



المبادئ التوجيهية من أجل
تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام
الطبعة الثانية



المبادئ التوجيهية من أجل
تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام
الطبعة الثانية

Lorenza Tomasoni-Pradel, Urban Mobility Key-Expert, تنسيق الترجمة:
Euromed Transport Support Project (ETSP)

Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation: التصميم:
www.rebekkadold.de | ألمانيا, Oberried

صور الغلاف: www.istock.com

تنبيه: وحدهم المؤلفون المذكورون في هذا المنشور مسؤولون عن الآراء الواردة به والتي لا تعكس بالضرورة آراء المفوضية الأوروبية. حررت هذه المبادئ التوجيهية في الأصل باللغة الإنجليزية؛ تقع مسؤولية دقة الترجمات إلى مختلف اللغات المتوفرة على عاتق المترجمين.

حقوق التأليف: هذا المنشور محمي بحقوق الطبع والنشر لشركة Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH جميع الصور والعناصر النصية الواردة بهذا المنشور والمذكورة مصادرها في ملكية للمنظمات والأفراد المعتمدين.

يطمح المؤلفون إلى تعميم استخدام هذه المبادئ التوجيهية. يمكن استخدام هذا المستند مجاناً، كما يمكن نسخه وإعادة توزيعه عبر أي وسيط شريطة أن: (أ) يُذكر المصدر استناداً إلى الاقتباس الوارد أعلاه و (ب) يُتاح المستند المعاد توزيعه مجاناً. لا يُسمح بالاستخدام التجاري لهذا المستند والتغييرات التي تطرأ على محتوياته إلا بموافقة صريحة من أصحاب حقوق النشر.

يخضع الاستخدام القانوني لهذه الوثيقة لترخيص المشاع الإبداعي -CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivs 4.0 International)

النص القانوني للترخيص متاح على:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>



للتواصل:

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

أعدت هذه الوثيقة في إطار مشروع SUMP-UP بتمول مشترك برعاية برنامج Horizon 2020 للاتحاد الأوروبي للبحث والابتكار (اتفاقية منح الإعانة رقم 690669). مشروع SUMP-UP منسق من قبل Ana Drăguțescu (الأمانة الأوروبية ICLEI).

الاقتباس: Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (الناشر)، مبادئ توجيهية لتطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام، الطبعة الثانية، 2019

المؤلفون: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. تستند عدد من فقرات هذا المنشور إلى المؤلفات التالية: Rupprecht Consult, مبادئ توجيهية - اعداد وتنفيذ مخطط تنقل حضري مستدام (2013)، حقوق الطبع والنشر محفوظة من قبل المفوضية الأوروبية .

المؤلفون المساهمون: Anthony Colclough, EUROCITIES (الفصل 1.2)؛ Marko Horvat, ICLEI و Ana Dragutescu, Elma Meskovic (الفصل 1.4)؛ Thomas Durlin, Cerema (الفصل 1.5)؛ Stefan Werland (النشاط 10.2)؛ Frederic Rudolph, Wuppertal Institute و Dirk Lauwers, GIZ et MobiliseYourCity (النشاط 8.2 و 9.1)؛ Université de Gand (قياس امكانية الوصول من خلال المقاربة الفلمندية "موبيسكو")؛ TRT Transporti e Territorio (أدوات النمذجة خلال مسار مخطط التنقل الحضري المستدام)؛ EIB/JASPERS (مشاريع البنية التحتية الرئيسية في تخطيط التنقل الحضري المستدام)؛ التقييم البيئي الاستراتيجي وتخطيط التنقل الحضري المستدام)؛ Els Vandebroek و Evelien Bossuyt (ربط مخطط التنقل الحضري المستدام بسياسات الإدماج الاجتماعي). تنسيق أمثلة الممارسات الحميدة: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult)؛ Matilde Chinellato (EUROCITIES)؛ Maija Thomas Morey, Rusanen, Esther Kreutz (لجنة المدن المستدامة UBC)؛ Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko؛ Alessia Giorgiutti (Polis)؛ Horvat (ICLEI)؛ أسماء المؤلفين الساردين لنماذج الممارسات الحميدة واردة أسماؤهم بالملحق ج.

خبراء مستشارون: الأستاذ Peter Jones أستاذ التنقل والتنمية المستدامة، كلية لندن الجامعية؛ Anthony D May OBE FREng، أستاذ فخري لهندسة التنقل، معهد دراسات التنقل، جامعة ليدز؛ Frank Wefering، مدير الاستدامة (Greenman-Pedersen, Inc)، نيويورك.

شكر واجب: صدر هذا المنشور بفضل المساهمات القيمة للمشاركين بورش العمل التشاركية المختلفة (الرجوع إلى الملحق هـ) ومساهمات المنظمات والأفراد المشاركين في منصة التنسيق لمخططات التنقل الحضري المستدام. قدم الخبراء التالية أسماؤهم عدد من الملاحظات: Caroline؛ Thomas Durlin, Cerema؛ Mattsson, Trivector؛ Tom Rye؛ Ivo Cré, Polis، جامعة ادنبره ناير. بالإضافة إلى ممثلين عن المفوضية الأوروبية (المديريات العامة للتنقل والنقل والسياسة الإقليمية والحضرية والبيئة) والوكالة التنفيذية للابتكار والشبكات (INEA) وبنك الاستثمار الأوروبي / برنامج جاسبرز.

المراجعون: Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI)، (Gabi Wegeler, Amelie Metz, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)

التدقيق اللغوي للنسخة العربية: Asmaa Moustaine, Urban Mobility Non-Key Expert, Euromed Transport Support Project (ETSP)

07	تمهيد
08	دليل القارئ
09	مقدمة
11	الفصل 1 - مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام
11	1.1 ما هو مخطط التنقل الحضري المستدام؟
15	1.2 ما هي فوائد تخطيط التنقل الحضري المستدام؟
19	1.3 ما هي العناصر الرئيسية لتخطيط التنقل الحضري المستدام؟
22	1.4 كيف يعمل تخطيط التنقل الحضري المستدام عملياً؟
27	1.5 كيف يمكن للمستويين الإقليمي والوطني دعم تخطيط التنقل الحضري المستدام؟
32	الفصل 2 - تصميم وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام
34	المرحلة 1: التحضير والتحليل
34	نقطة الانطلاق: قرار اعداد مخطط تنقل حضري مستدام
36	الخطوة 1: إنشاء هيكل العمل
36	الإجراء 1.1: تقييم القدرات والموارد
40	الإجراء 1.2: إنشاء فريق مركزي مشترك بين الأقسام
43	الإجراء 1.3: التملك السياسي والمؤسسي
47	الإجراء 1.4: توكي مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين
54	الخطوة 2: تحديد إطار التخطيط
54	الإجراء 2.1: تقييم المتطلبات في مجال التخطيط وتحديد النطاق الجغرافي
59	الإجراء 2.2: ربط الصلة بمسارات تخطيط أخرى
64	الإجراء 2.3: اقرار جدول ومخطط العمل
67	الإجراء 2.4: اعتبار الحصول على دعم مصدر خارجي
70	الخطوة 3: تحليل الوضع السائد في مجال التنقل
70	الإجراء 3.1: تحديد مصادر المعلومات والعمل بالتعاون مع أصحاب البيانات
77	الإجراء 3.2: تحليل التحديات والفرص (جميع الأنماط)
82	خطوة رئيسية: خلاصة تحليل الصعوبات والفرص
83	المرحلة 2: اعداد الإستراتيجية
85	الخطوة 4: الاعداد والتقييم المشترك للسيناريوهات
85	الإجراء 4.1: تطوير سيناريوهات مستقبلية محتملة
88	الإجراء 4.2: مناقشة السيناريوهات مع المواطنين وأصحاب المصلحة
91	الخطوة 5: تحديد الرؤية والاستراتيجية رفقة أصحاب المصلحة
91	الإجراء 5.1: بناء رؤية مشتركة مع المواطنين وأصحاب المصلحة
96	الإجراء 5.2: تحديد الأهداف من خلال تغطية الصعوبات الأساسية واستهداف جميع الأنماط
99	الخطوة 6: تحديد المؤشرات والأهداف
99	الإجراء 6.1: تحديد مؤشرات لجميع الأهداف
103	الإجراء 6.2: الاتفاق حول أهداف قابلة للقياس
106	خطوة رئيسية: المصادقة على الرؤية والأهداف والتوجهات

المرحلة 3: تخطيط التدابير 107

- الخطوة 7: انتقاء مجموعة التدابير رفقة أصحاب المصلحة 109
- الإجراء 7.1: انشاء وتقييم مجموعة وفيرة من التدابير بمشاركة أصحاب المصلحة 109
- الإجراء 7.2: تحديد مجموعات من التدابير المتكاملة 117
- الإجراء 7.3: التخطيط لمتابعة وتقييم التدابير المتخذة 125
- الخطوة 8: الاتفاق بشأن الاجراءات العملية والمسؤوليات 129
- الإجراء 8.1: توصيف مجموع الاجراءات العملية 129
- الإجراء 8.2: تحديد مصادر التمويل وتقييم القدرات المالية 133
- الإجراء 8.3: الاتفاق بشأن الأولويات والمسؤوليات وجدول العمل 137
- الإجراء 8.4: كسب دعم واسع من السياسيين والجمهور 140
- الخطوة 9: الاستعداد للاعتماد والتمويل 143
- الإجراء 9.1: تطوير مخططات مالية والتفاوض بشأن تخصيص التكاليف 143
- الإجراء 9.2: انهاء المستند "مخطط التنقل الحضري المستدام" وضمان جودته 146
- خطوة رئيسية: اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام 148

المرحلة 4: التنفيذ والمتابعة 149

- الخطوة 10: ادارة التنفيذ 150
- الإجراء 10.1: تنسيق عملية تنفيذ الاجراءات العملية 150
- الإجراء 10.2: التزود بالسلع والخدمات 153
- الخطوة 11: ضمان المتابعة والرصد، تحقيق الملاءمة وربط التواصل 157
- الإجراء 11.1: متابعة التطورات المحرزة والملاءمة 157
- الإجراء 11.2: اعلام وتجنيد المواطنين وأصحاب المصلحة 160
- الخطوة 12: فحص النتائج واستخلاص الدروس 163
- الإجراء 12.1: تحليل حالات النجاح والاشفاقات 163
- الإجراء 12.2: تشارك النتائج والتعاليم 165
- الإجراء 12.3: اعتبار التحديات والحلول الجديدة 166
- خطوة رئيسية: تقييم عملية تنفيذ التدابير 169

الملحقات قريباً

التخطيط للتنقل الحضري المستدام في أوروبا

الحضري المستدام المعتمدة في أوروبا. ويُعزى هذا النجاح المحرز الى اعتماد نهج تشاركي يضع احتياجات الأفراد في قلب العملية. وقد أثبت التخطيط الشامل للتنقل الحضري المستدام نجاعته كوسيلة فعالة للتصدي لتحديات المناخ والطاقة والبيئة التي تواجهها المدن في مجال التنقل.

أعلم أن العديد من الأشخاص وأصحاب المصلحة يعيرون اهتماماً كبيراً للنموذج الأوروبي لمخطط التنقل الحضري المستدام والمبادئ التوجيهية ذات الصلة به، لذلك أسعى لأن يكون مستعملاً ومفيداً قدر الإمكان. وعليه، أطلقت المفوضية عام 2018 عملية تحديث المبادئ التوجيهية لمخطط التنقل الحضري المستدام بغية أن تعكس بشكل أفضل أحدث التوجهات في مجالات التنقل والتكنولوجيا والمجتمع والتي يؤثر مجملها على تطور بيئة التنقل. وقد عمل على مدار الثمانية عشر شهراً الماضية العديد من أفراد مجتمع مخطط التنقل الحضري المستدام جاهداً وبروح ابتكارية مشتركة لتحقيق ذات المشروع. وقد أسفرت هذه العملية عن مخرجات مثيرة للدهشة والمتمثلة في النسخة المنقحة للمبادئ التوجيهية التي تحظى بتأييدي الكامل!

إنني أشجع كل التشجيع جميع السلطات المحلية على الاستفادة من هذه الأداة القيّمة للتخطيط وتعميم استعمال مبادئها التوجيهية المفصلة قدر الامكان. فكل مدينة قادرة، وبغض النظر عن حجمها، بل وينبغي لها أن تضع مخطط تنقل حضري مستدام عال الجودة بغية التصدي لتحديات التنقل الحضري الرئيسية وتحسين نوعية حياة مواطنيها.



هنريك هولولي
مدير عام DG MOVE
(المفوضية الأوروبية)

في عالم متغير باستمرار لا بد من أن نشني على مجهودات السلطات المحلية وأصحاب المصلحة الرامية الى جعل التنقل الحضري أكثر نقاء واستدامة. وحيث بات الحدّ من التلوث الجوي والضوضاء نتيجة كثافة حركة المرور، فضلاً عن حوادث السير، من الأولويات القصوى للعديد من رؤساء البلديات، الى جانب سعيهم لتحسين نوعية الحياة بمدننا. فأكثر من أي وقت مضى، جميعنا أصبح بحاجة الى أفضل الظروف سواء للتنقل مشياً على الأقدام أو على متن دراجتنا، والى أجود وسائل التنقل العمومية ووسائل التنقل المشتركة ومنصات التنقل متعددة الوسائط، بل والى أكثر من ذلك، فقد بات من الضروري أن تكون وسائل التنقل مزوّدة بالحلول الرقمية الذكية. وأفضل طريقة لتحقيق ذلك يكون بالجمع بين الأفكار الكبيرة والتدابير المبتكرة والدعم السياسي والمشاركة العامة من خلال تخطيط شامل للتنقل.

وعليه، فأنا فخور جداً لكون المفوضية الأوروبية قد دعمت بنشاطٍ تخطيط التنقل الحضري المستدام على مدار العقد الماضي. فمُنذ إدراج مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام (PMUD) عام 2009 ونشر مبادئه التوجيهية عام 2013، ساعدت المفوضية مئات المدن في أوروبا على ضمان التنمية المتوازنة والمتكاملة لوسائل التنقل المستدامة، ويتجلى ذلك من خلال العدد الهائل لمخططات التنقل



دليل القارئ

المعتمد يجعل هذه الوثيقة في متناول غيرهم من الجماهير. ويسري هذا الفصل على منوال دورة التخطيط للتنقل الحضري المستدام الجديدة: أربع مراحل، كل مرحلة تشمل ثلاث خطوات بمجموع 32 إجراءً. وتقدّم جميع المراحل والخطوات بلمحة موجزة. اذ تُقدّم للقارئ بشأن كل عملية أسباب اتخاذ الاجراءات وأهدافها، ووصف تفصيلي للمهام، ومعلومات بشأن جدول التنفيذ والتنسيق مع مهام أخرى وقائمة مرجعية فضلا عن نماذج لممارسات حميدة وأدوات ناجعة لتنفيذ المهام. ويبدو أنه يمكن الاستناد الى هذه المبادئ التوجيهية في مجملها، سيكون للفصل الثاني دوراً توجيهياً خاصاً لأغلبية القراء طيلة مسار التخطيط، ويمكنهم الرجوع إلى فصوله المختلفة للاستناد إليها كلما بادروا في مرحلة تخطيط جديدة.

عدد من الملحقات تُتمّم المبادئ التوجيهية. يوفر الملحق "أ" مسرداً للمصطلحات الهامة لتسهيل الفهم المشترك عبر اللغات والثقافات التخطيطية المختلفة. يصف الملحق ب قائمة مراجعة التخطيط لمسار مخطط التنقل الحضري المستدام. يتضمن الملحق ج وصفاً أكثر تفصيلاً لأمثلة تعكس الممارسات الحميدة. يشير الملحق "د" إلى مجموعة من الأدلة والتعليمات الإضافية التي تستند أيضاً إلى مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام، من شأنها الشرح بتفاصيل أكثر عدد من جوانب التخطيط أو توفير إرشادات ذات الصلة بسياقات محددة أو تسليط الضوء على مجالات سياسية هامة. أخيراً، يعرض الملحق "هـ" قائمة الخبراء الذين تمت استشارتهم لتطوير هذه الطبعة الثانية من المبادئ التوجيهية لمخطط التنقل الحضري المستدام.

يعدّ نشر هذه الطبعة الثانية من المبادئ التوجيهية لتطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام خطوة هامة في مسار اعتماد ثقافة تخطيطية جديدة في أوروبا. تهدف هذه المراجعة الشاملة لطبعة 2013 المستخدمة على نطاق واسع إلى دمج التطورات الديناميكية التي حدثت في العديد من مجالات التنقل الحضري، وبعض الخبرات الغنية المكتسبة منذ ذلك الحين في تنفيذ مفهوم تخطيط التنقل الحضري المستدام.

يقدم الفصل 1 مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام لغير المتخصصين في التخطيط، لكنهم يرغبون في فهم مبادئه وعناصره الأساسية (انظر الفصل 1.1 - ما هو مخطط التنقل الحضري المستدام؟). قد يكون من مصلحة صانعي القرار على وجه الخصوص، الاطلاع على العناصر التي توثق فوائد تخطيط التنقل الحضري المستدام للمدن وسكانها وفيما تجلى انعكاساته على المدى الطويل في العديد من المدن الأوروبية (انظر الفصل 1.2 - ما هي فوائد تخطيط التنقل الحضري المستدام؟).

لقد بُذلت مجهودات كبيرة بغية تطوير هذه المبادئ التوجيهية وذلك بغية ايجاد إرشادات مصممة خصيصاً للاحتياجات العملية لمهنيي التخطيط وصانعي السياسات في جميع أنحاء أوروبا (انظر الفصل 1.3 - ما هي العناصر الأساسية لتخطيط التنقل الحضري المستدام؟). ومع ذلك، يعكس المفهوم نظرة مثالية على قطاع يشهد تضارب العديد من المتطلبات والمصالح. ولذلك فإن التحلي بالمرونة لتكييف وملاءمة هذه المبادئ التوجيهية مع الحقائق الحضرية الملموسة أمرٌ ضروريٌ للتقدم نحو انشاء مدن ومناطق حضرية أكثر استدامة. تمت مناقشة هذه النقطة بمزيد من التفصيل في الفصل 1-4 - كيف يعمل تخطيط التنقل الحضري المستدام على أرض الواقع؟

باعتبارها المستوى الحكومي الأكثر قرباً من المواطنين، فإن المدن مسؤولة عن التخطيط وتوفير التنقل لسكانها في معظم البلدان الأوروبية. ومع ذلك، تضطلع الحكومات الوطنية والإقليمية بدورٍ أساسيٍّ لاجاد أطرٍ تزوّد المدن بالسلطة القانونية، ومن ثمّ تسهيل التعاون وتوفير الدعم المالي. يلخص الفصل 1.5 كيف يمكن للمستويات الوطنية والإقليمية للحكومة أن تدعم تطوير التخطيط لتنقل حضري مستدام.

الفصل 2 يشمل وصف شامل خطوة بعد خطوة لمسار التخطيط لتنقل حضري مستدام. وبالرغم من كون القراء المستهدفين هم مهنيو قطاع التهيئة و الفاعلين الأساسيين في عملية التخطيط غير أن أسلوب الكتابة

¹ في جميع أنحاء هذه الوثيقة، يشير مصطلح "تخطيط التنقل الحضري المستدام" إلى عملية التخطيط، بينما يشير "مخطط التنقل الحضري المستدام" (أو PMUD) إلى الناتج الرئيسي (ولكن ليس الوحيد) لعملية التخطيط. يشير الاختصار «PMUD» إلى المخطط في حد ذاته أما العبارات مثل "مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام" أو "مسار مخطط التنقل الحضري المستدام" فتستعمل لغرض التمييز.



صورة © funky-data على istock.com

مقدمة

الرئيسيين والمشاريع؛ وباتت تُنظَّم منذ عام 2014 سنوياً محاضرات حول مخطط التنقل الحضري المستدام محققةً نجاحاً كبيراً. أخيراً، فقد بات يُنظر وبشكل متزايد إلى مخططات التنقل الحضري المستدام كعنصر لا غنى عنه للمدن الموجهة نحو المستقبل وكشرط لجذب التمويلات الاستثمارية في وسائل النقل الحضري (لفائدة الصناديق الهيكلية والاستثمارية للاتحاد الأوروبي على سبيل المثال لا الحصر).

إن مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام هو بلا شك قصة نجاح أوروبية ساهم في تحقيقها العديد من الجهات المعنية واستفادت منها مدن عديدة (بما في ذلك سكان تلك المدن) ويُعزى نجاحه إلى تنسيق ودعم السياسات الأوروبية له، إلى جانب المبادئ التوجيهية المؤسسة على الاستشارة التلقائية للمتخصصين فضلاً عن بروز مجتمع نشيط من الممارسين.

لدى نشر النسخة الأولى من ذات المبادئ التوجيهية لتخطيط التنقل الحضري المستدام نهاية عام 2013²، شارك 168 متخصصاً في التهيئة وخبراء من مجالات غيره من جميع أنحاء أوروبا في مسار تشاوري واسع النطاق بهدف اسناد تعريف مفهوم التخطيط الجديد³ وبالتوازي مع ذلك، قامت المفوضية الأوروبية بتحسين سياسة التنقل الحضري بشكل منهجي ونشرت محتويات التنقل الحضري الخاصة بها⁴ والتي تتضمن تعريفاً لمفهوم "مخطط التنقل الحضري المستدام" (انظر الفصل 1.1 أدناه).

ما هي الاحرازات المحققة منذ الطبعة الأولى للمبادئ التوجيهية المتصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام؟

قامت العديد من المدن الأوروبية وغيرها من العالم بتصميم مخططات للتنقل الحضري المستدام، بينما ساهم عدد هائل من المشاريع والبرامج الممولة من قبل الاتحاد الأوروبي بالمعرفة القيمة التي مكنت المدن من تطوير هذا الجيل الجديد من مخططات التنقل.

فقد نشأ مجتمع من الممارسات حول تخطيط التنقل الحضري المستدام. تُشارك العديد من الممارسات الجيدة من قبل المتخصصين؛ كما تتوفر العديد من الأدوات ومحتويات فنية أغلبها مجانية على منصة Eltis؛ كما تم إنشاء منصة تنسيق لأصحاب المصلحة

² Rupperecht Consult، المبادئ التوجيهية - تصميم وتنفيذ مخطط تنقل حضري مستدام (2013). www.eltis.org/mobility-plans

³ يعود أصل مخطط التنقل الحضري المستدام إلى الاستراتيجية الموضوعية من أجل المحيط الحضري (الرجوع إلى COM(2005) 718) الذي اقترح اعداد المبادئ التوجيهية ذات الصلة بمخططات النقل الحضري المستدام، الرجوع إلى الوثيقة التوجيهية الأولى لمشروع - PILOT (2007) www.rupperecht.com/uploads/tx_rupperecht/Pilot_EN_WEB.pdf

⁴ Communication COM(2013) 91

التعاون المؤسسي)، وتطبيق تخطيط التنقل الحضري المستدام على سياقات محددة (مثل المناطق الحضرية) أو تقديم إرشادات تنطبق على مجالات السياسة الملموسة (مثل الأتمتة أو سلامة الطرقات).

كيف تم تنظيم مسار التحديث؟

الطبعة الثانية للمبادئ التوجيهية لمخطط التنقل الحضري المستدام نتيجة لمشاركة مكثفة من طرف أصحاب المصلحة استمرت لمدة سنة كاملة. وقد تمّ أعداد ذات الطبعة واعتمادها بتنسيق وطيد مع مجتمع مخطط التنقل الحضري المستدام. وبناءً على مسح شامل وجلسة مخصصة أثناء انعقاد مؤتمر عام 2018 حول مخططات التنقل الحضري المستدام، حيث تم تنظيم عدد من ورش العمل شارك فيها مهنيون وخبراء غيرهم من جميع أنحاء أوروبا. من خلال إشراك عدد من شبكات المدن الرئيسية عن كُتب في مسار التحديث، أوليت عناية خاصة لتضمين آراء جميع أنواع المدن والمناطق.⁵ في المجموع، ساهم في التحديث أكثر من 300 مخطط حضري ومتخصص في تخطيط التنقل وغيرهم من الحرفيين وصناع القرار والسياسيين والباحثين. يحتوي الملحق (هـ) على قائمة الخبراء الذين تمت استشارتهم.

بالإضافة إلى ذلك، تم استلهم التحديث من تحليل متعمق للأدبيات الموجودة، بما في ذلك إرشادات التخطيط الوطني من العديد من البلدان ذات التقاليد العريقة في التخطيط الاستراتيجي للتنقل.⁶ إلى جانب الإصدار الأول من المبادئ التوجيهية التي توفر أساساً متيناً، ومراجعة الأدبيات ومراجعات النظراء التفصيلية لمشروع متقدم،⁷ سمحت جلستنا المراجعة المخصصتان لاستطلاع الرضا خلال مؤتمر مخطط التنقل الحضري المستدام لعام 2019 بعرض وثيقة تشمل إرشادات حول التخطيط عالية المستوى.



المؤتمر © Rupperecht Consult

لما يتوجب تحديث المبادئ التوجيهية المتصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام؟

تميزت السنوات الأخيرة بتطورات جديدة رئيسية في العديد من مجالات التنقل الحضري. ففضل التقنيات الجديدة بات من المحتمل جداً أن نرى في المستقبل القريب سيارات كهربائية ذاتية القيادة تجوب طرقاتنا، كما أضحت نماذج الأعمال الجديدة تعرض خدمات "التنقل حسب الطلب"؛ بينما وفي الوقت ذاته أدى تغير سلوك المسافرين إلى ارتفاع ممارسات التنقل المشترك وركوب الدراجات. إنّ هذه النماذج تشير إلى وجود تغيرات بارزة طرأت على مستويات مختلفة من نظام التنقل، وأدت إلى إعادة التفكير وتحديث المبادئ التوجيهية المتصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام المعتمدة في بادئ الأمر. بالإضافة إلى ذلك، كان من المقرر إتاحة تجارب تنفيذ مخططات التنقل الحضري المكتسبة كمصادر إلهام للمهنيين في جميع أنحاء أوروبا. أخيراً، كانت هناك عدة مشروعات ومبادرات على وشك إصدار إرشادات إضافية حول موضوعات تخطيط محددة؛ يجب دمج هذه الإرشادات للبدء في تكوين قاعدة معرفية منظمة.

لذلك، بدأ تحديث التوجهات المتصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام عام 2018. وقد تضمنت إعداد هذه الطبعة الثانية من المبادئ التوجيهية لمخطط التنقل الحضري المستدام بالإضافة إلى تطوير مجموعة من الإرشادات والتعليمات الإضافية حول جوانب محددة تتعلق بمفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام. تشرح هذه المستندات جوانب معينة من التخطيط بمزيد من التفصيل (مثل

⁵ تم تنظيم ورش العمل من قبل Rupperecht Consult بالإضافة إلى شبكات المدن الشريكة مخطط التنقل الحضري المستدام (s-UP، ICLEI، EURO CITIES، Polis)، اتحاد مدن البلطيق)، الاتحاد الدولي للنقل العام (UITP) والشركاء من أجل مخطط التنقل الحضري المستدام (PROSPERITY، SUITS، LOW-CARB).

⁶ التوجهات المتصلة بمخططات النقل المحلي البريطانية، مخططات التنقل الحضري الفرنسي، les - transport for an attractive city) السويدية TRAST، و الألمانية Verkehrsentwicklungspläne وسائل نقل لمدينة جذابة)، و Urbano della Mobilità الإيطالي ..

⁷ تم إجراء مراجعات النظراء الرسمية من قبل الأستاذ. بيتر جونز، أستاذ في مجال النقل والتنمية المستدامة، كلية لندن الجامعية (المملكة المتحدة)؛ أنتوني دي ماي أوبي فرينج، أستاذ فخري لهندسة النقل، معهد دراسات النقل، جامعة ليدز (المملكة المتحدة)؛ فرانك ويفرينج، مدير الاستدامة (Greenman-Pedersen)، نيويورك (الولايات المتحدة الأمريكية). بالإضافة إلى ذلك، تم تقديم تعليقات قيمة طوال العملية من قبل ممثلي المنظمات الأوروبية - المفوضية الأوروبية (المديرية العامة للتنقل والنقل؛ السياسة الإقليمية والحضرية)؛ بنك الاستثمار الأوروبي / برنامج جاسبرز - ومن قبل المنظمات والأفراد المشاركين في منصة التنسيق لمخطط التنقل الحضري المستدام شكر خاص لتوماس دورلين، سيريم؛ كارولين ماتسون، تريفكتور؛ إيفو كري، بوليس؛ Tom Rye، جامعة إدنبرة نابير، الذي قدم تعليقات مستفيضة على نسخ مسودة من هذه الوثيقة.

الفصل 1: مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام

هذا القسم مقدمة لمخططات التنقل الحضري المستدام. إنه موجه لجميع القراء المهتمين بالتنقل الحضري بما في ذلك صناع القرار وأصحاب المصلحة المعنيين بالتنقل غير الخبراء في مجال التخطيط.

المفهوم الأصلي (الموضح في الفصل التالي) بينما تمّ تحديث التوصيات المتصلة بأعداد مخطط التنقل الحضري المستدام بشكلٍ كبيرٍ.

1.1 ما هو مخطط التنقل الحضري المستدام؟

تعريف

تم قبول التعريف الموالي لمخطط التنقل الحضري على نطاق أوروبي واسع وعلى الصعيد الدولي: "مخطط التنقل الحضري المستدام هو مخطط استراتيجي مُصمّم لتلبية احتياجات التنقل للأفراد والشركات في المدن والمناطق المحيطة بها بهدف تحسين نوعية الحياة. وهو يقوم على مبادئ التكامل والمشاركة والتقييم ويستند إلى ممارسات التخطيط القائمة".

يتأسس مخطط التنقل الحضري المستدام على المبادئ الموالية الذكر والموضحة بمزيد من التفاصيل أدناه:

- 1 التخطيط للتنقل المستدام في "المنطقة الحضرية الوظيفية"
- 2 التعاون العابر للحدود المؤسسية
- 3 مشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة
- 4 تقييم الأداء الحالي والمستقبلي
- 5 تحديد رؤية طويلة المدى وتنفيذ واضح
- 6 التطوير المتكامل لجميع أنماط النقل
- 7 تنظيم المتابعة والتقييم
- 8 ضمان الجودة

السياق السياسي

تخطيط التنقل الحضري المستدام هو في الواقع المفهوم الأوروبي لتخطيط النقل الحضري. تم تحسين السياسة التي يَسْرَت تنفيذها بشكلٍ منهجي من قبل صنّاع السياسات الأوروبيين منذ عام 2005⁸. تمثلت الخطوة الأكثر أهمية من هذه السياسة في نشر ديوان التنقل الحضري نهاية عام 2013⁹ الذي أوردت به المفوضية الأوروبية في ملحق له تعريفاً لمفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام. في الوقت نفسه نُشرت النسخة الأولى من المبادئ التوجيهية¹⁰. يُناصر ديوان التنقل الحضري لإحداث "تغيير جذري في نهج التنقل الحضري (...)" بحيث يكون تطوير المناطق الحضرية الأوروبية أكثر احتراماً للبيئة بغية تحقيق أهداف الاتحاد الأوروبي الرامية إلى إيجاد نظام نقل أوروبي تنافسي وموفر للموارد¹¹. ويحدد المبادئ التوجيهية لعملية التخطيط والمواضيع التي يجب تناولها في مخطط التنقل الحضري المستدام. تحتوي المبادئ التوجيهية على خطوات ملموسة يجب اتباعها وإرشادات عملية وأمثلة من الممارسات الجيدة. منذ نشر ديوان التنقل الحضري، تم تبني مفهوم مخططات التنقل الحضري المستدام على نطاق واسع في جميع أنحاء أوروبا وعلى الصعيد الدولي. ومع ذلك فبينما تأكّدت متانة المفهوم، الذي لا يزال اعتماده يتفاقم، تزايدت موازاة مع ذلك الحاجة إلى تحديث مبادئه التوجيهية. وعليه تطلّ هذه الطبعة الثانية من مخطط التنقل الحضري المستدام تعتمد على

⁸ بناءً على الاستراتيجية المواضيعية للبيئة الحضرية (2005) والورقة الخضراء بشأن التنقل الحضري (2007)، اقترحت مخطط عمل التنقل الحضري (2009) "20 إجراءً لتشجيع ودعم السلطات المحلية والإقليمية والوطنية لتحقيق أهداف التنقل الحضري المستدام"، يهدف الإجراء الأول إلى "تسريع اعتماد خطط التنقل الحضري المستدام". وضع الكتاب الأبيض الخاص بالتنقل أهدافاً ملموسة تتعلق بالتنقل الحضري من أجل المساهمة في الأهداف الاستراتيجية الأوروبية والعالمية.

⁹ Communication COM(2013) 913

¹⁰ Rupprecht Consult, المبادئ التوجيهية - تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام (2013): www.eltis.org/mobility-plans

¹¹ Communication COM(2013) 913, p. 2

والصحة والأمن والطاقة) والتعاون الواسع بين مختلف مستويات الحكم والجهات الفاعلة الخاصة. يُركّز المفهوم أيضًا على الحاجة إلى تغطية جميع الجوانب المتعلقة بالتنقل (الركاب والبضائع)، والوسائط والخدمات بطريقة متكاملة، ومراعاة "المنطقة الحضرية الوظيفية" بأكملها، بدلاً من أن تقتصر على الحدود الإدارية للمدينة.

ما هو الفرق بين تخطيط النقل التقليدي وتخطيط التنقل الحضري المستدام؟

تطور نهج مقارنة تخطيط النقل خلال السنوات الأخيرة بشكل كبير في الأوساط الأكاديمية ومجالات ممارسات التخطيط. تتجلى الاختلافات الرئيسية بين الأساليب التقليدية وتخطيط التنقل الحضري المستدام من خلال الملخص الموالي:

تخطيط التنقل الحضري المستدام هو نهج استراتيجي ومتكامل يرمي إلى المعالجة الناجعة للتحديات المنبثقة عن النقل الحضري. والغرض الرئيسي منه تحسين إمكانيات الوصول ونوعية الحياة من خلال إعادة التوجيه نحو التنقل المستدام. يُناصر مفهوم مخطط التنقل المستدام الحضري لِعَمَلِيَّةِ صُنْعِ قرارٍ مُستمدَّةٍ من الواقع، تسترشد برؤية طويلة الأمد للتنقل المستدام. وكعنصر أساسي، تتطلب هكذا عملية إيجاد تقييمٍ شاملٍ للوضع السائد وللاتجاهات المستقبلية، فضلاً عن رؤية مشتركة واسعة النطاق مع تحديد أهداف استراتيجية، ووضع مجموعة متكاملة من التدابير التنظيمية والترويجية والمالية والتقنية والبنى التحتية لتحقيق الأهداف المتوخاة - والتي يجب أن يكون تنفيذها مصحوبًا بعملية رصدٍ ومراقبةٍ وتقييمٍ منهجية.

على عكس مناهج التخطيط التقليدية، يركز مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام بشكلٍ خاصٍ على مشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة، وتنسيق السياسات عبر القطاعات (بما في ذلك النقل، واستخدام الأراضي والبيئة والتنمية الاقتصادية والسياسة الاجتماعية

الشكل 1: الاختلافات بين تخطيط النقل التقليدي وتخطيط التنقل الحضري المستدام

تخطيط النقل التقليدي		تخطيط التنقل الحضري المستدام
التخطيط القائم على حركة السير	←	تخطيط يتمحور حول الأشخاص
الأهداف الرئيسية: قدرة وسرعة تدفقات حركة السير	←	الأهداف الرئيسية: إمكانية الوصول ونوعية الحياة، بما في ذلك العدالة الاجتماعية والصحة ونوعية البيئة والجدوى الاقتصادية
التخطيط القائم على الأنماط	←	التطوير المتكامل لجميع وسائل النقل وإعادة توجيه نحو التنقل المستدام
البنية التحتية كموضوع رئيسي	←	مزج بين البنية التحتية والسوق والتنظيم والمعلومات والترويج
وثيقة تخطيط قطاعي	←	وثيقة تخطيط متناسقة مع السياسات العامة ذات الصلة
مخطط التنفيذ قصير ومتوسط المدى	←	مخطط تنفيذ قصير ومتوسط الأجل مندمج ضمن رؤية واستراتيجية طويلة الأمد
يغطي منطقة إدارية	←	يغطي منطقة حضرية وظيفية محددة وفقاً لتدفقات التنقل على مسار السكن - الشغل
مجال اختصاص مهندسي المرور	←	فرق التخطيط متعددة التخصصات
التخطيط من قبل الخبراء	←	تخطيط يشمل مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين باستخدام نهج شفاف وتشاركي
تقييم محدود للأثر	←	تقييم هيكلي للأثر بغية تيسير استخلاص الدروس وتحقيق التحسين

ثمانية مبادئ

- يحسن الكفاءة والفعالية ويوازن بين التكلفة/الفاعلية؛
- يستفيد بشكل فعال من الفضاء الحضري والبنية التحتية وخدمات النقل المتوفرة؛
- يعزز جاذبية البيئة الحضرية ونوعية الحياة والصحة العامة؛
- يعزز أمن وسلامة الطرقات؛
- يحد من تلوث الهواء والضوضاء وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري واستهلاك الطاقة؛
- يساهم في تحسين الأداء العام لشبكة النقل عبر أوروبا ونظام النقل الأوروبي في مجمله.

يتم تفكيك معايير مخطط التنقل الحضري المستدام الأساسية هذه وترتيبها حسب الأولوية أثناء عملية التخطيط.



يجب أن يستند تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام على مستوى عالٍ من التعاون والتنسيق والتشاور بين مختلف مستويات الحكومة وبين المؤسسات (وإداراتها) في منطقة التخطيط.

يجب أن يعتمد تخطيط التنقل الحضري المستدام على:

- التعاون لضمان الاتساق والتكامل بين مخطط التنقل الحضري المستدام والسياسات والمخططات المنفذة في القطاعات ذات الصلة بالنقل (مثل استخدام الأراضي والتخطيط المكاني والخدمات الاجتماعية والصحة والطاقة والتعليم وإنفاذ القانون والشرطة)؛
- التواصل الوطيد مع السلطات ذات الصلة على مستويات الحكم الأخرى (مثلاً، الحي، البلدية، الجماعة، الجهة والدولة)؛
- التنسيق مع مقدمي خدمات النقل في القطاعين العام والخاص.

يعتمد مفهوم تخطيط التنقل الحضري المستدام، على النحو المحدد في ديوان التنقل الحضري، على ثمانية مبادئ توجيهية مُعتمدة بشكل عام¹².



ترتبط المدن بمحيطها من خلال التدفقات اليومية للركاب والبضائع. وهذا يعني أن النطاق الجغرافي لمخطط التنقل الحضري المستدام يجب أن يعتمد على هذه "المنطقة الحضرية الوظيفية". اعتماداً على السياق المحلي، يمكن أن يخص الأمر مدينة معينة والبيئة شبه الحضرية المحيط بها، أو منطقة متعددة المراكز الحضرية أو غيرها من أنماط التجمعات الحضرية. إن التخطيط على أساس التدفقات الفعلية للمسافرين والبضائع معيار مهم لتطوير مخطط ناجح وشامل، حتى لو كانت الحدود البلدية قد تعتمد على منطقتين مختلفتين يجعل من الصعب احترام هذا المعيار.

اعتمدت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية والمكتب الإحصائي للمفوضية الأوروبية (يوروستات) والمديرية العامة للسياسة الإقليمية والحضرية التابعة لها على تعريفٍ موحّدٍ لمفهوم المنطقة الحضرية الوظيفية، فهي مؤسّسة على "الكثافة السكانية لتحديد المراكز الحضرية وعلى مسارات التنقل بين السكن-الشغل لتحديد مناطق التأثير التي يتكامل سوق العمل فيها بقوة مع المركز"¹³.

يجب أن يطمح مخطط التنقل الحضري المستدام إلى تحقيق الهدف العام المتمثل في تحسين إمكانية الوصول وتوفير تنقل مستدام عالي الجودة للمنطقة الحضرية الوظيفية بأكملها. نظام نقل مستدام:

- سهل الوصول إليه ويلبي احتياجات التنقل الأساسية لجميع المُستخدِمين؛
- يوازن ويلبي احتياجات خدمات التنقل والنقل لكُل من السكان والشركات وقطاع الصناعة؛
- يقود تنمية متوازنة وتكامل أفضل بين وسائل النقل المختلفة؛
- يلبي متطلبات الاستدامة، ويوازن بين احتياجات الجدوى الاقتصادية والعدالة الاجتماعية والنوعية الصحية والجودة البيئية؛

¹² يعتمد هذا القسم بشكل كبير على الملحق 1 من ديوان التنقل الحضري (الاتصالات 913 (2013) COM).

¹³ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، "تعريف المناطق الحضرية الوظيفية (FUA) للبيانات الحضرية والريفية"، OECD metropolitan database, 2013, p. 2. <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>

5 تحديد رؤية طويلة المدى وتنفيذ واضح



يستند مخطط التنقل الحضري المستدام إلى رؤية طويلة الأمد لتطوير النقل والتنقل بالمنطقة الحضرية الوظيفية بأكملها من خلال تغطية جميع وسائل وأشكال النقل: النقل العام والنقل الخاص ونقل الركاب ونقل البضائع والتنقل بمركبات ذات محرك ومن دون محرك؛ وحركة المرور ومواقف السيارات. كما يشمل البنية التحتية والخدمات. يحتوي مخطط التنقل الحضري المستدام على مخطط تنفيذ قصير الأمد للأهداف والغايات من خلال سلسلة من التدابير. وهو يتضمن جدول تنفيذ وميزانية، بالإضافة إلى توزيع واضح للمسؤوليات وإشارة إلى الموارد اللازمة.

6 التطوير المتكامل لجميع أنماط النقل



يشجع مخطط التنقل الحضري المستدام التنمية المتوازنة والمتكاملة لجميع وسائل النقل، مع إعطاء الأولوية لحلول التنقل المستدام. يقدم المخطط مجموعة من التدابير المتكاملة فيما بينها التي تهدف إلى تحسين الجودة والسلامة والأمن وإمكانية الوصول والفعالية من حيث التكلفة لنظام التنقل الشامل. يشمل مخطط التنقل الحضري المستدام تدابير البنية التحتية وتدابير تقنية وأخرى تنظيمية والحوافز والتدابير المالية. يغطي مخطط التنقل الحضري المستدام جميع أشكال التنقل الجماعي (النقل العام التقليدي بالإضافة إلى الخدمات الجديدة القائمة على المشاركة، بما في ذلك النماذج الاقتصادية الجديدة)؛ التنقل النشط (المشي وركوب الدراجات)؛ الوسائل المتعددة والتنقل من الباب إلى الباب؛ السلامة على الطرقات؛ المركبات المتحركة أو المتوقفة؛ نقل البضائع وتقديم الخدمات؛ اللوجيستية؛ إدارة التنقل؛ وأنظمة النقل الذكية (ITS)



المدينة © بريمن

3 مشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة



يهدف مخطط التنقل الحضري المستدام إلى تلبية احتياجات التنقل للأفراد والسكان والزوار للمنطقة الحضرية الوظيفية وكذلك متطلبات واحتياجات مؤسسات وشركات المنطقة. يتم تطويره باستخدام نهج شفاف وتشاركي، يشارك فيه المواطنون وأصحاب المصلحة بنشاط في تطوير وتنفيذ المخطط طوال العملية. يعد التخطيط التشاركي شرطاً أساسياً لضمان الحصول على دعم الأفراد لمخطط التنقل الحضري المستدام والسياسات التي يروج لها. تضمن المشاركة المبكرة والفعالة في المسار الحصول على قبول الجمهور ودعمه وبالتالي الحد من العراقيل السياسية وتسهيل التنفيذ.

4 تقييم الأداء الحالي والمستقبلي



يعتمد مخطط التنقل الحضري المستدام على تقييم شامل للأداء الحالي والمستقبلي لنظام النقل في المنطقة الحضرية الوظيفية. يوفر مراجعة شاملة للوضع الحالي ويحدد سيناريو مرجعي لقياس التقدم المحرز على أساسه. للقيام بذلك، تحدد عملية تخطيط التنقل الحضري المستدام أهدافاً وغايات طموحة ولكنها واقعية تتوافق مع الرؤية الراسخة، بالإضافة إلى مؤشرات الأداء لكل منها. ثم يتم استخدامها لتقييم الظروف الحالية والمستقبلية. يتضمن تحليل الوضع السائد مراجعة القدرات والموارد القائمة بالإضافة إلى الهيكل المؤسسي للتخطيط والتنفيذ.



صورة © funky-data on istock.com

8 ضمان الجودة



7 تنظيم المتابعة والتقييم



يعد مخطط التنقل الحضري المستدام وثيقة أساسية لتطوير المناطق الحضرية. يجب وضع آليات لضمان الجودة المهنية الشاملة لمخطط التنقل الحضري المستدام والتحقق من امتثال المخطط لمتطلبات مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام (أي هذه الوثيقة). تتطلب مراقبة جودة البيانات وإدارة المخاطر أثناء التنفيذ اهتمامًا خاصًا. يمكن تفويض هذه المهام إلى مراقبي الجودة الخارجيين أو مؤسسة عامة أخرى (على سبيل المثال، على المستوى الإقليمي أو الوطني)، كما يمكن القيام بمهام المراقبة باستخدام أدوات مثل أداة التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام.

يجب مراقبة تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام عن كثب. يكون التقدم المحرز نحو تحقيق الغرض والأهداف المحددة للمخطط موضوع تقييم منتظم على أساس المؤشرات المعتمدة. من الضروري اتخاذ التدابير المناسبة لضمان الوصول في الوقت المناسب إلى البيانات والإحصاءات ذات الصلة. يمكن أن يقترح الرصد والتقييم المستمر لتنفيذ التدابير مراجعة الأهداف، وإذا لزم الأمر، التدابير التصحيحية للتنفيذ. كما يُرفع تقرير متابعة لإفادة المواطنين وأصحاب المصلحة عن التقدم المحرز في تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام.

1.2 ما هي فوائد التخطيط لتنقل حضري مستدام؟

كيف يكون تخطيط التنقل الحضري المستدام مفيداً للمدينة؟ ما هي أمثلة النجاحات التي انبثقت عن المدن التي حولت مخطط التنقل الحضري المستدام إلى سياسات حقيقية؟ اكتشفوا مجموعة مختصرة لبعض الفوائد الناتجة عن تطوير وتنفيذ مخطط تنقل حضري مستدام.

العمل معاً من أجل صحة أفضل

يساهم تلوث الهواء في أكثر من 400000 حالة وفاة مبكرة سنوياً في الاتحاد الأوروبي، الأمر الذي يعكس الأهمية الاجتماعية والاقتصادية لتحسين نوعية الهواء،¹⁴ علاوة على ذلك، فإن الحاجة إلى الحد من الانبعاثات لمعالجة أزمة المناخ معترف بها عالمياً، والنقل البري هو ثاني أكبر مصدر لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الاتحاد الأوروبي.¹⁵ على الرغم من ذلك، فإن العديد من المدن الأوروبية تتجاوز معايير جودة الهواء الأوروبية.

لاحظت العاصمة الإسبانية مدريد انخفاضاً بنسبة 15% في انبعاثات ثاني أكسيد النيتروجين في غضون ثلاثة أشهر فقط بعد تحديد مناطق الانبعاثات المنخفضة ضمن مخططها للتنقل الحضري المستدام الصادر في نوفمبر 2018.¹⁶ ومن خلال أحدث مخطط تنقل حضري مستدام لها (PDU - مخطط النقل الحضري)، تعترف مدينة تولوز بتقليل عدد الأشخاص المعرضين لتركيز متزايد لانبعاثات أكاسيد النيتروجين من 8000 إلى 18000 عام 2013) إلى أقل من 300 في عام 2030.¹⁷ يتم تحقيق هذه التخفيضات بشكل انجع من خلال انضمام العديد من الخدمات الإدارية ومستويات مختلفة من الحكامة (وهو ما يجعل العمل التخطيطي المشترك ممكناً).



¹⁴ وكالة البيئة الأوروبية، جودة الهواء في أوروبا - تقرير 2018، 2018، www.eea.europa.eu/publications/ air-quality-in-europe-2018.

¹⁵ وكالة البيئة الأوروبية، Emissions of the main air pollutants in Europe, 2019، الرسم التخطيطي 2: انبعاثات ملوثات الهواء الرئيسية حسب مجموعة القطاعات في المنطقة الاقتصادية الأوروبية 33، <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4>.

¹⁶ Sergio Fernández Balaguer، المؤسسة البلدية للنقل بمدريد، مقابلة أجراها المؤلفون، 4 مارس 2019.

¹⁷ مشروع Mobilités 2020/2025/2023 - يعادل مراجعة خطة النقل الحضري لتجمع مدينة تولوز الكبرى، 2018.

الفوائد المحصلة في مجالي الصحة والسلامة

الترويج لأنماط النقل النشطة يفيد الصحة العامة والسلامة على الطرقات. خلصت دراسة بريطانية إلى أنّ خطر الإصابة بالسرطان انخفض بنسبة 45% لدى الأشخاص الذين يذهبون إلى العمل بانتظام بالدراجات الهوائية. بفضل الاستثمارات في البنية التحتية العامة، تمكنت تارتو، ثاني أكبر مدينة في إستونيا، من مضاعفة حصة استخدام الدراجات من 4% إلى 8% في غضون خمس سنوات فقط. يهدف تخطيط التنقل الحضري المستدام إلى اتساق السياسات، مع السعي إلى إقامة صلة بين النقل والصحة. وعلى الرغم من أن المدن تعتمد سياسات صحية عامة جيدة لأسباب عديدة (حيث تحقق البلديات أفضل النتائج) فليس من قبيل الصدفة أن تكون ثمانية من أصل العشرة مدن الأكثر صحة في الاتحاد الأوروبي معتمدة لمخطط تنقل حضري مستدام¹⁹.

قُتل 9600 شخص عام 2017 على الطرق الحضرية في الاتحاد الأوروبي، أي 38% من إجمالي عدد الوفيات على الطرقات (25047). 70% من وفيات الطرقات الحضرية من فئة المستخدمين الأكثر عرضة للخطر (39% من المشاة و 12% ركاب دراجات و 19% ركاب دراجات نارية)²⁰. يمكن أن تساهم تدابير التنقل المستدام بشكل فعال في حل مشاكل السلامة على طرقات المدينة وتحقيق هدف الاتحاد الأوروبي المتمثل في الحد من وفيات الطرقات والإصابات الخطيرة بنسبة 50% بحلول عام 2030²¹. في محاولة لتأمين التغييرات في أنماط التنقل الحضري ينبغي اعتبار السلامة على الطرقات قضية رئيسية. تؤثر السلامة الفعلية والسلامة المتصورة تأثيراً عميقاً على اختيار الوسيلة، لا سيما عندما يتعلق الأمر بأنماط السفر الأكثر استدامة: المشي وركوب الدراجات والنقل العام. من المهم أن ندرك أن الأنماط المستدامة هي أيضاً طرق تنقل آمنة. تعمل السياسات المتكاملة على غرار تحسين البنية التحتية لركوب الدراجات وتوسيع الأرصفة وفرض حدود السرعة على تحسين السلامة على طرقات المدينة. منذ أن بدأت وارسو في تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام في منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، انخفضت حوادث الطرق بنسبة 21% ووفيات الطرق بنسبة 60%²².

تسهيل التنقل والحد من السيارات

عندما تكون البنية التحتية للتنقل والنقل مدروسة بشكلٍ محكم - وخاصة إذا كان تنسيق خدمات التنقل والتخطيط الحضري محكماً - يقل التنافس بين أشكال النقل المختلفة في الأماكن العامة. تساعد مخططات التنقل الحضري المستدام على إنشاء تكامل من شأنه أن يتكيف مع احتياجات التنقل الفردية للأشخاص. لقد ساعدت الإجراءات الواردة في خطة ميلان لعام 2016 بالفعل في تقليل عدد الأشخاص

الذين يستخدمون سياراتهم إلى 50%، أي أقل بكثير من المتوسط الإيطالي. فالمدينة تيسر على الطريق الصحيح لبلوغ أهدافها²³. تساعد مخططات التنقل الحضري المستدام على قلب اتجاهات التنقل السلبية. بفضل الترويج لمخططات التنقل الحضري المستدام في فرنسا خلال التسعينيات شهدت جُلّ المدن الكبرى الفرنسية قلباً للاتجاه التصاعدي لاستخدام السيارات. كما انقلبت التوجهات المتصاعدة بنسبة 22% خلال العقدين الماضيين لتتخفف إلى مستوى 8%²⁴. في سيدج، ثالث أكبر مدينة في المجر، سمح مخطط التنقل الحضري المستدام من الحد من التدهور السريع الذي شهده استخدام وسائل النقل العام²⁵.

الحصول على دعم الجمهور

إنّ هذه النتائج لم تكن لتحقيق ولا يمكن بلوغها إلا من خلال المشاركة النشطة للسكان المحليين التي تعدّ أساسية لتخطيط التنقل الحضري المستدام. بفضل مخطط التنقل الحضري المستدام - الذي تمّ خلاله سبر رأي 755 مواطناً - أوجدت ميلانو منطقة منخفضة الانبعاثات تحد من استخدام السيارات في حوالي 70% من أجواء المدينة. أدى النقاش العام المكثف بين أصحاب المصلحة والمواطنين إلى إبقاء المعارضة إلى الحد الأدنى²⁶.

جمعت بودابست، في عملية مماثلة، أكثر من 1000 رأي، أشار معظمها إلى أن المواطنين يريدون المزيد من التدابير الصديقة للبيئة؛ وقد ساعد هذا الدعم العام أيضاً على توليد الدعم السياسي²⁷.

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

¹⁹ Spotahome، الصحة العامة: ترتيب أفضل المدن في العالم ما هي أفضل المدن لحياة صحية؟، 2019. <https://www.spotahome.com/fr/sante-publique-les-meilleures-villes-du-monde>

²⁰ تقرير "PIN" (2019) مجلس سلامة النقل الأوروبي transports, Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU.

²¹ المفوضية الأوروبية، إطار سياسة الاتحاد الأوروبي للسلامة على الطرق لعقد العمل 2020-2030 الخطوات التالية لحملة "Vision Zéro" (2019).

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

²³ Dr. مقابلة مع المؤلفين في 8 آذار / مارس 2019. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità. Milano

²⁴ (مركز دراسات الشبكات والنقل والتخطيط العمراني والمباني العامة)، 30 عامًا من مخطط التنمية الحضري في فرنسا، 2013 https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵ Sándor Nagy, maire adjoint de Szeged، مقابلة مع المؤلفين 11 مارس / آذار 2019.

²⁶ Dr. مقابلة مع المؤلفين في 8 آذار / مارس 2019. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità. Milano

²⁷ مخطط التنقل في بودابست للفترة 2014-2030، المجلد 1 الأهداف والتدابير ص 12 إلى ص 15.

القصير، غير أنه ما تلبث تمرّ سنة من الزمن لتتجلى الفوائد والمزايا بوضوح. عندما توفرّ للموظفين أنماط تنقل مختلفة، تستفيد الشركات أيضًا من خلال مجموعة متزايدة من المرشحين وتقليص الوقت الضائع على الطرقات بسبب حركة المرور. من المرجح أن يبحث الأشخاص ذوو المهارات العالية عن عمل في المدن الجذابة، في حين أن الفئات الضعيفة - بما في ذلك الأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة أو الأشخاص المعوزين اقتصاديًا - يعثرون على وظائف بمجرد التخلص من العراقيل المنبثقة عن صعوبة التنقل. وهذا يعني أن تحسين التنقل يؤدي إلى رفع مستويات العدالة الاجتماعية من خلال رفع امكانيات الجميع لاسيما في ذات المجال، بدلاً من إفادة مجموعة على حساب مجموعة أخرى. أظهر تحليل التكلفة والعائد الذي أجرته مدينة أراد الرومانية في إطار اختيار تدابير مخطط التنقل الحضري المستدام أن كل مليون يورو يتم استثماره يحقق ربح 2.2 مليون يورو.³⁵



صورة © istock.com / olaser

Máté Lénárt، مركز بودابست للنقل (BKK)، مقابلة أجراها المؤلفون، 5 أبريل / نيسان 2019. CERTU (مركز دراسات الشبكات والنقل والتخطيط العمراني والمباني العامة)، 30 عامًا من مخطط التنمية الحضري في فرنسا، https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf

مركز دراسات النقل، 2017، p. 21، www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf

Dr. مقابلة أمع المؤلفين في 8 آذار / مارس 2019. Paolo Campus، Area Pianificazione Mobilità، Milano

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

Mattias Kärrholm، Retailising Space: Architecture، Retail and the Territorialisation of Public Space، Ashgate: Farnham and Burlington، VT، 2012، p. 44

Ayuntamiento de Madrid، 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central، 2019، <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>

Municipal Arad، Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad، 2017، pp. 288 à 289

لاحظت بودابست أنه بالإضافة إلى إقناع المواطنين، فإن هذا التعاون في إطار مسار التخطيط لتنقل حضري مستدام، سواء مؤسساتيا أو مع الجماهير، من شأنه أن تنتج عنه رؤى هامة وأفكار مبتكرة.²⁸

المواطنون على استعداد للترحيب بالتغييرات التي يقترحها قادتهم المحليون. في نانت بفرنسا، اختار 50% من المستطلعين خلال رحلاتهم بالحافلة وسائل النقل العام، مع أنهم يمتلكون سيارات²⁹. من خلال التشاور والعمل مع الجمهور بشأن تدابير التنقل الحضري المستدام، حققت ستوكهولم ارتفاعا في نسب الدعم العام لرسوم الازدحام من 33% إلى 67% في غضون خمس سنوات³⁰. على أقل تقدير، تعد مشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة أداة تسمح لواضعي السياسات بإقناعهم بفائدة التدابير الطموحة، وتحديد أيّ التدابير قد تكون مقبولة والحدّ من المعارضات السياسية التي قد تنتج عن رفضها.

جودة الحياة، انتصار مزدوج للأفراد والشركات

غالبًا ما تكون وسائل النقل المستدامة أكثر ملاءمة من السيارات المملوكة من قبل الأفراد. تتضمن شبكة التنقل المشتركة التي تم إنشاؤها كجزء من خطة التنقل الحضري المستدام لميلانو سيارات كهربائية ودراجات نارية ودراجات، وقد أثبتت نجاعتها من خلال جذب ما يقرب من نصف مليون مشترك³¹.

إن جعل الشوارع أكثر أمانًا للجميع، بغض النظر عن طريقة التنقل، يحسن التنقل بالمناطق الحضرية ويساهم في تحقيق الرفاهية. على الرغم من وجود عوامل عديدة، فليس من قبيل المصادفة أن تكون سبع من أكبر عشر مدن حيث مستوى رفاهية العيش مرتفع بالاتحاد الأوروبي تحظى بمخطط تنقل حضري مستدام³². يؤدي انخفاض مستويات استخدام السيارات إلى جعل الشوارع أكثر جاذبية وتحويل الطرق العامة إلى أماكن للحياة الحضرية والتماسك الاجتماعي.

إن تقوية الإحساس بالانتماء إلى المكان من خلال توفير أنماط تنقل مختلفة يحسن من صورة المدينة ويفيد الشركات الصغيرة والمحلية ويشجّع السياحة والتهيئة المحلية والاستثمار الخارجي. في كوبنهاغن، أدى إنشاء شارع للمشاة إلى زيادة المبيعات بنسبة 30% في غضون عام³³. وبالمثل، بعد إغلاق طريق عام في مدريد مؤقتًا أمام السيارات خلال فترة أعياد نهاية السنة 2018، زاد حجم مبيعات التجزئة بنسبة 9.5% مقارنة بعام 2017³⁴. على الرغم من أن هذه التدابير قد تؤدي مؤقتًا إلى انخفاض في حجم المبيعات وتضعيد المعارضة على المدى

الحكومة، يساعد مخطط التنقل الحضري المستدام في إنشاء رؤية مشتركة ويجمع بين مؤسسات لم يسبق لها (حتى الآن) العمل معاً. يؤدي هذا إلى تحسن كبير في فعالية مسار صنع السياسات.

اعتبرت بودابست تطوير مخططها للتنقل الحضري المستدام كعنصر أساسي لتفكير أكثر تناسقاً بين أصحاب المصلحة المختلفين، من خدمات البلدية والجهات الفاعلة الحكومية مروراً بشركات النقل³⁹. ويضمن هكذا تنسيق الدعم المتبادل والمتابعة الضروريين لذات التدابير. تظل قواعد المرور غير مجدية إذا لم تطبقها الشرطة. تخصيص طرقات للمشاة ليس من شأنه تحقيق أهدافه المتوخاة ان لم يندرج ضمن استراتيجية تنقل حضرية واسعة النطاق. تذهب أنتويرب إلى حد وضع خطة تنقل حضري مستدام مع 33 بلدية مجاورة والإدارة الفلمندية.⁴⁰

الزموا أمانكم، مستعدون؟ مخطط التنقل الحضري المستدام!

فمن خلال شرح الروابط الضرورية بين الأولويات السياسية، كما هو الأمر بين التنقل والشغل، يضمن مخطط التنقل الحضري المستدام الإدراك بأن مساهمة التنقل في الأهداف السياسية عالية المستوى على نطاقات واسعة. يزيد التشاور وإسهام أصحاب المصلحة من ضمن الحكومة وغيرهم بما في ذلك من شرائح المجتمع المدني والقطاع الخاص من دعم إجراءات التنقل. تعمل هذه الإجراءات على تحسين احتمالية تحقيق النجاحات والتأييد السياسي. يعد تخطيط التنقل الحضري المستدام أداة لإدارة التغيير بشكل فعال وإلهام طرق جديدة للتفكير.



Image © BKK Centre for Budapest Transport

حسبت ستوكهولم أن الفائض الاجتماعي والاقتصادي السنوي الناتج عن تدابير التنقل يبلغ 60 مليون يورو³⁶.

في الاتحاد قوة

كلما كانت حلول التنقل الأكثر استدامة متنوعة ومتكاملة كلما زادت كفاءة ومرونة نظام النقل بأكمله. منذ تنفيذ آخر مخطط لها للتنقل الحضري المستدام عام 2017، شهدت مدينة غينت البلجيكية زيادة بنسبة 25% في استخدام الدراجات في وسط المدينة و 35% خارج مركز المدينة³⁷. منذ تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام الذي تم تحديثه عام 2015، شهدت أنتويرب انخفاضاً بنسبة 25% في رحلات السيارات (أقل بحوالي 14000) إلى المدينة في يوم متوسط من أيام الأسبوع³⁸.

نظراً لطبيعتها المتكاملة وطويلة الأمد، تعد مخططات التنقل الحضري المستدام الطريقة الأكثر فاعلية لتحقيق العديد من الفوائد المحتملة. فبقدر ما ينطوي على التزام طويل الأمد وأهداف معتمدة على نطاق واسع، يساعد مخطط التنقل الحضري المستدام في إدارة حالات عدم اليقين وتحديد مؤشرات واضحة للتقدم خطوة بخطوة نحو تحقيق ذات الأهداف. نظراً لأنه يتطلب إيجاد تعاون بين الإدارات ومستويات

³⁶ Eliasson, J., The Stockholm congestion charges: an overview, مركز دراسات النقل بستوكهولم، 2014، ص. 34، www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.

³⁷ Transport & Mobility Leuven, Evaluatie Circulatieplan Gent, 2018, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf

³⁸ Marjolein Salens, مدينة أنتويرب، مقابلة أجراها المؤلفان، 13 مارس/آذار 2019.

³⁹ Máté Lénárt, مركز بودابست للنقل (BKK)، مقابلة أجراها المؤلفون، 5 أبريل / نيسان 2019.

⁴⁰ Marjolein Salens, مدينة أنتويرب، مقابلة أجراها المؤلفان، 13 مارس/آذار 2019.

1.3 ما هي العناصر الرئيسية لتخطيط التنقل الحضري المستدام؟

يقدم هذا الفصل لمحة عامة عن عناصر وعملية تخطيط التنقل الحضري المستدام. وهو يقدم المراحل الاثنتي عشرة من "دورة مخطط التنقل الحضري المستدام" مع التركيز على دور صنّاع القرار، بينما تتوفّر المعطيات التفصيلية لمهنيي قطاع التخطيط في القسم 2.

لمحة شاملة

هذه الحاجة إلى المرونة مفهومة تمامًا ويتم تشجيع المتخصصين في التخطيط على إجراء تعديلات معقولة إذا كانت حالتهم الخاصة تتطلب ذلك - طالما يتم مراعاة المبادئ العامة لتخطيط التنقل الحضري المستدام. يناقش الفصل 1.4 هذه النقاط بشكل عام. يوضح الشكل 2 المراحل الأربعة لتخطيط التنقل الحضري المستدام، تبدأ وتنتهي كل واحدة منها بمرحلة رئيسية وتنقسم إلى ثلاث مراحل (بإجمالي اثنتي عشرة مرحلة في دورة التخطيط). يقدم هذا الرسم التوضيحي نظرة عامة عن صانعي القرار، بينما يقدم الشكل 9 وصفًا أكثر تفصيلاً لمحترفي التخطيط.

منذ نشر مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام عام 2013، تم تطبيق عملية تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام في العديد من المناطق الحضرية في جميع أنحاء أوروبا (والعالم). وتمثل "دورة مخطط التنقل الحضري المستدام" المسار باستعمال المزاولة "انظر الشكل 2". أنه وبطبيعة الحال تصوير رمزي ومبسط لعملية تخطيط شائكة في الواقع. في بعض الحالات، يمكن تنفيذ الخطوات بالتوازي تقريبًا (حتى إعادة النظر فيها)، ويمكن أحيانًا ملاءمة ترتيب المهام وفقًا لاحتياجات محددة أو يمكن حذف إجراء جزئيًا عند الحصول على نتائج من نشاط تخطيط آخر.

الشكل 2: الخطوات الاثنتي عشرة لتخطيط التنقل الحضري المستدام (الإصدار الثاني) - نظرة عامة لصانعي القرار



المرحلة 1:

التحضير والتحليل

تتمثل الخطوة الرئيسية الأولى ونقطة البداية في مسار الدورة في أن يتخذ صانعو السياسات قرارًا واضحًا لإعداد مخطط تنقل حضري مستدام. خلال المرحلة الأولى توضع أسس عملية التخطيط من خلال الإجابة على الأسئلة التالية:

ما هي مواردنا؟

تحليل جميع الموارد (البشرية والمؤسسية والمالية) المتاحة للتخطيط ووضع هياكل العمل والمشاركة المناسبة للبدء. في هذه المرحلة، يجب على صانعي القرار التأكد من أن المؤسسات الرئيسية وصانعي السياسات يدعمون تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام ويساهمون في إنشاء فريق تخطيط مركزي.

ما هو سياق التخطيط؟

تحديد العوامل التي ستؤثر على عملية التخطيط، مثل المخططات الحالية أو المتطلبات القانونية. تحليل تدفقات حركة المرور لتحديد النطاق الجغرافي للمخطط - والتأكد من أن السلطات المجاورة وأصحاب المصلحة يتفقون معها. اقرار جدول التخطيط واستقطاب دعم خارجي إذا لزم الأمر. ترتبط إجراءات هذه المرحلة والمرحلة السابقة ارتباطًا وثيقًا وغالبًا ما تتم بالتوازي. تتمثل المهمة الرئيسية لصناع القرار في هذه المرحلة في التأكد من أن "المنطقة الحضرية الوظيفية" تعمل كمنطقة تخطيط لمخطط التنقل الحضري المستدام. غالبًا ما يكون هذا قرارًا مؤسسيًا وسياسيًا معقدًا.

ما هي أهم صعوباتنا وفرصنا؟

تحليل وضع التنقل من منظور جميع وسائط النقل وجوانب الاستدامة ذات الصلة بناءً على مجموعة مناسبة من مصادر البيانات الحالية. تتمثل الخطوة الأساسية النهائية للمرحلة الأولى في إجراء تحليل شامل لصعوبات التنقل الرئيسية والفرص المتاحة عبر المنطقة الحضرية الوظيفية.

المرحلة 2:

تطوير الإستراتيجية

وتهدف المرحلة الثانية إلى تحديد استراتيجية مخطط التنقل الحضري المستدام بالتعاون مع المواطنين وأصحاب المصلحة. الأسئلة الرئيسية في هذه المرحلة هي:

ما هي خيارات المستقبل؟

تحليل التغيرات المحتملة في العوامل الخارجية المهمة للتنقل الحضري (مثل التركيبة السكانية وتكنولوجيا المعلومات والمناخ) ووضع سيناريوهات تستكشف الاتجاهات الاستراتيجية الأخرى. الهدف من السيناريوهات تحديد حجم الشكوك المحيطة بالتوقعات من أجل الحصول على أساس واقعي أقوى لقرارات السياسة.

ما نوع المدن التي نريدها؟

استخدام التمارين البصرية مع أصحاب المصلحة والمواطنين لتطوير فهم مشترك للمستقبل المرغوب تشييده بناءً على نتائج تحليل التنقل والسيناريوهات. إن الرؤية والأهداف المشتركة هي حجر الزاوية لأي مخطط تنقل حضري مستدام. الرؤية هي وصف نوعي للتنقل المستقبلي المرغوب فيه للمدينة، والذي يتم تحديده بعد ذلك من خلال أهداف ملموسة تشير إلى نوع التغيير المستهدف. التأكد من أن الأهداف تعالج القضايا الهامة وتتعلق بجميع وسائل النقل في المنطقة الحضرية الوظيفية. يجب أن يشارك صانعو القرار بنشاط في هذه المرحلة إذ أنه يتم خلال هذه المرحلة اقرار استراتيجيات السنوات الموالية.

كيف نقيس نجاح المخطط؟

من خلال تحديد مجموعة من المؤشرات والأهداف الإستراتيجية التي تسمح بتتبع التقدمات المُحرَزة لتحقيق الأهداف دون الحاجة إلى جمع كميات هائلة من البيانات الجديدة. يجب على صانعي السياسات التأكد من أن الأهداف طموحة وقابلة للتحقيق ومتسقة بشكل متكامل ومشاركة على نطاق واسع من قبل أصحاب المصلحة ومتوافقة مع مجالات السياسة الأخرى.

لدى نهاية المرحلة الثانية نصل إلى المرحلة الرئيسية من المشاركة الواسعة للرؤية والأهداف والغايات. يجب على صانعي القرار، حيثما أمكن، تبني هذه الأولويات الاستراتيجية لضمان إطار توجيهي ثابت لمرحلة العمل.

المرحلة 3: تخطيط العمل

في المرحلة الثالثة، تنتقل عملية التخطيط من المستوى الاستراتيجي إلى المستوى التشغيلي. تركز هذه المرحلة على الإجراءات لتحقيق الأهداف والغايات المتفق عليها. في هذه المرحلة يتم الانتهاء من مخطط التنقل الحضري المستدام ويتم الاعداد لتنفيذه من خلال الإجابة على الأسئلة الأساسية الموالية:

ما الذي يجب القيام به بشكل ملموس؟

إنشاء مجموعة فعالة من التدابير وتقييم فعاليتها وجدواها لاختيار تلك التي ستساهم بشكل أفضل في تحقيق الأهداف والغايات المتوخاة. من الضروري تجميع التدابير ضمن سلسلة متكاملة، التناقص من حولها مع المواطنين وأصحاب المصلحة وتقييمها بالتفصيل بغية اعتماد خياركم. التخطيط لرصد وتقييم كل تدبير.

ما هي الإجراءات المطلوبة ومن سيكون مسؤولاً عنها؟

تحويل مجموعات التدابير إلى مهام ملموسة (أو "إجراءات") ووصفها بالتفصيل، بما في ذلك التكاليف المقدرة والعلاقات فيما بينها والمخاطر المرتبطة بها. وضع قائمة بأدوات التمويل والموارد المالية الداخلية والخارجية لجميع الإجراءات. بناءً على ذلك، التحديد بوضوح للمسؤوليات وأولويات التنفيذ والجداول الزمنية لكل إجراء. في هذه المرحلة، من الضروري اعلام أصحاب المصلحة والجمهور بالاجراءات. فعلى سبيل المثال قد تكون بعض مشاريع البناء مثيرة للجدل ضمن الرأي العام حتى لو كانت الأهداف والتدابير ذات الصلة مدعومة من قبل الأغلبية. يُطلب من صانعي القرار في هذه المرحلة الحصول على الدعم السياسي والعام لتدابير وإجراءات مخطط التنقل الحضري المستدام، من خلال ابرام اتفاق رسمي بشأن المسؤوليات والجداول الزمنية بين صانعي القرار وأصحاب المصلحة الرئيسيين.

جاهزون للتنفيذ؟

ساهم العديد من المؤلفين في الأجزاء المختلفة من مخطط التنقل الحضري المستدام. حان الوقت الآن لوضع اللمسات الأخيرة على الوثيقة والتحقق من جودتها. بناءً على اتفاقيات مؤسستكم، يمكنكم تضمين مخطط مالي مفصل بمخططكم للتنقل الحضري المستدام، أو إنشاء ذات المخطط المالي كمسار منفصل قائم بذاته. في كلتا الحالتين، يجب الاتفاق على ميزانية لكل إجراء ذي أولوية وترتيبات طويلة الأمد لتوزيع التكاليف والإيرادات بين جميع المنظمات المشاركة قبل اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام. تختتم المرحلة الرئيسية من المسار التخطيطي مرحلة تخطيط التدابير: يتم اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام من قبل صانعي القرار لدى الهيئة السياسية ذات الصلة.

المرحلة 4: المراقبة والتنفيذ

تركز المرحلة الرابعة على تنفيذ التدابير والإجراءات ذات الصلة المحددة بمخطط التنقل الحضري المستدام، مصحوبة برصد وتقييم وتواصل منهجي. في هذه المرحلة، يتم تنفيذ الإجراءات من خلال الإجابة على الأسئلة الأساسية التالية:

كيف نضمن الإدارة المُحكّمة؟

من الضروري أن تقوم الخدمات والمنظمات المسؤولة بتخطيط التفاصيل الفنية لأعمالها، والاطلاع بالتنفيذ والحصول، إذا لزم الأمر، على السلع والخدمات. نظرًا لأن عملية التنفيذ غالبًا ما تتطلب مشاركة العديد من الأطراف، ينبغي إيلاء اهتمام خاص للتنسيق العام للعملية.

أين نحن من المسار؟

ستحدد المتابعة المنهجية ما إذا كانت الأمور تسير كما هو مخطط لها أو ما إذا كان يلزم اتخاذ إجراءات تصحيحية. يمكن أن تؤدي برامج التنقل المبتكرة إلى حدوث اضطرابات هامة (لكنها تحقق أيضا فوائد هامة) للأشخاص الذين يتنقلون يوميًا. إن فهم الرأي العام، والحفاظ على حوار نشط، أمر ضروري لنجاح عملية التنفيذ.

ماذا تعلمنا؟

تتمثل الخطوة الأخيرة في دورة مخطط التنقل الحضري المستدام في تحليل النجاحات والإخفاقات وإبلاغ هذه النتائج إلى أصحاب المصلحة والجمهور. عملية المراجعة هذه هي أيضًا تطلعية وتأخذ في الاعتبار التحديات والحلول الجديدة. من الناحية المثالية، سيسعى صانعو القرار بنشاط لفهم النجاحات (والإخفاقات)، بحيث يتم أخذ هذه الدروس في الاعتبار لدى التحديث القادم لمخطط التنقل الحضري المستدام.

