mazturīgie	Augsta aktivitāte, tiek plānota sabiedriskā transporta stratēģija	Progress pareizajā virzienā, turpināt iesākto
Transportlīdzekļu koplietošana (automašīnas, velosipēdi u c.)	0.5%	Vidēja	Elektroskrejriteņi bloķē ietves	Zems izmantojums sniedz maz ieguvumu	Koplietošanas piedāvājumi pieejami tikai pilsētas centrā	Nav aktivitātes, pilnībā privatizēta joma	Vajadzīgs pienācīgs regulējums un zināšanas
Privātais motorizētais transports (automašīnas, motocikli u. c.)	64.5%	Laba	Daudz negadījumu, kuros iesaistīti gājēji vai riteņbraucēji	Automašīnu aktīva izmantošana būtiski ietekmē gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni	Autoceļu tīkli labi aptver visas pilsētas daļas	Augsta aktivitāte, tiek būvēts jauns apvedceļš	Pēc apvedceļa pabeigšanas ieviest pasākumus, lai mazinātu automašīnu satiksmi pilsētas centrā
Multimodalitāte (dzelzceļa stacijas, pārsēšanās punkti)	n/a	Laba	Jaunā dzelzceļa stacija ir pievilcīga. Neuzticamas izmaiņas mazāk intensīvas satiksmes laikā veicina automašīnu izmantošanu.	Galvenā autobusu pietura atrodas tādā attālumā no galvenās dzelzceļa stacijas, ka līdz tai nevar aiziet kājām	Nav transportmijas piedāvājumu pilsētas nomalēs. Trūkst drošu stāvvietu elektriskajiem velosipēdiem galvenajos pārsēšanās punktos.	Zema aktivitāte	Sabiedriskā transporta stratēģijā ņemt vērā pārsēšanās punktu un transportmijas (Park&Ride un Bike&Ride) vietas
Kravu pārvadājumi	n/a	Laba	Intensīva kravas automobiļu satiksme pilsētas centrā rada drošības risku	Kravas automobiļi pilsētas centrā rada gaisa un trokšņa piesārņojumu	Visas rūpnieciskās teritorijas ir labi savienotas	Zema aktivitāte	Izstrādāt stratēģiju smago kravu pārvadājumu novirzīšanai no pilsētas centra
ANALĪZE	Dominējošais transporta veids ir automašīnas	Ir jāuzlabo kājāmiešanas un velosatiksmes infrastruktūra	Par prioritāti jāizvirza satiksmes drošība	Vislielākā problēma ir gaisa piesārņojums no automašīnām un kravas automobiļiem	Jāuzlabo autobusu maršrutu savienojumi ar pilsētas nomalēm	Jānostiprina spējas vairākās jomās	

"Nestāstiet man par savām galvenajām prioritātēm. Parādiet man, kur jūs tērējat savu naudu, un es jums pastāstīšu pats, kas ir jūsu prioritātes." (Džeimss V. Friks)

Pastāvīgu ieguldījumu apmērs riteņbraukšanas infrastruktūrā ir drošs rādītājs tam, cik liela vērtība tiek piešķirta riteņbraukšanas attīstībai. Apvienoto Nāciju Organizācijas Vides programmā tika ieteikts vismaz 20 % visa transportam paredzētā budžeta atvēlēt nemotorizētajam transportam. Nīderlandē, kas ir riteņbraucējiem visdraudzīgākā valsts Eiropā, katru gadu riteņbraukšanas attīstībā tiek ieguldīti aptuveni 35 € uz vienu personu, un vislielāko ieguldījuma daļu nodrošina vietējās iestādes. Veiktie ieguldījumi dažādos transporta veidos ir labs mobilitātes analīzes rādītājs, kas ļauj novērot pilsētas prioritārās rīcības jomas un atklāt iespējamu ieguldījumu trūkumu, piemēram, velosatiksmes infrastruktūrā.

Plašāki norādījumi par to, kā ar Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu veiksmīgi sekmēt velosipēdu izmantošanu, ir atrodami norādījumos speciālistiem **"Riteņbraukšanas atbalstīšana un veicināšana Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā".**

20. attēls. Piemērs, kā parādīt atbilstību starp pilsētas prioritātēm (šajā piemērā — saistībā ar transporta veidiem un mērķiem) un pilsētas faktiskajiem ieguldījumiem (pielāgots no *Sundberg, R.*, 2018. g., *SUMPs- Up Manual on the integration of measures and measure packages — Step up*, 11. lpp.)

Transporta veidi	Prioritāte	Ieguldījumi pagājušajā gadā	Ieguldījumi pēdējos piecos gados
Iešana kājām		100	800
Riteņbraukšana		200	1300
Sabiedriskais transports		5000	19000
Taksometri/pārvadājumi (piem., īpaši pārvadājumu)		200	1000
Automašīnu koplietošana		100	200
Privātās automašīnas		2000	15700
Kopā		7600	38000

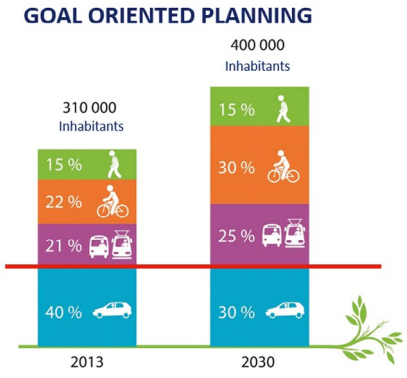
Mērķi	Prioritāteveidi	Ieguldījumi pagājušajā gadā	Ieguldījumi pēdējos piecos gados
satiksmes drošību un ceļu drošumu		1000	4000
kājāmiešanas un riteņbraukšanas		200	1300
sabiedriskā transporta kvalitāti un izmantošanas biežumu		5000	19000
kravu pārvadājumu sistēma		1000	3000
Pieejamība - privātās automašīnas		2000	15700
Kopā		9200	43000

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Malme, Zviedrija. Visaptveroša pieeja, kas ietver manuālu, mehānisku datu vākšanu, datu vākšanu apsekojumos un izmantojot lietotnes

Malmes pilsēta izmanto dažādu metožu apvienojumu, lai vāktu datus par mobilitātes situāciju, kā arī trokšņa piesārņojumu un gaisa piesārņojumu. Tas ietver manuālu un mehānisku satiksmes skaitīšanu divreiz gadā, kā arī reizi piecos gados īstenotus satiksmes apsekojumus, kuros novērtē pārvietošanās paradumu izmaiņas un ietekmējošos faktorus. Papildus tradicionālajam veidam pēdējais apsekojums tika organizēts tā, lai to varētu izmantot tiešsaistes lietotnē mobilajos tālruņos. Galvenais panākumu faktors ir savākto datu sasaistīšana ar satiksmes modeli un pilsētā veikto infrastruktūras ieguldījumu pēcuzraudzību. Tādā veidā lēmumu pieņēmēji tiek atbalstīti viņu pilsētas attīstīšanas darbībās.

Author: Andreas Nordin, City of Malmö, collected UBC
Attēla īpašnieks: Malmes pilsēta



LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Deinze, Beļģija. Pieejamības pārbaudes attiecībā uz bērniem un gados vecākiem cilvēkiem

Deinzes pilsētas IPMP ir ietvertas pieejamības pārbaudes attiecībā uz publisko telpu un to ceļu projektējumu, kas savieno dažādas aktivitāšu vietas pilsētā. Pieejamības pārbaudes ir piemērs tam, kā pilsēta piemēro principus un mērķus "transporta veidu prioritāšu noteikšana (STOP [1])", "uzmanības pievēršana neaizsargātām mērķgrupām" un "tuvums", kas noteikti Flandrijas IPMP programmā, jau sākot no analīzes.

Author: Deinzes pilsētas pašvaldība; apkopoja Mobiel 21
Attēla īpašnieks: Deinzes pilsētas pašvaldība

[1] Saīsinājums no nīderlandiešu valodas, prioritātes piešķiršana transporta veidiem — iešanai kājām, riteņbraukšanai, sabiedriskajam transportam, transporta koplietošanai un — kā pēdējām — privātajām automašīnām — IPMP plānošanā visām Flandrijas pilsētām un municipalitātēm.

Atskaites punkts: pabeigta problēmu un iespēju analīze

Šajā cikla punktā vajadzētu būt pabeigtiem visiem sagatavošanās soļiem un stāvokļa analīzei. Ir gūts pietiekams priekšstats par mobilitātes situāciju un plānošanas satvaru, ir izveidotas efektīvas darba struktūras, un jūs zināt, ko ir svarīgi ņemt vērā, nosakot IPMP vīziju, mērķus, mērķrādītājus un pasākumus jūsu pilsētā. Jums kopā ar svarīgajām ieinteresētajām pusēm ir jābūt gūtai vienotai izpratnei par galvenajām problēmām un iespējām — tas ir viens no Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas galvenajiem atskaites punktiem. Ir iespējams atkal iesaistīt galvenās ieinteresētās puses un vietējos politiķus, lai sekmētu atbalstu IPMP, procesā nodrošinātu pārskatatbildību un radītu stabilu pamatu vēlākajai stratēģijas izstrādei. Jums būtu jādara zināms savas analīzes rezultātu kopsavilkums, ieskaitot visas problēmas un iespējas, un jānodrošina atbalsts turpmākai dalībai Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanā. Lai rezultātu izplatīšanas un galveno problēmu un iespēju sagrupēšanas process būtu vieglāks, ir ieteicams galvenos analīzes secinājumus apkopot "pamatziņojumā".

Image © Rupprecht Consult

2. POSMS. STRATĒĢIJAS IZSTRĀDE

Otrā posma mērķis ir sadarbībā ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm noteikt Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna stratēģisko virzienu. Galvenie jautājumi ir šādi:

Kādas ir mūsu iespējas nākotnē?

Analizējiet, kā varētu mainīties ārējie faktori, kas ir svarīgi pilsētu mobilitātei (piemēram, demogrāfija, informācijas tehnoloģijas, klimats), un izstrādājiet scenārijus alternatīviem stratēģiskajiem virzieniem. Lai iegūtu labāku faktisko bāzi stratēģiskiem lēmumiem, scenārijos jācenšas atspoguļot, cik liela ir nenoteiktība nākotnes prognozēs.

Kādu pilsētu vēlamies izveidot?

Iesaistiet ieinteresētās puses un iedzīvotājus vīziju veidošanā, lai, pamatojoties uz mobilitātes analīzes rezultātiem un scenārijos noteikto ietekmi, rastu kopīgu izpratni par vēlamo nākotni. Kopīga vīzija un mērķi ir katra IPMP pamats.

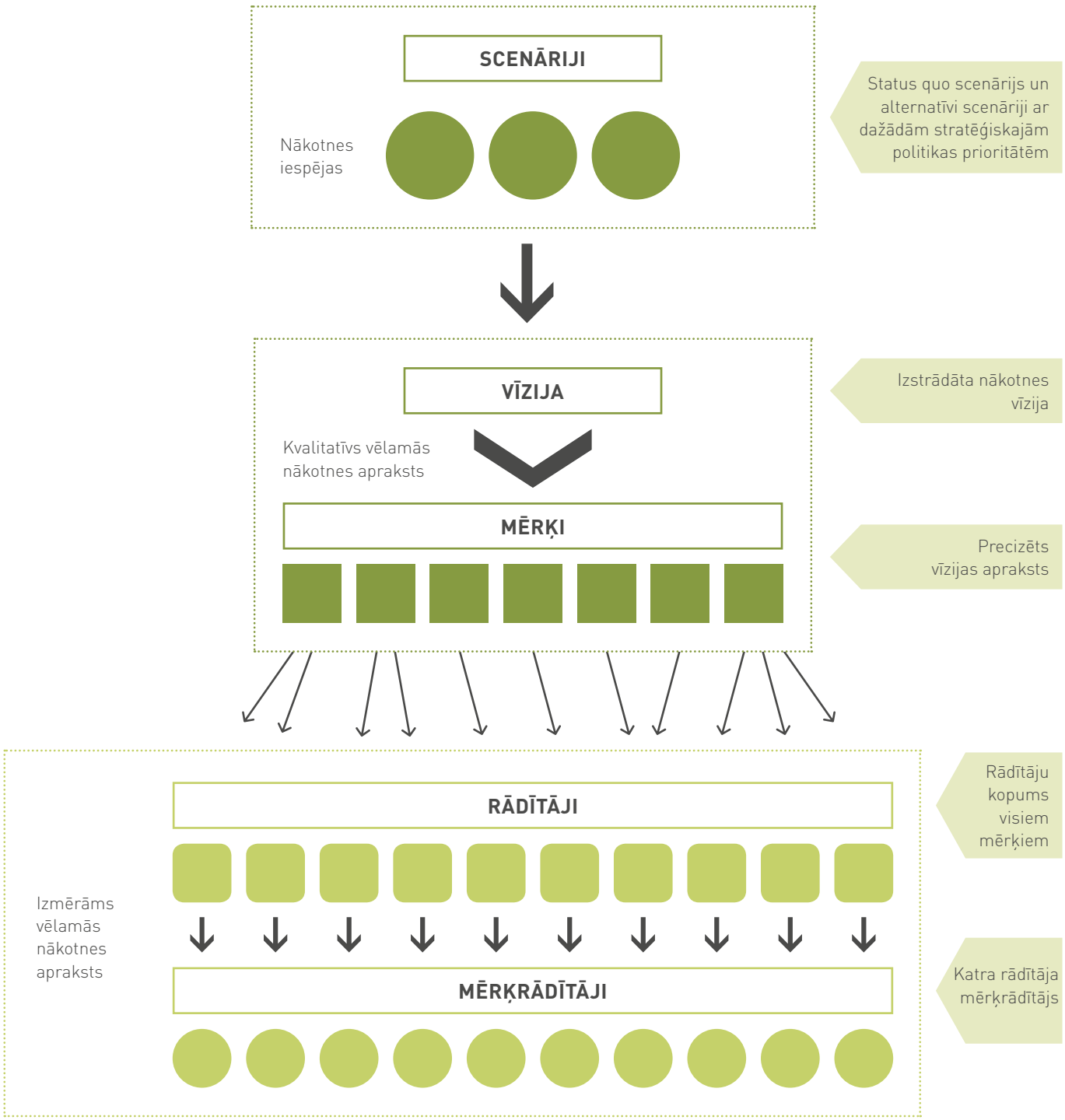
Jāpārliecinās, ka mērķi ir vērsti uz nozīmīgo problēmu risināšanu un ka tie aptver visus transporta veidus funkcionālajā pilsētas teritorijā.

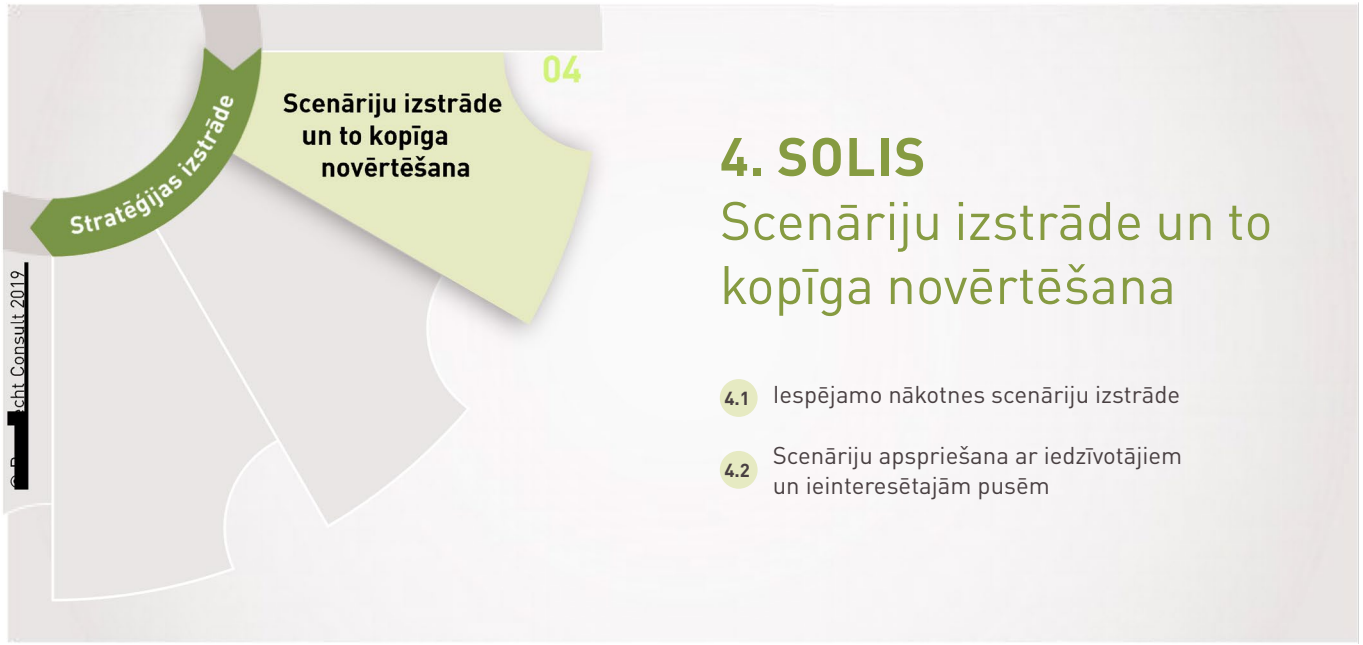
Kā noteiksim, vai iecerētais ir izdevies?

Definējiet stratēģisku rādītāju un mērķrādītāju kopumu, kas ļauj sekot līdzi panāktajam progresam visu mērķu sasniegšanā, neprasot nerealizējamā apmērā vākt jaunus datus. Izvirziet ambiciozus, tomēr izpildāmus mērķrādītājus, kas ir saskaņoti ar citām politikas jomām.

Noslēdzoties otrajam posmam, tiek sasniegts vēl viens atskaites punkts: ir noteikta vīzija, mērķi un mērķrādītāji, kam ir plašs atbalsts.

21. attēls. Pārskats par 2. posma galvenajiem soļiem (scenāriji, vīzija, mērķi, mērķrādītāji)





Balstoties uz problēmu un iespēju analīzi, jāizstrādā atšķirīgi scenāriji un tie jāapspriež ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm. Šie scenāriji palīdz gūt labāku izpratni par to, kāda nākotnē varētu būt mobilitāte jūsu pilsētā. Tādējādi tie var kalpot kā informācijas un iedvesmas avots tālākajai vīzijas veidošanai.

4.1. PASĀKUMS. IESPĒJAMO NĀKOTNES SCENĀRIJU IZSTRĀDE

Pamatojums

Scenāriji palīdz labāk saprast, kāda ietekme varētu būt ārējiem faktoriem (piemēram, klimata pārmaiņām, informācijas tehnoloģijām, finansēm un drošībai), kuri ietekmē mobilitāti pilsētās , kā arī noteikt alternatīvas pieejas, kā uz šo ietekmi reaģēt. Tie ataino dažādas iespējamās nākotnes situācijas, tāpēc plānotāji var novērtēt pašreizējo tendenču sekas, iespējamās pārmaiņas sabiedrībā un vietējā mērogā, kā arī alternatīvas stratēģiskas politikas prioritātes neatkarīgi citu no citas. Šādu dažādu scenāriju seku izpēte rada spēcīgāku faktisko bāzi stratēģiskiem lēmumiem. Tā var sniegt informāciju un iedvesmu vīzijas un mērķu noteikšanai (sk. 5. soli) un palīdz izvirzīt reālistiskus mērķrādītājus stratēģiskajiem rādītājiem (sk. 6. soli).

Mērķi

- Izprast ar pašreizējām tendencēm un iespējamajām apstākļu izmaiņām saistītos riskus un iespējas.
- Izstrādāt alternatīvus scenārijus, kuri parāda dažādu stratēģisku politisko virzienu iespējamās sekas.
- Izveidot faktisku bāzi tālākai vīzijas, mērķu un mērķrādītāju noteikšanai.

Uzdevumi

- Izpētīt to ārējo faktoru (t. i., faktoru, kurus pilsēta nevar kontrolēt, piemēram, demogrāfijas, naftas cenu, ekonomikas situācijas, klimata krīzes, tehnoloģisko pārmaiņu vai ilgtspējīgai mobilitātei sniegtā politiskā atbalsta līmeņa) iespējamo nākotnes attīstību, kuri visvairāk ietekmē mobilitāti pilsētās. Izsvērt pašreizējās tendences un iespējamās izmaiņas, uz ko norāda jaunākie ekspertu ziņojumi. Analizēt tendences, kas novērotas pilsētās kas ir tipiskās priekšgājas, piemēram, Sanfrancisko, un izvērtēt, kas notiktu, ja digitālas mobilitātes inovācijas, kas ir pieejamas tur, kļūtu pieejamas arī jūsu pilsētā. Papildus izskatīt mazāk ticamas, bet ļoti krasas pārmaiņas, kas būtiski ietekmētu mobilitāti jūsu pilsētā.

- Analizēt nākotnē gaidāmo ārējo apstākļu ietekmi uz vietējo transporta sistēmu. Tas ietver ietekmi, ko rada globāla vai valsts mēroga pārmaiņas (piemēram, jaunas tehnoloģijas, ar kurām var nodrošināt mobilitāti kā pakalpojumu, automatizētu transportlīdzekļa vadīšanu vai kopīgoto mobilitāti bez piesaistes vietai), kā arī vietējās tendences (piemēram, straujš iedzīvotāju skaita pieaugums vai sarukums, kas ietekmē pilsētas budžetu un pilsētattīstības iespējas). Jānovērtē, kādas iespējas un ierobežojumi rastos pilsētai šādu pārmaiņu dēļ. Vai rodas jaunas iespējas? Vai daži ilgtspējīgas politikas pasākumi kļūst grūtāk īstenojami?

- Izstrādāt vairākus scenārijus, kuri raksturo alternatīvas politikas prioritātes un to ietekmi stratēģiskā līmenī. Jāizstrādā vismaz trīs scenāriji:

  · status quo scenārijs, kas ataino paredzamo attīstību gadījumā, ja tiek turpināts pašreizējais politikas virziens un tiek īstenoti tikai jau ieplānotie pasākumi;

  · alternatīvi scenāriji, kuri ataino paredzamo attīstību, kas izriet no dažādām stratēģiskām politikas prioritātēm (piemēram, orientēšanās uz sabiedrisko transportu vai aktīvo mobilitāti, vai elektromobilitāti). Šādi scenāriji parāda dažādu politikas virzienu devumu, tādējādi palīdzot izlemt, kam pievērst lielāko uzmanību. Tajos ieteicams aplūkot tikai ilgtspējīgas politikas virzienus, jo status quo scenārijs jau nodrošina salīdzinājumu ar mazāk ilgtspējīgu scenāriju.

- Izmantot atbilstošas scenāriju veidošanas metodes, piemēram, modelēšanu, tīri kvalitatīvu analīzi (kuras pamatā ir ekspertu atzinumi vai pagātnē gūtie politikas stratēģiju rezultāti jūsu pilsētā vai līdzīgā pilsētas teritorijā) vai to abu kombināciju. Modelēšanas gadījumā šajā posmā ieteicams izmantot stratēģiskās un ieskicējošās plānošanas modeļus, jo tie nav dārgi un ir ātri realizējami un interaktīvi izmantojami. Detalizētus transporta modeļus šajā posmā parasti izmanto tikai tad, ja tie ir viegli pieejami bez papildu izmaksām.

- Novērtēt, kā cita citu ietekmē norises dažādās nozarēs — transporta, zemes izmantošanas vai vides jomā, ekonomikā utt. Noteikt stratēģiskā līmeņa sinerģijas, integrācijas iespējas un nozaru tendenču negatīvo ietekmi.

- Novērtēt scenāriju jutīgumu pret svarīgiem ārējiem faktoriem, ņemot vērā iepriekš veikto analīzi par šiem faktoriem. (Lai apzinātu riskus un ierobežojumus, var būt lietderīgi īpaši izpētīt apstākļus, kādos varētu rasties negatīvi pavērsieni, un visslikākos scenārijus.) Šāda novērtēšana palīdz labāk sagatavoties iespējamām pārmaiņām un to sekām un ļauj saprast, kuri scenāriji ir nākotnes prasībām atbilstošāki. Tā var arī palīdzēt apzināties ierastā darbības veida (status quo scenārija) ierobežojumus un riskus, jo kļūst skaidrs, kādēļ ir jāievieš izmaiņas, lai sagatavotos nākotnei, pat ja vairums cilvēku pašreiz ir apmierināti.

- Iesaistīt ieinteresētās puses scenāriju izstrādē, piemēram, diskusijā par to, cik daudz un kādus scenārijus izstrādāt. Tas vairo viņu līdzatbildību par vīzijas veidošanas procesu un atbalstu tam. (Sk. arī 4.2. pasākumu.)

Kas ir scenārijs?

Scenārijs ir konkrētu, ar pilsētas mobilitāti saistītu nākotnes norišu apraksts, kurā aplūkota gan ārējo faktoru (piemēram, demogrāfiskās un ekonomiskās situācijas), gan arī stratēģisko politikas prioritāšu (piemēram, izteiktas orientēšanās uz aktīvo mobilitāti vai elektromobilitāti) sagaidāmā ietekme[48].

Plašāka informācija par šo tematu pieejama ASV Federālās autoceļu pārvaldes rokasgrāmatā par scenāriju plānošanu: *https://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning/.*

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Iesaistīt ieinteresētās puses jau scenāriju izstrādes posmā, piemēram, diskusijā par to, cik daudz un kādus scenārijus izstrādāt. Tas vairo viņu līdzatbildību par stratēģijas izstrādes procesu un atbalstu tam.

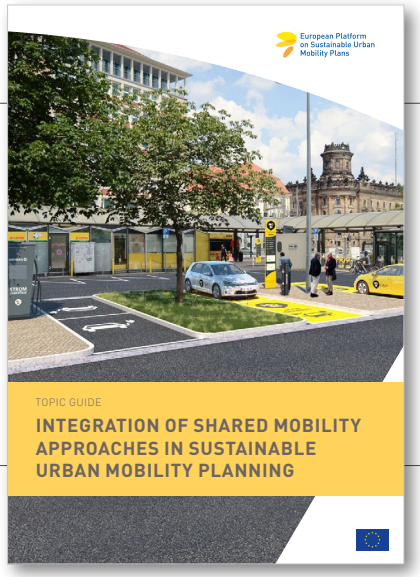
[48] Skaidrības labad jāatzīmē, ka daži plānotāji izmanto scenārijus vēlākā plānošanas procesa posmā — tie ir pasākumu vai politikas scenāriji. Šo procesu, kad tiek vērtētas dažādas pasākumu kombinācijas, lai noteiktu labāko veidu, kā sasniegt mērķus un mērķrādītājus, šajā dokumentā sauc par pasākumu grupu novērtēšanu (sk. 7.2. pasākumu).

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākums seko pašreizējās situācijas analīzei.
- Scenāriju izstrāde papildina kopīgas vīzijas radīšanu (sk. 5.1. pasākumu), mērķu (sk. 5.2. pasākumu) un mērķrādītāju (sk. 5.2. pasākumu) noteikšanu.

Kontrolsaraksts

- ✓ Izpētīta ārējo faktoru potenciālo izmaiņu ietekme.
- ✓ Aprakstīti dažādi alternatīvi scenāriji, tostarp status quo scenārijs.
- ✓ Scenāriju izstrādē un novērtēšanā izmantotas atbilstošas metodes.
- ✓ Novērtēts scenāriju jutīgums pret mainīgiem apstākļiem.



Izstrādājot nākotnes scenārijus, jāņem vērā iespējamās tendences un politikas virzieni. Pašreiz viena no ievērojamākajām tendencēm ir dažādu kopīgotās mobilitātes koncepciju ieviešana daudzās pilsētās, kas to aizsāk pirmās, un sagaidāms, ka tuvākajos gados šī tendence kļūs vēl izplatītāka. Scenārijā varētu paredzēt politikas virzienu, kas ietver tādas mobilitātes iespējas kā publiska velosipēdu koplietošana, elektroskrejriteņu koplietošana, e-motociklu koplietošana, automašīnu un elektroautomobiļu koplietošana, kopbraukšana un kopīgota mobilitāte kravu pārvadājumu jomā. Plašāka informācija par dažādiem kopīgotās mobilitātes veidiem un to īstenošanu Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna ietvaros pieejama tematiskajā rokasgrāmatā **"Kopīgotās mobilitātes pieeju integrēšana Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā".**

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Maja, Portugāle. Dažādu ambīciju līmeņa scenāriji saskaņotās vīzijas sasniegšanai

Majas pilsēta pirmo IPMP izstrādāja 2013. gadā. Lai virzītos uz tādas pilsētas mobilitātes īstenošanu, kura sekmē ilgtspējīgus transporta veidus, Majas pilsētā tika noteikti trīs atšķirīgi scenāriji — status quo, vidusceļa un proaktīvais scenārijs. Vidusceļa scenārijs ietvēra pasākumus, kas ir gan vēlami, gan īstenojami, bet proaktīvajā scenārijā bija iekļauti ambiciozāki pasākumi. Izvērtēšanā, kurā netika ņemti vērā iespējamie ierobežojumi, augstāku rezultātu ieguva proaktīvais scenārijs, taču pasākumā ar galveno ieinteresēto pušu līdzdalību Majai tika izvēlēts vidusceļa scenārijs, kas ir reālistiski izpildāms. Šis process parādīja, ka nākotnes scenāriju izstrādē un izvēlē ļoti svarīgi iesaistīt ieinteresētās puses.

Autors: Majas pilsētas pašvaldības Enerģētikas un mobilitātes pārvalde; apkopoja *ICLEI*
Attēla īpašnieks: Majas pilsētas pašvaldība

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Leipciga, Vācija. Scenāriju izstrāde, pamatojoties uz transporta modelēšanu

Leipcigas pilsēta zinātniskā un atvērtā procesā izstrādāja sešus scenārijus, kas atspoguļo dažādas nākotnes iespējas.

Seši scenāriji bija šādi:

1. Pašreizējās mobilitātes stratēģijas turpināšana;
2. Pašreizējās mobilitātes stratēģijas turpināšana ar nemainīgu braukšanas maksu;
3. Ilgtspējas scenārijs;
4. Riteņbraukšanai ērtas pilsētas scenārijs;
5. Sabiedriskā transporta prioritātes scenārijs; un
6. Kopienas scenārijs.

Scenārijus izvērtēja, izmantojot dažādus kritērijus (pievilcīgums lietotājiem, ekoloģiskā vērtība, ekonomiskais izdevīgums, sistēmiskā vērtība), kā arī vērtējot kvalitāti. Izvērtēšanas rezultātā scenāriju sarindojums pēc prioritātes bija šāds: 1) riteņbraukšanai ērtas pilsētas scenārijs; 2) ilgtspējas scenārijs; 3) sabiedriskā transporta prioritātes scenārijs.

Autors: Leipcigas pilsētas pašvaldība; apkopoja Marlene Damerau no Rupprecht Consult
Attēla īpašnieks: Leipcigas pilsētas pašvaldība

4.2. PASĀKUMS. SCENĀRIJU APSPRIEŠANA AR IEDZĪVOTĀJIEM UN IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM

Pamatojums

Dažādo scenāriju un to ietekmes apspriešana ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm ir pirmais solis ceļā uz plaši pieņemtu mobilitātes vīziju. Iepazīstinot ar dažādiem nākotnes scenāriju variantiem un kopīgi tos apsverot, radīsies vienota izpratne par nākotnes iespējām. Tas arī palīdz veidot izpratni par dažādu politikas jomu un nozaru savstarpējo atkarību un mijiedarbību, pieņemamo stratēģisko lēmumu sarežģītību un riskiem, kas rodas.

Mērķis ir apspriesties un kopīgi strādāt, lai panāktu vienotu izpratni par to, kuri ir vēlamie scenāriji vai scenāriju elementi. Iedzīvotāju un ieinteresēto pušu iesaistīšana jau šajā posmā palīdzēs panākt plašu līdzatbildību par mērķiem un vēlāk izraudzītajiem pasākumiem un nodrošināt tiem plašu atbalstu.

Mērķi

- Izmantot alternatīvos scenārijus, lai, atsaucoties uz tiem, apspriestu vispārīgās politikas prioritātes un stratēģijas turpmākajai attīstībai.
- Panākt plašu līdzatbildību un atbalstu kopīgas vīzijas un mērķu noteikšanas procesam.

Uzdevumi

- Iepazīstināt galvenās ieinteresētās puses ar scenārijiem un to rezultātiem. Rosināt diskusiju par stratēģiskajām politikas prioritātēm un to ietekmi. Darbs grupās un citos interaktīvos formātos var palīdzēt sanāksmē(-s) radīt konstruktīvu un saistošu atmosfēru. Nodrošiniet, ka ikvienam tiek dotas vienādas iespējas izteikt savu viedokli, piemēram, par šādiem jautājumiem:

- Kādas vajadzības pēc izmaiņām atklāj status quo scenārijs?
- Kuras no alternatīvajām politikas prioritātēm ir vēlamas?
- Cik ambiciozi jārīkojas, lai nākotnē panāktu ilgtspējīgu mobilitāti?

- Apspriest arī, kā izmaiņas transporta nozarē ietekmē citas nozares (un otrādi). Kā var panākt sinerģiju un novērst nevēlamu blakusietekmi? Izvērtēt pašreizējās transporta sistēmas un dažādo scenāriju noturību mainīgos ārējos apstākļos.

- Apspriest scenārijus ar plašu cilvēku loku no visām sabiedrības grupām. Vēlams izmantot dažādas iesaistīšanas metodes, kas palīdz sasniegt arī tādas grupas, kas parasti nav pietiekami pārstāvētas, piemēram, jauniešus un vecāka gadagājuma cilvēkus, etnisko minoritāšu pārstāvjus, cilvēkus ar zemiem ienākumiem, vientuļos vecākus un cilvēkus ar invaliditāti. Var izmantot tādas metodes kā informācijas saņemšanai un atsauksmju sniegšanai paredzētu kabīņu un stendu izvietošanu dažādās vietās pilsētā (piemēram, tirgus laukumos un tirdzniecības centros, arī teritorijās, kur dzīvo cilvēki ar zemiem ienākumiem), atsauksmju vākšanu internetā un sociālajos plašsaziņas līdzekļos, sadarbību ar organizācijām, kas pārstāv attiecīgās sabiedrības grupas (piemēram, ar bērnudārziem, skolām, universitātēm, kultūras asociācijām, nodarbinātības centriem), saziņu vairākās valodās un reprezentatīvu apsekojumu veikšanu (sk. arī 1.4. pasākumu). Salīdzinot jūsu sanāksmes dalībnieku un tiešsaistes respondentu grupas demogrāfisko sastāvu ar pilsētas kopējo iedzīvotāju sastāvu, iespējams noteikt, kuras grupas nav pietiekami pārstāvētas un būtu aktīvi jāuzrunā.

image © City of Bremen

- Uzaicinot ieinteresētās puses un iedzīvotājus, vienmēr sniegt skaidru informāciju par procesu un darba kārtību, lai viņi zinātu, kas no viņiem tiek sagaidīts, cik daudz pūļu būs jāiegulda un kāda kapacitāte ir vajadzīga. Labs arguments, ar ko cilvēkus var pārliecināt piedalīties, ir apsvērums, ka bez viņu iesaistes nav iespējams plānošanas procesā ņemt vērā viņu vajadzības.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Organizēt oficiālu personīgu ielūgumu nosūtīšanu pilsētas mēra (vai jūsu organizācijas vadītāja) vārdā augsta ranga ieinteresētajām pusēm (piemēram, vietējo kaimiņu pašvaldību vadītājiem, vietējās domes locekļiem vai lielu organizāciju vadītājiem). Šādu pušu līdzdalība var palīdzēt panākt augsta līmeņa politisko atbalstu IPMP procesam.

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākums seko scenāriju izstrādei vai papildina to.

- Scenāriju apspriešana ir cieši saistīta ar kopīgas vīzijas veidošanu un mērķu noteikšanu (sk. 5.1. un 5.2. pasākumu). Scenāriji un vīzijas ir cieši saistīti, un to izstrādes secība dažādās pilsētās var atšķirties, vai tos pat var izstrādāt vienlaikus.

Kontrolsaraksts

- ✓ Ar status quo scenāriju parādītas vajadzības pēc izmaiņām, un tās apspriestas ar ieinteresētajām pusēm un iedzīvotājiem.
- ✓ Ar ieinteresētajām pusēm un iedzīvotājiem apspriests, kuri ir vēlamie scenāriji vai scenāriju elementi.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Prāga, Čehijas Republika. Scenāriju izstrāde ar ieinteresēto pušu un iedzīvotāju aktīvu iesaisti

Prāga 2015. gadā izstrādāja trīs iespējamos scenārijus un organizēja darbsemināru ekspertiem, kā arī socioloģisku apsekojumu, lai izraudzītos vispiemērotāko scenāriju. 57 izvēlētie eksperti nepilnas dienas darbseminārā grupās apsprieda scenārijus. Socioloģiskajā apsekojumā tika savākti vēl 2224 iedzīvotāju viedokļi. Ņemot vērā gan ieinteresēto pušu, gan iedzīvotāju viedokli, Prāga izstrādāja galīgo transporta stratēģiju. Ekspertu darbseminära rīkošana un tāda socioloģiska apsekojuma organizēšana, kurā uzdod vienkāršus galvenos jautājumus, ir viegls, lēts un ilustratīvs risinājums scenāriju izvēlei. Tas arī nodrošina spēcīgu pamatu politiskajam atbalstam, jo risinājums ir balstīts uz sabalansētu viedokli, ko paudis plašs ekspertu loks.

Autors: *Václav Novotný* no Prāgas Plānošanas un attīstības institūta; **apkopoja** *EUROCITIES* | **Attēla īpašnieks:** Prāgas pilsētas pašvaldība

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Antverpene, Beļģija. Plaša iedzīvotāju, politikas veidotāju un ekspertu iesaiste scenāriju apspriešanā

Antverpenes pilsēta ir ieviesusi inovatīvas pārvaldības metodes, lai gūtu plašu sabiedrības atbalstu pilsētas nākotnes vīzijai. Pēc iespējamo scenāriju izpētes koordinācijas grupa izraudzījās to, kurš vislabāk atbilst Antverpenes mērķiem un ietver arī piemērotus un atbilstošus projektus reģionam. Šāda pieeja veda pie kopīgas apņemšanās izstrādāt inovatīvas idejas kopā ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm. Tika organizētas kopumā 100 darba sesijas, kurās piedalījās aptuveni 3500 ekspertu un politikas veidotāju, kā arī aptuveni 3000 iedzīvotāju un organizāciju. Tika nodibināta alianse, kura izveidoja pārvaldības struktūru procesa vadīšanai. Daudzdisciplināras komandas izmantoja līdzdalības un līdzradīšanas instrumentus darbam ar iedzīvotāju sniegtajiem komentāriem.

Autors: *Annelies Heijns*; apkopoja *ICLEI*
Attēla īpašnieks: Antverpenes pilsētas pašvaldība

5. SOLIS
Vīzijas un stratēģijas izstrāde kopā ar ieinteresētajām pusēm

5.1 Kopīgas vīzijas radīšana kopā ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm

5.2 Vienošanās par mērķiem, kas vērsti uz galvenajām problēmām un visiem transporta veidiem

Tagad esat gatavi ķerties pie Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes galvenajiem soļiem. Katra IPMP pamats ir kopīgas vīzijas un mērķu noteikšana. Vīzija ir svarīgs kvalitatīvs apraksts par vēlamo pilsētas un tās mobilitātes nākotni. To konkretizē, nosakot konkrētus mērķus, kuri atbilst iecerētajām pārmaiņām. Vīzija un mērķi ir pamats visiem turpmākajiem soļiem, kuros notiek stratēģisko rādītāju un mērķrādītāju definēšana un pasākumu izraudzīšanās. Scenāriji un vīzijas ir cieši saistīti, un to izstrādes secība dažādos kontekstos var atšķirties, vai tos pat var izstrādāt vienlaikus. Vīzija un mērķi var kalpot kā orientieri tikai tad, ja tos atbalsta plašs ieinteresēto pušu un iedzīvotāju loks; tādēļ ir ļoti svarīgi tos radīt kopā un panākt kopīgu līdzatbildību.