تختتم مرحلة "تقييم تنفيذ التدابير" دورة مخطط التنقل الحضري المستدام.

خلاصة

- يمثل القرار السياسي بداية مسار دورة مخطط التنقل الحضري، كما أنه يمدد بالتوجهات العامة والقيادية.
- تحليل قوي من شأنه توجيه عملية اعداد السيناريوهات ودعم مسار اتخاذ القرار.
- تحدد الرؤية والأهداف والغايات المشتركة الاتجاه الاستراتيجي.
- تُحدّد مجموعات متكاملة من الإجراءات لتحقيق الأهداف والغايات.
- تنقسم سلسلة التدابير إلى إجراءات (مهام فعلية) يتم فيما بعد تفكيكها، لا سيما من حيث المسؤوليات والتمويل.
- استناداً إلى جميع القرارات السابقة، يتم اعتماد مخطط تنقل حضري مستدام يجمع بين رؤية طويلة المدى وخطة تنفيذ واضحة.
- يضمن التنسيق العام للتدابير والرصد المنتظم تنفيذاً ناجحاً وقابلاً للتكيف.
- يضع تقييم التنفيذ المنهجي حجر الأساس لدورة التخطيط الموالية.

يوضح الشكل 9 وصفاً تقنياً لدورة التخطيط والإجراءات الاثنتي وثلاثين المحددة التي سيتم تنفيذها على مدار 12 خطوة، والمفصلة في الفصل 2.

1.4 كيف يعمل تخطيط التنقل الحضري المستدام عملياً؟

المفهوم مع المتطلبات المحلية. تتطلب عملية صنع القرار السياسي أيضاً شيئاً من البراغماتية والقدرة على العمل بالموارد المتاحة. غير أن السياسيين يرون الى ما وراء الحملات الانتخابية والأغلبية السياسية السائدة.

يساعد تخطيط التنقل الحضري المستدام أيضاً على إنشاء قاعدة لإدارة الطلبات المستقبلية. من وجهة نظر سياسية استراتيجية، فإن مخطط التنقل الحضري المستدام أداة لإدارة التغيير المستدام والمبتكر. بعبارة أخرى، يجب النظر إلى دورة تخطيط مخطط التنقل الحضري المستدام (كما هو موضح في الفصل 1.3) على أنها لولبية: فبمجرد انتهاء دورة تخطيط تنطلق دورة جديدة مما يوجد مساراً تحسينياً مستمراً.

يبحث هذا الفصل في كيف يتناسب التخطيط للتنقل الحضري المستدام مع الحقائق التشغيلية للتخطيط؛ كيف يرتبط بالسياق الأوسع لصنع السياسات الحضرية؛ كيفية دمجها مع غيره من إجراءات التخطيط الحضرية؛ كيف يمكن تكيف مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام مع السياق المحدد لمنطقة حضرية؛ وكيف يمكن مواجهة تحديات التخطيط في فترات عدم اليقين والتحول.

تخطيط التنقل الحضري المستدام ليس مفهوماً نظرياً. تم تطويره باستخدام نهج من أسفل إلى أعلى بناءً على خبرة العديد من خبراء التخطيط وغيرهم من الخبراء. تستند مبادئه، بالإضافة إلى الخطوات والإجراءات الموصى بها في الإصدار الثاني من المبادئ التوجيهية لمخطط التنقل الحضري المستدام إلى تجربة مجموعة واسعة من المدن في أوروبا وخارجها. لذلك، فمن المفترض أن يكون أكثر من مجرد مصدر إلهام. غير أنه من الواضح أيضاً أن أطر التخطيط والتمويل الوطنية المحددة والسياقات الحضرية المختلفة ومجموعات القوى السياسية وتأثير أصحاب المصلحة تتطلب التوفيق بابتداع بغبة تكيف



الجانب التشغيلي من التخطيط

مخطط التنقل الحضري المستخدم موضحا المدة النسبية التي تتطلبها الخطوات وسلسلة التعليقات المحتملة وأسهم المراجعة.

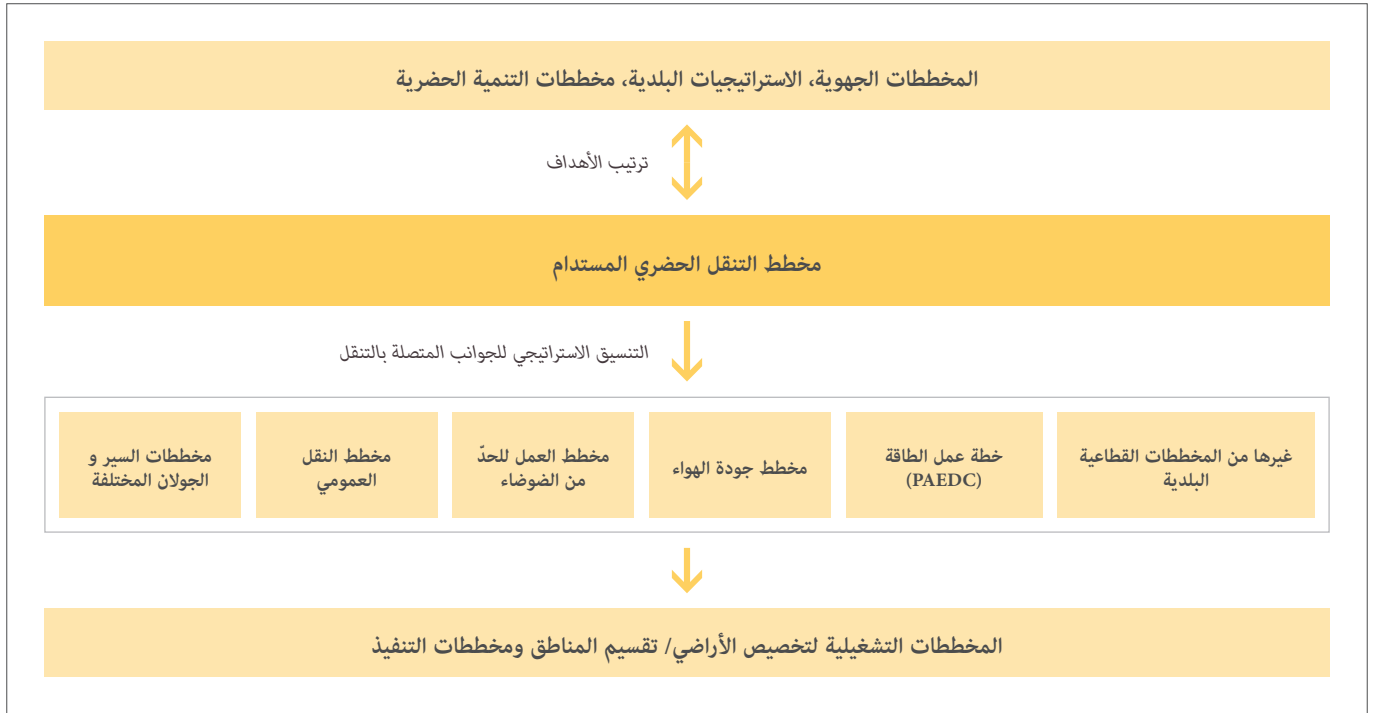
متطلبات التخطيط

يعد التخطيط جانبًا مهمًا في العديد من مجالات السياسة وعلى جميع مستويات الحكومة. يحتاج محترفو التخطيط المحليين إلى معرفة المتطلبات التي تؤثر على مخطط التنقل الحضري المستخدم (مثل التخطيط الحضري والتعليم والتوظيف) وفهم أين تكمن المسؤوليات بحيث يمكن تضمين المؤسسات ذات الصلة في المخطط. على المستوى الأوروبي، يتم وضع معظم توصيات التخطيط على أساس طوعي. وهي تشمل مخطط العمل من أجل الطاقة المستدامة والمناخ (PAEDC) الذي يتماشى مع أهداف المناخ والطاقة الواردة في ميثاق رؤساء البلديات. على المستوى الوطني، يعد تخطيط الاستثمار في البنية التحتية أمرًا شائعًا، في حين أن التخطيط البيئي وتخطيط استخدام الأراضي غالبًا ما يكون مسؤوليته إقليمية.

قد يبدو أن الدورة المكونة من اثنتي عشرة خطوة تشير إلى وجوب تنفيذ الخطوات واحدة تلو الأخرى، و الهيكل الواضح للمهام وقوائم المراجعة باتباع المبادئ التوجيهية حرفياً، لكن الحقيقة غير ذلك. فالتخطيط لتنقل حضري مستدام ليس بكتاب وصفات بل منهج. يعلم الجميع مدى اختلاف المدن ومدى تعقيد عملية صنع القرار في منطقة حضرية. فالتحدي لدى تنفيذ مخطط تنقل حضري مستدام يكمن في تكييف المخطط مع سياق محلي معين مع الحفاظ على الأهداف المتوخاة وتجنب التسويات غير المناسبة. تم تصميم دورة مخطط التنقل الحضري المستخدم (المقدمة في الفصل 1.1 والموصوفة بمزيد من التفصيل في الفصل 2) كأداة تواصل لوصف، بطريقة يسهل فهمها، الآثار المترتبة عن تخطيط التنقل الحضري. في واقع ممارسة التخطيط، قد يكون من الصعب تحديد الخطوات والإجراءات ذات الأولوية، حيث يجب أن تتم بعض الإجراءات بالتوازي. على سبيل المثال، يتداخل إنشاء هياكل العمل (انظر الخطوة 1) وتحديد إطار التخطيط (انظر الخطوة 2) بشكل كبير من حيث الجدول الزمني والمتدخلين. ففي بعض الأحيان تحتاج مهمة تكون قد بدت كاملة إلى إعادة النظر فيها لأن بعض النتائج غير مرضية تمامًا. يوفر الشكل 17 تمثيلًا مرئيًا لدورة

الشكل 3:

هيكل العلاقة بين مخطط التنقل الحضري المستخدم وغيره من المخططات (مقتبس من Ahrens et al., FGSV 2015, Recommendations for Mobility Master Planning, p. 8)



“الرجوع الى دليل «How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan» لمركز البحوث المشترك: <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112986/> jrc112986_kj-na-29412-en-n.pdf

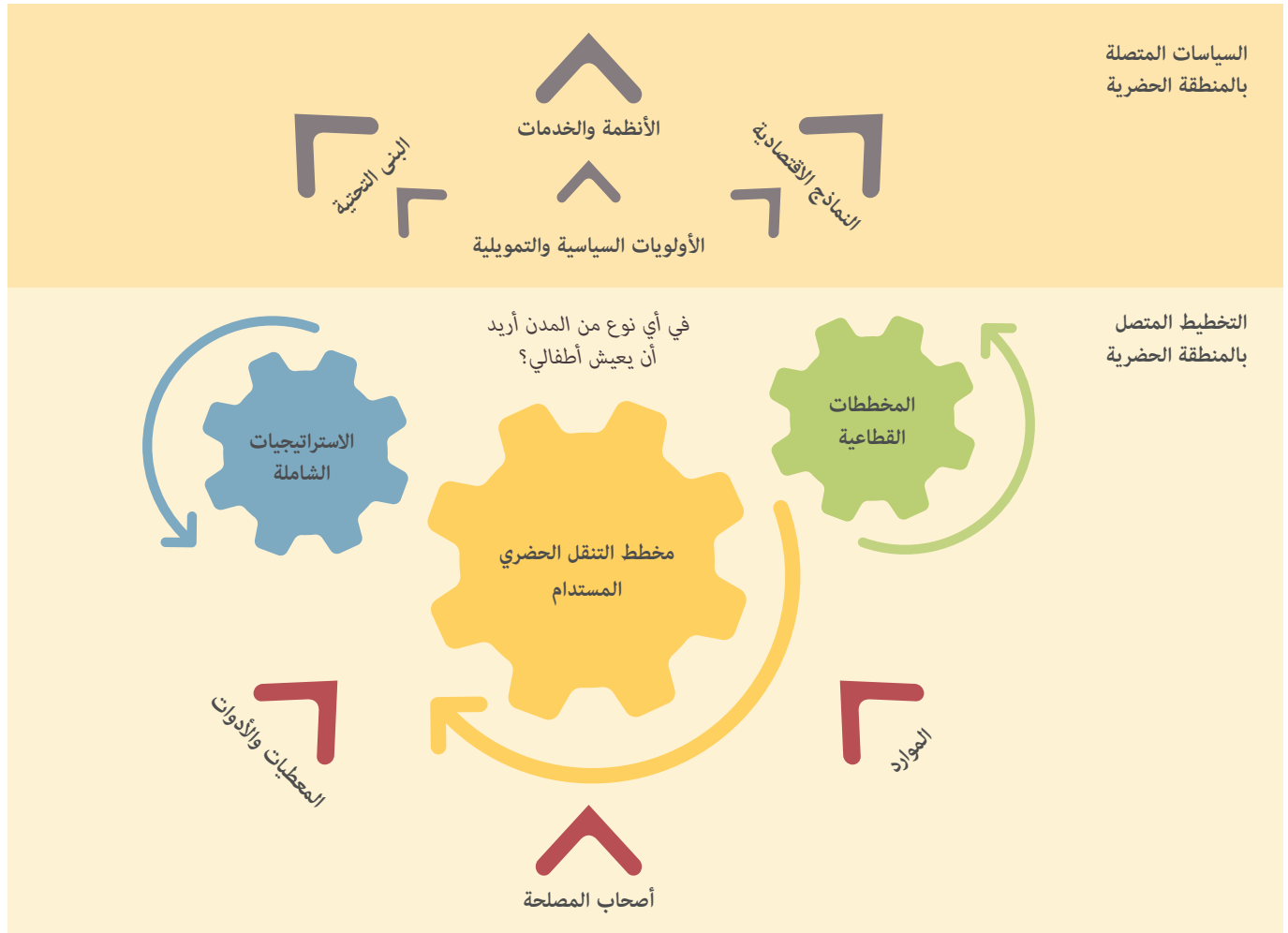
مخطط التنقل الحضري المستدام كمسار ادماج

غالبًا ما يصعب تحديد أيّ التّروس يكون المُحرّك وإيهم مُحرّكٌ بآخر، إذ أنّ ذلك يُعزى أساساً الى الأفق الزمني المختار. يمكن لإستراتيجية التنمية الحضرية الشاملة أن تحدد الأغراض العامة للتنقل، والتي تشكل مساهمة هامة في مخطط التنقل الحضري المستدام والتي بدورها توجه تطوير استراتيجية قطاعية مفصلة. من الناحية العملية، على الرغم من أن الجدول الزمني قد يختلف تمامًا، إلا أن تنسيق السياسات ضروري لضمان الاتساق وتنسيق التوقيت والنطاق المكاني وتنفيذ عمليات وسياسات التخطيط ذات الصلة. بالإضافة إلى توفير الموارد من خلال استغلال أوجه التآزر وتجنب أوجه القصور - أو حتى التضاربات - بين السياسات، يساعد هكذا تنسيق في الحد من الاضطرابات الناجمة عن إنشاء البنية التحتية وادراج غير منسق لأنظمة جديدة. والأهم من ذلك، أنه يحد من ضجر أصحاب المصلحة.

بغض النظر عن محتوى محفظة التخطيط المحددة للسلطة المحلية، فإن عمليات التخطيط غالبًا ما تستخدم البيانات والأدوات نفسها، مستدعيةً اسهام أصحاب مصلحة مشتركين، وفي بعض الأحيان يتم تنفيذها من قبل أشخاص يعتمدون على نفس الموارد المالية. غير أنّ هذه المسارات تفرض متطلبات مختلفة من ناحية الجدول الزمني والتخطيط ورفع التقارير وهدف جغرافي أو سلطة مسؤولة مختلفة. ومع ذلك، يبقى التخطيط مسارا ينطوي على انتقاء واحد من ضمن الخيارات المستقبلية الممكنة. أسئلة أساسية على غرار " في أي نوع من المدن أريد أن يعيش أطفالي؟" غالبًا ما تكون في قلب سياسات التخطيط الحضري، بغض النظر عن المنطقة المحددة المعنية.

يمكن اعتبار مخطط التنقل الحضري المستدام بمثابة تُرس في نظام تخطيط أكبر (انظر الشكل 4).

الشكل 4: مخطط التنقل الحضري المستدام كمسار ادماج



ملاءمة التوجهات المتصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام مع السياق المحلي

على الرغم من أن المبادئ التوجيهية المتصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام تترك مجالاً للمرونة والتكيف مع السياق المحلي، يبقى استيفاء الحد الأدنى من المتطلبات أمرًا لا بد منه:

- يجب إنتاج الخطوات الرئيسية بطريقة واقعية وتشاركية. تتمثل هذه الخطوات في: تحليل موجز لصعوبات وفرص المنطقة العمرانية الوظيفية؛ رؤية وأهداف وغايات متفق عليها مع أصحاب المصلحة؛ وصف الإجراءات، بما في ذلك تقييمها وتمويلها؛
- يجب متابعة عملية التنفيذ عن كثب وتكييفها إذا لزم الأمر، واعلام المواطنين وأصحاب المصلحة بالتقدم المحرز.

ينبغي أن يتلاءم نهج مخطط التنقل الحضري المستدام مع السياق والمتطلبات الخاصة لكل منطقة حضرية يطبق فيها، مع الحفاظ على أعلى مستويات الطموح. إن المبادئ الثمانية لمخطط التنقل الحضري تميز الأخير عن مخططات النقل التقليدية. غير أن "الاعتماد" لا يعني تجاهل أي من المبادئ، بل تكييف المدى، على سبيل المثال مع قدرات مدينة صغيرة تقوم بتطوير أول مخطط تنقل حضري مستدام لها، مع الحفاظ على مستوى عالٍ من الطموح على المدى الطويل.

يمكن أن يتخذ التكيف مع الاحتياجات المحلية أشكالاً مختلفة. قد تظهر الحاجة إلى التكيف، ولاسيما مثلاً إذا كان لمنطقة حضرية وظيفة معينة، كمحطة ميناء وطنية تخلق حركة مرور هائلة، أو مدينة متواجدة على جزيرة بحركة مرور موسمية. في هكذا حالات من المهم توجيه مخطط التنقل الحضري المستدام نحو إنتاج مجموعة من الأهداف والغايات تهدف إلى إيجاد حلولٍ لمسائل خاصة بالتنقل، مع اتباع نهج مخطط التنقل الحضري المستدام لتفادي إنتاج مخطط سيرٍ تقليدي (انظر الشكل 5).

الشكل 5: تحديد احتياجات التكيف المرتبطة بعملية التخطيط (أمثلة)



- **الكهربية:** كهربية جميع الأنماط والاستخدام المبتكر للبنية التحتية للكهرباء وصلتها بقضايا الطاقة (مثل الإنتاج المحلي للطاقة المتجددة)؛
- **الأتمتة وأنظمة النقل الذكية المتصلة:** تطبيق التكنولوجيا في خدمات التنقل الجديدة وتأثيرها على الشكل والوظيفة الحضريين؛
- **اقتصاد البيانات:** البيانات كمحرك للشركات الجديدة والسياسات، ومنصات التكامل التي توفر منتجات جديدة منبثقة عن عروض التنقل الجديدة والقائمة، وجوانب أكثر أساسية على غرار الخوارزميات التي باتت تضطلع بدورٍ أكثر فأكثر أهمية في تحديد القواعد واللوائح؛
- **مفاهيم اقتصادية جديدة متصلة بنقل البضائع والأشخاص:** منصات متكاملة توفر منتجات تنقل جديدة قائمة على خدمات التنقل الجديدة والقائمة (مثل "التنقل الخدماتي" (Maas) ومنصات تبادل الشحن)؛
- **التنقل المشترك:** جميع الجوانب (غير الفنية) للتنقل المشترك، على سبيل المثال، خدمات السائق عند الطلب، وتقاسم استخدام السيارات (لا سيما الخدمة الذاتية غير الثابتة) ((free-floating)) ومشاركة الدراجات؛
- **التنقل النشط:** ارتفاع ممارسة المشي وركوب الدراجات والمفاهيم الجديدة للتنقل الجزئي؛
- **تغيير العقلية والأنماط السلوكية:** عادات التنقل الجديدة بين الشباب وارتفاع الاهتمام بخدمات التوصيل "في اليوم" والطلب على خدمات التنقل سهلة الاستخدام (التبسيط) والإنتاج اللامركزي (مثل الطباعة ثلاثية الأبعاد)؛
- **إدارة متكاملة للفضاءات:** مناهج متكاملة جديدة لاستخدام وإدارة الفضاء الحضري كإنشاء مساحات حضرية جديدة وتنظيم وصول المركبات الى المناطق الحضرية وإدارة حواف الأرصفة والتنقل الجوي الحضري (كالطائرات بدون طيار).

يقترح مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام، كخطوات أساسية من تصميم المخطط، فحص السيناريوهات وبناء رؤية على أساس تحليل مفصل للوضع السائدة في مجال التنقل (انظر الخطوات 3 و 4 و 5).



صورة © on istock.com

التخطيط في زمن التحولات السريعة

اننا نعيش في زمن التحولات السريعة وقد بتنا نواجه تحديات عالمية واسعة النطاق، على غرار ما نشهده في مجالات المناخ والاقتصاد والأمن، على سبيل المثال لا الحصر، والآثار المترتبة عن هكذا تحولات. علاوة عن ذلك، فإن عادات وقيم وتطلعات الأشخاص لاتزال في تطور مستمر، كما نشهد بروز خيارات جديدة باستمرار مع تقدم التكنولوجيا. ومع ذلك، هنالك قسط هام من عدم اليقين بشأن ما إذا كان المواطنون سيستخدمون هذه التقنيات الجديدة كما هو متوقع، وكيف ستتطور ثقافات التنقل والتمويلات البلدية نظراً للتحديات المتصلة بالاقتصاد الكلي والديموغرافية.

قامت مجموعة من خبراء CIVITAS بتجميع قائمة بالعوامل التي سيكون لها، بمرور الزمن، أكبر تأثير على التنقل الحضري والتي ينبغي بالتالي اعتبارها "محركات للتغيير" في مجال التنقل الحضري⁴². وعلى الرغم من أن تداعياتها تختلف من منطقة الى أخرى، يمكنها "تغيير واقع التنقل الحضري" من الأساس. من البديهي أن وثيقة إستراتيجية على منوال مخطط التنقل الحضري المستدام يجب أن تأخذ في الاعتبار هذه التغييرات طويلة الأجل (وغيرها):

⁴² الرجوع الى المستند الموالي CIVITAS SATELLITE بشأن "نواقل التغيير".

1.5 كيف يمكن للمستويين الإقليمي والوطني دعم تخطيط التنقل الحضري المستدام؟

يرتبط التنقل الحضري ارتباطاً وثيقاً بسياسات أخرى مثل البيئة وسلامة الطرق والصحة والتهيئة المجالية وسياسات الطاقة. غالباً ما يتم تطوير مثل هذه السياسات على المستويات المحلية والإقليمية والوطنية. وعليه فإن العديد من المدن الأوروبية بحاجة إلى الحصول على دعم أعلى مستويات صنع القرارات لاسيما في مجالات الحوكمة والتشريع والتمويل والرصد والتقييم والتوجيه والمنهجية والتعليم وتبادل المعرفة. في أغلبية الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي، توفر الحكومة الوطنية ذلك الدعم بينما في دول أخرى تحظى الأقاليم باختصاص أهم ويضطلع المستوى الحكومي الوطني بدور أقل أهمية.

الفوائد على المستويين الوطني والإقليمي

على الرغم من أن تخطيط التنقل الحضري هو اختصاص محلي بشكل أساسي، إلا أن المدن لا يمكنها تحقيق الأهداف الطموحة للتنقل الحضري المستدام لوحدها. وفي الوقت نفسه، فإن المستويات الوطنية والإقليمية للحكومة لديها الكثير لتكسبه من تخطيط التنقل الحضري المستدام، حيث تسهم التحسينات على المستوى المحلي في تحقيق الأهداف الإقليمية والوطنية. فيما يلي العديد من الحوافز لدعم تطوير مخططات التنقل الحضري المستدام، التي تستهدف الجهات الفاعلة الوطنية والإقليمية.

تحسين الاتساق بين السياسات القطاعية المختلفة ومستويات الحكم المختلفة:

يرتبط التنقل الحضري ارتباطاً وثيقاً بالسياسات القطاعية على مستويات أخرى من الحكم، ولكن غالباً ما يتم تطوير هذه السياسات من قبل مجموعة واسعة من الجهات الفاعلة السياسية والمؤسسية على المستويات المحلية والإقليمية والوطنية، وحتى على المستوى الأوروبي. ما لم يتم تنسيقها، ترد هذه السياسات في وثائق تخطيط مختلفة، مما يعكس الاختلافات في الحوكمة والأطر القانونية وعمليات التنمية والأهداف المحددة. من الضروري معالجة المخاطر الكامنة في عدم الاتساق والازدواجية بين نهج التخطيط والنتائج. وتتعلق أبرز الأمثلة باللوائح المتعلقة باستخدام الأراضي وفرض الضرائب على الممتلكات وإمكانية وصول السكان المحرومين إلى الخدمات الأساسية وتطوير البنية التحتية.

إزالة العوائق التي تحول دون تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام:

بعض من العراقيل محلية بحتة بطبيعتها وتحتاج السلطات المحلية إلى تجاوزها، في حين أن البعض الآخر غالباً ما يكون نتيجة لأطر وطنية غير فعالة تؤدي إلى عراقيل كالموالي ذكرها⁴³:

- نقص التعاون بين المستويات المحلية والإقليمية والوطنية؛
- التنسيق المحدود على المستوى الوطني بالوزارات، مما يؤدي إلى تضارب بين سياسات الإدارات الوطنية؛
- انخفاض مستوى المعرفة والإرادة السياسية والالتزام من جانب صانعي القرار؛
- الافتقار إلى التمويل المستدام والمنسق على المستويات الوطنية والإقليمية والمحلية؛
- ضعف ثقافة الرصد والتقييم مع ضآلة رقابة الجودة أو انعدامها؛ و،
- نقص الدعم المهني (بما في ذلك المبادئ التوجيهية) والتدريب والمهنيين القادرين على نقل المهارات المطلوبة.

تحسين وتنسيق تدفقات التمويل الأوروبية والوطنية والمحلية:

الرافعة المالية عنصر أساسي في ترجمة الرؤى السياسية إلى عمليات ملموسة. توفر المؤسسات الأوروبية والوطنية المختلفة التمويل للتنقل الحضري. إن إنشاء إطار تمويل وطني أو إقليمي منسق، يقوم على فهم مشترك للجوانب القانونية والتقنية، يمكن أن يدعم التنقل الحضري المستدام. بل أكثر من ذلك، من شأن إطار تمويلي لمشاريع البنى التحتية ضمان تطوير وتنمية اقتصاد التنقل ودعم طرق التنقل المستدامة.

⁴³ للحصول على وصف أكثر تفصيلاً للعراقيل والاحتياجات، الرجوع إلى "SUMPs-Up status report" (2018).

تشجيع الابتكار والأسواق الجديدة:

يمكن أن يتضمن تطوير استراتيجية تنقل وطنية أو إقليمية تحديد أولويات محددة بوضوح لحلول التنقل، بما في ذلك التقنيات المبتكرة. على سبيل المثال، تتطلب توجيه المركبات النظيفة⁴⁴ من الهيئات العامة شراء حصة دنيا معينة من المركبات النظيفة، وبالتالي تسهيل نشر المركبات منخفضة الانبعاثات أو عديمة الانبعاثات. ترسل هذه الأولويات المعلنة بوضوح إشارة واضحة ومستقرة للقطاع الخاص والسلطات المحلية التي يمكن أن تسهل الاستثمار طويل الأجل.

تطوير إطار وطني أو إقليمي: وضع مَرْبِحٍ للجميع!

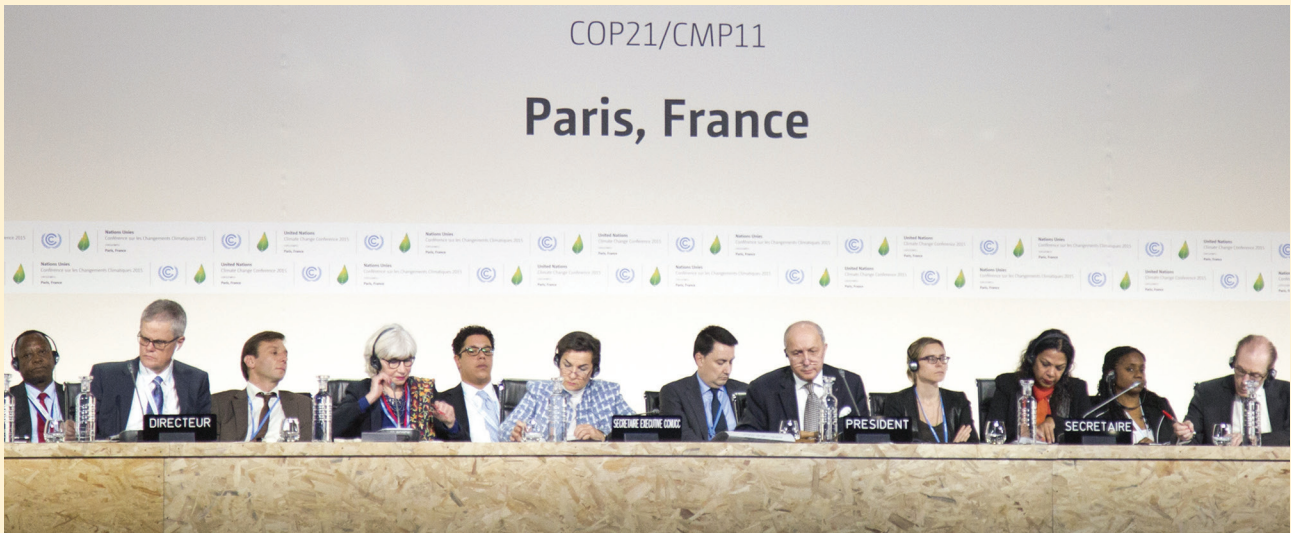
التشريعات الأوروبية حدوداً للانبعاثات ومعايير جودة الهواء لحماية صحة الإنسان. ففي عام 2016، تجاوزت ست دول من دولها الأعضاء حدود واحدٍ على الأقل من سقوف الانبعاثات الخاصة بها. وبشكل عام، استوفت أربع دول فقط من الاتحاد الأوروبي جميع معايير جودة الهواء بينما تجاوزت عشرة منها جميع تلك المعايير. ولأن التنقل في المناطق الحضرية يعد مجالاً رئيسياً للعمل على الحد من الانبعاثات وتحسين جودة الهواء، فإن وجود إطار وطني أو إقليمي مؤاتٍ لمخططات التنقل الحضري المستدام سيسمح للمخططات المحلية بأن تكون أكثر استهدافاً وتشغيلاً، مما يساهم في قدرة المدن على تلبية متطلبات جودة الهواء.

وباختصار، لن تحقق الحكومات الوطنية والإقليمية أهدافها المناخية ولن تلبى متطلبات جودة الهواء الأوروبية أو تفي بالتزاماتها الدولية دون مساهمة المدن. كما تحتاج المدن من جهتها إلى دعم الحكومات الإقليمية والوطنية لتحقيق تنقل أكثر استدامة. وضع مَرْبِحٍ للجميع بلا شك!

يمكن للمدن أن تصبح الفاعل الرئيسي للتغيير في تنفيذ الاتفاقيات الدولية الأخيرة على غرار اتفاقية باريس والأجندة الحضرية الجديدة. فعملية، أقر مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (CCNUCC) الذي عقد في باريس في عام 2015 (COP 21) بالدور الأساسي الذي يتعين على المدن أن تضطلع به في إطار اجراءات معنية بالمناخ تكون ناجعة. فعلى سبيل المثال، تعتبر الضرائب الاستراتيجية حاسمة لتوجيه المواطنين بعيداً عن استخدام السيارات الخاصة: حيث يمكن للإدارات الحكومية الوطنية فرض ضرائب على الشراء والتداول، في حين أن الإجراءات المحلية يمكن أن تسهل أنماط الحياة المستغنية عن استعمال السيارات.

غير أنه تبقى موارد وسلطة المدن محدودة للغاية بحيث لا يمكنها تفعيل إعادة توجيه نحو التنقل المستدام بمفردها. ويمكن أن يؤدي الدعم الوطني أو الإقليمي لمخطط التنقل الحضري المستدام إلى خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن النقل من خلال إنشاء إطار سياسي ومالي وتقني يزيد من الوعي ضمن أصحاب المصلحة - من المستوى المحلي إلى المستوى الوطني وعلى مستوى القطاعين العام والخاص. وبهذه الطريقة، تمثل السياسة الوطنية أو الإقليمية التي تدعم مخطط التنقل الحضري المستدام مساهمة مباشرة في المساهمات المحددة وطنياً (CDN).

الأمر نفسه ينطبق على متطلبات جودة الهواء الأوروبية. حيث وضعت



صورة: UNclimatechange on flickr.com

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_fr “

تدابير وأدوات لتشجيع اعتماد مخططات التنقل الحضري المستدام

ينبغي تنسيق عملية التمويل مع بقية الأطراف من أصحاب المصلحة الوطنيين [الإدارة] و متابع طيلة المسار [الرصد والتقييم]. كما ينبغي الترويج لفوائده خلال أهم المراحل (لدى اعتماد التمويل) كما يتوجب جمع آراء أصحاب المصلحة طيلة تداول المسار [الحوكمة والتواصل وتبادل المعارف]. لذلك، يتم تشجيع صانعي القرار الوطنيين بشدة على تطوير برنامج وطني شامل. يساعد ذلك على تحسين الاتساق، وخلق أوجه التآزر وزيادة الرؤية لجميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك السلطات المحلية التي تقوم بإعداد مخططات التنقل الحضري المستدام.

يمكن للجهات الفاعلة الوطنية دعم تطوير مخططات التنقل الحضري المستدام مع مجموعة واسعة من الإجراءات على مستواهم. يوضح الشكل 6 التدابير الوطنية المركزية المتعلقة بالحوكمة والتشريعات والتنظيم والتمويل والرصد والتقييم والمبادئ التوجيهية والمنهجية والتعليم وتبادل المعرفة.

يوجد مستوى عال من التفاعل بين الإجراءات. على سبيل المثال، يفترض إنشاء منحة وطنية لدعم تطوير مخططات التنقل الحضري المستدام عالية الجودة [التمويل] يقتضي تحديد طبيعة مخطط التنقل الحضري المستدام وربما طرق تصميمه [التشريعات واللوائح والمبادئ التوجيهية والمنهجية].

الشكل 6: التدابير على المستوى الوطني الرامية الى تحفيز اعتماد مخططات التنقل الحضري المستدام وعلاقتها الرئيسية



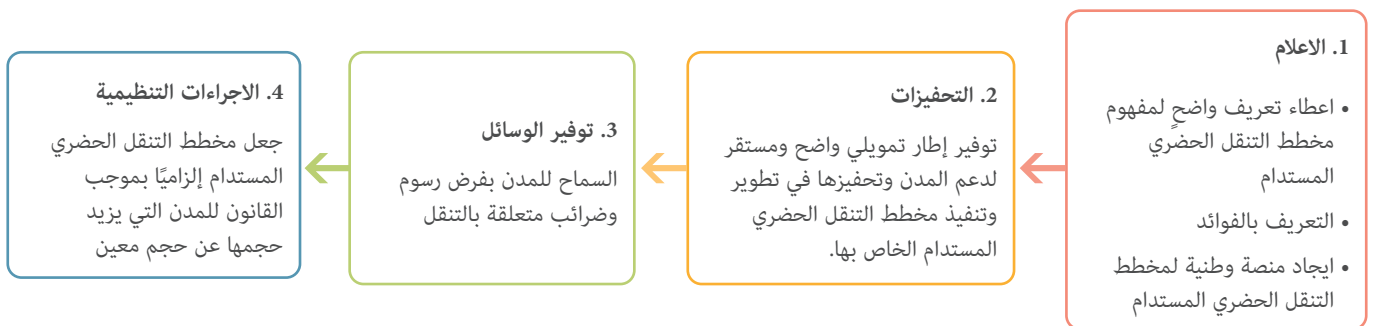
يمكن للحكومات أن تشجع على تبني مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام من خلال أربعة مستويات عمل متكاملة:

1. الإعلام: تقدم الحكومة الوطنية معلومات مفصلة عن مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام (وفوائده) في السياق الوطني.. يمكن للمنصة الوطنية تسهيل التبادل بين المدن حول مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام، وتقديم أمثلة على الممارسات الحميدة وتوفير المعلومات المتصلة بفرص التمويل (الوطنية)؛

2. التحفيز: يعد وجود مخطط تنقل حضري مستدام شرطاً أساسياً للمدن لتلقي التمويل الوطني لمشاريع التنقل الحضري.. يتم تطبيق هذا النهج في بعض البرامج التشغيلية للصناديق الهيكلية والاستثمارية الأوروبية

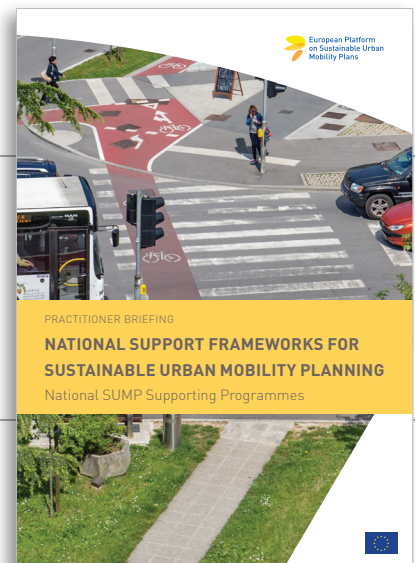
3. توفير الامكانيات للمدن والمناطق: تمنح الحكومة الوطنية المدن السلطة القانونية لإدراج رافعات و أنظمة تحصيل الرسوم والضرائب، أو تُوجد نصوصاً تجريبية في التشريعات المعمول بها لتمكين المدن من اختبار نهج جديدة للتنقل المستدام؛

الشكل 7: أربعة مستويات من عمل



4. الاجراءات التنظيمية: يعد مخطط التنقل الحضري إلزامياً بموجب القانون لجميع المدن أو لبعض المدن وفقاً لمعايير محددة، على سبيل المثال السكان أو فئة السلطة المحلية..

تدار برامج دعم مخططات التنقل الحضري المستدام الوطنية على المستويين الوطني أو الجهوي وتهدف إلى تشجيع ودعم و المطالبة و / أو تقديم حوافز لتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام. تتوفر إرشادات مفصلة في الدليل المواضيعي حول أطر الدعم الوطنية لتخطيط التنقل الحضري المستدام .



كما برز من خلال تحليل حديث لأطر التخطيط للتنقل الحضري المستدام الوطني في أوروبا، هنالك حاجة حقيقية لبرامج وطنية و/أو جهوية فعالة ومتسقة لدعم تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المحلي. في هذا الصدد، حددت احتياجات مفصلة لأنماط مختلفة من الدول.⁴⁵

الشكل 8:

الحاجة إلى برامج وطنية أو جهوية فعالة ومتسقة من أجل تطوير وتنفيذ استراتيجيات مخططات التنقل الحضري المستدام المحلية

البلدان والمناطق التي تغطي بمخطط تنقل حضري مستدام قائم		البلدان والمناطق التي لا تغطي بمخطط تنقل حضري مستدام وطني أو التي تنطلق في اعدادة.	
المجالات الرئيسية	المتطلبات	المجالات الرئيسية	المتطلبات
الحكومة التشريعات والأنظمة	التحسين المستمر لبرامج مخططات التنقل الحضري المستدام الوطنية وعناصرها	الحكومة	تحقيق الالتزامات والطموحات على المستوى الوطني (الوزارات) فيما يتعلق بالإدارة المركزية لمخططات التنقل الحضري المستدام ووضع رؤية مشتركة لتخطيط التنقل
التمويل	تأمين أو إعادة هيكلة التمويل المحلي المستمر من أجل تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام	الحكومة التشريعات والأنظمة التمويل	الدعم المؤسسي والتشريعي والمالي لمخطط التنقل الحضري المستدام والتدابير ذات الصلة
المبادئ التوجيهية والمناهج الحكومة التشريعات والأنظمة	توسيع نطاق مخطط التنقل الحضري المستدام إلى المجالات الوظيفية مع مخطط تنقل حضري مستدام مشترك بين البلديات أو الأقاليم	المبادئ التوجيهية والمناهج	اعتماد المبادئ التوجيهية الوطنية المتصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام
الرصد والتقييم	تحسين إجراءات الرصد والتقييم ودعم أقوى للسياسيين والسياسات لتنفيذها	الرصد والتقييم	إدراج إجراءات المراقبة والتقييم وزيادة الجمع المنتظم للبيانات المتعلقة بالتنقل
الاعلام والتوعية وتبادل المعارف	التعاون مع الجامعات لدمج مخطط التنقل الحضري المستدام في المناهج الدراسية ذات الصلة	الاعلام والتوعية وتبادل المعارف	بناء القدرات (التدريب ورش العمل لموظفي الحكومة المحلية والمهنيين) لدعم تطوير مخططات التنقل الحضري المستدام ومشورة الخبراء ومراقبة الجودة وتدريب سلطات الرقابة الوطنية
المعلومات والتعليم وتبادل المعرفة	حملات اعلامية وترويجية مستمرة من شأنها تسليط الضوء على التأثير الإيجابي لتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام، مع إيلاء اهتمام خاص لمتخذي القرار وعامة الناس.	الاعلام والتوعية وتبادل المعارف	زيادة الوعي بالآثار الإيجابية لمخطط التنقل الحضري المستدام والتنقل الحضري بشكل عام وعلى المستوى الوطني، للسياسيين المحليين وأصحاب المصلحة والجمهور

.Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenović, L., The Status of SUMP in EU member states, 2018
http://sumps-up.eu/publications-and-reports/.⁴⁵

الفصل 2: تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام

كما أن أمثلة الممارسات الحميدة مأخوذة من مخططات التنقل الحضري المستدام المنفذة في مناطق مختلفة من أوروبا. بعض منها لا يستجيب بالضرورة لجميع المتطلبات المشروطة، غير أنه يستعمل لتوضيح الاجراءات التي تعدّ جزءاً من المسار التخطيطي والتنفيذي لمخطط تنقل حضري مستدام. الهدف هو تقديم مجموعة من الأمثلة لمناطق أوروبية مختلفة لاثبات أنه يمكن تبني مقاربات ونهج تخطيطية حميدة في سياقات مختلفة. توضح العديد من الأمثلة أيضاً إجراءات التخطيط الاستشرافية الموجهة نحو المستقبل.

كما تتوفر أمثلة أخرى على الموقع:

www.eltis.org

دورة مخطط التنقل الحضري المستدام

تشمل دورة مخطط التنقل الحضري المستدام أربع مراحل تنقسم كل واحدة منها الى اثنتي عشرة خطوة رئيسية مجزأة بدورها الى 32 اجراءً. تبدأ وتنتهي جُلّ مراحل الدورة الأربعة بخطوة رئيسية. وترتبط الخطوات الرئيسية بقرارٍ أو نتيجةٍ لا بدّ منها للمرور الى المرحلة الموالية، كما تشير كل خطوة الى نهاية الخطوة السابقة لها. ويتوجب تنفيذ جُلّ المراحل والإجراءات في إطار دورة تخطيطية منتظمة ضمن سياق مسارٍ تحسينيٍّ مستمرّ.

تستهدف هذه المبادئ التوجيهية مهنيي قطاعي النقل والتنقل الحضريين وغيرهم من أصحاب المصلحة المعنيين بتطوير وتنفيذ مخططات التنقل الحضري المستدام. اذ تعطي وصفاً شاملاً لمسار عملية تطوير وتنفيذ مخطط تنقل حضريٍّ مستدام، ينقسم الى أربع مراحل، تشمل كل مرحلة اثنتي عشرة خطوة رئيسية مجزأة بدورها الى 32 اجراءً. تبدأ وتنتهي جُلّ مراحل المسار الأربعة بخطوة رئيسية. وترتبط الخطوات الرئيسية بقرارٍ أو نتيجةٍ لا بدّ منها للمرور الى المرحلة الموالية، كما تشير كل خطوة الى الانتهاء من الخطوة السابقة لها. وعليه، تستعرض هذه المبادئ التوجيهية كل واحدة من الخطوات على حدة بشكلٍ تفصيليٍّ فضلاً عن الإجراءات ذات الصلة والمعطيات بشأن:

- السبب المؤسس للاجراء المتخذ والقضايا التي يتوجب معالجتها والأسئلة التي تستدعي الإجابة عنها؛
- الأهداف المتصلة بالاجراء المستدعي للتنفيذ؛
- المهام الرئيسية التي يتوجب تنفيذها في إطار الاجراء؛
- الإجراءات الخاصة بما هو أبعد من الاحتياجات الأساسية، للمدن والمناطق التي تطمح (وتتملك الموارد) للتقدم خارج المهام الأساسية؛
- متطلبات الجدول الزمني والتنسيق مع غيره من الاجراءات فضلاً عن
- قائمة لرصد التدابير الواجب اتخاذها.

تجدُر الإشارة الى أن ترتيب الاجراءات يكون على أساسٍ منطقيٍّ وليس على أساسٍ وحداتٍ مُتسلسلة⁴⁶. عملياً، يمكن تنفيذ الإجراءات جزئياً بالتوازي أو أن تتضمن حلقات حلقات رد الفعل. يسلط الجزء الخاص بالجدول الزمني لكل إجراء وتنسيقه الضوء على الجوانب الرئيسية في هذا الصدد. توفر الصفحة الموالية تمثيل بياني لدورة التخطيط، يليه وصفٌ مفصّلٌ لجميع الخطوات والإجراءات المتضمنة في تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام. تتضمن المبادئ التوجيهية أمثلة على الممارسات الجيدة ومسرداً وأدوات ومراجع لمساعدة المستخدمين لدى تطوير وتنفيذ مخطط تنقل حضريٍّ مستدام.

⁴⁶ تمت مناقشة هذه النقطة بمزيد من التفصيل في الفصل 1.4 كيف يعمل تخطيط التنقل الحضري المستدام على أرض الواقع؟.

المرحلة 1: التحضير والتحليل

مرحلة تمهيدية:
اقرار اعداد مخطط تنقل
حضري مستدام



لبنى تحتية (على سبيل المثال، خط طراموي جديد) أو ابتكار حضري مهم (مثل منطقة منخفضة الانبعاثات) يتوجب تنفيذ ذات الإجراء في سياق تخطيط أوسع.

يمكن أن يقدم مخطط تنقل حضري مستدام نهجا متكاملًا لمشروع كبير وبتدابير تكميلية وأهداف طويلة الأجل ونهج تشاركي. وعلى وجه الخصوص في حال مشاريع مبتكرة هامة وذات التأثير العالي، يمنح مخطط للتنقل الحضري المستدام استراتيجيات المشاركة الشاملة اللازمة لكسب دعم الجمهور للتدابير. يمكن لمشروع بنى تحتية كبير أن يحفز مبادرة البدء لتخطيط تنقل شامل لمنطقة حضرية وظيفية، مدعوم باستراتيجية تهيئة حضرية أوسع.

فالمقاربة المفيدة تتجلى من خلالها التحديات والصعوبات التي قد تواجه المدينة في حال لم تتطور الأمور نحو الأحسن، فضلاً عن تسليطها الضوء على النتائج الإيجابية التي من شأنها أن تنبثق عن مخطط تنقل حضري مستدام، والتشديد على أن الناخبين يكافؤون النتائج الناجحة. من أجل إيصال مدى إلحاح الموقف، قد يكون مفيداً تمثيل النتائج السلبية التي قد تطرأ في حال عدم إعادة توجيه الوضع، لاسيما من خلال المحاكاة (كتمثيل ازدحام الطرقات المحتمل مستقبلاً والخسائر الاقتصادية المنبثقة عنه، أو مؤشرات تعكس نسبة وفيات الطرقات أو سنوات الحياة المفقودة بسبب تلوث الهواء) وعرضها على صانعي السياسات باستخدام الخرائط والأرقام. تسلط التغييرات السريعة الحالية الناتجة عن التقنيات الرقمية الضوء على الحاجة الملحة لتطوير نهج استراتيجي متماسك للتنقل المستدام في المستقبل. ولدى الاعلام بالمزايا غالباً ما يكون مفيداً ربط الصلة بين الأسئلة الأولية التي تخص مدينتكم - على غرار نوعية الهواء وسلامة الطرقات والقدرة على الاسكان أو النمو الاقتصادي - من خلال شرح كيف يمكن لمخطط التنقل الحضري المستدام أن يعالجها. الاستناد بمدن أخرى نفّذت بنجاح تخطيط تنقلها الحضري من شأنه أن يكون مقنعاً أيضاً (انظر الفصل 1.2).

وقد يصعب الحصول على دعم والتزام السياسيين بالنظر الى أن فوائد مخطط تنقل حضري مستدام من شأنها أن تصبح جلية بعد فترة تكون أطول من فترة الدورة الانتخابية. كما قد يكون من المفيد الإصرار على إمكانية إيجاد تدابير على مدى أقصر تتجلى بوضوح عالٍ في مخطط التنقل الحضري المستدام، الأمر الذي قد يؤدي الى الحصول على الدعم العام على المدى القصير ومن ثمّ أول قرار بشأن اعداد مخطط التنقل الحضري المستدام. على سبيل المثال، يمكن أن يساعد التحول المؤقت

نقطة الانطلاق: اقرار اعداد مخطط تنقل حضري مستدام

ينطلق اعداد مخطط تنقل حضري مستدام من مرحلة تقرير تحسين ظروف التنقل السائدة والاقناع بمدى ضرورة التوجه نحو قدر أكبر من الاستدامة. فمن الضروري أن تكون الأمور واضحة منذ الوهلة الأولى فيما يتعلق بالنقل أو التنقل الحضريين الذين ليسا بغاية مستهدفة وإنما يُتَوَقَّع أن يُسهما في تحقيق أهداف أسمى، كتحسين نوعية الحياة وتحقيق الرفاهية. فإقرار الشروع في العمل على مخطط تنقل حضري مستدام يفرض دوماً الالتزام بتحقيق عدد من الأهداف العامة:

- تحسين إمكانية الوصول للجميع، بغض النظر عن مستوى الدخل أو الوضع الاجتماعي؛
- تحسين نوعية الحياة وجاذبية البيئة الحضرية؛
- تحسين السلامة على الطرق والصحة العامة؛
- الحد من تلوث الهواء والضوضاء وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري واستهلاك الطاقة؛
- الجدوى الاقتصادية والعدالة الاجتماعية ونوعية البيئة.

وبحسب السياقات الوطنية والمحلية، يمكن أن تتجلى القوة الدافعة لاعداد مخطط تنقل حضري مستدام في التزام قانوني مفروض من أعلى المستويات الوطنية، أو في قرار رسمي صادر عن هيئة سياسية محلية (كمجلس جماعة محلية) أو التزام متخذ من قبل الادارة المحلية. وفي جميع الأحوال فإنّ الالتزام الفعلي ضروري لتحويل ماهو واجب بفعل القانون أو بفعل قرار أو نتيجة عن التزام معين الى مخطط مستدام وناجح فعلياً. في غياب دعم سياسي محلي، قد يكون من الصعب إقناع السياسيين غير المحليين للحصول على دعمهم. إذ يقتضي الأمر تقديم حجج مقنعة من قبل من يحظى باحترام صناعات القرار. يمكن أن يشكل مشروع أو تدبير معين في ذاته نقطة بداية مسار مخطط تنقل حضري مستدام. في حال قرار متصل بمشروع كبير

ايجاد متنزهات بدلاً من أماكن وقوف السيارات؛ الرجوع الى المربع الخاص بإنشاء المساحات في الإجراء 7.2).

للأماكن العامة من خلال حلول "بسيطة وغير مكلفة" المواطنين على تصور التغييرات الإيجابية المتوخاة (على سبيل المثال لدى غلق شارع في الصيف، انشاء مسار مؤقت للدراجات محدد بواسطة أحواض زرع،



تتمثل الخطوة الرئيسية الأولى ونقطة الانطلاق في مسار الدورة في أن يتخذ صانعو السياسات قراراً واضحاً لإعداد مخطط تنقل حضري مستدام. خلال المرحلة الأولى توضع أسس عملية التخطيط من خلال الإجابة على الأسئلة التالية:

تحديد العوامل التي من شأنها أن تؤثر على عملية التخطيط، مثل المخططات الحالية أو المتطلبات القانونية. تحليل تدفقات حركة المرور لتحديد النطاق الجغرافي للمخطط - والتأكد من أن السلطات المجاورة وأصحاب المصلحة يتفقون معها. اقرار جدول التخطيط واستقطاب دعم خارجي إذا لزم الأمر.

ترتبط إجراءات هذه المرحلة والمرحلة السابقة ارتباطاً وثيقاً وغالباً ما تتم بالتوازي. على سبيل المثال لا الحصر، يتوجب تحديد النطاق الجغرافي في مرحلة مبكرة لكي يؤخذ في الاعتبار لدى إنشاء هياكل العمل.

ما هي مواردنا؟

تحليل جميع الموارد (البشرية والمؤسسية والمالية) المتاحة للتخطيط ووضع هياكل العمل والمشاركة المناسبة للبدء. الحرص على الحصول على دعم كل من المؤسسات وأصحاب المصلحة الرئيسيين لتطوير مخطط التنقل الحضري المستدام.

ما هو سياق التخطيط؟

ما هي أهم صعوباتنا وفرصنا؟

تتمثل الخطوة الأساسية النهائية للمرحلة الأولى في إجراء تحليل شامل لقضايا التنقل الرئيسية والفرص المتاحة عبر المنطقة الحضرية الوظيفية.

تحليل وضع التنقل من منظور جميع أنماط النقل وجوانب الاستدامة ذات الصلة بناءً على مجموعة مناسبة من مصادر البيانات الحالية.



في بداية عملية تخطيط التنقل الحضري المستدام، من الضروري تحليل القدرات والموارد المتاحة من أجل إنشاء هياكل عمل فعالة. لتحقيق عملية تخطيط متكاملة فعلاً، يجب أن يكون الفريق المركزي المسؤول عن تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام على اتصالٍ مُحكَمٍ بجميع فروع الادارة ذات الصلة. ينبغي اتخاذ إجراءات مخصصة منذ البداية لضمان المبادرة السياسية وارتقاب مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين في مرحلة مبكرة. وتهدف الخطوة الأولى الى إنشاء هياكل عمل فعالة بقدر ما تتعلق بالحصول على دعم واسع للعملية. ترتبط إجراءات هذه المرحلة والمرحلة السابقة ارتباطاً وثيقاً وغالباً ما تتم بالتوازي. على سبيل المثال لا الحصر، يتوجب تحديد النطاق الجغرافي في مرحلة مبكرة لكي يؤخذ في الاعتبار لدى إنشاء هياكل العمل والمشاركة.

المرحلة 1.1: تقييم القدرات والموارد

التحفيز

هذه المسألة ارتباطاً وثيقاً بمسألة توافر القدرات والموارد لتطوير المخطط وتنفيذه. ويتعلق الأمر بالموارد البشرية (أي الموظفين والمهارات المتاحة) فضلا عن الموارد المالية. حيث سيكون من الصعب تنفيذ مخطط ناجح من دون توفر الموارد الكافية.

يعد التقييم الذاتي لممارسات التخطيط وقدراته وموارده ضرورياً منذ البداية من أجل تكييف العملية مع السياق المحلي الخاص بكم. سيسمح لكم ذلكم بتحديد نقاط القوة والضعف فضلا عن العراقيل والدوافع التي قد تؤثر على مسار تطوير مخطط تنقل حضري مستدام ناجح. سيساعد تقييم ممارساتكم التخطيطية القائمة في تحديد مدى توافقها مع المبادئ المنصوص عليها بهذه الوثيقة التوجيهية. ترتبط



صورة © Wilbrah121 on iStock.com

الأهداف

- تصنيف موثوق وواضح لنقاط القوة والضعف والفرص التي توفرها الممارسات الحالية ذات الصلة باعداد مخطط تنقل حضري مستدام ضمن سياقكم المحلي (مثلًا الأطر السياسية والمؤسسية والقانونية).
- التأكد من توافر طواقم المهارات والقدرات (الكبيرة) المختصة في إدارة وتوجيه تخطيط التنقل الحضري المستدام من ضمن أعضاء السلطة المحلية وأصحاب المصلحة
- تقييم الموارد المالية المحتملة والمؤكدة من أجل التشغيل السلس لعملية التخطيط وتنفيذ التدابير.

المهام

ممارسات التخطيط

- تحليل إجراءاتكم التخطيطية للتنقل القائمة حالياً. يوصى باستخدام أداة التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام المتوفرة عبر الإنترنت (الرجوع الى فصل الأدوات) من أجل التحقق إلى أي مدى تتكامل إجراءاتكم بشكلٍ فعليٍّ مع مبادئ مخطط التنقل الحضري المستدام (هل تبدو الاجراءات وكأنها لا) تندمج تماماً، الى مدى محدود، أو بتاتاً مع المبادئ؟). ستمتكنون بذلك من تحديد الفجوات التي ينبغي تصحيحها خلال مسار عملية تطوير مخطط التنقل الحضري الجديدة.
- تحديد وتحليل العوامل المحركة لعملية تطوير المخطط وصعوباتها بمنطقتكم الحضرية على غرار:

- المحركات التي من شأنها أن تدعم اعداد وتنفيذ مخطط تنقل حضري مستدام (الدعم السياسي، الحاجة المعلنة إلى تنسيق أفضل للإجراءات البلدية والتآزر مع عملية تخطيط أخرى في مرحلة البدء، من بين أمور أخرى...؟)

- العوائق المؤسسية والمقبولية والقانونية والتنظيمية والمالية التي تؤثر على عملية التخطيط بأكملها [على سبيل المثال، هل شركة الحافلات خاصة أم خاضعة لسيطرة مستوى آخر من الحكومة؟ هل يمكن استخدام عائدات التنقل لتمويل إجراءات التنقل؟ هل أنتم في وضع يسمح لكم بالتأثير على الأطراف الثالثة من المزودين بالخدمات (مثل شركات خدمة السائق عند الطلب)؟ هل هناك إرادة سياسية ودعم عام، على الأقل من حيث المبدأ؟]

- معرقات العملية التي قد تظهر أثناء التخطيط (مثل الإدارة أو الاتصال بين الإدارات المختلفة أو الانتخابات).

- القيام بإجراء تقييم ذاتي صادق كنقطة انطلاق لتحسين عمليات وسياسات التخطيط. النتائج لا يجب بالضرورة أن تكون علنية.

القدرات

- تقييم المهارات المتاحة داخل المنظمة (المنظمات) الرائدة وبين أصحاب المصلحة. التأكد من مراعاة جميع المهارات الأساسية لتخطيط التنقل الحضري المستدام (الرجوع الى القائمة في القسم المخصص للأدوات).
- وضع إستراتيجية لمعالجة فجوات المهارات (على سبيل المثال، من خلال التدريب أو التعاون أو التوظيف أو الاستعانة بمصادر خارجية). يجب تنفيذ هذه المهام من قبل شخص مطلع على عملية تخطيط التنقل الحضري المستدام (إن أمكن، بالتعاون مع مدير الموارد البشرية).

الموارد

- تحديد الميزانية اللازمة لعملية اعداد مخطط التنقل الحضري المستدام والحصول على الاعتماد السياسي لها.
- تقييم الاطار الميزاني المحتمل من أجل تنفيذ التدابير. دراسة الامكانيات التمويلية المحلية والجهوية والوطنية والأوروبية والخارجية. وحتما سيكون هذا التقدير تقريبياً في هذه المرحلة ولكنه سيساعدكم على البقاء واقعيين.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- تطبيق منهج مراجعة الأقران مع خبراء خارجيين لتقييم ممارسات التخطيط.
- التعاون مع الخدمات الأخرى أو جلب شركاء خارجيين (مثل المستشارين والجامعات) لسد فجوات المهارات (لمزيد من التفاصيل، انظر الإجراء 2.4).

جدول العمل والتنسيق

- هذا الإجراء ضروري في بداية العملية وستؤخذ نتائجه في الاعتبار لإنشاء هياكل عمل فعالة، ولا سيما للفريق المركزي (الرجوع إلى الإجراءات 1.2 و 1.3 و 1.4).
- يساعد جمع المعلومات الأساسية في تصميم عملية تخطيط تنقل حضري مستدام تتكيف مع السياق المحلي وتقرير ما إذا كان الدعم الخارجي ضرورياً أم لا (الرجوع إلى الإجراءات 2.1 و 2.2 و 2.3 و 2.4).
- ستؤخذ العقبات في الاعتبار في المرحلة الثالثة من تخطيط التدابير.

قائمة التدقيق

- ✓ جرد لنقاط القوة والضعف والعقبات فيما يتعلق بإعداد مخطط تنقل حضري مستدام
- ✓ تجميع نتائج التقييم الذاتي كنقطة انطلاق لتحسين عمليات التخطيط المحلية
- ✓ تحليل المهارات والموارد المالية اللازمة لعملية التخطيط
- ✓ تطوير استراتيجية سد فجوات المهارات
- ✓ الموافقة السياسية على الميزانية لمسار مخطط التنقل الحضري المستدام
- ✓ تقييم الإطار المالي المحتمل لتنفيذ التدابير

مناهج تقييم ممارسات التخطيط

الاجتماع والمراجعة الداخلية اعتماداً على أداة التقييم الذاتية لمخطط التنقل الحضري المستدام



يمكن تنفيذ التقييم الذاتي في صيغة مبسطة على غرار اجتماع فريق عمل والمراجعة الداخلية اعتماداً على إسهام في عملية التخطيط مجتمعين حول طاولة لمناقشة نقاط القوة والضعف المتصلة بالإجراءات القائمة وكيفية تحسينها. لتوجيه المناقشة، يوصى باستخدام أداة التقييم الذاتية لمخطط التنقل الحضري المستدام المتاحة عبر الإنترنت على Eltis. في نهاية التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام، ستشير صفحة النتائج إلى مدى احترام إجراءات التخطيط بالفعل لمبادئ مخطط التنقل الحضري المستدام وتقدم توصيات خاصة لتحسينها. فمن خلال إتاحة المشاركين فرصة إفادة الاستبيان بأنفسهم فضلاً عن مناقشتهم لأوجه التشابه والاختلاف في الاجابات يسمح بالحصول على معلومات وثيقة الصلة بالموضوع.



رابط الوصول إلى أداة التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام / www.eltis.org/mobility-plans

مراجعة الأقران

منهجية أخرى لتقييم بيئة التخطيط لمخطط تنقل حضري مستدام تكون من خلال مراجعة الأقران. وذلك بقيام خبير أو خبراء في التخطيط أو غيرهم من المجال بدراسة الوضع السائد بمدينتكم. يمكن للنظير المقيم تفحص جودة عملية التخطيط المتبعة حالياً وهيكلها التنظيمي فضلاً عن مقارنتها بـ "الأفضل في فئتها". يمكن أن يوفر وجهة نظر خارجية وملاحظات مفيدة حول أفضل طريقة لتنظيم مسار تطوير مخطط تنقل حضري مستدام.

المصدر: Tom Rye؛ Lasse Brand، Rupprecht Consult، جامعة إدنبرة ناير.

الشكل 10: المهارات المطلوبة لتخطيط التنقل الحضري المستدام

المهارات الإدارية لتنسيق المشروع
<ul style="list-style-type: none"> • إدارة المشاريع (تعزيز الانسجام واعداد المسارات والاشراف والتوثيق) • الإدارة المالية (تخطيط الميزانية) • إدارة الموارد البشرية (بما في ذلك الفرق متعددة التخصصات المكونة من أعوانٍ داخليين وخارجيين)
المهارات الفنية لأعضاء الفريق
<ul style="list-style-type: none"> • التخطيط العمراني وتخطيط التنقل بما في ذلك الإطار القانوني • الخبرة في السياسات القطاعية الهامة (الاقتصادية والاجتماعية والبيئية) • الاشراف والوساطة • طرق جمع البيانات وتقييم التأثير (الإستطلاعات والمقابلات والنمذجة) • معرفة تدابير التنقل وتقييم التأثير • المهارات التحريرية والتصميم للعلاقات العامة • التحليل الاقتصادية والخبرة في قطاعي التمويل والاستثمار • الخبرة في مجال قانون الصفقات العامة.

المتطلبات الميزانية لإعداد مخطط التنقل الحضري المستدام



تختلف تكاليف تطوير مخطط تنقل حضري مستدام باختلاف نطاق التطبيق وتوافر المخططات والدراسات القائمة والحاجة من عدما إلى الاستعانة بالمصادر الخارجية. وتعدّ عملية جمع البيانات ونمذجة التنقلات العناصر الأكثر تكلفة، فمن الضروري التحديد بوضوح لحجم البيانات ومستوى تعقيد النمذجة المطلوب قبل المطالبة باعتماد الميزانية. وغالبًا ما تقرر المدن الصغيرة عدم استخدام نموذج التنقل بسبب التكاليف المرتفعة المرتبطة به والتعقيد المحدود للقرارات في سياقها، وبدلاً من ذلك تستهدف التدابير التي أثبتت فعاليتها في سياقات مماثلة (للحصول على إرشادات حول الوقت المناسب لاستخدام النموذج، الرجوع الى الاجراء 4.1). جوانب أخرى عادة ما تكون مكلفة لكنها بالغة الأهمية والتي تتمثل في ايجاد مسار تشاركي شامل وتصميم وتواصل مهني.

أمثلة على الممارسات الحميدة

كوبريفنيكا، كرواتيا: دعم خارجي مبكر لفريق مخطط التنقل الحضري في مرحلة مبكرة



في عام 2014 قررت مدينة كوبريفنيكا تطوير مخطط تنقل حضري مستدام. وفي اطار المرحلة الأولية من عملية تطوير المخطط، أجرت المدينة تقصيات حول التدابير التي ستحتاج إلى اتخاذها والموارد اللازمة لإعداد هكذا وثيقة. بناءً على نتائج تقصياتها، أثبت فريق مخطط التنقل الحضري المستدام أن مدينة كوبريفنيكا لا تحظى بما يكفي من الموارد وبالتالي كان من الضروري الاستعانة بمصادر خارجية من خبراء التنقل. بحث فريق مخطط التنقل الحضري المستدام في كرواتيا عن خبراء التنقل ذوي الخبرة الكافية لتوجيه الفريق خلال عملية التصميم. بمساعدة هؤلاء الخبراء، أجرت المدينة تحليلاً للوضع ودراسة مرجعية لحركة المرور.

المؤلفون: نبويسا كالانج، تقرير ICLEI
صورة: مدينة كوبريفنيكا

الإجراء 1.2: انشاء فريق مركزي مشترك بين الأقسام

التحفيز

التعاون - والذي من شأنه تمثيل المستوى القيادي لمخطط التنقل الحضري المستدام ان اقتضى الأمر.

تجميع فريق مركزي بصفته مسؤول المشروع من شأنه التدخل طيلة مراحل تطوير المخطط.

التأكد من أن جميع أعضاء الفريق يتحلون بالمهارات الإدارية اللازمة لقيادة عملية التخطيط. وتشمل هذه المهارات ادارة المشاريع والمهارات السياسية والفنية والمالية ومهارات إدارة الأفراد (الرجوع الى فصل أدوات الإجراء 1.1).

- عادةً ما يمتلك منسق المشروع معظم هذه المهارات الإدارية، ووفقاً لوضعكم المحلي قد يتولى غيره من أعضاء الفريق عددً من المهام الإدارية.

- ويعد الاتصال بالمجال السياسي خلال عملية التخطيط أمراً مهماً. لذلك، قد يكون من المفيد لبعض أعضاء الفريق إقامة علاقات جيدة مع رؤساء البلديات وغيرهم من السياسيين المهمين والفاعلين الرئيسيين في حوكمة التخطيط الخاصة بكم (لمزيد من التفاصيل حول كيفية ضمان المبادرة السياسية والمؤسسية، الرجوع الى الإجراء 1.3).

التأكد من أن الفريق يجمع كل المهارات التقنية والخلفيات السياسية اللازمة لاتخاذ قرارات تخطيط مستنيرة طوال العملية. يعد التخطيط الحضري وتخطيط النقل من أهم المهارات، لأن المعرفة بمجالات التخطيط ذات الصلة كالسياسات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية تعدّ لابد منها لتنفيذ مسار تخطيط متكاملة بشكلٍ فعلي، يُشارك نتائجه مع غيره من القطاعات. على سبيل المثال، إذا تم تطوير مخطط تنقل حضري بشكلٍ أساسي من قبل قسم معيّن فيجب أن يشمل الفريق أعضاء من عدة أقسام أو من وحدات أخرى.

الأخذ في الاعتبار للمهارات العملية المتطلبة بمراحل تخطيطية معينة لدى اختيار أعضاء الفريق، والحرص على أن يكون حجم الفريق قابلاً للتسيير. لا يستلزم توفر جل هذه المهارات في الفريق الأساسي، إذ يمكن الاستعانة بالزملاء الآخرين عند حلول المراحل التخطيطية ذات الصلة بمهاراتهم. وبالنسبة لمعظم السلطات العامة قد تتجاوز هذه المهارات المحددة قدرات موظفيها، وفي هذه الحالة يتوجب الاستعانة بمصادر خارجية لتنفيذ مهام فنية محددة (الرجوع الى الإجراء 2-4).

أنّ تطوير وتنفيذ مخطط تنقل حضري مستدام عملية معقدة تتطلب تعاون عابر للحدود وللمجالات وتنسيق للسياسات والمنظمات ذات الصلة (مثل التنسيق مع التخطيط الحضري وحماية البيئة والإدماج الاجتماعي والمساواة بين الجنسين والتنمية الاقتصادية والأمن والصحة والتعليم وتكنولوجيا المعلومات). وبغية تنسيق هذه العملية وإدارتها يتوجب تعيين مدير للمشروع يحظى بالقدرة والموارد اللازمة والصلاحيات داخل المنظمات من أجل النهوض بالمسار التخطيطي.

الأهداف

- إنشاء هياكل عمل فعالة لعملية التخطيط من شأنها تحقيق أفضل استخدام للموارد المتاحة.
- تصميم مخطط تنقل حضري مستدام متكامل يأخذ في الاعتبار الروابط بين وسائط النقل المختلفة بدلاً من التعامل معها بمعزل عن بعضها البعض، فضلاً عن التفاعلات القائمة بين الهياكل الحضرية (استخدام الأراضي والكثافة والوظائف والأنماط الاجتماعية والاقتصادية والنظم البيئية) وإمكانية التنقل.
- إرساء تخطيط التنقل والنقل كمجال سياسي مشترك وليس كغاية في حد ذاتها.
- ضمان مراعاة المبادئ الأساسية للاستدامة طيلة تنفيذ مراحل عملية التخطيط.

المهام

- تعيين منسق للمشروع يحظى بالمسؤوليات والصلاحيات والموارد لتيسير التخطيط والمضي به قدماً. وفي بعض المدن ثبت نجاح تعيين منسقين اثنين يمكنهما تبادل الأفكار والتناوب في حال تغيب أحدهما (فترات الإجازة) للحفاظ على سير العملية بسلاسة طيلة تنفيذ المسار.
- تعيين مدير مشروع من ضمن الأكثر خبرة (على غرار رئيس القسم) حيث يكون قادراً على تقديم دعم رفيع المستوى لضمان

جدول العمل والتنسيق

- الاطلاق منذ المرحلة الأولية والتعديل المنتظم لهياكل العمل وفقا لتطور الاحتياجات والظروف طيلة تنفيذ المسار.
- الأخذ في الاعتبار المتطلبات المتصلة بالتخطيط والنطاق الجغرافي لمخطط التنقل الحضري المستدام (الإجراء 2.1)

قائمة التدقيق

- ✓ تعيين منسق لعملية التخطيط
- ✓ انشاء فريق مركزي يتمتع أعضاؤه بجميع المهارات المطلوبة ويشمل على سلطات رئيسية من جميع أنحاء منطقة التخطيط
- ✓ تطوير فهم مشترك (لتخطيط) التنقل الحضري المستدام ضمن الفريق

- تفحص نتائج التقييم الذاتي لممارسات التخطيط، أو القيام بذلك مع الفريق لتطوير فهم مشترك لتعريف ماهية التنقل الحضري المستدام (الرجوع الى الإجراء 1.1). التأكيد على الروابط بين مختلف وسائل النقل وبين الهياكل الحضرية (الكثافة والوظائف والأنماط الاجتماعية والاقتصادية والنظم الإيكولوجية) والتنقل. توسع نطاق الرؤية إلى ما هو أبعد من النقل والتنقل لتشمل الاحتياجات المختلفة للمجتمع (الاقتصادية والاجتماعية والبيئية) التي يتوجب خدمتها.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- تشجيع الأقسام على تعيين الاطارات السامية ضمن أعضاء الفريق المركزي لإثبات التزامهم وتسليط الضوء على أهمية مخطط تنقل حضري مستدام. وغالبا ما يشمل الفريق المركزي على عضوين (أو أكثر) من كل قسم مع حضور كبار المديرين الاجتماعات ذات الأهمية الاستراتيجية فقط بغية الحفاظ على عبء عمل يكون قابلاً للإدارة. يمكنكم أيضا اعتبار امكانية تشكيل فريق رقابة منفصل، من صانعي القرار رفيعي المستوى من إدارتكم أو من الإدارات الأخرى كرؤساء الأقسام. يساعد فريق الرقابة الفريق المركزي في اتخاذ أهم القرارات خلال جميع مراحل تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام.
- التعاون مع الخدمات الأخرى أو جلب شركاء خارجيين (مثل المستشارين والجامعات) لسد فجوات المهارات (لمزيد من التفاصيل، انظر الإجراء 2.4).
- اعتبار تعيين أصحاب المسارات المهنية غير المتصلة بمجال النقل لأداء مهام محددة (مثل التسويق). بغية المجيء برؤى جديدة، ما يعدّ أساسياً أثناء المسار التنفيذي لمخطط التنقل الحضري المستدام. اعتبار امكانية الجمع بين موارد مختلف أصحاب المصلحة لدفع أجور ومستحقات العاملين.

أمثلة على الممارسات الحميدة

إدنبرة، المملكة المتحدة: فريق متعدد التخصصات مُكَلَّف بالتهيئة المجالية



أعدّ مخطط التنقل الحضري لمنطقة ادنبره من قبل فريق المجلس المكلف بالتهيئة المجالية. يتكون الفريق المركزي من متخصصين في تخطيط النقل والتنقل ومتخصصين في جودة الهواء ومخططين حضريين وأخصائيي تنسيق الحدائق ومتخصصين في تخطيط استخدام الأراضي. يركز الفريق الأوسع الذي يمكنه المساهمة في العملية وفقاً لكل حالة على حدة، على مهارات ومعرفة المتخصصين الذين يتراوحون بين فرق النقل (الأساليب النشطة والنقل العام وهندسة السلامة الطرقية) وتخصيص الأراضي ومديري التنمية المستدامة والاقتصاديين وخبراء الاتصال. ويعمل الفريق على ثلاث مشاريع رئيسية مترابطة ويضمن تنسيقها: مخطط التنقل الحضري المستدام (PMUD)، واستراتيجية تحويل مركز المدينة وإدماج منطقة منخفضة الانبعاثات في إدنبرة.

المؤلفون: مجلس مدينة إدنبرة، تم جمعه من قبل معهد فويرتال
صورة: مجلس مدينة إدنبرة

أمثلة على الممارسات الحميدة

بيليفيلد، ألمانيا: الفريق المركزي المشترك بين الإدارات مدعوم من قبل لجنة توجيهية أوسع تتألف من خبراء وأصحاب مصلحة



في بيليفيلد، يضم فريق مخطط التنقل الحضري المركزي المتكون من خمسة أشخاص ممثلين عن مكاتب التنقل وتخطيط المدن والبيئة، بالإضافة إلى مكتب رئيس تخطيط المدن وتخطيط التنقل ومزود النقل العام المحلي. وقد مكن اختيار أعضاء الفريق ذوي الخبرة، الذين شاركوا كذلك في عمليات التخطيط الموازية ذات الصلة، التنسيق الجيد والتواصل الوثيق مع صنّاع القرارات السياسية. وقد كان في دعم الفريق خبير خارجي محنك أشرف على عملية قيادة التحليل المتصل بالتنقل كما أشرف على قيادة وتوثيق عملية المشاركة فضلاً عن تحديد رؤى وأهداف على أساس عدد من الورشات رفقة لجنة قيادة مشكلة من عدد من أصحاب المصلحة. وقد نتجت جميع المخرجات المحققة عن تعاون وطيد بين فريق العمل المركزي الذي عقد اجتماعات بشكل منتظم بغية إدارة العملية واتخاذ القرارات.

المؤلفون: أولاف ليوالد، مدينة بيليفيلد، تقرير Polis
صورة: Grafikbüro Wilk

الإجراء 1.3: ضمان التملك السياسي والمؤسسي

التحفيز

- الترويج لمفهوم تخطيط التنقل الحضري المستدام بين واضعي السياسات والزملاء في جميع الإدارات ذات الصلة، على سبيل المثال من خلال تنظيم ندوات لزيادة الوعي أو تنظيم رحلة إلى مدينة نموذجية للتنقل المستدام.
- اعتماد نهج مفتوح وشفاف للتعاون بين الجهات الفاعلة (بما في ذلك المنظمات عبر الحدود البلدية) منذ البداية، وضمان مشاركة الجهات الفاعلة من مجالات السياسة المختلفة (على سبيل المثال، المصالح الإدارية المختلفة).

يعد تحديد أصحاب المصلحة الرئيسيين والتأكد من اندماجهم أمرًا ضروريًا لتحقيق نجاح تخطيط التنقل الحضري المستدام على الأمد الطويل. يمكن أن يساعد التحليل المحكم لأصحاب المصلحة في تحديد النزاعات والالتلافات المحتملة، وتحديد كيفية تأثيرها على عملية التخطيط الخاصة بكم من حيث التغطية الجغرافية وتكامل السياسات وتوافر الموارد والشرعية العامة. إن المشاركة المبكرة لأصحاب المصلحة السياسيين والمؤسسيين يساعدهم على تنمية شعورهم بالاندماج بالعملية ويزيد من احتمالية دعمهم لمخرجاتها.

جدول العمل والتنسيق

- منذ الانطلاقة: تحديد وتحليل أصحاب المصلحة.
- التقييم بانتظام ما إذا كانت قد حدثت تغييرات ضمن تحالفات أصحاب المصلحة.
- الشروع في إجراءات التوعية في مرحلة مبكرة من العملية.
- هناك حاجة دائمة إلى الدعم السياسي والمشاركة، الرجوع الى الشكل 2 للحصول على فكرة عامة بشأن جدول العمل وتنسيق القرارات السياسية.

الأهداف

- إنشاء أساس متين للتعاون المستدام بين مجموعات أصحاب المصلحة.
- تحديد أوجه التآزر أو التضارب المحتملة بين أصحاب المصلحة.
- تنمية القدرات التوجيهية وقبول تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام.

المهام

- تحديد جميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة وأهدافهم وصلاحياتهم وقدراتهم وموارد التخطيط (على سبيل المثال، باستخدام أداة تعيين أصحاب المصلحة، الرجوع الى جدول المهارات ومصفوفة التأثير - المصلحة بفصل الأدوات أدناه).
- تعزيز تحالف أوسع يدعم خطة عمل مخططكم للتنقل الحضري المستدام ويخلق الشعور بالاندماج به. الحصول على دعم كل من حزب الأغلبية والمعارضة يضمن الاستمرارية. تجنب الصراعات الكبرى مع واحد أو أكثر من الجهات الفاعلة القوية مع الالتزام بالمبادئ الأساسية للتنقل المستدام. تطوير استراتيجية تنسيق لأصحاب المصلحة مبسطة بغية توجيه هذه المهام.
- الاجتماع شخصيًا مع كبار السياسيين والمهنيين في مرحلة مبكرة لمناقشة أفكارهم وتحفيز مشاركتهم.

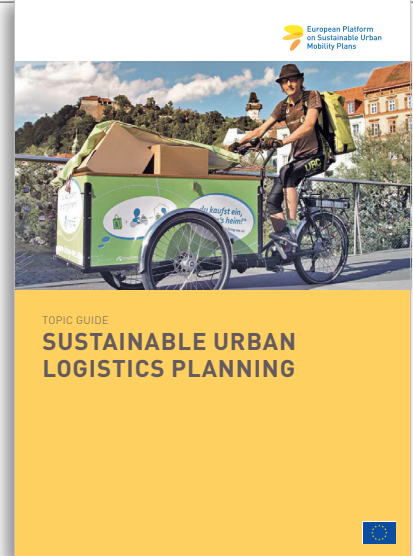
قائمة التدقيق

- ✓ تحديد مجموعات أصحاب المصلحة
- ✓ تحليل للمجموعات الفاعلة
- ✓ تطوير نهج أساسي للتنسيق بين أصحاب المصلحة
- ✓ بناء الدعم السياسي
- ✓ تحقيق الالتزام العام لأصحاب المصلحة بمبادئ الاستدامة

اعتماداً على مجال العمل، ينبغي إشراك أنواع مختلفة من أصحاب المصلحة في تخطيط التنقل الحضري المستدام. وتقتضي اللوجستية الحضرية مشاركة متنوعة من أصحاب المصلحة. لذلك، فإن دليل التخطيط اللوجستي المستدام للمدينة يوصي بإنشاء منصة متعددة الفاعلين لأصحاب المصلحة المتصلين بمجال التخطيط اللوجستي الحضري. يجب أن تشارك ثلاث مجموعات رئيسية بشكل مباشر في العملية عبر المنصة:

- الجهات الفاعلة في سلسلة التوريد (مثل وكلاء الشحن ومشغلي النقل والشاحنين وسلاسل البيع بالتجزئة الرئيسية والتجار)؛
- السلطات العامة (مثل الحكومة الإقليمية أو الوطنية)؛
- غيرهم من أصحاب المصلحة (مثل اتحادات الصناعة والتجارة، وجمعيات المستهلكين والأوساط الأكاديمية والبحثية)؛
- الخبراء

يمكن الحصول على مزيد من المعلومات حول المنصة وكيفية دمج الخدمات اللوجستية للمدينة لدى تخطيط التنقل الحضري المستدام بالدليل المواضيعي.



تحديد أصحاب المصلحة المعنيين



يساعدكم الجدول أدناه على إشراك أصحاب المصلحة المتمتعين بجميع المهارات والمعرفة اللازمة لتخطيط التنقل الحضري المستدام. كما يتيح لكم التحقق من أرائكم بشأن المشاركين وتحديد المنظمات (الجديدة) أو الأشخاص الذين سيوفرون المهارات أو المعرفة غير المتوفرة. وبناء على المفهوم، فإن مخططات التنقل الحضري المستدام لا يمكنها أن تكون ناجحة إلا عندما يتمكن الأطراف المشاركة من الجمع بين القدرات العملية الموالية:

1. القدرة على توليد الدعم السياسي؛
2. ممارسة السلطة التنظيمية على شبكات وخدمات النقل؛
3. التميز الفني لدى تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام؛
4. القدرة على الحصول على الدعم العام أو فهم الاحتياجات العامة وحالات الطوارئ.

الشكل 11: تم تطبيق نموذج Kingdon في سياق مخطط التنقل الحضري المستدام: الوظائف والأهمية المقابلة، أصحاب المصلحة والموارد (على أساس Cré، I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M. دليل التعاون المؤسسي الخاص بـ CH4LLENGE: العمل بالتعاون مع الشركاء المؤسسيين في سياق مخططات التنقل الحضري المستدام، 2016، www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit، p. 24).

الموارد الرئيسية	أي أصحاب المصلحة؟	الجدوى / الفعالية	الوظيفة / الأداء
الرؤية والقيادة والسلطة والموارد	<ul style="list-style-type: none"> • رؤساء البلديات وأعضاء المجالس البلدية (الأغلبية والمعارضة على حد سواء) للمدن التي تعمل على إعداد مخطط تنقل حضري مستدام • رؤساء البلديات وممثلي البلديات المجاورة • رؤساء المناطق الحضرية والمقاطعات والمناطق ذات الصلة • ممثلو المجالس البلدية للمقاطعات أو الأحياء • الأحزاب السياسية • القادة السياسيون من مختلف السلطات المحلية في إطار شراكة مخطط التنقل الحضري المستدام 	<p>من بإمكانه تأمين الدعم السياسي والموارد سواء ضمن قطاع النقل أو خارجه؟</p>	الدعم السياسي
الجدوى الفنية	<ul style="list-style-type: none"> • شركات النقل العام (الحافلات الحضرية والترام والمترو، والحافلات والقطارات الإقليمية) • أصحاب البنية التحتية للنقل (مواقف السيارات، أقطاب التبادل، إلخ.) • شركات السكك الحديدية الوطنية • سلطات الموانئ (إن وجدت) • المطارات (إن وجدت) • مقدمو خدمات التنقل الجديدة (مثل مشاركة الدراجات، ومشاركة السيارات) 	<p>من يدير شبكات النقل المعنية؟</p>	ممارسة السلطة التنظيمية على شبكات وخدمات النقل

الوظيفة / الأداء	الجدوى / الفعالية	أي أصحاب المصلحة؟	الموارد الرئيسية
الخبرة الفنية	أي طرف يتوقّر على البيانات والخبرة اللازمة للتوصل إلى مخطط سليم من الناحية الفنية؟	<ul style="list-style-type: none"> خبراء تقنيون من منظمات مختلفة: خدمات الإدارة البلدية أو العامة (تخطيط النقل، التهيئة المجالية، التنمية الاقتصادية، البيئة، الصحة، السياحة، الاستجمام، إلخ)؛ الجامعات وغيرها من مؤسسات البحث. الشركات المتخصصة. المؤسسات المتخصصة. المنظمات غير الحكومية والجمعيات المتخصصة. 	مخطط سليم من الناحية الفنية
الدعم العام	من يتفهم آراء أصحاب المصلحة والجمهور؟	<p>توفر الهيئات الحكومية الوصول إلى المواطنين وغيرهم من أصحاب المصلحة ووسائل الإعلام. في إطار الخدمات البلدية، يمكن أن يتعلق الأمر بـ:</p> <ul style="list-style-type: none"> قسم الاتصال. قوات الشرطة. قسم التنمية الاقتصادية، مدربي البحث عن الشغل. المدافع عن الحقوق / أمين مظالم المدينة. قسم التعليم. مديري المجالس الاستشارية في مجالات السياسة المختلفة (النقل وتخطيط استخدام الأراضي، والتنمية الاقتصادية، ومجلس الشباب البلدي، إلخ). 	القيم والوعي بحالة الالاح

تحليل للمجموعات الفاعلة



بمجرد تحديد أصحاب المصلحة من الضروري تحليل التفاعلات بين هذه الجهات الفاعلة. يجب أن يستند هذا التحليل إلى قائمة من المعايير أو السمات المختلفة ذات الصلة بالحالة المعنية، على سبيل المثال، المصلحة والسلطة والتأثير المتبادل والائتلافات إلخ. بهذه الطريقة، يمكنكم اكتشاف أهداف كل صاحب مصلحة ونواياه الخفية وما إذا كانوا يعتبرون أنفسهم "فائزين" أو "خاسرين" في حالة تنفيذ مشروع معين.

الهدف من التحليل المنهجي لتشكيلة أصحاب المصلحة هو رسم صورة واضحة لتضارب المصالح أو التحالفات المحتملة والتعرّف بشكل أفضل على مجموعات أصحاب المصلحة بمستوياتها المختلفة من الاهتمام والقدرات والمعارف في المجال المعني. يمكن إجراء هذا التحليل على وجه الخصوص من خلال تطوير "مصفوفة التأثير والمصلحة" التي تجمع أصحاب المصلحة وفقاً لمستوى تأثيرهم / أهميتهم:

الشكل 12: مصفوفة النفوذ والمصلحة (بناءً على UN-Habitat. Tools to Support Urban Decision Making، نيروبي، 2001، p. 24)

تأثير ضعيف	تأثير عالٍ	
مجموعة أصحاب المصلحة الأقل أولوية	مفيد لصياغة الآراء والقرارات والتفاوض	تحدّ ضعيف المستوى
مجموعة أصحاب مصلحة هامة ينبغي تخويلها بالمسؤوليات.	مجموعة أصحاب المصلحة الأكثر أهمية	تحدّ عالي المستوى

أثناء عملية تحديد أصحاب المصلحة، يتوجب اعتبار تحديد دور "شركات النقل المحلية" القائمة. أنهم الأعضاء الرئيسيين بالشبكة المحلية المعترف بهم لمهاراتهم الشخصية بشكل خاص، وعلاقتهم ودورهم في توفير الموارد وإنشاء التحالفات وما إلى ذلك. وفي سياق مخطط التنقل الحضري المستدام ينبغي إيجاد تقييم استراتيجي لدورهم فخلال مرحلة مبكرة- يمكن لمثل هؤلاء الأشخاص ممارسة تأثير استثنائي على العملية وقد ترغبون في تواجدهم الى جانبكم.

أمثلة على الممارسات الحميدة بودابست، المجر: موائد مستديرة منتظمة لصناع القرار



لدعم شكل جديد من صنع القرار المؤسسي لتخطيط تدابير مخطط التنقل الحضري المستدام، أنشأ مركز النقل في بودابست (BKK) "لجنة مخطط التنقل الحضري المستدام". من خلال الموائد المستديرة المنتظمة، تعمل لجنة مخطط التنقل الحضري المستدام كمنتدى لمناقشة وتنسيق تدابير وخطط المشروع. يمكن للجنة أيضاً تقديم مقترحات إلى المجلس البلدي فيما يتعلق بالإجراءات الجديدة لمخطط التنقل الحضري المستدام تضم 21 عضواً من المؤسسات المعنية الرئيسية، مثل البلدية والوزارات والمؤسسات الحكومية لتخطيط التنقل وشركة السكك الحديدية الوطنية والمجلس الإقليمي والمشغلين الرئيسيين والخبراء الأكاديميين. الاتصالات الشخصية والتنظيم المهني للأحداث ضرورية لتشكيل لجنة فعالة.

المؤلفون: مركز النقل في بودابست (BKK). تم جمعه من قبل UBC
صورة: مركز النقل في بودابست (BKK)

أمثلة على الممارسات الحميدة

لندن، بروكسل، درسدن، جرونينجن، ليوبليانا: رؤساء بلديات أقوياء لمخطط التنقل الحضري المستدام



خلال السنوات الأخيرة قدم العديد من الساسة رفيعي المستوى في المدن الأوروبية دعماً هائلاً للتنقل المستدام ومخططات التنقل الحضري المستدام المحلية. وغالباً ما يركز رؤساء البلديات على تدبير أو هدف أو رؤية محددة. ركز عمدة لندن (المملكة المتحدة) صادق خان استراتيجيته على إمكانية الوصول وجودة الهواء. في منطقة بروكسل (بلجيكا)، أيد وزير التنقل السابق باسكال سميت الانتقال من نموذج المدينة المخصصة للسيارات إلى المدينة المخصصة للأفراد. في درسدن (ألمانيا)، قام عضو مجلس المدينة راؤول شميدت لامونتان بالترويج بفخر للعلامة التجارية "MOBI" التي تنطبق على أنماط وخدمات التنقل المستدام. في جرونينجن (البلدان المنخفضة)، يواصل نائب رئيس البلدية لشؤون التنقل بول دي روك تقاليد المدينة العريقة في استخدام الدراجات الحضرية. في ليوبليانا (سلوفينيا)، يضطلع نائب العمدة ديان كرنك دوراً ترويجياً أوروبياً كرئيس للمجلس الاستشاري لسياسة CIVITAS. وقام بتطوير تعدد الوسائط في مدينته بقوة.

جمع من قبل Polis
صورة: Polis

الإجراء 1.4: ارتقاب مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين

التحفيز	الأهداف
يتطلب الانتقال إلى التنقل المستدام دعمًا نشطًا من أصحاب المصلحة وعامة الناس. يعتبر التعاون مع أصحاب المصلحة بشكل عام ممارسة معيارية - ولكن غالبًا ما يتخذ القرار النهائي من قبل عدد من المجموعات بشأن التخطيط. من الضروري الحرص على ضمان مشاركة جميع أصحاب المصلحة في جميع مراحل عملية التخطيط والاستجابة لمتطلباتهم الخاصة. إذ يضيف ذلك الشرعية على مخطط التنقل الحضري المستدام ويحسن جودته. وحده مخطط تنقل حضري مستدام يتم تطويره بالتعاون مع أصحاب المصلحة المهمين والجمهور يكون مقبولاً وفعالاً عملياً و على المستوى المالي. لذلك، فإن مشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة عنصر أساسي لمخطط التنقل الحضري المستدام.	<ul style="list-style-type: none"> • ضمان المشاركة المنظمة بشكل محكم لجميع أصحاب المصلحة المعنيين طوال المراحل الرئيسية لعملية التخطيط. • خلق ثقافة التخطيط الشفافة القائمة على الحوار والتواصل والتشاور المنتظم. • تشجيع المواطنين والسماح لهم بالمشاركة والانضمام إلى النقاش، خاصة في المراحل الأولى من التخطيط عندما تكون العمليات لا تزال مفتوحة وفي طور المرونة. • تصميم مناهج مستدامة للعملية التشاركية التي تهدف إلى تحسين نوعية حياة السكان وخلق شعور واسع النطاق بالملكية العامة لعملية التخطيط. • تعزيز حيوية المجتمع المدني والثقافة السياسية المحلية. • تحسين الجودة الشاملة والفعالية والكفاءة (نسبة التكلفة / الكفاءة) والشفافية والقبول والشرعية لتخطيط التنقل الحضري المستدام.
تتطلب مشاركة أصحاب المصلحة استراتيجية مخصصة، باستخدام أشكال وتقنيات مختلفة للتعامل مع السلطات أو الشركات الخاصة أو منظمات المجتمع المدني أو جميعها. تعد المشاركة العامة أمراً أساسياً لضمان شرعية وجودة عملية صنع القرار، كما أنها مطلوبة أيضاً بموجب اتفاقيات الاتحاد الأوروبي والاتفاقيات الدولية.	

من هم "المواطنين" و "أصحاب المصلحة"؟



يُقصد بالمواطنين جميع الأشخاص الذين يقيمون و / أو يعملون في المنطقة الحضرية الوظيفية المعنية بمخطط التنقل الحضري المستدام قيد الاعداد. في هذه الوثيقة، يستخدم هذا المصطلح بالتناوب مع مصطلحات "الأفراد" و "السكان" و "الجمهور".

تشير عبارة أصحاب المصلحة إلى جميع الأفراد أو المجموعات أو المنظمات المتأثرة و / أو من شأنها التأثير في مخطط التنقل الحضري المستدام. على الرغم من أنّ المواطنين جزء من هذه الفئة، يشير مصطلح "أصحاب المصلحة" في هذه الوثيقة بشكل أساسي إلى أصحاب المصلحة المؤسسيين على غرار السلطات العامة والأحزاب السياسية وجماعات المواطنين والمجتمعات والمنظمات التجارية ومشغلي خدمات النقل ومعاهد البحث.

وعموماً، يشارك أصحاب المصلحة الرئيسيون بشكل أوثق في مسار مخطط التنقل الحضري المستدام من عامة الناس. وعليه من الضروري الحرص على التمثيل المحكم لمصالح جميع فئات المجتمع المعنية من ضمن مجموعات أصحاب المصلحة المشاركين ولاسيما المجموعات التي "يصعب الوصول إليها" والتي غالباً ما يكون تمثيلها ضعيفاً.

المهام

منها على غرار الوسائط الاجتماعية أو مقاطع الفيديو القصيرة أو مركز استقبال أو موقع الكتروني مخصص لذات الغرض. لمزيد من المعلومات يرجى الرجوع الى الشكل 14

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- توفير المزيد من فرص المشاركة النشطة لأصحاب المصلحة والمواطنين من خلال مجموعة واسعة من أدوات المشاركة طيلة المسار (مثل الزيارات الدراسية والفعاليات التي يحضرها أصحاب المصلحة والمنديات المنظمة عبر الإنترنت واجتماعات المواطنين).
- توسيع نطاق مشاركة أصحاب المصلحة إلى مجموعات أخرى، بما في ذلك مجموعات المصالح والضغط (شريطة الاشراف المحكم على المناقشات الرئيسية).
- ضمان أقصى مستويات الشفافية وتيسير عملية اتخاذ قرارات أكثر ديمقراطية وتشاركية طيلة مراحل المسار (اتفاقية آر هوس).
- بالنسبة للمدن المتقدمة: إشراك أصحاب المصلحة بشكل فعال في عملية صنع القرار وفي إدارة تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام.

- تنفيذ إجراءات المشاركة كجزء من ممارسات التخطيط الأساسية. تحديد مراحل التخطيط التي سيشارك فيها أصحاب المصلحة والمواطنون (الرجوع الى التوصيات الواردة في الشكل 13 بشأن مشاركة المواطنين خلال مسار مخطط التنقل الحضري المستدام) وطرق المشاركة المناسبة لكل منهم (الرجوع الى الشكل 14 حول المناهج وأدوات المشاركة). مراجعة أدوات المشاركة الشخصية وتلك المتوفرة عبر الإنترنت وانتقاء الأكثر نجاعة.
- إنشاء "لجنة توجيهية" دائمة تتكون من كبار السياسيين وغيرهم من أصحاب المصلحة الرئيسيين. توفر هذه المجموعة إرشادات ومعلومات حول القرارات الإستراتيجية خلال عملية التخطيط. استخدام مخطط أصحاب المصلحة الذي تم إعداده أثناء الإجراء 1.3 لتحديد أصحاب المصلحة الذين سيتم تضمينهم. إشراك "اللجنة التوجيهية" بانتظام في الاجتماعات أو الإحاطات والتماس ملاحظاتهم لتحديد إطار عمل القرارات الرئيسية.
- تطوير استراتيجية التواصل والمشاركة والجدول الزمني، بما في ذلك استراتيجية شاملة لإجراءات العلاقات العامة (مثل اسهام وسائل الإعلام).
- تشجيع المشاركة التفاعلية قدر الإمكان (الرجوع الى فرع "إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية" أدناه)، مع التضمين باستراتيجيتكم عملية تواصل مسبقة مع الجمهور على الأقل (أي أنكم تلتمسون الجمهور وليس العكس).
- التأكد من إسهم جميع القطاعات ذات الصلة في المجتمع، بما في ذلك الأشخاص من ذوي الإحتياجات الخاصة والشباب والكبار سنا والأقليات العرقية وذوي الامكانيات المحدودة والآباء والأمهات غير المتزوجين وغيرهم من الفئات "التي يصعب الوصول إليها" والمجموعات المحرومة عادةً. لا تعتبرونهم مجرد مستفيدين بل ادعوهم للمشاركة في عملية التخطيط. انتبهوا لمجموعات الضغط التي قد تعرقل مسار العملية.
- صمموا لاصدار بيانات للاعلام بأنه سيتم اطلاق مخطط تنقل حضري مستدام جديد مفتوح لمشاركة جميع أصحاب المصلحة والمواطنين. اعتمدوا استخدام مجموعة من الأدوات، بما في ذلك التقليدية منها كإعلانات الصحف المطبوعة أو إعلانات مواقع الويب أو الرسائل الإخبارية أو الرسائل الموجهة للأسر، والعصرية

تفاصيل ذات الصلة بالمهام



المسائل التي يتوجب معالجتها من خلال استراتيجية المشاركة يجب مراعاة أربعة أسئلة رئيسية حول العملية عند إعداد استراتيجية المشاركة.

- لماذا؟ لما اعتماد المسار التشاركي؟ كيف سيؤثر على الاستراتيجية/المخطط؟
- من؟ من تُقتضى مشاركته بمسار صنع القرار؟ كيف يمكن تحديد هؤلاء الأشخاص؟
- كيف؟ كيف تُنظّم المشاركة؟ ما هي الأدوات والتقنيات التي يتوجب استعمالها؟
- متى؟ متى يتوجب تنفيذ مختلف الإجراءات؟ متى تكون المشاركة غير مناسبة؟

جدول العمل والتنسيق

- اشراك أصحاب المصلحة طيلة مسار العملية.
- التأكيد من مشاركة المواطنين في القرارات المهمة في مراحل معينة. يمكن أن تكون مشاركة المواطنين مثمرة وأنجح لدى اعتبارها بشأن عدد من الإجراءات بدلاً من إشراكهم في عدد كبير من الإجراءات وبالتالي المخاطرة بتثييط مشاركتهم. يوضح الرسم التوضيحي أدناه المراحل المتطلبه لمشاركة المواطنين.
- الانتهاء من تخطيط الإجراءات الرئيسية قبل الشروع في عملية التخطيط.
- إنشاء "لجنة توجيهية" تتألف من صانعي السياسات وأصحاب المصلحة الرئيسيين رفقة الفريق المركزي (المشكل حديثاً) (الرجوع الى الإجراء 1.2) مع مراعاة متطلبات التخطيط والنطاق الجغرافي لمخطط التنقل الحضري المستدام (الرجوع الى الإجراء 2.1).

الشكل 13: مشاركة المواطنين بمسار مخطط التنقل الحضري المستدام



مشاركة المواطنين بمسار مخطط التنقل الحضري المستدام- التعليمات

يتوجب ادراج مشاركة المواطنين طيلة دورة مخطط التنقل الحضري المستدام، ولكن ليس بكل المراحل الاثنتي عشرة. يوصي الشكل 13 بالنقاط التي ينبغي التركيز عليها. حيث يقترح المراحل والإجراءات التي يتم خلالها اتخاذ أهم القرارات وستستفيد عملية التخطيط من أفكار ورؤى والتزام السكان.

مشاركة المواطنين تؤتي ثمارها منذ البداية. يمكن اعلام المواطنين فور اتخاذ قرار الشروع في مخطط تنقل حضري مستدام كما يمكن تجنيد المواطنين المهتمين بذات الصدد. لكن تتجسد خطوات التخطيط الأربع التي تقتضي مشاركة المواطنين في خطوة فحص السيناريوهات (الإجراء 4.2) وبناء الرؤى (الإجراء 5.1) واختيار مجموعات من التدابير والتحقق منها (الإجراء 7.2) و خطوة التنفيذ (الإجراء 11.2). بالإضافة إلى ذلك، يستفيد مخططكم للتنقل الحضري المستدام من مشاركة المواطنين عند تحليل الصعوبات المتصلة بوضع التنقل السائد (الإجراء 3.2) وضمان دعم عام واسع النطاق للإجراءات المخطط لها (الإجراء 8.4) وكذا لدى تقييم النجاحات المحرزة والإخفاقات (الرجوع الى الإجراء 12.1).

وبالإضافة إلى هذه الإجراءات تعتبر الخطوات الرئيسية الوقت المناسب لإعلام الجمهور بنتائج المرحلة المكتملة. فعلى وجه الخصوص، توفر المرحلة الرئيسية الثالثة الفرصة للتحقق من الاتجاه الاستراتيجي رفقة المواطنين أما المرحلة الرئيسية الرابعة فتكرس اعتماد مخطط التنقل المستدام الحضري رفقة المواطنين. عند التخطيط لأحداث أو طرق أخرى لجذب مشاركة المواطنين، ينبغي تذكر هذه القواعد:



Othon Allia on istock.com © 596

- اعتمدوا الإبداع وفي الوقت نفسه الانتقاد الذاتي بشأن وسائل وأدوات المشاركة المقترحة. فعلى سبيل المثال، التطبيقات والاستبيانات عبر الإنترنت قد لا تصل إلى جميع المجموعات المستهدفة (خاصة الكبار سناً ومن لا يتوفر على جهاز كمبيوتر). لذلك من الضروري التفكير في ايجاد نمط غير إلكتروني اضافة الى النمط الإلكتروني؛
- من الضروري الاعلام بشأن استخدام مخرجات مشاركة المواطنين خلال المسار مع التشديد على أنها لن تبقى مخفية في درج الخزانة. قوموا بوعد المشاركين بأن كل المساهمات سيتم أخذها بعين الاعتبار وأعلموهم في حال تبني مساهمة معينة بمخطط التنقل الحضري المستدام؛
- اعتبروا المسألة اللغوية. فقد تستبعدون المواطنين من أصول مهاجرة في حال اقتصاركم على استخدام اللغة المحلية وحدها. احرصوا على تفادي اللجوء الى استعمال المصطلحات الفنية؛
- وفيما يخص الجلسات العامة، يتوجب اختيار مكان انعقاد الملتقى بعناية والتأكد من سهولة الولوج اليه من دون وجود عراقيل بالمدخل، وامكانية الوصول اليه عن طريق وسائل النقل العمومية وأنه يوفر التجهيزات المناسبة وقاعة مضاءة ومجهزة بصوت جيد. خططوا لترتيبات المقاعد واعتبروا مختلف المفاهيم المتصلة بذات المجال التي لا تنطوي على تسلسل هرمي للسلطة.
- مراعاة رزمات العمل ويستحسن تنظيم الاجتماع مساءً. قد يُستبعد الموظفون في حال تنظيم الاجتماع خلال النهار أو الأولياء في حال تنظيمه ليلاً.
- احرص على عرض محتويات احترافية ومحترمة.

قائمة التدقيق

- ✓ تحديد واختيار التوقيت والمناهج ومجموعات المواطنين المشاركة.
- ✓ وضع اللمسات الأخيرة على نهج المشاركة والتواصل
- ✓ إنشاء لجنة توجيهية مع أصحاب المصلحة الرئيسيين



الشكل 14: الأدوات والأساليب الموصى بها للمشاركة لدى اعداد مخطط تنقل حضري مستدام (يشار إلى أهمها بالخط العريض)، بناءً على المراحل الأربع لمخطط التنقل الحضري المستدام، ويتم تصنيفها وفقاً لمستوى المشاركة (من أدنى مستويات المشاركة: "الاعلام" إلى أعلى مستوى من المشاركة "المسؤولية" مروراً بمستويات "التشاور" و "التعاون")

التحضير والتحليل	تطوير الإستراتيجية	تخطيط العمل	المراقبة والتنفيذ
<p>وجها لوجه: حدث إعلامي، مؤتمر صحفي، أكشاك الاستعلام في الأماكن العامة، معرض بالأماكن العامة، حملة إعلامية مع "أحد المشاهير المحليين"، أصحاب المصلحة المحليين / المواطنين المحليين يشرفون على تداول المعلومات ونشرها للمجتمع</p> <p>الطباعة: الملصقات والمنشورات والكتيبات</p> <p>عبر الشبكة الالكترونية: منشورات وسائل التواصل الاجتماعي، مواقع إلكترونية، تطبيقات إخبارية، عروض / بودكاست، قنوات فيديو، رسائل إخبارية</p>			
<p>وسائل التواصل الاجتماعي (استطلاعات الرأي)، استبيانات التقييم على موقع إلكتروني، استمارة المسح / التقييم عبر تطبيق</p>			
<p>استبيانات التقييم والدراسات الاستقصائية ومقابلات التقييم (الهاتف، والأشخاص الرئيسيين، وما إلى ذلك) البيانات الصادرة عن التعهيد الجماعي، يوميات (التنقل) Blind walk</p>	<p>استبيانات ومسوحات ومقابلات (الهاتف، الأشخاص الرئيسيون، إلخ).</p> <p>مسح وفقاً لمنهج Delphes للتوجهات المستقبلية</p>	<p>استطلاعات لاختيار التدابير، بيانات من مصادر تشاركية</p>	
<p>فريق تحاور، world café، فعاليات تظاهرات مواضيعية وموائد مستديرة بين أصحاب المصلحة، حوار عام</p>			
<p>ورشة تحليل الصعوبات، العصف الذهني / المشي الذهني، Blind walk</p>	<p>ورش تصميم السيناريوهات، عروض ورش عمل حول الآفاق المستقبلية، فعالية في فضاء مفتوح، تصميم جغرافي تشاركي</p>	<p>Hackathon، ورش تصميم التدابير، Planning for Real ("التخطيط في الوضع الحقيقي")</p>	<p>زيارة موقع التنفيذ، صيانة مشتركة (برامج اعتماد)، مختبر حي</p>
<p>لجنة مشكلة من المواطنين / لجنة استشارية من المواطنين، التصويت</p>			
		<p>ميزانية تشاركية</p>	<p>الصيانة / تنفيذ مشترك (برامج التملك، على سبيل المثال، شجرة التملك)</p>

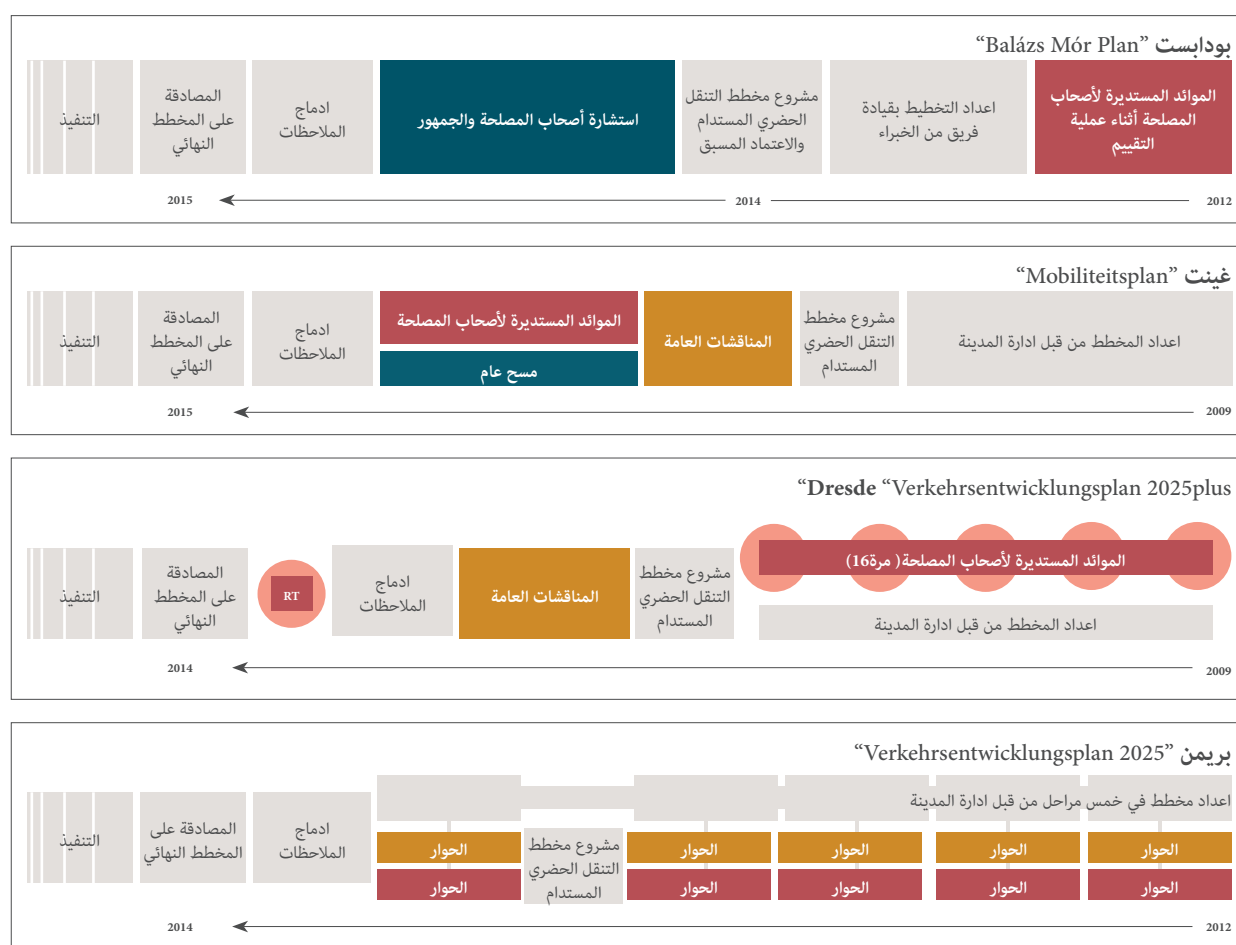
أمثلة عملية لمشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة في عملية مخطط التنقل الحضري المستدام



طورت مدن بودابست وغينت ودريسدن وبريمن مناهج فردية لدمج مشاركة المواطنين في عملية مخطط تنقل حضري مستدام - اعتماداً على السياق المحلي وخبرات التخطيط والموارد والقدرات.

تم تطبيق تنسيقات مختلطة (على سبيل المثال، بودابست، غينت)، وكذلك مشاركة منفصلة، ولكن متزامنة، لأصحاب المصلحة والمواطنين (مثل بريمن، غينت) والمشاركة التقدمية (دريسدن). وتجدد الإشارة إلى أن الرسم التوضيحي أدناه يقدم أمثلة مختارة لإظهار التنوع الكبير في المقاربات الممكنة. هناك بالطبع العديد من الطرق الأخرى لإشراك أصحاب المصلحة والمواطنين، اعتماداً على سياق التخطيط للمدينة.

الشكل 15: أمثلة عملية لمشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة في مسار مخطط التنقل الحضري المستدام، Rupprecht Consult، 2016 (على أساس Lindenau، M.، Böhler-Baedeker، S دليل المشاركة CH4ALLENGE: التعبئة النشطة للمواطنين وأصحاب المصلحة لدى اعداد مخططات التنقل الحضري المستدام، 2016، ص.17، www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).



ملحوظة: الرسم التوضيحي لا يعكس مدة كل مرحلة تخطيط. Rupprecht Consult 2019 ©

مشاركة المواطنين أصحاب المصلحة المواطنين وأصحاب المصلحة

أمثلة على الممارسات الحميدة

برنو، جمهورية التشيك: استراتيجية إشراك المواطن تجمع بين الأنماط التقليدية و المتوفرة على شبكة الإنترنت



طورت مدينة برنو إستراتيجية مشاركة في مخطط التنقل الحضري المستدام بالتعاون مع شركة استشارية متخصصة في التواصل والمشاركة، مما ساعد المدينة على إجراء عملية مشاركة مهنية وذات مغزى. تضمنت الإستراتيجية الأساليب التقليدية، مثل المناقشات العامة والموائد المستديرة والتبادلات عبر موقع ويب مخصص، ولكن أيضاً مناهج جديدة، مثل ورشة عمل الخبراء المسماة "Brno Mobility - 2050 Vision". كجزء من عملية المشاركة من 2015 إلى 2018، تم تحليل أكثر من 2500 تعليق وورد عن المواطنين، وشارك أكثر من 500 شخص في ما يقرب من 30 حدثاً، وتم تنظيم العديد من ورش العمل التي جمعت بين المواطنين والخبراء والأحياء الحضرية والبلديات، فضلاً عن السياسيين.

المؤلفون: Lukáš Bača و va Rorečková (Machalová)، مدينة برنو، جمعيتها EUROCITIES | صورة: Marie Schmerková (بلدية مدينة برنو)

أمثلة على الممارسات الحميدة

فيلنيوس، ليتوانيا: من الالتزام الشامل الى التملك العام لمخطط التنقل الحضري المستدام



تمثلت الخطوة الأولى في مسار مخطط التنقل الحضري بمدينة فيلنيوس في إعداد خارطة طريق لإدارة المشروع، والتي حددت استراتيجيات اشراك أصحاب المصلحة المعنيين والمواطنين. تم تحديد أربعة أهداف واضحة: تحديد التوقعات؛ التواصل المستمر حول العملية؛ الوصول إلى مجموعات مستهدفة محددة وتنظيم فعاليات للتوعية. عملت فيلنيوس بالتعاون مع علماء السلوك وعلماء الاجتماع لتحديد أكثر الطرق فعالية للتواصل مع الفئات المستهدفة المختلفة (السياسيون، أصحاب المصلحة، المواطنون). ساعد الشخص المسؤول عن تنسيق الأنشطة والميزانية الكافية والأهداف الواضحة ومؤشرات الأداء في قيادة حملة ناجحة وبدء النقاش من حول مخطط التنقل الحضري المستدام بين المجتمع المحلي ووسائل الإعلام والسياسيين

المؤلفون: Kristina Gaučė، تم جمعه من قبل UBC
الصورة: Saulius Žiūra



المرحلة 2:

تحديد إطار التخطيط

- 2.1 تقييم متطلبات التخطيط وتحديد النطاق الجغرافي ("المناطق الحضرية الوظيفية")
- 2.2 ربط الصلة بمسارات تخطيط أخرى
- 2.3 اعتماد الجدول الزمني ومخطط العمل
- 2.4 اعتبار الحصول على دعم مصدر خارجي

Rupprecht Consult 2019 ©

يجب تحديد سياق التخطيط، الذي يسير جنباً إلى جنب مع إنشاء هياكل العمل، بطريقة تلائم تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام مع الوضع المحلي. وهذا يشمل تعريف النطاق الجغرافي الذي يجب أن يغطي بشكل مثالي "المنطقة الحضرية الوظيفية". الجوانب الهامة الأخرى تتمثل في تلبية المتطلبات القانونية للتخطيط، والربط بعمليات التخطيط في المجالات الأخرى. ثم يتم تلخيص نتائج جميع الإجراءات السابقة في جدول زمني ومخطط عمل متفق عليهما يحتاجان إلى المصادقة السياسية لخلق شعور بالمساءلة بين أصحاب المصلحة. في حال الكشف عن نقص في القدرات مسبقاً، ينبغي اتخاذ الترتيبات المناسبة للحصول على الدعم الخارجي لتطوير مخطط التنقل الحضري المستدام.

الإجراء 2.1: تقييم متطلبات التخطيط وتحديد النطاق الجغرافي (على أساس "المناطق الحضرية الوظيفية")

التحفيز

التنقل الحضري المستدام، يجب أن يتم الاتفاق على التغطية الجغرافية الأنسب من قبل أصحاب المصلحة المعنيين والموافقة عليها من قبل الهيئة السياسية. من ناحية، يعتمد ذلك على المنطقة التي تكون السلطات المحلية أو الإقليمية مسؤولة عنها. ولكن من ناحية أخرى، يجب أن تحترم بقدر الإمكان الأنماط الحقيقية للتنقل. فالمخطط الذي من شأنه تغطية تجمع حضري بأكمله أكثر فاعلية من مخطط يقتصر على تغطية أجزاء معينة.

يندرج مخطط التنقل الحضري المستدام ضمن إطار تخطيطي إقليمي أو وطني أوسع. فهو يتضمّن على سبيل المثال اللوائح التنظيمية ومصادر التمويل أو الاستراتيجيات رفيعة المستوى لتهيئة الأقاليم والنقل (على سبيل المثال مخطط النقل الوطني إن وجد). من الضروري تقييم تأثير إطار التخطيط الإقليمي أو الوطني من أجل استغلال الفرص وتجنب النزاعات مع السلطات ذات المستوى الأعلى في مرحلة لاحقة.

يجب أن يغطي مخطط التنقل الحضري المستدام المنطقة الحضرية الوظيفية (أي منطقة التنقل بين المسكن ومكان الشغل) والتي تقع في معظم الحالات خارج الحدود الإدارية للبلدية. في حال عدم وجود لوائح إقليمية أو وطنية قابلة للتطبيق على النطاق الجغرافي لمخطط

المهام

- إشراك أصحاب المصلحة والسلطات في منطقة التخطيط المقصودة والعمل من أجل اتفاقيات رسمية بشأن النطاق الجغرافي لإجراءات التخطيط.
- اعتماد نهج منفتح وشفاف والحصول على مشاركة الجهات المعنية. ضمان الاتصالات والتبادلات المنتظمة بين الجهات المعنية.
- التفاوض بشأن المسؤولية الشاملة للمخطط.
- إذا لم يكن من الممكن تحديد منطقة تخطيط تتوافق تمامًا مع منطقة التنقل الحضري الوظيفية، ينبغي على الأقل تعزيز التعاون مع أصحاب المصلحة فيما يتعلق بالتحديات التي لا يمكن معالجتها إلا على مستوى الجمع الحضري. يمكن أن تبنى على التعاون القائم أو تتضمن ممارسات جديدة (مثل إجراءات رسمية على غرار المخططات المشتركة لاستخدام للأراضي أو الإجراءات غير الرسمية كمجموعات العمل).
- ضمان تمثيل أصحاب المصلحة من جميع أنحاء منطقة التخطيط في اللجنة التوجيهية.
- التأكد من أن المواطنين من جميع أنحاء منطقة التخطيط يشاركون في الإجراءات التشاركية.
- إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية
- ضمان تغطية المناطق المرتبطة بالتأثيرات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية الرئيسية للنقل.

الأهداف

متطلبات التخطيط

- الجمع والتوثيق والتقييم:
 - القواعد والتوجيهات القانونية حول كيفية تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام، بما في ذلك متطلبات النطاق الجغرافي أو مسؤوليات مختلف سلطات التخطيط (إن وجدت)؛
 - معايير التمويل الإقليمية والوطنية المطبقة؛
 - الخطط والاستراتيجيات والأهداف عالية المستوى التي قد تؤثر على مخططكم للتنقل الحضري المستدام. على سبيل المثال مخطط هيئة الطرق الوطنية بشأن الطرقات الجديدة أو الموسعة يمكن أن تخلّ بأهداف التنقل الحضري المستدام ولاسيما من خلال تشجيع ممارسة السياقة بالمدينة؛
- تلخيص الإطار الإقليمي والوطني بما في ذلك الاقتراحات حول كيفية معالجته في إطار مخطط التنقل الحضري المستدام.
- النطاق الجغرافي
- تحليل أنماط النقل والحدود الإدارية. تحديد منطقتكم الحضرية الوظيفية (الرجوع الى قسم الأدوات أدناه لمزيد من الإرشادات). تضمين الاتصال بممرات النقل لمسافات طويلة (مثل شبكة النقل عبر أوروبا، TEN-T، شبكة السكك الحديدية الوطنية).

قائمة التدقيق

- ✓ إبرام اتفاق سياسي حول النطاق الجغرافي والأدوار والمسؤوليات الأساسية للسلطات والسياسيين
- ✓ إدراج سلطات منطقة التخطيط الرئيسية في الفريق الأساسي و / أو اللجنة التوجيهية
- ✓ توقيع واعتماد الاتفاق السياسي من قبل المجالس البلدية

- ✓ مراجعة الوثائق الوطنية والإقليمية ذات الصلة واستخلاص النتائج
- ✓ جرد الفرص والتأثيرات التي قد تنشأ من الاطارين الإقليمي والوطني
- ✓ تعريف النطاق الجغرافي (إن أمكن المنطقة الحضرية الوظيفية)

المناطق الحضرية الوظيفية في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي



طورت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية والمفوضية الأوروبية بشكل مشترك طريقة لتحديد المناطق الحضرية الوظيفية (ZUF) بشكل متسق في جميع البلدان. في حال التأسيس على الكثافة السكانية ومستوى التنقل من البيت الى مكان الشغل فإن المنطقة الحضرية تكون مشكلة من مدينة ذات كثافة سكانية عالية ومنطقة مجاورة (منطقة التنقل) حيث سوق العمل بها متكامل بشدة مع المركز.

- المركز الحضري مشكل من تجمع سكاني بكثافة لا تقل عن 1500 نسمة لكل كيلومتر مربع.
- البلدية هي جزء من مركز حضري إذا كان 50% على الأقل من سكانها يعيشون في التجمع السكاني.
- تعرف "منطقة النفوذ" على أنها "منطقة توظيف العمالة" لسوق العمل الحضري، خارج المركز المكتظ بالسكان. يتم تعريف جميع البلديات التي يقطن فيها 15% على الأقل من السكان العاملين في مركز حضري على أنها جزء من منطقة النفوذ الحضري.

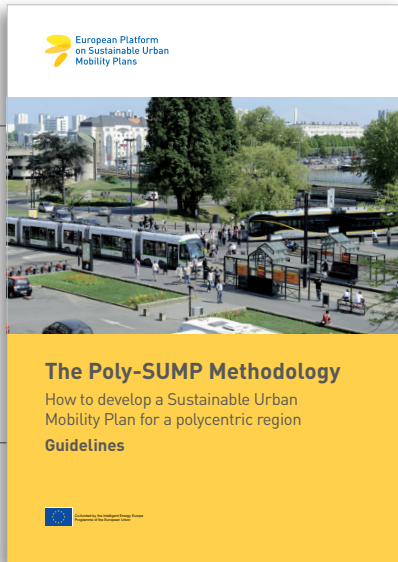
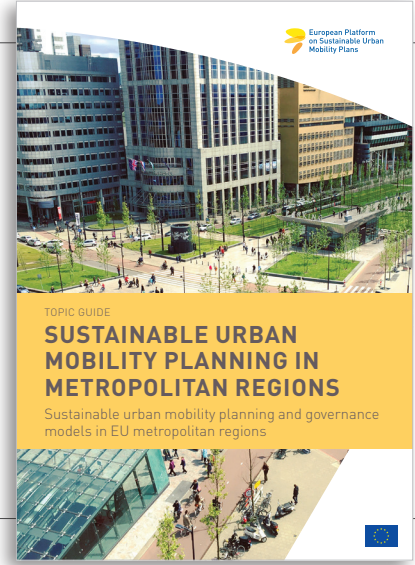
الهدف النهائي لنهج منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية والمفوضية الأوروبية للمناطق الحضرية الوظيفية تجسد في إنشاء تعريف منسق للمدن ومجالات نفوذها للمقارنات الدولية وتحليل السياسات حول الموضوعات المتعلقة بالتنمية. توفر منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) ملفات تعريف المناطق الحضرية الوظيفية لكل دولة من دول الاتحاد الأوروبي. وهي تشمل خريطة للبلد تحتوي على جميع المناطق الحضرية الوظيفية (متوفرة أيضًا مجانًا)، وقائمة بالمناطق الحضرية الوظيفية حسب حجم السكان، والسكان الذين يعيشون في المناطق الحضرية الوظيفية للوصول إلى الملفات يرجى التردد على www.oecd.org والبحث في "المناطق الحضرية الوظيفية".

المصدر: منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية 2019



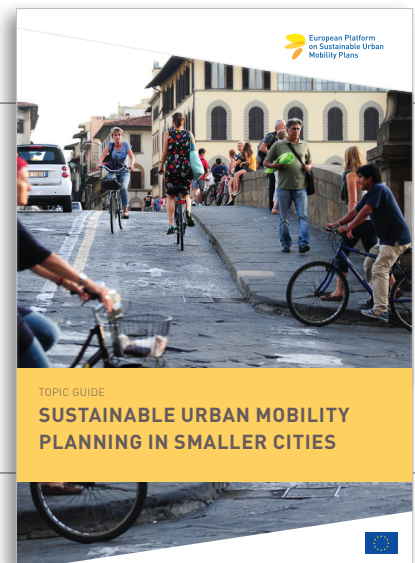
وفقاً للطريقة المشتركة بين منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والاتحاد الأوروبي، يتم تعريف المناطق الحضرية الكبرى على أنها مناطق حضرية وظيفية متجاورة ومكتفة، تضم ما لا يقل عن 250000 نسمة من السكان. تتمتع بشكل عام بجاذبية اقتصادية عالية وعدد كبير من أنظمة النقل المتعددة الوسائط والمركبة وهي عموماً منصات نقل ذات أهمية وطنية وأوروبية. يمكن أن تشكل المناطق الحضرية الكبرى تحدياً كبيراً لتخطيط التنقل الحضري المستدام بفعل تعدد البلديات وغيرها من المؤسسات الأخرى المتضرة.

الدليل الموضوعي لتخطيط التنقل الحضري المستدام بالمناطق الحضرية الكبرى يوفر إرشادات لمخطط التنقل الحضري المستدام على النطاق المتروبولي. ويحدد أربعة أنواع من الحوكمة المتروبولية (التنسيق غير الرسمي / الناعم والسلطات بين البلديات والسلطات فوق البلدية والوضع الخاص للمدن الحضرية) ويوصي بأمانة ومبادئ تخطيط للهياكل المؤسسية المختلفة.



هناك أنواع مختلفة من المناطق الحضرية الوظيفية باحتياجات مختلفة في سياق مخطط التنقل الحضري المستدام. توفر منهجية Poly-SUMP إرشادات للمناطق متعددة المراكز التي تشمل العديد من البلديات أو المدن المترابطة بشكل وثيق. تقدم هذه المنهجية توصيات حول كيفية بدء أو تطوير التعاون الإقليمي في مجال النقل في مثل هذه المناطق المركبة. وفقاً لمصطلحات دليل poly-SUMP تتميز المناطق متعددة المراكز بعاصمة بحجم سكاني منخفض نسبياً (أقل من 200000 نسمة بالمناطق الكبيرة أو أقل من 100000 نسمة في المناطق الصغيرة) وعدد من الأقطاب الوسيطة أصغر حجماً من العاصمة بحجم سكاني يفوق 5000 نسمة.

يمكن أن يكون تخطيط التنقل الحضري المستدام فعالاً للمدن الصغيرة كما هو الحال في المناطق الحضرية الكبرى، غير أن المدن الصغيرة لها احتياجات مختلفة عن المدن الكبرى وعادة تكون امكانياتها التخطيطية محدودة للغاية. الدليل الموضوعي بشأن تخطيط التنقل الحضري المستدام في المدن الصغيرة يُكَيِّف مسار مخطط التنقل الحضري المستدام مع واقع التخطيط بالمدن الصغيرة. يوفر هذا الدليل توجيهات تستهدف المدن التي تسعى إلى تطوير مخطط تنقل حضري مستدام خاص بها أو تلك التي تود الانضمام إلى مخطط تنقل حضري مستدام جهوي شرعت في العمل عليه مدينة مجاورة أكبر حجماً. فضلاً عن الأدوات التخطيطية ونهج المشاركة التي ثبتت فاعليتها في سياقاتها، يسلط الدليل الضوء على التدابير المناسبة للمدن الصغيرة التي تعتمد بشكل كبير على السيارات ونقص في وسائل النقل العام.



الاطار التنظيمي لمخطط التنقل الحضري المستدام في بلدان الاتحاد الأوروبي

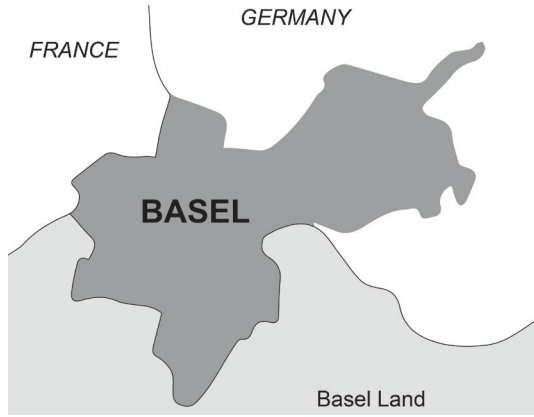


لمزيد من المعلومات حول اللوائح الإقليمية والوطنية لتطوير مخطط تنقل حضري مستدام في الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي: CIVITAS
 .SUMPs-Up et CIVITAS Prosperity: THE STATUS OF SUMPS IN EU MEMBER STATES

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

أمثلة على الممارسات الحميدة

بازل، سويسرا تعاون عابر للحدود للتخطيط لتكتل حضري ثلاثي الجنسيات

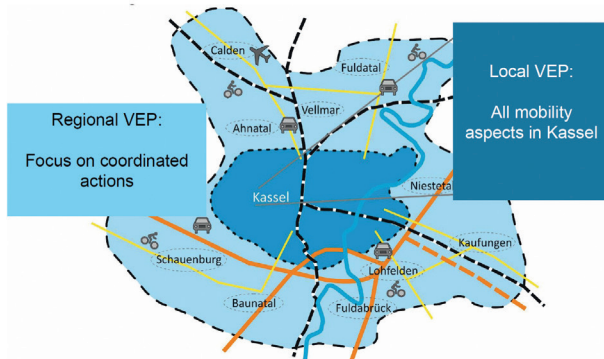


يشمل مخطط التنقل الحضري المستدام لاقليم بازل العبرة للحدود (بين سويسرا وفرنسا وألمانيا) التي تهدف إلى التقليل من حركة المرور الناتجة عن تنقل العمال ومن الاكتظاظ خلال ساعات الذروة. على سبيل المثال صندوق "Pendlerfonds" يجمع الإيرادات من إدارة مواقف السيارات في الكانتون. يُستعمل هذا الصندوق لتمويل مشاريع ذات تأثير إيجابي مرئي على تنقل العمال من ونحو اقليم بازل. أغلبية المشاريع الممولة تعتبر منشآت Park&Ride و Bike&Ride بالمحطات الرئيسية لشبكة السكك الحديدية الجهوية. منذ إنشاء الصندوق في عام 2012، تم تمويل ما مجموعه 394 مكاناً لوقوف الدراجات و 966 مكاناً لوقوف السيارات في محطات السكك الحديدية المختلفة.

المؤلفون: Martin Dollesche, canton de Bâle-Ville, تقرير EUROCITIES
 صورة: EUROCITIES

أمثلة على الممارسات الحميدة

كاسل، ألمانيا: التطوير المتزامن لمخطط تنقل حضري مستدام بلدي ومخطط تنقل حضري مستدام جهوي



نظرًا للتشابه الوثيق لشبكة النقل الإقليمية في كاسل مع المنطقة المحيطة، استُكمل مخطط "SUMP Kassel 2030" بمخطط تطوير التنقل الإقليمي. بينما يركز مخطط التنقل الحضري المستدام على النقل داخل المدن وتدفقات المرور، يركز مخطط تطوير التنقل الإقليمي على النقل الإقليمي وإمكانية الوصول. وقد تمّت المزامنة بين كلا المخططين فيما يتعلق بالمحتوى والأبعاد المكانية. تم إنشاء نموذج سير إقليمي بمثابة قاعدة لكلا المخططين. توجه مجموعة الأهداف المشتركة تطوير التدابير والإجراءات في كلا المخططين وتحدد معايير التقييم المالية. يشمل كلا المفهومين المتكاملين بإجراءات برنامج منسق من التدابير المنفذة.

المؤلفون: Simone Fedderke, مركز الكفاءة للتنقل الحضري المستدام - ولاية هيس ومدينة كاسل، تقرير Rupprecht Consult
 صورة: مدينة كاسل

أمثلة على الممارسات الحميدة

مدينة نانسي الكبرى، فرنسا: مخطط التخطيط الحضري المحلي بين البلديات



يقوم إقليم Grand Nancy بتطوير مخطط تنقل حضري مستدام من شأنه أن يدمج العديد من المخططات القطاعية بمخطط واحد. من خلال تجميع الموارد والمهارات على مستوى التكتلات الحضرية تهدف هذه الوثيقة الفريدة إلى تنسيق السياسات العامة المتصلة بتخطيط المدن والإسكان والتنقل والتنمية الاقتصادية والتجارية والبيئة بغية تنفيذ مشروع إقليمي مشترك ومتناسك وموحد. يُعهد بوضع المخطط إلى فريق تقني متعدد التخصصات يضم موظفين من إدارات التخطيط الحضري والإسكان والتنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة والتنقل التابعة لسلطات إقليم نانسي الكبرى بدعمٍ من الوكالة الإقليمية للتنمية والتخطيط الحضري.

المؤلفون: Aurélie Dore-Speisser، مدينة نانسي الكبرى، تقرير EUROCITIES
صورة: مدينة نانسي الكبرى

الإجراء 2.2: ربط الصلة بمسارات تخطيط أخرى

التحفيز

- تعزيز تنسيق الجدول الزمني لمخطط التنقل الحضري المستدام مع مختلف عمليات صنع القرار الفنية والسياسية (مثل الاستراتيجيات الشاملة والمخططات القطاعية والانتخابات).
- إرساء تخطيط التنقل والنقل كمجال سياسة مشتركة.

المهام

- تحديد الاستراتيجيات القطاعية المحلية التي تنطبق على النقل والتنقل (مثل استراتيجيات وسائل النقل المختلفة)، وكذلك المخططات المحلية من مجالات السياسة الأخرى التي قد يكون لها تأثير على التنقل الحضري (مثل استخدام الأراضي والطاقة والبيئة والتنمية الاقتصادية والإندماج الاجتماعي والصحة والسلامة). تحديد المخططات ذات الصلة للمشغلين المحليين للنقل والمزودين بالخدمات وبقية بلديات منطقة التخطيط. النظر فيما إذا كانت أغراض المخطط تدعم أهداف التنقل الحضري المستدام أو تتعارض معها. على سبيل المثال، سياسة استخدام

أحد أوجه القصور الرئيسية في تخطيط النقل الحضري اليوم هو عدم التنسيق مع السياسات والمنظمات الأخرى، بالإضافة إلى عدم تكامل وسائل النقل. يمثل تصحيح هذا النقص تحديًا كبيرًا (مثل التنسيق مع التخطيط الحضري وحماية البيئة والإدماج الاجتماعي والمساواة بين الجنسين والتنمية الاقتصادية والأمن والصحة والتعليم وتكنولوجيا المعلومات والطاقة والإسكان) للتخطيط للتنقل الحضري المستدام، ولكنه أيضًا عنصر رئيسي مصدر الابتكار والتحسين. يؤدي الربط بعمليات تخطيطٍ أخرى وتنسيق الأهداف والأغراض إلى تعزيز مخطط التنقل الحضري المستدام - والمخططات التي تربطونها به.

الأهداف

- دمج الوعي بالتفاعلات بين التغيرات في الهياكل الحضرية (الكثافة والوظائف والأنماط الاجتماعية والاقتصادية والنظم البيئية) والتنقل في خدمات وسلطات البلدية ذات الصلة.
- تحديد طرائق دمج تخطيط التنقل الحضري المستدام والسياسات الأخرى على المستويين المحلي والإقليمي.

- تعزيز الدمج الكامل لتخطيط التنقل الحضري المستدام في جدول التطوير والتنفيذ للسياسات والاستراتيجيات القائمة الأخرى

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- تعزيز التكامل من خلال استراتيجيات أكثر شمولاً وطويلة الأمد. تبنت بعض المدن والمناطق إستراتيجية أو رؤية تنمية محلية طويلة المدى مع منظور 20-30 سنة. في حالة وجود مثل هذه الإستراتيجية، يمكنها توفير إرشادات لمخطط التنقل الحضري المستدام بغية تحديد الأهداف العامة

جدول العمل والتنسيق

- الشروع في ذات الاجراء منذ الوهلة الأولى كاجراء متّسم. المراجعة الأولية لمتطلبات التنسيق وجدوى تليبيتها قبل تحديد الجدول الزمني (الرجوع الى الإجراء 2.3).

قائمة التدقيق

- ✓ جرد الروابط ذات الصلة بين السياسات (التأزر والتعارض)
- ✓ تقييم الخيارات المبدئية لتكامل السياسات
- ✓ إقامة حوار مع الفاعلين المعنيين بشأن إمكانيات التكامل
- ✓ اقرار الترتيب هرميا لخيارات التكامل

الأراضي التي تستغل الأراضي القاحلة تدعم المبادئ، في حين أن السياسة التي تشجع التحضر مترامي الأطراف تتعارض معها. يمكن أن يكون هناك تضارب آخر، على سبيل المثال، أن يركز مخطط تحسين الصحة على ضرورة ممارسة النشاط البدني فقط من خلال الرياضة المنظمة ولا يشدد على مدى أهمية الزيادة في المشي وركوب الدراجات خلال الرحلات اليومية، أو أن السياسة التعليمية تشجع الرحلات الطويلة إلى المدرسة.

- تحديد متطلبات التنسيق في مجالات السياسة ذات الصلة. مثال على ذلك هو العلاقة بين التخطيط الحضري والتنقل. يجب النظر إلى تأثير النقل كجزء من عملية التخطيط الحضري بغية التحسين من استخدام النقل المستدام للتطورات الجديدة.
- التواصل مع الشركات الإقليمية القائمة (مثل منظمة متروبولية). يتعلق هذا أيضاً بممرات النقل لمسافات طويلة كشبكات النقل عبر أوروبا (RTE-T).
- النظر في المتطلبات المحددة لتقييم الأثر البيئي الاستراتيجي (SEA).
- تطوير إجراءات مشتركة بالتعاون مع الجهات الفاعلة في مجالات السياسة ذات الصلة. تعزيز التغييرات في السياسات والممارسات القطاعية و / أو إنشاء مجالات جديدة للعمل المشترك بين الإدارات.
- ضمان الاتصال والتبادل المنتظم بين السلطات ذات الصلة (وداخل السلطات، على سبيل المثال من خلال الاجتماعات المنتظمة بين خبراء النقل والتخطيط الحضري). اعتبار دمج أخصائي تخطيط حضري ضمن فريقكم المركزي أو باللجنة التوجيهية وتعيينه لدور واضح في اطار مسار التخطيط بغية خلق شعور الانتماء لديه بالمشروع.



تعد المواءمة بين تخطيط التنقل الحضري المستدام ومخطط عمل الطاقة المستدامة والمناخ (PAEDC) مثالاً للربط بين عمليات التخطيط المختلفة. يستجيب هذا التنسيق للحاجة إلى الجمع بين التخطيط الاستراتيجي للتنقل المستدام والتكيف مع تغير المناخ والطاقة، ويتجلى في مخططين متناسقين يشملان مراحل تنفيذ ورصد متلائمة. يمكن الاطلاع على إرشادات مفصلة ضمن المبادئ التوجيهية لتنسيق تخطيط الطاقة وتخطيط التنقل الحضري المستدام .

التقييم البيئي الاستراتيجي (EES) وتخطيط التنقل الحضري المستدام

يقتضي عدد من الإجراءات إيجاد تقييم بيئي استراتيجي (EES). وبقدر ما يتقاسم التقييم البيئي الاستراتيجي عناصر مشتركة مع مخطط التنقل الحضري المستدام الآ أنه يوصى بربط العمليتين. إذ توفر قيادة التقييم البيئي الاستراتيجي على مستوى مخطط التنقل الحضري المستدام إطاراً متسقاً وشاملاً لعملية صنع القرار. يساهم تضمين المعلومات والاعتبارات البيئية ذات الصلة في مرحلة التخطيط في إيجاد حلول أكثر استدامة وفعالية. ولا ينبغي التطرق الى التقييم البيئي الاستراتيجي بمثابة اجراء منفصل، بل كجزء لا يتجزء من مسار اعداد مخطط التنقل الحضري المستدام، على عدّة مراحل منفصلة عن بعضها البعض التي من شأنها أن تغذي المخطط كما أنها تستند اليه:

- جمع المعلومات البيئية الأساسية؛
- نطاق وأهداف التقييم البيئي الإستراتيجي.
- تقييم التدابير.
- التنبؤ وتقييم التأثيرات والآثار؛
- اقتراح إجراءات التخفيف والمتابعة.

يجب أن تكون جميع الخطوات المذكورة أعلاه مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بخطوات مخطط التنقل الحضري المستدام المختلفة. الركائز الأساسية لعملية صنع القرار الفعالة في سياق التقييم البيئي الاستراتيجي لمخطط التنقل الحضري المستدام هي تقسيم واضح للمسؤوليات بين السلطات واعلام وتشاور عامّ فعّالين، وأخذ في الاعتبار لمختلف الآراء المدلى بها قبل اعتماد المخطط.

المؤلفون: EIB/JASPERS

الشكل 16: الاجراءات المقابلة بمخطط التنقل الحضري المستدام والتقييم البيئي الاستراتيجي (EIB/JASPERS)

مخطط التنقل الحضري المستدام	التقييم البيئي الاستراتيجي
<p>الإجراء 3.1: تحديد مصادر المعلومات والتعاون مع أصحاب البيانات</p> <p>الإجراء 3.2: تحليل الصعوبات والفرص (جميع الأنماط)</p>	<p>المنهجية</p> <p>تحديد مخططات وبرامج وأهداف حماية البيئة الأخرى ذات الصلة</p> <p>جمع البيانات</p> <p>تحليل / جرد المشاكل البيئية</p>
<p>الإجراء 5.2: تحديد الأهداف من خلال تغطية الصعوبات الأساسية واستهداف جميع الأنماط</p>	<p>اهداف التقييم البيئي الاستراتيجي</p> <p>مراجع متقاطعة/ التنسيق</p>
<p>المرحلة 7: تحديد مجموعة الإجراءات مع أصحاب المصلحة (بما في ذلك تقييم الإجراءات واختيار الإجراءات وتطوير سلسلة من الإجراءات)</p>	<p>تقييم التدابير (البديلة) / مجموعات التدابير بالنظر الى أهداف التقييم البيئي الإستراتيجي</p> <p>استشارة عامة (موصى به للغاية)</p> <p>التنسيق</p>
<p>الاجراء 9.2 انهاء الوثيقة "مخطط التنقل الحضري المستدام" والتأكد من جودتها</p>	<p>التنبؤ وتقييم آثار المخطط / تدابير تخفيف التداعيات</p> <p>تدابير المتابعة</p>
<p>مشاركة الجمهور</p> <p>(مثل الإجراءات 4.2، 5.1، 8.4، 11.2)</p>	<p>التقرير البيئي (EES)</p> <p>تطوير مشترك</p> <p>استشارة الجمهور بشأن التقييم البيئي الاستراتيجي</p>

ربط مخطط التنقل الحضري المستدام بسياسات الاندماج الاجتماعي

في العديد من المدن البلجيكية، يتم استكمال تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام بسياسات تهدف إلى زيادة الإندماج الاجتماعي في مجال التنقل. فيما يتعلق بالوصول إلى وسائل النقل العام، أبرمت أكثر من 140 مدينة وبلدية فلامندية اتفاقاً مع مزود خدمات النقل العام للرحلات بالحافلة بنظام الدفع من طرف ثالث. هذا يعني أنه يمكن لمواطنيهم الاستفادة من النقل العام بسعر مخفض، وغالباً بخصوصيات إضافية للأطفال والطلاب و / أو كبار السن. بالإضافة إلى ذلك، بالنسبة للأشخاص الذين لا يستطيعون القيادة وذوي الدخل المنخفض، طبقت 16 مدينة وبلدية تسعيرة اجتماعية لرحلات سيارات الأجرة وقدمت العديد من البلديات الأخرى نظام نقل لدى الطلب بمساعدة متطوعين. بالإضافة إلى ذلك، توفّر المدن والبلديات عدداً من التدريبات للفئات الضعيفة: كمدرسة خاصة لتعليم الكبار ركوب الدراجات في مدينتي أنتويرب ولوفين، ومساعدة مدينة أوستند القائمين الجدد في الحصول على رخصة القيادة.

المؤلفون: Els Vandebroek et Evelien Bossuyt, Mobiel 21



صورة © Roman Babkin on istock.com

أمثلة على الممارسات الحميدة

بولونيا، إيطاليا: مخطط التنقل الحضري المستدام يربط بين التخطيط المجالي وتخطيط التنقل والتخطيط اللوجستي



اتخذت بولونيا نهجاً مبتكراً من خلال تطوير مخطط تنقل متكامل على المستويين الإقليمي والموضوعي: حيث تمّ تصميم مخطط التنقل الحضري الخاص بها للمنطقة الحضرية الكبرى وأكملها وتم تنسيقها بشكل وثيق مع المخططات القطاعية للخدمات اللوجستية الحضرية وممارسة ركوب الدراجات. من أجل إنجاز عملية التخطيط المشتركة، قام فريق مكتب تخطيط النقل بتنظيم هذه الجوانب منذ البداية. المساهمة الأساسية في حالة بولونيا تتمثل في أنّ مشاركة أصحاب المصلحة تعدّ عنصراً أساسياً لأي عملية صنع قرار تعنى بالمناطق الحضرية. وكان التحدي الرئيسي بالنسبة لصانعي السياسات يتجلى في إيجاد طرق مجدية وفعالة لقيادة الخدمات اللوجستية الحضرية، إذ يعدّ المجال سوقاً تهيمن عليها الشركات الخاصة حيث غالباً ما تقلّ الخبرة في مجال التخطيط البلدي.

المؤلفون: Catia Chiusaroli، المدينة الحضرية الكبرى لبولونيا، تقرير Polaris
صورة: المدينة الحضرية الكبرى لبولونيا

أمثلة على الممارسات الحميدة

منشون، اسبانيا: تطوير منسق لمخطط التنقل الحضري المستدام وخطة العمل من أجل الطاقة المستدامة والمناخ



استناداً إلى دليل التنسيق PMUD-PAEDC، طورت منشون مخطط تنقل حضري مستدام الخاص بها فضلاً عن مخطط عملها من أجل الطاقة المستدامة والمناخ (SEACP) بطريقة متكاملة. تضمنت الإجراءات الرئيسية (1) إنشاء فريق تنسيق مسؤول عن تطوير المخططين واستغلال أوجه التآزر. (2) مشاركة المخططين لإجراءات جرد الانبعاثات قطاع النقل. (3) الاستناد الى نفس السنة المرجعية لجرد الانبعاثات؛ (4) قيادة دراسة لتحديد التدابير التي يمكن دمجها بالمخططين. (5) الترتيب هرمياً لتدابير مخطط التنقل الحضري المستدام وفقاً لمعايير "التأثير على مخطط العمل من أجل الطاقة المستدامة والمناخ"؛ (6) مشاركة جميع الجهات البلدية التي يُحتمل أن تتأثر بتنفيذ كل من مخطط التنقل الحضري المستدام ومخطط العمل من أجل الطاقة المستدامة والمناخ باجتماعات مشتركة.

المؤلفون: Andrea Conserva, Fondation Circe، تقرير EUROCITIES
صورة: مبادئ توجيهية لتنسيق تخطيط الطاقة وتخطيط التنقل الحضري المستدام، 2018

أمثلة على الممارسات الحميدة

لاهتي، فنلندا: تكامل التخطيط الحضري والتنقل



طوّرت لاهتي مساراً استراتيجياً متكاملاً "Lahti direction" للتخطيط المزدوج بين استخدام الأراضي وتخطيط التنقل. الهدف من هذا النهج الجديد، الذي تم تنفيذه لأول مرة عام 2019، هو بناء مدينة مستدامة بمشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة وصناع القرار. العملية مستمرة ودورية. ويُرتقب تحديث الإستراتيجية كل أربع سنوات، أو كلما تجددت عهدة المجلس. الأمر يخص مخطط المدينة ومخطط التنقل الحضري المستدام والبرنامج البيئي لشبكة الخدمات. وقد أثبت هذا النهج المتكامل فعاليته الى حد الآن. إذ يعزز التعاون بين مهنيي التخطيط الحضري والتنقل فضلاً عن تحفيزه لمشاركة المواطنين بمسار التخطيط للتنقل.

المؤلفون: Anna Huttunen، City of Lahti، تقرير UBC
صورة: Lassi Häkkinen، مدينة لاهتي

الاجراء 2.3 المصادقة على جدول ومخطط العمل

التحفيز

يكن مفتاح النجاح في اختيار الوقت المناسب ومخطط عمل واضح. الإجراءات المتعلقة بتطوير مخطط التنقل الحضري المستدام مترابطة جزئياً - يجب ترجمة الترابطات بعناية إلى تسلسل منطقي، منسجم مع الظروف المحلية. عند تحديد الجدول الزمني، من الضروري النظر في التخطيط المستمر وإجراءات صنع السياسات التي قد تؤثر على العملية، مثل الانتخابات والعمليات التشريعية وإجراءات التخطيط الأخرى.