5.1. PASĀKUMS. KOPĪGAS VĪZIJAS RADĪŠANA KOPĀ AR IEDZĪVOTĀJIEM UN IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM

Pamatojums

Kādā pilsētā vēlamies dzīvot? Ar ko tā atšķirsies no citām pilsētām? Šie ir galvenie jautājumi, uz ko jāatbild, veidojot vīziju ar visu ieinteresēto pušu un iedzīvotāju līdzdalību. Vīzija ir kvalitatīvs apraksts par vēlamo mobilitātes nākotni pilsētā, un atbilstoši tai tiek izstrādāti attiecīgi plānošanas pasākumi. Vīzijā transports atkal jāskata plašākā pilsētattīstības un sabiedrības attīstības kontekstā. Citiem vārdiem — jāsaprot, kā transports var veicināt pozitīvu nākotni.

Vīzijas veidošanā jāņem vērā visi politikas aspekti, kurus tā skar, īpaši tie, kas saistīti ar esošajām vispārējām pilsētas vīzijām vai stratēģiskajiem plāniem, pilsētplānošanu un telpisko plānošanu, ekonomikas attīstību, vidi, sociālo iekļaušanu, dzimumu līdztiesību, veselības aizsardzību un drošību.

Lai panāktu izpratni un plašu atbalstu, aktīvi jāiesaista sabiedrība vīzijas veidošanas procesā un tās rezultātu radīšanā. Iedzīvotāji jāiesaista vīzijas izstrādē, piemēram, organizējot īpašu darbsemināru. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā sekmīgus rezultātus var gūt tikai tad, ja iedzīvotāji saprot vīziju un atbalsta tās plašākos mērķus.

Mērķi

- Vienoties par kopīgu vīziju, kurai ir plašs atbalsts un kuras pamatā ir diskusijās par scenārijiem gūtie secinājumi; ilgtermiņa mobilitātes attīstības mērķis ir plānošanas procesa vadmotīvs.

- Paplašināt perspektīvu, pievēršoties ne tikai transportam un mobilitātei, bet, piemēram, arī dzīves kvalitātes, veselības un zemes izmantošanas aspektiem.

- Stiprināt vietējās kopienas identitāti un sabiedrības kopīgu līdzatbildību par vīziju.

- Uzsvērt IPMP politisko nozīmi un panākt galveno iesaistīto dalībnieku un lēmumu pieņēmēju apņemšanos.

Uzdevumi

- Izveidot reprezentatīvu grupu, kuras sastāvā ir galvenās ieinteresētās puses un kura būs atbildīga par vīzijas izstrādi. Tā var būt IPMP koordinācijas grupa, kas izveidota 1.4. pasākuma ietvaros.

- Sagatavoties ieinteresēto pušu sanāksmēm, nodrošināt to norisi un turpmākos pasākumus. Atklāta, cieņpilna un auglīga dialoga panākšanai var izmantot dažādus formātus (sk. turpmāk minētās vīzijas veidošanas metodes un 1.4. pasākuma aprakstu, kur sniegts pārskats par formātiem). Pirmajā sanāksmē jāsniedz ieinteresētajām pusēm pamatinformācija, lai visi būtu vienlīdz informēti. Šajā brīdī jāsniedz informācija par esošajām vīzijām, ja tādas ir, kā arī par mobilitātes analīzes rezultātiem (3. solis) un scenārijiem (4. solis). Diskusiju rosināšanai pēc iespējas vairāk jāizmanto kartes, vizualizācijas un konkrēti piemēri no citām pilsētām.

- Izvairīties no slepenības un korporatīvisma: rīkot publiskas apspriešanas un publiskot piezīmes no ieinteresēto pušu sanāksmēm, lai garantētu pārredzamību.

- Apsvērt iedzīvotāju tiešu iesaistīšanu vīzijas izstrādē, piemēram, organizējot ieinteresēto pušu sanāksmēm līdzīgas sanāksmes vai darbseminārus. Minimums būtu vismaz aktīvi informēt iedzīvotājus par vīzijas veidošanas procesu (piemēram, sabiedrisko attiecību kampaņā) un dot tiem iespēju sniegt komentārus par vīzijas projektu. Visi saņemtie komentāri jāuztver nopietni, tomēr jau pirms tam skaidri un atklāti jāpasaka, ka ne visi saņemtie ieteikumi tiks īstenoti un ka būs jāpieņem lēmumi, balstoties uz viedokļiem, kas bieži ir savstarpēji pretrunīgi.

- Izstrādāt vīzijas projektu, kas aptver visu pilsētas aglomerāciju un visus attiecīgos ilgtspējas aspektus, piemēram, ceļu satiksmes drošību, pieejamību, dzīves ērtumu, troksni un gaisa kvalitāti. Turklāt jāņem vērā visi transporta veidi un formas, proti, sabiedriskais un privātais transports, pasažieru un kravu pārvadājumi, motorizēti un nemotorizēti transportlīdzekļi, kā arī kustībā esoši un stāvoši transportlīdzekļi. Izstrādājot vīziju, jāņem vērā scenāriju rezultāti un apspriešanā gūtie secinājumi, piemēram, iekļaujot vīzijā to scenāriju vai tos scenāriju elementus, kas uzrādījuši vislabākos rezultātus un guvuši vislielāko atbalstu.

- Regulāri informēt lēmumu pieņēmējus. Lai panāktu plašu līdzatbildību par vīziju, apsvērt vīzijas projekta apspriešanu ar vadošajiem politiķiem no visām partijām. To var darīt arī neoficiālās sanāksmēs. Var būt lietderīgi veikt vienkāršas sabiedriskās domas aptaujas; tajās atklātās tendences var izmantot kā argumentus, lai pārliecinātu politisko lēmumu pieņēmējus.

- Apspriest ar ieinteresētajām pusēm vīzijas projektu un no iedzīvotājiem un lēmumu pieņēmējiem saņemtās atsauksmes un vienoties par galīgo versiju.

- Publicēt vīziju viegli saprotamā formātā un informēt par to, izmantojot vizualizācijas. Plaši izplatīt vīzijas dokumentu, arī plašsaziņas līdzekļos (vietējos preses izdevumos, radio, televīzijā, sociālajos plašsaziņas līdzekļos).

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākuma pamatā ir mobilitātes analīze (3. solis) un scenāriji (4. solis).

- Scenāriji un vīzijas ir cieši saistīti, un to izstrādes secība dažādos kontekstos var atšķirties, vai tos pat var izstrādāt vienlaikus.

Kas ir vīzija?

Vīzija ir kvalitatīvs apraksts par vēlamo pilsētas nākotni, un atbilstoši tai IPMP procesā tiek noteikti mērķi, stratēģiskie rādītāji un mērķrādītāji, kā arī izraudzīti piemēroti pasākumi. Parasti tā ietver ilgtermiņa redzējumu, kas var būt pat tālejošāks nekā IPMP un paredzēt situāciju pēc 20–30 gadiem.

Kontrolsaraksts

- ✔ Izveidota ieinteresēto pušu grupa vīzijas izstrādei.
- ✔ Vīzijas veidošanas procesā aktīvi iesaistīti iedzīvotāji.
- ✔ Izstrādāts pirmais vīzijas projekts, tas apspriests ar iedzīvotājiem un lēmumu pieņēmējiem.
- ✔ Panākta vienošanās ar ieinteresētajām pusēm par vīzijas galīgo versiju.
- ✔ Dokumentēts vīzijas veidošanas iznākums.

Nākotnes meklējumu darbseminārs

Iesaistīt ieinteresētās puses un iedzīvotājus vīzijas veidošanas procesā var daudzos dažādos veidos. Viens no tiem ir nākotnes meklējumu darbseminārs. Tas ir trīs dienu darbseminārs, kura nolūks ir ļaut satikties visām svarīgajām ieinteresētajām pusēm, lai rastu kopīgu valodu. Koncentrētā 17 stundu procesā dalībnieki galvenokārt strādā nelielās grupās ar mērķi kopīgi radīt vīziju. Vislabāk ir sapulcināt daudzveidīgu ieinteresēto pušu grupu — aptuveni 50–60 personas, tostarp lēmumu pieņēmējus, plānotājus, zinātniekus un visu svarīgo sabiedrības grupu pārstāvjus.

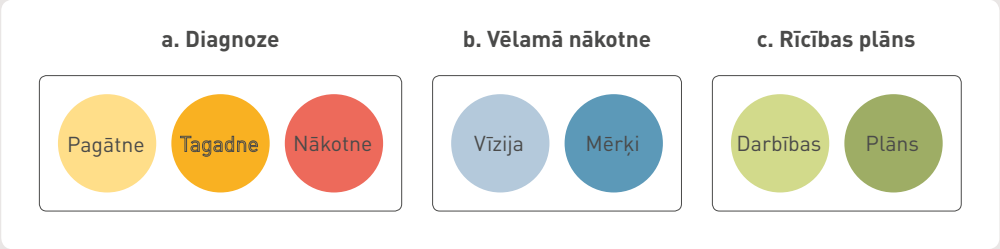
Nākotnes meklējumu darbseminārā parasti pievēršas šādiem trim tematiem:

a. Diagnoze. Atskats pagātnē ar mērķi analizēt, kā izveidojusies pašreizējā mobilitātes situācija. Pēc tam — pievēršanās nākotnei, izpētot strukturālās tendences, kas, visticamāk, ietekmēs nākotnes mobilitātes modeļus.

b. Vēlamā nākotne. Ideālās nākotnes situācijas definēšana un dalīšanās ar pārējiem dalībniekiem. Vienotas nostājas rašana un vēlamās nākotnes sasniegšanai nepieciešamo darbības principu iezīmēšana. Viedokļu atšķirību un domstarpību apkopošana.

c. Rīcības plāns. Procesa pēdējais posms ir konkrētu projektu un darbību formulēšana, pamatojoties uz iepriekšējā posmā izstrādātajām vīzijām.

22. attēls. Nākotnes meklējumu darbsemināra trīs temati *(avots: Adell, E., Ljungberg, C., 2014. g., The Poly-SUMP Methodology, 21. lpp.)*

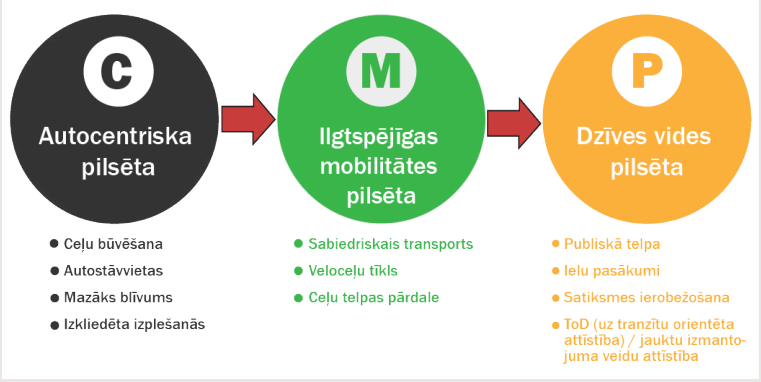


Plašāka informācija pieejama vadlīnijās par IPMP procesu policentriskos reģionos un praktiskajā rokasgrāmatā par nākotnes meklējumu darbsemināra rīkošanu: *https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/polysump-sump-guidelines-final.pdf.*

Dzīves vides pilsētu veidošana

Projektā CREATE tika izpētīti pilsētas pašvaldību politikas redzējumi pēdējo 50–60 gadu laikā. Vēsturiski nošķiramas trīs atšķirīgas vīzijas. Lielākajā daļā Rietumeiropas pilsētu šīs vīzijas kopumā ir secīgi nomainījušas cita citu trīs etapos: sākumā pilsēta ir autocentriska, tad tā kļūst par ilgtspējīgas mobilitātes pilsētu un visbeidzot — par dzīves vides pilsētu. Praksē šīs pārejas nav tik skaidri nodalītas, stadijas pārklājas, un dažkārt pēc vēlēšanām politika uz laiku atgriežas iepriekšējā gultnē. Turklāt minētie trīs etapi parasti pilsētā pastāv vienlaikus, tikai dažādās pilsētas teritorijas daļās. Uz dzīves vidi orientēta politika parasti vispirms tiek sākta pilsētas centrā un tad izplešas uz nomalēm, kur autocentriska perspektīva dominē ilgāk. Lai gan šīs attīstības gaita var būt sarežģīta un katrā pilsētā atšķirīga, ir skaidri vērojama vispārēja tendence pāriet uz redzējumu, kas orientēts uz dzīves vidi.

23. attēls. Pilsētu mobilitātes vīzijas un tām raksturīgie politikas pasākumu veidi



Uz dzīves vidi orientētas vīzijas var būt paraugs jūsu pilsētas vīzijas veidošanai, un parasti šādas vīzijas mērķis ir izveidot:

- mobilitātes pakalpojumus, kas ikvienam dod iespēju brīvi un droši pārvietoties pilsētas teritorijā bez liekiem kavējumiem un galvenokārt izmantojot ilgtspējīgus transporta veidus;
- zemes izmantošanas modeļus, kuri ļauj nodrošināt biežus un kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus galvenajos satiksmes koridoros, kā arī nodrošina pietiekamu vietējo daudzveidību, lai iedzīvotāji varētu, ejot kājām vai braucot ar velosipēdu, sasniegt vietas, kur pieejami pakalpojumi ikdienas vajadzību apmierināšanai;
- pilsētas, kuras ir ērtas dzīvošanai, kurās ir droša un pievilcīga pilsētvide (ielas, vairāklīmeņu krustojumi utt.) un kurās cilvēki var iesaistīties saimnieciskā darbībā, sociālos un kopienas pasākumos;
- situāciju, kad tiek sekmīgi sasniegti plašākas pilsētpolitikas mērķi, piemēram, reģenerācija, laba sabiedrības veselība un labbūtība un kopienas saliedētība;
- pārvaldības kārtību, kas atvieglo vai veicina pārmaiņas, piemēram, zināšanu un kompetences pieejamību, izpildes mehānismus, integrētu transporta plānošanu, uzņēmējdarbības modeļus utt.

Avots: Peter Jones et al., 2018. g., projekta CREATE kopsavilkums un ieteikumi pilsētām: http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryReccommendations.pdf.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Lēvena, Beļģija. Plaši atbalstīta Lēvenas vīzija klimata jomā

Kad bija apliecināts, ka ir svarīgi ieguldīt darbu klimatneitralitātes sasniegšanā, un Lēvenas mērs bija parakstījis Pilsētas mēru paktu, un bija sākts sākotnējais apspriešanās process, Lēvenas pilsēta izveidoja asociāciju "Lēvenas klimatneitralitāte 2030" (jeb "Lēvena 2030"). Šī asociācija ir organizatoriskais satvars, kurā definēt pilsētas vispārējo ilgtermiņa vīziju. Asociācijas locekļu vidū ir visu sabiedrības grupu pārstāvji, un procesā aktīvi iesaistīta ir arī pašvaldība. Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķis ir ietverts arī vietējā IPMP. Tajā noteikti mērķrādītāji — riteņbraukšanas un sabiedriskā transporta izmantošanas īpatsvara divkāršošana un automašīnu izmantošanas samazināšana Lēvenā par 20 % līdz 2030. gadam.

Autors: *Tim Asperges* no Lēvenas pilsētas pašvaldības; apkopoja *Polis*

Attēla īpašnieks: KarlBruninx

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Gēteborga, Zviedrija. "Nulles vīzijas" pieeja ceļu satiksmes drošībai

Gēteborga ir pilsēta ar 570 000 iedzīvotāju, un tā kopā ar pārējo Zviedriju ir pieņēmusi ilgtermiņa "nulles vīzijas" pieeju attiecībā uz letāliem ceļu satiksmes negadījumiem un nopietnu ievainojumu gūšanu ceļu satiksmes negadījumos. Pilsētas vidējā termiņa mērķrādītāji ir ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazinājums no 9 līdz 3 un šādos negadījumos nopietnus vai vidēji smagus ievainojumus guvušo skaita samazinājums no 227 līdz 75 laikposmā no 2010. līdz 2020. gadam. 1978. gadā Gēteborgā bija viens ātrumvalnis. 2019. gadā ir aptuveni 2500 satiksmes lēninašanas pasākumu un iedzīvotāji prasa vēl papildu pasākumus. Satiksmes lēninašana un aktīvās pārvietošanās zonu nodalīšana no motorizētās satiksmes zonām ir palīdzējušas panākt, ka 80 % no ievainojumiem, kas gūti pilsētas ielās, nav saistīti ar automašīnām.

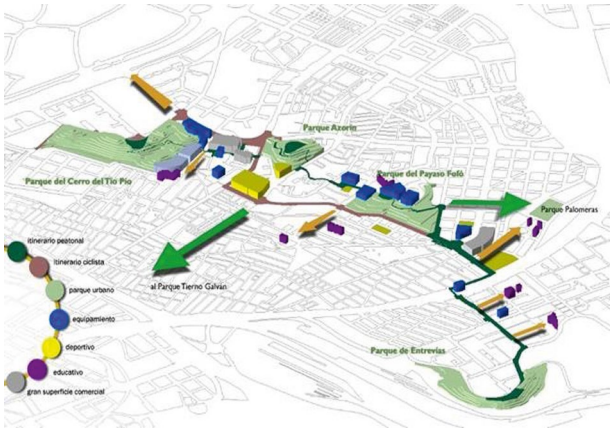
Autors: *Dirk Engels* no *Transport & Mobility Leuven*; apkopoja *Rupprecht Consult*
Attēla īpašnieks: Gēteborgas pilsētas pašvaldība, 2007. g.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Madride, Spānija. Mērķu noteikšana perifērijās

Madrides jaunajā IPMP liela uzmanība pievērsta visnelabvēlīgākajā situācijā esošo pilsētas apkaimju reģenerācijai. Plāna mērķi tika noteikti, balstoties uz virkni līdzdalības pasākumu, kuros tika iesaistīti kaimiņi, lai apzinātu vajadzības vai problēmas dažādos pilsētas nomales rajonos. Papildus tika organizēts strukturēts dialogs visas dienas garumā. Tajā piedalījās tehniskie speciālisti, eksperti, asociācijas un iedzīvotāju grupas un tika prezentēti mobilitātes plāna stratēģiskie darba virzieni, analizētas konkrētas problēmas un ierosinātas iespējamās pieejas vai risinājumi. Jaunā IPMP ietvaros tiks īstenotas pilotdarbības, lai plāna darba virzieni būtu redzami pilsētā; tad tās paredzēts izvērtēt un viegli atkārtot citās pilsētas daļās.

Autors: *Cristina Moliner Hormigos*, Madrides pilsētas dome; apkopoja *EUROCITIES*
Attēla īpašnieks: Madrides pilsētas dome



5.2. PASĀKUMS. VIENOŠANĀS PAR MĒRĶIEM, KAS VĒRSTI UZ GALVENAJĀM PROBLĒMĀM UN VISIEM TRANSPORTA VEIDIEM

Pamatojums

Lai vīzija kalpotu kā stratēģisks orientieris, tā jākonkretizē, nosakot konkrētus mērķus, kuri atspoguļo tādas izmaiņas, kādas iecerēts panākt. Mērķu noteikšana prasa precizēt, kādi ir vēlamie sociālie, vides vai ekonomiskie uzlabojumi, un noteikt, kas tieši būtu jāsamazina, jāpalielina vai jāsaglabā. Mērķi ir Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānā paredzētie augstāka līmeņa nolūki (piemēram, mazināt sastrēgumus), bet pasākumi (piemēram, tramvaja līnijas izbūve) ir veids, kā tos īstenot. Šāda pieeja, kas orientēta uz mērķiem, atšķiras no plānošanas pieejas, kas vērsta uz shēmu un infrastruktūras nodrošināšanu, nedomājot par augstāka līmeņa mērķiem. Lai panāktu, ka izvirzītās mobilitātes prioritātes tiek pieņemtas, nepieciešams pastāvīgi iesaistīt ieinteresētās puses.

Mērķi

- Precizēt, kas ar IPMP būtu jāsasniedz, ņemot vērā visus kopīgās vīzijas aspektus.
- Formulēt skaidrus mērķus un stratēģiskās prioritātes, kas norāda uz uzlabojumu virzieniem.

Uzdevumi

- Pamatojoties uz vīziju, analizēt, kādus uzlabojumus tā paredz. Papildus ņemt vērā scenāriju izstrādes rezultātus, it īpaši nosakot stratēģiskās prioritātes un galvenās jomas, kam jāpievēršas, lai uzlabotu situāciju.
- Ņemt vērā attiecīgos reģionālos, valsts un ES līmeņa mērķus.
- Kopā ar ieinteresētajām pusēm novērtēt un definēt vēlamos uzlabojumus. Lai sagatavotos un veiktu turpmāko darbu, rīkot ieinteresēto pušu darbseminārus un sanāksmes. Vienoties par stratēģiskajiem mērķiem vispārīgajās jomās, kas atspoguļo ieinteresēto pušu un iedzīvotāju vajadzības pilsētas aglomerācijā. Iespējams, ne visi mērķi būs viegli sasniedzami, tādēļ varētu būt vajadzīgs noteikt, kuri mērķi ir vissvarīgākie.
- Definēt skaidrus mērķus, kas dos ievirzi pasākumu atlasei un izstrādei. Noteikt, kas un kad būtu jāsasniedz. Mērķi parasti ietver arī stratēģiskas prioritātes un galvenās jomas, kam jāpievēršas, lai uzlabotu situāciju. Pilsēta var, piemēram, ne tikai izvirzīt mērķi uzlabot gaisa kvalitāti un dzīves ērtumu, bet arī uzreiz nolemt, ka šajā nolūkā jāsamazina automašīnu izmantošanas biežums vai jāveido pilsēta par tādu, kurā nepieciešams veikt lielākoties nelielus attālumus. Šādas prioritātes tikai norāda stratēģisko virzienu (tā ir uz mērķiem orientēta plānošana), un tām nevajadzētu būt pārlieku detalizētām, jo konkrētos pasākumus nosaka tikai pasākumu plānošanas posmā (sākot no 7.1. pasākuma). Mērķos jāietver integrēta pieeja visiem transporta veidiem, kā arī pāreja uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Apspriest iecerētos mērķus ar iedzīvotājiem un galīgo mērķu noteikšanā ņemt vērā viņu sniegto atgriezenisko saiti.
- Apsvērt mērķu saskaņošanu ar ārēju finansēšanas struktūru mērķiem, lai Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānā iekļautajiem mērķiem būtu vieglāk piesaistīt finansējumu. Piemēram, valstu vides aģentūras varētu būt gatavas finansēt pasākumus, kuros būtisks aspekts ir enerģijas ietaupīšana vai siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana.
- Vīzijas un mērķu izstrādē un visā plānošanas procesa gaitā, cenšoties panākt kopīgas vienošanās, pievērst uzmanību pretrunām. Ja nepieciešams, apsvērt konfliktu novēršanas pasākumus, lai mazinātu strīdu iespējamību un saspīlējumu starp dažādām ieinteresētajām pusēm.

Kas ir mērķis?

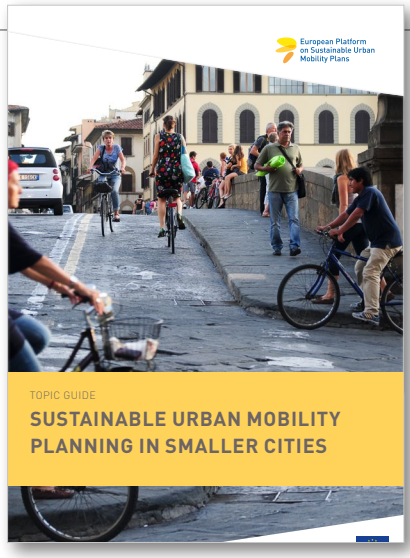
Mērķi izsaka kā vispārīgu apgalvojumu, kurš raksturo uzlabojumu, ko pilsēta vēlas panākt. Mērķi paredz uzlabojumu virzienus un prioritārās jomas, bet nenosaka veidu, kā to panākt.

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākuma pamatā ir vīzija (5.1. pasākums), un tas ved uz rādītāju un mērķrādītāju noteikšanu (6. solis).

Kontrolsaraksts

- ✓ Aplūkota vīzija kā orientieris mērķu izstrādei.
- ✓ Izvirzīti provizoriskie mērķi.
- ✓ Provizoriskie mērķi apspriesti ar galvenajām ieinteresētajām pusēm.
- ✓ Izraudzīti galīgie mērķi.



Transportlīdzekļu piekļuves pilsētai regulēšana (TPPR) var būt visiedarbīgākā tad, ja to integrē mobilitātes plānā. Transportlīdzekļu piekļuves pilsētai regulējumā parasti paredz dažādus pasākumus (piemēram, mazemisiju zonas, sastrēgummaksu, superkvartālus), kas palīdz sasniegt vairākus svarīgus mērķus vienlaikus. Daži no mērķiem, ko iespējams sasniegt ar TPPR:

- gaisa kvalitātes uzlabošanās;
- sastrēgumu mazināšana;
- ceļu telpas pārdale;
- uzlabots dzīves ērtums un publiskās telpas pievilcīgums;
- pilsētu vēsturisko centru saglabāšana;
- trokšņa mazināšana.

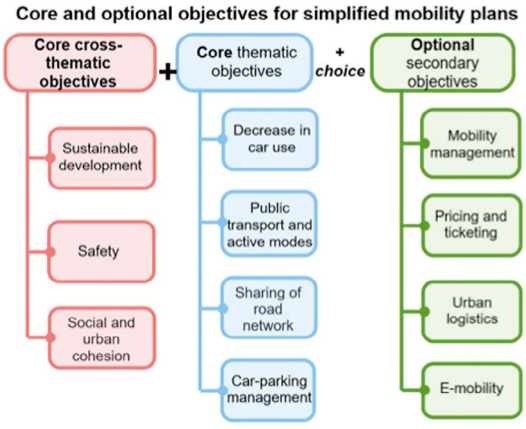
Par vēl citiem mērķiem, ko iespējams sasniegt, un par saistītajiem TPPR pasākumiem var izlasīt tematiskajā rokasgrāmatā **"Transportlīdzekļu piekļuves pilsētai regulēšana un Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana".**

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Francija. Obligāti mērķi, kas pielāgoti dažāda lieluma pilsētām

Francijā IPMP (*PDU — Plan de déplacements urbains*) ir obligāti jāizstrādā tām pilsētu teritorijām, kurās dzīvo vairāk nekā 100 000 cilvēku. Šajos IPMP ir jāiekļauj 11 obligāti mērķi. Daudzas mazākas pilsētas brīvprātīgi izstrādā vai nu pilnu *PDU*, vai vienkāršotu plānu. Šajā kontekstā tika izstrādātas īpašas vadlīnijas, kurās uzsvērta atšķirība starp pamata mērķiem, kuri jāiekļauj visos (gan obligātos, gan brīvprātīgos) IPMP, un neobligātajiem mērķiem, kurus mazāka pilsēta var izvēlēties iekļaut vienkāršotā plānā atkarībā no ambīciju līmeņa. Francijā turpinās diskusijas, kuru rezultātā sagaidāms, ka pēc 2020. gada tiks ieviesta vienkāršotā mobilitātes plāna juridiska definīcija, kas būs arī elastīga.

Autors: *Thomas Durlin* no *Cerema*; apkopoja *Rupprecht Consult*
Attēla īpašnieks: *Cerema*



LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Londona, Apvienotā Karaliste. Veselīgu ielu mērķi

Veselīgo ielu pieeja nozīmē, ka lēmumu pieņemšanā būtiskākais ir cilvēki un to veselība. Veselīgo ielu pieejā tiek izmantoti 10 uz pierādījumiem balstīti rādītāji, kuri liecina par to, kas ielas padara pievilcīgas. Uz šiem rādītājiem orientēts darbs palīdzēs veidot veselīgāku pilsētu, kurā neviens cilvēks nav atstumts un visi var labi dzīvot un kurā tiek samazināta nevienlīdzība. Lai šī pieeja nestu labus rezultātus, ir svarīgi to integrēt vispārējās stratēģijās un to balstīt uz pierādījumiem. Ir arī jāiesaista kopienas un ieinteresētās puses, lai gūtu politisku, sabiedrisku un organizatorisku atbalstu.

Autors: *Chris Billington* no Londonas Transporta pārvaldes; apkopoja *Walk 21*
Attēla īpašnieks: Londonas Transporta pārvalde

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Minhene, Vācija. Vērienīgi darbsemināri ar ieinteresētajām pusēm mērķu izvirzīšanai

Lai izvērtētu un apspriestu Minhenes Transporta attīstības plānu un tā mērķus, notika virkne publisku pasākumu, kuros varēja iesaistīties ieinteresētās puses. Cita starpā notika mobilitātes darbseminārs, kurā aptuveni 100 dalībnieku dalījās idejās par nākotnes mobilitāti. Paustās idejas tika iekļautas plānā un tādējādi noteica transporta plānošanas ievirzi. Tika arī izplatīts dokumenta projekts — ieinteresētās puses varēja izteikt ierosinājumus un norādīt uz problēmām. Ieinteresēto pušu iesaiste procesā ļāva Minhenei ne tikai atrast ikvienam piemērotus mobilitātes risinājumus, bet arī tos vēlāk realizēt. Pilsētas mērķis ir palielināt kājāmiešanas, riteņbraukšanas un sabiedriskā transporta izmantošanas biežumu un mazināt satiksmes intensitāti iekšpilsētas dzīvojamajos rajonos.

Autors: Minhenes pilsētas pašvaldība; apkopoja *ICLEI*
Attēla īpašnieks: *Evisco / LHM*

Vīzija un mērķi veido svarīgu kvalitatīvu aprakstu par vēlamo nākotni un par to, kādas pārmaiņas iecerētas. Taču ar to vien nepietiek. Lai šīs pārmaiņas būtu izmērāmas, ir jāizraugās piemērots stratēģisko rādītāju un mērķrādītāju kopums. Galvenais uzdevums ir izraudzīties tādu stratēģisko rādītāju un mērķrādītāju kopumu, kas ir izpildāmi, ambiciozi un savstarpēji saskanīgi un ļauj iesaistītajām pusēm sekot līdzi progresam ceļā uz visu mērķu sasniegšanu, neprasot nerealizējamā apmērā vākt jaunus datus.

6.1. PASĀKUMS. RĀDĪTĀJU NOTEIKŠANA VISIEM MĒRĶIEM

Pamatojums

Stratēģisko rādītāju izraudzīšanās un noteikšana visiem mērķiem ir svarīgs solis tālākajā mērķrādītāju noteikšanas un progresa uzraudzības procesā. Svarīgi sākotnēji noteikt rādītājus, kas nodrošina, ka tiks izvirzīti tādi mērķrādītāji, kuru sasniegšanu nebūs pārlieku sarežģīti uzraudzīt. Sistemātiska pieeja palīdz noteikt pārskatāmu pamatrādītāju kopumu, kas labi atspoguļo mērķus. Stratēģiskajā līmenī var būt efektīvāk strādāt tikai ar dažiem rādītājiem, it īpaši pilsētās, kurām šis process ir jauns un kurām, izstrādājot Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, ir ierobežoti resursi, dati vai pieredze. Lai gan rādītāji pasākumu uzraudzībai tiks noteikti vēlāk (sk. 7.3. pasākumu), jau šajā posmā tiek izraudzīti stratēģiskie rādītāji kopējo IPMP rezultātu novērtēšanai un tiek izvēlētas attiecīgās mērījumu metodes un atbilstošie datu avoti, kuri apzināti sagatavošanās posmā (sk. 3.1. pasākumu).

Mērķi

- Noteikt tādu stratēģisko rādītāju kopumu, kas ļauj sekot līdzi progresam, kurš panākts katra mērķa sasniegšanā.
- Izvēlēties viegli izmērāmus un saprotamus rādītājus, ņemot vērā pieejamos datu avotus (sk. 3.1. pasākumu) un standarta rādītājus.

Uzdevumi

- Precizēt mērķus un noteikt, kuri galvenie aspekti būtu jāuzrauga.
- Izstrādāt nelielu skaitu kvantitatīvu un kvalitatīvu pamatrādītāju, kas ir viegli izmērāmi un saprotami un kam ir skaidra saistība ar katru no mērķiem.

image © anyaberkut on istock.com

- Izmantot standarta rādītājus, kas jau ir labi definēti un par ko jau ir zināms, kā tos izmērīt un analizēt. Tādējādi būs iespējams veikt salīdzinošu vērtēšanu ar citām pilsētām vai salīdzināšanu ar valsts/starptautisko statistiku.

- Galvenokārt izvēlēties ietekmes rādītājus (jeb iznākuma rādītājus), kuri tiešā veidā mēra ilgtspējas mērķu sasniegšanas līmeni. Apsvērt ne tikai ar transportu saistītus rādītājus, bet arī rādītājus, ko izmanto saistītajās jomās, piemēram, ekonomikā, vides, veselības un sociālajā jomā.

- Izvēlēties dažus rādītājus, kas īpaši noder komunikācijā ar lēmumu pieņēmējiem un sabiedrību. Šiem rādītājiem jābūt viegli saprotamiem un plašai sabiedrībai interesantiem (šādi rādītāji var būt, piemēram, ceļu satiksmes negadījumos nopietni ievainoto vai bojāgājušo cilvēku skaits, tādu vietu skaits, kurās tiek pārsniegtas gaisa piesārņojuma robežvērtības, vai izveidoto darbvietu skaits).

Kas ir rādītājs?

Rādītājs ir skaidri definēta datu kopa, ko izmanto, lai uzraudzītu progresu, kurš panākts konkrēta mērķa vai mērķrādītāja sasniegšanā.

Stratēģiskie rādītāji ļauj izmērīt IPMP vispārējos rezultātus un līdz ar to nodrošina pamatu tā izvērtēšanai. Pasākumu rādītāji ir detalizētāki un ļauj sekot līdzi atsevišķu pasākumu rezultātiem.

- Izvērtēt jau pieejamos datus un apzinātos datu avotus (sk. 3.1. un 3.2. pasākumu), noteikt, kā pietrūkst, lai varētu izmērīt paredzētos rezultātus, un, ja nepieciešams, izstrādāt vai atrast jaunus datu avotus (piemēram, izmantojot apsekojumu datus, kvantitatīvus datus no automātiskiem mērījumiem).

- Pirms sākt savu stratēģisko rādītāju izstrādi, apspriesties ar galvenajām ieinteresētajām pusēm un citām organizācijām tuvākajā apkārtnē, jo tās var būt jau pieņēmušas dažus šādus rādītājus. Progresu uzraudzīt ir daudz vieglāk, ja tiek izmantoti rādītāji, kas ir jau ieviesti un pieņemti.

- Skaidri definēt katru rādītāju, noteikt ziņošanas formātu un aprakstīt, kā tiks mērīti dati un kā, vadoties pēc tiem, tiks aprēķināts rādītājs.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Koordinēt ar attiecīgām vietējām un reģionālām ieinteresētajām pusēm reģionālos rādītājus

- Publiskot datus internetā, lai cilvēki no malas varētu saprast problēmu nopietnību.

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākums tieši saistīts ar mērķiem, kas noteikti 5.2. pasākumā, un ved uz mērķrādītāju noteikšanu 6.2. pasākuma ietvaros.

- Pasākums saistīts ar 3. soli, kura laikā tika identificēti un analizēti dati un datu avoti un noteikts pamats datu pieejamībai rādītāju identifikācijas vajadzībām.

- Izstrādātais stratēģisko rādītāju kopums un uzraudzības pasākumi jāņem vērā, plānojot atsevišķo pasākumu uzraudzību (sk. 7.3. pasākumu).

Kontrolsaraksts

- ✓ Visiem mērķiem noteikti kvantitatīvi un kvalitatīvi rezultātu rādītāji, un ir iekļauti arī rādītāji, ko izmanto citas organizācijas tuvākajā apkārtnē.
- ✓ Izvērtēti esošie un jaunie datu avoti.
- ✓ Definēts stratēģisku pamatrādītāju kopums, kā arī ziņošanas formāts un mērījumu metode.

24. attēls. Pārskats par svarīgiem, kvantificējamiem stratēģiskajiem ietekmes rādītājiem saskaņā ar Eiropas ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes rādītāju kopumu (*SUMI*) un starptautisko standartu (*MobiliseYourCity*)

Mērķis	Rādītājs	Definīcija
Ceļu satiksmes drošība	Visos ar transportu saistītos negadījumos bojāgājušo skaits pilsētas teritorijā gada laikā.	Tādu nāves gadījumu skaits, kas iestājušies 30 dienu laikā pēc ceļu satiksmes negadījuma, kas noticis pilsētā (skaits gadā, uz 100 000 pilsētas teritorijas iedzīvotāju)
Piekļuve mobilitātes pakalpojumiem	To iedzīvotāju īpatsvars, kuriem ir pienācīga piekļuve mobilitātes pakalpojumiem (sabiedriskajam transportam)	To iedzīvotāju procentuālā daļa, kuriem ir pienācīga piekļuve sabiedriskajam transportam (autobusiem, tramvajiem, metro, vilcieniem)
Siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas	Visu pilsētas teritorijā izmantoto pasažieru un kravu pārvadājumu veidu SEG emisijas no ieguves līdz patēriņam	Siltumnīcefekta gāzu emisijas (tonnās CO2 ekvivalenta uz vienu cilvēku gadā)
Gaisa kvalitāte	Gaisu piesārņojošu vielu emisijas no visiem pilsētas teritorijā izmantotajiem pasažieru un kravu pārvadājumu veidiem (PM2,5 daudzums — izplūdes gāzu emisijās un neizplūdes emisijās)	Emisijas indekss (kg PM2.5 ekvivalenta uz vienu cilvēku gadā)

Citi pilsētu mobilitātes rādītāji

- Sabiedriskā transporta pieejamība cenu ziņā iedzīvotājiem ar zemākajiem ienākumiem
- Pieejamība cilvēkiem ar kustību traucējumiem
- Trokšņa radītais apgrūtinājums
- Sastrēgumi un kavējumi
- Energoefektivitāte
- Aktīvās mobilitātes iespējas
- Multimodālā integrācija
- Apmierinātība ar sabiedrisko transportu
- Ceļu satiksmes drošība aktīvās mobilitātes dalībniekiem

Avots: Eiropas ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes rādītāju kopums (SUMI): https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

Vairāk rādītāju izvēlei noderīgu rīku varat atrast *CIVITAS* rīku katalogā: *https://civitas.eu/tool-inventory.*

Plašāka informācija par uzraudzību pieejama *CH4LLENGE* rokasgrāmatā par uzraudzību un izvērtēšanu: *https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit.*

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Miltonkīnza, Apvienotā Karaliste. Viegli izmērāmu un pieejamu stratēģisko rādītāju kopums

Lai novērtētu Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna vispārējos rezultātus, pilsētas dome ir izraudzījusies vairākus rādītājus, tostarp ceļu tīkla stāvokli, vidējo ceļā pavadīto laiku, gaisa kvalitāti un ceļu satiksmes drošību. Izvēloties šos rādītājus, lēmums tika pieņemts tā, lai pēc rādītājiem varētu pareizi novērtēt IPMP ietekmi un tie būtu viegli izmērāmi, kā arī jau pieejami vai viegli iegūstami. Miltonkīnzas dome iesaka noteikt skaidrus *SMART* (konkrētus, izmērāmus, sasniedzamus, atbilstošus un ar noteiktu termiņu) principam atbilstošus mērķus, jo tas palīdz vēlāk izraudzīties rādītājus, kas atbilst IPMP mērķiem. Balstoties pieredzē, IPMP izstrādātāji arī iesaka izmantot jaunās tehnoloģijas un rādītāju metodikas, kas ir izmantotas citās pilsētās.