كما أن تطوير وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام عمليتان شائكتان من الناحية المؤسسية. تتطلب هذه العمليات عادة مراجعة ممارسات التخطيط والعمل عبر الحدود. كما تتطلب ترتيبات الإدارة هذه تفويضاً سياسياً للحصول على القبول على نطاق واسع. إذ يتوجب اعتماد مخطط عمل واضح من حيث جميع الخطوات الرئيسية، يُحدد من أصحاب المصلحة يفعل ماذا ومتى يقوم بذلك.

الأهداف

- تطوير عملية تخطيط مُشخّصة تتلاءم مع السياق المحلي وتُنسّق الإجراءات بشكل فعال.
- تحييد تنسيق جدول العمل مع عمليات صنع القرار الفنية والسياسية المختلفة (على غرار الاستراتيجيات الشاملة والمخططات القطاعية والانتخابات). وضع جدول عمل للتنسيق.
- توضيح وإضفاء الطابع الرسمي على دور جميع الجهات الفاعلة ومساهماتها في الموارد.
- ضمان موثوقية وشفافية عملية التخطيط.
- وضع مسار تخطيط فعلي من شأنه تقدير الترابط الزمني بين الإجراءات، وقادر على الحد من المخاطر المتصلة بالجدول الزمني واستغلال الموارد على أحسن وجه.

المهام

الجدول الزمني:

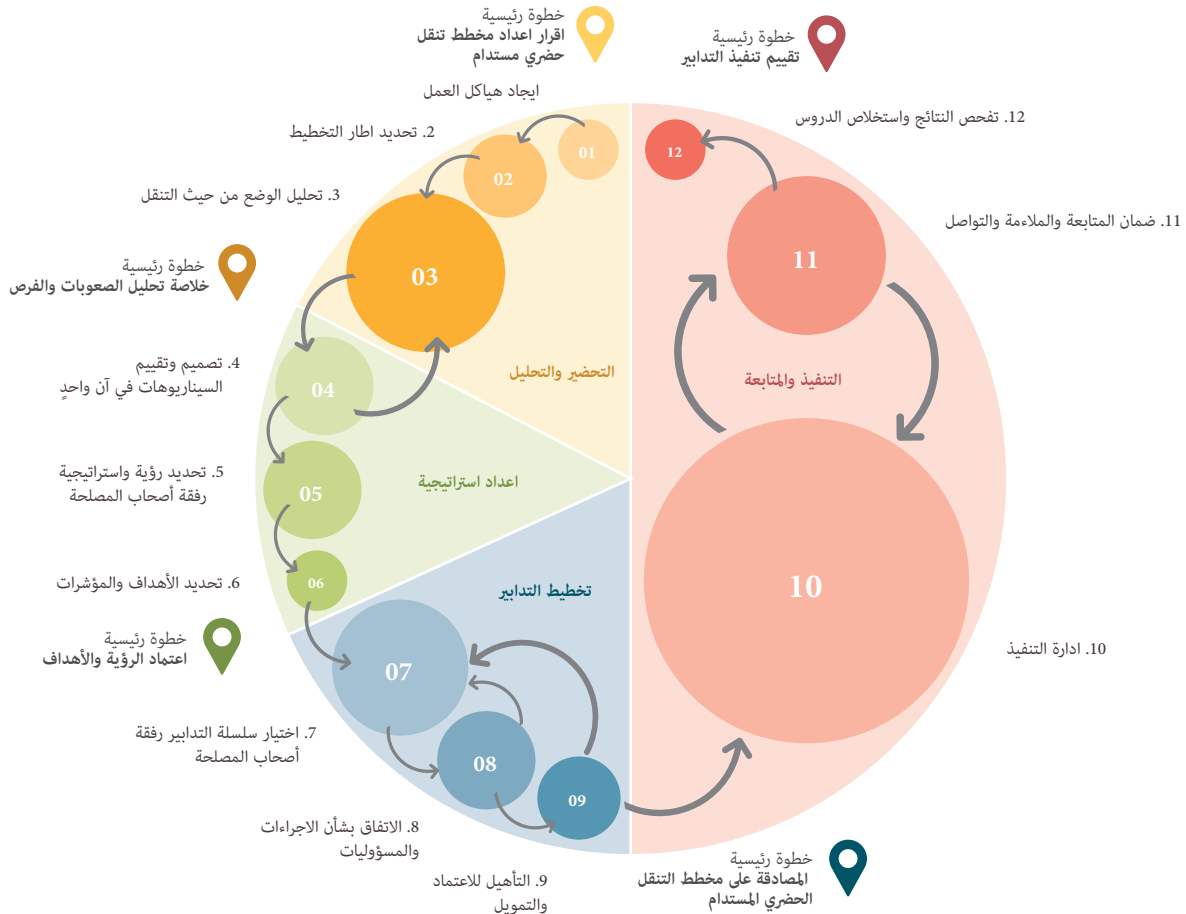
- أخذ ما يكفي من الوقت لاعداد عملية التخطيط بشكل محكم. تختلف الآجال الضرورية لاتخاذ قرار اعداد مخطط تنقل حضري مستدام ووضع هياكل العمل وتحديد اطار التخطيط بشكل كبير من مدينة الى أخرى. وسيتمدد الأمر إلى حد كبير على خبرة المدينة في عمليات التخطيط الاستراتيجي والهياكل المؤسسية والسياق السياسي و "ثقافة التخطيط" المحلية.
- تحديد جدول زمني لتطوير مخطط التنقل الحضري المستدام، بما في ذلك مراحل التحليل، وتطوير الاستراتيجية وتخطيط التدابير. في المجموع، تحتاج المدن إلى سنة على الأقل اعتباراً من بدء عملية التخطيط حتى اعتمادها، وعادة ما تكون أطول.
 - تستغرق مراحل التحليل عادةً من شهرين إلى ستة أشهر، ولكن يمكن أن تستغرق وقتاً أطول إذا لزم جمع الكثير من البيانات الإضافية؛
 - يستغرق تطوير الاستراتيجية (بما في ذلك الرؤية والأهداف والغايات) حوالي شهرين إلى خمسة أشهر؛
 - يستغرق تخطيط التدابير (من التحديد الأولي للتدابير المحتملة إلى الاتفاق على سلسلة التدابير فضلاً عن شؤون التمويل والمسؤوليات، والتي يتم تضمينها بمخطط تنقل حضري مستدام منته) حوالي ثلاثة إلى ثمانية أشهر. لكن هذا التوقيت يعتمد بشكل كبير على حجم التفاصيل التي تشملها التدابير في مسار مخطط التنقل الحضري المستدام.
 - وعموماً يقتضي الأمر مهلة إضافية لاعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام بعد الانتهاء منه. هذه الآجال تختلف بشكل كبير وفقاً للسياق السياسي إذ يمكن أن تتراوح من أسابيع قليلة إلى ستة أشهر أو أكثر. ادماج محكم لصناع القرارات بمسار التخطيط يسمح بتقليص المدّة التي قد يستغرقها مسار الاعتماد وتفادي ضيع الوقت.
- تواخوا الحذر من الفترات التي قد تشكّل صعوبات لكم (لاسيما خلال الانتخابات أو فترات تخطيط الميزانية). فقد يكون من الصعب المضي قدماً في آجال معقولة خلال الأشهر السابقة لفترات الانتخابات. ويمكن أن يكون لذلك تأثيراً على رزنامة مسار التخطيط.

- ركزوا في تخطيطكم التفصيلي على السنتين إلى الثلاث سنوات القادمة، واشرعوا أيضا في تخطيط ملخص للسنوات العشر القادمة مع اعتباركم للتدابير طويلة الأمد التي تنطلق خلال فترة العشرية وتستمر الى ما بعد ذلك (على غرار المشاريع الكبرى، مثل تهيئة خطوط الطراموي).
- تحبذ بعض المدن تحديد جدولها الزمني خلال المراحل الرئيسية ولا تستند الى رزنامات عمل محددة. ومن الأمثلة على ذلك افتتاح خط نقل سريع جديد للحافلات والتدابير التي يتم تنفيذها قبل الافتتاح وبعده. تساعد هذه الطريقة في البقاء واقعيين من حيث الاطار الزمني تسمح للمدينة والجمهور من متابعة المشروع بشكلٍ ميسر.

- فكروا في ايجاد فترات عمل "هادئة" لتعزيز مرونة التخطيط بشكل عام وتفادي التأخر المفرد. من جهة أخرى، فكروا في تخصيص الوقت اللازم للتواصل وادراج مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين.
- حددوا جدولاً زمنياً مؤقتاً حتى يتسنى لأصحاب المصلحة التخطيط لمساهماتهم في الوقت المناسب.
- استمروا في تنفيذ تدابير مرئية بوضوح عالٍ طيلة المرحلة الاعدادية لمخطط التنقل الحضري المستدام. سيجنبكم ذلك إعطاء الانطباع بالتعاقس، نقطة بالغة الأهمية بالنسبة لصناع القرار.
- حددوا جدولاً زمنياً مبدئياً لتنفيذ التدابير، علماً أنكم ستتمكنون من تحديده بمزيدٍ من التفاصيل خلال مرحلة تخطيط التدابير.

الشكل 17: المدد النسبية المطلوبة لخطوات مخطط التنقل الحضري المستدام

يعرض تصور الخطوات الاثنتي عشرة الوقت النسبي الضروري لإكمال خطوة معينة مقارنة بجميع الخطوات الأخرى في مسار نموذجي لمخطط تنقل حضري مستدام. فعلى سبيل المثال، عادةً ما تستغرق إدارة عملية التنفيذ معظم الوقت من مرحلة التنفيذ والمتابعة كما أنها مرتبطة بمرحلة المتابعة. تمثل الأسهم حلقات تغذية رد مرتدة نموذجية، على سبيل المثال، إذا اتضح خلال الخطوة 8 أن بعض التدابير تتطلب وقتاً مفرطاً، فقد تحتاج سلسلة التدابير المحددة إلى إعادة ضبط في الخطوة 7. (لا يمثل هذا الرسم التوضيحي تدابير حقيقية وإنما الغرض منه تقديم توجيهات لأخصائيي التخطيط)



- صياغة خطة عمل شاملة لمسار مخطط التنقل الحضري المستدام تحدد جميع الخطوات اللازمة. تحلوا ببعض من المرونة لتعديل خطة العمل مع تقدم العمل.
- تطوير مناهج لتجاوز العقبات والاستغلال الكامل لمحركات تخطيط التنقل الحضري المستدام (بناءً على نتائج التقييم الذاتي للإجراء 1.1).
- الموافقة على إجراءات ومهام الإدارة مع أصحاب المصلحة المسؤولين عن مهام التخطيط (كذلك ضمن منظومتكم).
- تقييم المخاطر والتخطيط لأية حالات طارئة ذات صلة.
- رصد التقدم، والتأكد من تنفيذ مخطط العمل ومواكبة التحولات.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- فكروا في اختيار علامة (تسمية أو شعار) لعملية التخطيط الخاصة بكم لمنحها رؤية احترافية والترويج لها من خلال تواصلاتكم وخلال الأحداث العامة طيلة المسار.

- ارتقبوا الوقت الكافي لمتابعة وتحديث التدابير بعد المصادقة على مخطط التنقل الحضري المستدام (الرجوع الى الإجراء 11.1). تعتمد وتيرة المراجعة والتحديث على وضعكم الخاص، مع الأخذ في الاعتبار أيضاً المتطلبات القانونية والدورات الانتخابية، ولكن يجب مراجعة هذه الإجراءات كل سنتين على الأقل.
- خططوا لمراجعة وتحديث مخطط التنقل الحضري المستدام كاملاً كل خمس إلى عشر سنوات. فبعد انقضاء عشر سنوات، تفقد الوثيقة صلاحيتها في حين يتوجب تحديث التدابير بانتظام.

مخطط العمل

- تعزيز التفويض السياسي من أجل تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام. تأكدوا من أن يتفق صناع القرار باجماع على أن مبادئ الاستدامة يجب أن تكون في صميم مخطط التنقل الحضري المستدام عند اتخاذ القرار الرسمي لبدء عملية التخطيط. بعبارة أخرى، يجب أن يكون التركيز على الفوائد البيئية والاجتماعية للتنقل، وليس فقط على تحسين تدفقات حركة المرور.

تفاصيل ذات صلة بالمهام



عادة ما يُقَرَّر مخطط التنقل الحضري المستدام كمشروع محلي تُنسب له تسمية معينة. يُحبذ استخدام المصطلحات الانجليزية. غير أن ذلك قد يؤدي الى رور فعل لدى أصحاب المصلحة والجمهور في البلدان غير الناطقة باللغة الانجليزية. ولتفادي ذلك، يوصى باختيار مصطلح (محلي) محدد يتم تأكيده من قبل أصحاب المصلحة أو تحديده بشكل مشترك. يعد استخدام المصطلح المناسب أمراً مهماً لتحفيز زمام المبادرة والمشاركة بالمسار. يمكن أيضاً اختيار تسمية للمسار كمنتج نهائي في حال اختيرت تسمية معينة من قبل (الرجوع الى الإجراء 9.1 "اختيار علامة لمخططكم").

قائمة التدقيق

- ✓ إعداد جدول زمني أساسي واقعي لتخطيط التنقل الحضري المستدام
- ✓ تأكيد التفويض السياسي لتطوير مخططكم للتنقل الحضري المستدام
- ✓ تصميم استراتيجية إدارة المخاطر والجودة
- ✓ التطوير والموافقة السياسية على الجدول الزمني ومخطط العمل

جدول العمل والتنسيق

- يتم تحديد الجدول الزمني بعد إعداد هياكل العمل وتحليل متطلبات التخطيط، ولكن قبل بدء تحليل حالة التنقل.
- التعديل المستمر للجدول الزمني لإجراءات محددة (البيانات الصحفية وجدول الاجتماعات).
- يعد اعتماد مخطط العمل خطوة أساسية قبل البدء الرسمي في تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام.

الاجراء 2.4 اعتبار الحصول على دعم مصدرٍ خارجيٍّ

التحفيز

• إطلاق دعوات المناقصات والتعاقد على خدمات خارجية للمهام المختارة. استخدموا مصطلحات مرجعية واضحة من شأنها وصف المهام بأكثر قدر ممكن من الدقة، بما في ذلك الجدول الزمني والنتائج الملموسة لكل مهمة. استخدموا المعايير المناسبة لاختيار طلبات العروض العامة ويتوجب تحديدها في الشروط. علاوة على السعر، يتوجب اعارة اهتمامٍ خاصٍ لمعايير المحتوى (مثل جودة المفهوم والنهج الموصوفة وخبرة الأشخاص المقترحين). أظهرت التجربة أن الجودة تؤتي ثمارها، بينما تؤدي العروض المنخفضة للغاية في كثير من الأحيان إلى نتائج سيئة الجودة أو تكاليف المتابعة للمدن.

• عند تفويض إجراءات إدارة المشروع إلى خبير استشاري، حافظوا على التنسيق الشامل ضمن السلطة المكلفة بالتخطيط بمنظومتكم. وفيما يخص المهام المُفوضَة للغير ارتقبوا دوماً الموارد اللازمة ومهلة كافية لكي تتمكن منظومتكم من ضمان الاشراف على الجودة. اعملوا على تضمين إجراءات بناء القدرات في الاختصاصات بالمصطلحات المرجعية قدر الامكان لكي يتسنى لموظفيكم اكتساب المهارات اللازمة للمسار التخطيطي المستقبلي.

جدول العمل والتنسيق

• الأخذ في الاعتبار رزمة الصفقات العمومية المقررة لدى وضع الجدول الزمني ومخطط العمل.

• تنظيم الصفقات العامة و إبرام العقود لا يكون إلا بعد الحصول على تفويض سياسي واعتماد مخطط العمل.

قائمة التدقيق

✓ اختيار المهام التي تحتاج إلى دعم خارجي، إن وجدت

✓ الصفقات العمومية للخدمات واستقطاب المتعاقدين المناسبين يحظون بدراية بمجال مخطط التنقل الحضري المستدام.

بالنسبة لمعظم السلطات العامة، فإن المهارات المحددة المطلوبة لتنفيذ مسار مخطط التنقل الحضري المستدام تتجاوز قدرات موظفيها. يتمثل الهدف في تغطية الاحتياجات الفورية للمهارات من خلال جلب خبراء خارجيين، إن اقتضى الأمر، ولكن أيضاً من خلال تطوير والحفاظ على مستوى معين من الخبرة في مجال تخطيط التنقل الحضري المستدام ضمن منظومتكم.

الأهداف

• الموازنة بين المهارات المتطلبة على الأمد القصير والعمل على بناء وتعزيز القدرات ضمن منظومتكم و على مستوى المجتمع المهني بشكل أوسع.

• تسهيل عملية تخطيط فعالة تستخدم أفضل استخدام للموارد.

• اضافة قيمة مضافة على مخطط التنقل الحضري المستدام من خلال التعاون مع خبراء يسهمون في انتاج مناهج أو جهات نظر جديدة حول القضايا الرئيسية.

المهام

• بناءً على استراتيجيتكم لتغطية فجوات المهارات (الرجوع الى الإجراء 1.1)، حددوا المهام التي تستدعي لجلب دعمٍ خارجيٍّ إذا كان بناء القدرات الداخلية غير كافٍ لتحقيق الأهداف المتوخاة (أو استقطاب موظفين جدد).

• اعتبروا امكانية جلب دعمٍ خارجيٍّ للمهام التي قد يؤدي نقص المهارات من حولها بمنظومتكم إلى المس بالجودة أو تمديد مفرطٍ للأجال في حال حاولتم تنفيذها اعتماداً على مواردكم الداخلية.

• قررروا ما إذا كان بإمكان المهام أن تكون موضوعاً لطلب عروض مجمع (عادةً المهام التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً فيما بينها، على سبيل المثال، مشاركة المواطنين والتواصل) أو تتطلب مهارات محددة وبالتالي ارتقاب طلبات عروض منفصلة (على سبيل المثال، جمع البيانات أو، بشكل أكثر تحديداً، استطلاع للأسر أو تحليل جودة البنية التحتية لراكبي الدراجات).



أمثلة على المهام التي قد تتطلب الدعم الخارجي

المهام	التفاصيل
إعداد وتنظيم وتسهيل الفعاليات وتسجيل وتحليل نتائج المناقشات المتعلقة بمشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين.	لا ينبغي الاستهانة بالجهد الإداري المطلوب لتنفيذ مسارٍ تشاركي فعّال. عادةً ما تتم مراجعة التعليقات يدويًا، الأمر الذي يستغرق وقتًا طويلاً. على وجه الخصوص، تتطلب المشاركة عبر الإنترنت من سلطات التخطيط معالجة عدد كبير من الردود (عدد التعليقات فوق 1000 ليس بالأمر غير المعتاد). يمكن أن يؤدي تعيين منسقٍ محايدٍ أيضًا إلى تجنب النزاعات (السابقة) وتعزيز التعاون الجماعي في جو بناء.
التواصل مع الجمهور	إجراءات التواصل، على غرار تحرير منشورات و نشرها عبر الإنترنت وتصميم التقارير العامة (على سبيل المثال، استراتيجية التنقل و مخطط التنقل الحضري المستخدم)، واستخدام الشبكات الاجتماعية (التي يمكن أن ترد من خلالها تعليقات ورسائل كثيرة) والتصوير الإحترافي خلال الفعاليات.
تحليل حالة التنقل، بما في ذلك جمع البيانات	يمكن أن يتمثل ذلك في تحليل شامل أو فرعي أو مجالات فنية خاصة التي يسهل الفصل بينها (على سبيل المثال تحليل البنية التحتية للدراجات وجمع بيانات حركة المرور وتحليل إمكانية الوصول إجراء استبيان و للأسر وإنشاء نموذج نقل).
التدريب على إجراءات محددة	يمكن أن تساعد التدريبات السلطات المحلية على تنفيذ مراحل عديدة من مخطط التنقل الحضري المستخدم داخليًا. قد يكون الأمر كذلك، على سبيل المثال، فيما يتعلق بالتمهيد. إذا تم تطبيق نموذج معين على التنقل، من الضروري أن تتوفر المدينة على الخبرة في كيفية استخدام النموذج، ولو تم ذلك من قبل أحد الاستشاريين الخارجيين.
الاستشارة القانونية	في البلدان التي يوجد فيها إطار قانوني ملزم، للحد من رفع الدعاوى المستهدفة لمخططات التنقل الحضري المستخدم أمام القضاء.



صورة © BKK Centre for Budapest Transport

أمثلة على الممارسات الحميدة

كلوج نابوكا، رومانيا اعداد مخطط التنقل الحضري المستخدم بإشراف من مستشارين خارجيين.

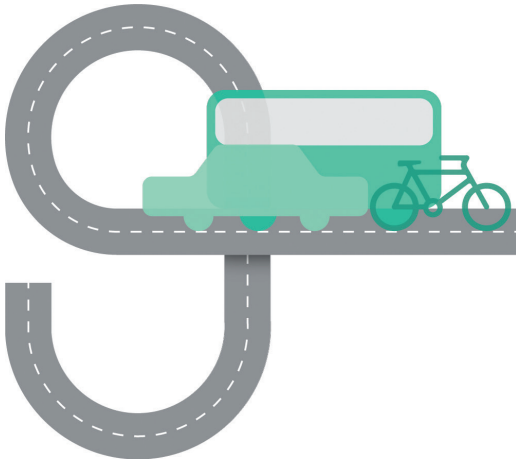


تم تطوير مخطط التنقل الحضري في كلوج نابوكا من قبل شركة استشارية خارجية بتنسيق وتوجيه من قبل خدمة المساعدة المشتركة لإعداد المشاريع في المناطق الأوروبية (Jaspers) والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية (EBRD). قاد المستشارون تنظيم وتنفيذ العملية برمتها، بما في ذلك جمع البيانات وتحليل الوضع الحالي وتطوير خطة عمل مخطط التنقل الحضري المستخدم. شارك الموظفون الداخليون عن كثب في جميع المراحل، حيث قدموا معرفة قيمة بالسياق المحلي وبالتالي دعم الاستشاريين في تطوير حلول مخصصة و مخطط تنقل حضري مستدام قوي. بشكل عام، جلب توظيف مستشارين خارجيين الخبرة الفنية وطريقة جديدة في التفكير، وحسّن من كفاءة عملية التخطيط.

المؤلفون: مدينة كلوج نابوكا، تقرير ICLEI
صورة: مدينة كلوج نابوكا

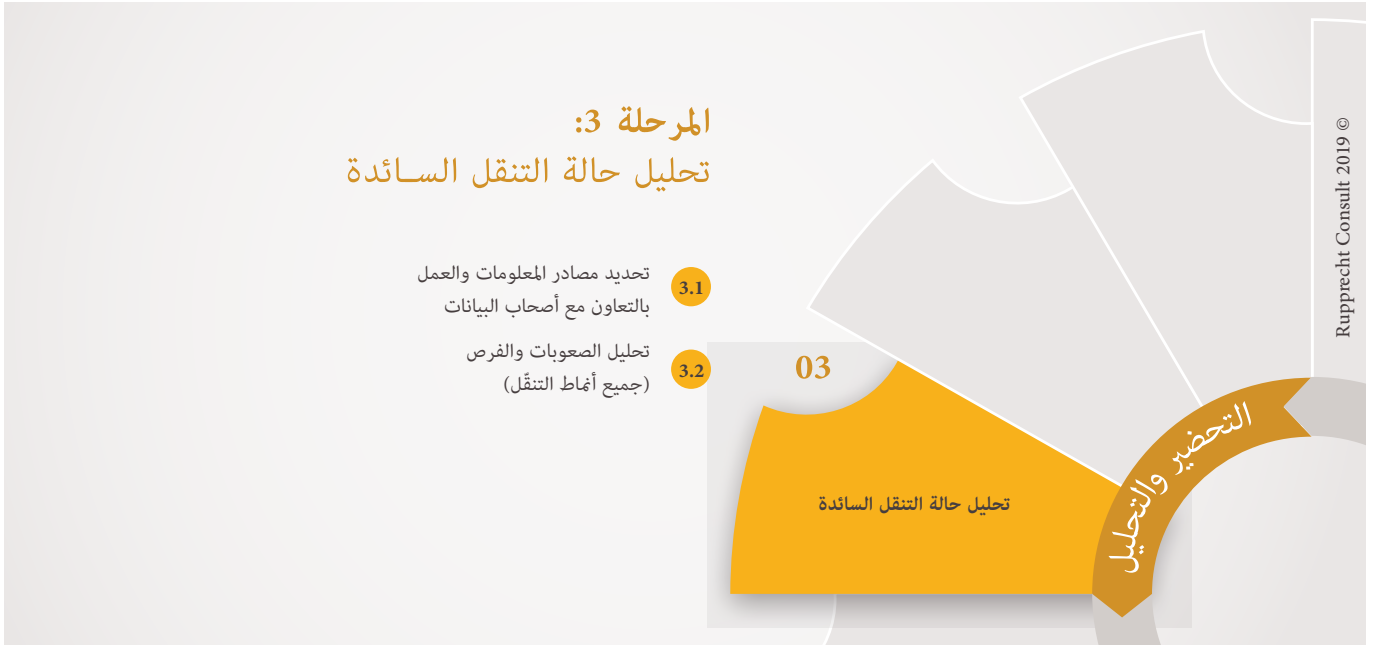
أمثلة على الممارسات الحميدة

سالونيك، اليونان: دعم خارجي لإنشاء مركز ترصد التنقل



في ضوء تطوير مخطط التنقل الحضري ورصد التدابير، قامت السلطات المحلية في سالونيك بتحليل مجموعة واسعة من البيانات المتعلقة بالتنقل. وقعت البلدية اتفاقية تعاون (2016 - جارية) مع معهد بحثي، مستفيدة بذلك من خبرته العلمية في تخطيط التنقل المستخدم، وكذلك في مجال نظام النقل الذكي (ITS)، وإدارة البيانات الضخمة ونمذجة النقل. وقد كان التعاون ضروريا، بغية ضمان أن يشمل تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستخدم الاجراءات الفنية والعلمية اللازمة، وبالتالي الزيادة من مهارات المشغلين لدى السلطة المحلية في مجال مشاركة أصحاب المصلحة وجمع البيانات.

المؤلفون: Maria Zourna، بلدية سالونيك، وكذلك Georgia Aifantopoulou و Maria Morfoulaki
CERTH/معهد النقل اليوناني، تقرير Polis
صورة: شعار مخطط التنقل الحضري المستخدم لسالونيك



تتمثل الخطوة الأخيرة للإعداد الدقيق لمخطط التنقل الحضري المستدام في تحليل حالة التنقل في مدينتكم. هذا الأخير هو خطوة رئيسية تضع الأساس لتطوير استراتيجية منطقية وشفافة. قبل الشروع في تحليل الصعوبات والفرص السائدة في مجال التنقل الحضري وإشراك المواطنين بعملية التحليل، من الضروري تحديد مصادر المعلومات والبيانات وإبرام اتفاق تعاون مع أصحاب البيانات. والهدف من ذلك هو القيام بجمع وتحليل للبيانات تتمحور من حول الأهداف، والتي تشمل جميع أنماط النقل بالإضافة إلى أهم أهداف وتوجهات التنقل للمنطقة الحضرية الوظيفية بأكملها.

الاجراء 3.1: تحديد مصادر المعلومات والتعاون مع أصحاب البيانات

التحفيز

هو أن بياناتها غير منسقة من حيث التوقيت والتغطية الجغرافية، وغالبًا ما يتم توزيع البيانات بين مختلف المالكين أو القائمين على أنظمة تخزين البيانات. نتيجة لذلك، قد يشكل الوصول إلى البيانات عرقلة بسبب نقص المعلومات حول قواعد البيانات القائمة والإحجام عن مشاركة المعلومات - خاصة فيما يتعلق بالمشغلين التجاريين الذين قد يطالبون بمدفوعات باهضة لمشاركة بياناتهم أو تذرهم بالسرية التجارية. يمكن أن يساعد تدقيق البيانات الشامل وتواصل محكم مع مالكي البيانات والمشاركة المتبادلة للبيانات في التغلب على هذه التحديات. أظهرت التجربة أن المشاركة المبكرة لأصحاب البيانات الداخلية والخارجية والاتفاقيات الواضحة من شأنها تعزيز الرغبة في التعاون.

قبل اتخاذ قرار بشأن السياسات المستقبلية، من الضروري الكشف عن الصعوبات القائمة حاليًا. في مجال النقل والتنقل، غالبًا ما تكون هذه المعرفة مجزأة للغاية وغير كاملة. فعلى غرار قطع أحجية، من الضروري تجميع البيانات والمعلومات معًا لتقديم وصف للوضع الحالي. لإجراء تحليل ذي صلة، عليكم بتحديد البيانات المطلوبة (لتحليل جميع جوانب مخطط التنقل الحضري المستدام، وعلى وجه الخصوص، الأولويات السياسية لعمليتيكم)، ما هي المعلومات المتاحة والتي لا تتوفر. لا ينبغي إحباط المدن المبتدئة التي تتوفر على القليل أو تكاد لا تتوفر على البيانات، بل ينبغي بدلاً من ذلك النظر إلى الأمر كفرصة لتحسين جمع البيانات في إطار جزء لا يتجزء من مسار مخطط التنقل الحضري المستدام. التحدي الذي تواجهه معظم المدن

الأهداف

- جميع الجوانب الرئيسية للتنقل المتعلقة بمدنيتكم (تلوث الهواء والضوضاء المرورية وسلامة الطرق ونوعية الحياة في الأماكن العامة والوصول العادل إلى الخدمات والتوظيف والتعليم).

• لا تتوقفوا عند وصف بسيط للموقف وحاولوا فهم الأسباب الكامنة وراء ذلك، على سبيل المثال، لماذا يتوجه معظم الناس بسياراتهم نحو المدينة ليتركوها فيما بعد ذلك هناك على الرغم من سهولة الوصول إلى المواقف الإنتقالية؟ اعملوا على جمع البيانات التي تشرح دوافع سلوكيات التنقل المراد التأثير عليها، على سبيل المثال من خلال تضمين أسئلة نوعية حول السلوكيات في استطلاعات التنقل. ستساعد هذه المعلومات في اختيار التدابير الفعالة لاحقاً.

• تشاوروا مع أصحاب المصلحة وعامة الناس حول القضايا والأسئلة التي يعتبرون معالجتها أساسية عن طريق مخطط التنقل الحضري المستدام. سيتيح لهم ذلك التعريف بعملية التخطيط، واعطاء صدى لأصواتهم وخلق إحساس الانتماء الى مخطط التنقل الحضري المستدام يمكن أن يكون تصورهم الجماعي أيضاً مصدرراً قيماً للمعلومات التي تساعد في سد فجوات البيانات.

• تعزيز مشاركة البيانات مع المالكين الخارجيين للبيانات التي تحتاجون إليها في قيادة التحليل. احترموا السرية (وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي والقانون الوطني) وحماية المعلومات الشخصية والتعامل مع البيانات بعناية لتمكين التعاون (التفكير في إنشاء استراتيجية أمنية لإدارة البيانات). اشرحوا لما أتمت بحاجة الى البيانات مع ذكر الفوائد المنبثقة عن استخدامها ووصف كيفية استخدامها وكيف سيساعد ذلك منظومتكم. اتفقوا بشأن عملية جمع البيانات ومشاركتها بحيث يمكن لجميع الشركاء الاعتماد على مجموعة واحدة مشتركة من المعلومات (على سبيل المثال، إنشاء نظام أساسي لمشاركة البيانات).

• ومن أجل سد الثغرات المتبقية في بياناتكم، يجب عليكم التحقق من توفر القيم الافتراضية، مثل تلك التي يوفرها المستوى الوطني، من بين أمور أخرى، أو جمع بيانات إضافية لا يملكها أصحاب البيانات الداخلية والخارجية. يمكن جمع البيانات بوسائل مختلفة. على سبيل المثال، يمكن تحديد التوجهات المتصلة بتعداد المشاة من خلال إجراء التعداد اليدوي على مستوى النقاط الرئيسية للمدينة، عن طريق تثبيت عدادات أو عن طريق إجراءات المسح المنزلي. يعتمد اختيار الطريقة على الموارد المتاحة وحجم المدينة ومستوى الموثوقية المطلوبة يمكن تمييز الأنواع العامة التالية من البيانات:

- تحديد الاحتياجات من البيانات فيما يتعلق بالأولويات السياسية والأهداف المتوقعة.
- الحصول على لمحة عامة عن البيانات المتاحة، بما في ذلك جودتها وسهولة الوصول إليها.
- تحديد فجوات البيانات والمعلومات الإضافية اللازمة لتحليل التنقل.
- التعاون مع المنظمات الخارجية والداخلية لتكملة البيانات، وبشكل مثالي إبرام اتفاقيات طويلة الأجل لضمان تحويل سلس للبيانات أيضاً في المستقبل.
- التأكد من سد الثغرات المتصلة بالبيانات قدر المستطاع.
- من خلال الجمع بين البيانات المتاحة بمختلف الأقسام من المنظومة، وفي منظمات أخرى و (إذا لزم الأمر) من خلال جمع بيانات جديدة، تشكيل مجموعة من المعلومات حول التنقل الحضري والمجالات ذات الصلة من شأنها دعم عملية تحليل الوضع.

المهام

- إجراء تدقيق للبيانات. الحصول على نظرة شاملة عن الاحتياجات ومصادر البيانات، تحديد مجموعة البيانات المتاحة ذات الصلة بمخططكم للتنقل الحضري المستدام وتقييم جودتها وإمكانية الوصول إليها.
- استرجاع البيانات المتاحة وتوليف محتواها والكشف عن فجوات البيانات ذات الصلة بصعوبات التنقل. تحديد البيانات المناسبة التي تصف حالة النقل والتنقل في مدنيتكم، والتركيز على الأهداف العامة للتنقل الحضري المستدام (الرجوع الى الخطوة الرئيسية الأولى) والأولويات السياسية التي أدت إلى اتخاذ قرار تطوير مخطط تنقل حضري مستدام. على سبيل المثال، إذا كان تحسين السلامة على الطرق يمثل أولوية سياسية، يتوجب توفير بيانات عن الوفيات. يجب أن توفر بياناتكم معلومات عن الوضع السائد والاتجاهات المتعلقة بما يلي:
- جميع وسائل النقل المستخدمة في مدنيتكم، بما في ذلك في قطاع نقل البضائع ومستوى تكامل وسائل النقل (تعدد الوسائط)؛

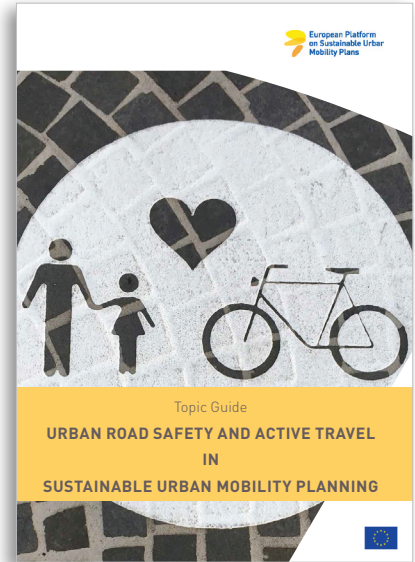
إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- اللجوء قدر المستطاع الى استعمال البيانات المفتوحة. سيؤدي ذلك إلى جعل العملية أكثر شفافية، مما يسمح للمواطنين وأصحاب المصلحة بالوصول إلى البيانات واستخدامها، التي بدورها يمكن أن تفيدي إجراءات التخطيط (مثل طلاب الجامعات الذين يقومون بتحليلات لمسائل ذات الصلة بالتنقل أو الذين يخططون لتصميم تطبيقات التنقل). ضمان الجودة العالية للبيانات المفتوحة المستخدمة.
- إنشاء مركز بيانات بلدي مركزي يدير بيانات جميع الإدارات يسهل تبادل البيانات الداخلية والتخطيط المتكامل، مما يسمح بالنظر في اعتبارات البيانات والسياسات من الإدارات الأخرى.

- البيانات الكمية المنبثقة عن أنظمة القياس الأوتوماتيكية (مثل أجهزة العد وأجهزة الاستشعار بالأشعة تحت الحمراء وغيرها من أجهزة الاستشعار وأجهزة الكاميرا والأقمار الصناعية) أو بيانات تحديد الموقع الجغرافي (مثل تحديد الموقع الجغرافي للمركبات والهواتف المحمولة التي تم جمعها من خلال تطبيقات أو من قبل مزودي خدمات الهاتف المحمول)؛
- البيانات الكمية والنوعية المستمدة من الاستطلاعات (استقصاءات الأسر والشارع وعلى متن وسائل التنقل) أو الملاحظات التي تتم في الشارع (على سبيل المثال، التعداد اليدوي لحركة المرور والزيارات إلى المواقع وجرم أماكن وقوف السيارات)؛
- البيانات النوعية الناتجة عن المقابلات أو مجموعات المناقشة؛
- البيانات النوعية الصادرة عن الجرائد والمنصات ووسائل التواصل الاجتماعية.
- بيانات النمذجة بغية سد الفجوات المتصلة بالبيانات.

فيما يتعلق بجمع البيانات، من المهم إنشاء مجموعات بيانات دقيقة ومحددة وكاملة، فضلاً عن تحديد أولويات وأهداف واضحة فيما يتعلق بالبيانات. الدليل الموضوعي السلامة على الطرق والتنقل الحضري النشط في تخطيط التنقل الحضري المستدام يوفر قائمة بالأولويات لجمع البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق :

- تحديد الأنواع الرئيسية للحوادث كأساس لتحديد الفئات المستهدفة ذات الصلة التي سيتم التعامل معها والتدابير الواجب تطويرها.
- تحديد نقاط الخطورة في شبكة الأنماط متعددة الوسائط.
- وضع أهداف واقعية وطموحة للسياسة الأمنية.
- التوعية: الأرقام الدقيقة للحوادث يمكن أن تساعد من زيادة الوعي.
- يحدد الدليل أيضاً مجموعة دنيا من البيانات اللازمة لتحليل حالة السلامة على الطرق في المدينة. والأهم من ذلك، يجب أن يأخذ التحليل في الاعتبار:
- إجمالي عدد الجرحى والقتلى سنوياً بالمدينة على مدى ثلاث سنوات على الأقل.
- إجمالي عدد الحوادث بدون إصابات، مصنفة حسب وسائط النقل المختلفة، على مدى فترة لا تقل عن ثلاث سنوات.
- موقع ونوع الحوادث على شبكة المدينة (متعددة الوسائط).



قائمة التدقيق

- ✓ صياغة الاحتياجات المتصلة بالبيانات بالنظر الى الأولويات السياسية والأهداف المحتملة
- ✓ تحديد البيانات المتاحة وفحص الجودة
- ✓ تحديد فجوات البيانات وتحديد مصادر البيانات الإضافية
- ✓ ايجاد نظام ادارة آمن للبيانات
- ✓ الاتفاق على مشاركة البيانات مع المالكين الخارجيين للبيانات ذات الصلة
- ✓ جمع البيانات الإضافية، إن اقتضى الأمر

جدول العمل والتنسيق

- يمكن أن تبدأ هذه الخطوة بعد إنشاء الفريق المركزي وتحديد النطاق الجغرافي (الرجوع الى الإجراء 1.2 و 2.1)، أو على أبعد تقدير بعد الاتفاق على الجدول الزمني ومخطط العمل.
- يغذي مباشرة تحليل التنقل للإجراء 3.2.
- يرتبط تحديد مصادر البيانات والاحتياجات بتعريف الأهداف (الإجراء 5.2) والمؤشرات الاستراتيجية (الإجراء 6.1) ورصد العملية (الإجراء 11.1).

أدوات لقياس جودة الأماكن العامة



هناك مجموعة من الأدوات التي تسمح لكم بقياس كيفية استخدام الناس للأماكن العامة وفهم كيف يمكن تحسينها لصالح الحياة العامة الناتجة بهذه الأماكن. معهد Gehl، أحد رواد هذا المجال، يقدم مجموعة مختارة من هذا النوع من الأدوات على موقعه على الإنترنت، على غرار:

- معايير الجودة الاثني عشر، المتمثلة في أداة لدراسة كيفية اختبار الأماكن العامة من قبل مستخدميها. وبشكل أكثر تحديداً، تُستخدم هذه الأداة لتقييم ما إذا كانت الخصائص المختلفة للمكان العام آمنة ومريحة وممتعة للناس؛
- تعداد تحرك الأشخاص الذي يقاس من خلاله عدد الأشخاص المتنقلين عبر مختلف الفضاءات والوسائل المستعملة في ذلك. توفر هذه المعلومة لمحة عن استغلال الفضاء بأوقات مختلفة من اليوم وامكانية الوصول إليها عن طريق وسائل مختلفة.
- تساعد أداة رسم خرائط الأنشطة الثابتة على تخطيط أنشطة الأشخاص في مكان ما خلال وقت معين، كالجولوس على المقاعد أو ممارسة الرياضة أو العزف على آلة موسيقية. يمنحك "لمحة آنية" عن النشاط بمنطقة الاستطلاع. من خلال تقييم الأنشطة التي تتم في مكان معين، يمكنك البدء في تحديد التحسينات الممكنة لمرافق الحياة العامة؛
- يتم استخدام التطبيقات بشكل متزايد لتحليل الأماكن العامة، مما يسهل على المدن جمع البيانات في هذا المجال، ثم تنظيم البيانات ومشاركتها في قاعدة بيانات عامة.

لمعرفة المزيد التردد على: <https://gehlpeople.com/tools/>



الاصغاء والتعلم! استطلاعات الرأي عبر الإنترنت القائمة على الخرائط، لجمع البيانات 47



يتطلب التخطيط للأشخاص الإدماج (المبكر) للمواطنين في العملية، على سبيل المثال عن طريق جمع البيانات باستخدام نظام المعلومات الجغرافية (SIG) للمشاركة العامة (SIGPP). الاستطلاعات عبر الإنترنت المستندة إلى الخرائط، والتي تربط الاستطلاع عبر الإنترنت بخريطة تفاعلية، تجمع بين مشاركة الجمهور وجمع البيانات من أجل التخطيط الذكي بناءً على احتياجات الناس وتصوراتهم ورؤاهم. يسمح نظام البيانات الجغرافية للمشاركة العامة SIGPP بجمع البيانات من لدى مجموعات كبيرة ومتنوعة من الأشخاص مع زيادة المشاركة العامة، كما يساهم في خلق الإحساس بتملك العملية فضلاً عن استطلاع آراء المواطنين. بالنسبة لمحترفي التخطيط يمكن أن تشكل البيانات التي يتم جمعها مصدرًا للمعلومات كما يمكن أيضًا استخدام نظام SIGPP لتمكين المواطنين في صنع القرار خلال هذه العملية. على سبيل المثال، من خلال تحديد مجالات التدخل عن طريق رسم خرائط لتلك التي تحتاج إلى التحسين (تصور خدمات النقل العام وجرى المناطق الخطرة وممرات الدراجات غير الكافية، وما إلى ذلك). هكذا طورت مدينة هلسنكي مخططها القيادي جنبًا إلى جنب مع المواطنين وجمعت مدينة ستوكهولم أفكارًا لتصميم منطقة جديدة. وبدلاً من استبدال الأساليب التقليدية، يمكن أن تكمل الاستطلاعات القائمة على الخرائط عبر الإنترنت للوصول إلى جمهور أوسع وتحسين جودة البيانات التي يتم جمعها. يمكن أن يمهد نظام البيانات الجغرافية للمشاركة العامة SIGPP الطريق لحشد جماهير كبيرة في المنطقة بأكملها، وخاصة في المناطق الحضرية.

ما نوع البيانات التي يمكنكم جمعها من خلال الاستطلاعات القائمة على الخرائط عبر الإنترنت؟

يمكن أن يمنحك جمع البيانات مباشرة من لدى المواطنين ومعهم نظرة جديدة تمامًا عن الظروف المعيشية للأشخاص التي يمكن استخدامها أثناء عملية التخطيط. من خلال مطالبة المشاركين بتحديد أماكن مختلفة على الخريطة (على سبيل المثال أماكن نشاطهم اليومي أو المناطق التي يفضلونها / يتجنبونها)، أو تقييم جودة البنية التحتية أو عمل جرد لأفكارهم من أجل التنمية المستقبلية للمدينة، يمكن لتخطيط التنقل الحضري المستدام اكتساب منظور أقرب إلى المواطنين وفهم أفضل للمجالات التي تتطلب العمل. من خلال جمع البيانات المكانية، يمكن ربط الأنماط الجغرافية بالتركيبة السكانية والسلوكيات والجودة البيئية. يمكن استخدام البيانات المأخوذة من الاستطلاعات عبر الإنترنت، على سبيل المثال، على فهم أفضل لما سيلي:

- سلوكيات التنقل (على سبيل المثال عن طريق تصميم خرائط للأماكن التي تمت زيارتها والطرق والغرض من الرحلات وعدد الزيارات وخيارات الأنماط)؛
- الأماكن ذات الأهمية والأنشطة؛
- الرضا / عدم الرضا والتصورات المتعلقة، على سبيل المثال، بحقيّ معيّن وبالفضاء الحضري وإمكانية الوصول والسلامة العامة والمساحات الخضراء وخدمات التنقل والبنية التحتية وما إلى ذلك؛
- تحديد المجالات التي تتطلب التحسين (مثل خدمات النقل العام غير الكافية)؛
- تأثير التنقل على الصحة والرفاه؛
- البيانات الديموغرافية.

ما هي الأدوات المتاحة على الإنترنت؟

- /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/home/login>



صورة © City of Lahti

⁴⁷ المصادر: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M. (2016). Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, p. 35. 9-35

قياس إمكانية الوصول: نهج "Mobiscore" الفلمندي



يجب أن يركز تخطيط التنقل الحضري ليس فقط على التنقل بالمعنى الدقيق للكلمة (أي سهولة الحركة داخل المدينة)، بل وأيضاً على الهدف النهائي للتنقل، بمعنى إمكانية الوصول إلى الأماكن والأنشطة. تصف إمكانية الوصول القدرة الفعلية على المشاركة في الأنشطة خارج المنزل. إحدى العقبات التي يتوجب عليكم التغلب عليها من أجل معالجة إمكانية الوصول بشكل أكثر وضوحاً في مخطط التنقل الحضري المستدام هي صعوبة قياسها.

الأداة الفلمندية واستخدامها في فلاندرز

في مايو 2019 أطلق قسم البيئة والطاقة التابع للإدارة الفلمندية أداة "موبيسكور" عبر الإنترنت، والتي تمنح "درجة إمكانية الوصول" لمليكية أو قطعة أرض معينة. تساعد النتيجة التي يسجلها الموقع المشتركين أو المستأجرين المحتملين لمليكية معينة إمكانية الوصول إلى عدد من الهياكل (مثل محطة قطار أو محطة الحافلة أو مدرسة أو ما إلى ذلك) بطريقة مستدامة سواء راجلين على الأقدام أو على متن الدراجة مثلاً. فمن خلال تطوير هذه الأداة عملت الجهة الوزارية على توعية المواطنين بالعواقب الكامنة وراء اختيار مكان الإقامة على التنقل. يعد قرار شراء ملكية أو استئجارها من القرارات الحاسمة، لذلك يمكن اغتنام ذات الفرصة لحدث تغيير في سلوك التنقل ولاسيما باختيار النمط. يمكن للأشخاص الذين يرغبون في الانتقال إلى مسكن جديد مقارنة إمكانية الوصول إلى مواقع مختلفة على موقع موبيسكور الإلكتروني (www.mobiscore.be - متوفر باللغة الهولندية فقط). يمكن أن تتطور هذه الأداة أيضاً إلى أداة تحليلية مفيدة لتخطيط التنقل الحضري المستدام. يضيف البرنامج علامة إمكانية وصول لكل هكتار (100 × 100 م)، وعليه فإن خريطة تشمل مختلف نتائج منطقة حضرية وظيفية ستكشف عن المناطق بإمكانية الوصول الضعيفة والعالية. وقد يساعد ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، في تحديد الأماكن حيث الحاجة إلى تحسين وسائل النقل العام أو وصلات ركوب الدراجات تعدّ ملحة. بالإضافة إلى ذلك، يمكن للأداة ربط سياسة التنمية الحضرية بتخطيط التنقل من خلال الإشارة إلى مواقع بناء المساكن والمدارس وما إلى ذلك، بغية التحفيز على استعمال أنماط التنقل المستدامة.

كيف يمكنكم الاستيحاء من النموذج الفلمندي في اطار مخططكم للتنقل الحضري المستدام؟

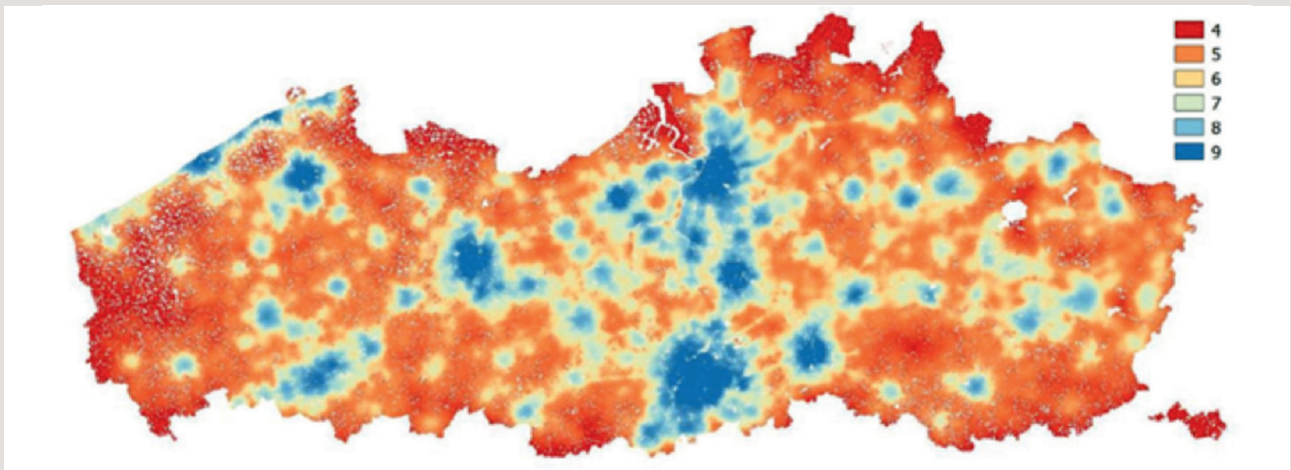
قد لا يكون محتملاً أن تمتلك مدينتكم أداة جاهزة لقياس إمكانية الوصول إلى الوجهات اليومية الشائعة. ومع ذلك، فأثناء تنفيذ الاجراء 3.1 (تحديد مصادر المعلومات والتعاون مع أصحاب البيانات)، ننصحكم بالتأكد لدى قسم تخطيط الأراضي أو المدن أو معاهد البحوث لمنطقتكم مما إذا كانت تتوفر بيانات نظم المعلومات الجغرافية حول مواقع المحلات التجارية والمدارس وما إلى ذلك. وبناءً على هذه الكثافات، من الممكن حساب معدل إمكانية الوصول لمواقع مختلفة من مدينتكم. بالإضافة إلى ذلك، يمكن تحليل كثافة محطات النقل العام أو تحديد المناطق الواقعة على مسافة قريبة من هذه المحطات (على سبيل المثال، 400 متر لمحطات الحافلات و 800 متر لمحطات القطارات). في المرحلة الثانية من مخطط التنقل الحضري المستدام المتعلقة بتطوير الاستراتيجية، يمكن لعملية جرد مؤشرات إمكانية الوصول إثراء المناقشات مع مقدمي خدمات النقل العام والمواطنين وغيرهم من أصحاب المصلحة. ما يعدّ مُجدٍ لدى العمل في اطار التعاون مع خدمات التنمية الحضرية بغية الاعداد لاستراتيجية TOD (التنمية المتمحورة حول النقل العام)، بمعنى تنمية حضرية تركز على محاور النقل العام التي في نفس الوقت لا تشجع التنمية بالمناطق المعتمدة على التنقل بالسيارات والتي لديها وصول ضعيف إلى وسائل النقل العام. على مستوى الأحياء، يمكن أن تدعم خرائط إمكانية الوصول تطوير مسارات التنقل النشطة وتساعد في التخطيط للتطورات متعددة الاستخدامات، مثل المدارس والمتاجر والخدمات.

لمزيد من المعلومات التفصيلية حول المنهجية المطبقة على مؤشر "درجة التنقل" المطور في فلاندرز، يرجى الاطلاع على: <https://www.tmluven.be/en/project/Mobiscore> (فقط باللغة الهولندية).

المؤلفون: Dirk Lauwers, Center for Mobility and Spatial Planning, جامعة غينت.

الشكل 18: التوزيع الجغرافي لموبيسكور في جميع أنحاء فلاندرز

(الدرجة المخصصة لخلايا مساحتها هكتار واحد): اللون الأحمر (4) الأضعف من حيث إمكانية الوصول واللون الأزرق (9) الأقوى من حيث الوصول: Transport (& Mobility Leuven, 2019. Mobiscore, www.tmluven.be/en/project/Mobiscore)



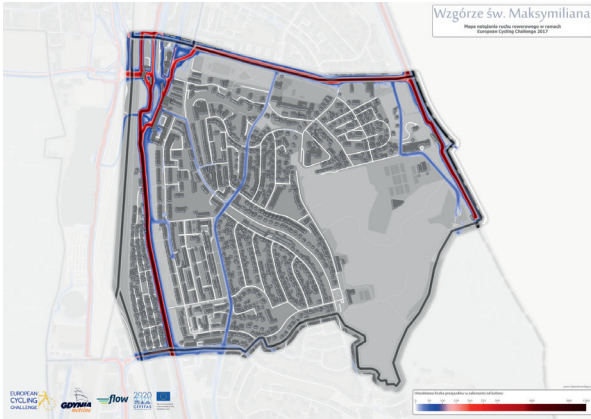
غيره من الأدوات للتحليل



- أداة التقييم الاقتصادي للآثار الصحية (HEAT) المتصلة بممارسة ركوب الدراجات والمشي (منظمة الصحة العالمية / أوروبا) تُقيّم الآثار الصحية لركوب الدراجات والمشي في المدينة،
<https://www.heatwalkingcycling.org/#homepage>
- AirQ+ (OMS) يقوم بحسابات تحدد الآثار الصحية للتعرض لتلوث الهواء، بما في ذلك تقديرات انخفاض متوسط العمر المتوقع،
www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
- تقدم خدمات النقل في المملكة المتحدة إرشادات حول تخطيط شبكات ركوب الدراجات والمشي، بما في ذلك أداة تدقيق المسارات المخصصة للمشاة،
www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools
- كمدنية، يمكنكم تشجيع المواطنين على الإبلاغ عن المشاكل المتصلة بسلامة الطرقات والبنية التحتية على منصة محددة. تتوفر بعض المدن أو البلدان على منصة إعداد التقارير الخاصة بها، مثل Radkummerkasten فينا، النمسا (www.radkummerkasten.at) أو FixMyStreet pour le المملكة المتحدة (www.fixmystreet.com).
- BYPAD (تدقيق سياسة الدراجة) يسمح لكم بتقييم سياسات الدراجة في المدينة، [/https://www.bypad.eu/](https://www.bypad.eu/)
- لمزيد من أدوات جمع البيانات، الاطلاع على قائمة جرد أدوات CIVITAS المتعلقة بالتنقل الحضري:
https://civitas.eu/toolinventory?f%5B0%5D=%20field_application_area%3A923

أمثلة على الممارسات الحميدة

غدينيا، بولندا: شراكة لجمع البيانات بين البلدية وهيئة النقل العام



على مدار السنوات الماضية أقامت مدينة غدينيا شراكة قيمة مع جهاتٍ فاعلةٍ مختلفةٍ لجمع البيانات من أجل التخطيط للتنقل. توفر الاستطلاعات المفصلة للمواطنين بشأن تفضيلاتهم وسلوكياتهم في مجال التنقل (التي تنفذها هيئة النقل العام) وبيانات نظام التموضع العالمي المجموعة أثناء الحملات والمشاريع المختلفة وعن مراقبة حركة المرور فضلاً عن الاستطلاعات لآراء المشاة والسائقين والتجار في الشارع البيانات الضرورية. ومن ضمن الأهداف التي تُجمع لغرضها ذات البيانات، خرائط، HEAT، تدفق الدراجات وإحصاءات الشحن التي يحتاج إليها مهندسو تخطيط النقل ومخططي المدن. ويتيح لكم تطوير علاقة ثقة مع شركائكم وإدراجهم في المسار برمته الحصول على البيانات والحفاظ على الشراكة من أجل مشاريع المستقبل.

المصدر: مدينة غدينيا، تقرير UBC

أمثلة على الممارسات الحميدة

بريمن، ألمانيا: مشاركة المواطنين عبر الإنترنت لتقييم حالة التنقل



بالإضافة إلى الأساليب التقليدية لجمع البيانات، طبقت مدينة بريمن الإنتاج التشاركي الجماعي لتحليل القضايا والفرص المتعلقة بتطور التنقل في المدينة. بفضل استراتيجية المشاركة الاستباقية ووحدات المشاركة المبتكرة عبر الإنترنت، أصبح المواطنون مصدرًا أساسيًا للبيانات. يشارك المواطنون من خلال الإجابة على أسئلة الفقرتين "أين تسير الأمور بشكل خاطئ؟" و "أين تسير الأمور على ما يرام؟" على منصة عبر الإنترنت تتيح للمستخدمين تحديد مواقع محددة على الخريطة من خلال اختيار لون لكل نمط نقل. تلقت البوابة أكثر من 100000 زيارة و 4000 مساهمة و 9000 تعليق و 100000 "أعجبني" أو "لم يُعجبني".

المؤلفون: Michael Glotz-Richter، مدينة بريمن، تقرير ICLEI
صورة: مدينة بريمن

الاجراء 3.2 تحليل الصعوبات والفرص (جميع الأنماط)

التحفيز

- وضع قائمة تشمل الصعوبات والفرص المتعلقة بالتنقل الحضري (مثل إمكانية الوصول إلى الخدمات والتلوث وعدم المساواة الاجتماعية والسلامة على الطرقات وحماية المناخ وتوجهات استخدام الأراضي ومرونة الشبكة).
- تحديد وترتيب التحديات الرئيسية التي من شأن مخطط التنقل الحضري المستدام معالجتها.

المهام

- تأكدوا من مستندات التخطيط الرئيسية ذات الصلة بالتنقل الحضري بغية الاضطلاع بتحليل مفيد للوضع القائمة والتحديات والاستراتيجيات. قد تتضمن هذه المستندات استراتيجيات ومخططات التنقل القطاعية (مثل مخططات المشي وركوب الدراجات والنقل العام والنقل البري ومواقف السيارات والشحن) بالإضافة إلى المخططات والوثائق المتعلقة بمجالات السياسة الأخرى ذات الصلة (مثل استخدام الأراضي والطاقة والبيئة والتنمية الاقتصادية والإدماج الاجتماعي والصحة والسلامة) لمشغلي النقل المحليين والبلديات الأخرى (استند إلى الإجراء 2.2 في تحليلكم لوثائق التخطيط).

إن اتخاذ نهج تحليلي سليم للتنقل أساسي لتحديد السياسات المواتية، كما يوفر خطوط الأساس اللازمة التي تسمح بقياس التطور لدى الاستناد لها. شريطة أن يكون النهج التحليلي شمولياً إلى أقصى حد ممكن وقابل للإدارة في نفس الوقت وذلك بالنظر إلى مصادر البيانات. ولأنه يتوجب ضمان تحليل متلائم مع جميع شبكات وأنماط التنقل، ومع الجوانب الرئيسية من التنقل الحضري المستدام، وتجنب إهدار وقت وجهد كبيرين في تحليل البيانات غير ذي الصلة من خلال مراعاة المسائل التي تعدّ أساسية لمدينتكم. وحيثما كان ذلك مفيداً، يجب أن تستند عملية التخطيط على نتائج الاستراتيجيات والمخططات القائمة.

الأهداف

- إجراء مراجعة للوضع الحالي فيما يتعلق بالتطورات الهامة المتعلقة بالتنقل والنقل في المنطقة الحضرية الوظيفية، اعتماداً على البيانات ووثائق التخطيط ذات الصلة بحركة الركاب ونقل البضائع.

- هل يضمن نظام النقل الوصول المتكافئ والقدرة على تحمل التكاليف والتوافر؟
- هل تدابير النقل تسهل التوظيف وتدعم تطوير سوق عمل شامل؟

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- جلب المعارف من الجهات الفاعلة الرئيسية للحصول على نظرة شاملة بشأن وثائق سياسة القطاع (على سبيل المثال من خلال المقابلات والاجتماعات).
- استناداً إلى التحديد الأولي لل صعوبات والفرص الرئيسية، اعتبروا إجراءات تحليلات مستهدفة لإستكمال الصورة، على سبيل المثال، اجراء تحليل قائم على فرضيات من شأنها الاجابة على سؤال معين تم طرحه، أو تحليل يستند إلى التشخيص لتحديد الصعوبات العالقة أو تحليل من شأنه توفير رؤية معمّقة أكثر في الموضوعات ذات الأولوية المستقبلية.

جدول العمل والتنسيق

- تعتمد هذه المهمة بشكل مباشر على جمع البيانات (الرجوع الى الإجراء 3.1)، وبدرجة أقل، التقييم الذاتي (الرجوع الى الإجراء 1.1) وتقييم المخططات ذات الصلة (الرجوع الى الإجراء 2.2).
- تعتبر نتائج هذه المهمة مدخلاً هاماً لتطوير السيناريوهات (الرجوع الى الإجراء 4.1) وعملية التخطيط بأكملها.

قائمة التدقيق

- ✓ مراجعة وتحليل الصعوبات والفرص مع أصحاب المصلحة الرئيسيين والمواطنين
- ✓ اختتام مراجعة وتحليل الصعوبات. وصف الوضع فيما يتعلق بجميع وسائل النقل والجوانب الرئيسية للتنقل الحضري المستدام
- ✓ القدرة على قياس التقدم بالنظر الى خطوط الأساس
- ✓ تحديد أولويات الصعوبات والفرص الرئيسية التي سيعالجها مخطط التنقل الحضري المستدام

- أجروا دراسة لميزانية البلدية. ما هو حجم الاستثمار في وسائل النقل المختلفة وفي التدابير التي تستهدف مختلف جوانب الاستدامة؟ هل يتوافق هذا الاستثمار مع أولويات مدينتكم أم أن هناك تناقضات؟
- تحليل البيانات الخاصة بكم (تم جمعها في الإجراء 3.1). تأكدوا أيضاً من تطبيق مناهج التحليل المكاني، على سبيل المثال، عن طريق رسم خرائط لحوادث الطرق وتلوث الهواء ومستويات الإزعاج والمناطق البعيدة عن الحوادث وتلك التي يتعذر الوصول إليها بواسطة وسائل النقل العام أو الفجوات في شبكات مسارات الدراجات والمشاة. اعتماداً على البيانات المتوفرة وتقييمات الخبراء، قوموا بتحديد بشكلٍ أولوي الصعوبات الرئيسية والاستراتيجيات.
- جنباً إلى جنب مع أصحاب المصلحة الرئيسيين والمواطنين، قوموا بإعداد تحليل أساسي لتحديد وترتيب الصعوبات الرئيسية التي من شأن مخطط التنقل الحضري المستدام معالجتها. حاولوا قدر الإمكان قياس وضع التنقل والنقل الحالي وتمثيله في خرائط. يجب أن تتضمن القيم المرجعية الحالة / الوضع السائد والتوجهات ومناطق الصعوبات فيما يتعلق بما يلي:
- جميع وسائل النقل المستخدمة في مدينتكم، بما في ذلك قطاع نقل البضائع ومستوى تكامل الأنماط (تعدد الوسائط)؛
- جميع الجوانب الرئيسية للتنقل المتعلقة بمدينتكم (تلوث الهواء والضوضاء المرورية وسلامة الطرق ونوعية الحياة في الأماكن العامة والوصول العادل إلى الخدمات والتوظيف والتعليم).
- إشراك السكان في تحليل الصعوبات والفرص (على سبيل المثال، من خلال توفير خرائط عبر الإنترنت بإمكان المشاركين من خلالها تحديد المناطق السلبية والإيجابية لأنماط محددة من وسائل النقل).
- تقييم جوانب التهميش الاجتماعي في سياسات النقل. وهذا يعني مراعاة احتياجات المجتمع بأكمله، بما في ذلك احتياجات الفئات الضعيفة مثل الأطفال والأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة وكبار السن والأسر ذات الدخل المنخفض ومجموعات الأقليات، إلخ. كما ينبغي النظر في الجوانب الجنسانية من حيث إعطاء النساء والرجال نفس الفرص. تشمل الأسئلة الرئيسية التي يجب معالجتها مايلي:



الشكل 19: مثال على كيفية استخدام جدول التحليل لتحديد حالة نظام النقل (التحليل المرجعي) (مقتبس من Sundberg, R، كتيب مشروع SUMP-UP لتكامل التدابير وسلسلة التدابير - الإطلاق، 2018، ص. 10).

وظائف / أنماط النقل	حصة النمط	جودة البنية التحتية	السلامة وجودة الحياة	الصحة والبيئة	الوصول العادل	حالة تنفيذ التدابير	التوصيات الرئيسية
المشي على الأقدام	12%	ردئية	حوادث كثيرة على الممرات المستوية المتواجدة بالقرب من المدارس	نقص عدد التلاميذ المنتقلين إلى المدرسة سيراً على الأقدام	بعض المناطق لا تتوفر على مسارات الراجلين لدخول المشاة إلى المنتزهات والمرافق الرياضية	نشاط ضعيف. حملة جديدة "إلى المدرسة على الأقدام".	تدابير السلامة على الطرقات ضرورية
الدراجة	7%	متوسطة	غالبًا ما يشعر راكبو الدراجات بعدم الأمان، مسارات الدراجات في المنتزه جذابة	الاستخدام المنخفض له فوائد محدودة	مسارات للدراجات نادرة على طول الطرقات الرئيسية	جهود رسم خرائط شبكة الدراجات جارية. ميزانية ضئيلة مخصصة للتدابير الجديدة.	زيادة ميزانية إدارة المدينة لاتخاذ تدابير بغية تعزيز ممارسة ركوب الدراجات
النقل العام (الحافلات والترام والمترو والقطار وما إلى ذلك)	16%	جيدة	تتطلب بعض محطات الحافلات إصلاحات، شعور بعدم الأمان في المساء	تم تركيب أسطول حافلات جديد لتقليل التأثير على جودة الهواء	تسعيرة خاصة لطالبي الشغل، لكن ندرة الحافلات إلى المناطق النائية الفقيرة	نشاط مرتفع، تخطيط استراتيجية النقل العام	تقدم في الاتجاه الصحيح، تجدر المواصلة
مشاركة السيارة (سيارة، دراجة، سكوتر كهربائي، إلخ.)	0.5%	متوسطة	الدراجات النارية الكهربائية تسد ممرات المشاة	الاستخدام المنخفض له فوائد محدودة	عروض المشاركة متوفرة فقط في المركز	لا يوجد نشاط، مجال خاص بحث	هناك حاجة إلى التنظيم وتوفير المعرفة المناسبة
مركبات النقل الخاصة (سيارة، دراجة نارية، إلخ.)	64.5%	جيدة	حوادث عديدة تمس بأشخاص على الأقدام أو على متن الدراجات	استخدام مُفرط للسيارات له تأثير قوي على جودة الهواء ومستويات الضوضاء.	تغطي شبكة الطرق جميع أنحاء المدينة بشكل جيد	نشاط مرتفع، طريق دائري جديد قيد الإنشاء.	استحداث تدابير لتقليل حركة مرور السيارات في وسط المدينة عند اكتمال الطريق الدائري.
تعدد الوسائط (محطة، محاور التبادل)	غير متاح	جيدة	المحطة الجديدة جذابة للمستخدمين. تغيرات غير موثوقة خارج ساعات العمل تدفع إلى استخدام السيارة	تفصل محطة الحافلات الرئيسية مسافة طويلة سيراً على الأقدام عن محطة القطار الرئيسية.	عدم توفر مواقف لتثبيت السيارات و الركوب (P + R) في المناطق النائية عدم توفر مواقف آمنة للدراجات الكهربائية بمحاور التبادل الرئيسية	نشاط ضعيف	ادراج مواقع التبادل و B + R و P + R باستراتيجية النقل العام
نقل البضائع	غير متاح	جيدة	حركة المركبات الثقيلة في المركز يشكل خطراً آمناً.	تسبب الشاحنات بوسط المدينة ضوضاء وتلوث الهواء.	جميع المناطق الصناعية متصلة بشكلٍ محكم.	نشاط ضعيف	إيجاد استراتيجية لتحويل حركة مرور المركبات الثقيلة من مركز المدينة
التحليل	السيارة هي وسيلة النقل السائدة.	يجب تحسين البنية التحتية للمشاة وراكبي الدراجات.	يجب أن تكون السلامة على الطرق أولوية.	تتمثل الصعوبة الرئيسية في تلوث الهواء جراء استخدام السيارات والشاحنات.	تحسين خطوط الحافلات التي تخدم المناطق النائية.	القدرات بحاجة إلى تعزيز في عدة مجالات.	

"لا تقل لي أين تكمن أولوياتك. أرني نفقاتك وسأخبرك أين هي". (James W. Frick)

يشير مستوى الاستثمار المستدام في البنية التحتية لراكبي الدراجات إلى القيمة المسندة لتطوير ركوب الدراجات. أوصى برنامج الأمم المتحدة للبيئة بتخصيص 20% على الأقل من إجمالي ميزانية النقل للنقل غير الآلي. في هولندا، الدولة الأكثر ملاءمة للدراجات في أوروبا، يتم استثمار حوالي 35 يورو للفرد في تطوير الدراجات كل عام، وتأتي الحصة الأكبر من السلطات المحلية. لتحليل التنقل، يعد الاستثمار الذي تم إجراؤه للأنماط المختلفة مؤشرًا جيدًا لمراقبة مجالات العمل ذات الأولوية في المدينة والكشف عن فجوات الاستثمار المحتملة، مثل ركوب الدراجات.

لمزيد من المعلومات حول كيفية الترويج بنجاح لاستخدام الدراجات في التخطيط للنقل الحضري المستدام، يرجى الاطلاع على الإرشادات العملية المعنونة "دعم وتشجيع ركوب الدراجات في التخطيط للنقل الحضري المستدام".



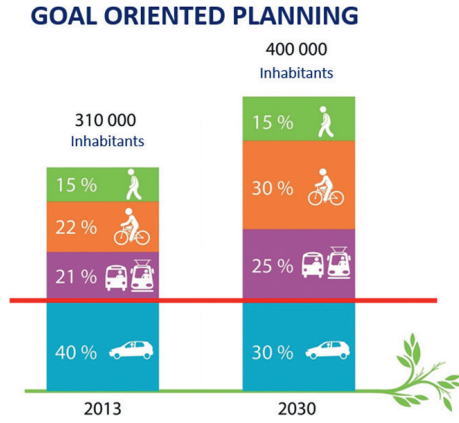
الشكل 20: مثال على كيفية توضيح التناسق بين أولويات المدينة (فيما يتعلق بأوضاع وأهداف النقل في هذا المثال) واستثمارات المدينة الفعلية (مقتبس من Sundberg, R، دليل لمشروع SUMPs-Up حول تكامل التدابير وسلسلة التدابير - التكثيف، 2018، ص. 11).



أنماط النقل	الأولويات	استثمار السنة المنصرمة	استثمارات السنوات الخمس المنصرمة
المشي على الأقدام		100	800
الدراجة		200	1300
وسائل النقل العمومية		5000	19000
سيارات الأجرة / النقل (مثل خدمات النقل الخاصة)		200	1000
استخدام السيارات المشترك		100	200
السيارة		2000	15700
الإجمالي		7600	38000
الأهداف	الأولويات	استثمار السنة المنصرمة	استثمارات السنوات الخمس المنصرمة
تحسين الأمن والسلامة		1000	4000
زيادة ممارسة المشي وركوب الدراجات		200	1300
تحسين جودة واستخدام وسائل النقل العام		5000	19000
نظام شحن فعال		1000	3000
إمكانية الوصول إلى السيارات الخاصة		2000	15700
الإجمالي		9200	43000

أمثلة على الممارسات الحميدة

مالمو، السويد: نهج شامل يشمل جمع البيانات يدويا وتلقائيا، بالاستفادة من الاستبيانات والتطبيقات

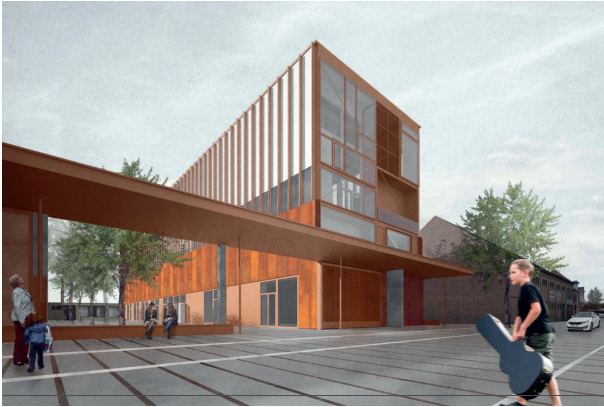


تستخدم مدينة مالمو مجموعة من الأساليب لجمع البيانات عن حالة التنقل بالإضافة إلى الضوضاء وتلوث الهواء. ويشمل ذلك إحصاء حركة المرور يدوياً وتلقائياً مرتين في السنة، بالإضافة إلى الاستطلاعات خلال الرحلات كل خمس سنوات لقياس التغييرات والعوامل التي تؤثر على أنماط التنقل. فضلا عن الطريقة التقليدية، تم تصميم أحدث استطلاع للاستخدام من خلال تطبيق عبر الإنترنت للهواتف المحمولة. عامل النجاح الرئيسي يكمن في ربط البيانات التي تم جمعها بنمط حركة المرور ومتابعة الاستثمارات في البنية التحتية للمدينة. يسمح ذلك بدعم صناع القرار في أعمالهم لتطوير المدينة.

المؤلفون: Andreas Nordin، ville de Malmö، تقرير UBC
صورة: مدينة مالمو

أمثلة على الممارسات الحميدة

دينز، بلجيكا: تدابير الوصول للأطفال وكبار السن



يتضمن مخطط التنقل الحضري المستدام لمدينة دينز تدابير إمكانية الوصول إلى الأماكن العامة وتصميم الطرق التي تربط بين أماكن النشاط المختلفة في المدينة. تدابير الوصول مثال على كيفية تطبيق المدينة لمبادئ وأهداف "ترتيب الأنماط" (STOP⁽¹⁾)، "الاهتمام بالمجموعات المستهدفة الضعيفة" و "القرب"، كما هو محدد في البرنامج الفلمندي لمخطط التنقل الحضري المستدام، انطلاقاً من التحليل.

المؤلفون: مدينة دينز، تقرير Mobiel 21
صورة: مدينة دينز

[1] الاختصار الهولندي لترتيب الأنماط - المشي وركوب الدراجات والمواصلات العامة (مشاركة السيارات) وأخيراً السيارات الخاصة - كخط أساسي بمسار مخطط التنقل الحضري المستدام لجميع المدن والبلديات الفلمندية..

الخطوة الرئيسية: ملخص تحليل الصعوبات والفرص



في هذه المرحلة من الدورة، يجب أن تكونوا قد انتهيت من جميع الخطوات التحضيرية وتحليل الوضع السائد. تتوفر لديكم الآن نظرة شاملة عن حالة التنقل وإطار التخطيط، قمتم بوضع هياكل عمل فعالة وتعلمون ما ينبغي أخذه في الاعتبار لتنفيذ رؤية وأهداف وغايات ومعايير مخطط التنقل الحضري المستدام الخاص بمدنيتكم. في هذه المرحلة الأساسية من التخطيط للتنقل الحضري المستدام يُفترض أن تكونوا قد توصلتم، بالتشاور مع أصحاب المصلحة، إلى فهم مشترك للصعوبات والفرص الرئيسية. من الممكن إعادة إشراك أصحاب المصلحة الرئيسيين والسياسيين المحليين بغية تعزيز مفهوم مخطط التنقل الحضري المستدام فضلا عن اضافة المصادقية على المسار وتوفير قاعدة سليمة للاعداد المستقبلية للاستراتيجيات. يتوجب عليكم مشاركة ملخص المخرجات الناتجة عن دراستكم التحليلية، ولاسيما مجموع الصعوبات والفرص وتوفير الدعم اللازم بغية تحقيق أعلى مستويات المشاركة بالمسار التخطيطي للتنقل الحضري المستدام. يُستحب تلخيص المخرجات الرئيسية المنبثقة عن دراستكم التحليلية ضمن "تقرير مرجعي" بغية تيسير مشاركة النتائج المحصلة وتفكيك الصعوبات الرئيسية والفرص.



المرحلة 2: تطوير الإستراتيجية



وتهدف المرحلة الثانية إلى تحديد الوجهة الاستراتيجية لمخطط التنقل الحضري المستدام بالتعاون مع المواطنين وأصحاب المصلحة. تتمثل الأسئلة الرئيسية فيما يلي:

أي الخيارات ممكنة للمستقبل؟

الحرص على أن تعالج الأهداف أهم الصعوبات وأن تُعنى بجميع الأنماط.

كيف نقيس نجاح المخطط؟

تحديد مجموعة من المؤشرات والأهداف الإستراتيجية التي تسمح بتتبع التقدم المحرزة لدى تحقيق جميع الأهداف دون الحاجة إلى جمع كميات هائلة من البيانات الجديدة. اختيار أهداف طموحة ولكنها واقعية تتماشى مع غيرها من السياسات العامة.

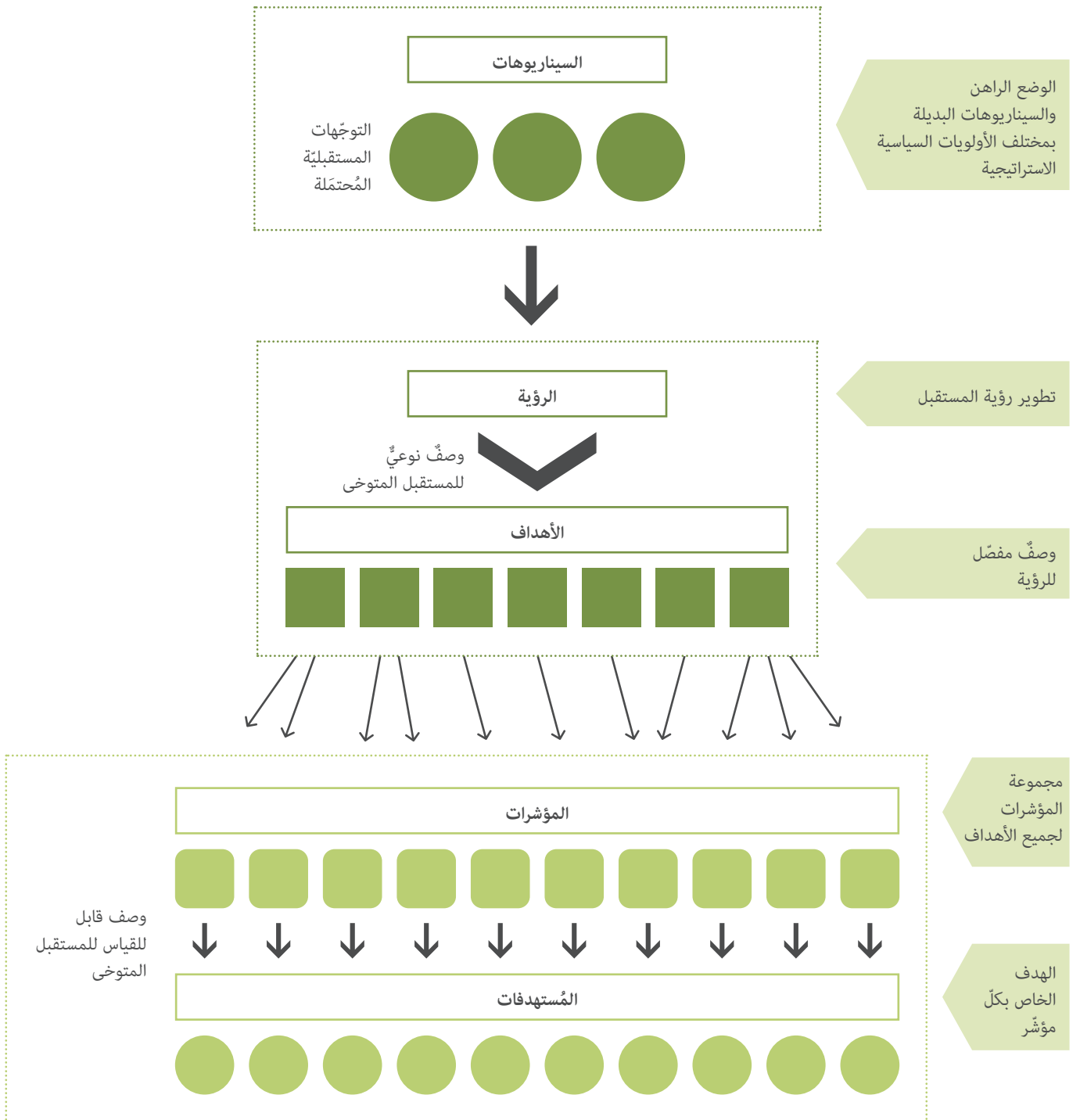
وفي نهاية المرحلة الثانية ستصلون الى مرحلة وسيطة أخرى، برؤية وأهداف وغايات مشتركة على نطاق واسع.

تحليل التغيرات المحتملة في العوامل الخارجية المهمة للتنقل الحضري (مثل التركيبة السكانية وتكنولوجيا المعلومات والمناخ) ووضع سيناريوهات تستكشف الاتجاهات الاستراتيجية الأخرى. الهدف من السيناريوهات تحديد حجم الشكوك المحيطة بالتوقعات من أجل الحصول على أساس واقعي متين للقرارات الاستراتيجية.

ما نوع المدن التي نريدها؟

استخدام تمارين التصور رفقة أصحاب المصلحة والمواطنين بغية تطوير مفهوم مشترك للمستقبل المرغوب تشييده بناءً على نتائج تحليل حالة التنقل والسيناريوهات. إن الرؤية والأهداف المشتركة حجر الزاوية لأي مخطط تنقل حضري مستدام.

الشكل 21: نظرة عامة حول الخطوات الرئيسية (السيناريوهات والرؤية والأهداف والغايات) للمرحلة الثانية





المرحلة 4: الاعداد والتقييم المشترك للسيناريوهات

- 4.1 اعداد سيناريوهات مستقبلية محتملة
- 4.2 تفحص السيناريوهات مع المواطنين وأصحاب المصلحة

بناءً على تحليل الصعوبات والفرص، من الضروري وضع سيناريوهات مختلفة تتم مناقشتها مع المواطنين وأصحاب المصلحة. توفر هذه السيناريوهات فهماً أفضل لما يمكن أن يبدو عليه التنقل الحضري في مدينتكم غداً. وبالتالي فبإمكانها اعطاء وجهةٍ والهامكم لتطوير رؤيتكم.

الاجراء 4.1 تطوير سيناريوهات مستقبلية محتملة

التحفيز	الأهداف
تساعد السيناريوهات على فهم أفضل للاحتتمالات الممكنة للعوامل الخارجية المؤثرة على التنقل الحضري (مثل تغير المناخ وتكنولوجيا المعلومات والتمويل والأمن) بالاقتران مع النهج البديلة للاستجابة لها. من خلال تمثيل مختلف المواقف المستقبلية المحتملة، يتسنى للمخططين تقييم عواقب الاتجاهات الحالية والتطورات المجتمعية والمحلية المحتملة والنظر في الأولويات السياسية الاستراتيجية البديلة، بشكل مستقل عن بعضها البعض. إن دراسة تأثيرات هذه السيناريوهات من شأنه تعزيز الأساس الوقائي للقرارات الاستراتيجية. ومن شأنه التوجيه والالهام لتطوير الرؤية والأهداف (الرجوع الى الخطوة 5) ويساعدكم على تحديد أهداف واقعية للمؤشرات الاستراتيجية (الرجوع الى الخطوة 6).	<ul style="list-style-type: none"> • فهم المخاطر والفرص المتصلة بالتوجهات الحالية والتطور المحتمل للسياق. • تطوير سيناريوهات بديلة من شأنها توفير المعلومات حول التأثير المتوقع للتوجهات الإستراتيجية المختلفة. • انشاء قاعدة وقائعية لتطوير الرؤية والأهداف والغايات.
	المهام
	<ul style="list-style-type: none"> • استكشاف التطور المستقبلي المحتمل للعوامل الخارجية الأكثر صلة بالتنقل الحضري (أي العوامل التي لا تتحكم فيها البلدية كالديموغرافيا أو أسعار النفط أو الوضع الاقتصادي أو أزمة تغير المناخ، أو التطورات التكنولوجية أو مستوى الدعم السياسي للتنقل المستدام). فحص التوجهات الحالية والتطورات المحتملة، على منوال توقعات أحدث تقارير الخبراء. تحليل توجهات المدن الرائدة النموذجية كمدينة سان فرانسيسكو والتفكير في الآثار في حال

على المستوى الاستراتيجي، وإمكانية التكامل والآثار السلبية للاتجاهات القطاعية.

- تقييم حساسية السيناريوهات بالنسبة للعوامل الخارجية الهامة، مع مراعاة تحليل هذه العوامل الذي قمتم به سابقاً. (قد يكون من المفيد البحث بدقة في الظروف التي يمكن أن تنشأ فيها الكمائن والنظر في أسوأ السيناريوهات من أجل تحديد المخاطر والحدود). يساعدكم هكذا تقييم على الاستعداد للتطورات المحتملة وتأثيراتها ويسمح لكم بفهم السيناريوهات الأكثر أماناً للمستقبل. يمكن أن تساعد أيضاً في تحديد قيود ومخاطر الوضع الحالي (سيناريو الوضع الراهن)، من خلال توضيح لماذا يعدّ ضرورياً قيادة التغيير للاستعداد للمستقبل، ولاسيما الحالات التي يكون فيها أغلبية السكان راضيةً في بادئ الأمر.
- إشراك أصحاب المصلحة في تطوير السيناريوهات، على سبيل المثال في مناقشة عدد ونوع السيناريوهات التي ينبغي تطويرها. يعزّز ذلك من مبادرتهم وتقبّلهم لمسار اعداد الرؤية. (الرجوع الى الإجراء 4.2)

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- إشراك أصحاب المصلحة منذ مرحلة تطوير السيناريوهات، على سبيل المثال في مناقشة عدد ونوع السيناريوهات التي ينبغي تطويرها. يعزّز ذلك من مبادرتهم وتقبّلهم لمسار اعداد الرؤية.

اللجوء الى استعمال ابتكارات التنقل الرقمي بمدينتكم، على منوال تلك المدن. علاوة على ذلك، توقّع التطورات الأقل احتمالاً والأكثر احداثاً للاضطرابات التي يمكن أن يكون لها تأثير قويّ على التنقل بمدينتكم.

- تحليل انعكاسات الظروف الخارجية المستقبلية على نظام نقلكم المحلي. وتشمل تأثير التطورات العالمية أو الوطنية (مثل التقنيات الجديدة التي تتيح التنقل لدى الطلب أو القيادة الآلية أو الخدمات الذاتية للتنقل المشترك من دون محطات) فضلاً عن التوجهات المحلية (على سبيل المثال ارتفاع أو انخفاض كبير في عدد السكان من شأنه التأثير على ميزانية المدينة والامكانيات في مجال التخطيط الحضري). تقييم الامكانيات والصعوبات التي قد تواجهها مدينتكم. هل ستفتح آفاقاً جديدة؟ أم هل من شأنها تعقيد عدد من السياسات المستدامة؟
- اعداد سيناريوهات مختلفة من شأنها وصف مختلف الأولويات السياسية ومدى تأثيرها على المخطط الاستراتيجي. يتوجّب تصميم ثلاثة سيناريوهات على الأقل:

- سيناريو الحفاظ على الوضع الراهن من خلال وصف التطور المتوقع في حال الاستمرار على منوال الوجهة الاستراتيجية الراهنة وتنفيذ التدابير المخطط لها فقط من دون غيرها.

- سيناريوهات بديلة تصف التطورات المتوقعة من خلال تنفيذ أولويات سياسية إستراتيجية مختلفة (على سبيل المثال التركيز على النقل العام أو التنقل النشط أو التنقل الكهربائي). تعكس هذه السيناريوهات اسهامات مختلف التوجهات السياسية، مما يساعدكم على تحديد الجوانب الملائم تفضيلها. يوصى بتضمين توجهات السياسة المستدامة فقط، لأن سيناريو الحفاظ على الوضع الراهن يسمح بإجراء مقارنات مع سيناريو أقل استدامة.

- استخدام تقنيات مناسبة لبناء السيناريو مثل النمذجة والتحليل النوعي البحث (بناءً على آراء الخبراء أو على النتائج المنبثقة عن استراتيجيات سياسية ماضية لمدينتكم أو في سياقات حضرية مماثلة) أو الاثنين معاً. في حال اللجوء الى النمذجة، يوصى بهذه المرحلة استعمال نماذج للتخطيط الاستراتيجي ودراسة المشاريع، كونها غير مكلفة وسريعة التنفيذ كما يمكن استعمالها بشكلٍ تفاعليّ. وعموماً، تستعمل خلال هذه المرحلة نماذج تنقل مفصلة فقط في حال ما اذا كانت متوفرة بسهولة ولا تترتب عنها تكاليف اضافية باهضة.

- تقييم الترابط بين التطورات في مختلف القطاعات: النقل، استخدام الأراضي، البيئة، الاقتصاد، إلخ. تحديد أوجه التآزر

ما هو السيناريو؟



السيناريو هو وصف عددٍ من التطورات المستقبلية ذات الصلة بالتنقل الحضري، بما في ذلك الآثار المحتملة للعوامل الخارجية (مثل الوضع الديموغرافي والاقتصادي)، بالإضافة إلى أولويات السياسة الاستراتيجية (بما في ذلك حقيقة تفضيل التنقل النشط أو التنقل الكهربائي).⁴⁸

⁴⁸ لتجنب الالتباس، تجدر الإشارة إلى أن بعض المتخصصين في التخطيط يستخدمون السيناريوهات لاحقاً في عملية التخطيط، بما في ذلك السيناريوهات المتصلة بالتدابير أو السياسة.. يشار في هذه الوثيقة الى هذا الجانب، الذي يتم فيه تقييم مجموعات مختلفة من التدابير من أجل تحديد أفضل طريقة لتحقيق الأهداف والغايات، يُسمى تقييماً لسلسلة التدابير (الرجوع الى الإجراء 7.2).

قائمة التدقيق

- ✓ دراسة تأثير التغيرات المحتمل حدوثها في العوامل الخارجية.
- ✓ وصف السيناريوهات البديلة المختلفة، بما في ذلك سيناريو الوضع الراهن.
- ✓ تطبيق التقنيات المناسبة لدعم تطوير السيناريو وتقييمه.
- ✓ تقييم حساسية السيناريوهات لدى تطور السياق.

لمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع، الرجوع الى دليل تخطيط سيناريو FHWA بالولايات المتحدة (Federal Highway Administration, Administration fédérale des autoroutes): https://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning

جدول العمل والتنسيق

- على اثر تحليل الوضع من حيث التنقل.
- يصاحب تطوير السيناريوهات تطوير رؤية مشتركة (الرجوع الى الإجراء 5.1) والغايات (الرجوع الى الإجراء 5.2) والأهداف (الرجوع الى الإجراء 5.2).



لدى وضع سيناريوهات للمستقبل، ينبغي النظر في الاتجاهات والتوجهات السياسية الممكنة. من بين الاتجاهات الرئيسية الحالية، يتم تنفيذ العديد من نماذج التنقل المشترك في العديد من المدن الرائدة ويُنتظر تطويرها خلال السنوات القادمة. يمكن اتخاذ خيارات التنقل كمشاركة الدراجات العامة ودراجات السكوتر ودراجات الرّجل ومشاركة السيارات (عبر الإنترنت) ومشاركة ركوب السيارات وخدمات السائق عند الطلب فضلاً عن التنقل المشترك للشحن، كجزء من التوجه الاستراتيجي للسياريو. ستجدون المزيد من المعلومات حول الأنواع المختلفة للتنقل المشترك وكيفية تنفيذها كجزء من خطة التنقل الحضري المستدام في الدليل المواضيعي المعنون **دمج نهج التنقل المشترك في تخطيط التنقل الحضري المستدام**.

أمثلة على الممارسات الحميدة

مايا- البرتغال: سيناريوهات بمستويات مختلفة من الطموح لتحقيق رؤية مشتركة



طوّرت مدينة مايا أول مخطط تنقل حضريّ مستدام لها عام 2013 . ومن أجل التوجه نحو تنقل حضري يُعزز أنماط النقل المستدامة، حدّدت مايا ثلاثة سيناريوهات مختلفة: سيناريو الوضع الراهن، وسيناريو وسيط، وسيناريو ثالثٍ استباقي. وقد تضمّن السيناريو الوسيط كلاً من التدابير المتوخاة والقابلة للتحقيق. أمّا السيناريو الاستباقي فجاء بتدابير أكثر طموحاً. وفي حين حصل السيناريو الأخير على درجة أفضل في نهاية تقييمه نتيجة عدم مراعاة القيود المحتملة، أدى حدث تشاركي مع أصحاب المصلحة الرئيسيين بالمدينة مايا إلى اختيار السيناريو الوسيط، الذي كان تنفيذه واقعيّاً. وحيث أظهرت العملية مدى أهمية مشاركة أصحاب المصلحة مُستقبلاً في تطوير السيناريوهات والاتفاقات ذات الصلة.

المؤلف: إدارة الطاقة والتنقل، بلدية مايا، تقرير ICLEI
الصورة: بلدية مايا

أمثلة على الممارسات الحميدة

لايبزيغ - ألمانيا: نمذجة التنقلات في خدمة تصميم السيناريوهات



طورت بلدية لايبزيغ ستة سيناريوهات تقدم إمكانيات مختلفة للمستقبل، في إطار مسارٍ علميٍّ وعمليٍّ.

تمثلت السيناريوهات الستة فيما يلي:

1. مواصلة استراتيجية التنقل الحالية؛
2. استمرار استراتيجية التنقل الحالية بتكاليف ثابتة؛
3. سيناريو محبّد للاستدامة؛
4. سيناريو محبّد لمدينة صديقة للدراجات؛
5. سيناريو يعطي الأولوية للنقل العام؛
6. سيناريو مجتمعي.

تم تقييم هذه السيناريوهات على أساس معايير مختلفة (جاذبية المستخدمين والجاذبية البيئية والجاذبية الاقتصادية والجاذبية النظامية) والتقييم النوعي. مكنت نتائج هذا التقييم من تفضيل 1. السيناريو المحبّد لركوب الدراجات، 2. السيناريو لصالح الاستدامة و 3. السيناريو لصالح النقل العام.

المؤلف: بلدية لايبزيغ، تقرير Marlene Damerou, Rupprecht Consult
الصورة: بلدية لايبزيغ

الاجراء 4.2 تفحص السيناريوهات مع المواطنين وأصحاب المصلحة

التحفيز

تتمثل الخطوة الأولى لرؤية تنقل مقبولة على نطاق واسع في النظر في السيناريوهات المختلفة وتأثيرها على المواطنين وأصحاب المصلحة. إن تقديم مسارات مختلفة للمستقبل والتفكير الجماعي فيها سيخلق فهمًا مشتركًا لآفاق المستقبل. كما أنه يزيد من الوعي بالترابطات والمفاضلات بين مختلف السياسات والقطاعات، ومدى تعقيد قرارات السياسة التي يجب اتخاذها، والمخاطر التي تنطوي عليها.

الأهداف

- استخدم السيناريوهات البديلة كأساس للنظر في أولويات السياسة العامة واستراتيجيات التنمية المستقبلية.
- تحفيز الامتلاك والقبول واسع النطاق للمسار بغية اختيار رؤية وأهدافاً مشتركة.

المهام

- عرض السيناريوهات ونتائجها على أصحاب المصلحة الرئيسيين. تشجيع الحوار من حول خيارات التوجهات الاستراتيجية وانعكاساتها. يمكن أن يساعد العمل الجماعي والتنسيقات التفاعلية الأخرى في خلق جو بناء ومُلمّز أثناء

الهدف هو التبادل والعمل للوصول إلى فهم مشترك لسيناريوهات أو عناصر السيناريوهات المرغوبة. ستؤدي مشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة ابتداءً من هذه المرحلة إلى تعزيز زمام المبادرة الواسعة وقبول الأهداف والتدابير التي سيتم تبنيها لاحقًا.

التوظيف)، تعدد لغات التواصل وإجراء دراسات استقصائية تمثيلية (الرجوع الى الإجراء 1.4). من خلال مقارنة التركيبة السكانية للحضور باجتماعاتكم والحضور عبر الإنترنت بعامة سكان مدينتكم، يمكنكم تحديد المجموعات الضرورية غير الممثلة كفايةً والتي يجب السعي بنشاطٍ للوصول إليها.

- إذا دعوتهم أصحاب المصلحة والمواطنين من الضروري افادتهم بمسار وجدول أعمال واضحٍ لكي يتسنى لهم فهم ما هو منتظر منهم، وليتمكنوا من تصور المجهودات والمهارات اللازمة. حجة ناجعةٌ لإقناعهم بالمشاركة وهي إخبارهم أنه يستحيل أخذ احتياجاتهم في الاعتبار بمسار التخطيط من دون مساهمتهم.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- تنظيم دعوات شخصية رسمية نيابة عن رئيس بلديتكم (أو رئيس منظمكم) لدعوة فاعلين رفيعي المستوى (على سبيل المثال رؤساء البلديات المجاورة أو أعضاء المجالس البلدية أو مديري المنظمات الكبيرة). يمكن أن يساعد وجودهم في بناء دعم سياسي رفيع المستوى لمسار مخطط التنقل الحضري المستدام.

التوقيت والتنسيق

- يتبع أو يصاحب تطوير السيناريوهات.
- دراسة السيناريوهات تسير جنبًا إلى جنب مع تطوير رؤية وأهداف مشتركة (الرجوع الى الإجراءين 5.1 و 5.2). ترتبط السيناريوهات والرؤى ارتباطاً وثيقاً وقد يختلف الترتيب الذي يتم تطويرها به من مدينة إلى أخرى أو قد تحدث بشكل متوازٍ.

قائمة التدقيق

- ✓ التحاور مع أصحاب المصلحة والمواطنين بشأن الإصلاحات الضرورية التي كشف عنها سيناريو الوضع الراهن.
- ✓ التحاور مع أصحاب المصلحة والمواطنين حول السيناريوهات أو عناصر السيناريوهات المرغوبة.

الاجتماعات. تأكدوا من حصول الجميع على فرص متساوية للتعبير عن آرائهم بشأن مسائل على غرار:

- ما هي الإصلاحات الضرورية التي يكشف عنها سيناريو الوضع الراهن؟
- من ضمن الأولويات السياسية البديلة، أيّ منها مُحبَّبٌ؟
- ما هو مستوى الطموح المطلوب لتحقيق التنقل المستدام في المستقبل؟

- دراسة الترابط بين التطورات في قطاع النقل والقطاعات الأخرى. كيف نخلق التآزر وتتفادى الآثار الجانبية السلبية؟ تفحص مدى متانة نظام النقل الحالي لديكم ومتانة السيناريوهات المختلفة أمام تغيرات الظروف الخارجية.

- دراسة السيناريوهات مع مجموعة واسعة من الأشخاص من مختلف الطبقات الاجتماعية. استهدفوا استخدام طرق مشاركة متعددة والتي تسمح لاسيما بالوصول الى الفئات الأقل تمثيلاً، كالصغار والكبار سناً، والأقليات العرقية والأشخاص ذوي الدخل المنخفض والآباء المُعزّلين والأشخاص ذوي الإعاقة. قد تشمل هذه الأساليب وضع صناديق الاقتراحات أو أكشاك المعلومات في أنحاء مختلفة من المدينة (في الأسواق مثلاً ومراكز التسوق وخاصة في المناطق المحرومة)، وجمع المعلومات عبر الإنترنت وعبر الشبكات الاجتماعية، التعاون مع المنظمات التي تمثل هذه المجموعات (مثل روض الأطفال والمدارس والجامعات والجمعيات الثقافية ووكالات



أمثلة على الممارسات الحميدة

براغ، جمهورية التشيك: تطوير السيناريوهات بمشاركة قوية من أصحاب المصلحة والمواطنين



في عام 2015، صممت براغ ثلاثة سيناريوهات ممكنة ونظمت ورشة عمل للخبراء، بالإضافة إلى مسح اجتماعي من أجل اختيار السيناريو الأنسب. اجتمع 57 خبيراً مختاراً في مجموعات واستعرضوا السيناريوهات في ورشة عمل دامت نصف يوم. ومن خلال عملية استقصاء اجتماعية جُمعت آراء 2224 مواطناً. على أساس آراء أصحاب المصلحة والمواطنين في آن واحد، أعدت براغ استراتيجيتها النهائية المتصلة بوسائل النقل. إن إنشاء ورشة عمل للخبراء وإجراء استطلاع اجتماعي يشمل أسئلة رئيسية ومبسطة يعد حلاً مُيسراً وغير مكلفٍ وإرشادي لاختيار السيناريو الملائم. كما أنه أساسٌ متينٌ للتوصل إلى اتفاقٍ سياسي، مبني على رأي مجموعة كبيرة ومتوازنة من الخبراء.

المؤلفون: معهد براغ للتخطيط الحضري، Václav Novotný
تقرير: EUROCITIES | الصورة: بلدية براغ

أمثلة على الممارسات الحميدة

أنتويرب، بلجيكا: تكامل مكثف للمواطنين وصانعي السياسات والخبراء في عملية دراسة السيناريوهات



أوجدت بلدية أنتويرب نهج حوكمة مبتكرة من أجل الحصول على دعم عام واسع لرؤيتها للمدينة. بعد دراسة السيناريوهات الممكنة، اختارت لجنة توجيهية السيناريو المتلائم أكثر مع طموحات أنتويرب والمتضمن لمشاريع مناسبة وذات الصلة بالمنطقة. أدت هذه المقاربة إلى طموح متضافر المتمثل في تصميم أفكار مبتكرة بالتعاون مع المواطنين وأصحاب المصلحة. وفي المجموع نُظمت 100 جلسة عمل، حضرها ما يقرب من 3500 خبير وصناع السياسات وحوالي 3000 مواطن ومنظمة. كما تشكل تحالفٌ بغية تأسيس هيكل حوكمة من شأنه تسيير المسار. استعانت الفرق متعددة التخصصات بأدوات مشاركة والتصميم المشترك بغية تجسيد مشاركات المواطنين.

المؤلفون: نوبيسا كالانج، تقرير ICLEI
الصورة: بلدية أنتويرب



أنتم الآن على استعداد لبدء الخطوات الرئيسية لتطوير مخطط تنقل حضري مستدام. إن اعداد الرؤية والأهداف حجر الزاوية لأي مخطط تنقل حضري مستدام. الرؤية هي وصف نوعي مهم للمستقبل المنشود للمدينة وتنقلها، والتي يتم تحديدها بعد ذلك من خلال أهداف ملموسة تشير إلى نوع التغيير المنشود. يشكل هذان العنصران الأساس لجميع الخطوات اللاحقة لتحديد المؤشرات والأهداف الاستراتيجية وكذلك اختيار التدابير. ترتبط السيناريوهات والرؤى ارتباطاً وثيقاً وقد يختلف الترتيب الذي يتم تطويرها به من مدينة إلى أخرى أو قد يحدث بشكل متوازٍ. لا تشكل الرؤية والأهداف عناصر توجيهية إلا إذا تم قبولها على نطاقٍ واسعٍ من قبل أصحاب المصلحة والمواطنين؛ ولذلك فإنه من الضروري الاسهام في بنائها وإرساء تملك مشترك لها.

الاجراء 5.1: الاسهام في بناء رؤية مشتركة مع المواطنين وأصحاب المصلحة

التحفيز

الخطط الاستراتيجية الحالية للمدن والتخطيط الحضري والتخطيط المكاني والتنمية الاقتصادية والبيئة والاندماج الاجتماعي والمساواة بين الجنسين والصحة والسلامة.

من أجل زيادة الوعي العام وتشجيع دعمه للمشروع، من الضروري إشراكه بشكل فعال في عملية تطوير الرؤية ونتائجها. يجب أن يشارك المواطنون في تطوير الرؤية، على سبيل المثال من خلال ورش عملٍ مخصصة. لا يكون تخطيط التنقل الحضري المستدام ناجحاً من دون استيعاب المواطنين لرؤيته ودعمهم لأهدافه الأوسع.

ما نوع المدن التي نريد العيش فيها؟ فيما ستختلف مدينتنا عن بقية المدن؟ أسئلة مركزية تحتاج إلى إجابة من خلال تمرينٍ بصريٍّ يشمل جميع أصحاب المصلحة والمواطنين. توفر الرؤية وصفاً نوعياً للمستقبل المنشود للتنقل الحضري وتساعد في توجيه تطوير تدابير التخطيط المناسبة. يجب أن تضع وسائل النقل في السياق الأوسع للتنمية الحضرية والمجتمعية. بمعنى آخر، كيف يمكن أن تُسهّم وسائل النقل في صنع مستقبلٍ إيجابيٍّ؟

يجب تطوير الرؤية مع الأخذ في الاعتبار جميع وجهات النظر السياسية التي تسعى إلى معالجتها لا سيما تلك المتعلقة بالرؤى العامة أو

الأهداف

الاقتراحات وأن القرارات يجب أن تُتخذ على أساس الآراء المتضاربة في كثير من الأحيان.

أوجدوا مشروع رؤية يغطي التجمعات الحضرية بأكملها وجميع جوانب الاستدامة ذات الصلة، على غرار السلامة على الطرقات وإمكانية الوصول ونوعية الحياة والضوضاء وجودة الهواء. كما ينبغي مراعاة جميع أنماط وأشكال النقل: النقل العام والنقل الخاص ونقل الركاب ونقل البضائع؛ والتنقل بالمركببات وبغير المركببات؛ وحركة المرور ووقوف السيارات. خذوا بعين الاعتبار النتائج والمناقشات المتعلقة بالسيناريوهات لدى تطوير الرؤية، على سبيل المثال من خلال تضمين السيناريو أو عناصر السيناريوهات التي حققت أفضل أداء وحصلت على موافقة أوسع.

إبقاء صناع القرار على اطلاع. فكروا في مناقشة مسودة الرؤية مع السياسيين الرئيسيين من جميع الأطراف، ولاسيما في اطار اجتماعات غير رسمية، لجعل الرؤية تحظى بقبول واسع. قد يكون من المفيد إجراء استطلاعات بسيطة لآراء الجمهور؛ يمكن أن تستعمل التوجهات المستنتجة منها كحجج لإقناع صناع القرارات السياسية.

ناقشوا مسودة الرؤية وردود أفعال المواطنين وصناع القرار مع أصحاب المصلحة وابدعوا نسختها النهائية.

احرصوا على نشر الرؤية بصيغة سهلة الفهم واستخدموا المحتويات المرئية للتواصل بشأنها. قوموا بنشر وثيقة الرؤية على نطاق واسع وخاصة في وسائل الإعلام (الصحافة المحلية، الإذاعة، التلفزيون، الشبكات الاجتماعية).

- تحديد رؤية مشتركة تحظى بدعمٍ واسعٍ وتستند الى نتائج المناقشات المتصلة بالسيناريوهات: وجود هدف طويل الأجل لتطور التنقل يساعد على توجيه مسار التخطيط.
- توسيع المنظور إلى ما وراء النقل والتنقل، على سبيل المثال من خلال دمج رفاهية الحياة والصحة واستخدام الأراضي.
- تعزيز هوية المجتمع المحلي والتمكك الجماعي للرؤية من قبل الجمهور.
- تسليط الضوء على القيمة السياسية لمخطط التنقل الحضري المستدام وتأمين التزام أصحاب المصلحة الرئيسيين وصناع القرار.

المهام

- تشكيل فريق تمثيلي من أصحاب المصلحة الرئيسيين يُعنى بتطوير الرؤية. ويمكن أن يكون الفريق نفسها اللجنة التوجيهية لمخطط التنقل الحضري المستدام التي تم إنشاؤها بموجب الإجراء 1.4.
- إعداد وتنظيم اجتماعات أصحاب المصلحة وضمان المتابعة. قد يكون من المفيد استخدام صيغ مختلفة لتحقيق حوار مفتوح ومحترم ومثمر (الرجوع الى مناهج صنع الرؤية أدناه والإجراء 1.4 للحصول على لمحة شاملة عن الصيغ الممكنة). خلال الاجتماع الأول، تقديم معلومات أساسية لأصحاب المصلحة للتأكد من أن لديهم جميعاً نفس المستوى من المعرفة. يجب أن يتضمن ذلك معلومات تتعلق بأي رؤية قائمة، بالإضافة إلى نتائج تحليل التنقل (الخطوة 3) والسيناريوهات (الخطوة 4). استخدام الخرائط وتمثيلات بصرية وأمثلة ملموسة من مدن أخرى قدر الإمكان لتحفيز المناقشة.
- تبادي ثقافة السرية والطائفية المهنية: نظّموا جلسات عامة لضمان الشفافية من خلال جعل ملاحظات اجتماعات أصحاب المصلحة علنية.
- ارتقبوا إشراك المواطنين بشكلٍ مباشرٍ في تطوير الرؤية، على سبيل المثال من خلال الاجتماعات أو ورش عمل على منوال اجتماعات أصحاب المصلحة. عليكم على الأقلّ بإعلام المواطنين بمهمة بشأن عملية صنع الرؤية (على سبيل المثال من خلال حملة تعنى بالعلاقات العامة) ومنهم الفرصة لتقديم ملاحظاتهم حول مشروع الرؤية. خذوا بجميع المداخلات على محمل الجد، مع التوضيح مسبقاً وبشكلٍ صريحٍ أنه يستحيل متابعة جميع

ما هي "الرؤية"؟



الرؤية هي وصف نوعي للمستقبل الحضري المنشود تُساعد في توجيه تطوير الغايات والمؤشرات الاستراتيجية والأهداف واختيار التدابير المناسبة طيلة مسار مخطط التنقل الحضري المستدام. وقد تتطلب عموماً أفقا طويلة الأمد يمكن أن تتجاوز مدة مخطط التنقل الحضري المستدام وتصور مواقف على مدى 20 أو 30 عامًا.

جدول العمل والتنسيق

قائمة التدقيق

- ✓ انشاء فريقٍ من أصحاب المصلحة يُعنى بتطوير الرؤية.
- ✓ اشراك المواطنين فعلياً في عملية صنع الرؤية.
- ✓ اعداد النسخة الأولى من الرؤية ومناقشة الوثيقة رفقة المواطنين وصنّاع القرار.
- ✓ موافقة أصحاب المصلحة على النسخة النهائية للرؤية.
- ✓ نشر نتائج بناء الرؤية.

- يعتمد على تحليل التنقل (الخطوة 3) والسيناريوهات (الخطوة 4).
- ترتبط السيناريوهات والرؤى ارتباطاً وثيقاً وقد يختلف الترتيب الذي يتم تطويرها به وفقاً للسياق أو قد تحدث بشكل متوازٍ.

ورشة عمل حول آفاق المستقبل



توجد طرقٌ عديدة لإسهام أصحاب المصلحة والمواطنين في عملية تصميم الرؤية. ورشة عمل آفاق المستقبل مثال حي عن ذلك. تم تصميم ورشة العمل هذه التي تستغرق ثلاثة أيام للجمع بين أصحاب المصلحة المهمين بغية انشاء قاعدةٍ مشتركة. في عملية مكثفة مدتها 17 ساعة، يعمل المشاركون بشكل أساسي في مجموعات صغيرة للإسهام في بناء رؤية. في أحسن الأحوال، ستشكلون مجموعة متنوعة تضم حوالي 50 إلى 60 من أصحاب المصلحة، بما في ذلك صانعي السياسات ومُحترفي التخطيط والباحثين والممثلين من جميع المجموعات الرئيسية.

تتمحور عادة ورشات الآفاق المستقبلية من حول ثلاثة مواضيع:

أ. **التشخيص:** ألقوا بنظرة للوراء بغية تحليل مدى تطور وضع التنقل القائم. ارتقبوا بعدها الآفاق المستقبلية من خلال استكشاف التوجهات الهيكلية التي من المحتمل أن تؤثر على أنماط التنقل في المستقبل.

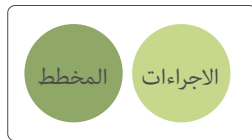
ب. **المستقبل المتوخى:** أوجدوا وصفاً للحالة المستقبلية المثلى بالنسبة لكم واعرضوه على بقية المشاركين. سيتم السعي إلى إيجاد أساس مشترك والتطرق إلى مبادئ العمل الرامية إلى تحقيق المستقبل المتوخى. كذلك يتم جمع الآراء المتضاربة والاختلافات المحتملة.

ج. **مخطط العمل:** في المرحلة الأخيرة من العملية، يتم التركيز على صياغة مشاريع وإجراءات ملموسة، بناءً على الرؤى التي تم تطويرها في المرحلة السابقة.

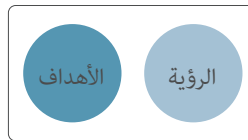
الشكل 22: المحاور الثلاثة لورشة العمل حول الآفاق المستقبلية

(المصدر: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, The Poly-SUMP Methodology, ص. 21)

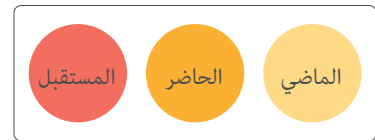
ج. مخطط العمل:



ب. المستقبل الذي نريده:



أ. التشخيص:



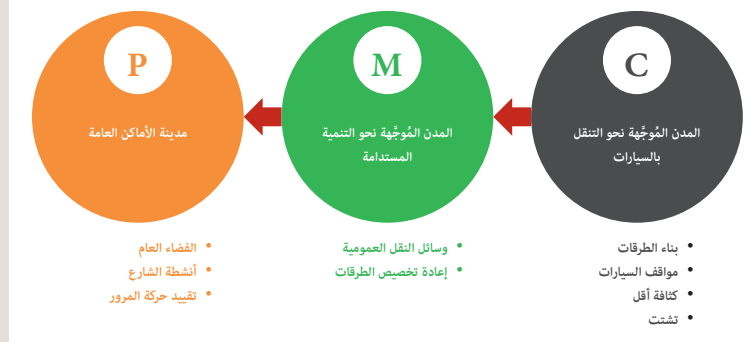
لمزيد من المعلومات، الرجوع إلى المبادئ التوجيهية Poly-SUMP والدليل العملي بشأن تنظيم ورشة عمل حول الآفاق المستقبلية: www.poly-sump.eu/tools

نحو مدن ذات فضاءات عمرانية عالية الجودة



درس أعضاء مشروع CREATE المنظورات السياسية للبلديات على مدار الخمسين إلى الستين عاماً الماضية. تاريخياً، رصدوا ثلاث رؤى متميزة. بشكل عام، في معظم المدن في أوروبا الغربية، تتبع هذه المنظورات عملية متتابعة من ثلاث خطوات: تتحول المدينة المتمحورة في بادئ الأمر من حول السيارة إلى التنقل المستدام لتُصبح بعدها مدينة ذات مساحات حضرية عالية الجودة. عملياً، فإن التطور لا يتجلى بوضوح وتُلاحظ تداخلات وأحياناً تراجعاً إلى الوراء قصيرة الأجل على مستوى السياسات بعد الانتخابات. وبشكل عام، تتعايش هذه المراحل الثلاث أحياناً في المدينة الواحدة، ولكن في أجزاء مختلفة من المنطقة الحضرية. بشكل عام، تُعطي السياسات الموجهة نحو الأماكن الأولية للمناطق المركزية في بادئ الأمر، قبل أن تتوسّع إلى الضواحي حيث تسود الرؤى المتمحورة من حول السيارة لفترةٍ زمنيةٍ أطول. وحتى وان بدأ التسلسل الزمني الدقيق للأحداث معقداً أو متغيراً من مدينة إلى أخرى، غير أن التوجه العام يبدو جلياً في رؤى متمحورة من حول الفضاءات الحضرية عالية الجودة.

الشكل 23: رؤى التنقل الحضري وأنواع التدابير السياسية المرتبطة بها عادةً



تتمثل أهداف الرؤى القائمة على المكان، والتي يمكن أن تُلهم بناء الرؤية في مدينتكم في إنشاء:

- خدمات التنقل التي تسمح للجميع بالتنقل بحرية وأمان داخل المنطقة من دون تأخير مفرط والتي تستخدم أنماط نقل مستدامة بشكلٍ أساسي.
- مخططات تهيئة الأراضي التي تعزز خدمات النقل العام عالية الجودة بتردد مرور مرتفع بالممرات الرئيسية، والتي توفر تنوعاً محلياً كافياً حتى يتسنى للسكان الوصول إلى الخدمات اليومية الأساسية سيراً على الأقدام أو بالدراجة.
- المدن حيث نمط الحياة مريح والموقرة لأماكن آمنة وجذابة (الشوارع ومحاور التبادل إلخ) تسمح للمواطنين بالمشاركة في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والمجتمعية.
- النجاح في تحقيق أهداف السياسة الحضرية الأوسع، على غرار إعادة التأهيل، وصحة السكان ورفاههم وتماسك المجتمع.
- ترتيبات الحوكمة التي من شأنها تحفيز التغيير أو دعمه، لاسيما المتصلة بالمجالات المعرفية والخبرة والآليات التطبيقية وتخطيط النقل المتكامل والنماذج الاقتصادية... إلخ.

المصدر: Peter Jones et al., 2018, CREATE project summary and recommendations for cities (ملخص مشروع CREATE توصيات للمدن): <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

أمثلة على الممارسات الحميدة

لوفن، بلجيكا: رؤية لوفن المقبولة على نطاق واسع في مجال المناخ



تعبيراً عن مدى تمسكها بالعمل من أجل تحقيق الحياد المناخي، فضلاً عن إبرام ميثاق رؤساء البلديات من قبل رئيس بلدية لوفن وإطلاق عملية التشاور، أنشأت بلدية لوفن جمعية لوفن 2030 (لوفن 2030) لتحقيق الحياد المناخي. توفر هذه الجمعية إطار عمل لتحديد رؤية شاملة طويلة المدى للمدينة. يمثل أعضاؤها جميع قطاعات المجتمع وتُسهّم البلدية بقوة في هذه العملية. يعكس مخطط التنقل الحضري المحلي هو الآخر هدف الحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري. كما يُحدد أهدافاً لمضاعفة الحصص النموذجية لركوب الدراجات والنقل العام وتقليل استخدام السيارات في لوفن بنسبة 20% بحلول عام 2030.

المؤلفون: Tim Asperges, بلدية لوفن، تقرير Polis
صورة: Karl Bruninx

أمثلة على الممارسات الحميدة غوتنبرغ، السويد: مقارنة "الرؤية صفر" للسلامة على الطرقات



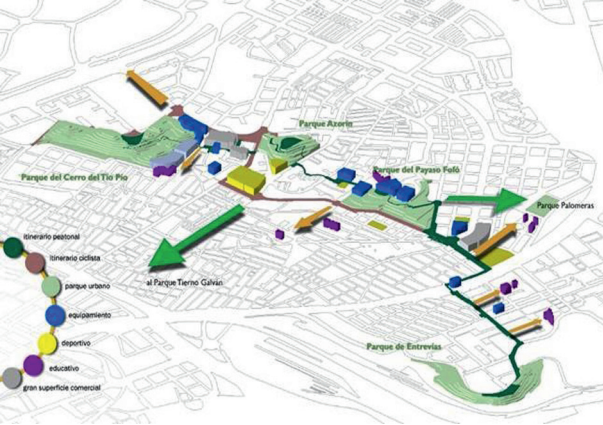
بعدد سكان 570.000 نسمة، تبنت مدينة غوتنبرغ، على غرار بقية أنحاء السويد، نهج "الرؤية الصفر" على المدى الطويل بشأن عدد الوفيات والإصابات الخطيرة على الطرقات. تتمثل الأهداف الانتقالية للمدينة في خفض العدد السنوي للوفيات على الطرقات من 9 إلى 3 وعدد الإصابات الخطيرة ومتوسطة الخطورة من 227 إلى 75 خلال الفترة 2010-2020. في عام 1978 كان هنالك مصدّ تخفيف السرعة واحدٍ في غوتنبرغ. في عام 2019، اتخذ حوالي 2500 تدبيرٍ لتهدئة حركة المرور ولايزال يطالب المواطنون بالمزيد منها. وقد أدّت تهدئة حركة المرور، إلى جانب الفصل بين وسائل النقل النشطة وحركة المرور الآلية، إلى حقيقة أن 80% من الإصابات التي لحقت بشوارع المدينة لا تُعزى إلى السيارات.

المؤلفون: Dirk Engels، خدمة النقل والتنقل للوفن،

تقرير Rupprecht Consult

الصورة: بلدية غوتنبرغ، 2007

أمثلة على الممارسات الحميدة مدريد، إسبانيا: تحديد أهداف للمناطق النائية



يركز مخطط التنقل الحضري المستدام الجديد في مدريد بقوة على إعادة تأهيل ضواحي المدينة الأكثر حرماناً. تم تحديد أهداف الخطة وفقاً لسلسلة من الأنشطة التشاركية التي تم تنفيذها مع السكان المحليين من أجل جمع احتياجات أو مشاكل المناطق النائية المختلفة. بالإضافة إلى ذلك، تم تنظيم يوم كامل من الحوار المنظم مع الفنيين والخبراء والجمعيات ومجموعات المواطنين من أجل تقديم خطوط العمل الرئيسية لمخطط التنقل، وتحليل صعوبات محددة واقتراح الأساليب والحلول الممكنة. في إطار مخطط التنقل الحضري المستدام، سيتم تطوير إجراءات تجريبية من أجل تسليط الضوء على خطوط عمل المخطط في المدينة، وتقييمها وإعادة إنتاجها بسهولة في مناطق أخرى من المدينة.

المؤلفون: Cristina Moliner Hormigos، بلدية مدريد، تقرير EUROCITIES

الصورة: بلدية مدريد

الاجراء 5.2 تحديد الأهداف من خلال تغطية الصعوبات الأساسية واستهداف جميع الأنماط

التحفيز

الحضرية. قد يصعب تحقيق بعض الأهداف لذلك قد يكون من الضروري تحديد الأكثر أهمية منها.

- تحديد أهداف واضحة تساعد في توجيه الاختيار وتصميم التدابير. تحديد طبيعة الاجراءات التي يتوجب انجازها والجدول الزمني لتحقيق ذلك. وعموماً، تشمل الأهداف على حدٍ سواء الأولويات الاستراتيجية والمجالات التي يجب التركيز عليها لتحسين الوضع. فعلى سبيل المثال، قد تحدد مدينة هدف تحسين جودة الهواء ونوعية الحياة وتقرر، لتحقيق ذات الهدف، الحد من استخدام السيارات أو أن تصبح مدينة ذات مسافات قصيرة. ولا توفر هذه الأولويات الأ توجهاً استراتيجياً (التهيئة المتمحورة من حول الأهداف) ولا ينبغي الافراط في تفصيلها، إذ تُحدّد الوسائل بدقة أثناء مرحلة التخطيط للتدابير (الإجراء 7.1 وما يليه). يجب أن تتضمن الأهداف نهجاً متكاملًا لجميع وسائل النقل، مع دمج الانتقال نحو حلول أكثر استدامة.

من أجل توفير اتجاه استراتيجي، يجب توضيح الرؤية من خلال أهداف ملموسة تشير إلى نوع التطور المطلوب. تحديد الأهداف يعني توضيح ماهية التحسينات الاجتماعية أو البيئية أو الاقتصادية المستهدفة، من خلال الإشارة تحديداً إلى الجوانب التي يجب تطويرها أو الحد منها أو صيانتها. الأهداف غاياتٌ رفيعة المستوى من مخطط التنقل الحضري المستدام (على غرار الحد من الازدحام المروري)، في حين أن التدابير (كبناء التراموي) تُعدُّ وسيلة لتحقيقها. يتباين هذا النهج القائم على الأهداف مع نهج التخطيط الذي يركز على إعداد البرامج والبنى التحتية التي لا تشير إلى أهداف عالية المستوى. المشاركة المستمرة لأصحاب المصلحة أمرٌ ضروري لضمان قبول الأولويات التي تمّ تحديدها في مجال التنقل.

الأهداف

- تحديد أهداف مخطط التنقل الحضري المستدام، مع الأخذ في الاعتبار جميع جوانب الرؤية المشتركة.
- صياغة أهداف وأولويات استراتيجية واضحة من شأنها تحديد الاتجاهات الواجب اتباعها من أجل تحسين الوضع.

المهام

- الاستناد إلى الرؤية من خلال تحليل التحسينات الموضحة فيها. بالإضافة إلى ذلك، خذوا بعين الاعتبار نتائج تطوير السيناريوهات، لا سيما لدى تحديد الأولويات الاستراتيجية والمجالات التي يجب التركيز عليها لتحسين الوضع.
- مراعاة الأهداف ذات الصلة على المستوى الإقليمي والوطني والأوروبي.
- تقييم وتحديد التحسينات المطلوبة بالتعاون مع أصحاب المصلحة. والاستعداد والاشراف على المتابعة من خلال تنظيم ورش عمل واجتماعات مع أصحاب المصلحة. الاتفاق من حول مجموعة من الأهداف الاستراتيجية بشأن الموضوعات الشاملة التي تعكس احتياجات أصحاب المصلحة والمواطنين في التكتلات

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- مناقشة مسودة الأهداف مع المواطنين وأخذ ملاحظاتهم في الاعتبار عند تحديد الأهداف النهائية.
- اعتبار مواءمة أهدافكم مع أهداف هيئات التمويل الخارجية لتعزيز جاذبية التدابير الواردة في مخطط التنقل الحضري المستدام وجذب التمويل. على سبيل المثال، قد تكون الوكالات البيئية الوطنية على استعداد لتمويل التدابير في حال كان تركيزها موجهاً نحو توفير الطاقة أو الحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.
- ولدى تطوير الرؤية والأهداف وطوال عملية التخطيط، يتوجب الانتباه إلى التضاربات الذي قد تنشأ لدى السعي إلى إبرام

ما هو "الهدف"؟



افادة عامة من شأنها وصف التحسين الذي تسعى مدينة معيّنة الى تحقيقه. تحدد الأهداف التوجهات لتحقيق التحسين والمجالات الأولوية، من دون الوسائل لبلوغ ذلك.

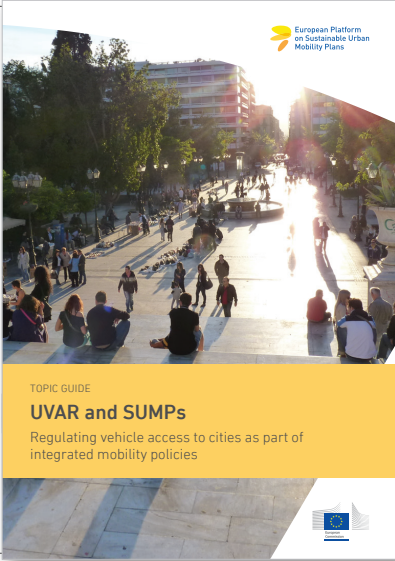
قائمة التدقيق

- ✓ مراجعة الرؤية بغية توجيه عملية تصميم الأهداف.
- ✓ تصميم الأهداف
- ✓ مناقشة الأهداف مع أصحاب المصلحة الرئيسيين.
- ✓ اختيار المجموعة النهائية من الأهداف.

اتفاقيات مشتركة. وعند اقتضاء الأمر، ارتقبوا إجراءات الوقاية من الخلافات بغية تقليل مخاطر التفرق وتخفيض التوترات بين مختلف أصحاب المصلحة.

جدول العمل والتنسيق

- يعتمد على الرؤية (الإجراء 5.1) ويؤدي إلى مؤشرات وأهداف (الخطوة 6).



يمكن لتأثير تنظيم وصول المركبات إلى المناطق الحضرية أن يكون أمثلاً عندما يتم دمج هكذا إجراء بمخطط التنقل. ومن شأن تنظيم وصول المركبات إلى المناطق الحضرية أحياناً أن يجمع بين تدابير مختلفة (منطقة ذات انبعاثات منخفضة، الرسوم الحضرية، التكتلات الحضرية العملاقة ("المربعات الكبيرة") لتحقيق سلسلة من الأهداف المهمة. فيما يلي بعض الأهداف التي يمكن تحقيقها بفعل تنفيذ هكذا تدابير تنظيمية:

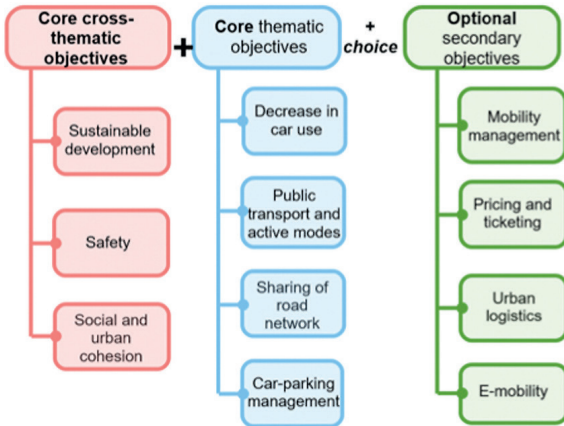
- تحسين جودة الهواء
- تقليل الازدحام المروري
- توزيع جديد لمساحات الطريق
- تحسين نوعية الحياة وجاذبية المساحات الحضرية؛
- الحفاظ على مراكز المدن التاريخية
- تقليل الضوضاء

الدليل المواضيعي بعنوان تنظيم وصول المركبات إلى المناطق الحضرية والتخطيط للتنقل الحضري المستخدم يحدد غيرها من الأهداف القابلة للتحقيق والتدابير ذات الصلة.

أمثلة على الممارسات الحميدة

فرنسا: أهداف إلزامية وأخرى اختيارية تتلاءم مع مدنٍ مختلفة الأحجام

Core and optional objectives for simplified mobility plans



في فرنسا، من الالزامي أن يكون لدى المناطق الحضرية التي يبلغ عدد سكانها أكثر من 100000 نسمة مخطط تنقل حضري مستدام (المعروف بمخطط التنقل أو PDM سابقاً بمخطط التنقلات الحضرية أو PDU). ويشمل مخطط التنقل هذا أحد عشر هدفاً إلزامياً. عديدة هي المدن صغيرة الحجم التي صممت طوعياً مخطط تنقل مُبَسَّط (PDMS). ينبغي التمييز بين الأهداف الإلزامية التي يحددها القانون، والتي يجب أن تتضمنها جميع مخططات التنقل (الإلزامية كانت أم طوعية)، والأهداف الاختيارية، التي يمكن لمدينة أصغر حجماً أن تختار تبنيها اعتماداً على طموحاتها في إطار مخطط التنقل المُبَسَّط (PDMS). وهكذا أدت المناقشات في فرنسا إلى تعريف قانونيٍّ مرِنٍ لمخطط التنقل المُبَسَّط (PDMS)، التي تم سنّها بموجب قانون توجيه التنقل (LOM) المؤرخ في 24.12.2019.

المؤلفون: Thomas Durlin, Cerema, تقرير Rupprecht Consult
صورة: Cerema

أمثلة على الممارسات الحميدة

لندن، المملكة المتحدة: أهداف لصالح "شوارع صحية»



يضع نهج «Healthy Streets» "الشوارع الصحية" المواطنين وصحتهم في صميم عملية صنع القرار. يستخدم هذا النهج عشرة مؤشرات قائمة على بيانات وقائية بغية تحديد العوامل التي تجعل من الشوارع أماكن جذابة. من خلال السعي لتحقيق أهداف هذه المؤشرات، يمكن المساهمة في إنشاء مدينة أكثر صحة حيث التفاوتات محدودة، وحيث جميع السكان مندمجين ويتمتعون بحياة كريمة. ولضمان نجاح هذا النهج، من المهم أن يتم دمجها في الاستراتيجيات الشاملة وأن يكون قائمًا على بيانات واقعية. كما أنه من الضروري إشراك الجماعات وأصحاب المصلحة من أجل الحصول على الدعم السياسي والمجتمعي والتنظيمي.

المؤلفون: Chris Billington, Transport for London, تقرير Walk 21
صورة: Transport for London

أمثلة على الممارسات الحميدة

ميونخ المانيا؛ ورش عمل شاملة مع أصحاب المصلحة لتحديد الأهداف



من أجل تقييم ومناقشة مخطط تطوير النقل في ميونخ وأهدافه، أتاحت لأصحاب المصلحة فرصة المشاركة في العديد من الأحداث العامة. ويمكن الذكر على وجه الخصوص ورشة عمل حول التنقل جذبت قرابة 100 مشارك تبادلوا أفكارهم حول مستقبل التنقل. وقد تم دمج تلك الأفكار بالمخطط وساعدت في تحديد اتجاه التخطيط للنقل. كما تم توزيع مشروع وثيقة. وقد سمح لأصحاب المصلحة بتقديم اقتراحات وتبسيط الضوء على الصعوبات. وسمحت مشاركة أصحاب المصلحة في العملية لبلدية ميونخ ليس فقط بإيجاد حلول تنقل للجميع، بل وأيضًا لتنفيذ ذات الحلول لاحقًا. وتهدف المدينة إلى زيادة عدد التنقلات التي تتم سيرًا على الأقدام أو بالدراجة أو بواسطة وسائل النقل العام وتهدئة حركة المرور في المناطق السكنية بوسط المدينة.

المؤلف: بلدية ميونخ، تقرير ICLEI
صورة: Evisco / LHM

المرحلة 6: تحديد الأهداف المؤشرات

- 6.1 تحديد المؤشرات لكل الأهداف
- 6.2 الاتفاق على أهداف قابلة للقياس

تحديد الأهداف
والمؤشرات

06

توفر الرؤية والأهداف وصفاً نوعياً قيماً للمستقبل المنشود ولنوع التطور المُرتقب. لكن ذلك يبقى غير كافٍ. من أجل التمكن من قياس هذه التطورات، من الضروري اختيار مجموعة مناسبة من المؤشرات والأهداف الاستراتيجية. ويكمن الهدف الرئيسي في تحديد مجموعة من المؤشرات القابلة للتحقيق والطموحة والمتسقة فيما بينها، تسمح للمعنيين بمتابعة التقدم المحرز نحو تحقيق جميع الأهداف، من دون الحاجة إلى جمع كميات غير واقعية من البيانات.

الاجراء 6.1 تحديد المؤشرات لكل الأهداف

التحفيز	الأهداف
يُعدُّ اختيار وتحديد المؤشرات الاستراتيجية لجميع الأهداف خطوةً أساسية في العملية اللاحقة المتمثلة في تحديد الأهداف ورصدِ التقدمِ المُحرزة. من المهم أن تبدأوا بتحديد المؤشرات لضمان اختيار الأهداف وأنه يمكنكم الاشراف على متابعتها بجهدٍ معقولٍ. يُتيح النهج المنتظم تحديد سلسلة مؤشرات قاعدية سهلة التحكم، ومن شأنها أن تعكس الأهداف على أحسن وجهٍ. قد يكون أكثر كفاءة العمل بعدد محدودٍ من المؤشرات على المستوى الاستراتيجي، ولاسيما "للمدن المبتدئة" التي تتوفر لديها موارد أو بيانات أو خبرات محدودة لتطوير مخطط تنقل حضري مستدام. وبينما سيتم تطوير مؤشرات رصد التدابير لاحقاً (الرجوع الى الإجراء 7.3)، يتم اختيار المؤشرات الاستراتيجية لقياس النتائج الشاملة لمخطط التنقل الحضري المستدام خلال هذه المرحلة، على غرار طرق ومناهج القياس ومصادر البيانات المقابلة المحددة خلال المرحلة الاعدادية (انظر الإجراء 3.1).	<ul style="list-style-type: none"> • تحديد مجموعة من المؤشرات الإستراتيجية التي تسمح بتتبع التقدمات المحرزة نحو تحقيق كل واحدٍ من الأهداف. • اختيار مؤشرات يمكن قياسها وفهمها بسهولة مع مراعاة مصادر البيانات الموجودة (الرجوع الى الإجراء 3.1) والمؤشرات الموحدة.
	المهام
	<ul style="list-style-type: none"> • حددوا أهدافكم و الجوانب الرئيسية التي ينبغي ترصدها. • أوجدوا عدداً محدوداً من المؤشرات الكمية والنوعية "الأساسية"، تكون سهلة القياس والفهم ومتصلةً بوضوح بكل هدف من الأهداف.

قياس النتائج المتوخاة، وإذا لزم الأمر، قوموا بإنشاء أو البحث عن مصادر جديدة للبيانات (على سبيل المثال، بيانات المسح، البيانات الكمية من أنظمة القياس الأوتوماتيكية).

- قبل الشروع في تطوير مؤشرات استراتيجية، تحاوروا في الموضوع رفقة أصحاب المصلحة الرئيسيين ومنظمات منطقتكم الجغرافية المعنية، حيث يمكن أن يكونوا قد تبنا عدداً منها. من الأسهل بكثير مراقبة التقدم المحرز باستخدام المؤشرات التي تم تنفيذها والمصادقة عليها.
- حددوا كل مؤشّر بوضوح ونموذج التقارير وكيفية قياس البيانات وكيف يتم حساب المؤشر من تلك البيانات.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- اجروا مشاورات مع أصحاب المصلحة المحليين والإقليميين المعنيين بشأن المؤشرات الإقليمية.
- انشروا البيانات عبر شبكة الانترنت لكي يتسنى للأشخاص الخارجيين فهم خطورة الصعوبات.

جدول العمل والتنسيق

- يستند مباشرة إلى الأهداف المحددة في الإجراء 5.2، يؤدي إلى تعريف الأهداف في الإجراء 6.2.
- يسير جنباً إلى جنب مع الخطوة 3 التي يتم من خلالها تحديد البيانات ومصادرها وتحليلها، وإقرار القاعدة المرجعية لتوافر البيانات المخصصة لتحديد المؤشرات.
- تطوير مجموعة من المؤشرات الاستراتيجية وطرائق المتابعة والرصد التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار لدى التخطيط لرصد مختلف التدابير (الرجوع الى الإجراء 7.3).



صورة © amrberkat on istock.com

- الجأوا لاستخدام مؤشرات معيارية سبق تحديدها واطَّلعوا على المعلومات المتوفرة بشأن كيفية قياسها وتحليلها. يسمح هذا بإجراء مقارنات مع مدن أخرى بإحصاءات وطنية / دولية.
- ركزوا على مؤشرات التأثير (وتعرف أيضاً بمؤشرات النتائج) التي تقيس بشكل مباشر مدى بلوغ تحقيق الأهداف في مجالات الاستدامة. لا تقتصروا على مؤشرات النقل لوحدها بل خذوا بعين الاعتبار مؤشرات من مجالات ذات الصلة، كالإقتصاد والبيئة والصحة والمجتمع.
- اعملوا على تضمين بعض المؤشرات المفيدة بشكل خاص للتواصل مع صانعي القرار والجمهور. يجب أن تكون هذه المؤشرات سهلة الفهم ومفيدة لجمهور أوسع (على سبيل المثال، عدد الإصابات الخطيرة أو الوفيات على الطرقات؛ عدد المناطق المتجاوزة لعتبات تلوث الهواء؛ خلق فرص الشغل).
- قوموا بتقييم البيانات المتاحة ومصادر البيانات المحددة (الرجوع الى الإجراءين 3.1 و 3.2)، وحددوا الفجوات المتصلة بالقدرة على

ما هو "المؤشر"؟



المؤشر هو مجموعة بيانات محددة بوضوح تُستخدم لتتبع التقدم نحو تحقيق هدف أو غاية محددة. تسمح المؤشرات الإستراتيجية بقياس النتائج الإجمالية لمخطط التنقل الحضري المستدام ومن ثم فهي تُوفّر أساساً يسمح بتقييمه. وعلى مستوى أكثر تفصيلاً، تسمح مؤشرات القياس بالتحكم في نتائج التدابير الفردية.

قائمة التدقيق

- ✓ تقييم مصادر البيانات المتوفرة والجديدة.
- ✓ تحديد مجموعة أساسية من المؤشرات الاستراتيجية، بما في ذلك أشكال التقارير وطرق القياس.

- ✓ تحديد مؤشرات النتائج الكمية والنوعية لجميع الأهداف، بما في ذلك المؤشرات التي تستخدمها المنظمات الأخرى لمنطقتكم.

الشكل 24 : نظرة عامة حول مؤشرات الأثر الاستراتيجية الرئيسية القابلة للقياس الكمي، بناءً على مجموع المؤشرات الأوروبية للتنقل الحضري المستدام (SUMI) والمعيار الدولي (MobiliseYourCity)



الأهداف	المؤشرات	تعريف
السلامة الطرقية	عدد الوفيات سنوياً جرّاء مجموع حوادث النقل بالمنطقة الحضرية.	عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرقات التي تحدث في غضون 30 يوماً من وقوع حادث السير بوسائل النقل الحضري ولكل 100,000 نسمة من المنطقة الحضرية.
الوصول إلى خدمات التنقل	حصة السكان الذين يتمتعون بإمكانية كافية للوصول إلى خدمات التنقل (النقل العام).	النسبة المئوية للسكان الذين يمكنهم الوصول بشكل كافٍ إلى وسائل النقل العام (الحافلات والتراموي والمترو والقطار).
انبعاثات غازات الاحتباس الحراري	انبعاثات غازات الدفيئة من مصدر الإنتاج إلى الاستخدام من جميع وسائل نقل الركاب والبضائع بالمناطق الحضرية.	انبعاثات غازات الاحتباس الحراري [طن من ثاني أكسيد الكربون (مكافئ) / نسمة. سنوياً].
جودة الهواء	انبعاثات ملوثات الهواء من جميع وسائل نقل الركاب والبضائع (غازات العادم وغيرها من الجسيمات الدقيقة PM2.5) بالمنطقة الحضرية	مؤشر الانبعاثات (يكافئ بالكيلوغرام PM2.5 للفرد وفي السنة).

غيرها من مؤشرات التنقل الحضري:

- قدرة الأسر متواضعة الدخل على الوصول الى وسائل النقل العام
- إمكانية الوصول للمجموعات ذات القدرات الجسدية المحدودة
- التلوث الضوضائي
- الاختناقات المرورية والتأخير
- كفاءة الطاقة
- إمكانيات التنقل النشط
- التكامل متعدد الأنماط
- الرضا عن وسائل النقل العام
- سلامة الطرقات للوسائط النشطة

المصدر: مجموعة مؤشرات التنقل الحضري الأوروبي المستدام (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

اكتشفوا مزيداً من الأدوات التي من شأنها مساعدتكم في اختيار المؤشرات من ضمن أدوات CIVITAS:
<https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators>

تتوفر المزيد من المعلومات العامة بدليل الرصد والتقييم CH4ALLENGE:
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

أمثلة على الممارسات الحميدة

ميلتون كينز، المملكة المتحدة: مجموعة من المؤشرات الاستراتيجية سهلة القياس ومتوفرة

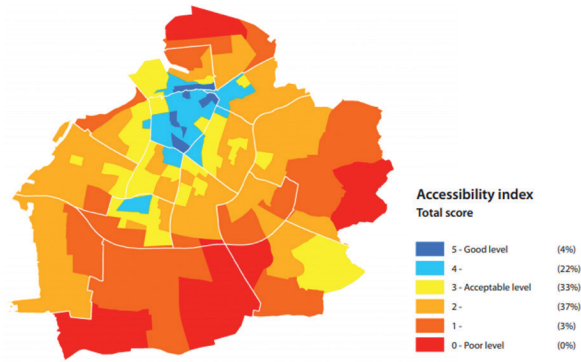


من أجل تقييم النتائج الإجمالية لمخطط التنقل الحضري المستخدم، اختار مجلس المدينة عدداً من المؤشرات، ولاسيما حالة شبكة الطرقات ومتوسط وقت الرحلات وجودة الهواء والسلامة على الطرقات. وقد تقرر اختيار هذه المؤشرات من أجل السماح بإجراء تقييم صحيح لتأثير مخطط التنقل الحضري المستخدم ولأنها قابلة للقياس بسهولة ومتاحة أو يسهل الوصول إليها. تنصح بلدية ميلتون كينز بتحديد مجموعة واضحة من الأهداف المحددة والقابلة للقياس وللتحقيق، تكون ذات الصلة بما في ذلك زمنياً مع مخطط التنقل الحضري المستخدم، ما يسمح لاحقاً باختيار المؤشرات التي تتوافق مع أهداف مخطط التنقل الحضري المستخدم. بناءً على خبرته، ينصح فريق مخطط التنقل الحضري المستخدم من جهته باستخدام التقنيات الجديدة وأساليب المؤشرات المستخدمة من قبل مدن أخرى.

المؤلفون: James Povey، بلدية ميلتون كينز، تقرير Polis
الصورة: بلدية ميلتون كينز

أمثلة عن الممارسات الحميدة

مالمو، السويد: مؤشر الوصول كنموذج للمؤشرات



طورت مالمو، بناءً على تدابير ذات الصلة، مؤشر وصولٍ معياريٍّ يسمح بتقييم تأثير التدابير المتخذة ويستخدم خرائط لتوضيح الوصول المستخدم. يمكن استخدام مؤشر الوصول كأداة مساعدة في اتخاذ القرار لتطوير وتقييم الاستثمارات والإجراءات المختلفة. كما يسمح بإجراء مقارنات بين مناطق مختلفة ومجموعات سكانية مختلفة. من شأن مؤشر الوصول المساهمة في تقييم مدى تطوّر إمكانية الوصول إلى وسائل النقل بمرور الوقت، وبالتالي، يمكن أن يُشكّل واحداً من المؤشرات لتحديد إلى أي مدى تمّ بلوغ أهداف مخطط التنقل الحضري المستخدم.

المؤلفون: Andreas Nordin، مدينة مالمو، تقرير Rupprecht Consult
الصورة: مخطط التنقل الحضري لمالمو

الاجراء 6.2 الاتفاق على الأهداف القابلة للقياس

التحفيز

الأهداف

- اقرار مجموعة من الأهداف القابلة للقياس لكل من المؤشرات الاستراتيجية المتفق عليها (الرجوع الى الإجراء 6.1)، والتي تغطي جميع الأهداف.
 - التأكد من أن الأهداف المتفق عليها تسمح بتقييم مدى تحقيق النتائج المرجوة.
 - التعبير عن أهداف طموحة قابلة للتحقيق.
 - التأكد من توافق الأهداف بشكل متبادل.
- تعدّ الأهداف الصيغة الملموسة للالتزام بمخطط التنقل الحضري المستدام، لأنها تشير إلى طبيعة آجال الإجراءات التي تسعون لقيادتها. تحديد أهداف واضحة له غرضان رئيسيان. أولهما، أنه يتيح الشفافية ويوفر إرشادات واضحة حول الكيفية التي تريدون بها تطوير النقل والتنقل للمدينة. أمّا الثاني، فالأمر يسمح للمدن بفهم مدى أهمية تحقيق الأهداف. فتحديد المؤشرات والأهداف الاستراتيجية الأساسية بوضوح يسمح لصناع القرار والجمهور فهمها بسهولة. كما يمكن أن تكون حافزاً لتحقيق نتائج أفضل.

الأهداف الذكية



- محددة - وصفها دقيقاً باستخدام مصطلحات كمية و / أو نوعية مفهومة لدى مجموع أصحاب المصلحة.
- قابلة للقياس: الوضع الحالي معروف لأنه كان موضوع تدابير. تتوفّر موارد لقياس التطورات (النوعية والكمية) التي تحدث.
- يمكن الوصول إليها: وهي تستند إلى المهارات الفنية والتشغيلية والمالية المتاحة وعلى اتفاقيات / التزامات أصحاب المصلحة.
- مناسبة: يشدد على أهمية اختيار الأهداف المناسبة، والتي تسهم في تطوّر التنقل الحضري فضلاً عن كونها تدعم أو تتماشى مع الأهداف الأخرى.
- زمنية: يتم تحديد التواريخ الرئيسية لتحقيق الأهداف بوضوح.

المهام

- وضع أهدافٍ لكل من المؤشرات الاستراتيجية الأساسية (تم اختيارها في الإجراء 6.1) بحيث يمكنكم تتبع التقدم نحو تحقيق الأهداف. يجب أن تكون الأهداف محددة وقابلة للقياس وقابلة للتحقيق ومناسبة ومحددة زمنياً. تحلوا بالطموح ولكن بواقعية لدى تقييمكم للإجراءات الممكن تحقيقها.
- ابدأوا بتحديد أهداف للمؤشرات الاستراتيجية، والتي تقيس بشكل مباشر درجة تحقيق كل هدف من أهداف الاستدامة (على سبيل المثال، خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري المنبثقة عن النقل بنسبة 30% في غضون عشر سنوات).
- اعملوا على تضمين الأهداف الوسيطة التي تعدّ معالم رئيسية نحو الأهداف طويلة المدى (على سبيل المثال، خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري بنسبة 15% من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن النقل في غضون خمس سنوات).
- حددوا بعد ذلك أهدافاً للمؤشرات الأساسية لأنشطة النقل، والتي تُقيّم مدى تحسن نظام النقل (على سبيل المثال، تجاوزت حصة وسائط النقل المستدامة 70% في غضون عشر سنوات؛ أو عدد كيلومترات الحافلات عالية الجودة للممرات التي سيتم إنشاؤها على مدى السنوات العشر القادمة).
- تأكدوا من عدم وجود تناقضاتٍ بين المؤشرات.
- إحرصوا على اشارك أصحاب المصلحة الرئيسيين لدى تحديد الأهداف، حيث سيضمن ذلك الحصول على دعمٍ واسعٍ لها

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- الجأوا لاستخدام أهدافاً محلية للتجمعات الحضرية (وسط المدينة والمناطق الصناعية أو التجارية وأحياء محددة وما إلى ذلك) لمراعاة سلوكيات النقل المختلفة وإمكانيات التنقل المحلية.

وتتأكدون من واقعيتها. ومع ذلك، ينبغي الحرص على عدم السماح لمجموعات الضغط بعرقلة التطورات الطموحة التي تعود بالفائدة على غالبية السكان. التحضير لعقد اجتماعات العمل والتأكد من متابعتها.