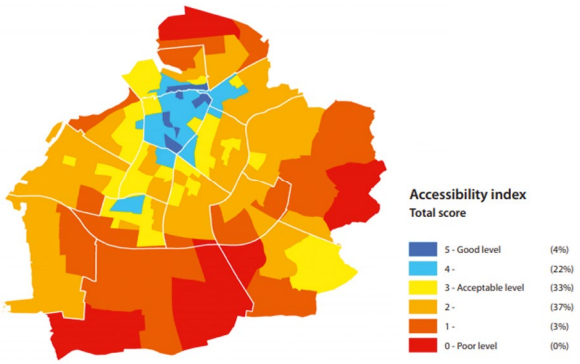
Autors: *James Povey* no Miltonkīnzas domes; apkopoja *Polis*
Attēla īpašnieks: Miltonkīnzas dome

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Malme, Zviedrija. Rādītāja piemērs — sasniedzamības indekss

Malme izstrādāja normatīvu sasniedzamības indeksu, kura pamatā ir attiecīgi mērījumi un ar kuru var novērtēt veikto pasākumu ietekmi; ilgtspējīgas sasniedzamības ilustrēšanai tiek izmantotas kartes. Sasniedzamības indekss var būt pamats lēmumiem plānošanas procesā un dažādu ieguldījumu un darbību izsvēršanā. Tas arī ļauj salīdzināt dažādas teritorijas un sabiedrības grupas. Sasniedzamības indekss var būt lietderīgs, kad jāizvērtē, kā transporta sistēmas sasniedzamība attīstās laika gaitā, un tādēļ tas var būt viens no vairākiem rādītājiem, kuri parāda, cik sekmīgi ir sasniegti IPMP mērķi.

Autors: *Andreas Nordin* no Malmes pilsētas pašvaldības; apkopoja *Rupprecht Consult*
Attēla avots: Malmes Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns



6.2. PASĀKUMS. VIENOŠANĀS PAR IZMĒRĀMIEM MĒRĶRĀDĪTĀJIEM

Pamatojums

Mērķrādītāji ir konkrēta apņemšanās, kas ietverta Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānā; tie pasaka, ko iecerēts sasniegt un kādā termiņā. Skaidru mērķrādītāju noteikšana kalpo diviem mērķiem. Pirmkārt, tā nodrošina pārredzamību un skaidrus orientierus attiecībā uz to, kā jūs vēlaties izmainīt transportu un mobilitāti pilsētā. Otrkārt, šādi pilsētas var saprast, kādā mērā ir jāsasniedz mērķi. Ja stratēģiskie pamatrādītāji un mērķrādītāji ir labi definēti, lēmumu pieņēmēji un sabiedrība var tos viegli saprast un tie var stimulēt sasniegt labākus rezultātus.

Mērķi

- Izraudzīties izmērāmu mērķrādītāju kopumu katram apstiprinātajam stratēģiskajam rādītājam (sk. 6.1. pasākumu), aptverot visus izvirzītos mērķus.
- Pārliecināties, ka ar mērķrādītājiem, par kuriem panākta vienošanās, var novērtēt, vai ir sasniegti vēlamie rezultāti.
- Noteikt sasniedzamus, tomēr ambiciozus mērķrādītājus.
- Pārliecināties, ka mērķrādītāji ir savstarpēji savietojami.

SMART principam atbilstoši mērķrādītāji ir šādi:

- **Konkrēti** — precīzi aprakstīti, izmantojot kvantitatīvus un/vai kvalitatīvus raksturlielumus, kas ir saprotami visām ieinteresētajām pusēm.
- **Izmērāmi.** Ir izmērīta un zināma pašreizējā situācija. Ir pieejami resursi turpmāko pārmaiņu mērīšanai (kvalitatīvā un kvantitatīvā izteiksmē).
- **Sasniedzami** — balstīti uz pieejamo tehnisko, darbības un finanšu kompetenci un uz vienošanos, kas panākta ar ieinteresētajām pusēm, vai uzņemtajām saistībām.
- **Atbilstoši.** Īpaši svarīgi ir izvēlēties mērķrādītājus, kas ir nozīmīgi, veicina pilsētas mobilitātes attīstību un atbalsta citus mērķrādītājus vai ir ar tiem saskaņoti.
- **Ar noteiktu termiņu.** Ir skaidri noteikti mērķrādītāja sasniegšanas galvenie termiņi.

Uzdevumi

- Noteikt mērķrādītājus katram stratēģiskajam pamatrādītājam (tie izraudzīti 6.1. pasākumā), lai varētu sekot līdzi progresam, kas panākts mērķu sasniegšanā. Mērķrādītājiem jāatbilst SMART principam, proti, jābūt konkrētiem, izmērāmiem, sasniedzamiem, reālistiskiem un ar noteiktu termiņu. Esiet ambiciozi, tomēr reālistiski izvērtējiet, ko ir iespējams sasniegt.
  - Vispirms jānosaka tādi stratēģisko pamatrādītāju mērķrādītāji, kuri tieši mēra katra ilgtspējas mērķa vēlamo sasniegšanas apmēru (piemēram, transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % 10 gadu laikā). Papildus jānosaka starpposma mērķrādītāji, kuri ir atskaites punkti ceļā uz ilgtermiņa mērķrādītāju sasniegšanu (piemēram, transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 15 % 5 gadu laikā).
  - Tad jānosaka mērķrādītāji transporta darbības pamatrādītājiem. Tie ļauj izmērīt, cik lielā mērā transporta sistēma ir uzlabojusies (piemēram, ilgtspējīgo transporta veidu izmantošanas īpatsvars virs 70 % 10 gadu laikā; vai turpmāko 10 gadu laikā izveidotas kvalitatīvas sabiedriskā transporta joslas noteiktā garumā (kilometros)).
  - Jācenšas novērst neatbilstības rādītāju starpā.
- Iesaistīt galvenās ieinteresētās puses mērķrādītāju noteikšanā, jo tā var nodrošināt, ka mērķrādītājiem ir plašs atbalsts un tie ir reālistiski. Tomēr jāuzmanās, lai lobētāju grupas neapturētu ambiciozas pārmaiņas, kas ir sabiedrības vairākuma interesēs. Sagatavoties darba grupas sanāksmēm, nodrošināt to norisi un turpmākos pasākumus.
- Iekļaut mērķrādītājus IPMP dokumentā, tādējādi tos oficiāli pieņemot (sk. 9.1. pasākumu).

Detalizētāk par uzdevumiem

Esiet ambiciozi, bet reālistiski!
Daudzu pilsētu izvirzītie mērķrādītāji pilsētas transporta un mobilitātes jomā atspoguļo utopiskas vēlmes, nevis to, kas ir reāli sasniedzams. No šādiem mērķrādītājiem nav lielas jēgas. Ir labi būt ambicioziem, tomēr ir arī godīgi jānovērtē, ko ir iespējams sasniegt, ņemot vērā pieejamos resursus un kompetenci.

Īpatsvars transporta veidu dalījumā (modālais sadalījums)

Definīcija: īpatsvaru transporta veidu dalījumā var izteikt kā konkrēta transporta veida izmantotāju proporcionālo daļu no kopējā transporta lietojuma pilsētas teritorijā. Katra transporta veida īpatsvaru transporta veidu dalījumā parasti izsaka kā procentuālu vērtību. To var aprēķināt pasažieru un kravu pārvadājumiem, izmantojot atšķirīgas vienības (piemēram, braucienu skaitu, tilpumu, masu, pasažierkilometrus vai tonnkilometrus), kā arī dažādām ģeogrāfiskām teritorijām (piemēram, funkcionālajai pilsētas teritorijai, pilsētas centram, rajonam)[49].

Apgalvojums, ka, uzzinot transporta veidu dalījumu, kļūst skaidrs, kāda ir pilsēta, var šķist pārspīlēts, tomēr tajā ir daļa patiesības. Pilsētas vēlas zināt, kā cilvēki pilsētā pārvietojas, nevis tikai izprast transporta sistēmu. Tādēļ pirmā pieeja ir savākt datus un tad aprēķināt un analizēt transporta veidu dalījumu. Šādi rīkojas daudzas pilsētas visā pasaulē, tādēļ globāls transporta veidu dalījuma mērķrādītājs ir ļoti vērtīgs pārejā uz ilgtspējīgiem transporta veidiem. Ne visās pilsētās ir skaidri definēts vai tiek regulāri noteikts transporta veidu dalījums, tomēr tas vienalga ir visā pasaulē saprotams rādītājs, kam ir liela nozīme. Pirmkārt, tam ir liela nozīme pilsētas transporta sistēmas bāzes scenārija noteikšanā. Otrkārt, transporta veidu dalījums palīdz noteikt ambiciozus mērķrādītājus, kuri paredz mainīt pašreizējo dalījumu, kā arī ļauj veikt salīdzinājumus ar citām pilsētām. Piemēram, augsts mērķrādītājs ir noteikts Londonā — pilsēta apņēmusies līdz 2041. gadam panākt, ka iedzīvotāji 80 % gadījumu pārvietojas, izmantojot ilgtspējīgus transporta veidus (iet kājām, brauc ar velosipēdu vai sabiedrisko transportu).

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā transporta veidu dalījumu var aplūkot, analizējot pašreizējo mobilitātes situāciju, bet to var arī izvirzīt kā vienu no galvenajiem mērķrādītājiem, ko izmanto, lai izvērtētu progresu ceļā uz ilgtspējīgu mobilitāti. Piemēram, ja pilsētā pieaug ar velosipēdu veiktu braucienu skaits, tā ne tikai ir pietuvojusies vispārējai vīzijai par riteņbraukšanai ērtu pilsētu, bet arī var izmērīt, kāds progress ir panākts virzībā uz mērķrādītāju — par 10 % lielāku riteņbraukšanas īpatsvaru. Transporta veidu dalījumu var uzskatīt par vispārēju mērķrādītāju, ko ieteicams iekļaut IPMP. Transporta veidu dalījums ne tikai ļauj salīdzinoši vērtēt transporta sistēmas izmaiņas laika gaitā, bet arī nodrošina iespēju izmērīt, kā cilvēki pārvietojas dažādos konkrētos nolūkos, vai pat izpētīt dažādu iedzīvotāju grupu uzvedību, tādējādi ļaujot novērot mobilitātes paradumus, piemēram, dažādu dzimumu vai vecumu cilvēku vidū.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Izmantot lokālus mērķrādītājus pilsētas aglomerācijas daļām (piemēram, pilsētas centram, rūpnieciskām vai komerciālām teritorijām, atsevišķām apkaimēm utt.), ņemot vērā transporta izmantošanas paradumu un pārvietošanās iespēju lokālās atšķirības.

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākums tieši balstīts uz stratēģiskajiem rādītājiem, kas noteikt 6.1. pasākuma ietvaros.
- Mērķrādītāji palīdz noteikt un sasniegt vēlamos IPMP rezultātus (sk. 11.1. un 12.1. pasākumu).

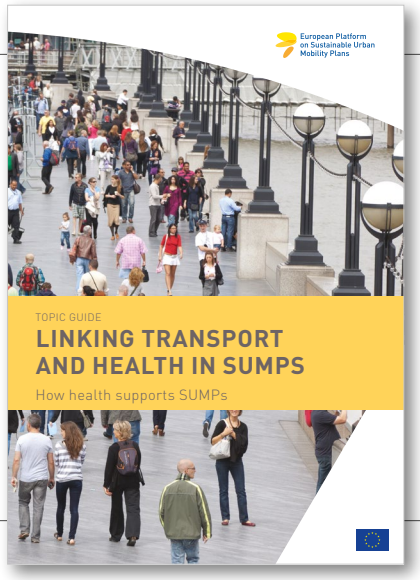
Kontrolsaraksts

- ✓ Mērķrādītāju noteikšanā iesaistītas galvenās ieinteresētās puses.
- ✓ Izstrādāts piemērotu un vietējā kontekstā sasniedzamu mērķrādītāju kopums.

Kas ir mērķrādītājs?

Mērķrādītāji izsaka stratēģiskā rādītāja vērtību, ko plānots sasniegt. Konkrētāk, ar tiem tiek definēts, kas ir jāsasniedz līdz noteiktam gadam salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju. Mērķrādītājiem jāatbilst SMART principam (jābūt konkrētiem, izmērāmiem, sasniedzamiem, atbilstošiem un ar noteiktu termiņu).

[49] *Eltis* IPMP glosārijs, 2015. g.: *www.eltis.org/glossary.*



Labā IPMP bieži ir ietverti mērķrādītāji, kas saistīti ar sabiedrības veselību un kam var būt cieša saikne ar mērķrādītājiem, kuri attiecas uz ceļu satiksmes drošību, gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu vai aktīvu pārvietošanās veidu plašāku izmantošanu. Kā piemēru var minēt ar veselību saistītu mērķrādītāju, kas iekļauts Vīnes IPMP *(STEP2025)*:

"To Vīnes iedzīvotāju proporcionālā daļa, kuri savā ikdienas maršrutā 30 minūtes pārvietojas fiziski aktīvā veidā, palielināsies no 23 % 2013. gadā līdz 30 % 2025. gadā."

Plašāka informācija par sabiedrības veselības saikni ar Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu ir pieejama tematiskajā rokasgrāmatā "**Saikne starp transportu un veselību Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā".**

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Drēzdene, Vācija. Stratēģisku mērķrādītāju noteikšana spraigās apaļā galda sarunās

Mobilitātes un transporta attīstības mērķrādītājus 2025. gadam Drēzdenē izstrādāja ieinteresētās puses, kas piedalījās spraigās apaļā galda sarunās. IPMP apaļā galda sarunās tika sagatavots konsensa dokuments par transporta attīstības mērķrādītājiem, par ko vienojās visas ieinteresētās puses. Šo dokumentu vien ar nelielām izmaiņām 2011. gada martā pieņēma pilsētas dome. Izraudzītie mērķrādītāji kalpoja par pamatu IPMP izstrādei. Gan IPMP izstrādei, gan tā īstenošanai bija ļoti svarīgi, lai mērķrādītāji būtu pieņemti politiskā līmenī un līdz ar to tiktu nodrošināta noteiktība plānošanā un plašs atbalsts. Sākotnējais IPMP izvērtējums, kas tika veikts 2018. gadā, parādīja, ka turpmāku uzlabojumu panākšanai nākotnē IPMP ir jāiekļauj papildu mērķrādītāji.

Autors: Kerstin Burggraf no Drēzdenes pilsētas pašvaldības; apkopoja EUROCITIES
Attēla īpašnieks: Joe Breuer (pixabay.com)

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Erebrū, Zviedrija. Trīs galvenie mērķrādītāji satiksmes attīstībai

IPMP procesā Erebrū pilsēta noteica trīs mērķrādītājus satiksmes attīstībai līdz 2020. gadam: 1) palielināt riteņbraukšanas, kājāmiešanas un sabiedriskā transporta izmantošanas īpatsvaru līdz 60 % no visiem veiktajiem maršrutiem (no 44 % 2011. gadā); 2) samazināt ar fosilo degvielu darbināmu automašīnu absolūto skaitu; 3) uzlabot ar automašīnu, autobusu un velosipēdu veiktos braucienos ceļā pavadītā laika īpatsvaru. Viens no mērķrādītāju noteikšanas procesa soļiem bija spriešana par to, kā tos uzraudzīt. Erebrū ņēma vērā, kādi rādītāji pilsētā jau tiek mērīti un ik gadu paziņoti un kādu rādītāju datus varētu nodrošināt valsts statistikas birojs. Gūtais secinājums ir tāds, ka svarīgs izdošanās faktors ir tādu mērķrādītāju izraudzīšanās, kas ir samērā vienkārši izvērtējami un/vai izvērtējami noteiktos intervālos, kuri atbilst satiksmes rādītāju regulārajai uzraudzībai.

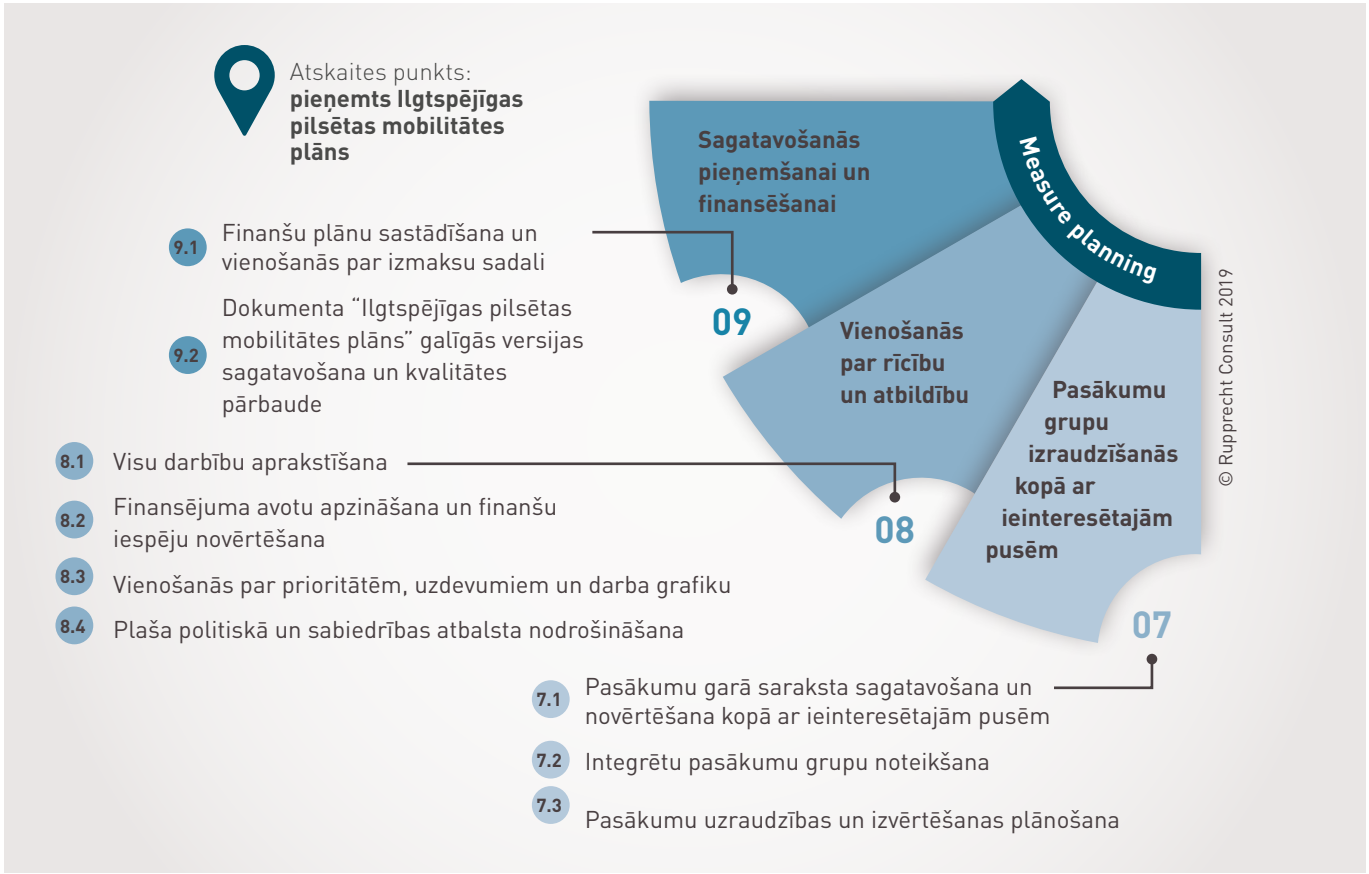
Autors: Lovisa Blomér no Erebrū pilsētas pašvaldības; apkopoja UBC
Attēla īpašnieks: Erebrū pilsētas pašvaldība

Atskaites punkts: panākta vienošanās par vīziju, mērķiem un mērķrādītājiem

Kad sasniegts trešais atskaites punkts, kas ir plānošanas cikla vidus, ir noslēdzies Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes stratēģiskais etaps. Ir pieņemti daudzi nozīmīgi lēmumi par nākotnes vīziju, pilsētas mērķiem, stratēģiskajiem rādītājiem un mērķrādītājiem, kuri kopā veido IPMP stratēģiskās prioritātes. Tagad šos rezultātus var apkopot kopsavilkuma dokumentā, kas kalpos kā stabils vispārējais satvars pasākumu plānošanas posmam. Iedzīvotāji jau būs devuši nozīmīgu ieguldījumu scenāriju apspriešanā, vīzijas veidošanā un dažkārt arī mērķu noteikšanā, tomēr pirms nākamā posma sākšanas būtu jāapsver iespēja vēlreiz savākt iedzīvotāju atsauksmes par stratēģiskajām prioritātēm. Tādējādi stratēģiskās prioritātes tiks apstiprinātas un tiks nodrošināts sabiedrības atbalsts un piekrišana. Ja iespējams, stratēģiskās prioritātes būtu jāpieņem arī lēmumu pieņēmējiem (piemēram, vietējā domē), lai pasākumu plānošanas posmam būtu vēl stabilāks pamats.

attēls: © Pavliha (istock.com)

3. POSMS. PASĀKUMU PLĀNOŠANA



Trešajā posmā plānošanas process pāriet no stratēģiskā līmeņa darbības līmenī. Šajā posmā tiek noteikti pasākumi, ar ko tiks sasniegti izvirzītie mērķi un mērķrādītāji. Šis ir posms, kurā tiek pabeigts Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns un notiek sagatavošanās tā īstenošanai. Šajā nolūkā jāatbild uz šādiem jautājumiem:

Ko tieši mēs darīsim?

Izveidojiet pasākumu "garo sarakstu" un novērtējiet to efektivitāti un īstenošanas iespējas, lai atlasītu tos pasākumus, kuri vislabāk palīdzēs sasniegt noteiktos mērķus un plāna mērķrādītājus. Sadaliet pasākumus integrētās grupās, apspriediet tos ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm un detalizēti izvērtējiet tos, lai apstiprinātu izdarīto izvēli. Plānojiet katra pasākuma uzraudzību un izvērtēšanu.

Kas būs nepieciešams un kā sadalīsim uzdevumus?

Pasākumu grupas sadaliet izpildāmos uzdevumos (jeb darbībās), detalizēti aprakstiet tos, norādot arī to paredzamās izmaksas, savstarpējo saistību un riskus. Apziniet iekšējos un ārējos finansēšanas instrumentus un finansējuma avotus visām darbībām.

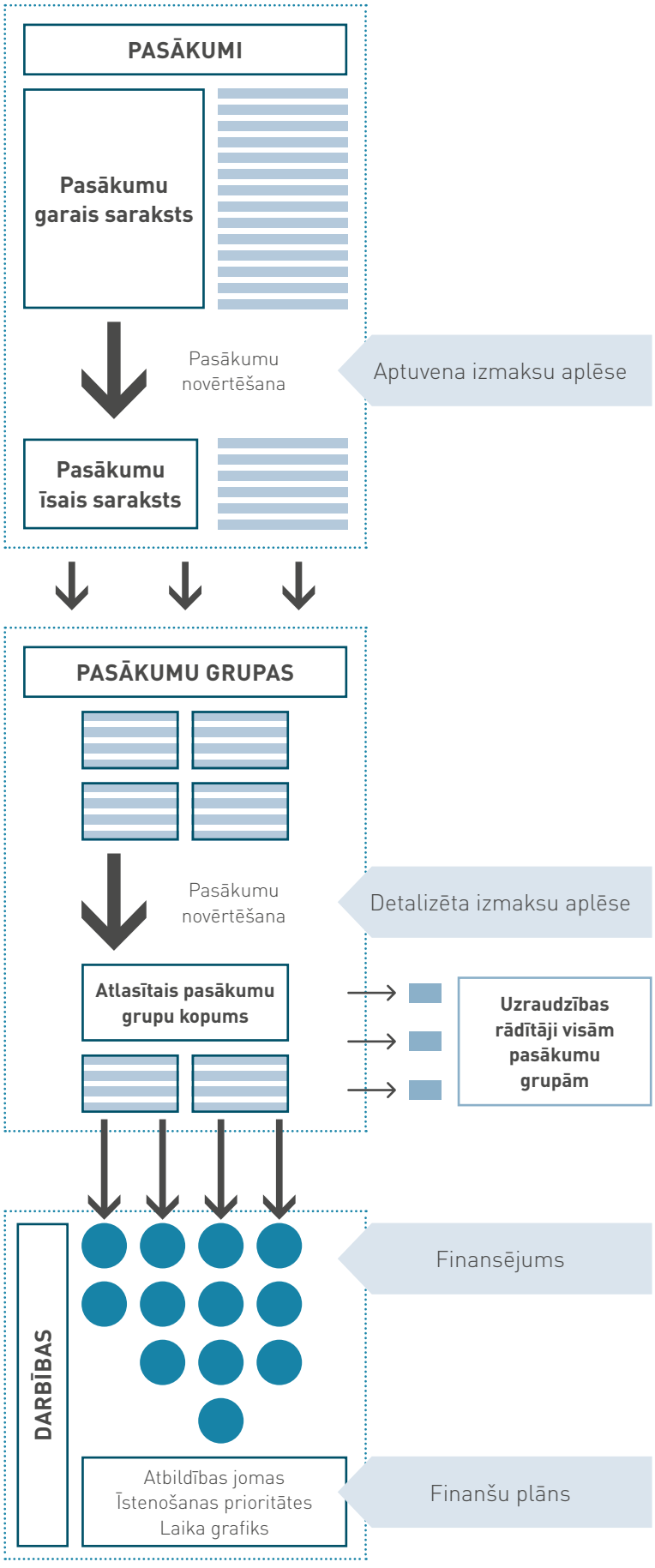
Balstoties uz šo informāciju, vienojieties par skaidrām atbildības jomām, īstenošanas prioritātēm un laika grafiku katrai darbībai.Šajā posmā ir svarīgi gūt politisko un sabiedrības atbalstu darbībām, jo, piemēram, būvniecības projekti var būt pretrunīgi, pat ja vairums atbalsta ar tiem saistītos mērķus un pasākumus.

Vai esam gatavi sākt?

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna dažādo daļu izstrādē var būt piedalījušies daudzi autori. Tagad ir jāsagatavo šī dokumenta galīgā versija un jāpārbauda tā kvalitāte. Atbilstoši jūsu organizācijā pieņemtajai praksei detalizētu finanšu plānu var iekļaut pašā IPMP vai izstrādāt atsevišķā procesā. Gan vienā, gan otrā gadījumā pirms IPMP pieņemšanas jums jāvienojas par katras prioritārās darbības budžetu un kārtību, kādā izmaksas un ieņēmumi ilgtermiņā tiks sadalīti starp visām iesaistītajām organizācijām.

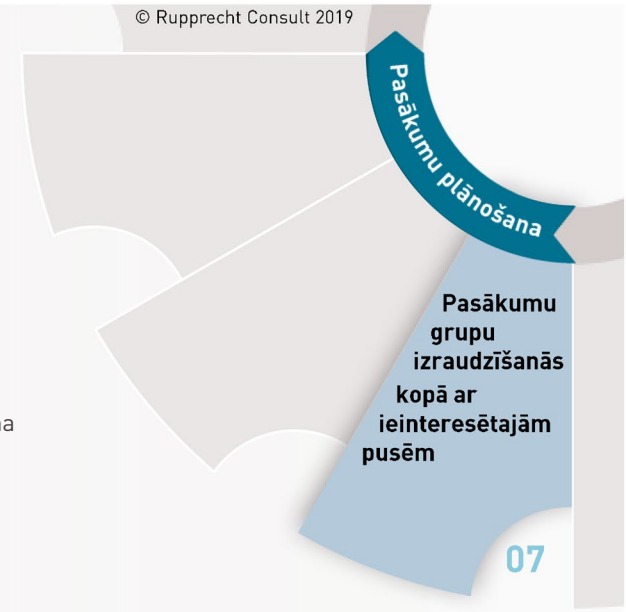
Pasākumu plānošanas posms noslēdzas ar plānošanas procesa svarīgāko atskaites punktu: attiecīgā kompetentā iestāde ir pieņēmusi Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu.

25. attēls.
3. posma galveno soļu (pasākumu novērtēšana, pasākumu grupu veidošana, darbību plānošana) pārskats



© Rupprecht Consult 2019

7. SOLIS
Pasākumu grupu izraudzīšanās kopā ar ieinteresētajām pusēm



7.1 Pasākumu garā saraksta sagatavošana un novērtēšana kopā ar ieinteresētajām pusēm

7.2 Integrētu pasākumu grupu noteikšana

7.3 Pasākumu uzraudzības un izvērtēšanas plānošana

Efektīvu pasākumu grupu izveide ir ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas centrālais uzdevums. Tikai labi atlasīti pasākumi nodrošinās noteikto mērķu un mērķrādītāju sasniegšanu. Pasākumu atlase būtu jāveic, apspriežoties ar galvenajām ieinteresētajām pusēm, pārredzami novērtējot pasākumu īstenošanas iespējas un devumu mērķu sasniegšanā un ņemot vērā pieredzi no citām vietām, kurās īsteno līdzīgu politiku. Lai maksimāli palielinātu sinerģiju un veicinātu šķēršļu pārvarēšanu, būtu jānosaka integrētas pasākumu grupas. Agrīni plānojot katra pasākuma (vai katras pasākumu grupas) izvērtēšanu un uzraudzību, tiek nodrošināts, ka izvērtēšana un uzraudzība tiks ņemta vērā vēlāk atbildības sadalījuma un budžeta apspriešanā.

7.1. PASĀKUMS. PASĀKUMU GARĀ SARAKSTA SAGATAVOŠANA UN NOVĒRTĒŠANA KOPĀ AR IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM

Pamatojums

Pasākumu novērtēšanas un atlases mērķis ir noteikt vispiemērotākos un izmaksu ziņā efektīvākos pasākumus jūsu vīzijas un mērķu sasniegšanai. Lai neaizmirstu nozīmīgus variantus, būtu jāizveido visaptverošs garais saraksts, par pamatu izmantojot jūsu pašu speciālās zināšanas, ieinteresēto pušu un iedzīvotāju idejas, speciālistu pieredzi citās pilsētās un pasākumu un pasākumu veidu datubāzes.

Lai izveidotu efektīvu pasākumu kopumu, kas reālistiski sader ar pieejamajiem resursiem un vietējiem apstākļiem, ir jāveic pārredzams visu garajā sarakstā ietverto variantu novērtējums. Novērtējumā ņem vērā ne tikai efektivitāti, kas izpaužas kā devums mērķu sasniegšanā, bet arī pieņemamību un finansiālo izdevīgumu. Jo īpaši tad, ja budžets pilsētu transportam un mobilitātei ir ierobežots, ir svarīgi, lai ar iztērētajiem resursiem tiktu panākta iespējami lielāka ietekme.

Mērķi

- Apzināt plašu pasākumu variantu klāstu, kas palīdzēs īstenot jūsu vīziju, mērķus un mērķrādītājus. Mācīties no pieredzējušām pilsētām un speciālistiem, lai apsvērtu visus atbilstošos variantus.
- Atlasīt visdaudzsološākos pasākumus jūsu vietējam kontekstam.
- Nodrošināt pieejamo resursu efektīvu izmantošanu un izvairīties no finansiāli nerealizējamu pasākumu atlasīšanas.
- Pārredzamā procesā gūt pārliecinošus pierādījumus par atlasīto pasākumu efektivitāti un īstenošanas iespējām.

Kas ir pasākums?

Pasākums ir plaša darbība, ko īsteno, lai veicinātu viena vai vairāku IPMP noteiktu politikas mērķu sasniegšanu vai lai atrisinātu vienu vai vairākas identificētas problēmas. Piemēri ir zemes izmantošanas, infrastruktūras, regulējuma, pārvaldības un pakalpojumu pasākumi, kā arī ar uzvedību, informācijas sniegšanu un maksas iekasēšanu saistīti pasākumi.

Uzdevumi

Pasākumu noteikšana (variantu ģenerēšana)

- Sagatavot sistemātisku pārskatu par pasākumiem, kas jau tiek plānoti vai īstenoti, pamatojoties uz nozaru mobilitātes plāniem (kuri attiecas, piemēram, uz iešanu kājām, riteņbraukšanu, sabiedrisko transportu, autotransportu, stāvvietām, kravu pārvadājumiem), kā arī plāniem citās attiecīgās politikas jomās (piemēram, zemes izmantošanas, enerģētikas, vides, ekonomikas attīstības, sociālās iekļaušanas, veselības aizsardzības un drošības jomā).

- Izveidot garo sarakstu ar jauniem varbūtējiem pasākumiem, kas atbilst jūsu mērķiem un vīzijai. Apsvērt jaunas un inovatīvas idejas. Iekļaut arī pasākumus, ko īstenotu privātais sektors. Izmantot pasākumu datubāzes un pasākumu veidu sarakstus, lai apzinātu, kādu pasākumu trūkst, un gūtu iedvesmu (sk. turpmāk sadaļu par rīkiem).

- Pasākumu garā saraksta sagatavošanā iesaistīt ieinteresētās puses.

- Pārliecināties, ka garajā sarakstā ir iekļauti gan ieguldīšanas, gan operatīvie, gan organizatoriskie pasākumi, kas saistīti ar visiem attiecīgajiem transporta veidiem. Censties iekļaut arī tādu pasākumu kombināciju, kuriem ir ietekme īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā.

- Mācīties no citu pieredzes. Apzināt pasākumus, kas jau ir veiksmīgi īstenoti citur, un sazināties ar to plānotājiem. Tādējādi var izvairīties no situācijas, kad tiek "no jauna izgudrots ritenis" un pieļautas dārgi izmaksājošas kļūdas, no kurām citi jau, iespējams, ir guvuši mācību.

Pilsētu mobilitātes pasākumu datubāzes

Iespējamo pasākumu klāsts ir plašs. Tas nozīmē, ka, nosakot visatbilstošākos pasākumus jūsu vietējam kontekstam, būs nepieciešams veikt noteiktu administratīvo darbu un apspriesties ar projekta darba grupas dalībniekiem, kā arī ieinteresētajām pusēm.

Jūs varat iepazīties ar tiešsaistes datubāzēm un dokumentiem, kuros sniegts pārskats par iespējamiem pasākumiem, kas var būt piemēroti jūsu mērķiem.

- *SUMPs-UP* rokasgrāmatas par pasākumu un pasākumu grupu integrēšanu IPMP (trīs versijas — pilsētām bez pieredzes, ar noteiktu pieredzi un ar lielu pieredzi); ietverts arī garais saraksts ar vairāk nekā 100 pasākumiem 25 kategorijās: *http://sumps-up.eu/publications-and-reports/*

- CH4LLENGE pasākumu atlases rokasgrāmata "Visefektīvāko pasākumu grupu atlasīšana ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem": *www.eltis.org/resources/tools/ sump-measure-selection-kit*

- EPOMM tīmekļa vietne, kurā izklāstīta sīka informācija par mobilitātes pārvaldību, piemēram, *MaxExplorer* rīku, kas palīdzēs jums noteikt vispiemērotākos "vieglos pasākumus": *https://epomm.eu/about/mobility-management*

- Vital Nodes rīkkopa ar novērtēšanas satvara, kartēšanas un telpiskās plānošanas, labas prakses un "pirkstu nospiedumu" *(Fingerprint)* rīkiem: *https://vitalnodes.eu/tools/*

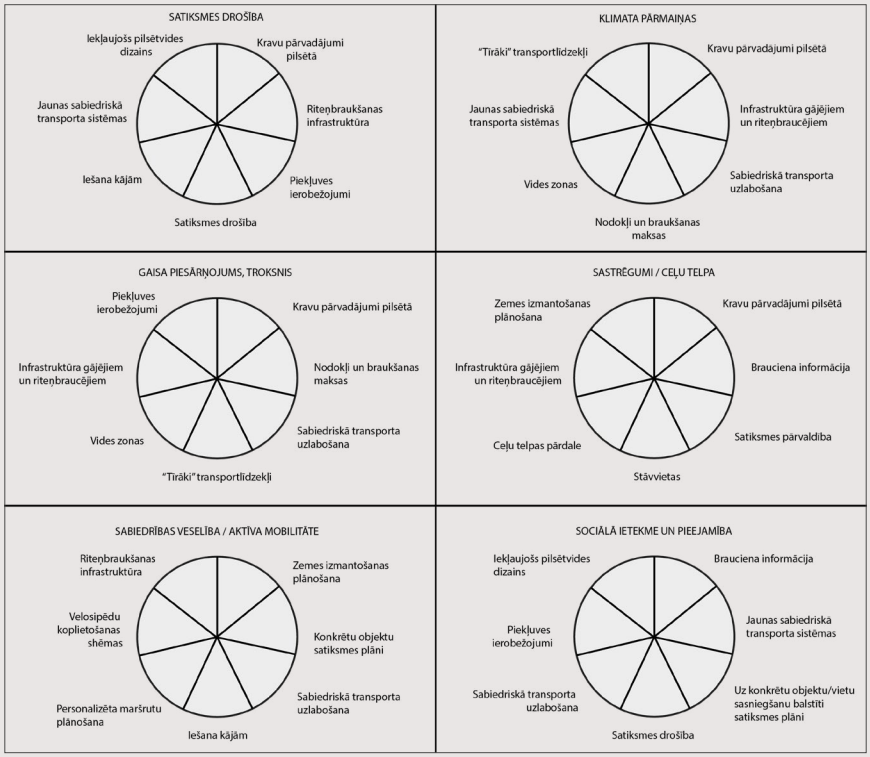
- D pielikumā minētie papildu IPMP norādījumi — šajās dažādajās rokasgrāmatās ir ietverta virkne ieteicamo pasākumu konkrētiem tematiem vai kontekstiem.

Eiropa resursi par pi u (un pasāku ās visā Eiropā vietnē Eltis *(www.eltis.org)*, t. i., Eiropas Komisijas pilsētu mol , kā arī EK iniciatīvas " un labākam transportam vietnē *(www.civitas.eu)*.

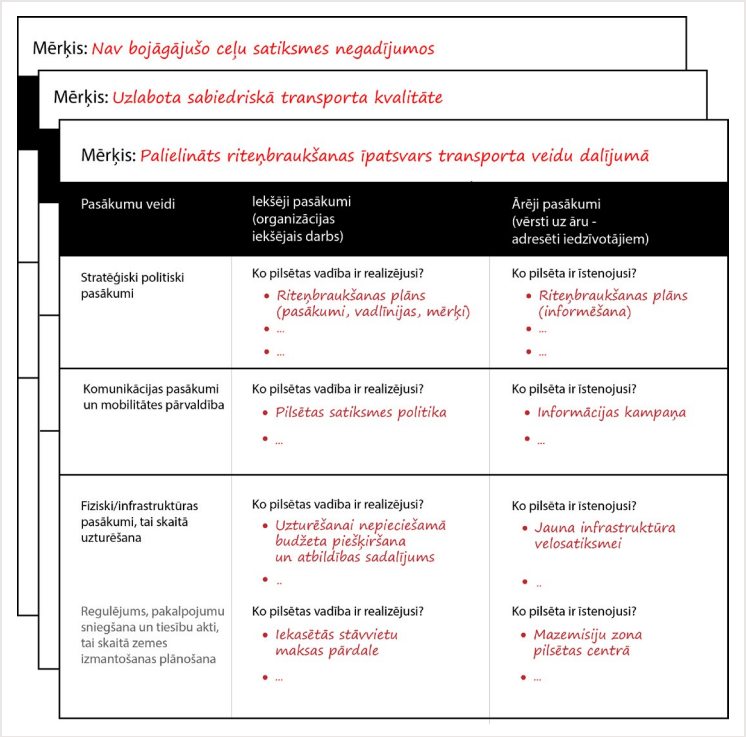
image © Ralf Brand

Rīki pasākumu noteikšanai

26. attēls. Piemēri — pasākumu jomas dažādu pilsētas mobilitātes plānošanā bieži sastopamo vispārējo problēmu risināšanai. Ir daudz dažādu pasākumu, ar kuriem var risināt problēmas. Dažādās pasākumu jomas, kas parādītas sektoru diagrammās, var izmantot kontrolei, lai pārliecinātos, vai pilsēta konkrētas problēmas risināšanai rīkojas visās attiecīgajās jomās *(Sundberg, R.*, 2018. g., *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up*, 9. lpp.).



27. attēls. Piemērs — struktūra pārskatam par dažādu veidu IPMP pasākumu tvērumu un iekšējo un ārējo pasākumu līdzsvaru *(Sundberg, R.*, 2018. g., *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up,* 13. lpp.)



Tiešsaistes rīki pasākumu noteikšanas un novērtēšanas atbalstam

Pilsētu transporta ceļveži

Rīks "Pilsētu transporta ceļveži" ļauj lietotājiem izpētīt un noteikt atbilstošus ilgtspējīgas transporta politikas pasākumus, kā arī skaitliski izteikt šo pasākumu ietekmi uz transportu, vidi un ekonomiku: *www.urban-transport-roadmaps.eu*

KonSULT pasākumu variantu ģenerators

Šis tiešsaistes rīks ļauj lietotājiem ātri noteikt tos politikas pasākumus, kas ir piemēroti viņu situācijai. Lietotāji norāda savus mērķus vai problēmas, un variantu ģenerators sagatavo sarindotu 64 pasākumu sarakstu ar saitēm uz detalizētiem pasākumu aprakstiem: *www.konsult.leeds.ac.uk*

Pasākumu novērtēšana (variantu vērtēšana)

- Novērtēt visus garajā sarakstā ietvertos pasākumus, lai noteiktu jūsu IPMP vispiemērotākos un efektīvākos pasākumus.
    - Ņemt vērā pasākumu iespējamo ietekmi uz transporta sistēmas darbību (mainot braucienu pieprasījumu, transporta infrastruktūras piedāvājumu vai transporta sistēmas nodrošināšanas un darbības izmaksas).
    - Novērtēt katra pasākuma iespējamos rezultātus attiecībā pret katru no pilsētas mērķiem (efektivitāti), apstiprināšanas iespējamību (pieņemamību) un ietekmi uz pilsētas budžetu (finansiālo izdevīgumu). Apsvērt dažādas novērtēšanas metodes un izlemt, kuru izmantot. Izvēle ir atkarīga no jūsu pieredzes un pieejamajiem resursiem, jūs varat izmantot gan kvalitatīvas, gan kvantitatīvas pieejas.
        - Salīdzinoši ātra pieeja, ko izmanto daudzas pilsētas, ir ekspertu vērtējumi pēc vairākiem kritērijiem (vienkāršota daudzkritēriju analīze); to, piemēram, veic vairākos darbseminārос. Lai izmantotu šo pieeju, jāsapulcē kvalificētu ekspertu grupa (piemēram, IPMP koordinācijas grupa vai centrālā darba grupa). Pēc iepazīstināšanas ar pasākumu katrs eksperts tam piešķir individuālu vērtējumu; vērtējumi tiek apspriesti grupā, eksperti var mainīt piešķirtos vērtējumus, bet viņiem nav jāvienojas par vienotu vērtējumu; visbeidzot, tiek aprēķinātas vidējās vērtības, lai pasākumus salīdzinātu un sarindotu pēc prioritātes (piemēru, kā organizēt šādu vērtēšanas metodi, skatīt turpmāk sadaļā par rīkiem). Lai iegūtu kvalitatīvāku vidējo vērtību, var būt lietderīgi ekspertu vērtējumiem piešķirt svērumu atkarībā no viņu specializācijas jomas (piemēram, vides eksperti saņem lielāku svērumu gaisa kvalitātes vērtējumā, finanšu eksperti — izmaksu vērtējumā, u. tml.).
        - Tiešsaistes rīki, ko var izmantot atbalstam, ir, piemēram, *KonSULT* pasākumu variantu ģenerators un rīks "Pilsētu transporta ceļveži" — tos abus var izmantot ietekmes novērtējumā ar objektīvām paredzamās efektivitātes aplēsēm (sk. turpmāk sadaļu par rīkiem).
    - Novērtēt ierosinātos pasākumus, izvērtējot, vai tos varēs reāli un savlaicīgi īstenot ar pieejamajiem resursiem (iepriekšēja īstenošanas iespēju pārbaude). Nodrošināt, ka tiek ņemtas vērā visas izmaksas un ieguvumi, nevis tikai tie, kurus var viegli noteikt vai skaitliski novērtēt.
- Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, pasākumu garo sarakstu reducēt līdz īsajam sarakstam, kurā atstāj visdaudzsološākos pasākumus.
    - Nodrošināt, ka tiek ņemtas vērā gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu plūsmas.
    - Nodrošināt, ka izmaksu un ieguvumu novērtēšanā vienlīdz tiek ņemti vērā un salīdzināti visi transporta veidi.
- Sagatavot sīkāku specifikāciju par īsajā sarakstā iekļautajiem pasākumiem. Apsvērt, kur un kad pasākums būtu jāīsteno un kurš to izmantos vai kuru tas ietekmēs.
- Sagatavot detalizētas īsajā sarakstā iekļauto pasākumu izmaksu aplēses, ietverot aplēses par visām attiecīgajām kategorijām: inženiertehniskajiem darbiem / būvdarbiem; apsekojumu, izmeklēšanu, projektēšanu un kartēšanu; institucionālo attīstību / spēju veidošanu; ieinteresēto pušu iesaistīšanu un komunikāciju; aprīkojumu, transportlīdzekļiem un materiāliem; konsultāciju pakalpojumiem; ekspluatāciju un uzturēšanu; zemes iegādi; administratīvajām papildu izmaksām; sākotnējo apgrozāmo kapitālu; nodokļiem un nodevām. Neatbilstošas izmaksu aplēses bieži uzskata par būtisku risku infrastruktūras ieguldījumu novērtējumos.
- Agrīni iesaistīt citas struktūras (tostarp finanšu struktūru) un darīt tām zināmus līdzdalības sniegtos ieguvumus. Tas palīdzēs vēlāk noteikt atbildības jomas un izmaksu sadalījumu (sk. 8.3., 9.2. pasākumu).
- Noteikt pasākumus, kuri prasa papildu vai ārēju tehnisko atbalstu īstenojamības, tehniskajiem vai tirgus pētījumiem.

Rīki pasākumu novērtēšanai

Tabulā parādīts piemērs, kā var strukturēt sarakstā iekļauto pasākumu vērtējumu. Vērtēšanu var, piemēram, darbseminārā veikt eksperti no pilsētas

28. attēls. Pasākumu ietekmes novērtējuma piemērs. Efektivitāti novērtē skalā no -2 līdz 2: -2 = pasākums rada acīmredzamu risku, kas apdraud mērķa sasniegšanu; 0 = pasākumam ir neitrāla ietekme; 2 = pasākumam ir acīmredzama pozitīva ietekme. Pieņemamību un finansiālo izdevīgumu novērtē skalā no 0 līdz 3 (pamatojoties uz Mattson, C., 2018. g., *SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan*, 9. lpp.).

PASĀKUMS / PASĀKUMU GRUPA	IPMP VĪZIJA UN MĒRĶRĀDĪTĀJI			PRIORITĀTES LĪMENIS (IPMP VĪZIJAS OPSAVILKUMS)	PAREDZAMAIS IZNĀKUMS	
	Uzlabojas satiksmes drošība	Vairāk iet kājām, brauc ar riteni un izmanto sabiedrisko transportu	Samazinās privāto automašīnu satiksme		... ja pasākums tiek īstenots	... ja pasākums netiek īstenots
Nodalīta veloinfrastruktūra	2	2	1	5 (2+2+1)	Labāka infrastruktūra riteņbraucējiem. Vairāk cilvēku izmanto velosipēdu ikdienas braucieniem.	Nav uzlabojumu riteņbraucējiem. Vislabākajā no scenārijiem tas nozīmē, ka nesamazinās velosipēdu izmantojošo cilvēku skaits.
Mobilitātes pārvaldības plāna izstrāde	0	2	2	4 (0+2+2)	Vairāk tiek izmantoti ilgtspējīgi transporta veidi ikdienas pārvietošanās vajadzībām. Palielinās esošās infrastruktūras izmantošana ilgtspējīgiem transporta veidiem.	Izmantoto transporta veidu īpatsvars ir tāds pat kā līdz šim. Nepalielinās ilgtspējīgu transporta veidu izmantošana.
Gājēju pāreju uzlabošana prioritārajos maršrutos	2	2	0	4 (2+2+0)	Palielinās drošība kājāmgājējiem. Vairāk cilvēku ikdienā iet kājām.	Negadījumos cietušo kājāmgājēju skaits nemainās. Var rasties situācija, ka mazāk cilvēku iet kājām, jo nejūtas droši.
...						

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

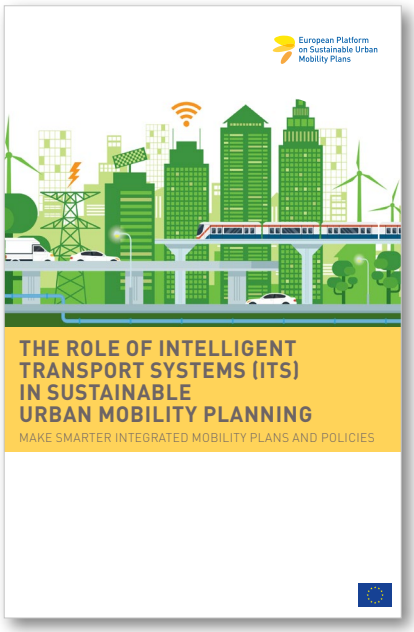
- Noteikt pasākumus kopā ar galvenajām ieinteresētajām pusēm, tās cieši iesaistot variantu ģenerēšanā un novērtēšanā.
- Aicināt sabiedrību dalīties pasākumu idejās, piemēram, tiešsaistes formātā, lai tās izmantotu par iedvesmu garajam sarakstam.
- Meklēt labus piemērus ārpus jūsu pilsētas un valsts.
- Uzaicināt speciālistus no citām pilsētām, lai tie sniegtu padomu.
- Aizvest vietējos lēmumu pieņēmējus vizītē uz pilsētu, kurā ir veiksmīgi īstenots kāds no jūsu iecerētajiem galvenajiem pasākumiem, lai palielinātu pasākuma pieņemamību.

Laika grafiks un koordinācija

- Uzdevumu veic pēc vīzijas, mērķu un mērķrādītāju noteikšanas.
- Vispirms pasākumus nosaka, pēc tam — novērtē.

Kontrolsaraksts

- ✓ Veikta īstenoto un plānoto pasākumu analīze.
- ✓ Izveidots iespējamo pasākumu garais saraksts.
- ✓ Nodibināta pieredzes apmaiņa ar plānotājiem, kas īstenojuši interesantus pasākumus citās pilsētās vai reģionos.
- ✓ Novērtēti atbilstoši pasākumi, ņemot vērā to efektivitāti (kas izpaužas kā devums mērķu sasniegšanā), pieņemamību un finansiālo izdevīgumu.
- ✓ Visdaudzsološākie pasākumi atlasīti iekļaušanai īsajā sarakstā.
- ✓ Ir pieejamas detalizēti sagatavotas specifikācijas un izmaksu aplēses par īsajā sarakstā ietvertajiem pasākumiem.



Intelektiskās transporta sistēmas (ITS) nodrošina plašu klāstu pasākumu, ko var ietvert IPMP. Tomēr šādu tehnoloģiju ieviešana pati par sevi nebūtu jāuzskata par mērķi — tā drīzāk ir līdzeklis, ar kura palīdzību sniegt skaidru ieguldījumu viena vai vairāku jūsu IPMP mērķu sasniegšanā. Daudzos gadījumos ITS ir citu pasākumu pamattehnoloģija, kas padara tos iespējamus vai efektīvākus (piemēram, piekļuves ierobežojumu elektroniskā uzraudzība attiecībā uz konkrētiem transportlīdzekļiem, kad tiek veidotas mazsatiksmes zonas). Citi piemēri, kā izmantot ITS: sistēmas, kas nodrošina multimodālu reāllaika informāciju multimodālas pārvietošanās veicināšanai; videi nekaitīga satiksmes un krustojumu kontrole vai koridoru pārvaldība (piemēram, priekšroka sabiedriskajam transportam krustojumos); multimodāla integrēta maksājumu sistēma, rezervācija un elektroniskās biļetes; automātiska maksas iekasēšana no ceļu lietotājiem; intelektiska stāvvietu pārvaldība un informācija; reaktīva un prognozējoša satiksmes pārvaldība un kontrole, tostarp dinamisko datu par transportlīdzekļiem izmantošana; autoparka pārvaldības sistēmas.

Plašāka informācija par ITS un IPMP saikni ir atrodama norādījumos speciālistiem **"Intelektisko transporta sistēmu (ITS) loma ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā".**

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Portu, Portugāle. Pasākumu klasifikācija pasākumu atlasei dažādās municipalitātēs

Portu metropoles reģiona Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes rīcības plāns *(PAMUS)* aptver 17 municipalitātes. Lai izlemtu, kurus pasākumu īstenot atsevišķās municipalitātēs un visā metropoles reģionā kopumā, pasākumi tika sadalīti deviņos tipos. Lai izvērtētu pasākumu garo sarakstu atbilstoši tipoloģijai, tika veikta tipu un mērķu šķērsmatricas analīze. Tā kā rīcības plāns tika izstrādāts sešu mēnešu laikposmā, nebija laika pasākumu atlasē iesaistīt iedzīvotājus. Tomēr PAMUS izstrādē tika izmantots ieguldījums, ko sniedza darba grupa, kuras sastāvā darbojās politiķi un tehniskie speciālisti no municipalitātēm. Minētā darba grupa palīdzēja saīsināt sākotnējo pasākumu garo sarakstu.

Autors: Portu pilsētas pašvaldība; apkopoja *Ana Dragutescu no ICLEI)*
Attēla avots: *PAMUS — Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel*

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia
1	✓✓✓	✓	✓✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
2	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
3		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓
4	✓✓	✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓	✓✓
5	✓	✓✓	✓✓	✓✓			✓✓	✓
6		✓✓	✓✓	✓✓			✓✓✓	✓
7	✓			✓			✓	✓
8				✓		✓		✓
9		✓	✓✓	✓	✓✓	✓✓✓		✓
10	✓		✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
11		✓✓	✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓
12	✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
13		✓✓✓	✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
14						✓✓✓		
15	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Granoļersa, Spānija. Līdzdalīga pasākumu vērtēšana, kam izmantots iepriekšējā IPMP izvērtējums

Izstrādājot savu otro IPMP (PUMS), Granoļersa koncentrējās uz ieinteresēto pušu iesaistīšanu mobilitātes pasākumu atkārtotā izvērtēšanā un to prioritāšu noteikšanā. Tas tika panākts, īstenojot īpašus pasākumus un rīkojot debates. Notika tikšanās ar pilsētas mobilitātes un veselības padomi, ekonomikas un sociālās jomas pārstāvjiem un pilsētas domes tehniskajiem darbiniekiem. Notika arī papildu tikšanās ar iedzīvotājiem un sabiedriskā transporta lietotājiem. Šo sanāksmju laikā dalībnieki sniedza atgriezenisko saiti par tehniskajiem priekšlikumiem un sniedza ieteikumus par to, kā varētu uzlabot atsevišķus IPMP elementus un pasākumus.

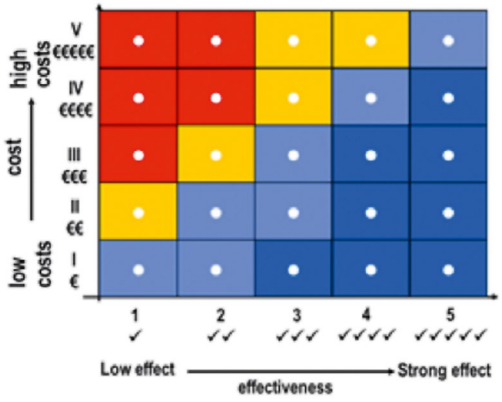
Autors: *Laura Llavina Jurado* no Granoļersas pilsētas pašvaldības; apkopoja *ICLEI*
Attēla īpašnieks: Granoļersas pilsētas pašvaldība

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Brēmene, Vācija. Daudzkritēriju novērtēšana ar strukturētiem ekspertu darbsemināriem

Brēmenes pilsēta IPMP pasākumu atlases procesam izmantoja vairākus rīkus. Izmaksu un ieguvumu matrica palīdzēja noteikt katra atsevišķa pasākuma mērķu sasniegšanas līmeni. Šī metode ietvēra ekspertu vērtējumu par pasākumu efektivitāti attiecībā uz mērķrādītājiem. Tika izmantota kvalitatīva skala, pēc kuras vērtēja katru rādītāju mērķrādītāju sasniegšanas kontekstā. Tika arī veikts telpiskās ietekmes novērtējums un, visbeidzot, sagatavots sarindojums pēc efektivitātes. Pasākumu izmaksu klasifikācija tika balstīta uz piecām izmaksu grupām. Pēc klasifikācijas un sarindošanas tika pabeigta izmaksu un efektivitātes matrica, kas parādīja, ciktāl ar katru pasākumu ir sasniegti mērķrādītāji.

Autors: Brēmenes pilsētas pašvaldība; apkopoja EUROCITIES
Attēla īpašnieks: Brēmenes pilsētas pašvaldība



7.2. PASĀKUMS: Integrētu pasākumu grupu noteikšana

Pamatojums

Pieredze liecina, ka atsevišķiem pasākumiem var būt tikai ierobežota ietekme, savukārt pasākumu grupas (kopums) var savstarpēji pozitīvi nostiprināt cita citu un palīdzēt pārvarēt īstenošanas šķēršļus. Pasākumu grupā apvieno dažādus pasākumus, lai efektīvāk veicinātu mērķu sasniegšanu un palielinātu pasākumu pieņemamību. Lai noteiktu visnoderīgākās pasākumu grupas, būtu jāizpēta un jāizmēģina dažādi to grupēšanas veidi.

Šajā posmā ir jāveic galveno pasākumu un pasākumu grupu detalizēts ietekmes novērtējums, lai izvairītos no nereālistiskiem projektiem, apstiprinātu inovatīvas idejas un nodrošinātu izmaksu lietderību, bieži izmantojot standartizētas metodes, piemēram, daudzkritēriju analīzi vai izmaksu un ieguvumu analīzi (IIA).

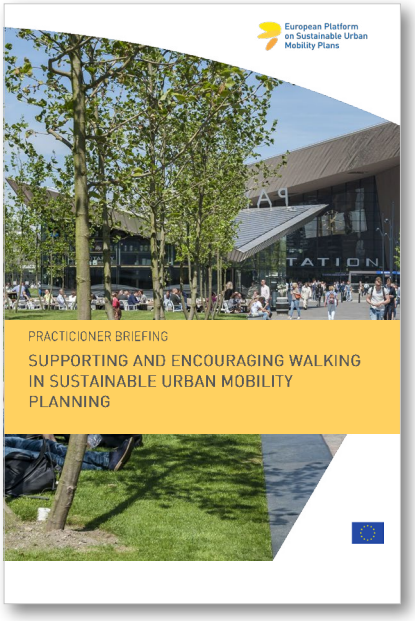
Ar pasākumu grupām, kas atlasītas ar iedzīvotāju un ieinteresēto pušu palīdzību, būtu ne tikai maksimāli jāpalielina devums mērķu sasniegšanā, bet arī jātiecas integrēt transporta veidus (intermodalitāti) zemes izmantošanas plānošanā un citās nozaru plānošanas darbībās (piemēram, ar vidi, veselību vai ekonomiku saistītos pasākumos; sk. 2.2. pasākumu)

Mērķi

- Veidot atlasīto pasākumu grupas, lai palīdzētu pārvarēt šķēršļus atsevišķu pasākumu īstenošanā un izmantotu sinerģijas.
- Nodrošināt transporta veidu integrāciju (intermodalitāti).
- Tiekties uz integrāciju zemes izmantošanas plānošanā un citās nozaru plānošanas darbībās.
- Nodrošināt līdzatbildību un plašu atbalstu pasākumu grupām lēmumu pieņēmēju, iedzīvotāju un citu ieinteresēto pušu vidū.

Kas ir "pasākumu grupa"?
Pasākumu grupa ir tādu papildinošu pasākumu apvienojums, kas bieži ir no dažādām kategorijām, bet ir labi koordinēti, lai efektīvāk pievērstos konkrētajiem problēmas apmēriem nekā ar atsevišķiem pasākumiem un lai pārvarētu šķēršļus to īstenošanā. Kā piemēru var minēt pasākumu apvienojumu, lai atturētu privātā autotransporta izmantošanu, piemēram, stāvvietu kontrole, apvienojumā ar pasākumiem, kuru mērķis ir veicināt alternatīvas, piemēram, uzlaboti autobusu pakalpojumi un veloceļi.

Jūsu pasākumu grupām būtu jāatbalsta un jāveicina dažādas darbības jomas, tostarp iešana kājām. Tādas pasākumu grupas centrā, kas attiecas uz iešanu kājām, var būt kāds īpašs projekts vai nozīmīgs intervences pasākums, piemēram, kājāmgājēju zonas vai "superkvartāla" izveide (sk. arī labas prakses piemēru par Vitoriju turpmāk). Šādā pasākumu grupā, kas paredz pārveidot pilsētas teritoriju par kājāmgājēju zonu, būtu jāiekļauj dažādu veidu pasākumi, kas cits citu papildina. Papildus centrālajam pasākumam, proti, automašīnu piekļuves ierobežošanai un ielu pārveidošanai ar uzsvaru uz pievilcīgumu un pieejamību (piemēram, vairāk zaļo zonu un koku, soliņu un tualešu, tīras un labi izgaismotas ielas), tas var ietvert:



- ielu īslaicīgu atvēlēšanu kājāmgājējiem atsevišķās vasaras dienās vai svētdienās vairākus mēnešus iepriekš, vēlams, apvienojumā ar publiskiem pasākumiem;
- velosipēdu stāvvietu ierīkošanu ielu malās un veloceļu uzlabošanu blakus esošajās ielās;
- autostāvvietu izveidošana, kas nav uz ielas (piemēram, garāža transportlīdzekļu novietošanai vietējiem iedzīvotājiem par nelielu maksu);
- autobusu savienojumu uzlabošanu tuvējā apkaimē;
- risinājumus preču piegādei veikaliem (piemēram, laika nišas rītos/vakaros, kad atļauts iebraukt piegādes transportlīdzekļiem, vai tāda netāla, neliela mezgla izveide, no kurienes ar kravas velosipēdiem var veikt piegādes pēdējo posmu);
- proaktīvu komunikāciju ar veikalu īpašniekiem un sabiedrību (piemēram, izmantojot klientu apmierinātības aptaujas un apgrozījuma statistiku pirms un pēc teritorijas pārveidošanas par gājēju zonu);
- atļautā ātruma samazināšanu un drošu šķērsošanas vietu izveidi kājāmgājējiem blakus esošajās ielās.

Plašāki norādījumi par to, kā Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas ietvaros izveidot veselīgas, efektīvas ilgtspējīgas kājāmgājēju kopienas, ir sniegta norādījumos speciālistiem **"Kājāmiešanas atbalstīšana un veicināšana Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā".**

Uzdevumi

- Apzināt pasākumu grupu izveides variantus. Ir dažādas metodes, ko izmanto pasākumu sagrupēšanai, piemēram:
  - pēc pasākumu veida (cenšoties grupā apvienot zemes izmantošanas, infrastruktūras, regulējuma, pārvaldības un pakalpojumu, uzvedības, informācijas sniegšanas un maksas iekasēšanas pasākumus);
  - pēc pieņemamības (populāru un mazāk populāru, bet efektīvu pasākumu sadalīšana grupās, piemēram, stimuli un ierobežojumi);
  - pēc mērķa vai problēmas (pievienojot grupā pasākumus, kas veicina tā paša mērķa sasniegšanu vai risina to pašu problēmu);
  - pēc ģeogrāfiskās vietas (vienā grupā apvienojot pasākumus, ko īsteno vienā apkaimē);
  - pēc izmaksām (efektīvu, bet dārgu pamatpasākumu apvienojot ar pasākumiem, kas rada ieņēmumus, lai samazinātu neto izmaksas);
  - pēc ārējā finansējuma (sagrupējot pasākumus, kam vajadzīgs ārējais finansējums un:

    i) kas atbalsta vienu skaidri noteiktu mērķi; ii) kas tiek īstenoti vienā un tajā pašā ietekmes zonā; iii) kam ir viena un tā pati par projektu atbildīgā struktūra iv) kam ir līdzīgi īstenošanas periodi); vai
  - ap lielākiem projektiem (piemēram, jauns veloceļu tīkls un atlasīti pasākumi, kas papildina un nostiprina minēto projektu).
- Sadalīt pasākumus grupās, lai izmantotu sinerģiju un palielinātu to efektivitāti. Izlemjot, kuri pasākumi sader kopā vienā grupā, galvenais ir noteikt, kuri pasākumi labi darbosies kopā vai kuri pasākumi var būt vajadzīgi, lai padarītu citus pasākumus dzīvotspējīgus. Pasākumiem grupā būtu nepieciešams mijiedarboties, lai tie visi kopā sasniegtu vairāk, nekā tiktu sasniegts ar katru atsevišķu pasākumu (sinerģija), vai veicinātu citus grupā ietvertus pasākumus, pārvarot šķēršļus to īstenošanā.

- Nodrošināt, ka tiek ņemta vērā intermodalitāte. Tas var ietvert saites ar tālsatiksmes transporta tīkliem, piemēram, *TEN-T* tīklu.

- Pārbaudīt ierosinātos transporta un mobilitātes pasākumus attiecībā uz integrāciju zemes izmantošanas plānošanā.

- Ja iespējams, integrēt pasākumus citās nozaru plānošanas darbībās (piemēram, ar vidi, veselību vai ekonomiku saistītos pasākumos).

- Nodrošināt, ka ir pievērsta uzmanība visiem mērķiem, kā arī papildu sekām, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisijām, troksnim un vietējam gaisa piesārņojumam.

- Nodrošināt īstermiņa un ilgtermiņa pasākumu līdzsvaru.

- Pārliecināties, ka tiek apvienoti ieguldījumu, operatīvi un organizatoriski pasākumi.

- Pārbaudīt, vai tiek aplūkoti visi attiecīgie transporta veidi, tostarp kravu pārvadājumi.

- Detalizēti pārbaudīt un novērtēt alternatīvās pasākumu grupas un to pamatpasākumus. Tos pārveidot, pamatojoties uz rezultātiem, lai izvairītos no nereālistiskiem projektiem un nodrošinātu izmaksu lietderību. Piemēram, ja detalizētajā variantu novērtējumā tiek konstatēts, ka konkrēti pamatpasākumi var būt nerealizējami, doties atpakaļ uz 7.1. pasākumu un koriģēt pasākumu īso sarakstu, lai nodrošinātu, ka tas joprojām atbilst mērķiem. Apsvērt dažādas novērtēšanas metodes un izlemt, kuru izmantot, pamatojoties uz pieredzi, pieejamajiem resursiem un novērtējamo pasākumu veidiem.

  - Tā kā pasākumu ietekmi ir sarežģīti un grūti prognozēt, šim nolūkam bieži izmanto modeļus. Labi kalibrēti modeļi ļauj pārbaudīt pasākumus individuāli vai ietvertus grupās, lai prognozētu to ietekmi un salīdzinātu šo ietekmi ar esošo situāciju un ar jau ieplānoto pasākumu kopumu ("status quo scenāriju"). Augstas kvalitātes modelis ir iedarbīgs plānošanas rīks, taču ir vajadzīgi ievērojams datu apjoms un spējas, lai nodrošinātu, ka tas vienmēr ir aktuāls. Vēl viens ierobežojums, kam ir īpaši svarīga nozīme attiecībā uz ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanu, ir daudzu modeļu nespēja atspoguļot konkrētu veidu pasākumus (jo īpaši kravu pārvadājumu, iešanas kājām un riteņbraukšanas, intermodalitātes un dažus uzvedības pasākumus) un prognozēt krasas pārmaiņas (sk. arī turpmāk pārskatu par modelēšanas rīkiem).

  - Lai novērtētu lielāku individuālu pasākumu, parasti infrastruktūras projektu, finansiālo izdevīgumu, plaši izmanto izmaksu un ieguvumu analīzi (IIA) un var ņemt vērā arī projektu daudzējādo sociālo, ekonomisko un vides ietekmi. Tomēr IIA parasti ir vajadzīgi plaši dati, un lielākajai daļai pilsētu trūkst standartizētas IIA pieejas attiecībā uz pasākumiem, kas nav saistīti ar infrastruktūru.

  - Lai aptvertu kritērijus, kas nav monetizēti, IIA bieži papildina ar daudzkritēriju analīzi (DKA), jo īpaši tad, ja konkrētu kritēriju monetizāciju uzskata par pārāk sarežģītu. DKA ļauj lietotājiem apvienot kvantitatīvus un kvalitatīvus novērtējumus atkarībā no datu pieejamības dažādiem kritērijiem. Daudzās valstīs, lai saņemtu finansējumu lielākiem infrastruktūras pasākumiem, ir obligāti jāveic standartizēta IIA vai DKA.

  - Daudzviet pilna izmaksu un ieguvumu analīze vai transporta modelis politikas simulēšanai var būt pārāk dārgi — it īpaši tas attiecas uz mazākiem pasākumiem un pilsētām. Šādos gadījumos var koncentrēties uz vissvarīgākajiem pasākumiem, aplēsēm un/vai "reālās pasaules modelēšanu" eksperimentācijas veidā.

- Veikt atlasīto pasākumu grupu riska novērtējumu. Visvienkāršākajā formā tas var būt teorētisks izvērtējums par to, no kādiem pieņēmumiem ir atkarīga pasākumu efektivitāte, kas notiktu, ja tie mainītos, un kā mazināt šādus riskus. Ja iespējams, izmantot arī kvantitatīvas metodes, piemēram, veicot sensitivitātes testus. Tas nozīmē, ka novērtējumu (vai modeli) atkārto, izmantojot dažādus pieņēmumus. Ja vēlamā pasākumu grupa uzrāda labus rezultātus vairākos pieņēmumos, tā ir apstiprināta. Ja rezultāti ir mainīgi, attiecīgā pasākumu grupa ir mazāk stabila un nav tik viennozīmīgi skaidrs, ka to ir vērts īstenot. Tas var nozīmēt, ka ir jāmēģina to pārstrādāt, lai uzlabotu tās rezultātus.

- Apspriest atlasītās pasākumu grupas ar ieinteresētajām pusēm un iesaistīt ieinteresētās

puses atlases procesā, piemēram, IPMP koordinācijas grupas sanāksmē. Pārredzami un profesionāli informēt par pasākumu grupām.

- Aktīvi iesaistīt iedzīvotājus un saņemt no viņiem atgriezenisko saiti par pasākumiem un pasākumu grupām. Iedzīvotāji būtu jāiesaista pasākumu grupu apstiprināšanā un galīgajā atlasē.
- Veikt pasākumu un pasākumu grupu galīgo atlasi.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Sadarboties ar citām vietējām organizācijām kopējā transporta modelī. Tādējādi tiek samazinātas izmaksas un ir vieglāk uzturēt modeļa atbilstību faktiskajai situācijai. Organizācijas, kas ir ieinteresētas kopējā modelī, var būt, piemēram, vietējās universitātes, kaimiņu pašvaldības vai (reģionālie) sabiedriskā transporta operatori vai iestādes.

Laika grafiks un koordinācija

- Uzdevumu veic, kad ir sagatavots pasākumu saraksts.

Kontrolsaraksts

- ✓ Noteiktas iespējamās pasākumu grupas, ar kurām var tikt radīta sinerģija un pārvarēti īstenošanas šķēršļi.
- ✓ Pasākumu grupas ir pārbaudītas, pievēršot uzmanību integrācijai zemes izmantošanas plānošanā un citās nozaru plānošanas darbībās.
- ✓ Īsajā sarakstā iekļautās pasākumu grupas ir pārbaudītas un novērtētas attiecībā pret visiem mērķiem, lai noteiktu izmaksu ziņā visefektīvākās kombinācijas.
- ✓ Izraudzītās pasākumu grupas ir apspriestas un apstiprinātas ar ieinteresētajām pusēm un sabiedrību.
- ✓ Atlasīts galīgais pasākumu grupu kopums.

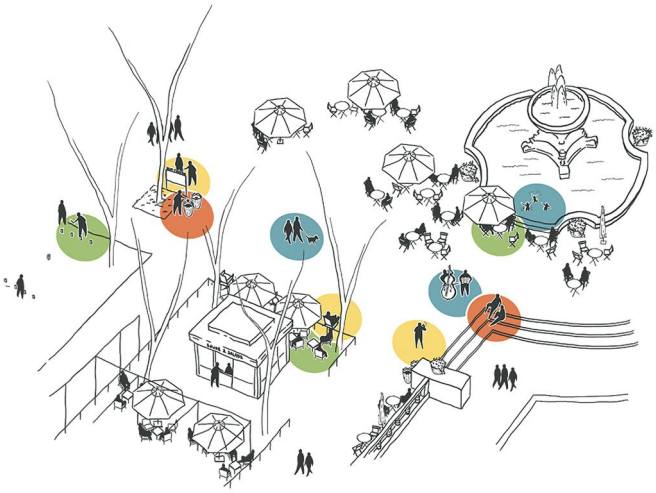
Vietējās vides veidošana

Pasākuma veids, kam pēdējos gados tiek pievērsta arvien lielāka uzmanība, ir vietējās vides veidošana *(placemaking)*. To var sākt, izmantojot "vieglus un lētus" risinājumus un izveidojot ciešu sadarbību ar iedzīvotājiem, lai pārveidotu ielas un sabiedriskas vietas, tās padarot dzīvei ērtākas un piesaistošākas. Vietējās vides veidošana, kas ļauj pilsētām veikt ātrus uzlabojumus, var būt noderīgs pasākumu grupu komponents, jo parāda vēlamās izmaiņas un ļauj iegūt plašāku atbalstu citiem IPMP pasākumiem.

Plašu resursu klāstu par vietējās vides veidošanu piedāvā projekts *"Project for Public Spaces": www.pps.org*

Tiešsaistes platformā *URB-I: URBAN IDEAS* ir pieejama iedvesmojoša vietējās vides veidošanas projektu datubāze, kurā ietverti attēli situācijas salīdzināšanai "pirms" un "pēc": *https://www.urb-i.com/before-after*

Avots: Project for Public Spaces



29. attēls. Vietējās vides veidošana

Rīki pasākumu sadalīšanai grupās

Pārbaudīta pieeja sistemātiskai un efektīvai pasākumu sadalīšanai grupās ir četru soļu princips. Šo pieeju atbalsta Zviedrijas valsts iestādes gan ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai pilsētās, gan transporta plānošanai valsts un reģionālā līmenī. Četru soļu principa soļus var raksturot šādi.

- **1. solis — apdomā vēlreiz!** Risinājumi, kas ietekmē braucienu pieprasījumu un transporta veida izvēli (zemes izmantošanas plānošana, pieprasījuma pārvaldība / mobilitātes pārvaldība).
- **2. solis — optimizē!** Risinājumi esošās transporta sistēmas (infrastruktūras, transportlīdzekļu utt.) efektīvākai izmantošanai.
- **3. solis — pārbūvē!** Esošās infrastruktūras pārbūve.
- **4. solis — būvē jaunu!** Ieguldījumi infrastruktūrā un lielākos pārbūves darbos.

Lai gan pieejas nosaukums norāda uz secīgu izmantošanu, korektāk būtu pieeju uzskatīt par "spriešanas veidu" ilgtspējīgas mobilitātes plānošanā. Pētījumos par četru soļu principu tiek uzsvērts, ka svarīgi ir pastāvīgi samazināt atkarību no motorizētā transporta, piešķirt prioritāti ilgtspējīgākiem transporta veidiem un efektīvi izmantot esošo transporta sistēmu, lai samazinātu vajadzību pēc lieliem pārbūves darbiem vai jaunas ceļu infrastruktūras būvniecības. Četru soļu princips nodrošina, ka atbilstoši pasākumi tiek apvienoti pasākumu grupās, lai ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā palielinātu izmaksu efektivitāti.

Avots: Sundberg, R., 2018. g., SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, 15. un 16. lpp.

30. attēls. Pasākumu veidi četru soļu principam atbilstošajos soļos *(Avots: Zviedrijas Transporta pārvalde un citi, 2014. g.)*

KonSULT pasākumu grupu ģenerators

KonSULT tiešsaistes rīks var būt noderīgs arī pasākumu grupu veidošanas procesā. Izmantojot variantu ģenerēšanas posmā izveidoto pasākumu sarakstu, šis rīks, pamatojoties uz tipiski efektīvu kombināciju metodiku, sniedz ieteikumus par to, kuri pasākumi varētu cits citu papildināt: www.konsult.leeds.ac.uk

Plašāka informācija par IIA un DKA

- REGIO ĢD, 2015. g., Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020: *https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf*

- Projekts "Evidence", 2014. gads. Aplūko problēmas projekta dzīvotspējas noteikšanā, projekta novērtēšanas (visbiežāk — IIA) lomu lēmumu pieņemšanā pilsētas līmenī un IPMP lomu projektu prioritāšu noteikšanā: *https://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf.*

- Projekts "TIDE", 2012. gads. Projekta rokasgrāmata par izmaksu un ieguvumu analīzi un ietekmes analīzi pilsētas transporta inovācijā nodrošina viegli izmantojamu rīku pilsētu transporta projektu novērtēšanai un ietver IIA un DKA elementus: *https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf.*

Modelēšanas rīki IPMP procesā

Transporta modelis ir reālās pasaules vienkāršots atspoguļojums, kas ļauj testēt un izvērtēt teorētiskus ("kas notiktu, ja...?") scenārijus. Transporta modeļu uzdevums ir atbalstīt publiskās iestādes nākotnes transporta infrastruktūras (arī jaunas kājāmgājēju un riteņbraucēju infrastruktūras) projektēšanas procesā un jaunu vai mainītu darbības koncepciju (piemēram, intelektisko signālu kontroles sistēmu) izstrādē. Tie tiek pastāvīgi attīstīti un pielāgoti pašreizējām mobilitātes tendencēm, sociāldemogrāfiskām izmaiņām un ilgtspējīgiem vides mērķiem. Tipiski rezultāti ir kopējais ceļā pavadītais laiks dažādajiem transporta veidiem un lietotāju grupām, apjomi privātā un sabiedriskā transporta tīklos, gaisa piesārņotāju emisijas utt. Tādējādi transporta modeļu radītos rezultātus bieži izmanto turpmākos ekonomiskos aprēķinos vai par pamatu politiskām diskusijām, tostarp sabiedrības iesaistīšanai.

Transporta modeli var izmantot, lai ģenerētu uzticamus un konsekventus ievaddatus IPMP procesam, jo īpaši konkrētos plānošanas posmos, piemēram, scenāriju izstrādē, pasākumu novērtēšanā un atlasē, kā arī uzraudzībā. Modelēšanas rezultāti palīdz prognozēt dažādu politikas virzienu un pasākumu kombināciju ietekmi, ņemot vērā sarežģīto mijiedarbību un iespējamo pastiprinošo ietekmi vai atsitiena efektu, tādējādi palīdzot noteikt visefektīvākās integrētās pasākumu grupas. Papildus tam, ka tos izmanto bāzes scenāriju noteikšanai, tie arī ļauj regulāri uzraudzīt izmaiņas transporta sistēmā īstenošanas posmā, lai novērtētu, vai esat uz pareizā ceļa, vai arī jums ir jāreaģē uz jāpielāgo savas darbības.

Lēmums par to, vai izmantot transporta modeļus IPMP vajadzībām, ir jāpieņem IPMP procesa agrīnā posmā. Tas ir atkarīgs no IPMP laika diapazona, kā arī no apspriežamo pasākumu veida — jo lielāka varbūtība, ka šie pasākumi ietekmēs transporta pieprasījumu (piemēram, jaunas sabiedriskā transporta līnijas izbūve, jauna ilgtspējīga transporta veida vai pakalpojuma ieviešana u. tml.), jo ieteicamāk ir izmantot transporta modelēšanu šīs ietekmes prognozēšanai. To, kurš modelis tiek izmantots, nosaka pieejamais budžets, laiks, dati un jautājumu mērogs.