- دمج الأهداف بوثيقة مخطط التنقل الحضري المستدام بغية اعتمادها رسمياً (الرجوع الى الإجراء 9.1).

تفاصيل ذات الصلة بالمهام



تحلوا بالطموح ولكن بواقعية!

في العديد من المدن، تعكس أهداف النقل والتنقل الحضري آمانيات يُحَمَّد لها بدلاً من إجراءات يمكن تنفيذها بشكل واقعي. لكن الأمر يأتي بنتائج عكسية. فإذا كان الطموح خصلةً حميدة، يبقى من الضروري إنجاز تقييم صادق للإجراءات التي يمكن تنفيذها في ضوء الموارد والخبرات المتاحة.

حصّة النمط



تعريف: تمثّل حصّة النمط نسبة الأشخاص الذين يستخدمون نمط نقل معيّن مقارنة باستخدام العام للنقل داخل منطقة حضرية. عادةً ما تُقدّم حصّة النمط لكل وسيلة من وسائل النقل المختلفة في شكل نسبة مئوية. يمكن حسابها لنقل الركاب والبضائع، بناءً على وحدات مختلفة (على سبيل المثال، عدد الرحلات، الحجم، الوزن، الركاب / كم أو طن / كم)، وكما يمكن أيضاً حسابها لمناطق جغرافية مختلفة (مثل المنطقة الحضرية الوظيفية، وسط المدينة، الحي).⁴⁹

قد تبدو عبارة "أريني حصتك النمطية أقل لك من أين أنت" مبالغاً، لكنها قد تكون صادقة نوعاً ما. تريد البلديات أن تعرف كيف يتنقل الأفراد وليس فقط للحصول على نظرة عامة على نظام النقل. لذلك، فإن النهج الأولي يتمثل في جمع البيانات ثم إجراء تقييم لحصّة النمط. وهذا ما تفعله العديد من المدن عبر جميع أنحاء العالم، كما يعدّ وجود هدفٍ خاصٍ محددٍ لخصائص الأنماط على مستوى عالمي أمراً مفيداً للغاية لضمان الانتقال إلى وسائل النقل المستدامة. قد تكون حصص الأنماط غير معروفة بوضوح أو غير مقاسة بانتظام باختلاف المدن، ولكنها تبقى قيمة مفهومة عالمياً وذات صلة وثيقة بالموضوع. من ناحية، فهي تضطلع بدور مهمّ في تحديد القاعدة المرجعية لنظام النقل في المدينة. من ناحية أخرى، تتيح حصص الأنماط تحديد أهداف طموحة من أجل تطوير قيمة حالية ومقارنتها مع تلك الخاصة بالمدن الأخرى. على سبيل المثال، حددت لندن هدفاً طموحاً لضمان أن 80% من مجموع تنقلات السكان تتم باستخدام وسائل نقل مستدامة (المشي وركوب الدراجات ووسائل النقل العام) بحلول عام 2041.

في سياق تخطيط التنقل الحضري المستدام، يمكن أن تكون الحصّة النمطية جزءاً من تحليل حالة التنقل السائدة، كما يمكن أن تُشكّل أحد الأهداف الرئيسية المستخدمة لتقييم التقدم المحرز في مجال التنقل المستدام. على سبيل المثال، إذا لاحظتم ارتفاعاً في التنقلات على متن الدراجة تكونون قد اقتربتم من رؤية عامة لمدينة تشجع ركوب الدراجات، كما يمكنكم أيضاً قياس التقدم المحرز نحو هدفكم المتمثل في زيادة حصّة ركوب الدراجات بنسبة 10%. يمكن اعتبار حصص الأنماط بمثابة هدفٍ عامٍ يوصى بدمجه بمخطط التنقل الحضري المستدام. تُتيح حصص الأنماط ليس فقط إمكانية مقارنة تطور نظام النقل بمرور الوقت، ولكن أيضاً بقياس أهداف التنقل المحددة أو حتى التركيز على مجموعات مختلفة من المواطنين، ما يسمح لكم بمراقبة سلوكيات التنقل وفقاً لمعايير جنسانية والعمر وما إلى ذلك.

قائمة التدقيق

- ✓ مشاركة الفاعلين الرئيسيين في تحديد الأهداف.
- ✓ تطوير مجموعة مناسبة من الأهداف القابلة للتحقيق على المستوى المحلي.

جدول العمل والتنسيق

- تستند مباشرة إلى المؤشرات الاستراتيجية المحددة في الإجراء 6.1.
- الأهداف تساعد على تحديد وتحقيق النتائج المرجوة في إطار مخطط التنقل الحضري المستدام (الرجوع الى الإجراءات 11.1 و 12.1).

⁴⁹ قاموس مصطلحات Eltis مخطط التنقل الحضري www.eltis.org/glossary

ما هو "الهدف"؟



إنه تعبير عن القيمة التي يستهدفها مؤشر استراتيجي. بتعبير أدق، يُحدّد الجوانب التي ينبغي تحقيقها، مقارنة بالوضع الحالي، قبل سنةٍ معينة. يجب أن تكون الأهداف محددة وقابلة للقياس وقابلة للتحقيق وذات صلة ومحددة زمنياً.

أمثلة عن الممارسات الحميدة

دريسدن، ألمانيا: تطوير الأهداف الاستراتيجية من خلال مسارٍ موائد مستديرة مكثفٍ



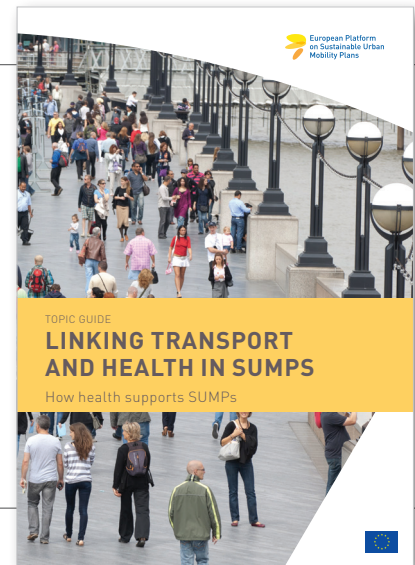
أعدت أهداف بلدية دريسدن للتنقل وتطوير النقل لآفاق 2025 من قبل أصحاب المصلحة في إطار مسارٍ مكثفٍ من الموائد المستديرة. وأسفرت المائدة المستديرة المخصصة لمخطط التنقل الحضري المستدام عن إنشاء وثيقة اجماعٍ في مجال أهداف تطوير النقل، والتي أقرها جميع أصحاب المصلحة واعتمدها مجلس المدينة في مارس 2011 بتعديلاتٍ محدودة. وكانت الأهداف المختارة بمثابة قاعدة لاعداد مخطط التنقل الحضري المستدام. وسواء كان لغرض اعداد أو تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام، كان من الضروري اعتماد الأهداف على المستوى السياسي من أجل إزالة الشكوك فيما يتعلق بالتخطيط وضمان مستوى عالٍ من القبول. في عام 2018، أظهر التقييم الأولي لمخطط التنقل الحضري المستدام أنه وبغية تحسين مخطط التنقل الحضري في المستقبل توجّب تحديد المزيد من الأهداف.

المؤلفون: Kerstin Burggraf, مدينة دريسدن، تقرير EUROCITIES
صورة: Joe Breuer, pixabay.com

عادةً ما تتضمن مخططات التنقل الحضري النوعية أهدافاً ذات الصلة بالصحة العامة التي من شأنها أن ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأهداف السلامة على الطرقات وتلوث الهواء والضوضاء أو بزيادة استخدام وسائل النقل النشطة. ويقدم مخطط التنقل الحضري المستدام لمدينة فيينا مثالا عن الأهداف ذات الصلة بالصحة (STEP2025):

”ستزيد نسبة سكان فيينا الذين يمارسون نشاطاً بدنياً لمدة 30 دقيقة كجزء من تنقلاتهم اليومية من 23% في عام 2013 إلى 30% في عام 2025“.

لمزيد من المعلومات لفهم كيف تدرج الصحة العامة ضمن مسار تخطيط التنقل الحضري المستدام، يمكنكم الاطلاع على الدليل المواضيعي المعنون ربط الصلة بين وسائل النقل والصحة بتخطيط التنقل الحضري المستدام.



أمثلة عن الممارسات الحميدة أوريبرو، السويد: ثلاثة أهداف رئيسية لتطوير حركة المرور



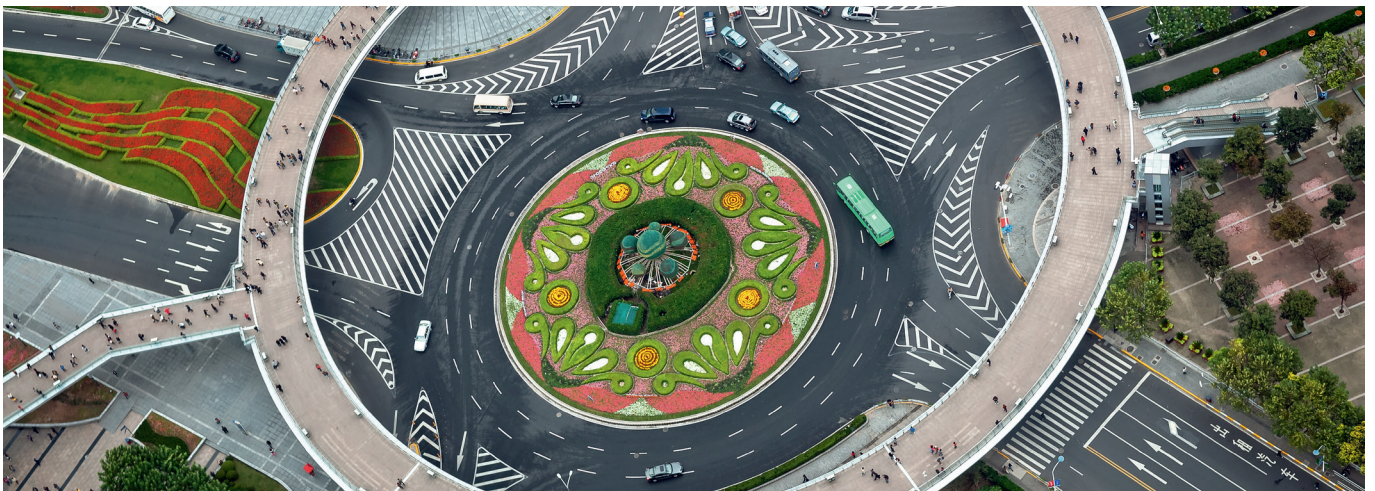
خلال المسار المتعلق بمخطط التنقل الحضري المستدام، حددت بلدية أوريبرو ثلاثة أهداف لتطوير المرور بحلول عام 2020: (1) زيادة حصة ركوب الدراجات والمشى ووسائل النقل العام إلى 60% من مجموع التنقلات (مقارنة بـ 44% في عام 2011)، (2) تخفيض العدد الإجمالي للمركبات التي تستخدم الوقود الأحفوري و (3) تحسين المدة التي تستغرقها التنقلات بين السيارة والحافلة والدراجة. وقد ركز جزء من عملية تحديد الأهداف على التفكير في كيفية ترصدها. نظرت بلدية أوريبرو في المؤشرات التي تقيسها بالفعل وتقاريرها السنوية، وتلك التي يمكن لمكتب الإحصاء الوطني اتاحتها. أهم درس استخلصته من ذلك هو أن عامل النجاح الرئيسي يكمن في اختيار أهداف يمكن تقييمها بسهولة نسبية و / أو تقييمها ضمن نطاق معين اعتماداً على المراقبة المعتادة لمؤشرات المرور.

المؤلفون: Lovisa Blomér, بلدية أوريبرو، تقرير UBC
الصورة: بلدية أوريبرو

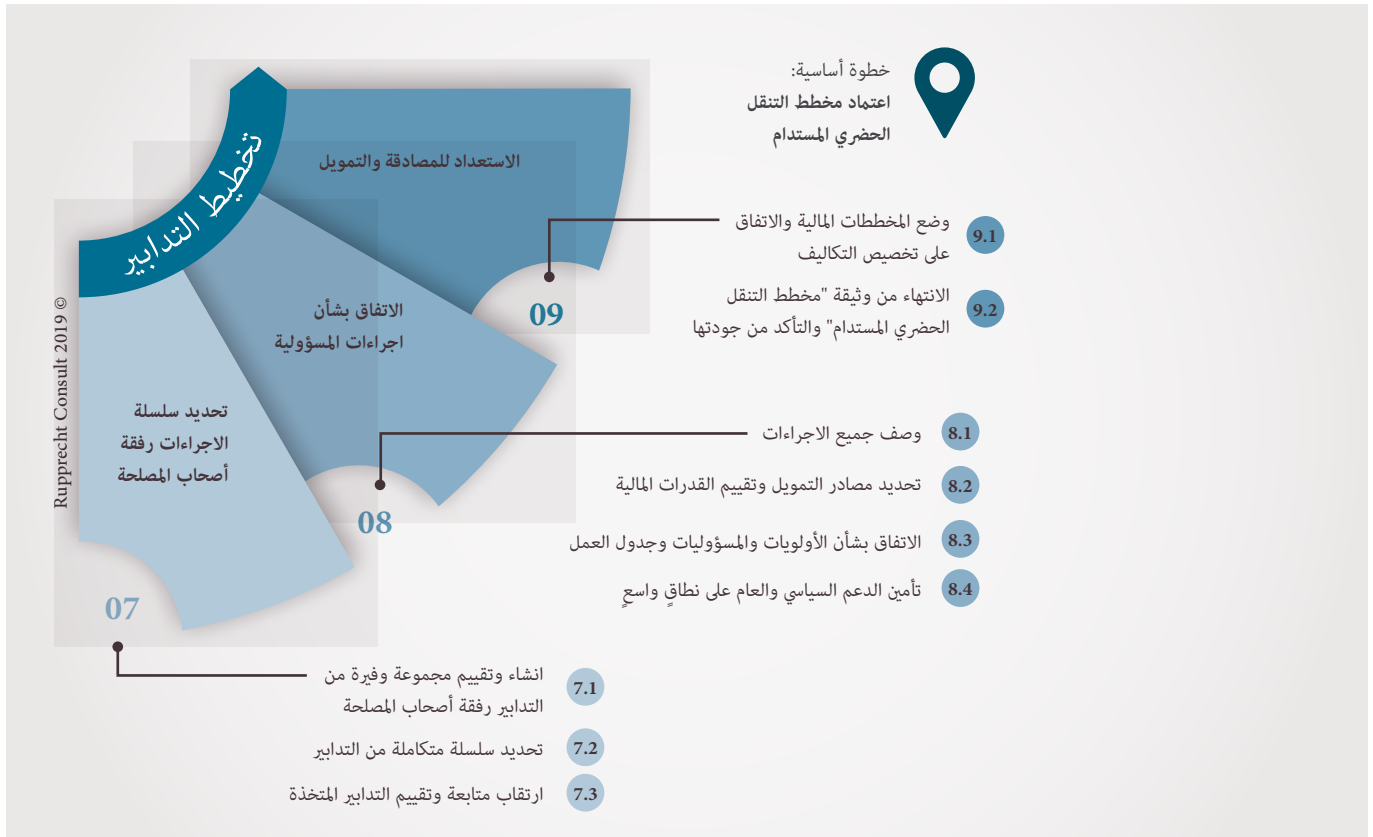
الخطوة الرئيسية:

المصادقة على الرؤية والغايات والأهداف

بالوصول إلى المرحلة الرئيسية الثالثة، وفي منتصف دورة التخطيط، تكونون قد أكملت المرحلة الإستراتيجية لمخطط التنقل الحضري المستدام. لقد تم اتخاذ العديد من القرارات المهمة فيما يتعلق بالرؤية المستقبلية وأهداف المدينة والمؤشرات والأهداف الاستراتيجية، التي معاً تُشكّل الأولويات الإستراتيجية لمخطط التنقل الحضري المستدام. يمكن الآن دمج هذه النتائج في وثيقة موجزة توفر إطاراً إرشادياً ثابتاً لمرحلة تخطيط التدابير. قبل الانتقال إلى المرحلة الموالية، عليكم بالتفكير ثانية في جمع انطباعات المواطنين من حول أولوياتكم الاستراتيجية. حيث سبق لهم أن تقدموا باسهاماتهم القيمة لدى مراجعة السيناريوهات وبناء الرؤية وأحياناً لتحديد الأهداف. سيسمح لكم ذلك بالمصادقة على أولوياتكم الاستراتيجية وضمان حصولكم على دعم وانضمام المواطنين. وإن أمكن، اعملوا على جعل صناع القرار يتبنون هم أيضاً أولوياتكم الإستراتيجية (المجلس البلدي مثلاً) بغية انشاء قاعدة أكثر متانة لمرحلة التدابير.



المرحلة 3: تخطيط التدابير



في المرحلة الثالثة، تنتقل عملية التخطيط من المستوى الاستراتيجي إلى المستوى التنفيذي. تركز هذه المرحلة على الإجراءات لتحقيق الغايات والأهداف المتفق عليها. ينتهي تصميم مخطط التنقل الحضري المستدام خلال هذه المرحلة ويتم الاعداد لتنفيذه من خلال الإجابة على الأسئلة التالية:

ما الذي يجب القيام به بشكل ملموس؟

في هذه المرحلة، من الضروري الحصول على دعم سياسي و عام فيما يخص الاجراءات، لأن بعض مشاريع البناء، على سبيل المثال، قد تكون مثيرة للجدل، حتى لو كانت الأهداف والتدابير المرتبطة بها مدعومة من قبل الأغلبية.

إنشاء قائمة فعالة من التدابير وتقييم فعاليتها وجدواها لاختيار تلك التي ستساهم بشكل أفضل في تحقيق الغايات والأهداف المتوخاة. تجميع التدابير في مجموعات متكاملة، ومناقشتها مع المواطنين وأصحاب المصلحة وتقييمها بالتفصيل للمصادقة على اختياراتكم. التخطيط لرصد وتقييم كل تدبير.

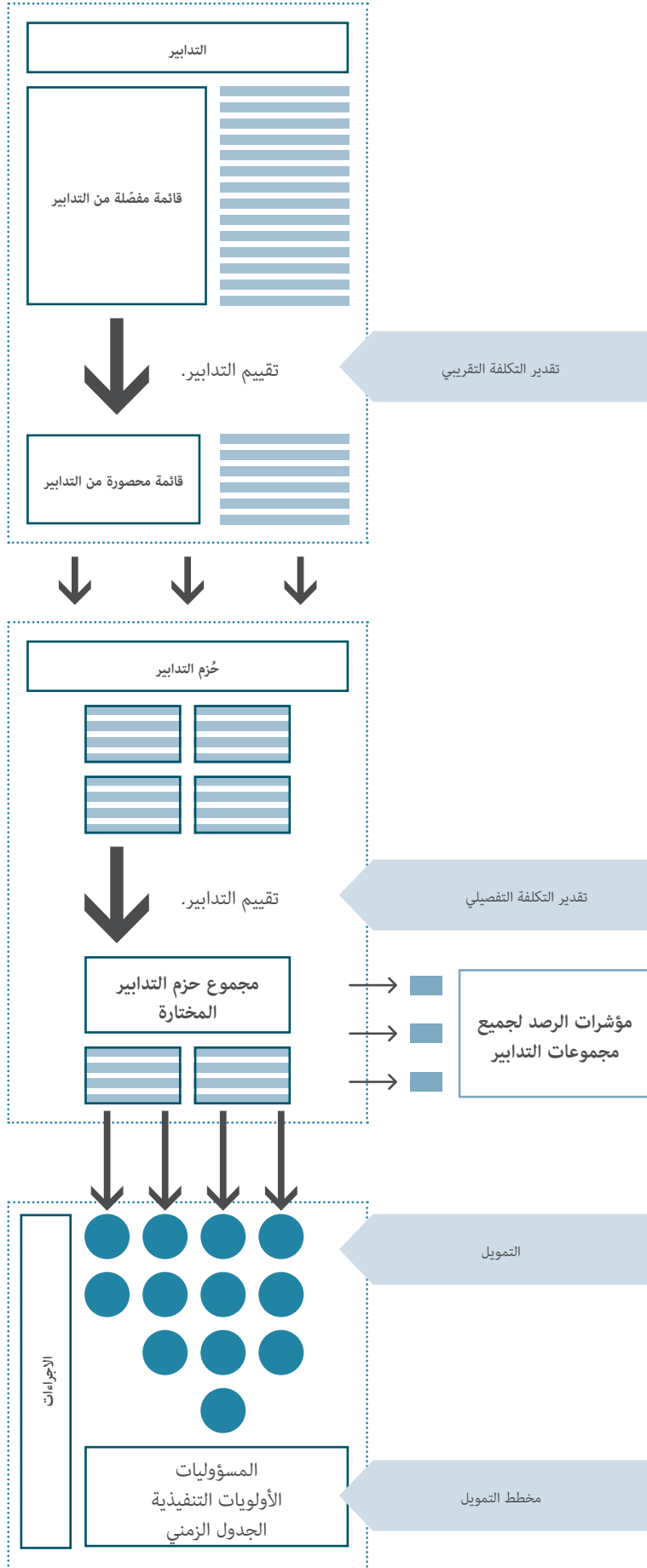
جاهزون للتنفيذ؟

ساهم العديد من المؤلفين في الأجزاء المختلفة من مخطط التنقل الحضري المستدام. حان الوقت الآن لوضع اللمسات الأخيرة على الوثيقة والتحقق من جودتها. بناء على الاتفاقيات المبرمة من قبل مؤسستكم، يمكنكم تضمين مخطط مالي مفصل بمخططكم للتنقل الحضري المستدام، أو إنشاء ذات المخطط المالي كمسار منفصل قائم بذاته. في كلتا الحالتين، يجب الاتفاق على ميزانية لكل إجراء ذي أولوية وترتيبات طويلة الأجل لتخصيص التكاليف والإيرادات بين جميع المنظمات المشاركة قبل اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام.

ما هي الإجراءات المطلوبة ومن سيكون مسؤولاً عنها؟

تقسيم مجموعات التدابير إلى مهام ملموسة (أو "إجراءات") ووصفها بالتفصيل، بما في ذلك التكاليف المقدرة وعلاقات الترابط فيما بينها والمخاطر المتصلة بها. وضع قائمة جرد لموارد التمويل والموارد المالية الداخلية والخارجية لجميع الإجراءات. بناءً على ذلك، التحديد بوضوح للمسؤوليات وأولويات التنفيذ والجدول الزمني لكل إجراء.

تختتم المرحلة الرئيسية من المسار التخطيطي مرحلة تخطيط التدابير: ويتم اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام من قبل صانعي القرار لدى الهيئة السياسية ذات الصلة.



الشكل 25:

نظرة شاملة من حول الخطوات الرئيسية (تقييم التدابير، تجميع التدابير وتخطيط الإجراءات) للمرحلة الثالثة.

Rupprecht Consult 2019 ©

تخطيط التدابير

07

تحديد سلسلة التدابير مع أصحاب المصلحة

المرحلة 7: انتقاء مجموعة الاجراءات رفقة أصحاب المصلحة

- 7.1 انشاء وتقييم مجموعة وفيرة من التدابير رفقة أصحاب المصلحة
- 7.2 تحديد سلسلة متكاملة من التدابير
- 7.3 ارتقاب متابعة وتقييم التدابير المتخذة

إن إنشاء مجموعة من التدابير الفعالة في جوهر تخطيط التنقل الحضري المستدام. وحده انتقاء محكم للتدابير من شأنه ضمان تحقيق الغايات والأهداف المحددة. يجب أن يعتمد الاختيار على المناقشات مع أصحاب المصلحة الرئيسيين، وتقييم التدابير بشفافية من حيث جوداها ومساهمتها في تحقيق الأهداف، مع مراعاة تجربة المدن الأخرى المنفذة لسياساتٍ مماثلة. وبغية تحقيق أقصى قدر من التأزر وتجاوز العقبات، ينبغي تحديد مجموعات متكاملة من التدابير. يضمن التخطيط المبكر لتقييم ورصد كل تدبير (أو مجموعة من التدابير) أخذ هذه الجوانب المختلفة في الاعتبار عندما يحين وقت اتخاذ القرارات بشأن المسؤوليات والميزانيات.

الاجراء 7.1 انشاء وتقييم مجموعة وفيرة من التدابير رفقة أصحاب المصلحة

التحفيز

مقارنةً بالموارد المُنفقة، ولاسيما عندما تكون الميزانية المخصصة لقطاعي النقل والتنقل في المناطق الحضرية محدودة.

الأهداف

- تحديد مجموعة واسعة من الإجراءات الممكنة التي من شأنها تحقيق كل من رؤيتكم وغاياتكم وأهدافكم. استخلاص الدروس من المدن والممارسين ذوي الخبرة بغية اعتبار جميع الامكانيات.
- اختيار أكثر التدابير الواعدة للسياق المحلي.
- ضمان الاستخدام الفعال للموارد المتاحة وتجنب اختيار الإجراءات غير الواقعية من وجهة نظرٍ ماليةٍ.

يهدف تقييم واختيار التدابير إلى جرد أنسب التدابير وأكثرها فعالية من حيث التكلفة بغية تجسيد رؤيتكم وأهدافكم. ومن أجل تفادي إهمال أيٍّ من الخيارات المُلائمة، ينبغي وضع قائمةٍ أوليةٍ شاملةٍ تُستوحى من خبرتكم الخاصة، ومن رؤى وأفكار أصحاب المصلحة والجمهور، وتجربة الممارسين من مدنٍ أخرى، ومن قواعد البيانات المتوفرة من حول التدابير وأنواع التدابير.

وللوصول إلى مجموعةٍ فعالةٍ من التدابير تكون متلائمةً مع الموارد المتاحة والسياق المحلي، يتوجب إجراء تقييمٍ شفافٍ لجميع الخيارات التي تمَّ جردها بالقائمة. وفضلاً عن استرشاده بمعايير الفعالية لتحقيق أهدافكم، يركِّز التقييم أيضاً على معايير المقبولية والعلاقة بين التكلفة والجودة. من المهم للغاية الحصول على أكبر قدر ممكن من النتائج

- قيادة مسار عملي شفاف يُدلي بأدلة مقنعة من حيث فاعلية وجدوى التدابير المختارة.

ما هو "التدبير"؟



التدبير هو فئة واسعة من الإجراءات يتم تنفيذها من أجل تحقيق واحدٍ أو أكثرٍ من أهداف مخطط التنقل الحضري المستدام الاستراتيجية، أو لتجاوز واحدةٍ أو أكثرٍ من الصعوبات المحددة. ويمكن أن يُعنى التدبير بتخطيط تهيئة الأقاليم أو بالبنية التحتية أو اللوائح التنظيمية أو الشؤون الإدارية أو الخدمات أو السلوكيات أو توفير المعلومات أو التسعير.

المهام

تحديد التدابير (توليد الخيارات)

- إنشاء نظرة عامة منتظمة للتدابير المخطط لها أو المنفذة بالفعل، بناءً على مخططات التنقل القطاعية (على سبيل المثال، فيما يتعلق بحركة المشاة، والمركبات ذات العجلتين، والنقل العام، والنقل البري، ومواقف السيارات والشحن) بالإضافة إلى مخططات مجالات السياسة الأخرى ذات الصلة (على غرار التهيئة الإقليمية والطاقة والبيئة والتنمية الاقتصادية والاندماج الاجتماعي والصحة والسلامة).
- وضع قائمة أولية بالإجراءات الجديدة الممكنة المتعلقة بأهدافكم ورؤيتكم. فكروا في أفكار جديدة ومبتكرة. أضيفوا إلى ذلك الإجراءات التي يتعين على القطاع الخاص تنفيذها. استخدموا قواعد بيانات التدابير وقوائم أنواع التدابير لتحديد الفجوات واستيحاء الأفكار (الرجوع إلى فقرة الأدوات أدناه).
- إشراك أصحاب المصلحة في صياغة قائمة الإجراءات الموسعة.
- التأكد من تضمين مزيج من الإجراءات التشغيلية والتنظيمية والاستثمارية لجميع وسائل النقل ذات الصلة المدرجة في قائمتكم الأولية. استهدفوا أيضًا مجموعة من التدابير ذات التأثيرات قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى.
- الاستفادة واستخلاص الدروس من خبرات الغير. اعملوا على تقييم التدابير التي تم تنفيذها فعليًا وبنجاحٍ بمناطقٍ أخرى واتصلوا بمخططيها. ستفادون بذلك تضييع الوقت فيما قد يكون متاحًا، أو حتى ارتكاب أخطاءٍ قد تكون مكلفةً لكم، بينما فاعلون غيركم سبق لهم استخلاص الدروس منها.

قواعد بيانات تدابير التنقل الحضري

التدابير الممكنة عديدة. بمعنى آخر، ستحتاجون إلى إجراء قدرٍ معينٍ من التقنيات والتحدث إلى أعضاء فريق المشروع وأصحاب المصلحة لتحديد التدابير الأنسب مع السياق المحلي.

يمكن أن تساعدكم استشارة قواعد البيانات على الإنترنت ووثائق معينة في الحصول على نظرة عامة على التدابير الممكنة التي يمكن أن تحقق أهدافكم:

- كتيبات مشروع مخطط التنقل الحضري المستدام Sumps-UP بشأن دمج التدابير ومجموعات التدابير الخاصة بمخطط التنقل الحضري المستدام (توجد ثلاثة إصدارات: للمدن المبتدئة والمدن المتوسطة والمتقدمة). بما في ذلك قائمة طويلة من أكثر من 100 تدبيرٍ موزعة على 25 فئة: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports>

- دليل اختيار تدابير CHALLENGE - اختيار أكثر مجموعات التدابير فعالية لمخططات التنقل الحضري المستدام: <https://sumps-up.eu/publications-and-reports>

- موقع EPOMM الإلكتروني لمعرفة المزيد حول إدارة التنقل، ولا سيما أداة MaxExplorer التي تساعد في تحديد التدابير "الناعمة" الأكثر ملاءمة:

- مجموعة أدوات Vital Nodes والتي تتضمن إطار عمل للتقييم وأداة لرسم الخرائط المكانية وتهيئة الفضاءات وأفضل الممارسات والأداة «fingerprint»: <https://vitalnodes.eu/tools>

- المبادئ التوجيهية التكميلية حول التخطيط للتنقل الحضري المستدام، الملحق د: تشمل مختلف الأدلة مجموعة من التدابير الموصى بها والمتصلة بمواضيع أو سياقات محددة.

على المستوى الأوروبي، فإن أكثر الموارد شمولاً فيما يخص تنفيذ تدابير التنقل الحضري ومجموعات التدابير المتخذة في مجال التنقل الحضري بالمدن الأوروبية متوفرة على موقع Eltis (www.eltis.org) - بوابة المفوضية الأوروبية للتنقل الحضري - بالإضافة إلى الموقع الإلكتروني لمبادرة CiViTAS التابعة للمفوضية الأوروبية من أجل نقل حضري أنظف وأجود من حيث النوعية (www.civitas.eu).



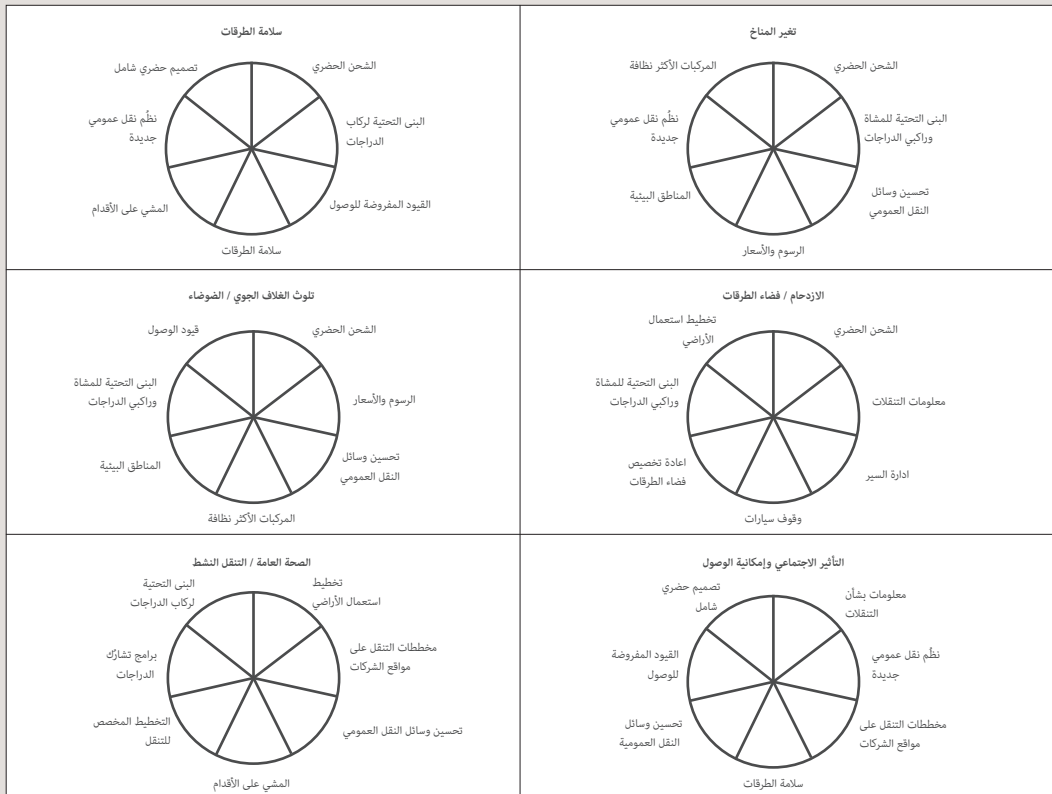


Ralf Brand © 2015

أدوات تحديد التدابير



الشكل 26: أمثلة على مجالات التدابير التي تستهدف مختلف العقبات الشاملة التي يمكن مواجهتها لدى إنشاء مخطط تنقل حضري. يمكن تجاوز عقبة معينة عن طريق مجموعة من التدابير المختلفة. يمكن استخدام مجالات القياس المختلفة الموضحة في المخططات الدائرية كمؤشرات للنظر فيما إذا كانت المدينة تستخدم جميع المجالات ذات الصلة لمواجهة تحدي معين [Sundberg, R., 2018]. دليل مشروع SUMP's-Up (التكثيف), ص 9].





الشكل 27: مثال على هيكل للحصول على نظرة عامة للأنواع المختلفة من التدابير المشمولة بمخطط تنقل حضري مستدام والتوازن بين التدابير الداخلية والخارجية [Sundberg, R., 2018]. دليل مشروع SUMPs-Up المتعلق بتكامل التدابير وحزم التدابير - «(Intensification) Step up» ص. 13].

الأهداف: الحد من إصابات حوادث السير		
الأهداف: تحسين جودة النقل العام		
الأهداف: زيادة حصة نمط ركوب الدراجات		
التدابير الخارجية (المستهدفة للمواطنين)	التدابير الداخلية (داخل المنظومة)	نوع التدابير
<p>ما الذي نفذته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • مخطط ركوب الدراجات (الاعلام) • ... • ... 	<p>ما الذي أنجزته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • مخطط ركوب الدراجات (التدابير والتوجهات والأهداف) • ... • ... 	<p>تدابير مرتبطة بسياسة استراتيجية</p>
<p>ما الذي نفذته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • حملة اعلامية • ... 	<p>ما الذي أنجزته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • سياسة التنقلات للمدينة • ... 	<p>تدابير الاتصال وإدارة التنقل</p>
<p>ما الذي نفذته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • بنية تحتية جديدة لحركة مرور الدراجات • ... 	<p>ما الذي أنجزته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • توزيع الميزانية ومسؤوليات الصيانة • ... 	<p>التدابير المجسدة / المتعلقة بالبنية التحتية بما في ذلك الصيانة</p>
<p>ما الذي نفذته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • منطقة منخفضة الانبعاثات في وسط المدينة • ... 	<p>ما الذي أنجزته المدينة؟</p> <ul style="list-style-type: none"> • إعادة تخصيص رسوم المواقف المحصلة • ... 	<p>القوانين التنظيمية وتقديم الخدمات والتشريعات المرتبطة لتخطيط استخدام الأراضي</p>

أدوات عبر الإنترنت للمساعدة في تحديد وتقييم التدابير



خرائط الطريق حول النقل الحضري
تسمح خرائط الطريق الخاصة بالنقل الحضري للمستخدمين باستكشاف وتحديد التدابير المناسبة لسياسة النقل المستدام، وكذلك تحديد تأثير هذه التدابير على النقل والبيئة والاقتصاد: www.urban-transport-roadmaps.eu.

مولد خيارات التدبير KonSULT
تتيح هذه الأداة عبر الإنترنت للمستخدمين امكانية تحديد التدابير الاستراتيجية المناسبة لحالتهم بشكل سريع. يحدد المستخدمون أهدافهم أو صعوباتهم، ويقترح عليهم مولد الخيارات قائمة من 64 تدبيراً مصنفاً، مصحوباً بروابط تتطرق الى تلك التدابير جُملةً وتفصيلاً: www.konsult.leeds.ac.uk.

تقييم التدابير. (دراسة معمقة للخيارات)

- أجروا تقييماً لجميع التدابير الواردة بقائمتكم الأولية بغية تحديد الأكثر منها فاعلية وتناسباً مع مخطط التنقل الحضري المستدام الخاص بكم.
- عليكم باجراء دراسة حول التأثيرات المحتملة للتدابير على أداء نظام النقل (عن طريق تغيير الطلب في مجال التنقل أو توفير وسائل النقل أو تكلفة توفير وتشغيل نظام النقل).
- تقييم النتائج المحتملة لكل تدبير مقابل كل هدف من أهداف المدينة (الفعالية) واحتمال الموافقة على التدبير (المقبولية) ومدى تأثير ذلك على ميزانية المدينة (العلاقة بين الجودة والتكلفة). دراسة طرق التقييم المختلفة واختيار واحدة منها. سيعتمد هذا الاختيار على خبرتكم والموارد المتاحة لكم، كما يمكن أن يُؤسس على مقارباتٍ كميةٍ ونوعيةٍ.
- ومن ضمن المقاربات السريعة نسبياً والتي تستخدمها عددٌ من المدن، أن يُطلب من الخبراء تقييم عددٍ من المعايير (التحليل متعدد المعايير المبسط)، خلال سلسلة من ورشات العمل على سبيل المثال. تتمثل الخطوة الموالية من هذه المقاربة في جمع مجموعة من الخبراء المؤهلين (مثل المجموعة التوجيهية أو الفريق الأساسي لمخطط التنقل الحضري المستدام). بعد تقديم تدبير معين، يقوم كل خبير بتقييمه على حدة. تخضع النتائج بعد ذلك إلى مناقشة جماعية ويمكن للخبراء تعديل الدرجات الممنوحة، لكنهم غير ملزمين بالاتفاق على درجة مشتركة. وفي نهاية التحاور، تُحسب المعدلات للمقارنة وبغية تحديد ترتيب أولويٍّ للتدابير (تم ذكر مثال بشأن تنظيم هكذا منهجية تصنيف بفقرة الأدوات أدناه). ومن أجل الحصول على معدلٍ واضح، قد يكون مفيداً تقييم الدرجات الممنوحة من قبل الخبراء وفقاً لمجالات خبرتهم (فعلى سبيل المثال، من الجدير أن تؤثر الدرجات الممنوحة من قبل خبراء البيئة على التدابير المتصلة بجودة الهواء، وبالمثل لما يتعلق الأمر بالخبراء الماليين فيما يتعلق بتدابير التكلفة، وما إلى ذلك).
- الأدوات المتاحة عبر الإنترنت التي يمكن أن تسهل هذا التقييم تشمل مولد الخيارات للتدابير KonSULT وخرائط الطريق المتصلة بالنقل الحضري، التي من شأنها أن تغذي دراسات التأثير بتقديرات غير متحيزة للفاعلية المتوقعة (الرجوع الى الأدوات أدناه).
- تقييم التدابير المقترحة من خلال تقدير إلى أي مدى هي واقعية وقابلة للتحقيق في الوقت المناسب، بالنظر إلى الموارد المتاحة (التحقق المسبق من الجدوى). تأكدوا من مراعاة جميع التكاليف والفوائد - وليس فقط تلك التي يمكن قياسها أو تقديرها بسهولة.
- استناداً إلى نتائج تقييمكم، اقتصروا نطاق قائمة الإجراءات الأولية على قائمة مختصرة تشمل أكثر التدابير الواعدة.
- تأكدوا من مراعاة تدفقات نقل الركاب والبضائع.
- تأكدوا من مراعاة جميع وسائل النقل ومقارنتها بإنصاف لدى تقييمكم للتكاليف والفوائد.
- حددوا بمزيد من التفاصيل التدابير المدرجة في القائمة المختصرة. حددوا مكان وزمان تنفيذ التدابير، فضلاً عن تحديد الأشخاص الذين سيستخدمونها أو الذين قد يتأثرون بها.
- اعملوا على اعداد تقدير تفصيلي لتكاليف التدابير المختارة، بما في ذلك تقدير لجميع الفئات ذات الصلة: الأشغال العامة / البناء؛ الدراسات والتقنيات، التصميم ورسم الخرائط؛ تطوير المؤسسات / بناء القدرات؛ إشراك أصحاب المصلحة والتواصل؛ المعدات والمركبات والأدوات؛ الخدمات الاستشارية؛ التشغيل والصيانة؛ شراء الأراضي، التكاليف الإدارية الهامشية؛ رأس المال التشغيلي الأولي، و مختلف الضرائب والرسوم. غالباً ما تمثل تقديرات التكلفة غير الدقيقة خطراً هاماً لدى تقييم استثمارات البنية التحتية.
- اعملوا على اسهام الإدارات الأخرى (بما في ذلك الأقسام المالية) في وقت مبكرٍ من المسار، وتخصيص مزايا لهم لمكافأتهم على مشاركتهم. سيساعدكم هذا لاحقاً على تحديد المسؤوليات وتخصيص التكاليف (الرجوع الى الإجراءات 8.3 و 9.2).
- تحديد الإجراءات التي تتطلب دعماً تقنياً إضافياً أو خارجياً لدراسات الجدوى الفنية أو دراسات السوق.

أدوات تقييم التدابير



مثال على جدول يوضح كيف يمكن هيكلية تقييم التدابير المجدولة. يمكن، على سبيل المثال، أن يتم التقييم من قبل خبراء المدينة خلال ورشة عمل معيَّنة:

الشكل 28: مثال على تقييم تأثير التدابير. يتراوح سُلم تقييم الفعالية من -2 إلى 2: فالتدبير الحاصل على النتيجة -2 يشكل خطرًا واضحًا على تحقيق الهدف، والتدبير الحاصل على 0 تأثيره محايد، أما التدبير الحاصل على 2 له تأثير إيجابي واضح. يتراوح سُلم قياس المقبولية والعلاقة بين الجودة والتكلفة من 0 إلى 3 (استنادا إلى C. Mattson 2018. معايير تصميم مخطط عمل لمخطط التنقل الحضري المستدام SUMP, SUMPs-Up, ص. 9).

النتائج المتوقعة		مستوى الأولوية (ملخص الرؤية لمخطط التنقل الحضري المستدام)	رؤية وأهداف عن مخطط التنقل الحضري المستدام			التدبير / حزمة التدابير
... إذا لم يتم تنفيذ الإجراء	.. إذا تم تنفيذ الإجراء		تحسين عدد السيارات المتخارجة	زيادة المشي وركوب الدراجات والمواصلات العامة	تحسين السلامة على الطرقات	
ما من تحسينات لركاب الدراجات. في أفضل الأحوال، لا يوجد انخفاض في عدد ركاب الدراجات.	بنية تحتية أفضل لركاب الدراجات. زيادة في استخدام الدراجة للتنقل اليومي.	5 (2+2+1)	1	2	2	المنشآت والمسارات المخصصة لركاب الدراجات
ما من تغيير في حصة النمط ما من زيادة في وسائل النقل المستخدمة.	الانتقال إلى استخدام المتزايد لوسائل النقل المستخدمة للتنقل اليومي. زيادة استخدام البنية التحتية القائمة لوسائل النقل المستخدمة.	4 (0+2+2)	2	2	0	إنشاء مخطط إدارة التنقل
ما من تغيير في عدد المشاة الجرحى. يمكن أن يؤدي الشعور بانعدام الأمن إلى انخفاض عدد الأشخاص الذين يتنقلون سيرًا على الأقدام.	تعزيز سلامة المشاة. زيادة عدد الأشخاص الذين يقومون برحلاتهم اليومية سيرًا على الأقدام.	4 (2+2+0)	0	2	2	تحسين معايير المشاة في الممرات ذات الأولوية
...

يمكن دعم ورشة عمل التقييم بأدواتٍ تحسب تلقائيًا الأولوية النسبية للتدابير بعد تقييم الخبراء لها. سيسمح ذلك بملء النموذج بالمعلومات الكمية مسبقًا، على سبيل المثال بالمعلومات المتصلة بالتكاليف التقديرية، بغية اعطاء أساس واقعي للقرارات المتخذة. كما يتيح للمستخدمين مناقشة النتائج الصافية لتقييم الخبراء الفرديين بشكل مباشر بطريقة تفاعلية. إحدى هذه الأدوات هي نموذج Excel لتقييم المحاور الحضرية: <https://civitas.eu/tool-inventory/the-urban-nodes-assessment-tool>

قائمة التدقيق

- ✓ تحليل التدابير المنفذة والمخطط لها.
- ✓ إنشاء قائمة أولية للتدابير المحتملة.
- ✓ تبادل الخبرات مع خبراء التخطيط الذين نفذوا تدابير مثيرة للاهتمام في مدن أو مناطق أخرى..
- ✓ تحليل التدابير التي تم تكييفها من حيث فعاليتها (في المساهمة في الأهداف)، والمقبولية والعلاقة بين الجودة والتكاليف..
- ✓ اختيار التدابير الواعدة وجردها بقائمة محصورة..
- ✓ توفير معايير مفصلة وتقديرات الميزانية للتدابير المختارة.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

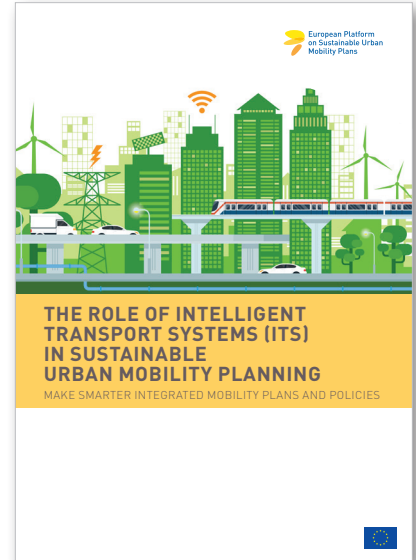
- تحديد المقاييس بالتعاون مع أصحاب المصلحة الرئيسيين، ومنحهم دوراً حقيقياً في توليد وتقييم الخيارات.
- التمسوا من الجمهور اقتراح تدابير باستعمال شبكة الانترنت على سبيل المثال، بغية استيحاء أفكار القائمة الطويلة منها.
- تقصوا بشأن التجارب الناجحة خارج مدينتكم وبلدكم.
- التمسوا حضور ممارسين من مناطق أخرى إلى مدينتكم للحصول على المشورة.
- ادعوا صانعي القرار المحليين لزيارة مدينتكم بعد نجاحكم في تنفيذ أحد التدابير الرئيسية لرفع المقبولية.

جدول العمل والتنسيق

- بعد تحديد الرؤية والأهداف والغايات.
- في البداية، جرد التدابير، يلي تقييمها.

Les تقدم أنظمة النقل الذكية (STI) مجموعة متنوعة من التدابير لمخطط التنقل الحضري المستخدم الخاص بكم.. ومع ذلك، لا ينبغي اعتبار تنفيذ هذه التقنيات التكنولوجية كغاية في حد ذاتها، ولكن بالأحرى كوسيلة للمساهمة بوضوح في تحقيق واحد أو أكثر من أهداف مخطط التنقل الحضري المستخدم الخاص بكم. في كثير من الأحيان، تكون أنظمة النقل الذكية مصدر تدابير أخرى، مما يجعلها ممكنة أو أكثر فعالية (كما هو الحال، على سبيل المثال، بشأن المراقبة الإلكترونية لقيود الوصول الخاصة بمركبات معينة إلى مناطق المرور المقيدة). أمثلة أخرى عن استخدام أنظمة النقل الذكية : الأنظمة التي توفر معلومات متعددة الانماط في الوقت الحقيقي لتسهيل التنقلات متعددة الأنماط؛ مراقبة التقاطعات و حركة المرور أو إدارة ممرات النقل الصديقة للبيئة (مثل أولوية النقل العام عند التقاطعات)؛ الدفع والحجز المتكامل متعدد الأنماط والمحاضر الإلكترونية؛ الفواتير التلقائية لمستخدمي الطريق؛ إدارة ذكية لبيانات مواقف ومستودعات السيارات؛ إدارة وضبط حركة المرور التفاعلية والتنبؤية، بما في ذلك استخدام بيانات المركبات العائمة؛ أنظمة إدارة النقل البري.

لمعرفة المزيد بشأن العلاقة بين أنظمة النقل الذكية و مخطط التنقل الحضري المستخدم اطلعوا على الإرشادات التطبيقية بعنوان «دور أنظمة النقل الذكية (STI) لدى التخطيط للتنقل الحضري المستخدم».



أمثلة على الممارسات الحميدة

بورتو، البرتغال: تصنيف التدابير لغرض اختيارها في البلديات المختلفة

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	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

يشمل مخطط العمل من أجل تنقل حضري مستدام (PAMUS) لمنطقة بورتو الحضرية 17 بلدية. بغية تحديد التدابير التي يجب تنفيذها في كل بلدية وبالمنطقة الحضرية بأكملها، تم تقسيم التدابير إلى تسعة تصنيفات. لتقييم القائمة الطويلة من التدابير وفقاً للتصنيفات، تم إجراء تحليل متقاطع لمصفوفة الأنماط والأهداف. نظراً لأن تطوير مخطط العمل استغرق ستة أشهر، لم يكن لدى منطقة بورتو الحضرية الوقت لإشراك المواطنين في اختيار التدابير. ومع ذلك، فقد تم دمج مساهمة فريق عمل مكونة من قادة سياسيين وفنيين من مختلف البلديات بمخطط العمل من أجل تنقل حضري مستدام. ساعدت مجموعة العمل هذه في اختصار القائمة الأولية الطويلة للتدابير.

المؤلفون: مدينة بورتو، تقرير ICLEI، Ana Dragutescu،
صورة: PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

أمثلة على الممارسات الحميدة

جرانوليرس، اسبانيا: التقييم التشاركي للتدابير بناء على مخطط التنقل الحضري المستدام السابق

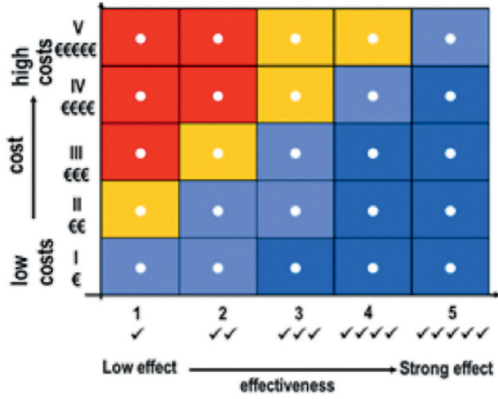


لدى تطويرها لمخطط التنقل الحضري المستدام الثاني لها ("PUMS") باللغة الإسبانية، ركزت بلدية جرانوليرس الإسبانية على إشراك أصحاب المصلحة لدى إعادة تقييم وترتيب إجراءات التنقل وتحديد أولوياتها. وقد تم اشراكهم في اطار إجراءات ومناقشات محددة. تم تنظيم هذه الجلسات مع لجنة المدينة المسؤولة عن التنقل والصحة، ووكلاء من الخدمة الاقتصادية والاجتماعية والطاقم الفني لمجلس المدينة. كما تم تنظيم جلسات أخرى جمعت بين المواطنين ومستخدمي وسائل النقل العام. خلال هذه الجلسات، أبدى المشاركون آرائهم حول المقترحات الفنية وقدموا اقتراحات لتحسين بعض العناصر والتدابير المحددة بشأن مخطط التنقل الحضري المستدام.

المؤلفون: Laura Llavina Jurado، بلدية جرانوليرس، تقرير ICLEI
صورة: بلدية جرانوليرس

أمثلة على الممارسات الحميدة

بريمن، ألمانيا: تقييم متعدد المعايير من خلال ورشات عملٍ هيكلية بقيادة خبراء



استخدمت مدينة بريمن عدة أدوات أثناء عملية اختيار التدابير الخاصة بمخططها للتنقل الحضري المستدام. تم استخدام مصفوفة التكلفة-الفوائد لتحديد مستوى تحقيق الأهداف لكل واحد من التدابير. تضمنت الطريقة المستخدمة تقييماً من قبل الخبراء لفعالية التدابير ازاء الأهداف: تم تقييم كل مؤشر على سلم مقياس نوعي من أجل تحديد ما إذا كانت الأهداف قد تحققت. ثم أُجري تحليل للتأثير على الفضاء، وُصفت التأثيرات. استند تصنيف تكلفة التدابير إلى خمس مجموعات تكلفة. اختتمت المصفوفة بعد عملية تصنيف التكاليف والآثار، وتمت الإشارة إلى أي مدى تم بلوغ الأهداف من قبل كل تدبير على حدة.

المؤلفون: مدينة بريمن، تقرير EUROCITIES
صورة: مدينة بريمن.

الاجراء 7.2 تحديد مجموعات التدابير المتكاملة

الأهداف

- الجمع بين التدابير المختارة لتجاوز العقبات التي تعترض تنفيذ تدابير محددة والاستفادة من أوجه التآزر.
- ضمان تكامل وسائل النقل (متعدد الوسائط/ تكامل/ تداخل الأنماط).
- تعزيز الاندماج في إجراءات تخطيط تهيئة الأراضي وإجراءات التخطيط القطاعية الأخرى.
- ضمان التملك وقبول مجموعات التدابير من قبل صانعي القرار والمواطنين وأصحاب المصلحة الآخرين.

التحفيز

تُظهر التجربة أن تأثير التدابير الفردية محدود، في حين أن مجموعات التدابير يمكن أن تعزز بعضها البعض وتساهم في التغلب على العقبات التي تعترض التنفيذ. تجمع مجموعة من التدابير بين تدابير مختلفة من أجل المساهمة بشكل أكثر فعالية في الأهداف وتعزيز مقبوليتها. من أجل تصميم مجموعات التدابير الأكثر فائدة، يجب استكشاف واختبار طرق مختلفة لتجميع هذه التدابير.

من الضروري إجراء تقييم مفصل لتأثير التدابير الرئيسية ومجموعات التدابير في هذه المرحلة لاستبعاد المشاريع غير الواقعية، وتأكيد الأفكار المبتكرة، وضمان التوازن بين فعالية التدابير والتكلفة، غالباً باستخدام طرق موحدة مثل التحليل متعدد المعايير (MCA) أو تحليل التكلفة والفوائد (CBA).

ما المقصود من "مجموعة التدابير"؟



تشمل مجموعة من التدابير تدابير تكاملية، غالباً ما تكون من فئات مختلفة، منسقة بشكلٍ محكم من أجل معالجة أبعاد معيّنة لمشكلة ما وبفعالية أكبر من التدابير المنعزلة، بغية تجاوز العقبات التي تعترض تنفيذها. يعدّ الجمع بين التدابير الرامية إلى تثبيط استخدام السيارات من خلال تنظيم وقوف السيارات مثلاً، و التدابير المرؤجة إلى استعمال وسائل نقل بديلة، على غرار تحسين خدمات النقل بالحافلات ومسارات الدراجات، مثلاً مجموعة التدابير.

يجب ألا تقتصر المجموعات النهائية من التدابير المختارة بمساعدة المواطنين وأصحاب المصلحة على تحسين المساهمة في تحديد الأهداف فحسب، بل يجب أيضاً تعزيز تكامل وسائل النقل (التكامل بين الأنماط) وادراجها بإجراءات التخطيط والتهيئة الإقليمية والى غيرها من اجراءات التخطيط القطاعية (على غرار التدابير البيئية أو الصحية أو الاقتصادية، الرجوع الى الإجراء 2-2).



يجب أن تدعم مجموعات تدابيركم وأن تشجّع مجالات عمل مختلفة، بما في ذلك المشي. يمكن، على سبيل المثال، لمجموعة من التدابير تهدف إلى تعزيز المشي، أن تتمحورَ من حول مشروع مميز أو مداخلة رئيسية، مثل منطقة مخصصة للمشاة أو "المربعات السكنية العملاقة" (أو تجمع حضري عملاق، منطقة صغيرة تهدف إلى تقليل حركة المرور). الرجوع إلى مثال الممارسة الجيدة من Vitoria Gasteiz أدناه. يجب أن تتضمن هكذا مجموعة من التدابير التي تهدف إلى تحويل منطقة حضرية إلى منطقة مخصصة للمشاة، تشكيلةً مختلفة من التدابير التكميلية. بالإضافة إلى التدابير المركزية للحد من سير السيارات وإعادة تصميم الشوارع من خلال إعطاء الأولوية للجاذبية وإمكانية الوصول (على سبيل المثال، زيادة المساحات الخضراء وغرس الأشجار وإضافة المقاعد والمراحيض العامة والحفاظ على الشوارع نظيفة مضاءة محكمة)، يمكن اتخاذ التدابير التالية :

- غلق الطرقات لسير المركبات وتخصيصها للمشاة مؤقتاً بعض أيام الصيف أو أيام الأحد في الأشهر السابقة للصيف، وربط هذا الإجراء بالأحداث العامة إن أمكن؛
- إنشاء مستودعات للدراجات حول المنطقة وتحسين مسارات الدراجات في الشوارع المجاورة.
- إنشاء مواقف سيارات بعيداً عن الطريق (مثل مواقف السيارات منخفضة التكلفة للسكان).
- تحسين خطوط الحافلات التي تخدم محيط المنطقة.
- حلول الشحن للمتاجر (على سبيل المثال: فترات زمنية مخصصة لوصول مركبات الشحن خلال الصباح / المساء، أو إنشاء منصة توصيل تلجأ لاستعمال دراجات شحن للخدمات اللوجستية في الميل الأخير)؛
- التواصل مسبقاً مع التجار والجمهور (من خلال استبيانات رضا العملاء وإحصاءات رقم الأعمال قبل / بعد التخصيص للمشاة على سبيل المثال)؛
- تقليل سرعة السير وتركيب معابر آمنة للمشاة في الشوارع المحيطة بالمنطقة.

لمزيد من المعلومات حول كيفية إنشاء مناطق مشاة أكثر سلامةً وكفاءة واستدامة كجزء من تخطيط التنقل الحضري المستدام، يرجى الاطلاع على الإرشادات التطبيقية بعنوان "دعم وتشجيع التنقل مشياً على الأقدام لدى تخطيط التنقل الحضري المستدام".

المهام

- تحديد إمكانيات تجميع التدابير هناك طرق مختلفة للتجميع، بما في ذلك:
 - وفقاً لفئة التدبير (استهداف مجموعة التدابير في مجال تهيئة الأراضي، البنية التحتية، التنظيم، الإدارة، الخدمات، السلوك، توفير المعلومات، تدابير التسعير)؛
 - وفقاً للمقبولية (تجميع التدابير المقبولة مع تدابير أقل مقبولة منها لكن جميعها فعّال، كالمحفظات والمحظورات)؛
 - وفقاً للهدف أو التحدي (من خلال تجميع التدابير التي تساهم في تحقيق نفس الهدف أو تقديم الحلول لنفس المشكلة)؛
 - وفقاً للموقع الجغرافي (الجمع بين الإجراءات المنفذة بنفس الموقع)؛
- حساب التكلفة (الجمع بين تدبير رئيسي فعال لكنّه مكلف، وتدابير تنتج عنها عائدات، بغية أحداث توازنٍ والخفض من قيمة التكلفة الصافية)؛
- في حُزم بغية الحصول على تمويلات خارجية (تجميع التدابير التي تتطلب تمويلًا خارجيًا والتي:
 - (1) تساهم في تحقيق هدف محدد بوضوح؛ (2) تنفذ في إطار نفس المجال التأثيري؛ (3) تشترك في نفس مسؤول المشروع؛ و (4) لها فترات تنفيذ متزامنة)، أو
- حول مشاريع أكبر (مثل شبكة ركوب دراجات جديدة، بالبحث عن تدابير تكمل وتدعم المشروع).
- تجميع التدابير في مجموعات لاستغلال التأزر وزيادة فعاليتها. إن تحديد التدابير التي سيتم تجميعها معاً يتضمن تحديد التدابير التي تحقق نتيجة معاً أو تلك الضرورية لاستمرارية غيرها من التدابير. يجب أن تتفاعل تدابير الحزمة الواحدة فيما بينها

تخطيط قوية، ولكن يجب تغذيته بالكثير من المعلومات ويتطلب امكانيات هائلة لتحديثه باستمرار. صعوبة اخرى من شأنها عرقلة تخطيط التنقل الحضري المستدام المتمثلة في عدم قدرة العديد من النماذج على تمثيل أنواع معينة من التدابير (لا سيما التدابير المتعلقة بالشحن والمشى وركوب الدراجات والأنماط المتعددة وسلوكيات معينة) والتنبؤ بالتغيرات التي من شأنها احداث اضطرابات (الرجوع الى أدوات النمذجة أدناه).

- تحليل التكلفة والفوائد لتقييم العلاقة بين التكاليف المتكبدة والفوائد المنبثقة عن التدابير الفردية على نطاق أوسع، عادةً في سياق مشاريع البنية التحتية، ويمكن أن تأخذ في الاعتبار جزءاً كبيراً من الجوانب المجتمعية والاقتصادية والبيئية للمشاريع. ومع ذلك، تحليل التكلفة والفوائد يتطلب عمومًا كمًا هائلًا من البيانات وليس لدى غالبية المدن نهج معياري لتحليل التكلفة والفوائد للتدابير التي لا تخص البنى التحتية.

- من أجل مراعاة المعايير غير النقدية، غالبًا ما يتم استكمال تحليل التكلفة والفوائد بالتحليل متعدد المعايير، على وجه الخصوص إذا كان تسييل معايير معينة يعتبر معقدًا للغاية. التحليلات متعددة المعايير تسمح للمستخدمين بدمج التقييمات الكمية مع التقييمات النوعية اعتمادًا على توافر البيانات لمعايير مختلفة. التحليلات متعددة المعايير أو تحليل التكلفة والفوائد المعيارية مطلوبة في العديد من البلدان للتأهل للحصول على تمويل تدابير البنية التحتية الأوسع نطاقاً.

- في كثير من الأحيان، يكون إجراء تحليل كامل للتكلفة والعائد أو استخدام نموذج النقل لمحاكاة الاستراتيجيات مكلفًا للغاية، خاصة بالنسبة للتدابير الأصغر والمدن الأصغر. إذا لزم الأمر، فمن الممكن التركيز على أهم القياسات الفعلية والتقديرات و / أو النمذجة في شكل تجريب.

• إجراء تقييم المخاطر لمجموعات مختارة من التدابير. في أبسط أشكالها، يمكن أن يكون تمرينًا للنظر في الافتراضات التي تعتمد عليها فعالية التدابير، وماذا سيحدث إذا تغيرت وكيفية التخفيف من هذه المخاطر. استخدموا قدر الامكان الأساليب الكمية، على سبيل المثال عن طريق إجراء تحليلات الحساسية. هذا يعني أن التقييم (أو النموذج) يعاد تنفيذه مقابل مجموعة من الافتراضات. إذا كانت حزمة التدابير المحبذة تعطي نتائج جيدة

لتحقيق نتائج أكثر مما يمكن أن تحققه لو نفذت بمعزلٍ عن بعضها البعض (بفضل تآزرها) أو أن تيسر غيرها من تدابير الحزمة من خلال تجاوزالعقبات التي يمكن أن تعترض تنفيذها.

- التأكد من أن تعدد الأنماط مأخوذ في الاعتبار. على سبيل المثال، يمكنكم تضمين وصلات بشبكات النقل لمسافات طويلة مثل الشبكة RTE-T.

- تحققوا من أن تدابير التنقل والنقل المقترحة مدمجة في إجراءات تخطيط تهيئة الأراضي.

- وفي أقرب وقت ممكن دمج التدابير مع إجراءات التخطيط القطاعية الأخرى (على سبيل المثال التدابير البيئية أو الصحية أو الاقتصادية).

- احرصوا على الاستجابة الى جميع أهدافكم، بما في ذلك العوامل الخارجية ذات الصلة على غرار انبعاثات غازات الاحتباس الحراري والتلوث الضوضائي وتلوث الجو محلياً.

- الحفاظ على التوازن بين الإجراءات قصيرة الأمد وطويلة الأمد.

- تأكدوا من تضمين مزيج من التدابير التشغيلية والتنظيمية والاستثمارية.

- تحققوا من مراعاة جميع وسائل النقل ذات الصلة، بما في ذلك الشحن.

• اختبروا واعملوا على تقييم شامل لمجموعات التدابير البديلة وتدابيرها الرئيسية. قوموا بتعديلها بناءً على النتائج بغية عزل المشاريع غير الواقعية والتأكد من أنها ملائمة من حيث العلاقة بين التكلفة والفعالية. على سبيل المثال، في حال أبرز تقييم الخيارات المفصل أن بعض الإجراءات الرئيسية قد لا تكون مجدية، ارجعوا إلى الإجراء 7.1 واعملوا على تكييف قائمة تدابيركم المختصرة للتأكد من أنها لا تزال صالحة لتحقيق أهدافكم. اعتبروا مناهج تقييمية مختلفة واختاروا واحدة منها تناسب وخبرتكم والموارد المتاحة وأنواع التدابير المراد تقييمها.

- نظرًا لأن تأثير التدابير معقد ويصعب التنبؤ به، غالبًا ما تستخدم النماذج المتوفرة في ذات الصدد. تسمح النماذج المعيارية، باختبار التدابير (المعزولة أو المجمعة) والتنبؤ بتأثيرها ومقارنتها بالوضع الحالي ومع سلسلة التدابير السابق التخطيط لها (الوضع الراهن). يعد النموذج عالي الجودة أداة

مشترك على سبيل المثال : الجامعات المحلية أو البلديات المجاورة أو مشغلي أو سلطات النقل العام (الإقليمية).

جدول العمل والتنسيق

- فور وضع قائمة التدابير.

قائمة التدقيق

- ✓ تحديد حزم التدابير المحتملة التي من شأنها تحقيق التآزر وتجاوز الصعوبات التي تعرقل التنفيذ.
- ✓ التحقق من حزم التدابير بهدف دمجها بإجراءات التهيئة الإقليمية وغيرها من إجراءات التخطيط القطاعية..
- ✓ اختبار وتقييم الحزم المنتقاة مقابل كل هدف لتحديد المجموعات الأكثر فعالية من حيث التكلفة.
- ✓ المناقشة من حول الحزم المنتقاة مع أصحاب المصلحة والجمهور.
- ✓ اختيار المجموعة الأخيرة من حزم التدابير.

استجابة لفرضيات متعددة، توجب اعتمادها. من ناحية أخرى، إذا كانت نتائجها متغيرة، فهذا يعني أنها أقل متانة وأنه لا جدوى في المواصلة فيها. يمكن أيضاً اعتبار هذه النتائج على أنها دعوة لإعادة تصميم الحزمة من أجل تحسينها.

- مناقشة مجموعات التدابير المختارة مع أصحاب المصلحة وإشراكهم في عملية الاختيار، على سبيل المثال خلال اجتماع الفريق التوجيهي لمخطط التنقل الحضري المستدام. اعتمدا سياسة تواصل بشأن التدابير شفافة واحترافية.
- احرصوا على إشراك المواطنين بنشاط وجمع آرائهم من حول التدابير وحزم التدابير. مشاركتهم ضرورية خلال مسار اعتماد التدابير والاختيار النهائي لحزم التدابير.
- أوجدوا قائمة نهائية للتدابير وحزم التدابير.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- التعاون مع المنظمات المحلية الأخرى على نموذج النقل المشترك. ستوفرون بذلك المال فضلا عن تسهيل عملية تحديث النموذج. نذكر من بين المنظومات التي يمكن أن تهتم لنموذج

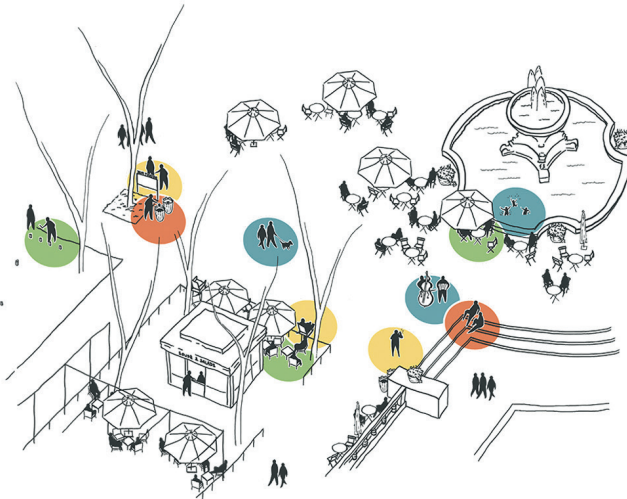
خلق فضاءات حضرية عالية الجودة

يعد إنشاء الفضاءات نوع من التدابير التي حظيت باهتمام متزايد خلال السنوات الأخيرة. يمكن أن تعتمد في البداية على حلول "خفيفة وغير مكلفة" والتعاون الوثيق بين السكان لتغيير الشوارع والأماكن العامة من أجل الزيادة من جودة الحياة والتعلق بالأماكن. ولأنها تمكن المدن من الاستفادة من التحسينات في أجال قصيرة، يمكن أن يكون إنشاء مساحات حضرية عالية الجودة عنصراً مفيداً لمجموعات التدابير، حيث من شأنه تفسير التغييرات المرغوبة والحصول على مزيد من الدعم لتدابير مخطط التنقل الحضري المستدام الأخرى.

مشروع الفضاءات العامة (Project for Public Spaces) يوفر مجموعة واسعة من الموارد حول إنشاء المساحات: www.pps.org.

المنصة الإلكترونية URB-I: URBAN IDEAS تستضيف قاعدة بيانات ملهمة لمشاريع إنشاء الفضاءات. حيث تعرض صور مقارنة قبل / بعد تنفيذ المشروع: www.urb-i.com/before-after.

المصدر: مشروع الأماكن العامة



الشكل 29: انشاء الفضاءات

أدوات تجميع التدابير



يعد مبدأ الخطوات الأربع الموالي نهجاً مثبتاً لتجميع التدابير بشكل منهجي وفعال. هذا النهج دعت إليه السلطات الوطنية السويدية للتخطيط للتنقل الحضري المستدام في المدن ولتخطيط النقل الوطني والإقليمي. تتمثل الخطوات الأربع لهذا المبدأ فيما يلي:

- **الخطوة 1: إعادة التفكير!** حلول تؤثر على الطلب في قطاع النقل واختيار وسائل النقل (التهيئة الإقليمية، إدارة الطلب / إدارة التنقل).
- **الخطوة 2: التحسين!** حلول تعزز استخداماً أكثر فعالية لنظام النقل الحالي (البنية التحتية، المركبات، إلخ).
- **الخطوة 3: إعادة التشييد!** إعادة تشييد البنية التحتية القائمة.
- **الخطوة 4: بناء جديد!** الاستثمار في البنية التحتية وإعادة البناء على نطاقٍ أوسع.

بيد أن العناوين تشير إلى الحاجة إلى اتباع الخطوات على التوالي، غير أنه من الأنسب رؤية هذه المقاربة كأسلوب في التفكير في التخطيط للتنقل المستدام. تسلط الدراسات المنبثق عنها مبدأ الخطوات الأربع على أهمية التقليل المستمر من التبعية ازاء وسائل النقل المحركة، وإعطاء الأولوية لوسائل النقل الأكثر استدامة واستخدام نظام النقل القائم بكفاءة بغية الحد من الحاجة الملحة إلى إعادة إعمار شاسع أو إنشاء بنية تحتية للطرق الجديدة. يضمن مبدأ الخطوات الأربع تجميع التدابير المناسبة في مجموعات من التدابير لتحسين الفعالية من حيث التكلفة في تخطيط التنقل الحضري المستدام.

المصدر: Sundberg, R., 2018. كتيب مشروع SUMP-Step up لتكامل التدابير وحزم التدابير - "Step up" (Intensification) ص. 15-16.

الشكل 30: أنواع التدابير بمختلف المراحل لمبدأ الخطوات الأربع (المصدر: Swedish Transport Administration et al., 2014).



المرحلة 3 و 4

- تدابير تطوير البنية التحتية من أجل:
- المشاة وحركة مرور الدراجات
- النقل العام (الحافلات والقطارات والسكك الحديدية الخفيفة والمترو والترام
- حركة السيارات
- النصوص التنظيمية
- الشحن البري والسكك الحديدية



الخطوة 2:

- الرسوم
- العملية
- التخطيط
- الأولويات
- الحوافز الاقتصادية واللوائح والتشريعات وقواعد المرور وإشارات الطريق، إلخ.
- تدابير وقائية
- مجموعة من الخدمات
- التقنيات، بما في ذلك أنظمة النقل الذكية



الخطوة 1:

- الضرائب والرسوم والإعانات
- إدارة التنقل (التأثير على السلوك من خلال إجراءات المعلومات والاتصالات
- التخطيط
- تحديد الموقع
- النصوص التنظيمية
- التشريعات

مؤد حزم التدابير KonsULT

الأداة المتاحة عبر الشبكة الالكترونية KonsULT يمكنها تيسير عملية تجميع التدابير. استناداً إلى قائمة التدابير المرتبة التي تم إنشاؤها في نهاية خطوة إنشاء الخيارات وبفضل منهجية حزم، تقدم الأداة اقتراحات لدمج التدابير: www.konsult.leeds.ac.uk.

معلومات إضافية عن التحليل متعدد المعايير وتحليل التكلفة و الفوائد



- DG REGIO, 2015. Guide to cost-benefit analysis of investment projects (دليل تحليل التكلفة والفوائد للمشاريع الاستثمارية)؛ Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 (أداة التقييم الاقتصادي لسياسة التماسك https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/(2020-2014).cba_guide.pdf

- مشروع Evidence 2014. يتعامل هذا المشروع مع صعوبة تحديد جدوى المشروع، ودور تقييم المشروع (تحليل التكلفة و الفوائد بشكل عام) في صنع القرار على المستوى الحضري، ودور مخطط التنقل الحضري المستدام في تحديد أولويات المشاريع www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf
- مشروع TIDE, 2012. دليل المشروع بشأن تحليلات التكلفة والفوائد وتحليلات الأثر في مجال ابتكار النقل الحضري يوفر أداة سهلة التطبيق لتقييم مشاريع النقل الحضري، بما في ذلك المكونات لتحليل التكلفة و الفوائد و التحليل متعدد المعايير، www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf

أدوات النمذجة في مسار مخطط التنقل الحضري المستدام



نموذج تنقل هو تمثيل مبسط للعالم الحقيقي تمكّن من تجربة السيناريوهات النظرية وتقييمها. تهدف نماذج التنقل إلى مساعدة السلطات العامة في عملية تصميم البنية التحتية للنقل في المستقبل (بما في ذلك المرافق الجديدة للمشاة وراكبي الدراجات) فضلاً عن إضافة أو تعديل المفاهيم التشغيلية (مثل التحكم الذكي في إشارات المرور). يتم تطويرها وتكييفها باستمرار مع اتجاهات التنقل الحالية والتطورات الاجتماعية والديموغرافية والأهداف البيئية المستدامة. كقاعدة عامة، فهي توفر إجمالي وقت السفر لمختلف وسائل النقل ومجموعات المستخدمين، وحجم استخدام شبكات النقل العامة والخاصة، وانبعاثات ملوثات الهواء، وما إلى ذلك. لذلك غالباً ما تغذي نتائج نماذج التنقلات حسابات اقتصادية أخرى أو تشكل أساساً للمناقشات السياسية التي يُدعى الجمهور للمشاركة فيها.