Ir trīs transporta modeļu kategorijas — makroskopiskā, mikroskopiskā un mezoskopiskā. Visbiežāk izmanto pirmās divas kategorijas. Makroskopisko modelēšanu parasti izmanto stratēģiskajai plānošanai, savukārt mikroskopisko modelēšanu parasti izmanto operatīvajai plānošanai. Makroskopiskie modeļi ir vērsti uz plašas jomas izvēlēm, piemēram, galamērķa, transporta veida un maršruta izvēli, savukārt mikroskopiskās simulācijas ir koncentrētas pārsvarā uz satiksmes plūsmas modeli. Tādējādi ir jāizvēlas atbilstošais modelēšanas līmenis, lai analizētu pilsētu pasākumu ietekmes dažādos veidus, jo ietekmes mērogs var atšķirties.

Vēl pirms dažiem gadiem pieejamajos modelēšanas rīkos netika pilnīgi ņemta vērā riteņbraukšana un iešana kājām. ES finansētajā projektā "CIVITAS FLOW" (http://h2020-flow.eu) notika darbs, lai uzlabotu mikroskopiskās un makroskopiskās transporta modelēšanas programmatūru, lai ar to varētu precīzāk modelēt esošo riteņbraukšanas un kājāmiešanas infrastruktūru, kā arī riteņbraucēju un gājēju uzvedību. Tika paplašināts makroskopiskais braucienu pieprasījuma modelis (cita starpā ieviešot transportlīdzekļu koplietošanas sistēmas un uzlabotu stohastisko sadalījumu riteņbraukšanas maršrutu izvēlei), un tika uzlabotas mikroskopiskās transporta simulācijas programmatūras funkcijas (ietverot transportlīdzekļu un kājāmgājēju mijiedarbības uzlabotu modelēšanu).

Vēl viens modeļu veids ir integrēti transporta un zemes izmantošanas modeļi (zemes izmantošanas un transporta mijiedarbība (Land Use Transport Interaction — LUTI)), kas spēj simulēt plašu intervences pasākumu klāstu no infrastruktūras projektiem, maksas iekasēšanas, regulējuma, komodalitātes pasākumiem līdz pilsētas telpas plānošanai. Tajos var ietvert arī pārvietošanas vai jaunradīta pieprasījuma izraisīta "atsitiena" efekta sekas. Tomēr ir svarīgi uzsvērt, ka integrēti transporta un zemes izmantošanas modeļi ir sarežģīti un prasa lielu datu apjomu — to izveidei ir vajadzīgs ievērojams laiks un darbs, kā arī īpašas tehniskas zināšanas.

Modelēšanas rīki IPMP procesā

Ir svarīgi plānošanas procesā vienmēr apzināties modeļu ierobežojumus. Plānotājiem un modelētājiem ir jāizmanto sava spriestspēja, jo transporta modelēšana nav eksakta zinātne un visiem modeļiem ir sistemātiskas nobīdes. Katrs izmantotais modelis ir balstīts uz daudziem pieņēmumiem un aprēķiniem, un katrs no tiem palielina nenoteiktību. Nenoteiktību ir grūti saprast, it īpaši tad, ja uz ērti pārlūkojamas kartes ir norādīti konkrēti skaitļi. Pastāv liels kārdinājums ticēt prognozēm, pat ja tās pārsniedz modeļa spējas. Nenoteiktība arī palielinās līdz ar detalizācijas palielināšanos. Šajā nolūkā ir svarīgi pielāgot modeli vietējam kontekstam, nevis vienkārši izmantot noklusējuma iestatījumus.

Tāpēc plānotāju pienākumi procesā ir šādi:

- pasūtīt sensitivitātes testa veikšanu;
- kopā ar rezultātiem norādīt ierobežojumus;
- izmantot rezultātu un kvalitatīvo rezultātu diapazonus, nevis punktu aplēses;
- neizmantot pārlieku detalizāciju, kas vairs nav uzticama.

Apkopotie modeļi, ko dēvē par ieskicējošās plānošanas modeļiem, nav transporta modeļi tādā nozīmē, kā aprakstīts iepriekš, bet tie var būt interesants variants sākotnējai politikas caurskatīšanai IPMP procesā. Tos var izveidot ar ievērojami mazākiem resursiem, un tie ļauj lietotājiem izpētīt un noteikt atbilstošus ilgtspējīgas transporta politikas pasākumus, skaitliski izsakot to ietekmi konsekventā satvarā un nosakot īstenošanas ievirzi turpmākiem scenārijiem. Tipisks šīs kategorijas piemērs ir Pilsētu ceļveža 2030. gadam modelis *(http://www.urban-transport-roadmaps.eu/; izstrādāts MOVE ĢD uzdevumā*). Tomēr apkopoti modeļi nevar aizstāt vairāk dezagregētu modeļu izmantošanu detalizētam novērtējumam.

Autors: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Krakova, Polija. Stāvvietu pārvaldības apvienošana ar satiksmes ierobežošanas un sabiedriskā transporta pasākumiem

Krakovas pilsēta stāvvietu pārvaldības politiku uzskata par līdzekli, ar kura palīdzību veicināt dažus plašākus mērķus, piemēram, uzlabot gaisa kvalitāti un mazināt satiksmes sastrēgumus, nevis tikai risināt jautājumus, kas saistīti ar automašīnu novietošanu stāvvietās. Krakovas pašvaldība apvieno ar stāvvietām saistītu pasākumu (piemēram, stāvvietu likvidēšanas) īstenošanu ar satiksmes ierobežošanas pasākumiem (piemēram, ierobežotas satiksmes zonu izveidi) un sabiedriskā transporta pasākumiem (piemēram, sabiedriskā transporta pakalpojumu integrāciju), tādējādi samazinot transportlīdzekļu skaitu un vienlaikus uzlabojot gaisa kvalitāti un satiksmes plūsmu. Nodrošinot alternatīvas automašīnu izmantošanai un īstenojot pakāpenisku pieeju, ir vieglāk panākt sabiedrības atbalstu stāvvietu noteikumiem.

Autors: Tomasz Zwoliński no Krakovas pilsētas pašvaldības; apkopoja Polis
Attēla īpašnieks: Eltis, Harry Schiffer

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Tampere, Somija. Tramvaju projekts kā iespēja mobilitātes pārvaldībai

Tampere 2016. gadā nolēma uzbūvēt savu pirmo tramvaja līniju. Kad pilsētas centrā vairāku gadu garumā novērojami būtiski automašīnu satiksmes traucējumi, ir labs brīdis mudināt cilvēkus mainīt mobilitātes paradumus. Cilvēki labprāt maina savu ierasto kārtību, jo būvniecības laikā viņiem ir jāatrod jauni transporta veidi un maršruti. Tampere ir ieviesusi vairākas mobilitātes pārvaldības darbības, kas īpaši vērstas uz autovadītājiem, tostarp radījusi jaunas transportmijas iespējas, veicinājusi sabiedriskā transporta izmantošanu un riteņbraukšanu un nodrošinājusi vairāk vietas riteņbraukšanai un iešanai kājām. Lieliem ieguldījumiem satiksmes infrastruktūrā nebūtu jānotiek bez gudras mobilitātes pārvaldības un izvērstas komunikācijas ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm.

Autors: Sanna Ovaska no Tamperes pilsētas pašvaldības; apkopoja UBC
Attēla īpašnieks: Veli-Matti Lahdenniemi

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Vitorija, Spānija. Mobilitātes pasākumu integrācija superkvartālu modelī

Vitorijas Ilgtspējīgas mobilitātes un publiskās telpas plāns tika izstrādāts, lai publisko telpu atdotu atpakaļ cilvēkiem, īstenojot jaunu shēmu, ko dēvē par "superkvartālu modeli". Superkvartāls ir ģeogrāfiska telpa, kas aptver vairākus pilsētas kvartālus, kurus var izmantot tikai kājāmgājēji, riteņbraucēji, dienesta transportlīdzekļi un kvartālu iemītnieku automašīnas, bet citām privātām automašīnām un sabiedriskajam transportam ir atļauts pārvietoties tikai pa ielām, kas atrodas ap kvartāliem. Līdztekus pilsētas telpas pārplānošanai ir arī jāintegrē mobilitātes pasākumi, lai uzlabotu telpas vispārējo kvalitāti, piemēram, izveidotu jaunu sabiedriskā transporta tīklu, noregulētu luksoforus, izveidotu kājāmgājēju/veloceļu tīklus, attīstītu pilsētas kravu pārvadājumu loģistiku vai paplašinātu regulētās stāvvietas.

Autors: *Juan Carlos Escudero* no Vitorijas pilsētas pašvaldības; apkopoja *Rupprecht Consult*
Attēla īpašnieks: *Agencia de Ecología Urbana*

7.3. PASĀKUMS. PASĀKUMU UZRAUDZĪBAS UN IZVĒRTĒŠANAS PLĀNOŠANA

Pamatojums

Gan plānošanas procesa, gan pasākumu īstenošanas uzraudzība un izvērtēšana ir svarīga Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna efektivitātei.

Stabili uzraudzības un izvērtēšanas procesi palīdz sistemātiski mācīties no pieredzes, pielāgoties un uzlabot plānošanas darbības. Regulāra uzraudzība palīdz pārliecināties, ka tiek gūts nepieciešamais progress. Izvērtēšana pēc īstenošanas palīdz sagādāt pierādījumus par IPMP un tā pasākumu efektivitāti, un tas ir būtiski ilgtermiņa panākumiem, jo tas ļauj lēmumu pieņēmējiem pamatot, kur ir iztērēta nauda, un izvairīties no kļūdām nākotnē. Pārredzamai ziņošanai būtu jānodrošina, ka izvērtējuma rezultāti pēc tam tiek apspriesti sabiedriskajās diskusijās.

Iepriekš jau ir noteikti stratēģiskie rādītāji un mērķrādītāji (sk. 6.1. un 6.2. pasākumu), un šajā posmā tiek izstrādāti rādītāji pasākumu līmenī un tiek panākta konkrētāka vienošanās par uzraudzības un izvērtēšanas pasākumiem. Mērķis, kāpēc uzraudzības kārtība tiek noteikta agrīni, ir panākt, lai tā kļūtu par neatņemamu daļu no pasākumu īstenošanas.

Mērķi

- Noteikt rādītāju kopumu, kas ļauj, ieguldot samērīgas pūles, veikt visu galveno pasākumu uzraudzību un izvērtēšanu.
- Vienoties par atbilstošu uzraudzības kārtību (tostarp pienākumiem un budžetu), lai novērtētu situāciju pasākumu īstenošanā un mērķrādītāju sasniegšanā nolūkā spēt savlaicīgi un efektīvi reaģēt.
- Padarīt uzraudzības un izvērtēšanas pasākumus par turpmākā procesa neatņemamu daļu.

Uzdevumi

- Noteikt, kāda informācija ir vajadzīga jūsu pasākumu uzraudzībai un izvērtēšanai.
  - Iznākums — kāda ir paredzamā pasākuma ietekme? Noteikt atbilstošu iznākuma vai transporta aktivitātes rādītāju katram galvenajam pasākumam vai pasākumu grupai, lai varētu izvērtēt to sekmīgumu. Stratēģiskie iznākuma rādītāji vispārējam progresam virzībā uz ilgtspējīgu mobilitāti jau ir atlasīti 6.1. pasākumā. Šajā posmā nosaka konkrētākus rādītājus attiecībā uz individuālu pasākumu grupu mērķiem, piemēram, autobusu, kravas automobiļu un vieglo automašīnu radītās emisijas, ceļu satiksmes negadījumu skaits vai braucienu ar velosipēdu skaits konkrētā pilsētas rajonā.
  - Rezultāts — kāda politika, infrastruktūra vai pakalpojums tiek tieši īstenots pasākumā? Noteikt atbilstošu iznākuma rādītāju katram pasākumam, lai varētu uzraudzīt, ciktāl tas ir īstenots, piemēram, izbūvētie jaunu autobusu joslu kilometri vai jaunu ekspluatācijā laistu autobusu skaits.
  - Ieguldījums — kādus resursus jūs tērējat? Uzraudzīt katra pasākuma ieguldījumu un uzturēšanas izmaksas (tostarp darbaspēka izmaksas), lai savlaicīgi reaģētu, ja tās kļūst pārmērīgi lielas, un varētu izvērtēt finansiālo izdevīgumu.
- Izvērtēt esošos datu avotus, ņemot vērā iepriekšējo datu revīziju rezultātus (sk. 3.1. un 6.1. pasākumu). Noteikt trūkumus un nepieciešamības gadījumā izstrādāt vai atrast jaunus datu avotus (piemēram, izmantot apsekojumu datus, kvantitatīvus datus no automātiskiem mērījumiem).
- Pirms sākt savu pasākumu rādītāju izstrādi, apspriest attiecīgo tematu ar galvenajām ieinteresētajām pusēm un citām organizācijām tuvākajā apkārtnē, jo tās var būt jau pieņēmušas dažus šādus rādītājus. Progresu ir daudz vieglāk uzraudzīt, ja tiek izmantoti jau īstenoti un atzīti rādītāji.
- Noteikt kvantitatīvu un kvalitatīvu pasākumu rādītāju kopumu, kas nodrošina pietiekamu informāciju, neprasot pārmērīgas pūles. Rādītāju atlasē ņemt vērā pieejamos datus un ierobežotos resursus jaunu datu vākšanai.

Kad vien iespējams, izmantot standarta rādītājus, kuri jau ir labi definēti un attiecībā uz kuriem cilvēki zina, kā tos izmērīt un analizēt.

- Izstrādāt uzraudzības un izvērtēšanas kārtību visiem atlasītajiem rādītājiem — gan stratēģiskajiem, gan pasākumu rādītājiem. Par katru no tiem:
  - izstrādāt skaidru definīciju, ziņošanas formātu, noteikt, kā rādītāja vērtība tiek aprēķināta no datiem un cik bieži tā tiks novērtēta;
  - noteikt atsauces vērtību, t. i., sākuma vērtību, un paredzamo attīstību bez IPMP pasākumiem, kā arī vēlamo izmaiņu mērķa vērtību.
- Vienoties par skaidrām atbildības jomām un budžetu uzraudzībai un izvērtēšanai. Par atbildīgajiem būtu jāieceļ zinoši darbinieki vai ārējs partneris — vēlams, neatkarīga struktūra. Uzraudzības un izvērtēšanas budžetam parasti jābūt vismaz 5 % no kopējā IPMP izstrādes budžeta.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Apsvērt iespēju savus rādītājus pielāgot ārēju finansēšanas struktūru rādītājiem, lai būtu vieglāk pasākumiem piesaistīt finansējumu. Piemēram, lai saņemtu finansējumu no valsts vides aģentūrām, varētu būt nepieciešams izmērīt CO2 emisiju samazinājumu.
- Integrēt IPMP izstrādes procesa izmaksu un ieguvumu novērtējumu.
- Plānot ieinteresēto pušu iesaistīšanu uzraudzībā un izvērtēšanā.
- Koordinēt ar reģionāliem rādītājiem saistīto darbu ar attiecīgajām vietējām un reģionālajām ieinteresētajām pusem.

Detalizētāk par uzdevumiem

31. attēls. Rādītāju kategorijas ar piemēriem *(May, T.,* 2016. g., *CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans*, 28. lpp.)

IPMP elements	Rādītāji, pēc kuriem mēra	
	Piemērs →	**Rādītāja veids**
Mērķis	Samazināt vietējo gaisa piesārņojumu, ko rada transports	To dienu skaits, kad gaisa piesārņojums pārsniedz kritisko līmeni	Iznākuma rādītājs
Transporta mērķis	Palielināt nemotorizēto transporta veidu izmantošanu	Gājienu kājām un braucienu ar velosipēdu īpatsvars	Transporta aktivitātes rādītājs
Pasākumi	Uzbūvēt nodalītus veloceļus	Uzbūvēto nodalīto veloceļu kilometri	Iznākuma rādītāji
	Pilsētas centra iepirkšanās ielu atvēlēt gājējiem	Tas, cik lielā mērā (%) ir pabeigta pilsētas centra atvēlēšana gājējiem	
Resursi	Ieguldījumu un uzturēšanas izmaksas	Transporta ieguldījumu un uzturēšanas izmaksas jaunai/uzlabotai infrastruktūrai	Ieguldījuma rādītāji

Laika grafiks un koordinācija

- Uzdevumu veic, kad ir noteikti pasākumi un pasākumu grupas.
- Rezultāts pēc vajadzības jāatjaunina, kad ir panākta vienošanās par galīgo darbību kopumu (8.3. pasākums).
- Nosaka uzraudzības un izvērtēšanas kārtību, arī atbildības jomas un budžetu, kas ir daļa no IPMP dokumenta (9.1. pasākums); sk. arī 32. attēlu turpmāk.

Kontrolsaraksts

- ✓ Atlasīts atbilstošs pasākumu rādītāju kopums.
- ✓ Noteikta uzraudzības un izvērtēšanas kārtība visiem rādītājiem.
- ✓ Panākta vienošanās par atbildības jomām un budžetu attiecībā uz uzraudzību un izvērtēšanu.

32. attēls. Uzraudzība un izvērtēšana IPMP procesā

33. attēls. Pārskata tabula uzraudzības un izvērtēšanas pasākumu plānošanai, aizpildīta ar rādītāju piemēriem

IPMP rādītāji	Definīcija	Bāzes-scenārijs	Mērķrādītājs	Mērījumu teritorija	Datu vākšanas metode	Mērījumu biežums	Atbildīgais
Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušie (ceļu satiksmes drošība)	Tādu nāves gadījumu skaits, kas notiek 30 dienu laikā pēc ceļu satiksmes negadījuma, kas noticis pilsētā (skaits gadā, uz 100 000 pilsētas teritorijas iedzīvotāju).	4	samazinājums	Pašvaldību Nr. 1, Nr. 2 un Nr. 3 teritorija (kas aptver lielāko daļu funkcionālās pilsētas teritorijas)	Policijas protokols par ceļu satiksmes negadījumu	Pastāvīgi (rādītāja vērtību aprēķina no policijas datubāzes reizi gadā)	Policija
...							
Pasākumu rādītāji	**Definīcija**	**Bāzes-scenārijs**	**Mērķrādītājs**	**Mērījumu teritorija**	**Datu vākšanas metode**	**Mērījumu biežums**	**Atbildīgais**
Cilvēki, kuri cietuši satiksmē skolu tuvumā (pasākums: izveidot mierīgākas satiksmes zonas skolu priekšā)	To cilvēku skaits, kuri ievainoti ceļu satiksmes negadījumos 300 m rādiusā no skolām (skaits gadā, uz 100 000 iedzīvotāju).	25	samazinājums	300 m rādiuss no visām skolām pašvaldībās Nr. 1, Nr. 2 un Nr. 3	Policijas protokols par ceļu satiksmes negadījumu	Pastāvīgi (rādītāja vērtību aprēķina no policijas datubāzes reizi gadā)	Policija
...							

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

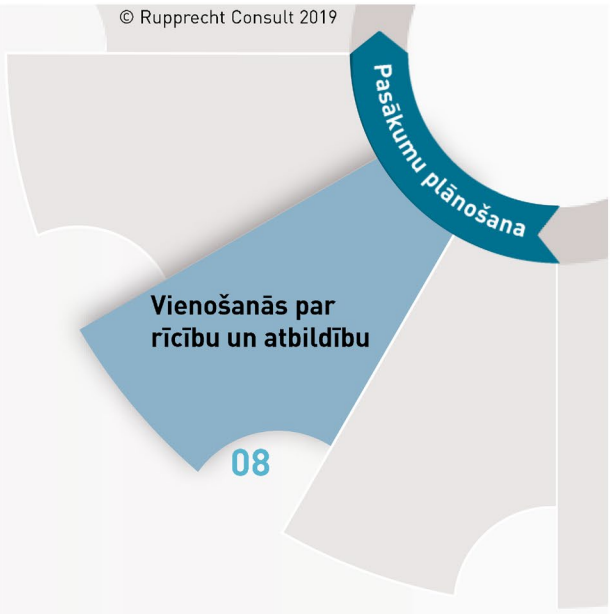
Tulūza, Francija. Vērienīgs uzraudzības process, ko vada starpiestāžu komitejas

Tulūzas IPMP ietver vērienīgu uzraudzības un izvērtēšanas plānu. Vairākas komitejas regulāri uzrauga IPMP un tā pasākumus un tiekas vismaz reizi gadā. Komiteju sastāvā ir dažādas institucionālas, tehniskas, pilsoniskās sabiedrības un pētniecības organizācijas. Komitejām ir nodrošināti dažādi rīki:

- IPMP novērošanas centrs (katram pasākumam — sākotnējie mērķi, piešķirtie resursi, paredzamie rezultāti un rādītāji, ko atjaunina, veicot regulārus apsekojumus);
- brauciena izmaksu rīks (par katru transporta veidu — gan lietotājiem, gan sabiedrībai);
- mobilitātes infopanelis (individuālu pasākumu izsekošana). Par vienu no panākumu faktoriem ir atzīta partneru iesaistīšana uzraudzības darbā.

Autors: Mary Malicet un Christophe Doucet no Tisséo Collectivités, Tulūza; apkopoja *Polis* | **Attēla īpašnieks:** *Tisséo Collectivités*

8. SOLIS
Vienošanās par rīcību un atbildību



- 8.1 Visu darbību aprakstīšana
- 8.2 Finansējuma avotu apzināšana un finanšu iespēju novērtēšana
- 8.3 Vienošanās par prioritātēm, uzdevumiem un darba grafiku
- 8.4 Plaša politiskā un sabiedrības atbalsta nodrošināšana

Pēc vienošanās par "pasākumu grupām" operatīvajā plānošanā šīs grupas ir jāsadala izpildāmos uzdevumos (jeb darbībās), kas jāveic struktūrām un iestādēm, kuras atbild par to īstenošanu. Pamatojoties uz detalizētiem darbību aprakstiem un izmaksu aplēsēm, jāvienojas par skaidru atbildības sadalījumu, īstenošanas prioritātēm un laika grafikiem. Šajā posmā ir arī svarīgi paziņot konkrēto ("izpildāmo") saturu visvairāk skartajām ieinteresētajām pusēm (bieži vien tā ir sabiedrība kopumā) un politisko lēmumu pieņēmējiem. Šajā posmā galvenais mērķis ir vienoties par plaši atbalstītu, skaidri noteiktu darbību kopumu, kas palīdz sasniegt vīziju un mērķus.

8.1. PASĀKUMS. VISU DARBĪBU APRAKSTĪŠANA

Pamatojums

Informācija jau tika apkopota iepriekšējā pasākumu atlases posmā, kurā pasākumi un pasākumu grupas tika noteiktas, atlasītas un vispārīgi aprakstītas, kā arī apspriestas un apstiprinātas ar iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm (sk. 7.1. un 7.2. pasākumu). Tagad ir laiks visam pievērsties sīkāk un pasākumus sadalīt darbībās. Jūs nosakāt, kādas darbības tiks veiktas un kā, kur un kad īstenošanas posmā tas notiks.

Konkretizējot darbības, jūs nosakāt, kā tieši jūs vēlaties sasniegt noteiktos mērķrādītājus. Detalizēti darbību apraksti palīdz sagatavoties īstenošanas posmam un identificēt savstarpējo saistību starp darbībām un tad izlemt par to īstenošanas secību.

Mērķi

- Detalizēti noteikt sava IPMP pasākumus, tos sadalot darbībās
- Noteikt savstarpējo saistību starp darbībām un izlemt par vislabāko īstenošanas secību.
- Ņemt vērā un ierobežot svarīgus īstenošanas riskus.

Uzdevumi

- Sadalīt pasākumus vairākās darbībās, piemēram, pirms ātrgaitas veloceļa izbūves pētījumā būtu jānoskaidro, uz kurieni svārstmigranti regulāri dodas ar velosipēdu un kur ir vajadzīgi veloceļi.

- Pēc iespējas detalizētāk aprakstīt visas darbības. Par atsauci var izmantot šos četrus jautājumus:
  - Kur darbība būtu jāveic?
  - Kad darbība būtu jāveic?
  - Kurš to izmantos?
  - Cik intensīvi tā būtu jāizmanto? (Piemēram, izbūvētie jaunu autobusu joslu kilometri vai jaunu ekspluatācijā laistu autobusu skaits.)

- Noskaidrot saiknes starp dažādām darbībām, lai noteiktu visefektīvāko īstenošanas secību. Noskaidrojot savstarpējo saikni starp darbībām, jūs varat arī uzzināt, kā tās ir saistītas cita ar citu un kā tās var gūt labumu cita no citas faktiskajā īstenošanā.

- Iekļaut darbības pārskata tabulā (sk. tabulas veidni 8.3. pasākumā), iekļaujot detalizētus darbību aprakstus, juridiskās prasības, paredzamo devumu mērķu sasniegšanā, kā arī ieteicamās prioritātes, atbildības jomas un laika grafiku. Tabulu var papildināt ar izmaksu aplēsēm un finansējuma avotiem 8.2. pasākumā.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Sagatavot darbību faktu lapas, kurās strukturētā veidā sniegta visa svarīgākā informācija par katru darbību (sk. faktu lapu turpmāk sadaļā par rīkiem). Faktu lapas var atvieglot informācijas nodošanu īstenošanas vienībām un saziņu ar tām īstenošanas posmā (sk. 10.1. pasākumu).

Laika grafiks un koordinācija

- Darbību pamatā ir 7.2. pasākumā noteiktie pasākumi un pasākumu grupas.

- Detalizētais darbību apraksts nodrošina būtisku pamatu prioritāšu, uzdevumu un darba grafiku saskaņošanai 8.3. pasākumā.

- Darbību apraksts ļauj sagatavoties īstenošanas posmam.

Kontrolsaraksts

✓ Visas darbības ir identificētas, definētas un aprakstītas.

✓ Ir noteikta savstarpējā saistība starp darbībām.

Kas ir darbība?

Darbības ir konkrētie uzdevumi, kas jāveic pasākumu īstenošanā. To apraksts ietver informāciju par prioritātēm, termiņu, atbildības jomām, budžetiem un finansējuma avotiem, riskiem un neparedzētām situācijām, un to savstarpējām atkarībām.

Plašāka informācija

SUMPs-UP — standarti IPMP rīcības plāna izstrādei: *https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf*

CH4LLENGE pasākumu atlases rokasgrāmata "Visefektīvāko pasākumu grupu atlasīšana ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem": *https://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit*

image © Katja Engel-Zepernick

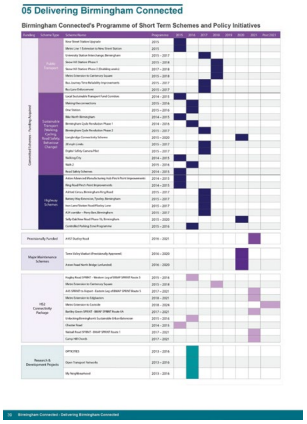
34. attēls. Faktu lapas piemērs pasākuma "Veloceļu marķēšana un pagarināšana" dažādām darbībām

Pasākums: R 2	**Veloceļu marķēšana un pagarināšana**		
Darbības: • R 2.1 Gājēju zonu un vienvirziena ielu atvēršana riteņbraucējiem • R 2.2 Ceļa zīmju ierīkošana, iela Nr. 1–iela Nr. 10 • R 2.3 Satiksmes lēninašana, iela Nr. 1–iela Nr. 10 • R 2.4 Papildu maršrutu ierīkošana saskaņā ar riteņbraukšanas programmu 2018.–2022. gadam			
Iesaistītie satiksmes veidi: riteņbraukšana	**Plānošanas statuss:** plānošana/īstenošana	**Prioritāte:** ļoti augsta	**Īstenošanas periods:** īstermiņā līdz vidējā termiņā
Satiksmes veidi, kas gūs labumu: riteņbraukšana			
Darbības: • Saskaņota veloceļu tīkla izveide pilsētā Nr. 1 • Riteņbraukšanas programmā plānoto maršrutu izveidošana, lai savienotu svarīgus galamērķus pilsētā (dzīvojamās zonas, pilsētas centrs, iepirkšanās centri, universitātes, skolas, uzņēmumi) • Riteņbraukšanas veicināšana, uzlabojot ceļu satiksmes drošību riteņbraucējiem • Riteņbraucēju kā līdztiesīgu ceļu lietotāju atzīšanas palielināšana • Riteņbraukšanas īpatsvara palielināšana pilsētā Nr. 1			
Pasākuma efektivitāte			
Devums mērķu sasniegšanā:	Ļoti augsts		
Devums saderības ar vidi uzlabošanā:	Ļoti augsts		
Devums saderības ar vidi uzlabošanā:	Zems		
Izmaksas un finansēšana			
Devums mērķu sasniegšanā:	Vidējas		
Annual follow-up costs:	Zemi		
Finansētājs:	Pilsētas Nr. 1 budžets		
Finansējuma atbilstīgums:	jānosaka		
Pasākuma īstenošana			
Atkarība no citiem pasākumiem:	R 1: velosatiksmes programma un attiecīgais atbildīgais		
Prasības citiem pasākumiem:			
Īpašnieks / atbildīgā persona / kontrole	Mājokļu un pašvaldības ekonomikas departaments, kas atbild par velosatiksmi		
Plānošana:	Būvniecības uzņēmums		
Realizācija:			
Iesaistāmās trešās puses:	• Ceļu satiksmes drošības un ilgtspējīgas mobilitātes komisija • Riteņbraukšanas NVO		

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Birmingema, Apvienotā Karaliste. Darbību programma ar skaidrām prioritātēm

Birmingemas Mobilitātes rīcības plānā ir izklāstīta 20 gadu vīzija attiecībā uz pilsētas transporta tīklu. Papildus tam pilsētas IPMP "Birmingham Connected" ir kā jumta programma visai transporta plānošanas darbībai. Tajā ir izklāstīts vēlamais virziens, galvenās iniciatīvas vīzijas īstenošanai un piecgadu stratēģija. Pārvēršot savu vīziju konkrētās shēmās un iniciatīvās, Birmingema ievēro četrus pamatprincipus: sekmēt dažādus transporta veidus, radīt taisnīgu transporta sistēmu, izmantot "koridora" pieeju, kas līdzsvaro konkurējošas vajadzības, un koordinēt projektu īstenošanu, lai samazinātu traucējumus. Aplēses liecina, ka nākamajos 20 gados paredzētajām izmaiņām būs vajadzīgs
finansējums līdz 4 miljardu £ apmērā.

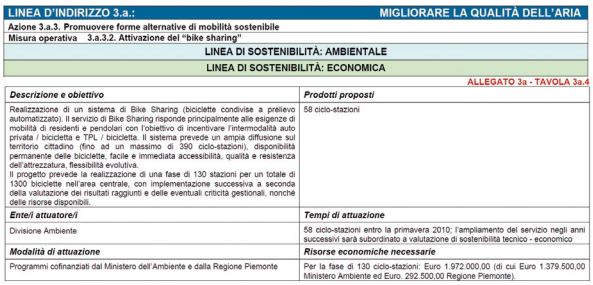


Autors: Helen Jenkins no Birmingemas pilsētas pašvaldības; apkopoja Ana Dragutescu no ICLEI
Attēla avots: baltā grāmata "Birmingham Connected"

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Turīna, Itālija. Visaptverošas pasākumu faktu lapas

Turīnas IPMP sastāv no septiņiem pamatprincipiem, kas sadalīti mērķrādītājos un pasākumos. Katrs pasākums ir ļoti detalizēti aprakstīts, aprakstā ietverot saistītās darbības, saikni ar pamatprincipiem, saikni ar mērķrādītāju, ilgtspējas aspekta veidu, vispārēju pasākuma aprakstu un mērķi, atbildīgo vienību, īstenošanas veidu, pasākuma mērķi un atbilstošo rādītāju, īstenošanas periodu un vajadzīgos ekonomiskos resursus. Katrs individuāls pasākums tiek novērtēts no ekonomiskās, sociālās un vides ilgtspējas viedokļa. Pasākumi tika noteikti, cieši sadarbojoties ar 10 administratīvajiem rajoniem, profesionālajām apvienībām un dažādām ieinteresētajām pusēm.



LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:	MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile	
Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA	

ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4

Descrizione e obiettivo	***Prodotti proposti***
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta. Il sistema prevede un ampia diffusione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 390 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura, flessibilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni
Ente/i attuatore/i	***Tempi di attuazione***
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampliamento del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico - economico
Modalità di attuazione	***Risorse economiche necessarie***
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro. 292.500,00 Regione Piemonte).

Autors: Turīnas pilsētas pašvaldība; apkopoja EUROCITIES
Attēla īpašnieks: Comune di Torino

8.2. PASĀKUMS. FINANSĒJUMA AVOTU APZINĀŠANA UN FINANŠU IESPĒJU NOVĒRTĒŠANA

Pamatojums

Ir vajadzīgs pārdomāts finanšu plāns, lai nodrošinātu, ka iepriekš noteiktie pasākumi un darbības ir ekonomiski pamatotas un finansiāli dzīvotspējīgas. Vispirms nosaka visas pieejamās finansējuma un finansēšanas plūsmas, kā arī novērtē IPMP iesaistīto organizāciju spēju tām piekļūt vai tās izmantot. Ir svarīgi finansēšanas un finansējuma plūsmu izvērtējumu papildināt ar organizatorisku novērtējumu, jo dažādo organizāciju finansiālās saistības un spējas atšķiras un tām ir atšķirīgas juridiskās tiesības un pienākumi saistībā ar finansējumu.

Nosakot iespējamos finansēšanas un finansējuma avotus mobilitātes pasākumiem, būtu jānovērtē plašs variantu klāsts. Papildus pieejamajiem avotiem, piemēram, vietējiem budžetiem un nodokļiem, valsts un ES subsīdijām un esošajām ieņēmumu plūsmām no biļešu pārdošanas, stāvvietu maksas un citām jomām, būtu jānovērtē arī potenciāli jauni finansējuma avoti, piemēram, obligācijas, zemes vērtības atgūšana, attīstītāju maksājumi un privātais sektors. Šajā posmā svarīgi ir arī padomāt par finansējuma avotiem turpmākiem detalizētiem īstenojamības un tirgus pētījumiem, kas nepieciešami lielāku ieguldījumu veikšanai

Finansējums un finansēšana IPMP īstenošanai — kāda ir atšķirība?

Finansēšana parasti ir tās naudas ieguve, kas vajadzīga no ārējiem avotiem sākotnējai ieguldīšanai projekta sākumā un kas galu galā ir jāatmaksā vai jāatgriež. Finansēšanas instrumenti parasti ir parāds vai pašu kapitāls, vai šo produktu kombinācija. Arī nodokļu maksātāji var netieši finansēt sākotnējās izmaksas ar ieguldījumu dotācijām un subsīdijām.

Projekta finansējums parasti attiecas uz to, kurš maksā par konkrēto aktīvu ilgtermiņā. Tie var būt tiešie pakalpojumu lietotāji (biļetes, stāvvietu maksa, maksa, ko iekasē pilsētas centrā), ar mobilitāti saistītu pakalpojumu klienti (reklāma) vai nodokļu maksātāji caur valsts vispārējo budžetu vai īpašiem ar transportu saistītiem nodokļiem.

Ir vērts atcerēties, ka finansiāli ilgtspējīga IPMP īstenošanai ir vajadzīga gan finansēšana, gan finansējums. Piemēram, aizdevumu izmantošanu sabiedriskā transporta finansēšanai var ierobežot finansējuma avotu spēja atmaksāt šādus aizdevumus.

Mērķi

- Identificēt iespējamus finansēšanas instrumentus un finansējuma avotus visām darbībām.
- Novērtēt pasākumu ietvaros veicamo individuālo darbību finansiālo dzīvotspēju, lai izslēgtu dzīvotnespējīgās darbības un panāktu izmaksu ziņā efektīvus pasākumu plānojumus, vienlaikus arī apsverot, kā finansējuma plūsmas varētu pamatoti attīstīties nākotnē.
- Novērtēt dažādu IPMP iesaistīto organizāciju spēju piekļūt finansējuma plūsmām.

Uzdevumi

- Novērtēt iepriekšējā pasākumā (8.1. pasākumā) noteiktās darbības — izskatīt to finansēšanas vajadzības un ieņēmumus īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā, ņemot vērā ekspluatāciju, izpildes panākšanu un uzturēšanu, un apzināt finansējuma trūkumu (īpašuma kopējās izmaksas).
- Aplēst tiešos finanšu ieņēmumus no darbībām, piemēram, no sabiedriskā transporta braukšanas maksas un abonēšanas, koncesijām, reklāmas vietu iznomāšanas, stāvvietu maksas vai citiem pašvaldības pakalpojumiem, un noteikt paredzamo izmaksu atgūšanas līmeni.
- Novērtēt papildu monetāro vērtību, kas tiek radīta ar darbībām (piemēram, palielināta zemes un nekustamā īpašuma vērtība jaunu sabiedriskā transporta staciju tuvumā), un iespējamos mehānismus vērtības atgūšanai[50].
- Identificēt finansēšanas instrumentus un finansējuma avotus atlasītajām darbībām. Novērtēt visus turpmāk norādītos variantus, lai noteiktu vispiemērotākos. Īpaši izvērtēt variantus, kas ir ārpus vietējā budžeta.
  - Vietējie nodokļi — īpašs vietējs transporta nodoklis sabiedriskajam transportam, ko maksā publiski vai privāti uzņēmumi, attīstītāji;
  - ieņēmumu finansējums — biļetes, stāvvietu maksa, maksa, ko iekasē pilsētas centrā, sastrēgummaksa, reklāmas;

50 Vairāk informācijas skatīt, piemēram, Transport for London, 2017. g., Land value capture, final report: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- privātā sektora iesaistīšana, piemēram, publiskā un privātā sektora partnerību veidošana;
- finansējuma piesaistīšanas pasākumi, iesaistot atbilstošus sponsorus (taču jāņem vērā saderība ar tirgvedības stratēģiju);
- vietējie budžeti — no dažādām pašvaldībām un dažādām politikas jomām;
- valsts/reģionālas subsīdijas un ES finansējums;
- ārēji aizdevumi, municipālās un "zaļās" obligācijas.
- Attiecībā uz pasākumiem, kam vajadzīga ārēja finansēšana, noteikt juridiski atbilstošo aizņēmējinstitūciju un novērtēt kredītspēju.
- Identificēt finansējuma avotus turpmākiem detalizētiem īstenojamības un tirgus pētījumiem lielāku ieguldījumu veikšanai.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Novērtēt galveno darbību finansiālo dzīvotspēju un ieņēmumus dažādos konteksta apstākļos (iedzīvotāju skaita dinamika, transporta apjoms un īpatsvars transporta veidu dalījumā), kā definēts 4.1. pasākumā.

Laika grafiks un koordinācija

- Par pamatu izmanto visu pasākumu grupu darbības, kas definētas 8.1. pasākumā.
- Rezultātus izmanto darbības galīgajai apspriešanai 8.3. pasākumā un finanšu plānu izstrādei 9.1. pasākumā.

Kontrolsaraksts

- ✓ Sagatavotas jēgpilnas prognozes par izdevumiem, ieņēmumiem, naudas plūsmām un citām finanšu pozīcijām.
- ✓ Veikta iespējamo finansējuma avotu finansiālā analīze un novērtējums.
- ✓ Pieejams sākotnējais novērtējums par to, kurām organizācijām ir nepieciešama ārēja finansēšana.
- ✓ Sagatavots rezultātu kopsavilkums apspriedei par galīgo darbību izlasi.

Maksas iekasēšanas pasākumi

Daudzās pasākumu grupās tiek ietverti maksas iekasēšanas pasākumi, piemēram, braukšanas maksa, stāvvietu maksa un ceļu lietošanas maksa. Izmaksu struktūras mainīšana mobilitātes iespējām var būt gan pieprasījuma pārvaldības pasākums, gan radīt vietējus ieņēmumus. Dažas maksas iekasēšanas shēmas, piemēram, stāvvietu pārvaldību, var īstenot salīdzinoši viegli, bet citām ir vajadzīga sarežģītāka tehnoloģija un ieguldījumi, un tās var radīt ar pieņemamību vai privātumu saistītas bažas (piemēram, sastrēgummaksas sistēma, kas balstīta uz transportlīdzekļu reģistrācijām).

Pirms pieprasījuma pārvaldības pasākumu ieviešanas būtu rūpīgi jāizvērtē, vai radītie ieņēmumi būtu iekļaujami vispārējā budžetā, vai arī tos labāk norobežot un paredzēt ilgtspējīgas mobilitātes iespēju uzlabošanai. Lai novērtētu iespējas, būtu rūpīgi jāizanalizē konkrētie vietējie un valsts noteikumi.

Ja tiek paskaidrots, ka ieņēmumi tiks izmantoti, lai paaugstinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu līmeni un atbalstītu alternatīvas privāto automašīnu lietošanai, tad maksas iekasēšanas pasākumu pieņemamība parasti uzlabojas. Papildu ieņēmumu norobežošana arī padara sabiedriskā transporta finansēšanu noturīgāku pret konkurējošām budžeta prasībām no citām sabiedriskās politikas jomām.

attēls: © TkKurikawa (istock.com)

Eiropas Komisija piedāvā daudzas iniciatīvas un programmas, ko var izmantot ilgtspējīgu mobilitātes pasākumu (līdz-)finansēšanai. Eiropas finansējuma programmas lielākoties finansē ieguldījumus, bet reti — infrastruktūras un pakalpojumu darbības izmaksas. Dažas no tām ir šādas:

- Eiropas strukturālie un investīciju fondi (ESI fondi), tostarp Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) ar iniciatīvu Interreg
- Eiropas Stratēģisko investīciju fonds (ESIF)
- Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)
- Programma LIFE
- Programma "Apvārsnis 2020" / "Apvārsnis Eiropa"
- ELENA (daļa no programmas "Apvārsnis 2020")
- Inovatīvas pilsētvides darbības
- URBACT
- Zināšanu un inovāciju kopienas (ZIK) klimata un pilsētu mobilitātes jautājumos

Pārskats par pašreizējiem Eiropas finansējuma avotiem pilsētām ir pieejams vietnē *https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en.*
Plašākas konsultācijas par Eiropas finansējuma iespējām sniedz:

- Eiropas Investīciju projektu portāls
- Eiropas Investīciju konsultāciju centrs
- JASPERS
- fi-compass

Atsevišķi Eiropas un citi finansējuma avoti un finansēšanas instrumenti ir aprakstīti tematiskajā rokasgrāmatā "Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes pasākumu finansējums un finansēšana".

Nozīmīgi infrastruktūras projekti ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā

Vēlams, lai visi ieguldījumi pilsētu mobilitātes uzlabošanā būtu balstīti uz prioritātēm, kas noteiktas IPMP vai kādā no iepriekšējām (stabilajām) pilsētu mobilitātes stratēģijām/plāniem. Ir svarīgi, lai projekts netiktu noteikts kā atsevišķu transporta veidu stratēģijas rezultāts (piemēram, autotransports vai sabiedriskais transports nošķirti) un lai tas tiktu izvērtēts plašāku intervences pasākumu kontekstā (gan mobilitātes/transporta sistēmas, gan references zemes izmantojuma līmenī). Daudzos gadījumos lieliem infrastruktūras projektiem ir ļoti ilgs sagatavošanās posms, tāpēc tie jau pastāv, kad tiek sākts jauns visaptverošs pilsētas transporta plāns — citstarp jau ir atlikts budžets to būvniecībai. Tā ir situācija, ar ko realitātē bieži sastopas daudzi transporta plānotāji. Atkarībā no šādu iepriekšnoteiktu projektu īstenošanas stāvokļa IPMP var ņemt vērā jauno realitāti, pārbaudīt iepriekš veikto variantu analīzi (gan stratēģiskā, gan tehnoloģiskā līmenī) un izdarīt secinājumu par saistītā riska līmeni, vai arī veikt izmeklēšanu par projektu kā vienu no pasākumiem, kas novērtēti IPMP procesā. Šādiem galvenajiem iepriekšnoteiktajiem projektiem var būt jau veikta pārliecinoša variantu analīze, un/vai tie nerada risku citu iemeslu dēļ (piemēram, to izstrāde bija paredzēta labi atzīta zemes izmantošanas plāna kontekstā). Tādā gadījumā IPMP var izstrādāt paralēli, un tas var veicināt projekta tvēruma un izstrādes pilnveidošanu (sk. turpmāk labas prakses piemēru par Bratislavu). Papildinošu pasākumu — tostarp "vieglo" pasākumu privāto automašīnu izmantošanas ierobežošanai, piemēram, stāvvietu maksas politikas utt., — noteikšana var vēl vairāk uzlabot tā dzīvotspēju. Ja risku uzskata par augstu, piemēram, ja IPMP ietvaros veiktā sākotnējā analīze liecina, ka projekts nebūs dzīvotspējīgs, un ja projekts vēl nav nodots izpildei vai fiziski sākts, ir nepieciešams pārtraukt projekta turpmāku sagatavošanu, līdz IPMP apstiprina projektu vai norāda uz nepieciešamām korekcijām. IPMP process, kas būs neobjektīvi tendēts par labu iepriekš atlasītajam riskantajam projektam, būtībā būs nolemts neveiksmei. Tas būs pretrunā IPMP pamatmērķiem un šajā rokasgrāmatā noteiktajam.

Avots: EIB/JASPERS

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Bratislava, Slovākija. Liela tramvaju projekta un IPMP vienlaicīga izstrāde

Bratislavas IPMP tika sagatavots un apstiprināts laikā no 2014. līdz 2016. gadam. Tas ir balstīts uz skaidru saikni starp analīzi, mērķiem un pasākumiem. Tā ietvaros tika sagatavots apstiprināts četru posmu satiksmes modelis. Papildus infrastruktūras jautājumiem liela uzmanība tika pievērsta ilgtspējīgiem transporta veidiem un organizatoriskajai un operatīvajai jomai. Vienlaikus ar IPMP izstrādi tika īstenots arī galvenais jaunais pilsētas transporta projekts — jaunā tramvaja līnija uz Petržalku, kas bija apstiprināta iepriekšējos stratēģiskos dokumentos un pētījumos. Projekts tiek īstenots vairākos posmos, izmantojot galvenokārt ESI fondu (Eiropas strukturālo un investīciju fondu) līdzekļus. Jaunajā IPMP tika apstiprināts jaunas tramvaja līnijas stratēģiskais nozīmīgums un tas, ka tramvaja sistēmas, tostarp tramvaju parka, modernizācija un atjaunošana ir viens no galvenajiem nākotnē veicamajiem pilsētas pasākumiem.

Autors: Helen Jenkins no Birmingemas pilsētas pašvaldības; apkopoja Vupertāles Institūts
Attēla īpašnieks: Birmingemas pilsētas dome

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Vīne, Austrija. Darba devēju nodoklis metro finansēšanai

Vīnē ikvienam uzņēmumam, kurā ir vismaz viens darbinieks, ir pienākums maksāt "metro nodokli" (Dienstgeberabgabe). Ar šo nodokli tiek finansiāli atbalstīta pilsētas metro tīkla ekspluatācija un paplašināšana. Nodokļa apmērs ir 2 € uz vienu darbinieku nedēļā. Dažām grupām, piemēram, gados vecākiem cilvēkiem, personām ar invaliditāti vai nepilnas slodzes darbiniekiem, tiek piešķirti atbrīvojumi. Vīne 2016. gadā iekasēja gandrīz 67 miljonus €. Šis nodoklis tika ieviests 1970. gadā, gatavojoties metro tīkla plānošanai, būvniecībai un īstenošanai. Mūsdienās ieņēmumi tiek arī izmantoti, lai līdzfinansētu sabiedriskā transporta gada biļetes (1 € dienā).

Autors: Vupertāles Institūts
Attēla īpašnieks: Wiener Linien

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Birmingema, Apvienotā Karaliste. Zemesgabalu attīstīšanas pievienotās vērtības atgūšana, rīkojot sarunas vai iekasējot nodevas

Plānošanas atļauju piešķiršana jauniem attīstīšanas projektiem parasti palielina attiecīgās zemes vērtību un vienlaikus arī transporta infrastruktūras noslodzi. Ja vien pilsētas ir juridiski pilnvarotas to darīt, tās var ieviest vērtības atgūšanas instrumentus, kuru ieņēmumus norobežo un atliek transporta tīkla un pilsētas mobilitātes sistēmas uzlabošanai. Birmingema ieviesa plānošanas pienākumu, kura mērķis ir mazināt vai kompensēt vietējo ietekmi jaunattīstītu vietu tuvumā, un arī kopienas infrastruktūras nodevu, ko lielākoties izmanto pilsētas Attīstības plānā noteikto stratēģisko infrastruktūras projektu finansēšanai.

Author: Helen Jenkins, City of Birmingham, collected by Wuppertal Institute
Attēla īpašnieks: Birmingham City Council

8.3. PASĀKUMS. Vienošanās par prioritātēm, uzdevumiem un darba grafiku

Pamatojums

Kad ir atlasīts un raksturots galīgais darbību kopums, ir laiks noteikt uzdevumus, prioritātes un īstenošanas grafiku. Skaidrs priekšstats par prioritārajām darbībām un grafikiem un par to, kurš par tām atbild, ir ikviena Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna "stūrakmens". Šajā nolūkā ir vajadzīga cieša koordinācija un apspriešanās starp visiem dalībniekiem, kam ir noteikta loma darbību izstrādē un īstenošanā.

Mērķi

- Noteikt atbilstošas prioritātes un atbildības jomas atlasīto darbību īstenošanai.
- Nodrošināt, ka visām darbībām ir noteikta prioritāte un ka tās ir realizējamas.
- Nodrošināt resursu (cilvēkresursu, zināšanu, laika resursu) pietiekamu un efektīvu sadalījumu.
- Formalizēt visu dalībnieku atbildību un resursu ieguldījumu ar attiecīgajiem partneriem.
- Noteikt skaidru laika diapazonu darbību īstenošanai.
- Panākt formālu vienošanos par atbildības jomām un laika grafiku lēmumu pieņēmēju un galveno ieinteresēto pušu vidū.

Uzdevumi

- Apspriest ierosinātās darbības un to prioritātes ar ieinteresētajām pusēm, kam varētu būt noteikta loma to finansēšanā, izstrādē un īstenošanā. Pārliecināties, ka apspriedēs tiek iesaistītas citas pašvaldības struktūras.
- Noteikt iespējamos variantus attiecībā uz to, kurš var uzņemties vadību darbības īstenošanā. Ņemt vērā ieinteresēto pušu spējas, stiprās puses un kompetences. Dažreiz acīmredzamais risinājums var būt ka viena no pusēm uzņemas atbildību par noteiktu uzdevumu. Citos gadījumos gudrāks risinājums var būt sadarbīgs un starpdisciplīnu darbs kopā ar dažādām ieinteresētajām pusēm.

- Vienoties par skaidrām atbildības jomām katrai pasākumu grupās ietvertajai darbībai. Darbība, kam nav atbildīgās puses, visticamāk, netiks veikta.

- Vienoties par vispārēju laika grafiku darbību veikšanai, nosakot aptuvenu darbības īstenošanas sākumu un beigas. Detalizēti izplānot nākamos divus līdz trīs gadus, bet arī noteikt aptuvenu plānu nākamajiem 10 gadiem, un apzināties darbības, kam vajadzīga īstenošana pat ilgākā termiņā. (Detalizētais darbību plānojums nākamajiem gadiem būtu jāpārskata un jāatjaunina regulāri, vismaz reizi piecos gados.)

- Ņemt vērā saistītās darbības, kas var ietekmēt cita citu (sk. 8.1. pasākumu). Piemēram, jauna ekspresautobusa līnija būtu jāīsteno pēc nepieciešamās infrastruktūras (piemēram, autobusa pieturu, autobusu joslas) pabeigšanas, un pretrunīgas darbības (piemēram, sastrēgummaksa) būtu jāīsteno pasākumu grupā kopā ar populārām darbībām vai pēc populārām darbībām (piemēram, lētākas sabiedriskā transporta biļetes), lai palielinātu pieņemamību.

- Ņemt vērā lielus projektus, kas varētu ietekmēt mobilitātes sistēmu pilsētā, piemēram, būvdarbus (jaunas tramvaja līnijas atvēršanu) vai sastrēgummaksas ieviešanu. Šādiem projektiem īstenošanas laiks bieži vien ir ilgāks nekā IPMP; tie aizņem plānotāju laiku, jo ir vajadzīgs sarežģīts īstenošanas process, kas ietver stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu (SIVN), un tāpēc būtiski ietekmē visus citus pasākumus. Pat "vienkāršos" riteņbraukšanas projektos daudzi gadi var paiet, risinot juridiskas problēmas un iesaistoties tiesvedībā.

- Papildināt darbību tabulu un faktu lapas (kas sagatavotas 8.1. pasākumā) ar saskaņoto jauno informāciju.

- Publiskot laika grafiku, atbildības jomas un resursu sadalījumu, lai nodrošinātu pārredzamību un informāciju iedzīvotājiem.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Norīkot programmas vadītāju, kurš atbild par darbību īstenošanas koordināciju, pēcuzraudzību un pasākumu un vispārējās pasākumu grupas izvērtēšanu (tā var būt tā pati persona, kura ir IPMP koordinators, vai cita persona — lai nodrošinātu lielākas spējas). Darbību koordinatora norīkošana palīdz pielāgot vai pārskatīt darbības un izstrādāt jaunas darbības īstenošanas posmā. Koordinators īsteno visaptverošu pieeju attiecībā uz īstenotajām darbībām un to izmaksu lietderību un rezultātiem, kas sniedz vērtīgu informāciju mobilitātes sistēmas turpmākajai attīstīšanai jūsu pilsētā.

Laika grafiks un koordinācija

- Tiek izmantotas darbības, kas noteiktas 8.1. un 8.2. pasākumā. Tie nodrošināts pamats visiem turpmākajiem pasākumiem, un rezultāts ir daļa no galīgā IPMP.

Kontrolsaraksts

✓ Norīkoti atbildīgie vadošie īstenotāji visām darbībām.

✓ Laika grafiks un prioritātes saskaņotas ar ieinteresētajām pusēm.

✓ Saskaņotās darbības publicētas, lai informētu plašāku sabiedrību.

Attēla īpašnieks © Susanne Böhler

35. attēls. Piemērs, kā aprakstīt pasākumus un pasākumu grupas darbību tabulā
(pamatojoties uz Mattson, C., 2018. g., SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, 23. lpp.)

Pasākums	Pasākuma apraksts	Saikne ar IPMP mērķrādītājiem	Atbildīgais	Darbības pasākuma ietvaros	Īstenošanas periods	Vajadzīgie resursi	Izmaksas	Finansējuma avots	Iesaistītās ieinteresētās puses
Nodalīta veloinfra-struktūra	Marķētas joslas un veloceļi gar lielākajām pilsētas ielām	Ļoti augsta (uzlabo pie-ejamību, palielina ceļu satiksmes drošību, veicina aktīvu pārvietošanos, samazina gaisa un trokšņa piesārņojumu)	Ceļu īpašnieks	Vajadzīga veloceļu analīze	Pirmais gads: janvāris–maijs	Divi satiksmes un pilsētas plānotāji	30 000 € + 20 % no satiksmes plānotāja pilnlaika darba	Pašvaldības budžets	Riteņbraucēju asociācijas
				Izstrādāt veloceļu tīkla plānu	Pirmais gads: maijs –decembris	Četri satiksmes un pilsētas plānotāji	40.000 €	Pašvaldības budžets	Riteņbraucēju asociācijas, kaimiņu pašvaldības
				Plānot un uzbūvēt veloceļus	2.-5. gads	Plānotāji, attīstītāji	500€/m	Pašvaldības budžets + valsts finansējums	Būvniecības uzņēmumi
Mobilitātes pārvaldības plāna izstrāde	Plānot, kurš, kad un kā sadarbosies ar mobilitātes vadību	Augsta (uzlabo pieejamību, veicina aktīvu pārvietošanos, veicina sabiedriskā transporta izmantošanu)	Pilsētas administrācija	Izstrādāt mobilitātes pārvaldības plānu	Pirmais gads: aprīlis–oktobris	Eksperts uzvedības maiņas jautājumos, satiksmes plānotājs	30.000 €	Pašvaldības budžets + pētniecības projekts	Skolas, universitātes, lieli darba devēji, sabiedriskā transporta operators
Gājēju pāreju uzlabošana prioritārajos maršrutos	...								

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Saloniki, Grieķija. Mobilitātes forums, kurā vienojas par atbildību attiecībā uz darbībām

Pēc IPMP pieņemšanas 2014. gadā, īstenošanā iesaistītās ieinteresētās puses tikās mobilitātes forumā, kas darbojās kā IPMP asambleja. Mobilitātes foruma pirmā satiksme notika 2016. gadā, lai iepazīstinātu ar progresu dažādo pasākumu īstenošanā un apspriestu un noteiktu turpmāko virzību ar visiem dalībniekiem. Tika noteiktas atbildības jomas, pirmkārt, atbilstoši jurisdikcijai un tiesību aktu noteikumiem un, otrkārt, atbilstoši organizāciju prasmēm un spējai. Šā neformālā mobilitātes foruma panākumu pamatā bija dalībnieku labā griba. Tāpēc Saloniku iestādes iesaka izmantot saistošāku satvaru, lai atbalstītu lēmumus rīcības plānošanai.

Autors: Samuel Salem no TheTA Thessaloniki; apkopoja Polis
Attēla īpašnieks: Dimitris Vetsikas (JIC) (pixabay.com)

8.4. PASĀKUMS. Plaša politiskā un sabiedrības atbalsta nodrošināšana

Pamatojums

Darbības ir Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna viskonkrētākā daļa. Tās tieši ietekmē vietējos iedzīvotājus, tāpēc tās parasti ir vispretrunīgākie procesa aspekti. Piemēram, var viegli piekrist, ka aktīva riteņbraukšanas politika nāk par labu pilsētai (t. i., stratēģiskajā līmenī), un velosatiksmes infrastruktūru konkrētā koridorā var atbalstīt vairākums (t. i., pasākumu līmenī), taču konkrētās darbības, ko plāno par būvniecību atbildīgā struktūra (piemēram, ielas malā esošu stāvvietu pārveidošana, lai ierīkotu veloceļu), var izraisīt pretrunīgu reakciju. Tāpēc, lai veicinātu darbību efektīvu īstenošanu vēlāk, ir svarīgi nodrošināt plašu politisko un sabiedrības atbalstu visā pasākumu un darbību plānošanas procesā, kā arī pietiekami savlaicīgi pirms IPMP pieņemšanas. Pēc tam, kad iedzīvotāji bijuši iesaistīti pasākumu un pasākumu grupu izstrādē (sk. 7.1. un 7.2. pasākumu), plānotās darbības būtu, mazākais, jāpaziņo publiski, lai iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm būtu iespēja sniegt atgriezenisko saiti, pirms tiek pieņemti galīgie lēmumi. Vēlams iedzīvotājus un ieinteresētās puses iesaistīt darbību saskaņošanā un panākt, lai viņi uzskata IPMP par "viņu" IPMP ar "viņu" pasākumiem un darbībām un saprot tā lomu mobilitātes un ikviena iedzīvotāja dzīves kvalitātes uzlabošanā.

Mērķi

- Nodrošināt līdzatbildību un plašu atbalstu plānotajām darbībām lēmumu pieņēmēju, iedzīvotāju un citu ieinteresēto pušu vidū.
- Nodrošināt pārredzamību saistībā ar plānotajām darbībām.
- Veicināt IPMP pieņemšanu un darbību efektīvu īstenošanu vēlāk.

Uzdevumi

- Pārredzami un profesionāli informēt par galvenajiem IPMP elementiem, jo īpaši plānotajām darbībām.
- Aktīvi informēt lēmumu pieņēmējus un saņemt no viņiem atgriezenisko saiti. Apsvērt iespēju organizēt speciālu informatīvu sesiju vietējā domē pietiekamu laiku pirms IPMP pieņemšanas oficiālā procesa. Arī tiešas sarunas ar galvenajiem lēmumu pieņēmējiem, piemēram, mēriem un lielāko politisko partiju līderiem, var sniegt svarīgu informāciju par to, kā paplašināt politisko atbalstu un veicināt pieņemšanu.
- Aktīvi iesaistīt svarīgas ieinteresētās puses un saņemt atgriezenisko saiti no tām, piemēram, IPMP koordinācijas grupas sanāksmē.
- Aktīvi iesaistīt iedzīvotājus darbību īstenošanā un saņemt atgriezenisko saiti no tiem, piemēram, organizējot publisko debašu vakaru (sk. 14. attēlu par rīkiem un metodēm iedzīvotāju iesaistīšanai).
- Panākt, ka IPMP galvenie elementi, tostarp IPMP vissvarīgākās darbības, kļūst par plaši apspriestu tematu vietējos plašsaziņas līdzekļos. Informējot par darbībām, uzsvērt pozitīvās pārmaiņas, ko tās veicina, un to nozīmi IPMP īstenošanā. Ja iespējams, izmantot skaitliskus pierādījumus par paredzamajiem ieguvumiem un piesaistošus vizuālos elementus, piemēram, citu pilsētu "pirms" un "pēc" attēlus. Pastāv risks, ka aktivizēsies tikai tie iedzīvotāji, kurus darbības ietekmēs negatīvi. Tāpēc ir ieteicams pielikt īpašas pūles komunikācijā, lai aktīvi iesaistītu arī tos sabiedrības locekļus, kuri gūst labumu no IPMP.
- Vienmēr skaidri darīt zināmu, ko vietēja iestāde var reālistiski izdarīt un ko tā nevar paveikt (expectation management).

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Sastopoties ar lielu politisko pretestību, piemēram, kad IPMP izstrādes procesa laikā notiek valdības maiņa, uzsvērt IPMP sniegtos ieguvumus, kā arī IPMP jau ieguldīto laiku un resursus. Šajā ziņā var vilkt paralēles ar tilta celšanu — tieši tāpat kā tiltu, ko sākusi viena valdība, parasti turpina būvēt nākamā valdība, vajadzētu turpināt arī IPMP, jo tas ir dārgs ilgtermiņa projekts, kas kalpo visai pilsētai kopumā.

image © Susanne Böhler

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākumu veic vismaz pirms IPMP pabeigšanas un pieņemšanas, bet labāk vienlaikus ar visiem 8. soļa pasākumiem.

Kontrolsaraksts

- ✓ Ir plānotas un īstenotas sabiedriskās attiecības un iesaistīšanas pasākumi.
- ✓ Lēmumu pieņēmējiem, iedzīvotājiem un citām ieinteresētajām pusēm ir sniegta informācija un dota iespēja sniegt atgriezenisko saiti, un sniegtā atgriezeniskā saite ir ņemta vērā, vienojoties par darbībām.

Attiecībā uz dažu veidu darbībām panākt plašu atbalstu sabiedrībā var būt īpaši sarežģīti. Piemēram, stāvvietas ir viens no tematiem, par kuru ceļu lietotājiem (piemēram, vietējiem iedzīvotājiem, apmeklētājiem, loģistikas uzņēmumiem) mēdz būt stingri viedokļi. Izaicinājums vietējām iestādēm ir vēl jo lielāks tāpēc, ka šīm lietotāju grupām ir atšķirīgas vēlmes un vajadzības attiecībā uz stāvvietu sistēmu no izmaksu, pieejamības un kapacitātes viedokļa. Tāpēc iegūt sabiedrības atbalstu nav viegli, un vienīgais reālais veids, kā panākt, lai cilvēki atbalstītu jaunus stāvvietu pārvaldības pasākumus, ir viņus pārliecināt, ka "kļūs labāk". Ir ļoti skaidri jādara zināms, kā pasākumi darbosies un cik daudz cilvēkiem būs jāmaksā (ja būs jāmaksā), un jāpaskaidro, kam jaunās stāvvietas ieņēmumi tiks izmantoti. Noderīgi rīki un plašāka informācija ir pieejama norādījumos speciālistiem "**Stāvvietas un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana**".

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Gente, Beļģija. Publisko debašu vakari, ieinteresēto personu sanāksmes un sabiedriskā apspriešana

Gente attiecībā uz savu IPMP izmantoja trīs dažādus iesaistīšanas formātus: 1) publisko debašu vakarus moderatora vadībā, kuru laikā iedzīvotāji apsprieda IPMP projektu; 2) plašu apspriešanos ar ieinteresētajām pusēm; 3) vienu mēnesi ilgu ziņu ievākšanas procesu, kura laikā ikviens iedzīvotājs un organizācija varēja nosūtīt komentārus par IPMP. Šis bija visapjomīgākais līdzdalības process, ko Gente ir īstenojusi mobilitātes plānošanā. Vairāku iesaistīšanas formātu izmantošana ļāva IPMP komandai uzrunāt dažādu vecumu personas no dažādām vidēm un nostiprināja sabiedrības atbalstu plānam un tā pasākumiem. Lai informētu iedzīvotājus un uzturētu saikni ar viņiem, pilsēta arī izveidoja speciālu laikrakstu "*de wijze gazet*".

Autors: Merijn Gouweloose no Gentes pilsētas pašvaldības; apkopoja EUROCITIES
Attēla īpašnieks: Gentes pilsētas pašvaldība

gent

deWIJZE GAZET

MAART 2017 • OVER SLIMME MOBILITEIT IN GENT

Wat is het Mobiliteitsplan?

Waarom komt er een nieuw Mobiliteitsplan?

Het Mobiliteitsplan: voor wie?

Circulatieplan

Parkeerplan

"Hoe verder je van het centrum parkeert, hoe goedkoper.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Lille, Francija. Politiskā komiteja, kas sanāk divreiz gadā, lai koordinētu stāvvietu politiku metropoles līmenī

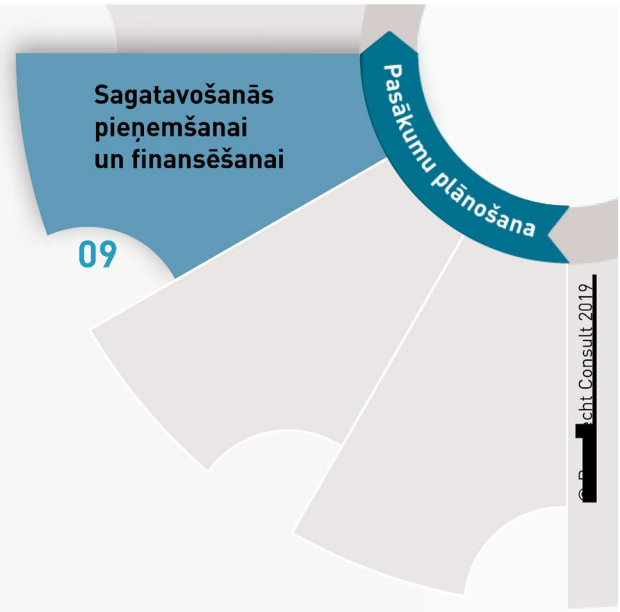
Métropole Européenne de Lille ir izveidojusi Stāvvietu komiteju, lai metropoles līmeņa (t. i., MEL) un pašvaldību līmeņa (t. i., 95 pašvaldības) politiskie un tehniskie pārstāvji varētu vienoties par stāvvietu politiku. Komitejas galvenais mērķis ir "pieņemt vienotu viziju attiecībā uz stāvvietu politiku metropoles mērogā (..), lai kontrolētu automašīnu izmantošanu un publisko telpu nodotu atpakaļ cilvēkiem". Visu publisko iestāžu līdzdalība institucionālā satvarā ļauj panākt politisku vienprātību. Satvara pārredzamība un neitralitāte ir nozīmīgs panākumu faktors. Komiteja plāno ieviest balto grāmatu par stāvvietām, kurā tiks noteikti stāvvietu politikas principi, kas integrējami IPMP.

Author: Ellie Deloffre and Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, collected by Polis | **Image:** Alexandre Traisnel, MEL

9. SOLIS
Sagatavošanās pieņemšanai un finansēšanai

9.1 Finanšu plānu sastādīšana un vienošanās par izmaksu sadali

9.2 Dokumenta "Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns" galīgās versijas sagatavošana un kvalitātes pārbaude



Pēc sākotnējās izmaksu aplēses, kas veikta iepriekš, tagad ir laiks arī izstrādāt konkrētus finanšu plānus visām darbībām. Atbilstoši jūsu organizācijā pieņemtajai praksei detalizētu finanšu plānu var iekļaut pašā IPMP vai izstrādāt atsevišķā procesā. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānā iekļauj visu iepriekšējo pasākumu rezultātu kopsavilkumu. Kad, pamatojoties uz ieinteresēto pušu un iedzīvotāju atgriezenisko saiti, ir ieviestas korekcijas un ir veikta galīgā kvalitātes pārbaude, dokuments ir formāli jāpieņem politiskajiem pārstāvjiem.

9.1. PASĀKUMS. Finanšu plānu sastādīšana un vienošanās par izmaksu sadali

Pamatojums

Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes darbību īstenošanai ir vajadzīgs pamatots finanšu plāns, kurā noteikts, kā finansēt IPMP darbības, ietverot detalizētas izmaksu aplēses, kas sagatavotas 7.2. pasākumā, un finansēšanas un finansējuma avotus, kas noteikti 8.2. pasākumā. Attiecībā uz funkcionālo pilsētas teritoriju finansējumam un finansēšanai jānāk no dažādiem pašvaldības, reģionāliem, valsts, privātiem un daudzpusējiem avotiem. Lai nodrošinātu IPMP pasākumu ilgtspēju ilgtermiņā, ir nepieciešams stratēģiski saskaņot pasākumu finansējuma vajadzības ar publiskajiem budžetiem un dažādiem finansēšanas instrumentiem, pašvaldību aizdevumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem piešķirtiem aizdevumiem un dažreiz ar privātā sektora kapitālu. IPMP plašā laika diapazona dēļ bieži vien ir lietderīgi plānot finansēšanu pa posmiem, pietiekami detalizēti pievēršoties pirmā posma pasākumiem, lai piesaistītu finansējumu un nodrošinātu finansēšanu no publiskajiem un privātajiem avotiem.

Pienācīga projektu sadalīšana posmos ir nepieciešama, lai efektīvi pārietu uz īstenošanu un nodrošinātu ilgtermiņa finansiālo ilgtspēju. Domājot par potenciālu piesaistīt privāto kapitālu sākotnējiem ieguldījumiem, ir svarīgi paturēt prātā, ka naudas vērtība jeb procentu likme, ko parasti maksā privātais sektors, ir lielāka nekā tā, ko maksā publiskais sektors. Tas nozīmē, ka privātajam sektoram būs vajadzīgas lielākas ieņēmumu plūsmas (piemēram, no augstākām biļešu cenām), lai kompensētu šīs izmaksas. Lai veiksmīgi iesaistītu privāto sektoru, ir arī nepieciešams, lai publiskais sektors pārliecinoši un līgumiski uzņemtos attiecīgos riskus, jo īpaši riskus, kas saistīti ar politiku. Privātajam sektoram arī parasti ir īsāks ieguldījumu termiņš nekā publiskajam sektoram, un parasti tam ir vajadzīga ātrāka peļņa no ieguldījumiem.

Mērķi

- Izveidot finanšu plānu visiem IPMP pasākumiem, orientējoši norādot finansējuma un finansēšanas avotus.
- Izveidot detalizētu finanšu plānu prioritārajām darbībām, iekļaut tajā visus prognozētos izdevumus, tostarp nodokļus un neparedzētus izdevumus, kā arī ieņēmumus par katru gadu visā finanšu plāna aptvertajā periodā.
- Nodrošināt darbību finansiālo dzīvotspēju, arī pēc sākotnējā finansēšanas perioda.
- Ieplānot neparedzētus izdevumus, lai palīdzētu sasniegt noturību pret iespējamām ieņēmumu plūsmu izmaiņām.
- Apzināt iespējas, kā iesaistīt privāto sektoru.
- Vienoties par izmaksu un ieņēmumu sadalījumu starp visām iesaistītajām organizācijām.

Uzdevumi

- Koordinēt darbības ar citām pašvaldībām, reģionālajām iestādēm (izmaksu dalīšanas kārtība attiecībā uz pārrobežu sabiedriskā transporta pakalpojumiem) un valsts līmeni. Izpētīt iespējas, kā kopīgi finansēt pasākumus.
- Novērtēt iespēju iesaistīt privātā sektora ieguldītājus kapitālā, ieguldījumos, darbībās vai to apvienojumā.
- Sagatavot pirmā posma darbību finanšu prognozes, kas ietver kapitālieguldījumu izdevumus (tūlītējie ieguldījumi), kā arī ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas un saistītās ieņēmumu plūsmas par katru gadu.
- Apspriest pasākumus ar potenciālajiem finansēšanas partneriem un finansējuma avotu pārstāvjiem, lai nodrošinātu, ka atlasītie pasākumi ir labi sagatavoti.
- Noteikt finansēšanas un finansējuma avotus visām darbībām, ņemot vērā iespējamās ieņēmumu plūsmu izmaiņas par katru gadu. Apsvērt politiskās saistības radušos finansējuma trūkumu novēršanai.
- Vienoties par izmaksu atgūšanas pasākumiem (īpatsvars, kārtība) attiecībā uz kopējām sistēmām un pakalpojumiem, piemēram, par ieguldījumu sabiedriskā transporta pakalpojumu pamatdarbības izmaksās.
- Vienoties par izmaksu un ieņēmumu sadalījumu starp pašvaldībām, reģionālajām iestādēm, valsts līmeņa struktūrām un publiskajiem un privātajiem operatoriem.
- Detalizeti sagatavot finansētāja finanšu plānu pirmā posma ieguldījumiem.
- Iniciēt piekļuvi tehniskās palīdzības instrumentiem, piemēram, JASPERS/ELENA, attiecībā uz sarežģītiem pasākumiem, kam vajadzīgi turpmāki pētījumi, lai nodrošinātu dzīvotspēju un piekļuvi finansējumam.

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākums seko 8.3. pasākumam, un tā pamatā ir saskaņotās darbības ar ar saviem pienākumiem un laika grafiku.
- Balstās uz darbību aplēstajām tiešajām finansiālajām izmaksām (tās nosakot sīkāk) un identificētajiem finansējuma avotiem (8.2. pasākums).

Kontrolsaraksts

- ✓ Detalizēti sagatavoti un saskaņoti finanšu plāni par darbībām, kam vajadzīga finansēšana IPMP īstenošanas pirmajā posmā.
- ✓ Panākta attiecīgo publisko struktūru apņemšanās piešķirt pietiekamu publisko budžetu konstatētā finansējuma iztrūkuma novēršanai.
- ✓ Vajadzības gadījumā veikta sākotnējā pieteikšanās finansējuma avotiem īstenojamības, tirgus vai citu pētījumu sagatavošanai.
- ✓ Nodrošināta projektu finansiālā ilgtspēja.
- ✓ Panākta vienošanās par izmaksu un ieguvumu sadalījumu starp attiecīgajiem dalībniekiem.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Barselona, Spānija. Eiropas finansējums un finansēšana Barselonas sabiedriskā transporta atjaunošanai

Barselonas pašvaldība un sabiedriskā transporta operators (TMB) var paļauties uz stabilu finansējuma un finansēšanas plānu sava autobusu parka atjaunošanai. Vietējais transporta operators saņēma finansiālu atbalstu no ELENA (Eiropas vietējais enerģijas atbalsts), kas piešķīra dotāciju gandrīz 1,5 miljonu € apmērā, lai finansētu sagatavošanās pētījumus (2011.–2015. gads) ar dīzeļdegvielu un saspiestu dabasgāzi darbināmo autobusu plaša mēroga pārveidošanai par hibrīdautobusiem. Eiropas Investīciju banka (EIB) 2019. gadā piešķīra TMB aizdevumu 73,5 miljonu € apmērā 254 "tīro" autobusu (pilnībā elektriski, hibrīdautobusi un ar saspiestu dabasgāzi darbināmi) iegādei. Sabiedriskā transporta autoparka atjaunošana veicina gaisa kvalitātes uzlabošanos Barselonā.

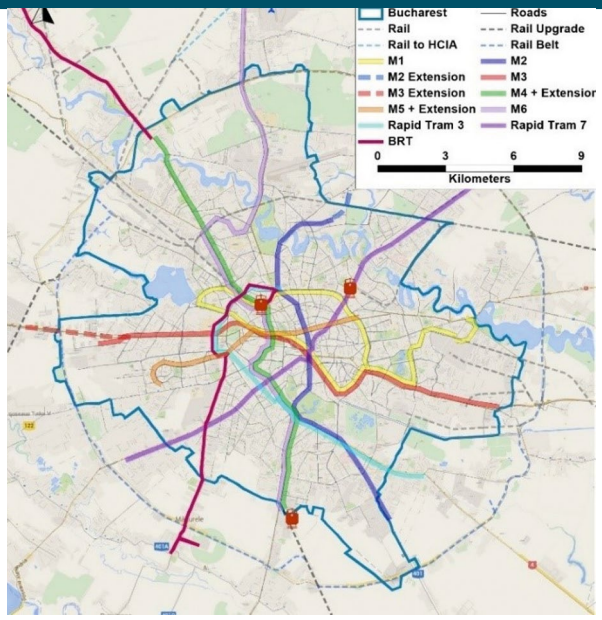
Autors: Josep Maria Armengol Villa no TMB; apkopoja POLIS
Attēla īpašnieks: Image:TMB

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Bukareste/Ilfova, Rumānija. IPMP īstenošana, kas balstīta uz visaptverošu gada budžeta plānošanu

Pamatojoties uz padziļinātu datu un problēmu analīzi tika noteikts IPMP prioritāro jomu saraksts. Tādējādi galīgajā IPMP tika iekļauta virkne organizatorisku, operatīvu un infrastruktūras pasākumu. Tika veikta izmaksu aplēse par katru pasākumu, tādējādi nosakot kopējo ieguldījumu apjomu, kas vajadzīgs plāna īstenošanai, attiecībā pret pieejamajiem finansēšanas avotiem. IPMP bija galvenais rīks, ko izmantoja, lai noteiktu prioritātes ES līdzekļu plānošanai līdz 2030. gadam. Tās bija jāapsver vienlaikus ar valsts finansējumu, Bukarestes un Ilfovas administrācijas kapitālieguldījumu izdevumiem, aizdevumiem no starptautiskām finansējuma iestādēm (EIB/ERAB) un papildu ieņēmumiem no ierosinātās stāvvietu stratēģijas. Vienlaikus arī bija iespējams noteikt vajadzīgo budžetu sabiedriskā transporta ekspluatācijas subsīdijām un arī tīkla uzturēšanai tajā pašā periodā.

Autors: Alan O`Brien no EIB/JASPERS; apkopoja Rupprecht Consult
Image: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



9.2. PASĀKUMS. Dokumenta "Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns" galīgās versijas sagatavošana un kvalitātes pārbaude

Pamatojums

Projekta darba grupai būs uzdevums sagatavot dokumenta "Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns" galīgo versiju. Dokumenta projekti ir jāpārskata gan iekšēji, gan arī tas ir jādara svarīgām ieinteresētajām pusēm, lai nodrošinātu, ka tajos ir pienācīgi atspoguļotas iepriekšējās vienošanās. Pirms Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna pieņemšanas un publicēšanas galveno uzmanību pievērš augstas kvalitātes nodrošināšanai un dokumenta galīgās versijas sagatavošanai, lai to vēlāk īstenotu un izplatītu. Šajā posmā pēdējās korekcijas un uzlabojumi būtu jāveic pirms galīgā dokumenta nodošanas publicēšanai.

Mērķi

- Nodrošināt IPMP dokumenta augstu kvalitāti.
- Nodrošināt, ka dokumentā ir pietiekami ņemti vērā galveno ieinteresēto pušu un plašākas sabiedrības viedokļi.
- Sagatavot IPMP dokumenta galīgo versiju, lai politiskās struktūras to varētu pieņemt un lai to varētu publiskot.

Uzdevumi

- Sagatavot pilnīgu IPMP projektu. Aspekti, ko ieteicams iekļaut dokumentā, ir šādi:

  · pamatinformācija, vietējais konteksts un īss pārskats par izstrādes procesu (tostarp ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistīšanu);

  · mobilitātes analīzes un scenāriju izstrādes rezultāti;

  · vīzija, mērķi un galvenie mērķrādītāji;

  · pasākumu grupas un to darbības (tostarp laika grafiks, atbildības sadalījums un — dažreiz — finansēšana);

  · uzraudzības un izvērtēšanas shēma.