يمكن استخدام نموذج التنقل لتوليد نتائج موثوقة ومتسقة لمسار مخطط التنقل الحضري المستدام، لا سيما في مراحل معينة من التخطيط كمرحلة إنشاء السيناريوهات، وتقييم واختيار التدابير، أو مرحلة الرصد والتتبع. تساعد نتائج النمذجة على التنبؤ بتأثير المجموعات المشكلة من مزيج من السياسات والتدابير، مع مراعاة التفاعلات الشائكة وآثار التعزيز أو الارتداد المحتملة، وبالتالي المساعدة في تحديد المجموعات المتكاملة الأكثر فعالية. بالإضافة إلى فائدتها في تحديد سيناريو مرجعي، فهي تسمح لكم بمراقبة تطور نظام النقل بانتظام أثناء مرحلة التنفيذ، وبالتالي تحديد ما إذا كنتم على المسار الصحيح أو إذا كنتم بحاجة إلى التصرف لتكثيف إجراءاتكم.

يجب اتخاذ القرار بشأن استخدام نماذج التنقل لمخطط التنقل الحضري المستدام في وقت مبكر من مسار مخطط التنقل الحضري المستدام. يعتمد ذلك على الأفق الزمني لمخطط التنقل الحضري المستدام بالإضافة إلى طبيعة التدابير التي تم فحصها: كلما زادت احتمالية أن يكون لهذه التدابير تأثير على الطلب في مجال النقل (مثل إنشاء خط نقل عام جديد، وإدراج نبط أو خدمة مستدامة، وما إلى ذلك)، كلما كان من المستحسن استخدام نموذج النقل لتوقع هذه التدايعات. تحدد الميزانية والوقت والبيانات المتاحة وسلم قياس الأسئلة النموذج الذي يجب استخدامه.

يمكن أن تكون نماذج التنقل على مستوى واسع (ماكروسكوبية) أو دقيقة (ميكروسكوبية) أو متوسطة (ميسوسكوبية). وأول الفئتين هما الأكثر استخداماً. تنطبق النمذجة الماكروسكوبية عموماً على التخطيط الاستراتيجي، بينما تنطبق النمذجة الميكروسكوبية بشكل أكبر على التخطيط التنفيذي. تركز النماذج الماكروسكوبية على مجموعة واسعة من الخيارات مثل الوجهة أو وسائل النقل أو اختيار الطريق، في حين تركز المحاكاة الميكروسكوبية بشكل أساسي على نموذج تدفق حركة المرور. لذلك، يجب اختيار المستوى المناسب للنمذجة من أجل تحليل التأثيرات المختلفة لتدابير المدينة، لأنها قد تختلف اعتماداً على نطاق التدابير.

حتى وقت قريب، لم تكن أدوات النمذجة المتاحة تأخذ في الحسبان تماماً ركوب الدراجات والمشى على الأقدام. عمل مشروع CIVITAS FLOW الممول من الاتحاد الأوروبي (http://h2020-flow.eu) على تحسين برامج نمذجة النقل الميكروسكوبية والماكروسكوبية ليتسنى تصميم البنى التحتية القائمة للدراجات والمشاة بشكل أكثر دقة بالإضافة إلى سلوك راكبي الدراجات والمشاة. تشمل هذه التحسينات توسيع النموذج الماكروسكوبي المتصل بالطلب في مجال التنقل (بما في ذلك إدخال أنظمة مشاركة المركبات وتحسين التخصيص العشوائي لاختيار مسار الدراجة) وتطوير وظائف محاكاة النقل الميكروسكوبي (على وجه الخصوص، تحسين نمذجة التفاعل بين المركبات والمشاة).

نوع آخر من النماذج، النماذج المتكاملة للتنقل واستخدام الأرض (نموذج "LUTI" - التفاعل بين استخدام الأراضي والنقل) لديها القدرة على محاكاة مجموعة واسعة من التدخلات، بدءاً من مشاريع البنية التحتية إلى التسعير أو التنظيم أو النمط المشترك أو تهيئة الفضاء الحضري. يمكن أن يشمل هذا النوع من النماذج أيضاً تداعيات تأثيرات الارتداد الناتجة عن النقل إلى الخارج أو الطلب الجديد. ومع ذلك، ينبغي التأكيد على أن نماذج النقل واستخدام الأراضي المتكاملة معقدة وكثيفة البيانات: يتطلب تكوينها الكثير من الوقت والطاقة بالإضافة إلى بعض الخبرة الفنية.

أدوات النمذجة في مسار مخطط التنقل الحضري المستخدم

من المهم أن تكونوا على دراية بحدود النماذج في جميع مراحل عملية التخطيط. يجب أن يطبق المخططون والقائمون على النماذج حكمهم الخاص، لأن نمذجة النقل ليست علمًا دقيقًا وجميع النماذج تتضمن تحيزات منهجية. يعتمد كل نموذج على افتراضات وحسابات متعددة، مما يزيد من عدم اليقين. يصعب فهم حالة عدم اليقين هذه، خاصةً عندما يتم تقديم أرقام دقيقة على خريطة جمالية بصرية. كما أنه من المغري جدًا تصديق التنبؤات، حتى عندما تتجاوز قدرات النموذج. يزداد عدم اليقين أيضًا أثناء الخوض في التفاصيل. لذلك من الضروري معايرة النموذج الخاص بكم مع السياق المحلي الخاص بكم وعدم الاقتصار على استخدام الإعدادات الافتراضية.

لذلك يتحمل المخططون، طوال العملية، المسؤولية بشأن:

- طلب تحليلات الحساسية
- عرض الحدود موازاةً مع النتائج
- استخدام نطاقات النتائج والنتائج النوعية، وليس تقديرات مؤقتة
- تجنب الذهاب إلى أبعد من المستوى الموثوق به

النماذج المجمعّة التي تسمى نماذج دراسة المشروع ليست نماذج تنقل بالمعنى الوارد أعلاه، ولكنها قد تكون خيارًا جذابًا لاختيار السياسة الأولية ضمن عملية مخطط التنقل الحضري المستخدم. يمكن بناؤها بموارد أقل بكثير وتسمح للمستخدمين باكتشاف ورسم خرائط تدابير مناسبة لسياسة النقل المستخدم، وتحديد آثارها في إطار عمل متماسك وتحديد المسار لتنفيذ السيناريوهات المستقبلية. ومن الأمثلة المميزة لهذه الفئة من النماذج نموذج خرائط الطريق لعام 2030 للنقل الحضري (التي تمّ تصميمها لحساب DG MOVE www.urban-transport-roadmaps.eu) ومع ذلك، لا يمكن أن تحل النماذج المجمعّة محل النماذج المفصلة لتقييم تفصيلي.

المؤلف: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

أمثلة على الممارسات الحميدة

كراكوف، بولندا: الجمع بين اجراءات إدارة مواقف السيارات وتقييد حركة المرور وتدابير النقل العام



تستخدم مدينة كراكوف سياسة إدارة مواقف السيارات كوسيلة لتحقيق أهداف أوسع، مثل تحسين جودة الهواء وتقليل الازدحام المروري، بدلاً من معالجة مشكلات وقوف السيارات وحدها. تجمع بلدية كراكوف بين تنفيذ إجراءات وقوف السيارات (مثل إزالة أماكن وقوف السيارات) مع تدابير الحد من حركة المرور (مثل مناطق المرور المقيدة) وتدابير النقل العام (على سبيل المثال: تكامل خدمات النقل العام)، وبالتالي تقليل عدد المركبات المتداولة مع تحسين جودة الهواء وتدفق حركة المرور. يساهم اقتراح الحلول البديلة للسيارة واعتماد نهج تدريجي في أن يتقبل الجمهور اللوائح التنظيمية ذات الصلة بوقوف السيارات.

المؤلفون: Tomasz Zwoli ski, مدينة كراكوف، تقرير Polis
صورة: Eltis, Harry Schiffer

أمثلة على الممارسات الحميدة

تامبيري، فنلندا: خدمة إدارة التنقل تستفيد من مشروع خط التراموي



في عام 2016، قررت تامبيري بناء أول خط ترام لها. آفاق حدوث اضطرابات هامة في حركة سير السيارات على مدار سنوات فرصة ملائمة لتشجيع المواطنين على تغيير سلوكياتهم المعتادة للتنقل. وسيضطر المواطنون إلى تغيير سلوكهم حيث يتعين عليهم تبني وسائل وأنماط نقل جديدة خلال مرحلة الأشغال. وضعت تامبيري العديد من إجراءات إدارة التنقل التي تستهدف سائقي السيارات على وجه التحديد، بما في ذلك مستودعات وقوف السيارات الجديدة الرادعة، وشجعت وسائل النقل العام وركوب الدراجات ووسعت المساحات المخصصة للمشاة وراكبي الدراجات. من الضروري إرفاق الاستثمارات الكبيرة المتخذة لتطوير البنى التحتية للطرق بإدارة ذكية للنقل ونمط تواصل من شأنه اعلام المواطنين وأصحاب المصلحة.

المؤلفون: Sanna Ovaska، مدينة تامبيري، تقرير UBC
صورة: Veli-Matti Lahdenniemi

أمثلة على الممارسات الحميدة

فيتوريا-غاستيز، اسبانيا: تكامل إجراءات التنقل في نموذج "superblock"



تم إنشاء مخطط فيتوريا-غاستيز للتنقل والفضاءات العامة المستدامة بهدف إعادة تخصيص الأماكن العامة للسكان من خلال تنفيذ نموذج جديد: "superblocks" (أو الأحياء الصغيرة). الحي الصغير منطقة تغطي العديد من الكتل الحضرية التي يكون الوصول إليها مُخصصاً للمشاة وراكبي الدراجات وخدمات المرافق العامة وسيارات السكان المحليين؛ يمكن للسيارات الخاصة الأخرى ووسائل النقل العام الوصول فقط إلى الشوارع المحيطة بالمنطقة الصغيرة. إلى جانب إعادة تصميم الحيز الحضري، من الضروري دمج تدابير التنقل من أجل تحسين الجودة العامة للفضاء، على سبيل المثال عن طريق شبكة نقل عام جديدة، من خلال تنظيم إشارات المرور، وإنشاء شبكات من مسارات الدراجات والمشاة، و تكييف الخدمات اللوجستية لنقل البضائع في المناطق الحضرية أو عن طريق زيادة مناطق وقوف السيارات المنظمة.

المؤلفون: Juan Carlos Escudero، مدينة فيتوريا-غاستيز، تقرير Rupprecht Consult
صورة: وكالة البيئة الحضرية

الاجراء 7.3 تخطيط المتابعة وتقييم التدابير

التحفيز

إن رصد وتقييم عملية التخطيط وتنفيذ التدابير مهمان للغاية لكي تكون خطة التنقل الحضري المستدام فعالة.

من خلال تطبيق عملية مراقبة وتقييم قوية، ستتمكنون من استخلاص الدروس بشكل منهجي من تجاربكم وتعديل وتحسين إجراءات التخطيط الخاصة بكم. من خلال المراقبة المنتظمة، سوف تتأكدون من إحراز التقدم اللازم. أما فيما يتعلق بتقييم التنفيذ، فهو يسمح بإثبات فاعلية مخطط التنقل الحضري المستدام وتدبيره، ما يعدّ ضروريا لنجاح خطتكم على المدى الطويل، إذ يسمح لصانعي القرار بتبرير النفقات وتجنب تكرار الأخطاء. يجب وضع تقارير شفافة لضمان دمج نتائج التقييم في النقاش العام.

تم تحديد المؤشرات والأهداف الاستراتيجية مسبقاً (الرجوع الى الإجراءين 6.1 و 6.2)، ولكن يتم هنا تطوير المؤشرات على مستوى التدابير وتحدد إجراءات الرصد والتقييم بمزيد من التفصيل. تتمثل ميزة تحديد مناهج المتابعة والرصد في مرحلة مبكرة جعلها جزءاً لا يتجزأ من تنفيذ التدابير.

الأهداف

- تحديد مجموعة من المؤشرات لرصد وتقييم جميع التدابير الرئيسية بجهد معقول.
- الاتفاق على ترتيبات المراقبة المناسبة (بما في ذلك المسؤوليات ذات الصلة والميزانية) لتقييم التقدم المحرز في تنفيذ التدابير وتحقيق الأهداف، من أجل التمكن من الاستجابة بسرعة وفعالية.
- التأكد من أن ترتيبات المراقبة والتقييم هي جزء لا يتجزأ من بقية المسار.

المهام

- تحديد المعلومات المطلوبة لتتبع وتقييم التدابير الخاصة بكم.
- النتيجة: ما هو التأثير المتوقع من التدبير؟ قوموا بتحديد مؤشر الإجراء المتصل بالتنقل، أو نتيجة مناسبة لكل تدبير أو

مجموعة من التدابير بحيث يمكن تقييم النجاح. تم اختيار مؤشرات النتائج الاستراتيجية التي تحدد حالة التقدم العام لتدابير التنقل المستدام مسبقاً بالإجراء 6.1. هنا، يتم تحديد مؤشرات أكثر تحديداً ذات الصلة بأهداف مجموعات التدابير الفردية، على سبيل المثال، انبعاثات الحافلات والشاحنات والسيارات، وعدد الحوادث أو عدد التنقلات على متن الدراجات في منطقة معينة من المدينة.

- الإنجاز: أيّة سياسة أو بنية تحتية أو خدمة يتم تنفيذها بشكل مباشر في تدبير معيّن؟ حددوا مؤشر نتيجة مناسب لكل تدبير لرصد حالة تنفيذه، على سبيل المثال، عدد الكيلومترات لمسارات الحافلات الجديدة أو عدد الحافلات الجديدة المتداولة.

- المساهمة: ما هي الموارد التي تستخدمونها؟ قوموا بحساب تكاليف الاستثمار والصيانة (بما في ذلك تكاليف العمالة) لكل واحدٍ من التدابير من أجل تقييم العلاقة النوعية والسعر والتصرف في الوقت المناسب في حال ارتفاع التكاليف.

• قوموا بتقييم مصادر البيانات القائمة مع الأخذ في الاعتبار نتائج عمليات تدقيق البيانات السابقة (الرجوع الى الإجراءات 3.1 و 6.1). حددوا الثغرات، وإن اقتضى الأمر، اعملوا على تطوير مصادر جديدة للبيانات أو البحث عنها (مثل بيانات المسح أو البيانات الكمية المنبثقة عن التدابير التلقائية).

• قبل الشروع في تطوير مؤشرات تدابيركم، تحاوروا في الموضوع رفقة أصحاب المصلحة الرئيسيين ومنظمات منطقتكم الجغرافية المعنية، حيث يمكن أن يكونوا قد تبناوا عدداً منها. من الأسهل بكثير مراقبة التقدم المحرز باستخدام المؤشرات التي تم تنفيذها والمصادقة عليها.

• قوموا بتحديد مجموعة من المؤشرات الكمية والنوعية للتدابير الخاصة بكم، من شأنها توفير معلومات كافية وبجهد معقول. خذوا في الاعتبار البيانات المتاحة والموارد المحدودة لجمع بيانات جديدة لدى اختيار مؤشراتكم. حيثما كان ذلك ممكناً، استخدموا مؤشرات موحدة ليتسنى للمعنيين القياس والتحليل.

• اعملوا على تطوير ترتيبات الرصد والتقييم لجميع المؤشرات المختارة، سواء المؤشرات الاستراتيجية أو مؤشرات التدابير. ولكل مؤشر:

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- اعتبروا مواءمة مؤشراتكم مع تلك الخاصة بجهات التمويل الخارجية لتشجيعهم على تمويل تدابيركم. على سبيل المثال، قد يكون من الضروري قياس تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للحصول على منح من الوكالات البيئية الوطنية.
- اعملوا على تضمين تقييم للتكاليف والفوائد من عملية تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام.
- ارتقبوا مشاركة أصحاب المصلحة في مسار المراقبة والتقييم.
- اجروا مشاورات مع أصحاب المصلحة المحليين والإقليميين المعنيين بشأن المؤشرات الإقليمية.

- أكتبوا تعريفاً واضحاً، وأوجدوا صيغة للتقارير، وحددوا كيفية قياس البيانات، وكيف يتم حساب قيمة المؤشر انطلاقاً من البيانات، وما هي وتيرة قياسها.
- حددوا قيمة مرجعية، أي قيمة المنطلق والتطور المتوقع من دون تدابير مخطط التنقل الحضري المستدام، وكذلك القيمة المستهدفة للتغيير المرغوب.
- حددوا مسؤوليات واضحة وميزانية مخصصة للرصد والتقييم. يجب أن يكون المسؤولون مؤهلين أو شركاء خارجيين وفي أحسن الأحوال هيئة مستقلة. يجب أن تصل الميزانية المخصصة للرصد والتقييم عادة إلى ما لا يقل عن 5% من إجمالي الميزانية المخصصة لتطوير مخطط التنقل الحضري المستدام.

تفاصيل ذات الصلة بالمهام



الشكل 31: فئات المؤشرات مدعومة بأمثلة (May, T., 2016). دليل انتقاء التدابير CH4LENGE - اختيار أكثر مجموعات التدابير فعالية لمخططات التنقل الحضري المستدام، ص 28.

مُقاسٌ بواسطة		عنصر مخطط التنقل الحضري المستدام	
نوع المؤشر	مثال ←	الهدف	التدابير
مؤشر النتائج	عدد الأيام التي يتجاوز فيها تلوث الهواء العتبة الحرجة	تقليل تلوث الهواء المحلي الناتج عن وسائل النقل	
مؤشر العمل على وسائل النقل	حصة التنقلات سيراً على الأقدام وبالدراجة	زيادة استخدام وسائل النقل غير المحركة	
مؤشرات الانجاز	كلم المسارات المنشأة لركاب الدراجات	بناء مسارات مخصصة لركاب الدراجات	التدابير
	% الانتهاء من مشروع المشاة في وسط المدينة	تخصيص طرقات الشوارع التجارية بوسط المدينة للمشاة	
مؤشرات المساهمة	تكاليف الاستثمار والصيانة في قطاع النقل للبنى التحتية الجديدة / المطورة	تكاليف الاستثمار والصيانة	الموارد

قائمة التدقيق

- ✓ اختيار المؤشرات المناسبة للتدابير.
- ✓ تطوير ترتيبات المراقبة والتقييم لجميع المؤشرات.
- ✓ التحقق من المسؤوليات والميزانية للمراقبة والتقييم.

جدول العمل والتنسيق

- فور تحديد التدابير ومجموعات التدابير.
- ضرورة التحديث لدى اعتماد مجموعة الإجراءات النهائية (الإجراء 8.3)، إن اقتضى الأمر
- اعملوا على تضمين ترتيبات الرصد والتقييم، بما في ذلك المسؤوليات والميزانية، في وثيقة مخطط التنقل الحضري المستدام (الإجراء 9.1)، الرجوع الى الشكل 32 أدناه.

الشكل 32: الرصد والتقييم في مسار مخطط التنقل الحضري المستدام





الشكل 33:

جدول ملخص لإجراءات الرصد والتقييم المخططة، معبءً بأمثلة مؤشرات

المسؤولية	وتيرة القياس	مناهج جمع البيانات	المنطقة الجغرافية المقاسة	الهدف	القيمة المرجعية	تعريف	مشروع مخطط التنقل الحضري المستخدم
مصالح الشرطة	مستمر (قيمة سنويًا من قاعدة بيانات خدمات الشرطة)	محضر شرطة بشأن حادث سير	منطقة البلديات 1 و 2 و 3 (تغطي غالبية المناطق الحضرية الوظيفية)	انخفاض	4	عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرقات، التي تحدث في غضون 30 يومًا من وقوع الحادث، سنويًا، في وسائل النقل الحضري ولكل 100.000 نسمة.	الوفيات على الطرق (السلامة على الطرق)
...							
المسؤولية	وتيرة القياس	مناهج جمع البيانات	المنطقة الجغرافية المقاسة	الهدف	القيمة المرجعية	تعريف	مؤشرات التدبير
مصالح الشرطة	مستمر (قيمة المؤشر تحسب سنويًا وفقاً لقاعدة بيانات خدمات الشرطة)	محضر شرطة بشأن حادث سير	نطاق 300 متراً من حول مدرسة بالبلديات 1 و 2 و 3	انخفاض	25	عدد الجرحى في نطاق 300 متر من حول مدرسة، سنويًا ولكل 100.000 نسمة.	الأشخاص المصابون في حادث سير بالقرب من مدرسة (التدبير: إنشاء مناطق مرور بطيئة أمام المدارس)
...							

أمثلة على الممارسات الحميدة

تولوز، فرنسا: مسار متباعدة طموح تقوده لجان مشتركة بين المؤسسات



يتضمن مخطط النقل الحضري لمدينة تولوز (PDU) برنامج رصد وتقييم طموح. تراقب عدة لجان مخطط النقل الحضري للمدينة وتدبيرها بوتيرة منتظمة، كما أنها تجتمع مرة واحدة على الأقل في السنة. تتشكّل اللجان من مؤسسات حكومية مختلفة وأخرى تقنية ومنظمات من المجتمع المدني ومن قطاع البحث. تحظى اللجان على أدوات مختلفة:

- مرصد مخطط النقل الحضري (لكل واحد من التدابير: الأهداف الأولية والموارد المخصصة والنتائج المتوقعة والمؤشرات المحدثة من خلال مسوحات منتظمة).
- أداة لحساب تكلفة التنقل (لكل وسيلة نقل، للمستخدمين والمجتمع).
- لوحة تحكم في التنقل (متابعة التدابير الفردية).

تعتبر مشاركة الشركاء في إجراءات المتابعة عاملاً من عوامل النجاح.

المؤلفون: Mary Malicet and Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, تولوز، تقرير Poliss | الصورة | Tisséo Collectivités



فور تحديد "مجموعات التدابير"، يتطلب التخطيط التشغيلي تقسيم المجموعات إلى مهام ملموسة (أو "إجراءات") لافادة الخدمات والمؤسسات المسؤولة عن تنفيذها. ومن الضروري بعد ذلك تحديد المسؤوليات وأولويات التنفيذ وجدول زمنية واضحة، بناءً على الأوصاف التفصيلية للإجراءات وتقديرات التكاليف. في هذه المرحلة، من الضروري أيضاً توصيل المحتوى الملموس (المؤدي إلى "إجراءات") إلى أصحاب المصلحة الأكثر أولوية (غالباً الجمهور) وإلى صناعات السياسات. الهدف الرئيسي من هذه الخطوة هو الاتفاق على مجموعة مشتركة على نطاق واسع من الإجراءات المحددة بوضوح والتي تساهم في تحقيق الرؤية والأهداف.

الاجراء 8.1 وصف مجموع الاجراءات

الأهداف	التحفيز
<ul style="list-style-type: none"> • تحديد تدابير مخطط التنقل الحضري المستدام الخاصة بكم بالتفصيل عن طريق تقسيمه إلى اجراءات. • تحديد الروابط بين الإجراءات وتحديد الترتيب الأمثل لتنفيذها. • تقييم ومراقبة أهم التحديات لدى التنفيذ. 	<p>لقد تم جمع المعلومات خلال الخطوة السابقة لاختيار التدابير، حيث تم تحديد التدابير ومجموعات التدابير واختيارها ووصفها بعبارات عامة ومناقشتها والتحقق من صحتها مع المواطنين وأصحاب المصلحة (الرجوع الى الإجراءات 7.1 و 7.2). حان الوقت الآن للخوض في التفاصيل وتقسيم التدابير إلى اجراءات. سوف تعملون على تحديد ما سيتم تحقيقه وكيف سيتم ذلك وأين ومتى من مرحلة التنفيذ.</p>
المهام	
<ul style="list-style-type: none"> • تقسيم التدابير إلى عدة إجراءات. على سبيل المثال، قبل إنشاء مسار سريع للدراجات، من الضروري إنجاز دراسة لتحديد الأماكن التي ينتقل فيها الركاب عموماً، والأماكن حيث ممرات الدراجات ضرورية. 	<p>من خلال تحديد الإجراءات بوضوح، تحددون بدقة الطريقة التي تتوخون بها تحقيق الأهداف المحددة. تُعدّ الأوصاف التفصيلية للإجراءات لمرحلة التنفيذ، وتساعدكم على تحديد الروابط بين الإجراءات واختيار ترتيبها لدى التنفيذ.</p>

ما الذي يُقصد بـ "الاجراء"



الإجراءات عبارة عن مهام محددة يتعين القيام بها في اطار تنفيذ التدابير. وهي تشمل معلومات عن الأولويات والجداول الزمنية والمسؤوليات والميزانيات ومصادر التمويل والمخاطر والحالات الطارئة والتدخلات بين هذه الجوانب.

لمعرفة المزيد

SUMPs-Up - معايير اعداد مخطط التنقل الحضري المستدام, https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/SUMP_Action_Plan/FR_SUMPs-Up_Standards_for_Developing_a_SUMP_ActionPlan.pdf

دليل اختيار التدابير CH4ALLENGE - اختيار حزم التدابير الأكثر فعالية لمخططات التنقل الحضري المستدام, <https://www.eltis.org/resources/tools/%20sump-measure-selection-kit>

• يتوجب عليكم وصف جميع الإجراءات بأكبر قدر ممكن من التفاصيل. يمكن أن تساعدكم هذه الأسئلة الأربعة:

- أين يجب أن يتمّ الاجراء؟
- متى يجب أن يتمّ الاجراء؟
- من سيُشرف على استغلاله؟
- كم مرة سوف تحتاجون الى استغلاله؟ على سبيل المثال، عدد الكيلومترات لمسارات الحافلات الجديدة أو عدد الحافلات الجديدة المتداولة.

• تحديد الروابط بين الإجراءات المختلفة بغية وضع الترتيب الأكثر كفاءة للتنفيذ . من خلال ملاحظة الروابط بين الإجراءات، فلربما ستكتشفون ما يجمع بينها وأوجه التآزر المحتملة خلال التنفيذ الفعلي.

• قوموا بعرض الإجراءات في جدول ملخص (الرجوع الى الجدول النموذجي في الإجراء 8.3)، بما في ذلك الوصف التفصيلي للإجراءات والمتطلبات القانونية والمساهمة المتوقعة في الأهداف بالإضافة إلى الأولويات والمسؤوليات المقترحة والجدول الزمني . يمكن بعد ذلك تحديث الجدول بتقديرات التكلفة ومصادر التمويل المعروضة في الإجراء 8.2.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

• قوموا بإعداد بطاقة فنية للإجراءات، والادراج بطريقةٍ هيكليةٍ جميع المعلومات الأساسية المتصلة بالإجراءات (الرجوع الى البطاقة الفنية بالفقرة المخصصة للأدوات أدناه). يمكن للبطاقات تيسير التحوّل والتواصل مع الوحدات المنفذة خلال مرحلة التنفيذ (الرجوع الى الإجراء 10.1).

جدول العمل والتنسيق

- تستند الإجراءات إلى التدابير ومجموعات التدابير المحددة في الإجراء 7.2.
- الوصف التفصيلي للإجراءات يوفر قاعدةً أساسيةً للمصادقة على الأولويات والمسؤوليات والجداول الزمنية في الإجراء 8.3.
- وصف الإجراءات تحضيراً لمرحلة التنفيذ.

قائمة التدقيق

- ✓ تحديد وتعريف ووصف جميع الإجراءات.
- ✓ تحديد الروابط بين الإجراءات.



الصورة © Katja Engel-Zepernick



الشكل 34: مثال لبطاقة فنية تشمل مختلف الإجراءات المتصلة بالتدبير "التشوير الطرقي وتمديد مسارات الدراجات"

التدبير: R 2		تشوير مسارات الدراجات وتمديد نطاقها	
<p>الاجراءات:</p> <ul style="list-style-type: none"> R 2.1 فتح مناطق للمشاة وشوارع أحادية الاتجاه لركاب الدراجات R 2.2 وضع لافتات التشوير على مستوى الشارع رقم 1 إلى الشارع رقم 10 R 2.3 ضبط حركة المرور على مستوى الشارع رقم 1 إلى الشارع رقم 10 R 2.4 إضافة مسارات للدراجات وفقاً لبرنامج 2018-2022 للدراجات 			
<p>نوع حركة المرور المعنية: ركوب الدراجات</p>	<p>نوع الحركة المستفيدة: السير بالدراجة</p>	<p>مرحلة تقدم التخطيط: التخطيط / التنفيذ</p>	<p>الأولوية: عالية جداً</p>
		<p>فترة التنفيذ: قصيرة الى متوسطة الأمد</p>	
<p>الاجراءات:</p> <ul style="list-style-type: none"> إنشاء شبكة متجانسة من مسارات الدراجات بالمدينة رقم 1 تنفيذ الطرق المتوقعة في برنامج الدراجات للربط بين أهم وجهات المدينة (أحياء سكنية، وسط المدينة، مراكز التسوق، الجامعات المدارس، الشركات). الترويج لركوب الدراجات موازاً مع تعزيز أمن على الطرقات لركاب الدراجات. ركاب الدراجات على الطرقات. تعزيز الاعتبار لركاب الدراجات بصفتهم مستخدمين للطرقات على غرار المركبات الآلية. زيادة نسبة ركوب الدراجات بالمدينة رقم 1. 			
<p>فعالية التدابير</p>			
المساهمة في تحقيق الأهداف:		عالية جداً	
المساهمة في تحسين المواءمة البيئية:		عالية جداً	
المساهمة في تحسين المواءمة البيئية:		منخفضة	
<p>التكلفة والتمويل</p>			
التكاليف الاستثمارية:		متوسطة	
تكاليف الرصد السنوية:		منخفضة	
مساهم:		ميزانية المدينة رقم 1	
الأهلية للتمويل:		للتحديد	
<p>تنفيذ التدابير</p>			
التبعية ازاء تدابير أخرى:		R 1: برنامج سير الدراجات والجهة المسؤولة	
المتطلبات لتدابير أخرى:			
المالك / المسؤول / الهيئة المسؤولة		قسم الإسكان والاقتصاد البلدي، المسؤول عن مرور الدراجات	
التخطيط:		شركة الانشاء	
الانجاز:			
الأطراف الثالثة المعنية:		<ul style="list-style-type: none"> لجنة سلامة الطرقات والتنقل المستدام جمعية ركاب الدراجات 	

أمثلة على الممارسات الحميدة برمنغهام، المملكة المتحدة: برنامج اجراءات ذو أولويات واضحة

05 Delivering Birmingham Connected

Birmingham Connected's Programme of Short Term Schemes and Policy Initiatives

Category	Item	Start	End	Status
Transport	1. New Street Station	2015	2017	Completed
	2. New Street Station	2015	2017	Completed
	3. New Street Station	2015	2017	Completed
	4. New Street Station	2015	2017	Completed
	5. New Street Station	2015	2017	Completed
	6. New Street Station	2015	2017	Completed
	7. New Street Station	2015	2017	Completed
	8. New Street Station	2015	2017	Completed
	9. New Street Station	2015	2017	Completed
	10. New Street Station	2015	2017	Completed
Other	11. New Street Station	2015	2017	Completed
	12. New Street Station	2015	2017	Completed
	13. New Street Station	2015	2017	Completed
	14. New Street Station	2015	2017	Completed
	15. New Street Station	2015	2017	Completed
	16. New Street Station	2015	2017	Completed
	17. New Street Station	2015	2017	Completed
	18. New Street Station	2015	2017	Completed
	19. New Street Station	2015	2017	Completed
	20. New Street Station	2015	2017	Completed

يحدد مخطط العمل من أجل التنقل في برمنغهام رؤية على مدى عشرين عامًا لشبكة نقل المدينة. بالإضافة إلى ذلك، يشرف برمنغهام كونيكيتيد (مخطط التنقل الحضري المستدام للمدينة) على جميع أنشطة تخطيط النقل. ويحدد الاتجاه المطلوب والمبادرات الرئيسية لتحقيق الرؤية واستراتيجية على خمس سنوات. لترجمة رؤيتها إلى مبادرات وبرامج ملموسة، تتبع برمنغهام أربعة مبادئ رئيسية: فهي توفر وسائل نقل مختلفة، وتخلق نظام نقل عادل، وتضع أنظمة ممرات لتحقيق التوازن بين الاحتياجات المتنافسة، وتيسق تنفيذ المشروع للحد من الاضطرابات. تشير التقديرات إلى أن التغييرات المخطط لها ستكلف ما يصل إلى 4 ملايين جنيه إسترليني على مدار العشرين عامًا القادمة.

المؤلفون: Helen Jenkins, مدينة برمنغهام, تقرير ICLEI Ana Dragutescu
الصورة: الكتاب الأبيض Birmingham Connected

أمثلة على الممارسات الحميدة تورينو، إيطاليا: البطاقة الشاملة للتدابير

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.2		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, nonche delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni	
Ente attuatore	Tempi di attuazione	
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampiamiento 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).	

يتكون مخطط التنقل الحضري المستدام لتورين من سبعة مبادئ إرشادية، مقسمة إلى أهداف وتدابير. يوصف كل تدبير بدقة ويعرض لاسيما: الإجراءات المتصلة، الصلة بالمبادئ التوجيهية، الارتباط بالهدف، بُعد الاستدامة، الوصف العام والغاية من التدبير، الكيان المسؤول، نمط التنفيذ، الغرض من التدبير والمؤشر المقابل له، فترة التنفيذ والموارد الاقتصادية اللازمة. يتم تقييم خصائص الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لكل تدبير على حدة. تُحدّد التدابير بالتعاون الوثيق مع المناطق العشر للمدينة، بمشاركة الجمعيات المهنية وأصحاب المصلحة المعنيين.

المؤلفون: مدينة تورين, تقرير EUROCITIES
الصورة : بلدية تورينو

الاجراء 8.2 تحديد مصادر التمويل وتقييم القدرات المالية

التحفيز

هناك حاجة إلى خطة تمويل شاملة للتأكد من أن التدابير والإجراءات المحددة مسبقًا واقعية اقتصاديًا وقابلة للاستمرار من الناحية المالية. يتطلب إنشاء هكذا مخطط أولاً وقبل كل شيء تحديد جميع الموارد المالية ومصادر التمويل المتاحة بالإضافة إلى تقييم قدرة المنظمات المعنية بمخطط التنقل الحضري المستدام على الحصول على هذه التمويلات أو الاستفادة منها. من المهم استكمال تحليل الموارد المالية ومصادر التمويل بتقييم تنظيمي، حيث تتباين القدرات والالتزامات المالية وكذلك الحقوق والمسؤوليات المالية للمنظمات المختلفة.

عند تحليل الموارد المالية المحتملة ومصادر التمويل لتدابير التنقل، ينبغي تقييم مجموعة واسعة من الخيارات. بالإضافة إلى المصادر المتوفرة على غرار الميزانيات والضرائب المحلية والمنح الوطنية والأوروبية أو تدفقات الإيرادات المتولدة من مبيعات التذاكر ومواقف السيارات المدفوعة وغيرها من العناصر، يجب الاستكشاف عن مصادر جديدة محتملة للتمويل. على سبيل المثال السندات واسترداد القيم العقارية للأراضي ورسوم التنمية والقطاع الخاص. في هذه المرحلة، من المهم أيضاً النظر في الموارد المالية المتاحة لمزيد من دراسات الجدوى التفصيلية ودراسات السوق للاستثمارات الكبرى.

الأهداف

- وضع قائمة جرد لأدوات التمويل المحتملة والموارد المالية لجميع الإجراءات.
- تقييم الجدوى المالية للإجراءات الفردية لكل تدبير من أجل نبذ الإجراءات غير المستدامة والتوصل إلى تدابير فعالة من حيث التكلفة، مع الأخذ في الاعتبار طرق تطوير مصادر التمويل بشكل معقول في المستقبل.
- تقييم قدرة المنظمات المختلفة المعنية بمخطط التنقل الحضري المستدام الخاص بكم للوصول إلى مصادر التمويل.

التمويلات أو الموارد المالية؟ تعريف هاتين الأداتين لتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام .



التمويل يُقصد به عموماً الأموال اللازمة لدى اطلاق مشروع معيّن، والتي يتم الحصول عليها من مصادر خارجية بمثابة استثمار أولي والتي يجب في النهاية سدادها أو ارجاعها. تشير أدوات التمويل بشكل عام إلى الدين أو موارد مالية خاصة أو مزيج بينهما. يمكن لدفعي الضرائب أيضاً المساهمة بشكل غير مباشر في التكاليف الأولية من خلال المنح والمساعدات الاستثمارية.

الموارد المالية لمشروع معيّن يُقصد بها عموماً الأشخاص الذين يدفعون ثمن المنتج على المدى الطويل. قد يشمل ذلك المستخدمين المباشرين للخدمات (التذاكر، رسوم وقوف السيارات، التسعيرات الممارسة بمراكز المدن)، أو عملاء خدمات التنقل (الإعلانات)، أو دفعي الضرائب عن طريق الميزانية العامة الوطنية أو ضريبة النقل الخاصة.

من المفيد أن نتذكر أن تنفيذ مخطط تنقل حضري مستدام قابل للاستمرار مالياً يتطلب في آن واحد وجود التمويل والموارد المالية. قد يكون اللجوء إلى الاقتراض لتمويل بنية تحتية للنقل العام على سبيل المثال، مقيداً بقدرة الموارد المالية على سداد مثل هكذا قرض.

المهام

- تقييم الإجراءات الواردة في الإجراء السابق (الإجراء 8.1) فيما يتعلق باحتياجاتها التمويلية والدخل الذي سينتج عنها على المدى القصير والمتوسط والطويل، بما في ذلك ما يتعلق بالتشغيل والتنفيذ والصيانة، والكشف عن الثغرات في مجال التمويل (التكلفة الإجمالية للملكية).
- عليكم بتقدير الإيرادات الناشئة مباشرة من الإجراءات، على سبيل المثال لا الحصر، عائدات بيع تذاكر النقل العام والاشتراكات، والامتيازات، واستئجار المساحات الإعلانية، ورسوم وقوف السيارات أو غيرها من الخدمات البلدية، مع تحديد المستوى المتوقع لاسترداد التكاليف.
- تقييم القيمة النقدية الإضافية الناتجة عن الإجراءات (على سبيل المثال، زيادة قيمة الأرض والعقارات الواقعة بالقرب من محطات العبور الجديدة) وآليات استرداد القيمة المحتملة.⁵⁰

⁵⁰ لمزيد من المعلومات، انظر على سبيل المثال "Transport for London, 2017. Land value capture, final report." https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

قائمة التدقيق

- ✓ إعداد توقعات بناءة للنفقات والإيرادات والتدفقات النقدية وغيرها من الجوانب المالية .
- ✓ إنجاز تحليل مالي وتقييم الموارد المالية الممكنة.
- ✓ إجراء تقييم أولي للمنظمات التي تحتاج إلى تمويل خارجي.
- ✓ ملخص النتائج لغرض مناقشة الإختيار النهائي للاجراءات.

تدابير التسعير:



تعدّ تدابير التسعير، على غرار التذاكر المدفوعة ورسوم وقوف السيارات ورسوم المرور، جزء من عدّة مجموعات تدابير.

يمكن أن يكون تعديل خطط تسعير خيارات التنقل تدبيراً لإدارة الطلب ومولد إيرادات محلية في آن واحد. يمكن تنفيذ بعض أنظمة التسعير، على غرار أنظمة إدارة مواقف السيارات بسهولة نسبية، بينما تتطلب أنظمة أخرى المزيد من التكنولوجيا المتقدمة والاستثمار، فضلاً عن أنها قد تثير مخاوف بشأن القبول أو الخصوصية (قد يكون الأمر كذلك بشأن نظام رسوم ممرات العبور الحضرية المستند إلى لوحات ترقيم المركبات).

قبل إدراج تدابير إدارة الطلب، ينبغي النظر بعناية في ما إذا كان ينبغي دمج الإيرادات المتولدة في الميزانية العامة من دون أي تمييز، أو بالأحرى تخصيصها على وجه التحديد لتحسين خيارات التنقل الحضري المستدام. يجب تحليل اللوائح التنظيمية المحلية والوطنية المحددة عن كتب للنظر في الخيارات.

إنّ التوضيح بأنه سيتم استخدام الإيرادات للرفع من مستوى خدمات النقل العام ودعم بدائل استخدام السيارات الخاصة يُحسّن بشكل عام مقبولة تدابير التسعير. كما أن إعادة ضخ الإيرادات الإضافية في التنقل الحضري المستدام يعزز مكانة النقل العام في مواجهة طلبات الميزانية المنافسة الصادرة من مجالات أخرى للسياسة العامة.



الصورة © Tkkurikawa on istock.com

- وضع قائمة تشمل أدوات التمويل والموارد المالية للإجراءات المختارة. عليكم بتقييم جميع الخيارات المالية بغية تحديد أيّ منها الأكثر ملاءمة. على وجه الخصوص، اطلعوا على الخيارات التي تعتمد على مصادر أخرى غير الميزانية المحلية.
- الضرائب المحلية: ضريبة محلية خاصة على النقل العام تخضع لها الشركات العامة أو الخاصة ومطورو العقارات.
- الموارد المالية: تذاكر النقل، ورسوم وقوف السيارات، والأسعار الخاصة في وسط المدينة، ورسوم الازدحام، والإعلانات الشهرية؛
- مشاركة القطاع الخاص، على سبيل المثال من خلال شراكة بين القطاعين العام والخاص؛
- إجراءات جمع الأموال، بمساهمة الرعاية المناسبين وذوي الصلة (ضمان التوافق مع استراتيجية التسويق)؛
- الميزانيات المحلية: من بلديات مختلفة ومجالات سياسية مختلفة.
- الإعانات الوطنية / الإقليمية والصناديق الأوروبية.
- القروض الخارجية والتزامات البلدية والبيئية.

- بالنسبة للتدابير التي تتطلب تمويلاً خارجياً، تحديد المُقرض المناسب قانونياً وتقييم قدرته على السداد.
- تحديد الموارد المالية المتاحة لإجراء المزيد من الدراسات التفصيلية للجدوى والسوق بغية الاستفادة من استثمارات أكبر.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- تقييم الجدوى المالية والإيرادات من الإجراءات الرئيسية في ظل ظروف مختلفة وسياقات مختلفة (التطور الديموغرافي وحجم النقل وحصص الأنماط) وفقاً للإجراء 4.1.

جدول العمل والتنسيق

- يستند هذا الإجراء إلى إجراءات جميع مجموعات التدابير المحددة في الإجراء 8.1.
- ستغذي النتائج التقييم النهائي للإجراءات في الإجراء 8.3 وسيتم دمجها لدى تطوير المخططات المالية في الإجراء 9.1.

تقترح المفوضية الأوروبية مجموعة واسعة من المبادرات والبرامج التي يمكن استخدامها من أجل (الاسهام في) تمويل تدابير التنقل المستدام. تساهم برامج التمويل الأوروبية بشكل أساسي في الاستثمارات، ولكن نادراً ما تساهم في تكاليف تشغيل البنية التحتية والخدمات. ويخص الأمر الصناديق التالية:

- الصناديق الهيكلية والاستثمارية الأوروبية (FESI)، بما في ذلك الصندوق الأوروبي للتنمية الإقليمية (FEDER) رفقة "Interreg"
- الصندوق الأوروبي للاستثمارات الاستراتيجية (EFSI)
- آلية الربط المتبادل في أوروبا (MIE)
- برنامج LIFE
- أفق 2020 / أفق أوروبا
- ELENA (في إطار أفق 2020)
- الإجراءات الحضرية المبتكرة
- URBACT
- مجتمعات المعرفة والابتكار (KIC) في مجالات + المناخ والتنقل الحضري

لمحة عامة على مصادر تمويل الاتحاد الأوروبي المتاحة حالياً للمدن متوفرة على https://ec.europa.eu/info/regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_fr



لمزيد من المعلومات حول فرص تمويل الاتحاد الأوروبي يرجى الاطلاع على:

- البوابة الأوروبية للمشاريع الاستثمارية
- المنصة الأوروبية للاستشارات الاستثمارية
- JASPERS
- fi-compass

تم وصف مجموعة مختارة من مصادر التمويل الأوروبية وغيرها بالإضافة إلى أدوات التمويل في الدليل المواضيعي للصناديق والتمويلات لتدابير التنقل الحضري المستدام.

مشاريع البنية التحتية الكبرى كجزء من تخطيط التنقل الحضري المستدام

من الناحية المثالية، يجب أن يستند أي استثمار لتحسين التنقل الحضري إلى التفضيلات المحددة في إطار مخطط التنقل الحضري المستدام أو بمخطط سابق أو استراتيجية تنقل حضري (قوية) سابقة. من الضروري ألا يتم تعريف المشروع على أساس الاستراتيجيات التي تركز على وسيلة نقل واحدة (مثل النقل البري أو النقل العام وحده) وأن يتم تقييمه في سياق سلسلة أكثر اتساعاً (تتعلق بالتنقل / نظام النقل واستخدام الأراضي المرجعية). في كثير من الحالات، يكون لمشاريع البنية التحتية الكبيرة مرحلة إعدادية تستغرق وقتاً طويلاً، وبالتالي فهي موجودة مسبقاً فور إطلاق مخطط نقل حضري جديد شامل. على وجه الخصوص، تم تخصيص الميزانية المخصصة لتشييد هذه المباني مسبقاً. إنه موقف شائع غالباً ما يواجهه مخططو النقل في واقع الأمر. اعتماداً على حالة تنفيذ هذه المشاريع المحددة مسبقاً، يمكن لمخطط التنقل الحضري المستدام إما أن يأخذ في الاعتبار الواقع الجديد، والتحقق من تحليل الخيارات السابقة (على المستوى الاستراتيجي والتكنولوجي) واستخلاص النتائج حول مستوى المخاطر التي تنطوي عليها، أو اعتبار المشروع على أنه أحد التدابير التي تم تقييمها بمسار مخطط التنقل الحضري المستدام. قد تكون هذه المشاريع الرئيسية المحددة مسبقاً قد خضعت بعد تحليل خيارات متين و / أو "لا تشمل أية مخاطر" لأسباب أخرى (على سبيل المثال، تم تطويرها كجزء من مخطط لهيئة الأراضي مصمّم بإحكام). يمكن بعد ذلك تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام بالتوازي والمساهمة في تحسين نطاق المشروع وتصميمه (الرجوع إلى مثال الممارسة الجيدة من براتيسلافا أدناه). إن تحديد تدابير إضافية، لا سيما التدابير "اللينة" التي تهدف إلى الحد من استخدام السيارات الخاصة، أو سياسة تسعير مواقف السيارات، يمكن أن تعزز جدواها. وفي حال تقييم المخاطر بأنها عالية، على سبيل المثال، إذا كانت التحاليل الأولى المنجزة في إطار مخطط التنقل الحضري المستدام تشير إلى عدم جدوى المشروع، وإذا لم يكن الأخير بعد موضوع عقد، ولم يُشرع فيه فعلياً، توجّب إيقاف التحضير للمشروع طالما أن مخطط التنقل الحضري المستدام لم يصادق عليه أو لم يُشر إلى التعديلات اللازمة التي يتعين تنفيذها. فما من شك في أن يكون مسار إعداد مخطط تنقل حضري مستدام، مُجَبَّد لمشروعٍ أُخْتِبرَ مُسَبِّقاً، ومُحْفَوفٍ بالمخاطر، مُعَابَأً من أساسه. إذ سيكون متناقضاً مع الأهداف الأساسية لمخطط التنقل الحضري المستدام ومع الإرشادات الواردة في هذه الإرشادات التوجيهية.

المصدر: EIB/JASPERS

أمثلة على الممارسات الحميدة

براتيسلافا، سلوفاكيا: التطوير المتوازي لمشروع تراموي ضخم و مخطط تنقل حضري مستدام



أعدَّ مخطط التنقل الحضري المستدام لبراتيسلافا واعتمد في الفترة ما بين 2014 و 2016. وهو يقوم على أساس تحديد صلةٍ جليّةٍ بين تحاليه وأهدافه وتدابيره. ولغرض تشييده، تم إعداد واعتماد نموذج سيرٍ من 4 خطوات. وأولي اهتمام خاص لوسائل النقل المستدامة، والمجالات التنظيمية والتشغيلية، فضلاً عن قضايا البنى التحتية. كما تم تنفيذ مشروع النقل الرئيسي الجديد للمدينة، المعروف بتراموي بترزالكا الجديد، والذي تم تأكيده من خلال الوثائق الاستراتيجية والدراسات الأولية، بالتوازي مع تطوير مخطط التنقل الحضري المستدام. وقد تم تنفيذ المشروع على عدة مراحل، بالاعتماد بشكل أساسي على تمويل ESIF (الصناديق الهيكلية والاستثمارية الأوروبية). وأكد مخطط التنقل الحضري الجديد الأهمية الاستراتيجية لشبكة التراموي الجديدة، وشدد أن تحديث وتحسين نظام التراموي، بما في ذلك أسطوله، يشكّل واحداً من التدابير الرئيسية لمستقبل المدينة.

المؤلفون: Rupprecht Consult, Neri di Volo, BEL/JASPERS
الصورة: Dopravný podnik Bratislava

أمثلة على الممارسات الحميدة

فيينا، النمسا: مساهمة إلزامية من أرباب العمل لتمويل المترو



تخضع شركات فيينا التي توظفُ عاملاً واحداً على الأقل لـ "ضريبة المترو" (Dienstgeberabgabe). تستخدم هذه الضريبة لتمويل تشغيل وتوسيع شبكة مترو المدينة. تبلغ 2 يورو للموظف الواحد في الأسبوع، ولكن بعض الفئات مثل كبار السن وذوي الإعاقة والموظفين بدوام جزئي معفيين منها. في عام 2016، جمعت فيينا ما يقرب من 67 مليون يورو. تم إنشاء هذه الضريبة عام 1970 للتخصيص لتخطيط وإنشاء وتشغيل شبكة المترو. أما اليوم فقد باتت تُستخدم العائدات أيضاً للتمويل المشترك لتذاكر النقل العام السنوية (1 يورو في اليوم).

المؤلفون: Institut Wuppertal
الصورة: Wiener Linien

أمثلة على الممارسات الحميدة

برمنغهام، المملكة المتحدة: تحصيل القيم المضافة لتطوير الأراضي من خلال التفاوض أو الضريبة



إن الإذن بتهيئة بناياتٍ جديدةٍ يزيد عموماً من قيمة الأراضي المعنية بينما يؤدي إلى تفاقم الضغط على البنى التحتية للنقل. طالما تم تمكينها قانوناً للقيام بذلك، يمكن للمدن إنشاء أدوات استرداد القيمة، والتي يتم تخصيص عائداتها لتحسين شبكة النقل ونظام التنقل الحضري. أسست برمنغهام مجموعة من سندات التخطيط التي تهدف إلى تخفيف أو تعويض التأثيرات المحلية الناشئة بالقرب من البنايات الجديدة، كما أوجدت ضريبة البنية التحتية الجماعية، والغرض الرئيسي منها تمويل مشاريع البنى التحتية الاستراتيجية الموضحة في مخطط تنمية المدينة.

المؤلفون: Helen Jenkins، مدينة برمنغهام، تقرير معهد Wuppertal
الصورة: بلدية برمنغهام

الاجراء 8.3 الاتفاق على الأولويات والمسؤوليات وجدول العمل

التحفيز

- بعدَ تحديد مجموعة الإجراءات النهائية وتوصيفها، حان الوقت لتحديد المسؤوليات وأولويات التنفيذ والجدول الزمنية. إن وجود رؤية واضحة للإجراءات ذات الأولوية والجدول الزمني والأشخاص المسؤولين عنها يعدّ حجر الزاوية لأي مخطط تنقل حضري مستدام. ويتطلب الأمر تنسيقاً ومناقشات وطيدة بين جميع الجهات الفاعلة في تطوير وتنفيذ الإجراءات.
- إضافة الطابع الرسمي على مسؤولية جميع الجهات الفاعلة والمساهمة بالموارد مع الشركاء المعنيين.
- تحديد أفق زمني واضح لتنفيذ الإجراءات.
- التوصل إلى اتفاق رسمي بشأن المسؤوليات والجدول الزمنية بين صانعي القرار وأصحاب المصلحة الرئيسيين.

المهام

- مناقشة الإجراءات المقترحة وأولوياتها مع أصحاب المصلحة التي من شأنها الاضطلاع بدور معيّن في تمويلها وتصميمها وتنفيذها. اعملوا على اسهام إدارات أخرى لخدمات المدينة أثناء المناقشات.
- دراسة الخيارات بغية اختيار لمن ستفوضون مسؤولية تنفيذ اجراء معيّن. اعتبروا مهارات ونقاط القوة وكفاءات أصحاب المصلحة. قد يبدو أحياناً بديهيّاً إسناد مسؤولية مهمة معيّن إلى شخص معيّن، ولكن في حالات أخرى، قد يكون العمل التعاوني والمتعدد التخصصات مع مختلف أصحاب المصلحة أكثر ملاءمة.

الأهداف

- تحديد الأولويات والمسؤوليات المناسبة لتنفيذ الإجراءات المختارة.
- التأكد من أن جميع الإجراءات مرتبة بوضوح ومن حيث الأولوية وقابلة للتحقيق.
- ضمان التخصيص الفعال والفعلي للموارد (الموارد البشرية والمجال المعرفي والوقت).

التنفيذ. تكون لدى المنسق نظرة عامة على الإجراءات التي تم تنفيذها، وفعاليتها من حيث التكلفة ونتائجها، ما يوفر معلومات قيمة لتطوير نظام التنقل الخاص بمدنيتكم.

جدول العمل والتنسيق

- يستند هذا الإجراء إلى الإجراءات المحددة في الإجراءين 8.1 و 8.2. وهو بمثابة الأساس لجميع الإجراءات اللاحقة ويشكل جزءاً أساسياً من مخطط التنقل الحضري المستدام النهائي.

قائمة التدقيق

- ✓ اختيار المنفذين المسؤولين عن تنفيذ كل إجراء.
- ✓ تحديد الجدول الزمني والأولويات مع أصحاب المصلحة.
- ✓ نشر الإجراءات المتفق عليها لإعلام الجمهور العام.

- ارتقبوا مسؤوليات واضحة لكل إجراء في مجموعات التدبير. قد لا يتم إكمال إجراء يُنسب إلى شخص غير مسؤول.
- أوجدوا جدولاً زمنياً عاماً للإجراءات، بتحديد بداية ونهاية تقريبية لتنفيذ الإجراءات. ولتخطيطكم التفصيلي، ركزوا على السنتين أو الثلاثة القادمة، وأوجدوا تخطيطاً عاماً أيضاً على مدى السنوات العشر القادمة وانتبهوا للإجراءات التي تتطلب التنفيذ على المدى الطويل. (يجب مراجعة مخططات العمل التفصيلية للسنوات القليلة القادمة وتحديثها بانتظام، كل خمس سنوات على الأقل).
- ارتقبوا إجراءات ذات الصلة من شأنها التأثير فيما بينها (الرجوع إلى الإجراء 8.1). على سبيل المثال، يرتقب إنشاء خط نقل حافلات جديد بمستوى عالٍ من الخدمة فور الانتهاء من البنى التحتية اللازمة (محطات أو ممرات للحافلات على سبيل المثال)، ويجب دمج الإجراءات المثيرة للجدل (الرسوم الحضرية على سبيل المثال) بإجراءات تحظى بالدعم العام أو مسبقاً لها (مثل خفض أسعار تذاكر النقل العام) للرفع من مقبوليتها.
- اعتبروا المشاريع الكبرى التي من المحتمل أن يكون لها تأثير على نظام التنقل للمدينة، على سبيل المثال مشروع ادراج خط تراموي جديد، أو فرض رسوم حضرية. غالباً ما تستغرق هذه المشاريع فترات زمنٍ تنفيذيةٍ أطول من فترات تنفيذ مخططات التنقل الحضري المستدام، إذ تتطلب تجنيد قدرات التخطيط الحضري المتوفرة، لأن تنفيذها معقد ويتطلب تقييماً استراتيجياً للأثر البيئي (EIE) وعليه، من شأنها أن تبتثق عنها تداعيات هامة على بقية الإجراءات. حتى المشاريع "البسيطة" المتعلقة بالدراجات يمكن أن تتأخر لسنوات عديدة بسبب الصعوبات والإجراءات القانونية.
- عليكم بتحديث جدول الإجراءات والبطاقات الفنية (المعدّة في الإجراء 8.1) بالمعلومات الجديدة المتفق عليها.
- يجب الإعلان عن الجداول الزمنية والمسؤوليات وتخصيص الموارد لضمان الشفافية وإعلام المواطنين.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- يتوجب تعيين مدير برنامج مسؤول عن تنسيق تنفيذ الإجراءات، من ناحية، ورصد وتقييم التدابير وحزمة التدابير الشاملة من ناحية أخرى (يمكن إسناد هذا الدور إلى منسق مخطط التنقل الحضري المستدام، أو إلى شخص آخر من أجل رفع الامكانيات لتنفيذ الإجراءات). يسمح اختيار منسق للإجراءات بتكليف الإجراءات أو تنقيحها وتطوير إجراءات جديدة أثناء مرحلة



الصورة © Susanne Böhrer



الشكل 35: مثال على كيفية وصف التدابير ومجموعات التدابير في جدول اجراءات (حسب C. Mattson، 2018. معايير تطوير المخطط

التدبير:	وصف التدبير	الروابط بأهداف مخطط التنقل الحضري المستدام	المسؤوليات	اجراءات التدابير	فترة التنفيذ	الموارد الضرورية	التكلفة	مصادر التمويل	مصادر التمويل
انشاء الممرات المخصصة لركاب الدراجات	مسارات وممرات محددة في الشوارع الرئيسية للمدينة	قوية جدًا (تحسين إمكانية الوصول وتعزيز سلامة الطرقات وتحفيز التنقل النشط والحد من تلوث الهواء والضوضاء)	صاحب الشبكة	تحليل مطلوب لمسارات الدراجات	السنة 1: يناير - مايو	مُخططان حضريان اثنان لحركة السير	30.000 يورو + 20% من أجرة الدوام الكامل لمُخطط المرور	ميزانية البلدية	جمعيات ركاب الدراجات
				وضع مخطط شبكة ركوب الدراجات	السنة 1: مايو - ديسمبر	4 مخططين للمرور ومخططين الحضريين	40.000 يورو	ميزانية البلدية	جمعيات ركاب الدراجات، البلديات المجاورة
				تهيئة وانشاء مسارات ركوب الدراجات	السنوات 2 الى 5	المخطون الحضريون والمروجون	500 يورو / م	ميزانية البلدية + التمويل الوطني	شركات البناء
إنشاء مخطط إدارة التنقل	تخطيط المحتوى والجدول الزمني ونمط عمل إدارة التنقل	قوي (تحسين إمكانية الوصول، التحفيز على التنقل النشط، تطوير النقل العام)	الإدارة البلدية	إنشاء مخطط إدارة التنقل	السنة 1: أبريل - أكتوبر	خبير في تغيير السلوكيات، مخطط للمرور على الطرقات	30.000 يورو	ميزانية البلدية + مشروع بحثي	المدارس والجامعات وكبار أرباب العمل ومشغلي النقل العام
تحسين ممرات المشاة على الممرات ذات الأولوية	...								

أمثلة على الممارسات الحميدة

سالونيك، اليونان: منتدى حول التنقل لتحديد المسؤولين عن الإجراءات



بعد اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام عام 2014، اجتمع أصحاب المصلحة المعنيين بالتنفيذ أثناء منتدى التنقل، الذي كان بمثابة جلسة لمخطط التنقل الحضري المستدام. اجتمع منتدى التنقل لأول مرة عام 2016 بهدف عرض حالة التقدم المحرزة بشأن مختلف التدابير ومناقشة وتحديد الاجراءات للمضي قدماً مع جميع المشاركين. وُزعت الأدوار وفقاً للاختصاصات الإقليمية والأحكام القانونية أولاً، ثم وفقاً لخبرات وقدرات المنظمات. ويُعزى نجاح المنتدى غير الرسمي حول التنقل الى طموحات المشاركين العالية. لذلك، أوصت سلطات ثيسالونيكى باستخدام إطار أكثر إلزاماً بغية دعم القرارات ذات الصلة بتخطيط الاجراءات.

المؤلفون: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, تقرير Poliss
الصورة: Dimitris Vetsikas (IIC), pixabay.com

الاجراء 8.4 الحصول على دعم واسع من السياسيين والجمهور

التحفيز

- قوموا بإبلاغ صناع القرار واحصلوا على ملاحظاتهم. اعتبروا تنظيم جلسة إعلامية خاصة بالمجلس المحلي قبل اعتماد مخطط التنقل الحضري بشكل رسمي. يمكن أن توفر لكم المحادثات المباشرة مع صانعي القرار الرئيسيين، مثل رؤساء البلديات وقادة الأحزاب السياسية الرئيسية، رؤى مهمة حول كيفية الحصول على دعم سياسي أوسع وتيسير تبني المشروع.
- اعملوا على إشراك أصحاب المصلحة الرئيسيين بنشاط والحصول على ملاحظاتهم، على سبيل المثال خلال اجتماع المجموعة التوجيهية لمخطط التنقل الحضري المستدام.
- إشراك المواطنين بفاعلية والحصول على آرائهم بشأن الإجراءات، على سبيل المثال أثناء مناظرة عامة مسائية (الرجوع الى الشكل 14 حول مناهج وطرق مشاركة المواطنين).
- احرصوا على الترويج من قبل وسائل الاعلام المحلية لأهم العناصر الرئيسية لمخطط التنقل الحضري المستدام، بما في ذلك الإجراءات الرئيسية. لدى الاعلان عن الإجراءات شددوا على التغييرات الإيجابية المنبثقة عنها ودورها لتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام. إذا أمكن، الجأوا لاستخدام أدلة قابلة للقياس كماً للفوائد المتوقعة والرسوم التوضيحية الجذابة بصرياً، على غرار صور مدن أخرى قبل وبعد التنفيذ. في كثير من الأحيان تُسمع تنديدات الأشخاص المُتأثرين سلباً فقط. لذلك يوصى ببذل الجهود اللازمة ليتسنى للأشخاص المستفيدين من التدابير من الجمهور العام الادلاء بأصواتهم.

- تحلوا بالوضوح بشأن ما يمكن للسلطات المحلية القيام به فعلياً وما لا يمكنها القيام به (إدارة التوقعات).

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- في حال واجهتم اعتراضات سياسية قوية، على سبيل المثال إذا حصلت تغييرات في التشكيلة الحكومية أثناء مرحلة اعداد مخططكم للتنقل الحضري المستدام، لا تترددوا عن تسليط الضوء على الفوائد والوقت والموارد المُستثمرة بالفعل لاعداد مخطط التنقل الحضري المستدام. يمكن أن يساعد تشبيه الجسر على إيصال المعلومة: فلو شرعت مثلاً حكومة في تشييد جسر قبل أن تُستبدل بحكومة أخرى، حتماً ستستمر الحكومة الجديدة في

- الإجراءات هي الجزء الأكثر واقعية من مخطط التنقل الحضري المستدام. إنها تؤثر بشكل مباشر على السكان المحليين، لذلك هم عادة العنصر الأكثر إثارة للجدل في العملية. على سبيل المثال، إذا كان من السهل الموافقة على أن سياسة نشطة كركوب الدراجات مفيدة للمدينة (أي على المستوى الاستراتيجي) وإذا كان توفير بنية تحتية لركوب الدراجات لاسيما على مستوى ممرات السير مدعوماً من قبل الأغلبية (أي على مستوى التدابير)، يمكن أن تكون الإجراءات المخطط لها من قبل الإدارة المسؤولة عن البناء (على سبيل المثال، تحويل موقف سيارات بشارع معين لإنشاء مسار دراجات) مثيرة للجدل. لتسهيل التنفيذ الفعال للإجراءات بعد ذلك، من الضروري ضمان الحصول على دعم واسع من لدى السياسيين والجمهور في جميع مراحل التخطيط للتدابير والإجراءات، قبل اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام. بعد إشراك المواطنين في تطوير التدابير ومجموعات التدابير (الرجوع الى الإجراءات 7.1 و 7.2)، يجب الاعلان عن الإجراءات المخططة لها للجمهور، وإعطاء المواطنين وأصحاب المصلحة الفرصة لإبداء رأيهم قبل اتخاذ القرارات النهائية. في أحسن الأحوال، يشارك الآخرون بنشاط في عملية اعتماد الإجراءات، ما يجعلهم يشعرون بامتلاك زمام "مخططهم" و"اجراءاتهم"، فضلاً عن استيعابهم لدور المخطط في تحسين التنقل ونوعية الحياة للجميع.

الأهداف

- ضمان تملك زمام الأمور ومقبولية الإجراءات المخططة من قبل صانعي القرار والمواطنين وغيرهم من أصحاب المصلحة.
- ضمان الشفافية حول الإجراءات المخطط لها.
- تسهيل اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام وتنفيذ الإجراءات بشكل فعال لاحقاً.

المهام

- يتوجب عليكم الاعلان بطريقة شفافة ومهنية عن العناصر الرئيسية لاستراتيجية مخطط التنقل الحضري المستدام، ولا سيما الإجراءات المخطط لها.



الحوزة © Susanne Böhrer

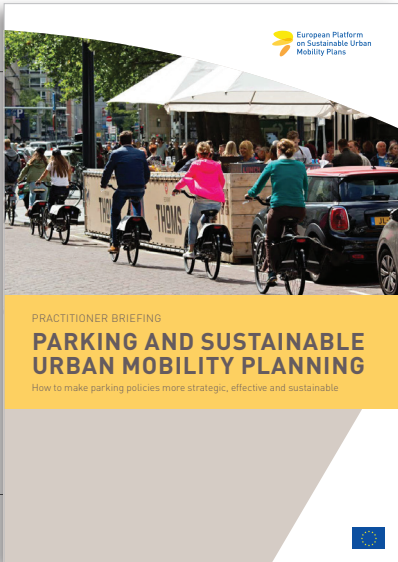
قائمة التدقيق

- ✓ تخطيط وتنفيذ العلاقات العامة والتعبئة.
- ✓ تم إبلاغ صناع القرار والمواطنين وأصحاب المصلحة الآخرين وأتيحت لهم الفرصة لإبداء آرائهم، وتم أخذ التعليقات التي قدموها في الاعتبار عند اتخاذ قرار بشأن الإجراءات.

العمل عليه. هكذا مخطط تنقل حضري مستدام، من الضروري الاستمرار فيه لأنه مكلف وطويل الأمد، يخدم مصالح المدينة في مجموعها.

جدول العمل والتنسيق

- على الأقل قبل وضع اللمسات الأخيرة واعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام، ولكن يفضل أن يكون ذلك بالتوازي مع جميع إجراءات الخطوة 8.



قد يصعب كسب دعم الجمهور بشأن عدد معين من الاجراءات. ووقوف السيارات مهم جداً لدرجة أن مستخدمي الطريق يميلون إلى امتلاك آراء قوية بهذا الصدد (مثل السكان أو الزوار أو شركات الخدمات اللوجستية). تزداد الصعوبة بالنسبة للسلطات المحلية لأن هذه المجموعات من المستخدمين لا تتشارك نفس التوقعات والاحتياجات من حيث التكلفة والتوافر وامكانيات نظام ووقوف السيارات. وبالتالي، فإن القبول العام يمثل تحدياً كبيراً، والطريقة الوحيدة لجعل الناس يقبلون تدابير إدارة مواقف السيارات الجديدة تكمن في اقناعهم بأن التغيير سيكون حتماً مفيداً. تحلوا بالوضوح بشأن كيفية عمل الإجراءات ومن حيث التكاليف التي ستقع على عاتق السكان ان وُجدت، وكذا بشأن الأغراض التي ستخصص لها عائدات الاجراءات التنظيمية الجديدة لمواقف السيارات. يمكنكم الحصول على أدوات وارشادات مفيدة بالتعليمات التطبيقية المعنونة تنظيم ومواقف السيارات والتخطيط للتنقل الحضري المستدام .

أمثلة على الممارسات الحميدة

غينت، بلجيكا: أمسيات النقاش العام والاجتماعات بين أصحاب المصلحة والمشاورات العامة



لجأت مدينة غنت الى ثلاثة صيغ مختلفة لجلب دعم الجمهور لاعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام:

(1) أمسيات لتبادل الحوار العام حيث ناقش المواطنون مخطط التنقل الحضري المستدام في مرحلة المشروع، بتنشيط وسيط؛ (2) دورة مشاورات واسعة مع أصحاب المصلحة؛ (3) إجراء تحقيق عام لمدة شهر سمح لجميع المواطنين والمنظمات بإرسال تعليقاتهم بشأن مخطط التنقل الحضري المستدام. كانت هذه أكبر عملية والأكثر شمولاً التي نفذتها مدينة غينت من حيث تخطيط التنقل. سمح استخدام صيغ متعددة لتجنيد المواطنين لفريق العمل على مخطط التنقل الحضري المستدام التوصل بأفرادٍ من بيئات وفئات عمر مختلفة فضلاً عن تعزيزه لدعم الجمهور للمخطط وتدابيره. كما أنشأت المدينة مجلة خاصة لاعلام المواطنين بالموضوع "de wijze gazet".

المؤلفون: Merijn Gouweloose, مدينة غينت، تقرير EUROCITIES
الصورة: مدينة غينت

أمثلة على الممارسات الحميدة

ليل، فرنسا: لجنة سياسية تجتمع مرتين سنوياً تشرف على توجيه سياسات مواقف السيارات في المدينة



أنشأت مدينة ليل الأوروبية لجنة مسؤولة عن مواقف السيارات حتى يتمكن الممثلون السياسيون والفنيون على مستوى الحاضرة (MEL) وعلى مستوى البلديات (95 بلدية) من الاتفاق على سياسات وقوف السيارات. الهدف الرئيسي لهذه اللجنة هو "تبني رؤية مشتركة لسياسة وقوف السيارات على مستوى العاصمة [...] من أجل التحكم في استخدام السيارة وإعادة الفضاء العام إلى المواطنين". إن مشاركة جميع السلطات العامة في إطار مؤسسي يجعل من الممكن التوصل إلى توافق سياسي، الشفافية والحيادية في إطار العمل عاملان رئيسيان للنجاح. تخطط اللجنة لإنشاء كتاب أبيض حول مواقف السيارات والذي سينظم مبادئ سياسة وقوف السيارات ليتم دمجها في مخطط التنقل الخاص بالمدينة.

المؤلفون: Ellie Deloffre et Olivier Asselin, حاضرة ليل الأوروبية،
تقرير Polis | الصورة: Alexandre Traisnel, MEL



بعد تقدير التكلفة المبدئي، حان الوقت الآن لوضع مخططات مالية محددة ونهائية لجميع الإجراءات. بناءً على الاتفاقيات المبرمة بمنظومتكم، يمكنكم تضمين المخطط المالي التفصيلي بمخطط التنقل الحضري المستدام أو إنشائه في شكل عملية مستقلة. يلخص مخطط التنقل الحضري المستدام نتائج جميع الإجراءات السابقة. بعد تعديل الوثيقة مع مراعاة تعليقات أصحاب المصلحة والمواطنين وبعد مراقبة الجودة النهائية، يجب اعتماد الوثيقة رسمياً من قبل الممثلين السياسيين.

الاجراء 9.1 وضع المخططات المالية والإتفاق من حول تخصيص التكاليف

التحفيز

التسلسل الصحيح للمشاريع ضروري لضمان الانتقال الفعال إلى مرحلة التنفيذ وضمان استدامة التمويل على المدى الطويل. إذا كنتم تفكرون في إمكانية تجنيد رؤوس الأموال الخاصة لاستثماراتكم الأولية، فلا تنسوا أن تكلفة التمويل، أي معدل الفائدة، الذي يدفع عادة من قبل القطاع الخاص، أعلى من تلك التي يدفعها القطاع العام. هذا يعني أن القطاع الخاص من شأنه أن يشترط بتدفقات إيرادات أكبر (على سبيل المثال، من خلال تذاكر نقل أكثر تكلفة) لتعويض هذه التكاليف. للنجاح في جلب التمويل من القطاع الخاص، ستحتاجون إلى التأكد من أن القطاع العام أيضاً يتحمل المخاطر المناسبة، وخاصة المخاطر الاستراتيجية، بشكل مقنع ومن خلال الالتزامات التعاقدية. بالإضافة إلى ذلك، فإن أفق الاستثمار في القطاع الخاص أقصر عمومًا من أفق القطاع العام ويتطلب عمومًا عائداً أسرع على الاستثمار.

يتطلب تنفيذ إجراءات التنقل الحضري المستدام مخططاً مالياً متيناً من شأنه تحديد الطريقة التي تموّل بها إجراءات مخطط التنقل الحضري المستدام. يحدد المخطط بشكل ملحوظ تقديرات التكلفة التفصيلية، التي تم إعدادها في الإجراء 7.2، بالإضافة إلى مصادر التمويل والموارد المالية المحددة في الإجراء 8.2. فيما يتعلق بالمنطقة الحضرية الوظيفية للمدينة، يجب أن تأتي الأموال والتمويل من مصادر مختلفة بلدية وإقليمية ووطنية وخاصة ومتعددة الأطراف. لضمان الاستدامة طويلة الأجل لتدابير مخطط التنقل الحضري المستدام، من الضروري تلبية الاحتياجات التمويلية للتدابير من خلال الاعتماد استراتيجياً على الميزانيات العامة وأدوات التمويل المختلفة والقروض البلدية وقروض المرافق العامة وأحياناً على رأس مال القطاع الخاص. نظراً لأن أفق مخطط التنقل الحضري المستدام طويلة الأمد، فغالباً ما يكون من المفيد التخطيط لتمويله على مراحل، مع تفصيل تدابير المرحلة الأولى كفايةً لجلب الأموال والتمويل من المصادر العامة والخاصة.

الأهداف

- إبرام اتفاقيات استرداد التكلفة (النسب والشروط) للأنظمة والخدمات المشتركة، مثل المساهمة في تكاليف تشغيل خدمات النقل العام.
- الإتفاق على توزيع التكاليف والإيرادات بين البلديات والسلطات الإقليمية والمستوى الوطني ومشغلي القطاعين العام والخاص.
- إعداد خطة تمويل مفصلة لتمويل استثمارات المرحلة الأولى.
- تأكدوا من أنه بإمكانكم الوصول إلى آليات المساعدة التقنية مثل JAPERS أو ELENA للتدابير الشائكة التي تتطلب دراسات متابعة، من أجل ضمان الاستدامة والوصول إلى التمويل.

جدول العمل والتنسيق

- بعد الإجراء 8.3، استناداً إلى الإجراءات المتفق عليها ومراعاة للمسؤوليات والجدول الزمني ذات الصلة.
- استخدام ودراسة التكلفة المالية المباشرة المقدرة للإجراءات ومصادر التمويل المحددة (الإجراء 8-2).