- Aplūkot visu dokumentu kopumā un pārbaudīt kvalitāti un efektīvu iznākumu potenciālu. Apsvērt iespēju izmantot tiešsaistes IPMP pašnovērtējumu (sk. sadaļu par rīkiem turpmāk) vai iekšēju profesionālizvērtēšanu, ko veic kolēģi, lai nodrošinātu labu kvalitāti.
- Pārbaudīt, vai visā dokumentā ir integrēti ieinteresēto pušu un iedzīvotāju viedokļi un viņu iesaistīšanas procesa rezultāti.
- Novērtēt IPMP arī no procesuālo prasību viedokļa (piemēram, ja tādas pastāv valsts līmenī) ņemot vērā to, vai ir nodrošināta atbilstība EK direktīvai par stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu (SIVN). Dažās valstīs šajā brīdī ir vajadzīga arī sabiedriskā apspriešana.
- Veikt galīgās izmaiņas, sadarbojoties ar ieinteresētajām pusēm. Tiekties uz to, lai dokumentam būtu plašs politiskais un sabiedrības atbalsts, piemēram, pielāgojot sensitīvus aspektus, kuru dēļ galvenie lēmumu pieņēmēji varētu pārstāt to atbalstīt. Tomēr jāpievērš uzmanība tam, lai dokuments nebūtu pārāk "izkliedēts"; ir svarīgi, lai tas būtu pietiekami vērienīgs, lai sasniegtu tajā noteiktos ilgtspējas mērķus.
- Sagatavot IPMP dokumenta galīgo versiju.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Piesaistīt ārējos pārskatītājus, kam ir pieredze ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā, lai pārbaudītu dokumenta kvalitāti.
- Izveidot sava IPMP zīmolu, lai informētu par tā pamatideju, radītu konsekventu pamanāmību un lai iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm būtu vieglāk to atpazīt un atcerēties. Zīmola izveide var izpausties kā piesaistoša nosaukuma došana dokumentam, tā vizuālās identitātes, dizaina un krāsu shēmas izstrāde un speciāla logotipa izveide (sk. piemērus turpmāk).
- Izstrādāt dokumenta īso versiju.

• Pievienot savu pilsētu Eltis datubāzei, kurā ietvertas pilsētas, kam ir savs Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns: *https://www.eltis.org/mobility-plans/city-database*

Laika grafiks un koordinācija

- Kad ir pieejams uzlabots IPMP dokumenta projekts, veic tā kvalitātes pārbaudi.

Kontrolsaraksts

- ✓ Sagatavots Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna galīgais projekts.
- ✓ Pabeigta iekšējā pārskatīšana un pārskatīšana, ko veic ieinteresētās puses.
- ✓ Veikts kvalitātes novērtējums.
- ✓ Ieviestas galīgās izmaiņas.

IPMP pašnovērtējuma rīks

Lai pārbaudītu plānošanas procesa kvalitāti nolūkā izstrādāt galīgo Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, ir ieteicams izmantot tiešsaistes IPMP pašnovērtējuma rīku. Minēto rīku var izmantot visos plānošanas cikla posmos — gan lai izvērtētu un uzlabotu mobilitātes plānošanu procesa sākumā un tā gaitā, gan lai novērtētu IPMP kvalitāti pirms tā galīgās versijas sagatavošanas. Pašnovērtējuma rīks sastāv no pielāgotiem jautājumu kopumiem atkarībā no jūsu plānošanas konteksta un interesēm. Pēc anketas aizpildīšanas rezultātu lapā jums tiks parādīts, ciktāl jūsu dokuments atbilst IPMP principiem, un jūs varēsiet saprast, kādas ir jūsu izvēlētās pieejas priekšrocības un trūkumi. Rīks sniegs jums pielāgotu padomu turpmākiem uzlabojumiem, labas prakses piemērus un saites uz norādījumiem par jūsu konkrēto situāciju. Lai nodrošinātu daudzveidīgu atgriezenisko saiti par galīgo dokumentu, IPMP pašnovērtējums būtu jāizpilda vairākiem IPMP centrālās darba grupas locekļiem.

Saite uz IPMP pašnovērtējumu:
https://www.eltis.org/mobility-plans

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Lielā Mančestra, Malme, Budapešta, Vīne. Balvas ieguvuši IPMP ar izcilu dizainu

Viens no balvu ieguvušiem IPMP ar izcilu dizainu ir Lielās Mančestras IPMP. Transport for Greater Manchester (TfGM) izmantoja iekšējo kompetenci kopā ar ārēju atbalstu, lai radītu piesaistošu vizuālo tēlu, vienlaikus saglabājot elastīgumu, lai varētu ātri veikt nepieciešamos papildinājumus. Dizaina konsultants sagatavoja atsevišķu materiālu, kurā bija ietverta IPMP titullapa. Lai sagatavotu attēlus, kas saistīti ar topošā IPMP saturu, tostarp kartes, infografikas un attēlus, tika iesaistīti TfGM iekšējie dizaina speciālisti. Tādējādi TfGM varēja ātri pilnveidot saturu un turpināt izmantot to pašu formatējumu visos atjauninājumos, saglabājot konsekvenci starp TfGM dokumentiem, kad tajos atsaucas uz IPMP.

Informācija par Malmes, Budapeštas un Vīnes IPMP dizaina pieejām ir atrodama **pielikumā**.

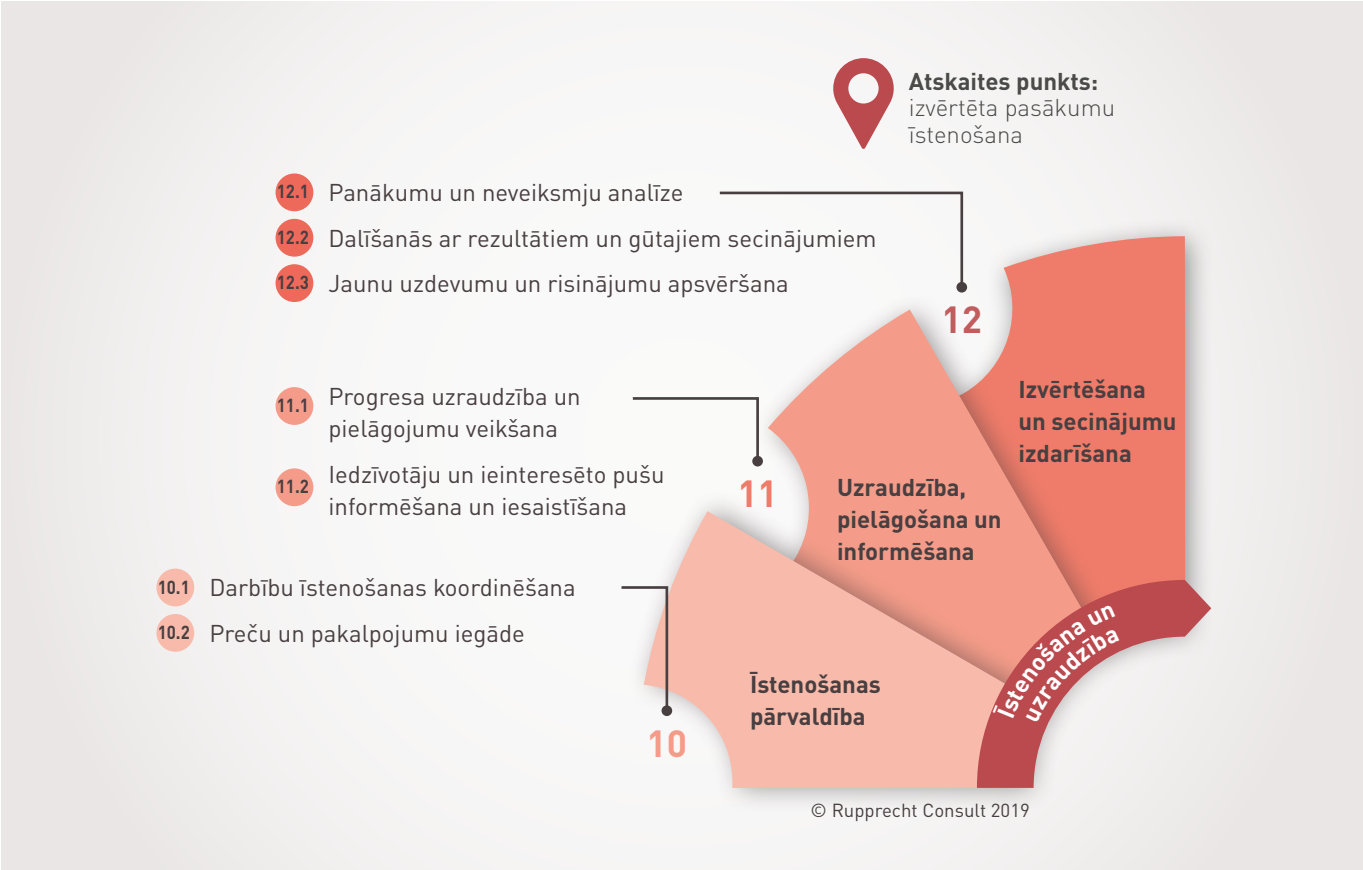
Autors: Ben Brisbourne no Transport for Greater Manchester; apkopoja Polis
Attēla īpašnieks: Transport for Greater Manchester

Atskaites punkts: pieņemts Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns

Vissvarīgākais plānošanas procesa atskaites punkts ir Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna pieņemšana pēc iespējas plašākā politiskajā koalīcijā. IPMP ir jāleģitimizē ievēlētajiem par izstrādi atbildīgās struktūras vai struktūru (piemēram, pilsētas domes, kaimiņadministrāciju, reģionālās padomes) politiskajiem pārstāvjiem. Šis ir nozīmīgs solis atbalsta veicināšanā, atbildības nodrošināšanā un saskaņota satvara izveidē pasākumu īstenošanai. Pieņemšanas process var ilgt dažus mēnešus un būs atkarīgs no valsts tiesiskā regulējuma un administratīvās struktūras. Pēc galīgā IPMP pieņemšanas ir vērts to atzīmēt kopā ar vietējo kopienu. Jūs varat organizēt kādu pasākumu, uz kuru uzaicina ieinteresētās puses, plašāku sabiedrību un (vietējos) plašsaziņas līdzekļus un kurā publiski iepazīstina ar galīgo dokumentu.

image © LucVi on istock.com

4. POSMS. Īstenošana un uzraudzība



Ceturtajā posmā notiek IPMP noteikto pasākumu un saistīto darbību īstenošana, kā arī sistemātiska uzraudzība, izvērtēšana un informēšana. Darbību praktiskā īstenošana notiek, atbildot uz turpmāk minētajiem jautājumiem:

Kā varam nodrošināt labu pārvaldību?

Atbildīgās struktūras un organizācijas plāno veicamo darbību tehniskos aspektus, īsteno tās un, ja vajadzīgs, iepērk preces un pakalpojumus. Tā kā šajā procesā bieži ir daudz iesaistīto pušu, īpaša uzmanība jāvelta īstenošanas procesa vispārējai koordinācijai.

Kā mums veicas?

Sistemātiska uzraudzība parādīs, vai viss norisinās pēc plāna, un nepieciešamības gadījumā būs iespējams veikt korektīvus pasākumus. Inovatīvas mobilitātes shēmas var nest ievērojamas pārmaiņas (un arī būtiskus ieguvumus) cilvēkiem, kas ikdienā pārvietojas pilsētā. Lai īstenošanas process būtu veiksmīgs, ir ļoti svarīgi izprast sabiedrības viedokli, kas pausts aktīvā divvirzienu dialogā.

Kādas mācības esam guvuši?

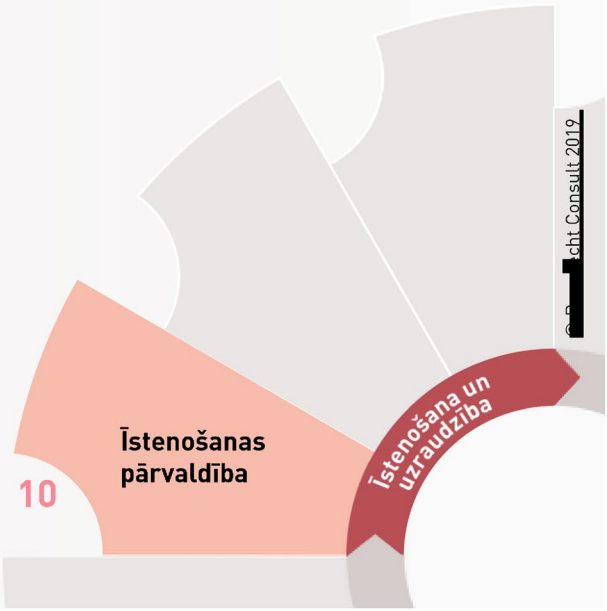
IPMP cikla pēdējais solis ietver panākumu un neveiksmju izvērtēšanu, ieinteresēto pušu un sabiedrības informēšanu par šiem rezultātiem un jaunu uzdevumu un risinājumu apsvēršanu.

IPMP cikls noslēdzas ar pasākumu īstenošanas izvērtēšanu, un tajā tiek gūtas mācības, kas būs noderīgas nākamā IPMP īstenošanas procesam.

10. SOLIS
Īstenošanas pārvaldība

10.1 Darbību īstenošanas koordinēšana

10.2 Preču un pakalpojumu iegāde



Pēc IPMP pieņemšanas sākas īstenošanas posms. Tā kā Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns ir stratēģisks dokuments, tas nodrošina stabilu satvaru šiem pasākumiem, taču konkrēti nenorāda, kā ir īstenojama katra darbība un kāds iepirkums ir jāveic. Šos bieži vien sarežģītos īstenošanas uzdevumus parasti veic nevis IPMP centrālā darba grupa, bet gan atbildīgās struktūras. Tāpēc, lai nodrošinātu saskaņotu pieeju, ir svarīgi, lai centrālā darba grupa pienācīgi nodotu atbildību un kontroli tehniskajiem īstenotājiem un efektīvi koordinētu visas īstenošanas darbības. Piemēram, lai gan preču un pakalpojumu iepirkšana ir standarta process jebkurā publiskajā administrācijā, inovatīvu produktu iepirkumā jeb "zaļajā" iepirkumā bieži ir vajadzīga centrālās darba grupas uzmanība, lai nodrošinātu šo jauno produktu un iepirkuma pieeju veiksmīgu ieviešanu.

10.1. PASĀKUMS. Darbību īstenošanas koordinēšana

Pamatojums

Labs Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns automātiski negarantē labus rezultātus — tos nodrošina tikai identificēto pasākumu grupu un darbību veiksmīga īstenošana. Mērķu efektīvai izpildei ir vajadzīga atbilstoša pārvaldība, kas ļauj pārraudzīt īstenošanu un pārvaldīt riskus. Šajā nolūkā ir jānoslēdz vienošanās ar visiem darbību īstenošanā iesaistītajiem dalībniekiem, kā arī nepieciešama atbildības un kontroles nodošana no centrālās darba grupas uz tehniskajiem darbiniekiem un regulāra saziņa ar viņiem visā darbību īstenošanas gaitā.

Mērķi

- Formalizēt pasākumu īstenošanā iesaistīto dalībnieku uzdevumus.
- Nodrošināt visu iesaistīto pušu pienācīgu koordināciju.
- Veicināt efektīvu un rezultatīvu īstenošanas procesu un secību.
- Pievērsties potenciālajiem riskiem.
- Nodrošināt īstenošanas pārredzamību.

Uzdevumi

- Turpināt IPMP centrālās darba grupas aktīvu darbību, lai nodrošinātu nepārtrauktību starp procesa izstrādi un īstenošanu. Turpināt rīkot regulāras sanāksmes (piemēram, reizi mēnesī) visā īstenošanas posmā, lai gūtu pienācīgu pārskatu par progresu un plānotu rīcību neparedzētās situācijās, kad darbības nenorit, kā nākas.

- Struktūrām un iestādēm, kas atbild par darbību īstenošanu, nodot faktu lapas, kurās aprakstīti katras darbības galvenie aspekti. Sagatavot šādas faktu lapas, ja tās nav sagatavotas jau iepriekš. (Plašāku informāciju par to, kas jāiekļauj šādās faktu lapās, skatīt 8.1. un 8.3. pasākuma aprakstā — šo pasākumu laikā tās parasti tiek izstrādātas.)

- Vienoties par pārvaldības procedūrām un atbildības sadalījumu. Par katras darbības īstenošanas pārvaldību būtu jāatbild vienai galvenajai atbildīgajai personai. Nodrošināt, ka katrs darbības pārvaldītājs apkopo panāktās vienošanās darba plānā, kas kalpo par vienotu satvaru visām darbības īstenošanā iesaistītajām ieinteresētajām pusēm.

- Novērtēt riskus un plānot rīcību neparedzētās situācijās (8.3. pasākumā veiktās analīzes turpinājums). Kurām darbībām ir būtiska ietekme uz citām darbībām tiktāl, ka kavēšanās apdraud visa IPMP izdošanos? Kā jūs varat reaģēt, ja darbības tiek aizkavētas?

- Uzturēt regulāru personīgu saziņu ar darbību pārvaldītājiem. Vienoties, kādā formātā un cik bieži no viņiem saņemt jaunāko informāciju par situāciju (piemēram, lai izvairītos no birokrātiskās pārslodzes, tie var būt īsi, neformāli tālruņa zvani tikai starp IPMP koordinatoru un darbību pārvaldītāju). Grūtību gadījumā intensificēt saziņu, sniegt vajadzīgo atbalstu un izmantot lēmumu pieņēmēju atbalstu, lai panāktu darbību īstenošanu.
- Organizēt regulāras sanāksmes, lai pārliecinātos par darbību īstenošanas vispārējo virzību. Reizi gadā būtu jāorganizē tikšanās ar visu darbību pārvaldītāju grupu.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Darbību īstenošanas pārvaldību sasaistīt ar plašākām darbības pārvaldības sistēmām attiecīgajā struktūrā.

Laika grafiks un koordinācija

- Darbs norit visā īstenošanas posmā.

image © BKK Centre for Budapest Transport

Kontrolsaraksts

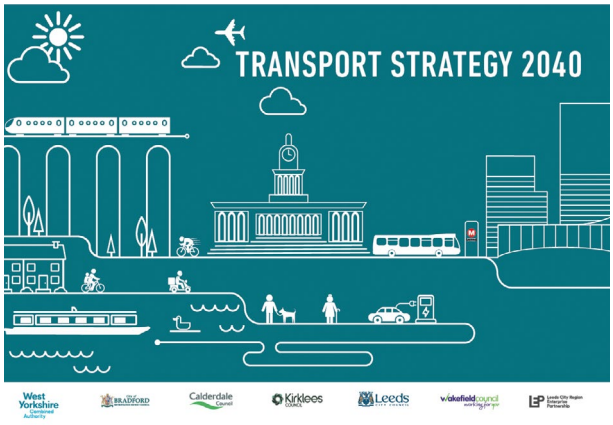
- ✓ Darbību faktu lapas nodotas īstenotājiem.
- ✓ Attiecībā uz katru darbību panākta vienošanās par koordinācijas un īstenošanas soļiem.
- ✓ Novērtēti riski un plānota rīcība neparedzētās situācijās.
- ✓ Noteiktas procedūras, ko darbību pārvaldītāji izmanto, lai regulāri paziņotu jaunāko informāciju par situācijas attīstību.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Vestjorkšīra, Apvienotā Karaliste. Projekta vadība, kurā nodrošināts pastāvīgs dialogs

Vestjorkšīrā (WYCA) IPMP sagatavošanas un īstenošanas struktūra ir noteikta organizācijas shēmā — izpildvara sagatavo IPMP un īstenošanas programmas. Lēmumus pieņem politiķi. Transporta komiteja darbojas kā projekta padome; tā pārrauga IPMP sagatavošanu un īstenošanu. Atsevišķa ieguldījumu komiteja pieņem lēmumus par finansējumu IPMP projektu īstenošanai. Projekta vadība (WYCA) atbild par īstenošanu, tematisko darba grupu vadītāji atbild par IPMP elementu izstrādi. Koordinācija notiek, rīkojot amatpersonu ikmēneša pārrunas un reizi divos mēnešos tiekoties ar politisko padomi un rīkojot apspriedes ar sabiedrību un ieinteresētajām pusēm.

Autors: Steve Heckley no WYCA; apkopoja Polis
Attēla avots: Vestjorkšīras Transporta stratēģija līdz 2040. gadam



LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Groningena, Nīderlande. Reģionāla publiskā un privātā sektora partnerība darbību koordinēšanai un sadarbībai

Groningenas IPMP sakņojas senās pilsētas un pilsētreģiona līmeņa ilgtspējīgas plānošanas tradīcijās. Darbību īstenošanas koordinēšanai Groningena ir oficiāli izveidojusi atbalsta struktūru "Groningen Bereikbaar" — publiskā un privātā sektora partnerību ilgtspējīgai un piekļūstamai Groningenai. Šī struktūra nodrošina, ka visas puses efektīvi sadarbojas un koordinē savu darbu dažādos ar transportu saistītos projektos. Struktūra ir veiksmīgi ieguvusi politisko atbalstu, panākusi apņēmības palielināšanos un apvienojusi vislabākās pieejamās zināšanas no publiskā un privātā sektora, akadēmiskajām aprindām, iedzīvotājiem un dažādām ieinteresēto pušu grupām.

Autors: UBC, pamatojoties uz GroningenBereikbaar.nl.
Attēla īpašnieks: Jeroen van Kooten

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Brno, Čehijas Republika. IPMP uzraudzības rīks darbību īstenošanai

IPMP uzraudzības rīks ir telpiskas datubāzes (ĢIS) lietojumprogramma, kas paredzēta gan speciālistiem, gan iedzīvotājiem. Tas ietver informāciju par visiem ieguldījumiem no Rīcības plāna (budžets, realizācijas gads utt.) un ļauj veikt šo datu detalizētu analīzi. Speciālisti (lielākoties ieinteresētās puses) izmanto šo rīku IPMP īstenošanas pārvaldībai. Rīks sniedz iespēju visām ieinteresētajām pusēm vienlaikus sadarboties vienā platformā, tādējādi būtiski ietaupot laiku un uzlabojot īstenošanas koordināciju. Iedzīvotāji var izmantot šo lietojumprogrammu kā informācijas avotu par IPMP īstenošanu. Patlaban rīks tiek pilnveidots, lai to varētu izmantot kā sabiedrības iesaistīšanas rīku.

Autors: Lukáš Báča no Brno pilsētas pašvaldības; apkopoja Rupprecht Consult
Attēla īpašnieks: Kateřina Nedvědová no Brno pilsētas pašvaldības

10.2. PASĀKUMS. Preču un pakalpojumu iegāde

Pamatojums

Būtiska īstenošanas daļa ir IPMP pasākumiem un darbībām vajadzīgo preču un pakalpojumu iegāde. Iepirkums ir standarta process jebkurā publiskajā administrācijā, un parasti to nodrošina specializēti darbinieki, taču inovatīvu produktu iepirkumā jeb "zaļajā" iepirkumā ir vajadzīga IPMP centrālās darba grupas uzmanība. Tā kā pilsētas Eiropā šim nolūkam tērē ievērojamas summas, tas pats par sevi ir ietekmīgs līdzeklis pilsētu mobilitātes pārkārtošanas atbalstam. Pilsētu un reģionu pirktspēja var radīt kritisku pieprasījumu pēc inovatīvām un "zaļām" precēm, pakalpojumiem un uzņēmējdarbības modeļiem, piemēram, mazemisiju transportlīdzekļiem vai kopīgotās mobilitātes risinājumiem. Ja iepirkumu īsteno pienācīgi, tas var radīt pievienoto vērtību, samazinot negatīvo sociālo ietekmi un ietekmi uz vidi un nodrošinot iespēju inovatīviem produktiem un pakalpojumiem ienākt tirgū.

Mērķi

- Nodrošināt visu darbību īstenošanai vajadzīgo preču un pakalpojumu efektīvu un savlaicīgu iegādi.
- Samazināt iegādes lēmumu negatīvo sociālo ietekmi un ietekmi uz vidi.
- Veicināt jaunu ilgtspējīgu tehnoloģiju un pakalpojumu izplatīšanu un popularizēšanu.

Uzdevumi

- Novērtēt un noteikt pilsētas reālās vajadzības — tam jābūt jebkura iepirkuma sākumpunktam. Iepirkuma veicējiem ir cieši jāsadarbojas ar tehniskajām struktūrām, lai noteiktu funkcijas, uz kurām var korekti balstīt efektīvu iepirkuma procesu.
- Nodrošināt ilgtspējīgam publiskajam iepirkumam piemērojamā valsts un Eiropas tiesiskā regulējuma labu pārzināšanu, lai novērstu tiesību pārkāpumus, kas var sarežģīt un aizkavēt īstenošanas procesu.
- Noteikt iepirkuma metodi un laika grafiku katrai precei vai pakalpojumam, noteikt īstenošanas veidu un to, kāda veida līgums ir jānoslēdz. Apsvērt iespēju rīkot kopīgus iepirkumus ar citām iestādēm — tā var samazināt izmaksas, gūstot apjomradītus ietaupījumus.

- Noteikt tehniskās specifikācijas, izmantojot uz rezultātiem balstītus kritērijus, kas raksturo vajadzīgo funkciju, nevis konkrētus produktus. Apsvērt iespēju iekļaut ilgtspējas aspektus — vai nu kā minimālās prasības, vai kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijus, kas ļauj piedāvājumiem iegūt augstāku vērtējumu. Par izmaksu kritēriju izmantot aprites cikla izmaksas, nevis tikai iegādes cenu. Tādējādi tiek labāk raksturotas patiesās izmaksas, kas rodas jums kā pircējam, vienlaikus bieži vien dodot priekšroku ilgtspējīgām izvēlēm, piemēram, degvielu maz patērējošiem (tātad — mazemisiju) transportlīdzekļiem.

- Publicēt iepirkumu un veikt pretendentu atlases un izslēgšanas procesu.

- Nodrošināt iepirkuma procesa pārredzamību, lai palielinātu sabiedrības un politisko atbalstu.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Apsvērt iespēju izmantot inovatīvas iepirkuma metodes īpaši inovatīviem produktiem un pakalpojumiem, kas nav tūlītēji pieejami tirgū. Piemērotas metodes cita starpā ir šādas:

  · informācijas pieprasījums — metode informācijas ievākšanai par iespējamiem risinājumiem pirms oficiāla iepirkuma procesa sākšanas;

  · iepirkums pirmskomercializācijas posmā — mudina nozari izstrādāt jaunus risinājumus, kas vēl nepastāv, publiskā sektora vajadzību apmierināšanai;

  · inovatīvu risinājumu publiskais iepirkums — pilsēta kļūst par tādu inovatīvu risinājumu pirmlietotāju, kuri vēl nav pieejami plašā mērogā, lai veicinātu to izplatību plašpatēriņa tirgū.

Laika grafiks un koordinācija

- Iepirkums parasti ir viena no darbību īstenošanas agrīnākajām daļām, bet tam ir svarīga nozīme visā īstenošanas posmā atkarībā no dažādo darbību termiņa.

Kontrolsaraksts

- ✓ Pilsētas iepirkuma vajadzības ir skaidri noteiktas un saskaņotas.
- ✓ Sagatavots darbinieku un viņu kompetenču saraksts iepirkuma procesa vadīšanai.
- ✓ Noteiktas iepirkuma specifikācijas.
- ✓ Sākti iepirkumi, izvērtēti piedāvājumi un atlasīti pretendenti.

Kritēriju veidnes zaļajam publiskajam iepirkumam

ES zaļā publiskā iepirkuma (ZPP) kritēriji ir izstrādāti, lai veicinātu zaļo prasību iekļaušanu publiskā iepirkuma dokumentācijā. Lai gan pieņemto ES ZPP kritēriju mērķis ir panākt labu līdzsvaru starp ekoloģiskajiem raksturlielumiem, izmaksu apsvērumiem, pieejamību tirgū un kontroles ērtumu, iepirkuma iestādes atbilstoši savām vajadzībām un mērķu vērienīgumam var izvēlēties iekļaut savā iepirkuma dokumentācijā visas prasības vai tikai dažas no tām.

Attiecībā uz pilsētu mobilitāti pastāv kritēriju veidnes turpmāk norādītajām jomām. Katra no tām sastāv no vairākām apakškategorijām (piemēram, dokumentā par autotransportu ietvertas autobusu, vieglo automašīnu, citu transportlīdzekļu iepirkuma apakškategorijas). Tās ir pieejams visās ES valodās.

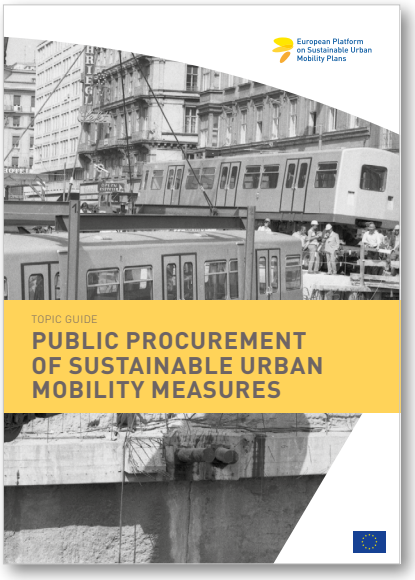
- Ceļu projektēšana, būvniecība un uzturēšana
- Ceļu apgaisme un luksofori
- Autotransports

Plašāka informācija ir atrodama šādā vietnē: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Pieejas attiecībā uz ilgtspējīgu publisko iepirkumu

36. attēls. Pārskats par pieejām attiecībā uz ilgtspējīgu publisko iepirkumu (Rudolph, F., Werland, S., 2019. g., Public procurement of sustainable urban mobility measures)

Pieeja	Mērķis	Piemēri	Piezīmes
Pārvirza ieguldījumus uz ilgtspējīgiem mobilitātes veidiem	Pārveidot transporta sistēmu par labu ilgtspējīgiem mobilitātes veidiem	Ieguldījumu mērķorientēšana uz sabiedrisko transportu un aktīviem mobilitātes veidiem, nevis uz motorizētu individuālo mobilitāti	Tas varētu būt politisks lēmums ar ierobežotu iepirkuma aģentūru ietekmi vai bez to ietekmes
Iegādājas pakalpojumus, nevis produktus (balstoties uz iznākumu; funkcionālais iepirkums)	Samazināt tiešās izmaksas; ietaupīt ierobežoto pilsētas telpu	Ieguldījumu mērķorientēšana uz sabiedrisko transportu un aktīviem mobilitātes veidiem, nevis uz motorizētu individuālo mobilitāti	Specifikāciju aprakstīšanai izmanto ar funkcijām un veiktspēju saistītas prasības
Iegādājas ilgtspējīgākus produktus un pakalpojumus	Palielināt produktu efektivitāti un dot priekšroku videi nekaitīgiem produktiem	Kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijus izmanto transportlīdzekļu CO2, trokšņa, cieto daļiņu un Nox emisijas Modernizē esošos tramvajus vai autobusus, lai palielinātu energoefektivitāti Autoceļu un veloceļu būvniecībai izmanto reciklētus materiālus	Eiropas tiesību akti ļauj papildus zemākās cenas kritērijam piemērot vēl citus līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijus
Paaugstina produktu un pakalpojumu kvalitāti	Palielināt sabiedriskā transporta pievilcīgumu	Kvalitātes kritēriji sabiedriskajam transportam (klusi transportlīdzekļi, pasažieriem paredzēta informācija transportlīdzeklī, bezvadu internets utt.)	
Iegādājas inovatīvus produktus un pakalpojumus	Ieviest inovācijas tirgū	Elektroautobusu iepirkums Līgumu slēgšana ar velosipēdu koplietošanas pakalpojumu sniedzējiem — velosipēdu koplietošana kā daļa no sabiedriskā transporta sistēmas	Pašvaldībām ir tirgus vara daudzās jomās, piemēram, sabiedriskā transporta jomā Iepirkumam var būt vajadzīga riska pārvaldība



Plašāka informācija un pakāpeniskas pieejas attiecībā uz ilgtspējīgu publisko iepirkumu ir pieejamas tematiskajā rokasgrāmatā **"Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes pasākumu publiskais iepirkums".**

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Pjemontas reģions, Itālija. Kopīgs 19 pilsētas elektrisko autobusu iepirkums

Pjemontas reģions izmantoja kopīga iepirkuma pieeju, lai reģionālo transporta operatoru autobusu parku papildinātu ar elektroautobusiem. Tika īstenoti pieci soļi:

- sabiedriskā transporta operatori tika aicināti iesniegt projekta priekšlikumus;
- tika veikts tirgus apsekojums, lai apzinātu piegādātājus;
- tika īstenots pirmskvalifikācijas posms, uzaicinot piegādātājus iesniegt piedāvājumus;
- tika atlasīti piegādātāji;
- atlasītie piegādātāji tika aicināti iesniegt priekšlikumus.

Līgumslēgšanas tiesības tika piešķirtas BYD EUROPE B.V., kas parakstīja atsevišķus līgumus ar katru no iesaistītajiem sabiedriskā transporta uzņēmumiem. Reģions finansēja 90 %, un operatori finansēja 10 % no autobusu iegādes izmaksām. Paredzamie reģiona ietaupījumi ir aptuveni 50 000 € 10 gadu periodā un 769 tonnas CO2 gadā.

Autors: Chiara Ferroni no Fondazione Torino Wireless; apkopoja ICLEI
Attēla īpašnieks: Pjemontas reģiona pašvaldība

11. SOLIS
Uzraudzība, pielāgošana un informēšana

11.1 Progresa uzraudzība un pielāgojumu veikšana

11.2 Iedzīvotāju un ieinteresēto pušu informēšana un iesaistīšana

Pastāvīga uzraudzība ir viena no Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas pamatiezīmēm, kas palielina procesa efektivitāti un veicina augstāku īstenošanas kvalitāti. Lai īstenošanas posms būtu sekmīgs, jums ir iepriekš jānosaka atsauces vērtība un uzraudzība jāsāk agrīni, lai varētu pienācīgi reaģēt uz izmaiņām. Uzraudzības rezultāti ir jāņem vērā tālākajā procesā, lai optimizētu turpmāko īstenošanu, un tie būtu jādara zināmi iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm. Šajā posmā darbību īstenošana parasti pirmo reizi tieši ietekmē plašāku sabiedrību, tāpēc sabiedrība izrāda lielu interesi par to. Tādēļ vietējā kopiena ir regulāri jāiesaista un jāinformē.

11.1. PASĀKUMS. Progresa uzraudzība un pielāgojumu veikšana

Pamatojums

Plašāka uzraudzības un izvērtēšanas kārtība ir noteikta un datu vākšana ir veikta pirms Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna pieņemšanas (sk. 3.1., 6.1. un 7.3. pasākumu). Īstenojot darbības, ir laiks regulāri piemērot izvēlētos uzraudzības rīkus un pārbaudīt, cik liels progress ir panākts mērķrādītāju sasniegšanā. Veicot regulāru uzraudzību un situācijas izvērtēšanu, var agrīni identificēt problēmas un veikt pielāgojumus. Tas, kāda veida pielāgojumus veikt, ir atkarīgs no katras pilsētas konkrētās situācijas un vietējā konteksta un tās IPMP. Visā IPMP procesā ir vajadzīgs elastīgums, lai garantētu, ka tiek ņemtas vērā jaunas norises un informācija. Var būt pieejami jauni un labāki pasākumi vai darbības, ar ko var atrisināt konkrētu pilsētas problēmu, vai jaunas zināšanas, kuru dēļ pasākums zaudē aktualitāti. Iemesli, kāpēc pasākumu īstenošana būtu jāpielāgo, cita starpā var būt iekšēji faktori, kas saistīti ar plānošanu (piemēram, laiks vai budžets), vai dažādu veidu ārēji faktori (piemēram, darbības neatzīšana sabiedrībā, politiskā leģislatūra, regulējuma procesi vai plānošanas darbības, kas var ietekmēt procesu, jaunas tehnoloģijas u. tml.).

Mērķi

- Apzināt problēmas, nepilnības un citas grūtības, kas sarežģī savlaicīgu īstenošanu.
- Sekot līdzi progresam mērķrādītāju sasniegšanā.
- Pielāgoties jaunām tehnoloģiskām, juridiskām, ar finansējumu saistītām vai politiskām norisēm.
- Pielāgot un optimizēt īstenošanas procesu.

Uzdevumi

- Sekot līdzi pasākumu īstenošanai, regulāri personīgi sazinoties ar darbību pārvaldītājiem (sk. 12.1. pasākumu).

- Regulāri novērtēt rādītājus, izmantojot 7.3. pasākumā noteiktās datu vākšanas metodes un tik bieži, kā noteikts
  7.3. pasākumā. Izmantot pasākumu līmeņa rādītājus, lai uzraudzītu individuāla pasākuma vai pasākumu grupu progresu to mērķrādītāju sasniegšanā (ik pēc viena līdz pieciem gadiem atkarībā no pasākumu veida). Izmantot stratēģiskos rādītājus, lai uzraudzītu progresu virzībā uz vispārējo IPMP mērķrādītāju sasniegšanu (parasti ik pēc viena vai diviem gadiem). Lai aplēstu pasākumu ietekmi, abos gadījumos salīdzināt vērtējumus ar atsauces vērtībām, kas reģistrētas pirms īstenošanas sākuma, vienlaikus arī ņemot vērā citus veicinošus faktorus.

- Vienmēr būt lietas kursā par jaunām norisēm, piemēram, izmaiņām valsts noteikumos, tehnoloģijās, finansējuma jomā vai vietējā politikā. Regulāri padomāt par to, ko pašreizējās tendences nozīmē jūsu pasākumiem.

- Saglabāt elastīgumu — attiecīgā gadījumā atjaunināt pasākumus un veikt izmaiņas īstenošanas darbībās. Jums var būt nepieciešams tās pielāgot šādu iemeslu dēļ:

  · rodas grūtības īstenošanas darbībās. Piemēram, ja pret pasākumu tiek stingri oponēts, jāapsver iespēja to pārvērst īslaicīgā eksperimentā, kas pēc noteikta laika (piemēram, viena gada) tiks pienācīgi izvērtēts un tad atkarībā no rezultātiem turpināts vai pārtraukts. Bieži pretestība samazinās, kad cilvēki pierod pie izmaiņām un saredz ieguvumus (kā tas ir Stokholmas ceļu nodevu gadījumā);

  · pasākumi vai viss IPMP nesasniedz svarīgus mērķrādītājus. Ja izrādās, ka atsevišķi pasākumi vai viss IPMP pasākumu kopums ir mazāk efektīvi, nekā tika pieņemts, jāizpēta iemesli un laika gaitā jāveic korekcijas. Ja, piemēram, jaunus, aizsargātus veloceļus neizmanto tik daudz, kā bija plānots, jānoskaidro, vai ar tiem viss ir kārtībā un vai netrūkst svarīgu savienojumu ar tiem, un attiecīgi jāreaģē. Ja, neraugoties uz centieniem, gaisa piesārņojums pilsētā nemainās, piemēram, tāpēc, ka ekonomikas izaugsme ļauj arvien lielākam skaitam cilvēku iegādāties automašīnu, jāapsver iespēja pastiprināt vai ieviest jaunus gaisa kvalitātes pasākumus, piemēram, paaugstināt maksu par stāvvietām vai ceļa nodevas un papildus nodrošināt mūsdienīgus elektroautobusus;

  · tehnoloģisku, juridisku vai politisku norišu dēļ pasākumi zaudē aktualitāti vai kļūst iespējami citi, efektīvāki pasākumi. Piemēram, ieviešot jaunu veidu elektrotransportlīdzekļus, var būt nepieciešams pārprojektēt plānoto infrastruktūru, vai arī vietējo vēlēšanu rezultātā var kļūt iespējami ceļu telpas pārdales pasākumi, ko iepriekš vairākums nebūtu atbalstījis.

- Sadarbībā ar darbību pārvaldītājiem pielāgoties, kad vien tas ir nepieciešams. Būt drosmīgiem un izbeigt pasākumu, ja tas nedarbojas. Īstenošanas programma būtu jāpielāgo visā īstenošanas periodā, pamatojoties uz uzraudzības rezultātiem.

- Skaidri norādīt IPMP pasākumu izmaiņas, kas izriet no uzraudzības procesa, un vissvarīgākajām izmaiņām iegūt oficiālu apstiprinājumu politiskajā līmenī.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Īstenošanas uzraudzībā iekļaut atbilstības pārbaudi — tas nozīmē, ka ieinteresētās puses, sabiedrība un iespējamie līdzgaitnieki no citām pilsētām sniedz atgriezenisko saiti par to, kā īstenošana norit salīdzinājumā ar IPMP mērķiem un mērķrādītājiem.

- Nodrošināt, ka uzraudzība un izvērtēšana notiek pārredzami; vēlams, lai to darītu neatkarīga aģentūra, lai garantētu neitralitāti, izmantojot to pašu rādītāju kopumu, kas izmantots visos iepriekšējos soļos. Ja tas šķiet nereāli (piemēram, budžeta ierobežojumu dēļ), derīga alternatīva ir pašuzraudzība un izvērtēšana, ko veic iestādes.

- Izplatīt izvērtēšanas rezultātus, jo īpaši jaunu pasākumu rezultātus, lai citi varētu mācīties no jūsu pieredzes (sk. 12.2. pasākumu).

Laika grafiks un koordinācija

- Vienlaikus notiekošs process īstenošanas posmā.

Kontrolsaraksts

- ✔ Īstenošanas darbību stāvoklis tiek pastāvīgi uzraudzīts.
- ✔ Regulāri tiek izvērtēts progress virzībā uz pasākumu mērķrādītāju un stratēģisko IPMP mērķrādītāju sasniegšanu.
- ✔ Ir noteikti nepieciešamie pielāgojumi pasākumu īstenošanā.
- ✔ Pielāgojumi ir apspriesti un saskaņoti ar attiecīgajiem dalībniekiem.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Lunda, Zviedrija. Ikgadējie uzraudzības ziņojumi, kuros sniegts kopsavilkums par situāciju mērķrādītāju sasniegšanā

Lundas pilsēta veic sava IPMP darbību ciešu uzraudzību un tās izvērtē attiecībā pret mērķrādītājiem, ko politiķi noteikuši plānošanas procesā. Tāpēc katru gadu tiek noteikts kājāmgājēju skaits un velosipēdu, mehānisko transportlīdzekļu un sabiedriskā transporta izmantošanas apjoms. Iedzīvotāju apsekojumā, ko rīko reizi četros gados, tiek apkopota informācija par attieksmi un mobilitātes paradumiem. Ja mērķrādītāji netiek sasniegti, darbības tiek intensificētas, vai arī tiek ierosinātas izmaiņas nākamajam gadam.

Lai vizualizētu un darītu zināmus uzraudzības procesa rezultātus, Lunda izmanto "luksofora" sistēmu, kas parāda, vai darbības norit, kā nākas un sasniedz mērķrādītājus (zaļā gaisma), tās ir jāpielāgo (dzeltenā gaisma) vai tās ir jāpārplāno / jāmaina / jāaizstāj (sarkanā gaisma).

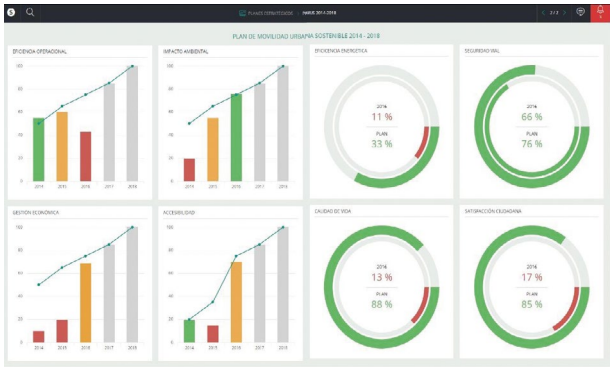
Autors: Anders Söderberg no Lundas pilsētas pašvaldības; apkopoja UBC
Attēla īpašnieks: Lundas pilsētas pašvaldība

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Sansevastjana, Spānija IPMP interaktīvā uzraudzības platforma

Lai sekotu līdzi IPMP pasākumu progresam, Sansevastjana izmanto mobilitātes uzraudzības platformu. Šis digitālais rīks ir balstīts uz datiem, ko sniedz esošās datu vākšanas sistēmas, nodrošinot ļoti precīzas un ticamas aplēses. Pārvaldītāji un lēmumu pieņēmēji var viegli gūt priekšstatu par vispārējo stāvokli, un lietojumprogramma ļauj tiem arī iegūt detalizētāku informāciju, ja tie ir ieinteresēti. Progress tiek vizualizēts vienkāršā formā, izmantojot luksofora krāsas, lai parādītu, vai pilsētai izdodas sasniegt IPMP vai pat citu pašvaldības stratēģiju mērķus attiecīgajā jomā.

Autors: Donostijas/Sansevastjanas pašvaldība; apkopoja UBC
Attēla īpašnieks: Donostijas/Sansevastjanas pašvaldība



LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Funšala, Portugāle. Sistemātiska pasākumu uzraudzība nolūkā palielināt atbalstu

Ar gājēju zonu ieviešanu saistīto pasākumu uzraudzības procesā tika ietverts teritoriāls novērtējums par piekļūstamību, lai apzinātu teritorijas, kurās varētu būt lietderīgi uzlabot apstākļus iešanai kājām. Turklāt tika analizēti satiksmes dati, lai apzinātu satiksmes plūsmas un aplēstu gaisa piesārņotāju emisijas. Tika arī izplatīta apsekojuma anketa, lai plašāk novērtētu atbalstu pasākumiem, kā arī to potenciālo ietekmi. Īstenoto pasākumu novērtēšana un mērīšana bija nepieciešama, lai veiktu korektīvus pasākumus. Izrādījās, ka šī stratēģija veiksmīgi parāda pasākumu sniegtos ieguvumus un palielina atbalstu. Tāpēc to ir ieteicams izmantot citās vietās, kas var gūt labumu no gājēju zonu ieviešanas pasākumiem.

Author: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, collected by Polis
Attēla īpašnieks:Municipality of Funchal; Mobility and Traffic Division

11.2. **PASĀKUMS.** Iedzīvotāju un ieinteresēto pušu informēšana un iesaistīšana

Pamatojums

Komunikācijai un sadarbībai ar vietējiem iedzīvotājiem nebūtu jābeidzas plānošanas posmā. Tas ir svarīgs komponents visos IPMP procesa posmos. Īstenošanas laikā ir publiski jāinformē par īstenoto darbību progresu, skaidri norādot to devumu saskaņotās vīzijas un mērķu sasniegšanā. Šajā procesā būtu īpaši jāvēršas pie iedzīvotājiem un ieinteresētajām pusēm, ko tieši ietekmē konkrētas darbības. Tādā veidā iedzīvotāji var apzināties saikni starp viņu agrāko ieguldījumu stratēģiskā un detalizētā līmenī un reālajām izmaiņām, kas notiek viņu pilsētā vai apkaimē. Šajā nolūkā ir vajadzīga godīga, pastāvīga un cieņpilna pilsētas administrācijas komunikācija ar sabiedrību, un otrādi — iedzīvotāji, kas ir gala eksperti attiecībā uz pasākumu faktiskajiem rezultātiem reālajā dzīvē, būtu jāmudina dalīties konstruktīvos viedokļos par veidiem, kā uzlabot un pilnveidot pasākumus, un viņiem vajadzētu būt ērtām iespējām to darīt. Ja šādus viedokļus patiesi ņem vērā un uz tiem reaģē, tiek veicināta uzticēšanās un radītas iespējas uzlabot īstenošanas procesu un pasākumu īstenošanas galīgos rezultātus.

Mērķi

- Lietpratīgi izmantot resursus, izmantojot gan speciālistu kompetenci, gan iedzīvotāju zināšanas uz vietas, lai sasniegtu maksimāli labus rezultātus.
- Palielināt līdzatbildību par pasākumiem, pēc iespējas aktīvāk iesaistot iedzīvotājus uzraudzības un īstenošanas procesā.
- Nodrošināt, ka iedzīvotāji apzinās ietekmi, ko radīs viņu pilsētā plānotās izmaiņas, aprakstot ieguvumus un piedāvājot risinājumus, ja būs iespējamas vai vajadzīgas izmaiņas ikdienas pārvietošanās paradumos.

Uzdevumi

- Pirms īstenošanas sākšanas sarunāties ar iedzīvotājiem vai ieinteresētajām pusēm, ko tieši (pozitīvi vai negatīvi) ietekmē plānots pasākums, un **reaģēt uz viņu** bažām. Paturēt prātā, ka tie, kuri bažījas, ka tiks negatīvi ietekmēti, pat ja viņi ir mazākumā, parasti pauž savu pozīciju skaļāk nekā tie, kuri gūst labumu no pasākuma.

- Mazināt ar īstenošanu saistīto negatīvo ietekmi (piemēram, piedāvāt atbalstu uzņēmumiem, ko skar ilgstoša jaunas tramvaja līnijas būvniecība).

- Meklēt radošus veidus, kā iesaistīt ieinteresētās puses, kad vien tas ir iespējams (piemēram, aicināt bērnus zīmēt pēdu nospiedumus uz zemes, tādējādi apzīmējot drošus maršrutus līdz skolai).

- Pienācīgi informēt plašu sabiedrību par progresu pasākumu īstenošanā. Publicēt izvērtējumu rezultātus, kas mērķēti uz iedzīvotājiem un politiķiem. Atspoguļot atlasītu rādītāju kopumu (emocionālie pamatrādītāji — skatīt 6.1. pasākumu) nespeciālistiem viegli saprotamu skaitļu veidā. Reizi vienā vai divos gados vispārīgi informēt par īstenošanas stāvokli vietējo domi, lai IPMP vienmēr būtu viens no galvenajiem darba kārtības jautājumiem (piemēram, sagatavojot stāvokļa ziņojumu vai sniedzot prezentāciju domes sanāksmē).

- Uzsvērt pasākumu īstenošanas atskaites punktus un atzīmēt panākumus kopā ar vietējo kopienu (piemēram, pēc gājēju zonas izveides rīkojot ielas svētkus).

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Apsvērt iespējas īstenot pasākumus kopā ar pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem (piemēram, vietējiem iedzīvotājiem, uzņēmumiem, māksliniekiem, sporta klubiem, skolām, gados vecākiem iedzīvotājiem, arodskolām, reliģiskām grupām, muzejiem utt.). Atkarībā no konteksta tie var pārņemt uzturēšanas uzdevumus, nodrošināt darbaspēku noteiktiem "vieglajiem" darbiem, piešķirt piekļuvi saviem komunikācijas kanāliem, iesaistīties apmācības un mentorēšanas pasākumos, ziņot par problēmām, vadīt pasākumus, sniegt datus, zināšanas un idejas vai pat sniegt finansiālu ieguldījumu (kolektīvā finansēšana / kolektīvie ieguldījumi). Plašākai iedvesmai skatīt SUNRISE Kopīgas īstenošanas pamatnostādnes, kur ir pieejama arī virkne konkrētu piemēru (piemēram, iedzīvotāju uzbūvēti veloceļi, vietējās vides veidošanas iniciatīvas kopā ar iedzīvotājiem, iedzīvotāju autobusi, talkas dienas utt.).

Laika grafiks un koordinācija

- Dažādas iedzīvotāju un ieinteresēto pušu iesaistīšanas formas ir vajadzīgas visā IPMP procesā, arī īstenošanas un uzraudzības posmā.

Kontrolsaraksts

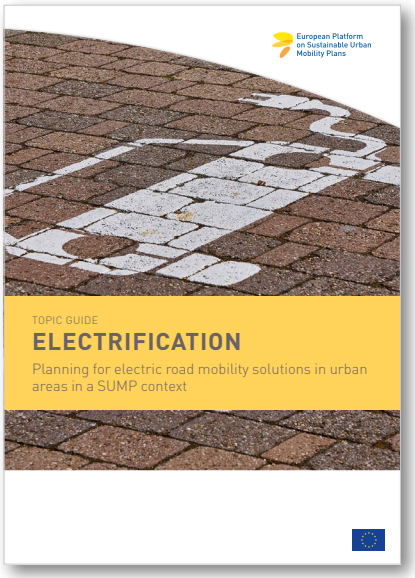
✓ Iedzīvotāji un ieinteresētās puses, ko tieši ietekmē pasākumu īstenošana, ir iesaistīti īstenošanas procesā.

✓ Ir apzināti un tiek īstenoti risinājumi negatīvas ietekmes mazināšanai īstenošanas laikā.

✓ Plaša sabiedrība tiek informēta par progresu pasākumu īstenošanā.

Panākumi pasākumu īstenošanā ir cieši saistīti ar labu komunikāciju ar skartajām ieinteresētajām pusēm un iedzīvotājiem. Elektrifikācijas pasākumos, piemēram, uzlādes infrastruktūras vai nulles emisiju zonu izveidē, ir jāiesaista iedzīvotāji, un viņi ir jāmudina kļūt par daļu no izmaiņām. Pārliecināt cilvēkus atteikties no privāto automašīnu lietošanas par labu citām iespējām nav vienkārši, jo mobilitātes plānošanas iestāde to nevar tieši kontrolēt, bet šis mērķis ir jāpanāk, īstenojot virkni komunikācijas pasākumu un nodrošinot stimulus. Komunikācijas kampaņā ir ieteicams izmantot atpazīstamu zīmolu un dažādas mērķgrupas uzrunāt dažādos kanālos. Vēstījumi būtu jāvērš uz tiešajiem ieguvumiem, kas radīsies lietotājiem (piemēram, aprites cikla izmaksas, piekļuve uzlādes infrastruktūrai u. c.), nevis uz ieguvumiem sabiedrībai kopumā. Būtu plaši jādara zināmi visi esošie ieguvumi un stimuli, piemēram, finansiālās subsīdijas un praktiskās priekšrocības, kādas ir elektrotransportlīdzekļu vadītājiem (piemēram, piekļuve nulles emisiju zonām, bezmaksas novietošana stāvvietās, bezmaksas uzlāde utt.).

Plašāka informācija par to, kā veiksmīgi elektrificēt transportu Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna ietvaros, ir atrodama tematiskajā rokasgrāmatā "**Elektrifikācija Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā**".



Plašāka informācija

Projekts *SUNRISE*, **2019. g., Kopīgas īstenošanas pamatnostādnes:** *http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf*

Projekts CH4LLENGE, 2016. g., Participation manual - Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans: www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit

CiViTAS DYNAMO, 2016. g., Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process - Experiences from the CIVITAS DYNAMO Project: https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Ļubļana, Slovēnija. Ielas slēgšana uz laiku pamudina pastāvīgi pārprojektēt pilsētas telpu

Ļubļanas pilsēta 2013. gadā izmantoja Eiropas Mobilitātes nedēļas sniegtās priekšrocības, lai sāktu četru mēnešu periodu, kurā centrālā Slovenska iela būs slēgta visiem motorizētajiem transportlīdzekļiem. Tas bija solis ceļā uz to, lai attiecīgo pilsētas telpu pārveidotu par jaunu, publisku gājēju ielu, kas ir pieejama tikai sabiedriskajam transportam, riteņbraucējiem un kājāmgājējiem. Tika izveidots jauns pilsētas labiekārtojums un zaļās zonas. Pēc četriem mēnešiem, 2014. gada janvārī, CO2 līmenis bija samazinājies par 70 %, uzlabojot dzīves un gaisa kvalitāti un samazinot trokšņa līmeni. Ņemot vērā pozitīvos rezultātus un atsauksmes no sabiedrības, Ļubļana 2015. gada septembrī minēto ielu slēdza motorizētajai satiksmei pastāvīgi.

Author: Matic Sopotnik, City of Ljubljana, collected by EUROCITIES
Image: City of Ljubljana

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

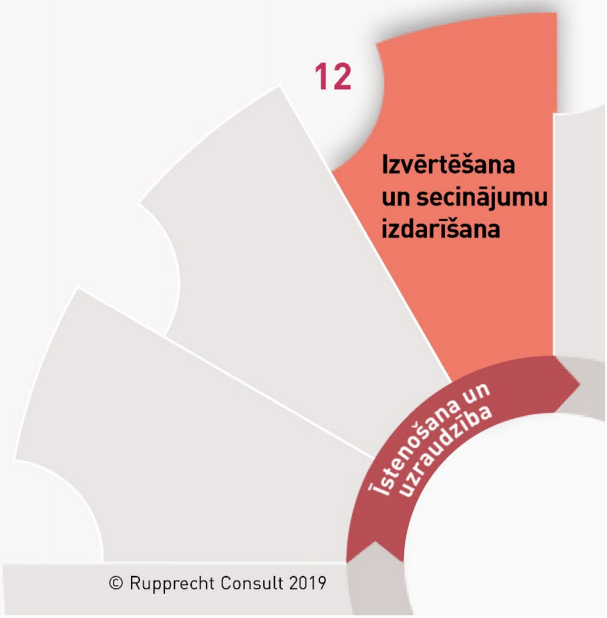
Boloņa, Itālija. Jauni un interaktīvi iedzīvotāju iesaistīšanas formāti

Pamatojoties uz daudzlīmeņu pieeju, iedzīvotāju iesaistīšana bija galvenais aspekts IPMP izstrādē Boloņai. Dažādas ieinteresētās puses tika uzaicinātas piedalīties Ilgtspējīgas mobilitātes forumā, lai kopīgā darbā noteiktu mērķus, stratēģijas, politikas virzienus un darbības. Publiskajās IPMP iepazīstināšanas sanāksmēs piedalījās kopumā 55 dažādas municipalitātes un to iedzīvotāji; sešas Boloņas apkaimes iesaistījās darbsemināros un speciālos informatīvos pasākumos. Līdztekus IPMP izstrādei projekta "PUMS Bologna Metropolitana" mērķis bija iesaistīt visus dalībniekus un iedzīvotājus, īstenojot līdzdalīgus, informatīvus un uz komunikāciju vērstus pasākumus (kopīga īstenošana).

Autors: Catia Chiusaroli no Boloņas metropoles pilsētas pašvaldības; apkopojaPolis
Attēla īpašnieks: Boloņas metropoles pilsētas pašvaldība

12. SOLIS
Izvērtēšana un secinājumu izdarīšana

12.1 Panākumu un neveiksmju analīze
12.2 Dalīšanās ar rezultātiem un gūtajiem secinājumiem
12.3 Jaunu uzdevumu un risinājumu apsvēršana



IPMP process ir cikls, jo tas paredz pastāvīgu attīstību. Procesa beigas vienlaikus ir arī sākums. Pasaule — un jūsu pilsēta — turpina mainīties un attīstīties. Pat tad, kad jūs noslēdzat ciklu, ir svarīgi izvērtēt, kas noritēja labi un kas — ne tik labi, dalīties pieredzē ar iedzīvotājiem un apsvērt jaunās problēmas un grūtības, kas radīsies, un to iespējamos jaunos risinājumus. Šajā solī jūs varat mācīties no tā, kas noritēja labi un kas — ne tik labi, un gūtās mācības izmantot turpmākā Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanā.

12.1. PASĀKUMS. Panākumu un neveiksmju analīze

Pamatojums

Ne vienmēr viss izdodas, kā plānots — dažreiz tas ir slikti, bet dažreiz arī labi. Ir svarīgi rūpīgi izvērtēt, kas izdevās un kas neizdevās, jo no jebkuras pieredzes var kaut ko mācīties. Šādi jāizvērtē gan jūsu veikto pasākumu ietekme uz pilsētas mobilitāti un ietekme plašākā mērogā (vīzijas, mērķu un mērķrādītāju sasniegšanas līmenī), gan paša plānošanas procesa efektivitāte. Ir iespējams, ka viens aspekts bija veiksmīgs, bet otrs — neveiksmīgs.

Lai apzinātu un saprastu šos panākumus un neveiksmes, jums ir jāiesaista tie iedzīvotāji, kas ir piedalījušies šajā procesā un aktīvi jāieklausās tajā, ko viņi saka par procesu un tā rezultātiem. Šie aspekti ir svarīgi, lai jūs gūtu mācību un uzlabotu savas prasmes un zināšanas, kas, savukārt, palīdzēs izveidot stabilu pamatu nākamajam plānošanas ciklam.

Mērķi

- Izvērtēt plānošanas procesu, IPMP un tā īstenošanu, pievēršot uzmanību izpratnei par to, kādi bija panākumu un neveiksmju cēloņi.
- Ar iedzīvotāju un ieinteresēto pušu palīdzību uzlabot izpratni par Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas procesu un vispārējo pasākumu ietekmi.
- Apkopot gūtās mācības, gatavojoties nākamajai IPMP paaudzei.

Uzdevumi

- Izvērtēt IPMP panākumus un neveiksmes, analizējot visu posmu un soļu stiprās puses un trūkumus, kā arī to galīgos rezultātus.

- Analizēt procesu, aplūkojot visu ciklu. Šajā nolūkā var organizēt, piemēram, līdzdalīgu novērošanu, mērķgrupu diskusijas vai intervijas. Izmantot šos resursus, lai kritiski izvērtētu ieinteresēto pušu un iedzīvotāju iesaistīšanas efektivitāti nolūkā uzlabot līdzdalības pasākumus vēlākos posmos un turpmākos plānos.

- Aktīvi iesaistīt galvenās ieinteresētās puses un iedzīvotājus panākumu un uzlabojamu procesa soļu apzināšanā no viņu skatpunkta. Pēc vairākiem Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas gadiem cilvēki, kuri bija ārpus procesa, var sniegt pilnīgi atšķirīgu viedokli un var būt ievērojuši svarīgus aspektus, ko jūs neredzat.

- Lai izvērtētu ietekmi, jūs varat sākt novērtēt īstenoto pasākumu plašāku ietekmi, tiklīdz ir pieejams pietiekams rezultātu apjoms. Analizēt, kas izdevās un kas neizdevās. Uzskaitīt mērķus un stratēģiskos mērķrādītājus, ko nevarēja sasniegt, bet kas vēl joprojām ir aktuāli.

- Informēt centrālo darba grupu un galvenās ieinteresētās puses (piemēram, koordinācijas grupu) par gūtajām mācībām.

- Nostiprināt veiksmes stāstus un nodrošināt, ka nākamajā plānošanas ciklā jūs mācīsieties no kļūdām.

Laika grafiks un koordinācija

- Plānošanas un iedzīvotāju iesaistīšanas procesa efektivitāti pārskata īstenošanas posmā.

- Vispārējo ietekmi (t. i., vai pietuvojāties vīzijas sasniegšanai?) izvērtē, kad ir īstenots pietiekams skaits pasākumu.

Kontrolsaraksts

✓ Izvērtēti Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna procesa panākumi un neveiksmes.

✓ Pabeigts pasākumu īstenošanas izvērtējums.

✓ Iesaistītas galvenās ieinteresētās puses un iedzīvotāji un gūts skatījums no dažādām perspektīvām.

✓ Gūtās mācības ir nodotas un paziņotas citiem.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Nantes metropole, Francija. Iepriekšējā IPMP visaptveroša izvērtēšana pirms plāna izstrādes sākšanas

Nantes metropole ir izvērtējusi iepriekšējā plāna (2010.–2015. gadam) galvenos panākumus un neveiksmes, lai uzlabotu jauno IPMP. Šī izvērtējuma vajadzībām metropoles reģions veica kvalitatīvus un kvantitatīvus apsekojumus (aptaujājot attiecīgi 20 000 un 1000 cilvēku), lai saprastu, kā ir mainījušies mobilitātes paradumi un kāda ir iedzīvotāju pieredze un novērojumi par dažādajiem mobilitātes pasākumiem, kas īstenoti kopš 2010. gada. Papildus tam kvalitatīvu analīzi veica ekspertu grupa, kura izdarīja secinājumus un sniedza ieteikumus par nākamā IPMP izstrādi. Šajā procesā, lai labi sagatavotu jauno IPMP, svarīga nozīme bija apspriedēm ar iedzīvotājiem un ekspertu un ieinteresēto pušu līdzdalībai.

Autors: Lamia Rouleau-Tiraoui no Nantes metropoles pašvaldības; apkopoja Polis
Attēla īpašnieks: Christine Blanchard

12.2. PASĀKUMS. Dalīšanās ar rezultātiem un gūtajiem secinājumiem

Pamatojums

Visām pilsētām ir savas spēcīgās iezīmes un trūkumi, un visas pilsētas dažādās IPMP procesa jomās un aspektos var mācīties no citu pilsētu pieredzes, kā arī dot padomus citām pilsētām. Dalīšanās ar zināšanām un pieredzi, pirmkārt, palīdz pilsētām visā Eiropā kopīgi virzīties uz priekšu un gūt uzlabojumus. Otrkārt, tā sniedz iespēju apdomāt savu pieredzi un mācīties no citiem. Svarīga nozīme ir arī tam, ar ko jūs nolemjat dalīties. Cilvēki parasti labprāt dalās ar saviem panākumiem, bet nelabprāt publiski runā par savām neveiksmēm. Tas ir saprotami, tomēr vislabāko mācību var gūt no tā, kas nav izdevies, kā plānots (pozitīvā vai negatīvā veidā).

Mērķi

- Rast iespējas dalīties gūtajās mācībās ar citām pilsētām jūsu valstī, reģionā vai valodas lietošanas areālā (un, ja iespējams, ārpus šīm robežām).
- Rast iespējas mācīties no citu pilsētu pieredzes jūsu valstī, reģionā vai valodas lietošanas areālā (un, ja iespējams, ārpus šīm robežām). Šī pieredze var attiekties uz IPMP saturu, procesu vai pasākumiem.
- Izrādīt vēlmi atklāti dalīties mazāk pozitīvā pieredzē, kā arī — kas ir īpaši svarīgi — darīt zināmu, kādu mācību guvāt no šādas pieredzes un ko jūs nākamreiz darītu citādi.

Uzdevumi

- Apdomāt un dokumentēt gūtās mācības.
- Dalīties ar savas panākumu un neveiksmju analīzes rezultātiem, lai citas pilsētas varētu mācīties no jūsu pieredzes.
- Sazināties ar citām jūsu valsts vai reģiona pilsētām, ar kurām jums jau ir nodibināta saikne, un aicināt tās dalīties savā pieredzē. Tas var būt vienkāršs nepilnas dienas darbseminārs, uz kuru uzaicina dalībniekus no vienas vai divām citām pilsētām, lai viņi dalītos savā pieredzē un lai kopīgi pārrunātu interesējošos jautājumus.

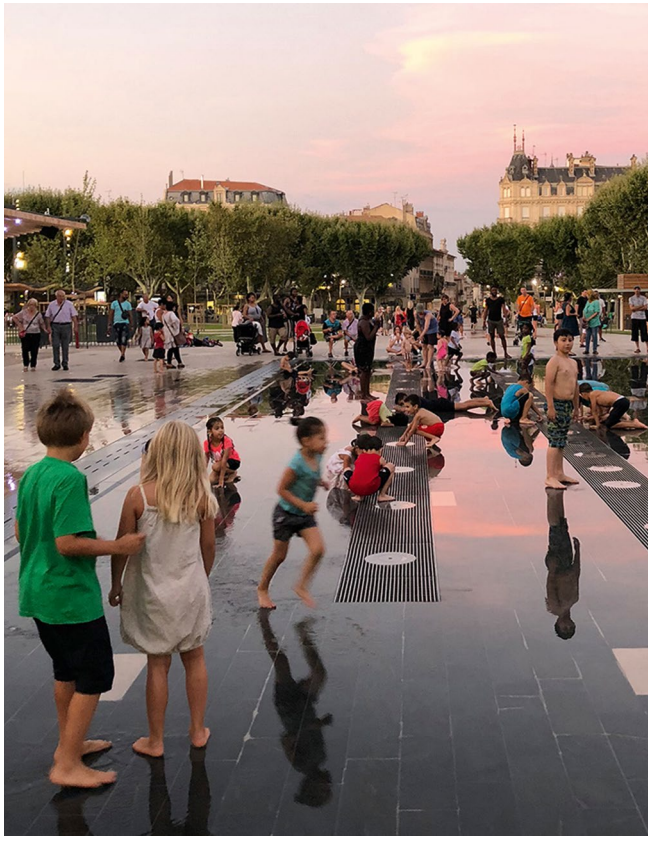


image © Gehl

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Uzrakstīt gadījumpētījumu par kādu pieredzes aspektu savas pilsētas IPMP izstrādē un īstenošanā publicēšanai Eltis: *https://www.eltis.org/resources/case-studies.*
- Pierakstīties CiViTAS portālā, lai dalītos pieredzē ar citiem, kuri arī strādā ar ilgtspējīgas mobilitātes jautājumiem: *https://civitas.eu*

Laika grafiks un koordinācija

- Dalīšanos ar gūtajām mācībām sāk pēc tam, kad ir bijis laiks apdomāt un saprast savus panākumus un neveiksmes.

Kontrolsaraksts

✓ Gūtās mācības ir dokumentētas un darītas pieejamas citiem.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Džinoza, Rivasa-Vasjamadride, Kilkida. Zināšanu apmaiņa Eiropas mācību programmā pilsētām

"CIVITAS SUMPs-Up IPMP mācību programma 3" sniedza iespēju mazām un vidējām pilsētām dalīties zināšanās un pieredzē, īstenojot dažādus pasākumus. Apmaiņas rezultātā Rivasa-Vasjamadride uzzināja, kādi ir veicamie soļi pasākumu atlasīšanai, sarindošanai pēc prioritātes un raksturošanai, un īstenoja tos, lai reorganizētu savu sabiedriskā transporta sistēmu. IPMP darba grupa Kilkidā izmantoja informāciju par ieinteresēto pušu iesaistīšanu, pasākumu atlasi, uzraudzību un izvērtēšanu, lai izstrādātu efektīvu īstenošanas metodiku. Džinoza plāno izveidot IPMP darba grupu, kas programmā apgūtās zināšanas integrēs pilsētas ilgtermiņa stratēģijās un tādējādi palīdzēs veicināt ilgtspējīgāku Džinozu.

Autors: Jorge Romea Rodriguez no Rivasas-Vasjamadrides pašvaldības, Loredana D. Modugno no Džinozas pašvaldības, Eleftheria Spanou no Kilkidas pašvaldības; apkopoja ICLEI
Attēla īpašnieks: Ana Dragutescu

12.3. PASĀKUMS. Jaunu uzdevumu un risinājumu apsvēršana

Pamatojums

Pirms sākt darbu ar nākamās paaudzes Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, jums būtu jāapsver jauni uzdevumi un risinājumi attiecībā uz pilsētas transportu un mobilitāti jūsu pilsētā. Jūs jau pielāgojāt un pārskatījāt procesu tā īstenošanas laikā, un tagad jums ir iespēja atskatīties uz paveikto un stratēģiskāk izvērtēt, kā ir mainījušies apstākļi un vajadzības, lai optimizētu plānošanas procesu un pasākumu atlasi turpmākai rīcībai.

Kad ir noskaidrots, kādā situācijā jūs atrodaties (12.1. pasākums), jums tagad ir jāizlemj, kurp vēlaties doties un kādas gūtās mācības, risinājumus un zināšanas vēlaties pārņemt nākamajā ciklā. Pieredze rāda, ka katrs plānošanas cikls palīdz uzlabot kompetenci un palielināt nākamā plānošanas cikla efektivitāti. Sākotnējā problēmu analīze var ietekmēt jaunā plānošanas procesa izstrādi un noslēdz ciklu starp pašreizējo un jauno IPMP.

Mērķi

- Sagatavoties nākamajam plānošanas ciklam.
- Apdomāt pašreizējā plānošanas ciklā gūto pieredzi, lai sagatavotos jauniem gaidāmajiem uzdevumiem.

Uzdevumi

- Apsvērt jaunus turpmākos uzdevumus (attiecībā uz sabiedrību, tehnoloģijām, transporta sistēmu), kas varētu ietekmēt plānošanas ciklu un IPMP īstenošanu. Būtiskas pārmaiņas tuvākajā nākotnē it īpaši var rasties saistībā ar jaunām norisēm tehnoloģiju jomā un datu izmantošanā (piemēram, mobilitāti kā pakalpojumu, automatizētu transportlīdzekļa vadīšanu, lielajiem datiem, kopīgoto mobilitāti).
- Noskaidrot, kā politika citās jomās (zemes izmantošanas, enerģētikas, vides, ekonomikas attīstības, sociālās iekļaušanas, veselības aizsardzības un drošības jomā) varētu radīt sinerģiju ar mobilitātes politiku.
- Sagatavoties Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes nākamās paaudzes plāna izstrādei.

- Apsvērt, kuri no cikla 1. un 2. soļa pasākumiem nav jāatkārto.

Pasākumi, kas pārsniedz pamata vajadzības

- Identificēt jaunas problēmas, kas radušās īstenošanas posmā (šim nolūkam var izmantot, piemēram, apspriedes ar galvenajām ieinteresētajām pusēm, datu analīzi, neveiksmju un panākumu apzināšanu 12.1. pasākumā).

Laika grafiks un koordinācija

- Pasākumu veic pirms jauna IPMP izstrādes sākšanas (joprojām pašreizējā IPMP īstenošanas periodā).

- Apsver visa Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna pārskatīšanu un atjaunināšanu ik pēc 5–10 gadiem. Pēc 10 gadiem viss dokuments var būt zaudējis aktualitāti, savukārt pasākumi būtu jāuzrauga un jāatjaunina biežāk, lai palielinātu iespējamību, ka tiek īstenoti visatbilstošākie pasākumi.

Kontrolsaraksts

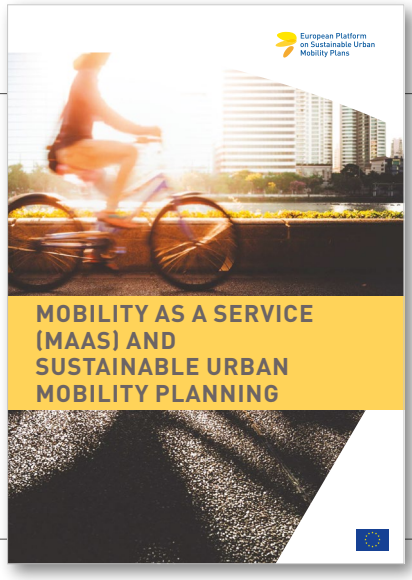
- ✓ Apzinātas jaunas gaidāmās problēmas pilsētas transportam un mobilitātei.
- ✓ Mācības, kas gūtas pašreizējā plānošanas ciklā, ir izmantojamas nākamajiem integrētajiem plānošanas procesiem.
- ✓ Pabeigta IPMP atjaunināšana.

Plašāka informācija

SUMPs-UP pasākumu rokasgrāmata pieredzējušām pilsētām, kurā sniegti ieteikumi par to, kā izvērtēt jaunas tehnoloģijas, veicināt jaunus inovatīvus pasākumus un radīt stratēģiju inovācijai:
http://sumps-up.eu/publications-and-reports/

image © Gehl

Viens no nozīmīgākajiem nākotnē risināmajiem jautājumiem, par ko iedomājas lielākā daļa cilvēku, ir automatizācija. Ražotāji jau ir sākuši transportlīdzekļos ieviest arvien vairāk satīklotu un automatizētu funkciju. Tomēr, lai gan notiek ātrs progress virzībā uz satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu (SAT) ieviešanu plašā mērogā, to, cik veiksmīga būs pāreja uz SAT, lielā mērā noteiks šīs jaunās tehnoloģijas laba integrācija esošajā pilsētas mobilitātes sistēmā IPMP procesu ietvaros. Vajadzība IPMP apsvērt satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu vadīšanu ir acīmredzama, tomēr nebūtu maldīgi jāuzskata, ka IPMP mērķis ir nekritiski apstiprināt revolucionārās tehnoloģijas, kuras saistītas ar SAT un to ietekmi; mērķis drīzāk ir pilnvarot vietējās iestādes kritiski izvērtēt gaidāmās tehnoloģiskās pārmaiņas un veidot nākotni atbilstoši to iecerēm. Ir svarīgi, lai pilsētām būtu proaktīva loma, ko formulē skaidrā un populārā pilsētas vīzijā, nodrošinot, ka pilsētas ir tehnoloģiju virzītājas, nevis nekritiski pieņem tās.
Plašāka informācija par to, kā risināt gaidāmos problēmjautājumus SAT jomā, ir atrodama norādījumos speciālistiem "**Autotransporta automatizācija ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā".**



Papildus automatizācijai vēl viena no plaši atzītām un nozīmīgām nākotnes tendencēm ir mobilitāte kā pakalpojums. Mobilitāte kā pakalpojums var apvienot dažādās jaunās mobilitātes iespējas (koplietošanas sistēmas, mikromobilitāti, automatizāciju), lai veicinātu multimodālu pilsētas transporta sistēmu.

Norādījumos speciālistiem "**Mobilitāte kā pakalpojums un Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana**" ir ietverti elementi, kas palīdz saprast, kas ir mobilitāte kā pakalpojums, novērtēt pilsētas gatavību un izpētīt iespējamos mobilitātes kā pakalpojuma operatīvos un pārvaldības modeļus Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā.

LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Lielā Mančestra, Apvienotā Karaliste. Pastāvīgi atjaunināta tiešsaistes pierādījumu bāze

Lielās Mančestras transporta stratēģija laikposmam līdz 2040. gadam un jaunais Lielās Mančestras īstenošanas plāns (2020.–2025. gadam) tiek balstīti uz visaptverošu zināšanu bāzi, kas koncentrēta uz sešām sociālajām tendencēm un jautājumiem, kuri nosaka transporta pieprasījumu Lielajā Mančestrā.

Pierādījumu bāze tiek pastāvīgi atjaunināta, lai ņemtu vērā nākotnes problēmas un tendences, kā arī lai nodrošinātu, ka IPMP paustie nodomi un centieni ir balstīti tendencēs un datos, kas ir būtiski lokāli un laika ziņā. Ir svarīgi, lai pilsētai būtu pietiekami resursi, kas nodrošina regulārus, sistemātiskus datu/informācijas atjauninājumus un tādējādi arī apkopoto pierādījumu ilgstošu nozīmīgumu.

Autors: *Ben Brisbourne* no *Traffic for Greater Manchester Authority*; apkopoja EUROCITIES | **Attēla īpašnieks:** Lielās Mančestras pašvaldība

Atskaites punkts: izvērtēta pasākumu īstenošana

Apsveicam — ir veiksmīgi sasniegts cikla pēdējais atskaites punkts!

Šis cikla punkts iezīmē pasākumu īstenošanas un tās izvērtēšanas pabeigšanu, visa cikla beigas un vienlaikus arī jauna IPMP procesa sākumu. Šis atskaites punkts ir pārdomu punkts, kurā jūs atskatāties uz pasākumiem, ko plānojāt un īstenojāt, zināšanām un prasmēm, ko ieguvāt, un problēmām, ko risinājāt. Uz šāda pamata jūs uzdrīkstaties raudzīties nākotnē. Ko jūs varat gaidīt no nākamā plānošanas cikla, un kādiem uzlabojumiem un idejām vēlaties pievērsties nākotnē? Dalieties ar izvērtējuma rezultātiem un, ja ir jau pieņemts lēmums turpināt procesu un sagatavot nākamo Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānu, dariet to zināmu! Jūs varat organizēt publisku pasākumu, uz kuru uzaicina iedzīvotājus, ieinteresētās puses un (vietējos) plašsaziņas līdzekļus.

Noslēgto ciklu un tā panākumus ir vērts atzīmēt kopā ar vietējo sabiedrību. Varat ļaut vaļu radošumam un par plānošanas procesā gūto pieredzi informēt, izmantojot interaktīvus un daudzveidīgus formātus (piemēram, rīkojot pārgājienu pa pilsētu, uzstājoties ar prezentāciju par situāciju "pirms" un "pēc", izveidojot filmu par situāciju "pēc" utt.). Parādiet cilvēkiem, ko esat sasnieguši kopīgiem spēkiem, ar ko varat lepoties un kas var būt gaidāms nākotnē, ja IPMP pieeja tiks turpināta.

image © Gehl

www.eltis.org