قائمة التدقيق

- ✓ الإعداد والتحقق من المخططات المالية التفصيلية للإجراءات التي تتطلب تمويلًا خلال المرحلة الأولى من تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام.
- ✓ ضمان التزام الجهات الحكومية ذات العلاقة بتخصيص ميزانية عامة كافية لسد فجوات التمويل..
- ✓ إذا لزم الأمر، الانتهاء من الطلب الأولي لتمويل دراسات الجدوى أو السوق أو دراسات أخرى لإعداد المشاريع.
- ✓ ضمان الاستدامة المالية للمشاريع.
- ✓ الإتفاق على توزيع التكاليف والفوائد بين الجهات الفاعلة ذات الصلة.

- وضع خطة تمويل لجميع تدابير مخطط التنقل الحضري المستدام، تجمع بين مصادر التمويل والموارد المالية الإرشادية.
- إنشاء خطة تمويل مفصلة للإجراءات ذات الأولوية التي تحتوي على جميع النفقات المخطط لها، بما في ذلك الضرائب ومخصصات المخاطر، وكذلك الإيرادات، على أساس سنوي وطوال مدة مخطط التمويل.
- ضمان الجدوى المالية للإجراءات، بما في ذلك ما بعد فترة التمويل الأولية.
- توقع الطوارئ لضمان المرونة في مواجهة التغيرات المحتملة في تدفقات الإيرادات.
- تحديد فرص مشاركة القطاع الخاص.
- الإتفاق على توزيع التكاليف والإيرادات بين جميع المنظمات المشاركة.

المهام

- إعملوا بالتعاون مع بلديات ومؤسسات إقليمية أخرى (اتفاقيات تقاسم التكاليف لخدمات النقل العام عبر الحدود) والمؤسسات الوطنية. النظر في تمويل بعض التدابير بشكل مشترك.
- تقييم إمكانية إشراك مستثمري القطاع الخاص في رأس المال أو الاستثمارات أو العمليات أو مزيج من هذه العناصر الثلاثة.
- إعداد التوقعات المالية لإجراءات المرحلة الأولى، بما في ذلك النفقات الرأسمالية (الاستثمار الأولي) وكذلك تكاليف التشغيل والصيانة وتدفقات الإيرادات ذات الصلة في السنة.
- مناقشة التدابير مع شركاء التمويل المحتملين والموارد المالية لضمان أن التدابير المختارة معدة بشكل جيد.
- تخصيص التمويل والموارد المالية لجميع الإجراءات، مع الأخذ في الاعتبار التغيرات المحتملة في تدفقات الدخل، سنوياً. النظر في إشراك السياسيين لسد أي فجوات في التمويل.

أمثلة على الممارسات الحميدة

برشلونة، إسبانيا: الصناديق والتمويلات الأوروبية لتجديد النقل العام في برشلونة

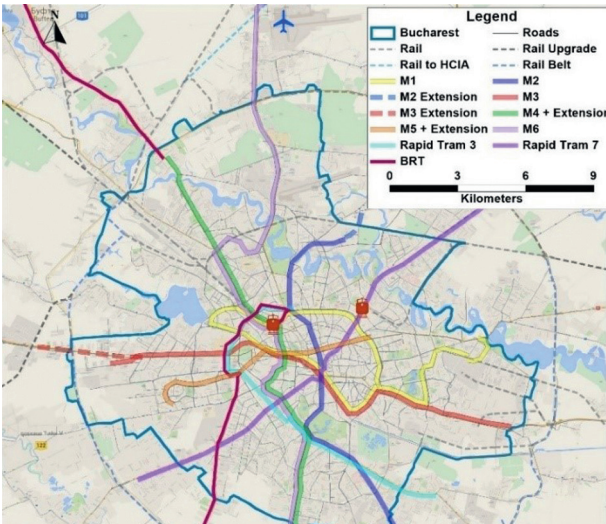


تستفيد البلدية ومشغل النقل العام (TMB) في برشلونة من مخطط تمويل قوي لتجديد أسطول حافلات المدينة. تلقى مشغل النقل المحلي دعمًا ماليًا من ELENA (الآلية الأوروبية للدعم على المستوى المحلي في مجال الطاقة) بمنحة قدرها 1.5 مليون يورو لتمويل الدراسات التحضيرية (2011-2015) بغية التحويل الواسع النطاق للحافلات المشغلة بالديزل والغاز الطبيعي المضغوط إلى حافلات هجينة التشغيل. في عام 2019، منح بنك الاستثمار الأوروبي (BEI) قرضًا بقيمة 73.5 مليون يورو لشركة TMB لشراء 254 حافلة "نظيفة" (كهربائية التشغيل، هجينة والمشغلة بالغاز الطبيعي المضغوط). يساهم تجديد أسطول النقل العام في تحسين جودة الهواء في برشلونة.

المؤلفون: Josep Maria Armengol Villa, تقرير POLIS
الصورة: TMB

أمثلة على الممارسات الحميدة

بوخارست / إلفوف، رومانيا: تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام على أساس تخطيط الميزانية السنوية الشاملة



بناءً على تحليل معمق للبيانات والصعوبات، تم تحديد قائمة المجالات ذات الأولوية لمخطط التنقل الحضري المستدام. أدت هذه القائمة إلى ظهور سلسلة من التدابير التنظيمية والتشغيلية والمتعلقة بالبنية التحتية، والتي تم تضمينها بمخطط التنقل الحضري المستدام. قُدّرت تكاليف كل تدبير، وبالتالي تحديد حجم إجمالي الاستثمار اللازم لتنفيذ المخطط، وربطه بمصادر التمويل المتاحة. ساعد مخطط التنقل الحضري المستدام الذي استُعمل بمثابة الأداة الرئيسية في تحديد الأولويات لبرمجة التمويل الأوروبية حتى عام 2030. ستؤخذ هذه الأموال في الاعتبار جنبًا إلى جنب مع تمويل الدولة، والنفقات الاستثمارية لإدارة بوخارست ومقاطعة إلفوف، والقروض من المؤسسات المالية الدولية (EIB / EBRD) والعائدات الإضافية المنبثقة عن استراتيجية مواقف السيارات المقترحة. في غضون ذلك، كان من الممكن تحديد الميزانية اللازمة للإعانات التشغيلية للنقل العام وصيانة الشبكة خلال نفس الفترة.

المؤلفون: Alan O'Brien, BEI/JASPERS, تقرير Rupprecht Consult
الصورة: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI

الاجراء 9.2 الانتهاء من وثيقة "مخطط التنقل الحضري المستدام" والتأكد من جودتها

التحفيز

- تحليل الوثيقة ككل والتحقق من جودتها وإمكانية تحقيق نتائج فعالة. اعتبار استخدام أداة التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام المتوفرة عبر الانترنت (الرجوع الى الأدوات أدناه) أو إجراء مراجعة داخلية رفقة شركائكم لضمان جودة المخطط.
- التحقق من أن ملاحظات ونتائج عمليات مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين مدمجة بالوثيقة.
- من الضروري التحقق من احترام مخطط التنقل الحضري المستدام للاجراءات القانونية (إذا تم تطبيقه على المستوى الوطني على سبيل المثال) بالإضافة إلى توجيهات المفوضية الأوروبية المتعلقة بالتقييم البيئي الاستراتيجي (ESE). في بعض البلدان، التشاور العام مطلوب أيضاً في هذه المرحلة.

الأهداف

- ضمان الجودة العالية لمستند مخطط التنقل الحضري المستدام.
- التأكد من أن التعليقات الواردة من أصحاب المصلحة الرئيسيين والجمهور قد تم أخذها في الاعتبار بقدر كافٍ بالمخطط.
- الانتهاء من اعداد مستند مخطط التنقل الحضري المستدام بحيث يكون جاهزاً لاعتماده من قبل الهيئات السياسية واعلانه للجمهور.
- إجراء التغييرات النهائية بالتعاون مع أصحاب المصلحة الرئيسيين. عملوا على اعداد وثيقة من شأنها أن تلقى دعماً واسعاً من لدى السياسيين والجمهور، على سبيل المثال عن طريق تعديل نقاط الضعف التي قد تمنع صانعي القرار الرئيسيين من دعمها. لكن تفادوا غض البصر عنها، لأنه من الضروري أن يكون المخطط طموحاً بما فيه الكفاية لتحقيق أهداف الاستدامة .
- أكملوا مُستند مخطط التنقل الحضري المستدام.

المهام

- صياغة نسخة أولية كاملة من مخطط التنقل الحضري المستدام قد يكون من المثير للاهتمام تضمين العناصر التالية في المستند:
 - السياق والوضع المحليين ونظرة عامة سريعة على مسار التنمية (بما في ذلك مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين)؛
 - نتائج تحليل التنقل وتمارين تصميم السيناريوهات؛
 - الرؤية والغايات والأهداف الرئيسية؛
 - مجموعات التدابير واجراءاتها (بما في ذلك الجدول الزمني والمسؤوليات والتمويل)؛
 - مسار الرصد والتقييم.
- اللجوء الى مقيمين خارجيين من ذوي الخبرة في التخطيط للتنقل الحضري المستدام للتحقق من جودة الوثيقة.
- الترويج لوثيقتكم لمخطط التنقل الحضري المستدام لتوصيل فكرتها الأساسية ومساعدة المواطنين وأصحاب المصلحة على التعرف عليها والاحتفاظ بأفكارها. يمكن أن يشمل هذا التحسين إعطاء عنوان جذاب للمخطط، وتطوير هوية بصرية وموضوع وألوان وشعار خاص (الرجوع الى الأمثلة أدناه).
- أوجدوا نسخة موجزة من المستند.
- أضيفوا مدينتكم إلى قاعدة بيانات Eltis للمدن التي تستخدم مخطط تنقل حضري مستدام:

<https://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>

جدول العمل والتنسيق

- تفحصوا جودة مستند مخطط التنقل الحضري المستدام لدى توفر المسودة المتقدمة .

قائمة التدقيق

- ✓ صياغة المسودة النهائية لمخطط التنقل الحضري المستدام.
- ✓ التقييم داخليا ومن قبل أصحاب المصلحة.
- ✓ رقابة الجودة.
- ✓ إدراج آخر التحديثات.

أداة التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام

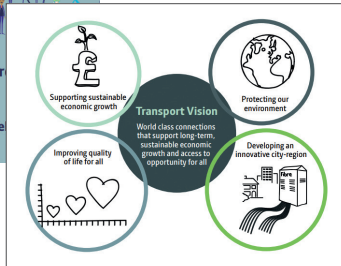


من أجل التحقق من جودة عملية التخطيط لإنشاء مخطط تنقل حضري مستدام، يوصى باستخدام أداة التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام المتوفرة عبر الإنترنت . يمكن استخدام هذه الأداة في جميع مراحل دورة التخطيط: لتقييم وتحسين تخطيط التنقل في بداية العملية وأثناءها، ولتقييم جودة مخطط التنقل الحضري المستدام قبل الانتهاء منه. تشكل أداة التقييم الذاتي من مجموعات مخصصة من الأسئلة المصممة خصيصاً لسياقكم التخطيطي واهتماماتكم. بعد ملء الاستبيان، ستشير صفحة النتائج إلى ما إذا كانت وثيقتكم تفي بمبادئ مخطط التنقل الحضري المستدام، مما يسمح لكم بتحديد نقاط القوة والضعف لمقاربتكم. سيقدم لكم نصائح مخصصة لتحسين مخططكم، وأمثلة عن الممارسات الجيدة وروابط لإرشادكم بشأن مواقف محددة. لكي تستفيد وثيقتكم النهائية من الآراء والتعليقات المختلفة، يتوجب التماس عدة أشخاص من الفريق المركزي لمخطط التنقل الحضري المستدام لاجراء التقييم الذاتي.

الرابط نحو أداة التقييم الذاتي لمخطط التنقل الحضري المستدام:
www.eltis.org/mobility-plans

أمثلة على الممارسات الحميدة

مانشستر الكبرى، المالمو، بودابست، فيينا: مخططات تنقل حضري مستدام تُمنح جوائز لروعها التصميمية



من بين مخططات التنقل الحضري المستدام الحائزة على جوائز وذات التصميم الرائع، يمكننا الاستشهاد بتصميم مانشستر الكبرى. تجمع منظمة Transport for Greater Manchester (TfGM) بين خبرتها الداخلية وعمل المقاولين الخارجيين لإنشاء صور لافئة للنظر مع الاحتفاظ بالقدرة على إجراء التحديثات اللازمة بسرعة. تم إنتاج عناصر مستقلة، على غرار صفحة غلاف مخطط التنقل الحضري المستدام من قبل مستشار خارجي خبير في التصميم الفني. بالنسبة للصور المتعلقة بمحتوى مخطط التنقل الحضري المستدام القابلة للتغيير، مثل الخرائط والرسوم البيانية والصور، استعانت TfGM فريق التصميم الداخلي الخاص بها. سمح ذلك لـ TfGM بتحسين محتوى مخططها للتنقل الحضري المستدام في آجالٍ قصيرة واستخدام نفس الصيغة الشكلية لدى جميع تحديثاته، ما يضمن تناسق مستندات TfGM ذات الصلة بمخطط التنقل الحضري المستدام.

تجدون بالملاحق معلومات حول مناهج تصميم اصدارات المالمو وبودابست وفيينا .

المؤلفون: Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, تقرير Poliss
صورة: Transport for Greater Manchester

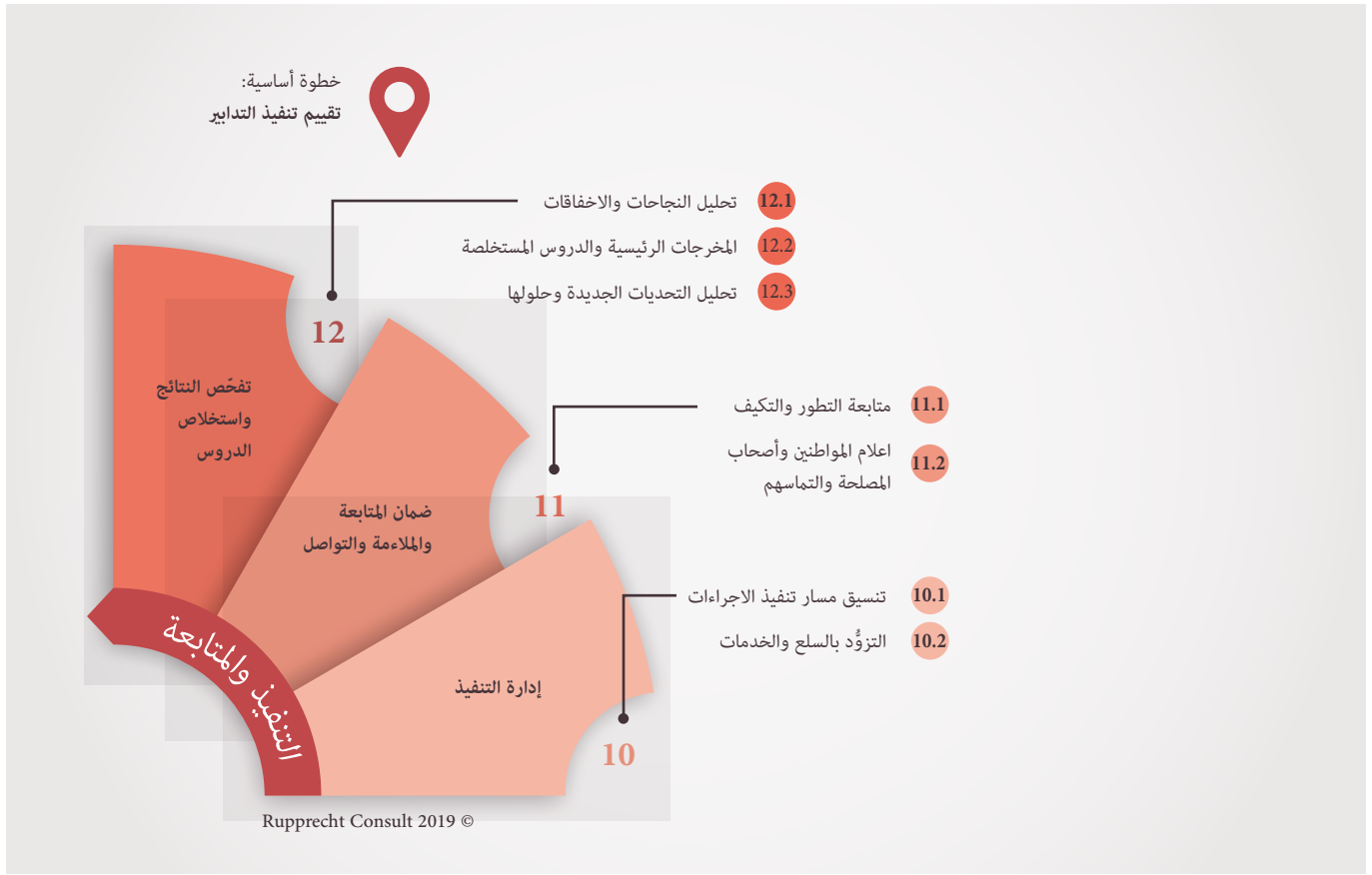
خطوة رئيسية: اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام



تتمثل أهم خطوة وسيطة في عملية التخطيط في اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام من خلال تحالف سياسي واسع قدر الإمكان. يجب إضفاء الشرعية على مخطط التنقل الحضري المستدام من قبل الممثلين السياسيين المنتخبين للهيئة أو الهيئات المسؤولة عن التخطيط الحضري (على سبيل المثال المجلس البلدي، مجلس الجماعة، الجماعات المجاورة، المجلس الإقليمي). أنّها خطوة أساسية لتعزيز مقبوليته وجعله رسمياً وتزويده بإطار اجرائيّ محدد لتنفيذ تدابيرهِ. قد تستغرق عملية الاعتماد بضعة أشهر وستعتمد على الإطار التنظيمي والهيكل الإداري للبلد. ولدى اعتماده، يستحقّ مخططكم للتنقل الحضري المستدام الاحتفال به واحيائه رفقة السكان المحليين. يمكنكم تنظيم حدثٍ ودعوة أصحاب المصلحة وعامة الجمهور ووسائل الإعلام (المحلية)، حيث يمكنكم تقديم النسخة النهائية علنيّةً.



المرحلة 4: المراقبة والتنفيذ



تركز المرحلة الرابعة على تنفيذ التدابير والإجراءات ذات الصلة المحددة بمخطط التنقل الحضري المستدام، مصحوبة برصد وتقييم وتواصل منهجي. في هذه المرحلة، يتم تنفيذ الإجراءات من خلال الإجابة على الأسئلة الأساسية التالية:

كيف ندير الاجراءات بشكلٍ مُحكمٍ؟

هامة) للأشخاص الذين يتنقلون يوميًا. إن فهم الرأي العام، والحفاظ على حوار نشط، أمر ضروري لنجاح عملية التنفيذ.

ماذا تعلمنا؟

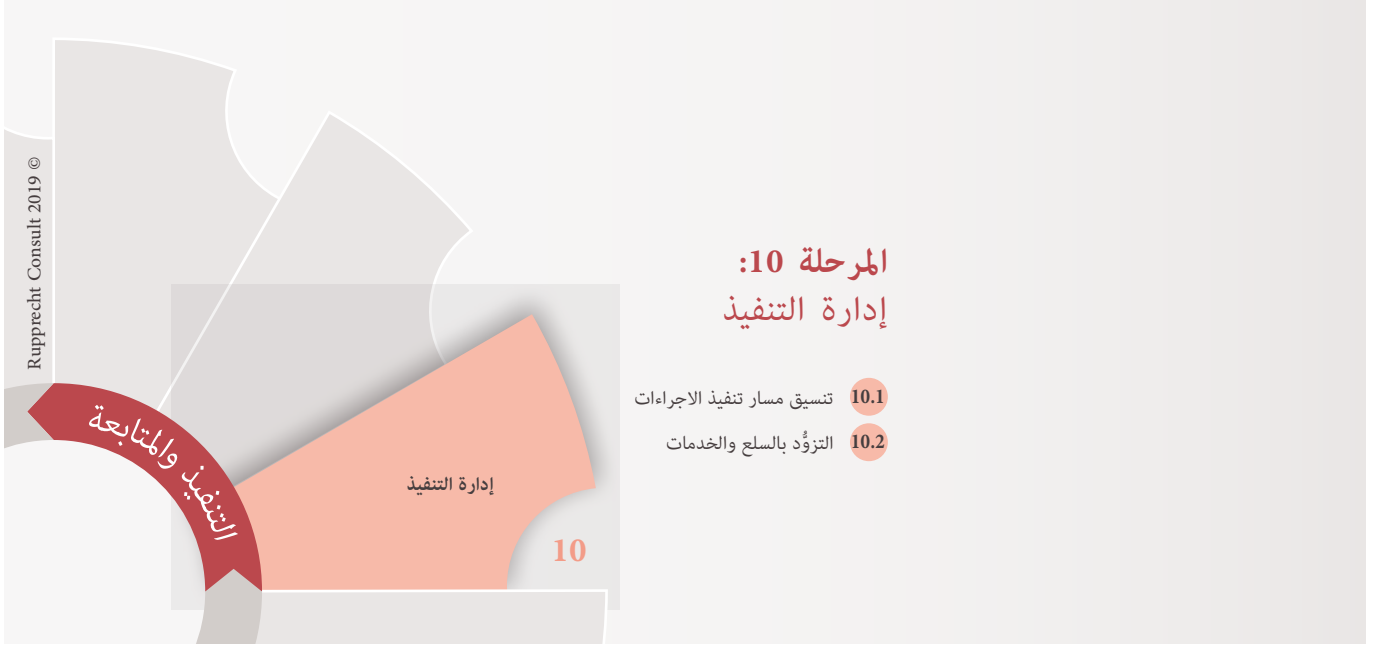
تتمثل الخطوة الأخيرة في دورة مخطط التنقل الحضري المستدام في تحليل النجاحات والإخفاقات والاعلان عن هذه النتائج إلى أصحاب المصلحة والجمهور.

وتأتي الخطوة الرئيسية "تقييم تنفيذ التدابير" لتختتم دورة مخطط التنقل الحضري المستدام وتوفر دروسًا مفيدة لمسار مخطط التنقل الحضري المستدام اللاحق.

تُخطط الأقسام والمنظمات المسؤولة عن ذلك الجوانب التقنية لاجراءاتها وتشرف على تنفيذها فضلاً عن توفيرها للسلع والخدمات الضرورية. ونظرًا لأن عملية التنفيذ غالبًا ما تتطلب مشاركة العديد من الأطراف، ينبغي إيلاء اهتمام خاص للتنسيق العام للعملية.

أين نحن من المسار؟

ستحدد المتابعة المنهجية ما إذا كانت الأمور تسير كما هو مخطط لها أو ما إذا كان يلزم اتخاذ إجراءات تصحيحية. يمكن أن تؤدي برامج التنقل المبتكرة إلى حدوث اضطرابات هامة (لكنها تحقق أيضا فوائد



تبدأ مرحلة تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام فور اعتماده. يُعد مخطط التنقل الحضري المستدام وثيقة استراتيجية، إذ يُوفر إطاراً متيناً لهذه الإجراءات، لكنه لا يُحدد بالتفصيل الطريقة التي يتم بها تنفيذ كل واحدٍ من الإجراءات أو ما يتوجب التعاقد عليه. غالباً ما لا يتم تنفيذ ذات المهام من قبل الفريق المركزي لمخطط التنقل الحضري المستدام، بل من قبل الأقسام الفنية المسؤولة. وعليه، من الضروري أن يمرر الفريق المركزي العصا بشكلٍ صحيحٍ إلى المنفذين التقنيين وأن ينسق بشكلٍ فعالٍ جميع إجراءات التنفيذ لضمان اتباع نهجٍ متسقٍ. وعلى سبيل المثال لا الحصر، على الرغم من أن منح العقود للحصول على السلع والخدمات يُعدُّ إجراءً شائعاً في الإدارات العامة، غير أنَّ المشتريات العامة للمنتجات المبتكرة و "المشتريات العامة الصديقة للبيئة" غالباً ما تتطلب اهتمام الفريق المركزي، بغية ضمان الادراج الناجح لذات المنتجات الجديدة وإجراءات المشتريات العامة الجديدة.

الاجراء 10.1: تنسيق تنفيذ الإجراءات

التحفيز

الأهداف

- إضفاء الطابع الرسمي على دور الفاعلين المشاركين في تنفيذ التدابير.
 - ضمان التنسيق الجيد بين الأطراف المعنية.
 - تسهيل مسار التنفيذ وضمان مجرى عمل فَعَالٍ وناجحٍ.
 - تجنب المخاطر المحتملة.
 - ضمان شفافية التنفيذ.
- قد لا يؤدي مخطط تنقلٍ حضري مستدام مُحكمٍ بشكلٍ تلقائيٍّ إلى نتائج جيدة. إذ لا يمكن تحقيق ذات النتائج المتوخاة إلا من خلال التنفيذ الناجح للإجراءات ومجموعات التدابير المحددة. ومن أجل الوصول إلى تحقيقٍ فَعَالٍ للأهداف المحددة، من الضروري الاعتماد على إدارةٍ سليمةٍ، من شأنها الإشراف على التنفيذ وقادرةٍ على التحكم في المخاطر. لهذا، يجب التوصل إلى عقداتفاقاتٍ مع جميع الجهات الفاعلة المشاركة في تنفيذ الإجراء، كما يجب على فريق مخطط التنقل الحضري المستدام المركزي نقل المهمة إلى المنفذين التقنيين وضمان التواصل المنتظم مع هؤلاء طوال فترة تنفيذ الإجراءات.



المهام

- استمروا في الاضطلاع بدور الفريق المركزي لمخطط التنقل الحضري المستدام بغية ضمان الاستمرارية بين مرحلتي تطوير العملية وتنفيذها. استمروا في الاجتماع بانتظام (شهرياً على سبيل المثال) طوال مرحلة التنفيذ من أجل الحفاظ على نظرة شاملة صحيحة عن التقدمات المحرزة، والتدخل من خلال تنظيم مهمّات خاصّة في حال عدم سير الإجراءات وفقاً لما تمّ التخطيط له.
- توزيع بطاقات معلومات من شأنها أن تصف الجوانب الأساسية لكل إجراء على الخدمات والمؤسسات المسؤولة عن تنفيذها. ان لم تكن هذه البطاقات مصمّمة بعد اشرعوا في تحريرها. (لمزيد من المعلومات المفضّلة بشأن البيانات التي يتوجّب تضمينها بالبطاقات، ارجعوا الى الإجراءات 8.1 و 8.3)
- الاتفاق على إجراءات التسيير والمسؤوليات. يجب تعيين مسؤول لكل إجراء من شأنه تحمل مسؤولية إدارة تنفيذ الإجراء. تأكدوا بأن يُلخّص كلّ مسؤول الاتفاقات بمخطط عمل بمثابة اطار مشترك يستند إليه جميع أصحاب المصلحة المشاركين في تنفيذ الإجراء.
- تقييم المخاطر واستباق الأحداث (مواصلة تحليل النشاط 8.3). أيّ الإجراءات لها تأثير قويّ على بقيّة الإجراءات، بحيث قد يؤدي أي تأخير إلى عرقلة فرص نجاح مخطط التنقل الحضري المستدام؟ كيف يتوجّب التصرّف في حال حدوث تأخّر؟
- الحفاظ على اتصال شخصي منتظم مع المسؤولين. الاتفاق على صيغة ووتيرة تقارير الوضع المرفوعة من قبل المسؤولين (مثلاً في شكل مكالمات هاتفية قصيرة وغير رسمية بين منسق مخطط التنقل الحضري المستدام والمسؤول بغية تفادي الأعباء الادارية). وفي حال وجود صعوبة، اعملوا على تكثيف التواصل، وقدموا الدعم اللازم واطلبوا المساعدة من أحد صنّاع القرارات لضمان فعليّة تنفيذ الإجراءات.
- تنظيم اجتماعات دورية للتحقق من الوضع العام لتنفيذ الإجراء. يجب تنظيم اجتماع سنوي بحضور جميع المسؤولين.

جدول العمل والتنسيق

- على مدار سريان مرحلة التنفيذ.

قائمة التدقيق

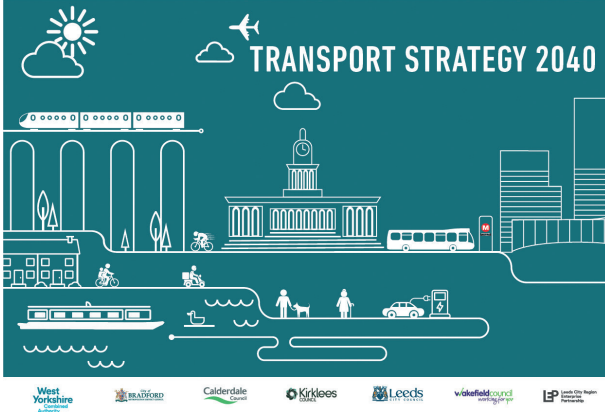
- ✓ إمداد المنفذين ببطاقات المعلومات ذات الصلة بالإجراء.
- ✓ الاتفاق على اختيار المنسق وخطوات التنفيذ لكل إجراء.
- ✓ تقييم المخاطر والتخطيط للتدخلات في حال حدوث حالة طارئة.
- ✓ تحديد اجراءات رفع التقارير بانتظام بشأن الوضع من قبل المسؤولين.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- قوموا بربط عملية تنفيذ الإجراء بأنظمة إدارة النتائج الأكثر شمولية المتوفرة بالإدارة.

أمثلة عن الممارسات الحميدة

غرب يوركشير، المملكة المتحدة: يضمن قسم إدارة المشاريع الحفاظ على التحاور المستمر.



في غرب يوركشير، حُدِّد الهيكل المستخدم لإعداد وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام من خلال مخطط تنظيمي: يقوم الفرع التنفيذي للسلطة المحلية (WYCA) بإعداد مخطط التنقل الحضري المستدام وبرامج التنفيذ ذات الصلة. تُتخذ القرارات من قبل المسؤولين السياسيين. وتضطلع لجنة مكلفة بالنقل بدور اللجنة الفنية للمشروع؛ وتشرف على إعداد وتنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام. تتخذ لجنة منفصلة مسؤولة عن الاستثمارات القرارات بشأن التمويل اللازم لتنفيذ مشاريع مخطط التنقل الحضري المستدام. يُشرف قسم إدارة المشروع على التنفيذ، بالتعاون مع المديرين لملفات العمل المواضيعية، المكلفين بتطوير عناصر من مخطط التنقل الحضري المستدام. ويتم ضمان التنسيق من خلال مناقشات شهرية مع الأعدان المعنيين، واجتماعات دورية رفقة اللجنة السياسية وبفضل استشارة الجمهور وأصحاب المصلحة.

المؤلفون: Steve Heckley, WYCA, تقرير Polis
الصورة: استراتيجية النقل لاقليم غرب يوركشير بحلول 2040

أمثلة عن الممارسات الحميدة

جرونيغن، هولندا: شراكة إقليمية بين القطاعين العام والخاص لتنسيق الإجراءات والتعاون



في جرونيغن، يعدّ مخطط التنقل الحضري المستدام من المشاريع المتجدرة في تقاليد عريقة للهيئة المستدامة للمدينة والاقليم. وبغية التنسيق لتنفيذ الاجراءات، أنشأت جرونيغن هيئة دعم رسمية تسمى جرونيغن بيريكبار: شراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل بيئة حضرية مستدامة يمكن الوصول إليها في جرونيغن. وتضمن الهيئة تحقيق التعاون بين جميع الأطراف بشكلٍ فعالٍ كما تُشرف على تنسيق عمل الأطراف حول مختلف المشاريع المتصلة بالنقل. ونجحت الهيئة في الحصول على دعم القادة السياسيين، وتعزيز التجنُّد والاستفادة من حسن الأداء الذي يوفره كلا القطاعين العام والخاص والأوساط الأكاديمية والمواطنين ومختلف مجموعات أصحاب المصلحة.

المؤلفون: UBC, من GroningenBereikbaar.nl
الصورة: Jeroen van Kooten

أمثلة عن الممارسات الحميدة

برنو، جمهورية التشيك: أداة ترصد تنفيذ الإجراءات لمخطط التنقل الحضري المستدام



أداة التردّد لمخطط التنقل الحضري المستدام عبارة عن تطبيق لنظم المعلومات الجغرافية (قاعدة بيانات مكانية) مخصصة للخبراء والمواطنين. تحتوي على معلومات شاملة لجميع استثمارات خطة العمل (الميزانية، سنة التنفيذ، وما إلى ذلك) وتمكّن من تحليل البيانات بالتفصيل. يستخدم الخبراء (أصحاب المصلحة بشكل رئيسي) هذه الأداة لإدارة تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام. تسمح الأداة لمجموع أصحاب المصلحة التعاون بالترزامن عبر منصة موحدة، ما يمكّنهم من توفير الوقت وتحسين التنسيق التنفيذي. يمكن للمواطنين استخدام التطبيق كمصدر للمعلومات حول تنفيذ مخطط التنقل الحضري المستدام. ويجري حاليًا تطوير استخدامه كأداة للمشاركة العامة.

المؤلفون: Lukáš Báča، مدينة برنو، تقرير Rupprecht Consult
الصورة: Katerina Nedvedová، مدينة برنو

الاجراء 10.2 التزوّد بالسلع والخدمات

الأهداف

- ضمان التزوّد الفعال وفي الوقت المناسب بالسلع والخدمات اللازمة لتنفيذ الإجراءات.
- الحد من الآثار الاجتماعية والبيئية السلبية لقرارات الشراء.
- تسهيل نشر وتعزيز التكنولوجيات والخدمات المستدامة والجديدة.

المهام

- تقييم وتحديد الاحتياجات الحقيقية للمدينة، والتي ينبغي أن تكون نقطة البداية لأي عملية شراء. سيحتاج المشترون العموميون إلى العمل بشكل وثيق مع الخدمات الفنية لتحديد الوظائف التي يمكن ترجمتها بشكل صحيح إلى إجراءات فعالة لمنح العقود.
- استندوا بالإطار القانوني الوطني والأوروبي المطبق على المشتريات العامة المستدامة، لتجنب أي انتهاكات للقانون قد تؤدي إلى تعقيد وتأخير عملية التنفيذ.

التحفيز

يُشكّل التزوّد بالسلع والخدمات اللازمة لتدابير وإجراءات مخطط التنقل الحضري المستدام عنصراً أساسياً من عملية التنفيذ. اجراءات الصفقات العامة ممارسة شائعة بالادارات العمومية، وعادة ما يُشرف عليها موظفون متخصصون، غير أنه وفي المقابل تتطلّب الصفقات العامة للمنتجات المبتكرة و "المشتريات العامة الصديقة للبيئة" اهتمام الفريق المركزي لمخطط التنقل الحضري المستدام. وبالنظر للمبالغ الكبيرة التي خصصتها المدن الأوروبية لتحقيق هذه الغاية، فإن هذا يشكل رافعة قوية في حد ذاته لدعم تحول التنقل الحضري. ويمكن للقوة الشرائية للمدن والمناطق أن تخلق طلباً قوياً على المنتجات والخدمات ونماذج الأعمال المبتكرة والخضراء، مثل المركبات منخفضة الانبعاثات أو حلول التنقل المشتركة. إنّ التنفيذ المُحكّم للصفقات العمومية من شأنه اضافة قيمة اضافية من خلال الحد من الآثار الاجتماعية والبيئية السلبية وتمكين المنتجات والخدمات المبتكرة من دخول السوق.

- طلب المعلومات - الطريقة المستخدمة لجمع المعلومات حول الحلول الممكنة قبل البدء في الإجراءات الرسمية لمنح العقود.
- الشراء العام قبل التسويق - طريقة لتحفيز الصناعة على تطوير حلول جديدة لتلبية احتياجات القطاع العام.
- الشراء العام للحلول المبتكرة - وهي الطريقة التي تضطلع فيها المدينة بدورٍ رائدٍ وتشتري الحلول المبتكرة التي لا تتوفر بعدُ على نطاقٍ واسعٍ من أجل تعزيز نشرها في السوق الاستهلاكية.

جدول العمل والتنسيق

- تتم عملية الشراء العام عادةً في بداية تنفيذ الإجراء، لكنها حاسمةً طوال مرحلة التنفيذ، وفقاً للجدول الزمني للإجراءات المختلفة.

قائمة التدقيق

- ✓ احتياجات المدينة من الشراءات العامة محددة بوضوح ومتفق عليها.
- ✓ تمّ تحديد قائمة الموظفين الذين سينفذون إجراءات منح العقد، مع الإشارة أيضاً إلى خبرة كل شخص.
- ✓ تمّ تحديد مواصفات كراسة الشروط.
- ✓ تم إطلاق المناقصات وتقييم العروض واختيار المرشحين.

- حددوا طريقة إبرام الصفقة والجدول لكل سلعة أو خدمة، فضلاً عن تحديد شروط ونوع التعاقد. دراسة امكانيات الاشتراء المشتركة مع إداراتٍ أخرى بغية الحصول على منتجاتٍ بأسعار أقلّ من خلال وفورات الحجم.
- تحديد المواصفات باستخدام معايير تعتمد على مستوى الأداء المتوقع، مع وصف الوظيفة المطلوبة بدلاً من وصف منتجات محددة. التفكير في إضافة معايير الاستدامة، كحد أدنى من المتطلبات أو كمعايير للحصول على التعاقد، مما سيساعد العروض على تقديم مقترحات أفضل. الإستناد إلى تكلفة دورة الحياة، بدلاً من سعر الاشتراء المحض كميّارٍ للتكلفة. تصف هذه المعايير بشكل أكثر ملاءمة التكلفة الحقيقية التي تتحملونها بصفتكم المقتنون، وغالبًا ما تفضل الخيارات المستدامة، على سبيل المثال، المركبات منخفضة الاستهلاك (وبالتالي منخفضة الانبعاثات).
- قوموا بنشر الدعوة لتقديم العطاءات واختيار واستبعاد المرشحين.
- احرصوا على ضمان الشفافية في عملية منح العقود للرفع من الدعم العام والسياسي.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- النظر في استخدام أساليب شراء مبتكرة للمنتجات والخدمات المبتكرة للغاية والتي لا تتوفر بسهولة في السوق. تشمل الطرق المناسبة ما يلي:

المعايير النموذجية للمشتريات العامة الخضراء



تهدف المعايير النموذجية للمشتريات العامة الخضراء للاتحاد الأوروبي إلى تسهيل إدراج المتطلبات الخضراء بمستندات المناقصة. تسعى المعايير النموذجية للمشتريات العامة الخضراء التي اعتمدها الاتحاد الأوروبي إلى تحقيق توازن محكم بين النتائج البيئية والتكلفة والتوافر في السوق وسهولة التحقق، لكن السلطات المشتريّة حرة في اختيار إدراج كلٍّ أو بعضٍ من ذات المعايير بمستندات المناقصة الخاصة بها، وفقاً لاحتياجاتها ودرجة طموحها.

فيما يتعلق بالتنقل الحضري، تتوفر نماذج معايير المجالات التالية. ويتكون كل منها من عدة فئات فرعية، على سبيل المثال، المناقصات المتعلقة بالحافلات والسيارات وغيرها من المركبات وما إلى ذلك في وثيقة النقل البري. هذه النماذج متاحة بجميع لغات الاتحاد الأوروبي.

- تصميم وإنشاء وصيانة الطرقات
- الإنارة العامة وإشارات المرور
- النقل البري

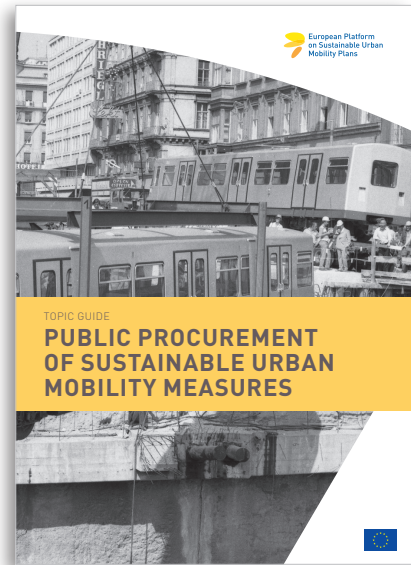
لمعرفة المزيد https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

نهج المشتريات العامة المستدامة

الشكل 36: نظرة عامة من حول نهج المشتريات العامة المستدامة (Rudolph, F., Werland, S., 2019). المشتريات العامة لتدابير التنقل الحضري المستدام.

المقاربة	الهدف	الأمثلة	الملاحظات
إعادة توجيه الاستثمارات نحو وسائل التنقل المستدامة	تحويل نظام النقل إلى وسائل مستدامة	تركيز الاستثمارات على وسائل النقل العام وأنماط التنقل النشطة بدلاً من التنقل الفردي الآلي	قد يكون هذا النهج قراراً سياسياً له ذات التأثير المحدود أو المنعدم من قبل هيئات المشتريات العامة
اشترء الخدمات بدلاً من المنتجات (الاشترء الوظيفي والمتمحور من حول النتائج)	خفض التكاليف المباشرة؛ الحفاظ على الفضاءات العامة، محدود في المدينة	استخدم أسطولاً من مركبات مشاركة السيارات بدلاً من السيارات الفردية لتلبية احتياجات الإدارة العامة	تضمن المتطلبات الوظيفية والموجهة نحو الأداء في كراسة الشروط
اشترء المزيد من المنتجات والخدمات المستدامة	زيادة كفاءة المنتجات وتفضيل المنتجات الصديقة للبيئة	استخدام إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون والضوضاء وانبعاثات الجسيمات وأكسيد النيتروجين من المركبات كمعايير لمنح الصفقة. تحسين وسائل التراموي أو الحافلات المتوفرة للرفع من مستوى كفاءتها في استخدام الطاقة استخدام المواد المعاد تدويرها في بناء الطرق ومسارات الدراجات	يسمح التشريع الأوروبي بتطبيق معايير منح الصفقات العامة غير السعر الأدنى
تعزيز جودة المنتجات والخدمات	زيادة جاذبية وسائل النقل العام	معايير الجودة لوسائل النقل العام (المركبات الصامتة، معلومات للركاب على متن الوسائل، خدمة الواي فاي، وما إلى ذلك)	
اشترء المنتجات والخدمات المبتكرة	جلب الابتكارات إلى السوق	شراء الحافلات الكهربائية إبرام اتفاقيات مع مزودي خدمة الدراجات الهوائية الذاتية في إطار نظام النقل العام	تتمتع البلديات بقوة سوقية في العديد من المجالات، بما في ذلك وسائل النقل العام قد يتطلب شراء إدارة المخاطر

يتم اقتراح نصائح ومقاربات أخرى بشأن الصفقات العامة المستدامة في الدليل الموضوعي الصفقات العامة لتدابير التنقل الحضري المستدام.



أمثلة عن الممارسات الحميدة منطقة بيدمونت، إيطاليا: الاقتناء المشترك لـ 19 حافلة حضرية

اعتمدت منطقة بيدمونت عملية شراء مشتركة لإدراج الحافلات الكهربائية في أساطيل مشغلي النقل الإقليميين. وللقيام بذلك، اتبعت خمس خطوات:

- طلب اقتراحات المشاريع من مشغلي النقل العام.
- دراسات السوق لتحديد الموردين.
- مرحلة الاختيار الأولي بما في ذلك الدعوة لتقديم العطاءات من الموردين.
- اختيار الموردين.
- طلب العروض من الموردين المختارين.

تمت ترسية المناقصة على شركة BYD EUROPE B.V، التي وقعت عقوداً فردية مع كل من شركات النقل العام المعنية. قامت المنطقة بتمويل 90% من تكلفة شراء الحافلات وقام المشغلون بتمويل الـ 10% المتبقية. وتتوقع المنطقة توفير حوالي 50 ألف يورو على مدى 10 سنوات، و769 طنًا من ثاني أكسيد الكربون سنويًا.

المؤلفون: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, تقرير ICLEI
الصورة: منطقة بيدمونت





تعتبر المتابعة المستمرة سمة أساسية لمخطط التنقل الحضري المستدام؛ فهو يزيد من كفاءة العملية ويعزز جودة أعلى في التنفيذ. ولضمان نجاح مرحلة التنفيذ، يجب عليكم تحديد القيمة المرجعية مسبقاً والشروع في المتابعة والترصد من البداية حتى تتمكنوا من التفاعل بشكل مناسب مع التغييرات. وينبغي دمج نتائج الرصد في العملية لتحسين التنفيذ كما ينبغي إبلاغها إلى المواطنين وأصحاب المصلحة. خلال هذه المرحلة، يهتم عامة الناس بشكل مباشر بتنفيذ الإجراء لأول مرة، لذلك يظهرون اهتماماً كبيراً بمدى تقدمه. ولذلك يُستلزمُ اطلاع المواطنين المحليين وتعبئتهم بانتظام.

الاجراء 11.1 متابعة التطورات المحرزة والملاءمة

التحفيز

الجمهور على الإجراء، أو السياسة التشريعية أو العمليات التنظيمية أو إجراءات التخطيط التي يمكن أن تؤثر على العملية أو التقنيات الجديدة أو ما إلى ذلك).

الأهداف

- الكشف عن الصعوبات والاختناقات وغيرها من العوائق التي تحول دون إتمام التنفيذ بنجاح في الوقت المحدد.
- تتبع التقدم المحرز في تحقيق الأهداف.
- تكييف الإجراءات وفقاً للتطورات التكنولوجية أو القانونية أو المالية أو السياسية.
- تكييف وتحسين عملية التنفيذ.

انتهينا من تحديد ترتيبات الرصد والتقييم العامة وجمع البيانات قبل اعتماد مخطط التنقل الحضري المستدام (الرجوع الى الإجراءات 3.1 و6.1 و7.3). وبحلول مرحلة تنفيذ الإجراءات يحين وقت تطبيق أدوات الرصد المختارة بانتظام وتحليل التقدم المحرز في تحقيق الأهداف. ومن خلال المراقبة والتفكير المنتظمين، يمكن اسكتشاف الصعوبات مبكراً وإجراء التعديلات. ويعتمد نوع التكيف الذي سيتم إجراؤه على الوضع المحدد والسياق المحلي لكل مدينة ومخطط التنقل الحضري الخاص بها. لابدّ التحلي بالمرونة خلال مسار مخطط التنقل الحضري المستدام لضمان أخذ وجهات النظر والرؤى الجديدة في الاعتبار. قد تظهر تدابير أو إجراءات جديدة ومحسّنة من شأنها أن تستجيب لتحديد معين للمدينة، أو قد تؤدي معرفة جديدة إلى إنهاء صلاحية الاجراء. يمكن تفسير الحاجة إلى ملاءمة تنفيذ إجراء معين بعوامل داخلية متصلة بالتخطيط (الجدول الزمني أو الميزانية على سبيل المثال) أو أنواع مختلفة من العوامل الخارجية (على سبيل المثال: عدم موافقة

المهام

- ترصد إجراءات التنفيذ من خلال الحفاظ على اتصال منتظم مع المسؤولين (الرجوع الى الاجراء 12.1).
 - قوموا بقياس مؤشراتكم بانتظام باستخدام طرق جمع البيانات ووفقاً للوتيرة المحددة في الإجراء 7.3. استخدموا مؤشرات القياس لتتبع التقدمات المحرزة للتدابير الفردية أو حزم التدابير في تحقيق أهدافها (بين سنة وخمس سنوات، وذلك حسب نوع الإجراء). استخدموا المؤشرات الإستراتيجية لتتبع التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف العامة لمخطط التنقل الحضري المستدام (عادةً كل سنة أو سنتين). وفي كلتا الحالتين، قوموا بمقارنة التدابير والقيم المرجعية قبل بدء التنفيذ، مع الأخذ في الاعتبار غيرها من العوامل المؤثرة، من أجل تقدير مدى تأثير تدابيركم.
 - ترقبوا الاكتشافات الجديدة، بما في ذلك التطورات والتغيرات في اللوائح التنظيمية الوطنية، أو في المجال التكنولوجي أو السياسات التمويلية أو المحلية. فكروا بانتظام في تأثير التوجهات الحالية على اجراءاتكم.
 - تحلوا بالفتح بشأن ملاءمة تدابيركم وتعديل إجراءات التنفيذ. قد تحتاجون إلى تكييفها في الحالات التالية:
 - مواجهة صعوبات لدى تنفيذ الاجراءات. في حال، على سبيل المثال، معارضة قوية لاجراءات معينة، فكروا في تحويلها إلى تجربة مؤقتة يتم تقييمها بشكل صحيح بعد فترة معينة (بعد سنة مثلاً)، ثم احتفظوا بها أو توقفوا عن تنفيذها اعتماداً على النتائج. وغالباً ما تهدء المعارضة عندما يعتاد الناس على التغيير وتتجلى لهم الفوائد (على غرار ما حدث لدى تطبيق تسعير الطرقات في ستوكهولم).
 - تحقيق تدابير أو مخطط التنقل الحضري المستدام بأكمله لنتائج غير مرضية وعدم بلوغ الأهداف المتوخاة. وفي حال كانت تدابير فردية من مجموع تدابير مخطط التنقل الحضري المستدام أقل فعالية مما هو مرتقب، قوموا بدراسة أسباب ذات النتائج السيئة وملاءمة التدابير في الآجال المرتقبة. وفي حال، مثلاً، عدم استخدام ركاب الدراجات لمسارات الدراجات المحمية الجديدة على غرار ما كان متوقعاً، ابحثوا فيما إذا كان المشكل يكمن في مسارات الدراجات في حد ذاتها أو في صعوبة الوصول إليها وتصرفوا وفقاً للحالة. في حال استمرار تلوث الهواء بمدينتكم على الرغم من الجهود المبذولة، لاسيما لأن النمو الاقتصادي يسمح لعدد متزايد من الناس بامتلاك سياراتهم الخاصة، فكروا في تعزيز أو زيادة تدابير تحسين جودة الهواء. على سبيل المثال، يمكنكم
- تطبيق رسوم على أسعار مواقف السيارات أو الطرقات وتوفير حافلات كهربائية حديثة.
- تطورات تكنولوجية أو قانونية أو سياسية من شأنها انهاء صلاحية تدابيركم أو تسمح لتدابير غيرها بأن تكون أكثر فعالية. على سبيل المثال، قد تتطلب الأنواع الجديدة من السيارات الكهربائية إعادة تصميم البنية التحتية المخطط لها، أو قد تؤدي الانتخابات المحلية إلى اتخاذ تدابير معينة لإعادة تخصيص الطرقات، في حين أنها لم تكن لتحصل على أغلبية الأصوات في وقت مضى.
- كلما كان ذلك ضرورياً، اعملوا على ملاءمة الإجراءات بالتعاون مع المسؤولين. تحلوا بالشجاعة وأوقفوا التدابير التي لا تصلح! يجب تعديل الجدول الزمني للتنفيذ طوال فترة التنفيذ، بناءً على نتائج الترخيد.
 - الإشارة بوضوح إلى التعديلات المُدرجة بتدابير مخطط التنقل الحضري المستدام الناتجة عن عملية المراقبة واحرصوا على الحصول على الموافقة الرسمية للقادة السياسيين بشأن التعديلات الأكثر أهمية.
- ### إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية
- إدراج اجراءات "صون النزاهة" بمسار مراقبة التنفيذ، بحيث يتمكن أصحاب المصلحة والجمهور والأقران من المدن الأخرى من تقديم تعليقات حول نتائج التنفيذ استناداً إلى الأهداف والغايات المتوخاة من مخطط التنقل الحضري المستدام.
 - قوموا بإجراء الرصد والتقييم بشفافية، ويفضل أن يتم ذلك من قبل وكالة مستقلة لضمان الحياد، وتطبيق نفس مجموعة المؤشرات المستخدمة في الخطوات السابقة. إذا بدا هذا النشاط غير قابلٍ للتحقيق (بسبب قيود الميزانية، على سبيل المثال)، فيمكن للسلطات بدلاً من ذلك إجراء الرصد والتقييم بنفسها.
 - قوموا بنشر نتائج تقييماتكم، وخاصة تلك المتصلة بالتدابير الجديدة، حتى يتمكن الآخرون من استخلاص الدروس من تجربتكم (الرجوع الى الاجراء 12.2).

- ✓ التقييم على فترات منتظمة للتقدم المحرز في تحقيق أهداف التدابير والأهداف الاستراتيجية لمخطط التنقل الحضري المستدام.
- ✓ تحديد التعديلات الضرورية لتنفيذ التدابير.
- ✓ مناقشة التعديلات والاتفاقات التي تم التوصل إليها مع الجهات المعنية.

جدول العمل والتنسيق

- مسار يتمّ بالموازاة مع مرحلة التنفيذ.

قائمة التدقيق

- ✓ المراقبة المستمرة لتقدم إجراءات التنفيذ.

أمثلة عن الممارسات الحميدة

لوند، السويد: تقارير مرحلية سنوية تلخص الحالة بشأن تحقيق الأهداف

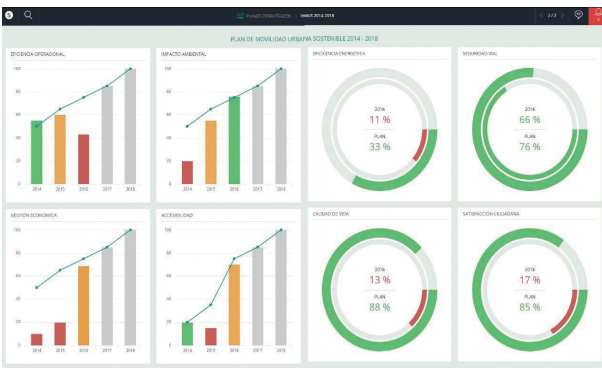


تراقب مدينة لوند عن كثب إجراءات مخططها للتنقل الحضري المستدام وتقوم بتقييمها مقارنةً بالأهداف التي حددها المسؤولون السياسيون أثناء عملية التخطيط. وعليه يتم قياس عدد المشاة وراكبي الدراجات والمركبات ومعدل استخدام وسائل النقل العام سنويًا. تُجمع البيانات المتصلة بتصرفات وسلوكيات التنقل من خلال استطلاعات تجري مع المواطنين كل أربع سنوات. عندما لا تتحقق الأهداف، يتمّ تكثيف الإجراءات أو اقتراح تعديلاتٍ للسنة الموالية. وبغية الاستعراض بصرياً للنتائج المتصلة بمسار التتبع والتواصل من حولها، تستخدم مدينة لوند نظام إشاراتٍ ضوئية ثلاثية الألوان: فالضوء الأخضر لتمثيل السير المُحكّم للإجراءات وبلوغها الأهداف المتوخاة، والضوء البرتقالي في حال كانت الأخيرة بحاجة إلى التكيف، والضوء الأحمر في حال الحاجة إلى إعادة التخطيط أو ادراج تعديلاتٍ أو أحداثٍ تغييراتٍ.

المؤلفون: Anders Söderberg, مدينة لوند, تقرير FUB
الصورة: مدينة لوند

أمثلة عن الممارسات الحميدة

سان سيباستيان، إسبانيا: منصة تفاعلية لتتبع مخطط التنقل الحضري المستدام



المؤلفون: بلدية دونوسيا/سان سيباستيان، تقرير UBC
الصورة: بلدية دونوسيا/ سان سيباستيان

أمثلة عن الممارسات الحميدة

فونشال، البرتغال: التمتع التلقائي للتدابير لتعزيز مقبوليتها



وقد تمّت متابعة تدابير تخصيص الطرقات للمشاة مصحوبة بتقييم إقليمي يركز على إمكانية الوصول. ويهدف التقييم إلى تحديد المناطق التي يمكن أن تستفيد من تحسين ظروف المشاة. بالإضافة إلى ذلك، تم تفحص تعداد الطرق لتحديد تدفقات حركة المرور وتقدير انبعاثات ملوثات الهواء. كما أرسل استبيان بغية المواصلة في دراسة مقبولة التدابير بشكل أكثر عمقاً فضلاً عن تأثيراتها المحتملة. وكانت دراسة وتقييم التدابير المنفذة ضرورية لاعتماد التدابير التصحيحية. ونجحت الاستراتيجية في إظهار فوائد التدابير وفي تعزيز مقبوليتها. ولذلك يوصى بتطبيقها في أماكن أخرى حيث يكون تخصيص الطرقات للمشاة مفيداً.

المؤلفون: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal. تقرير Polis
صورة: بلدية فونشال؛ قسم النقل والمرور

الاجراء 11.2 اعلام وتعبئة المواطنين وأصحاب المصلحة

التحفيز

الأهداف

- استخدام الموارد بكفاءة، من خلال الاستفادة من خبرات المهنيين والمعرفة المحلية للمواطنين، بغية تحقيق أفضل النتائج الممكنة.
- تعزيز اعتماد التدابير من خلال إشراك المواطنين قدر الإمكان في عمليتي الرصد والتنفيذ.
- التأكد من أن السكان على وعيٍ بآثار التحولات على مدينتهم، من خلال وصفِ الفوائد وتوفير الخيارات عندما يصبح التغيير في أنماط التنقل اليومية ممكناً أو ضرورياً.

المهام

- التحاور مع المواطنين أو أصحاب المصلحة المتأثرين بشكلٍ مباشرٍ (إيجاباً أو سلباً) من جراء تدبيرٍ مخطط له قبل الشروع في تنفيذه والاجابة على مخاوفهم. ضعوا في اعتباركم أنه بطبيعة الحال من شأن الأشخاص الذين يخشون المعاناة من آثار تدابير معينة أن يُحدثوا "ضجيجاً" أكبر من أولئك الذين سيستفيدون منها، ولو شكّلوا أقليةً.

لا ينبغي أن يقتصر التواصل وتعبئة المواطنين على المرحلة التخطيطية. أنّها المكونات الأساسية لجميع مراحل مخطط التنقل الحضري المستدام. بالتوازي مع التنفيذ، من الضروري التواصل علناً حول حالة التقدم في الإجراءات المنفذة، وتسليط الضوء على المساهمة التي قدمتها في الرؤية والأهداف المتفق عليها. وينبغي استهداف المواطنين وأصحاب المصلحة المتأثرين بشكل مباشر بإجراءاتٍ معينة بشكلٍ خاص في هذه العملية. وبهذه الطريقة، يمكن للمواطنين أن يدركوا الارتباط بين مساهمتهم مُسبقاً بالمخطط الإستراتيجي وعلى مستوى تفصيلي، والتغيرات الفعلية في مدينتهم أو حيهم. تتطلب هذه العملية تواصلًا صادقًا ومستمرًا ومحترمًا، سواء من جهة البلدية أو من الجمهور: يجب تشجيع المواطنين، بصفتهم الخبراء النهائيين لتحقيق التنفيذ الفعلي للتدابير في الحياة الواقعية، على تبادل الملاحظات البناءة حول كيفية التحسين والملاءمة كما ينبغي تزويدهم بالوسائل العملية للقيام بذلك. إن الأخذ في الحسبان بهذه الملاحظات والرد عليها بصدق يُعَدُّ جوًّا من الثقة ويوفر فرصة تحسين مسار التنفيذ والنتائج النهائية لتنفيذ التدابير.

الاعلامية الخاصة أو المشاركة في أنشطة التدريب والتوجيه أو التبليغ عن صعوباتٍ أو تنظيم فعالياتٍ أو توفير البيانات أو الاسهام بحسن أدائهم وأفكارهم، أو حتى الاسهام بمساعدة مالية (التمويل الجماعي / الاستثمار). يمكنكم الاطلاع على المبادئ التوجيهية SUNRISE للتنفيذ التشاركي للحصول على مزيدٍ من الأفكار من خلال استكشاف مجموع أمثلة ملموسة (على سبيل المثال: مسارات الدراجات المهيأة من قبل المواطنين، أماكن الابداع بمبادرات السكان، حافلات المواطنين، أيام التنظيف الجماعي، وما إلى ذلك).

جدول العمل والتنسيق

- هنالك حاجةٌ إلى مشاركة المواطنين وأصحاب المصلحة بمختلف الأشكال طيلة مسار مخطط التنقل الحضري المستدام، بما في ذلك أثناء مرحلة التنفيذ والرصد.

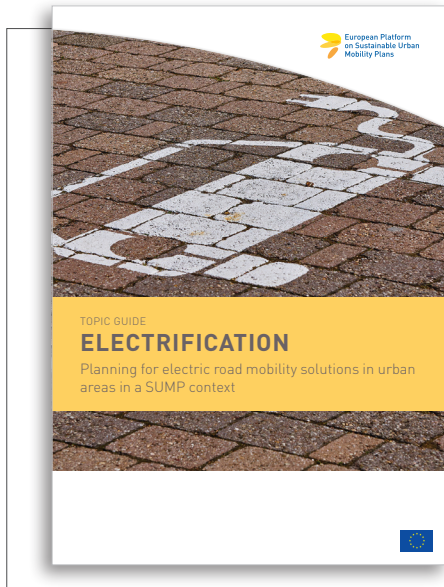
قائمة التدقيق

- ✓ يشارك المواطنون وأصحاب المصلحة المتأثرون بشكل مباشر بتنفيذ التدابير في عملية التنفيذ.
- ✓ تمّ تحديد وتطبيق الحلول الضرورية للحدّ من الآثار السلبية أثناء التنفيذ.
- ✓ تمّ إطلاع الجمهور العام بالتقدم المحرزة جرّاء تنفيذ التدبير.

- اعملوا على الحدّ من الآثار السلبية المصاحبة للتنفيذ (على سبيل المثال: دعم الشركات المتضررة من إنشاء خط تراموي جديد يمتد إنشاؤه على مدى فترةٍ طويلةٍ من الزمن).
- ابحثوا ان اقتضى الأمر لذلك عن طريقٍ مبتكرةٍ لإشراك أصحاب المصلحة (على سبيل المثال يمكنكم الطلب من الأطفال أن يرسموا آثار أقدامهم على الأرض لخطّ مسالك آمنة نحو المدرسة).
- اعملوا على اطلاعٍ عامة الناس بمدى تقدّم تنفيذ التدابير. انشروا نتائج التقييم الذي يستهدف المواطنين والمسؤولين السياسيين. عرضوا مجموعة من المؤشرات (المؤشرات العاطفية الأساسية، الرجوع الى النشاط 6.1) في شكل رسوم توضيحية عالية الجودة، سهل على عامة الناس فهمها. احيطوا علماً المجلس المحلي بشأن حالة تقدّم اجراءات التنفيذ كل سنة إلى سنتين، بغية إبقاء مخطط التنقل الحضري المستدام في مقدمة أولويات المدينة (يمكنكم على سبيل المثال رفع تقرير الوضع أو عرض تقديمي خلال اجتماعات المجلس).
- من الضروري تسليط الضوء على الخطوات الانتقالية من مرحلة تنفيذ التدابير، واهياء الإنجازات رفقة المواطنين (من خلال تنظيم حفل شارع لدى تخصيصه للمشاة، على سبيل المثال لا الحصر).

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- النظر في فرص التنفيذ التشاركي للتدابير مع الجهات الفاعلة المدنية (المقيمين والشركات والفنانين والأندية الرياضية والمدارس والمتقاعدين وكليات التجارة والمجموعات الدينية والمتاحف، وما إلى ذلك). ووفقاً للسياق، بإمكانهم تولي مهام الصيانة أو تنفيذ مهامٍ بسيطةٍ أو تمكين الوصول الى قنواتهم



نجاح التنفيذ مرتبط ارتباطاً وثيقاً بنوعية التواصل مع أصحاب المصلحة والمواطنين المعنيين. وفيما يتعلق بالتدابير الخاصة بالمركبات الكهربائية، مثل البنية التحتية للشحن أو المناطق الخالية من الانبعاثات، يجب تعبئة السكان وتشجيعهم على المشاركة في التغييرات. إن إقناع المواطنين باستبدال سياراتهم الخاصة بخياراتٍ أخرى ليس بالأمر السهل، فهكذا تغيير في عادات المواطنين لا يمكن لهيئة تخطيط التنقل التحكم فيه بشكلٍ مباشرٍ، لذلك يتطلب تحقيقه إيجاد مجموعة متنوعة من المبادرات وعمليات تواصلٍ ناجعة. يوصى باستخدام علامة تجارية معروفة لحملةكم الاعلامية وقنوات مختلفة لاستهداف مجموعات مختلفة. وينبغي أن تركز الرسالة على فوائد المستخدم المباشرة (مثل التكاليف الناتجة عن دورة حياةٍ طويلة، الوصول إلى بنى تحتية للشحن، وما إلى ذلك) بدلاً من الفوائد المجتمعية. عليكم التعريف وعلى نطاق واسع بالمزايا والحوافز القائمة، مثل الإعانات المالية والفوائد العملية المتاحة لسائقي السيارات الكهربائية (كالوصول إلى المناطق الخالية من الانبعاثات، ومواقف السيارات المجانية، والشحن المجاني، وما إلى ذلك).

يمكنكم الحصول على مزيد من المعلومات حول كيفية كهربة وسائل النقل بنجاح كجزء من مخطط التنقل الحضري المستدام في الدليل المواضيعي بعنوان الكهربية كجزء من التخطيط للتنقل الحضري المستدام.

لمعرفة المزيد



مشروع Evidence 2019. المبادئ التوجيهية للتنفيذ التشاركي. www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

مشروع CH4LENGE 2016. دليل المشاركة - والتعبئة النشطة للمواطنين وأصحاب المصلحة في تطوير مخططات التنقل الحضري المستدام، www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit.

CiViTAS DYN@MO, 2016. المشاركة 2.0 في عملية التخطيط للتنقل الحضري المستدام - استرجاع الخبرات في اطار مشروع CIVITAS DYN@MO, https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf

أمثلة عن الممارسات الحميدة

ليوبليانا، سلوفينيا: إغلاق مؤقت للشوارع ينتج عنه تأهيل الفضاء العمراني وإغلاق دائم



في عام 2013، انتهت مدينة ليوبليانا أسبوع التنقل الأوروبي لإغلاق شارع سلوفينسكا المركزي مؤقتًا (لمدة أربعة أشهر) أمام جميع المركبات الآلية. وأدى هذا القرار إلى تحويل الفضاء الحضري إلى شارع عام جديد للمشاة، لا يمكن الوصول إليه إلا عن طريق وسائل النقل العام والدراجات الهوائية وسيراً على الأقدام. وقد بات الشارع مُجهزاً بالأثاث الحضري والمساحات الخضراء. وبعد أربعة أشهر، في نهاية يناير 2014، انخفض مستوى ثاني أكسيد الكربون بنسبة 70%، مما أدى إلى تحسين نوعية الحياة وجودة الهواء ومستوى الضوضاء في الشارع. وفي ضوء النتائج وردود الفعل الإيجابية من عامة الجمهور، جعلت سلطات ليوبليانا الإغلاق دائماً في سبتمبر 2015.

المؤلفون: Matic Sopotnik، مدينة ليوبليانا، تقرير EUROCIITIES
صورة: مدينة ليوبليانا

أمثلة عن الممارسات الحميدة

بولونيا، إيطاليا: أنماط تشاركية جديدة وتفاعلية لتعبئة المواطنين



واستناداً إلى نهج متعدد التخصصات، لعبت مشاركة المواطنين دوراً حاسماً في إنشاء مخطط التنقل الحضري المستدام لبولونيا. وفي إطار "منتدى التنقل المستدام"، تمت دعوة العديد من أصحاب المصلحة للعمل على الأهداف والاستراتيجيات والسياسات والإجراءات التي سيتم تنفيذها. وفي نهاية المطاف سُجِّلَت مشاركة 55 بلدية مختلفة ومواطنيها في اجتماعات العرض العام لمشروع مخطط التنقل الحضري المستدام، كما شاركت مقاطعات بولونيا الست في ورش عمل محددة وعدد من الجلسات الإعلامية الخاصة. وعلاوةً على إعداد مخطط التنقل الحضري المستدام، يهدف مشروع "PUMS Bologna Metropolitana" إلى تعبئة جميع الجهات الفاعلة والمواطنين من خلال الأنشطة التشاركية والإعلامية والتواصلية (التنفيذ التشاركي).

المؤلفون: Catia Chiusaroli، المدينة الحضرية الكبرى لبولونيا، تقرير Polis
صورة: المدينة الحضرية الكبرى لبولونيا



يعتبر مخطط التنقل الحضري المستخدم دورة لأنه يخضع للتطوير المستمر. وبذلك فإن نهاية المسار تُعلن عن بداية دورة جديدة. والعالم، وبالتالي مدينتنا، يستمران في التغيير والتطور. وحتى عندما تنتهي الدورة، من المهم التفكير في ما نجح بشكل جيد أو أقل جودة، ومشاركة وتبادل الخبرات مع المواطنين ومراعاة العقبات والتحديات الجديدة التي يجب مواجهتها بالإضافة إلى الحلول الجديدة الممكنة لها. في هذه المرحلة، يمكنكم استخلاص الدروس من نجاحات وإخفاقات العملية، ودمج الدروس المستفادة بمخطط التنقل الحضري المستخدم الموالي.

الاجراء 12.1 تحليل النجاحات والاختافات

التحفيز	الأهداف
<p>الأمر لا تسير دائماً كما هو مخطط لها؛ قد يكون الوضع أحياناً أسوأ، وأحياناً أفضل. من المهم أن ندرس بعناية ما الذي نجح وما لم ينجح، لأن هناك دروساً يمكن استخلاصها من كل تجربة. يتطلب هذا التحليل النظر في مدى تأثير جهودكم على التنقل الحضري وما وراء ذلك (مستوى تحقيق الرؤية والأهداف والغايات) وفعالية عملية التخطيط نفسها. ربما نجحت بعض الأشياء والبعض الآخر ربما لم ينجح.</p> <p>لتحديد وفهم هذه النجاحات والإخفاقات، من الضروري إشراك المواطنين المشاركين والمهتمين، والاستماع بعناية إلى ما سيقولونه حول العملية ونتائجها. تعتبر هذه الجوانب ضرورية للتعلم وتحسين مهاراتكم ومعرفتكم والتي بدورها ستساعدكم على توفير أساس متين لدورة التخطيط اللاحقة.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • تقييم عملية التخطيط ومخطط التنقل الحضري المستخدم وتنفيذه من أجل فهم أسباب النجاح والفشل. • تطوير فهمكم لعملية تخطيط التنقل الحضري المستخدم والأثر الشامل للتدابير بمساعدة المواطنين وأصحاب المصلحة. • تجميع الدروس المستفادة للتحضير لمخطط التنقل الحضري المستخدم القادم.
	المهام
	<ul style="list-style-type: none"> • تقييم نجاحات وإخفاقات مخطط التنقل الحضري المستخدم من خلال تحليل نقاط القوة والضعف في جميع المراحل والخطوات وكذلك نتائجها النهائية.

جدول العمل والتنسيق

- دراسة مدى فعالية عملية التخطيط وإشراك المواطنين خلال مرحلة التنفيذ.
- تفحص التأثير الإجمالي (بمعنى آخر، تقييم ما إذا كنتم قد اقتربتم من الرؤية الأولية) بعد تنفيذ عدد كاف من التدابير.

قائمة التدقيق

- ✓ تقييم نجاحات وإخفاقات عملية مخطط التنقل الحضري المستدام.
- ✓ تقييم تنفيذ التدابير.
- ✓ إشراك أصحاب المصلحة والمواطنين الرئيسيين واكتساب وجهات نظر مختلفة.
- ✓ الدروس المستفادة ومشاركتها وإيصالها.

- دراسة العملية من خلال تحليل الدورة بأكملها بأثر رجعي. قد تتضمن هذه الخطوة، على سبيل المثال، الملاحظة التشاركية أو مجموعات التركيز أو المقابلات. استخدام هذه البيانات لإجراء فحص بناء لفعالية مشاركة أصحاب المصلحة والمواطنين لتحسين إجراءات المشاركة في الخطوات التالية وفي الخطط المستقبلية.

- إشراك أصحاب المصلحة والمواطنين الرئيسيين بشكل نشط لتحديد الإنجازات والخطوات التي يرون أنه من الممكن تحسينها. بعد سنوات من التخطيط للتنقل الحضري المستدام، يمكن للأشخاص الخارجيين عن العملية أن يأتوا بنظرة مختلفة عن الوضعية كما يمكن أن يكونوا قد لاحظوا جوانب هامة ربما لم تنتبهوا لها.

- وفيما يتعلق بتقييم الأثر، يمكن البدء في تقييم التأثيرات الأوسع للتدابير المنفذة بمجرد توفر النتائج الكافية. تحليل ما نجح وما فشل. قوموا بتصنيف الأهداف الإستراتيجية والغايات التي لا يمكن تحقيقها، والتي لاتزال مقررة بجدول الأعمال.

- توصيل "الدروس المستفادة" إلى الفريق المركزي وأصحاب المصلحة الرئيسيين (مثل المجموعة التوجيهية).
- تطوير ما تمّ بنجاح واستخلاص الدروس من الأخطاء لدورة التخطيط القادمة.

أمثلة عن الممارسات الحميدة

مدينة نانت، فرنسا: تحليل كامل لمخطط التنقل الحضري المستدام السابق قبل البدء في تطوير المخطط



قامت ميتروبول نانت بتقييم نجاحات وإخفاقات المخطط السابق (2010-2015) بغية تحسين مخطط التنقل الحضري المستدام الجديد. من أجل هذا التقييم، أجرت المدينة دراسات نوعية وكمية (موجهة على التوالي إلى 20000 و1000 شخص) بهدف فهم كيفية تطور السلوك فيما يتعلق بالتنقل وكيف عاش وشهد السكان مختلف تدابير التنقل المنفذة منذ عام 2010. وبالإضافة إلى ذلك، أجرى فريق من الخبراء تحليلاً كمياً، وتوصل إلى استنتاجات وأصدر توصيات لتطوير مخطط التنقل الحضري المستدام القادم. وفي هذا السياق، اضطلعت مشاوراة السكان ومشاركة الخبراء وأصحاب المصلحة دوراً حاسماً في الإعداد السليم لمخطط التنقل الحضري المستدام الجديد.

المؤلفون: Lamia Rouleau-Tiraoui، المدينة الحضرية نانت، تقرير Polis
صورة: Christine Blanchard

الاجراء 12.2 تقاسم النتائج والتعاليم

التحفيز

تتمتع جميع المدن بنقاط قوة ونقاط ضعف ويمكنها استخلاص الدروس من تجارب بعضها البعض في مجالات وجوانب مختلفة من عملية مخطط التنقل الحضري المستدام. إن تبادل المعرفة والخبرة أولاً وقبل كل شيء يساعد المدن في جميع أنحاء أوروبا على المضي قدماً وتحسن معاً. ثانيًا، فهو يوفر فرصة للتأمل في التجارب الفردية والتعلم من الآخرين. ما نختار مشاركته مهم أيضًا. إن المدن عموماً متحمسة لتقاسم نجاحاتها، ولكن أغلبها يفضل عدم التحدث علناً عن إخفاقاته. ورغم أن هذه التحفظات مفهومة، فإن الطوارئ (سواء كانت إيجابية أو سلبية) من الممكن أن تقدم أفضل الدروس.

الأهداف

- البحث عن إمكانية تبادل الدروس المستفادة مع مدن أخرى في الدولة أو المنطقة أو المنطقة اللغوية (وخارجها، إذا أمكن).
- البحث عن إمكانية التعلم من تجارب الجهات الأخرى في البلد أو المنطقة أو المنطقة اللغوية (وخارجها، إن أمكن). يمكن أن تكون هذه الدروس جزءاً من محتوى أو مسار أو تدابير مخطط التنقل الحضري المستدام.
- الاستعداد لمشاركة التجارب الأقل إيجابية بشكل علني، ولاسيما الدروس المستخلصة منها، وتحديد كيفية العمل بشكل مختلف مرة أخرى.

المهام

- التفكير في الدروس المستفادة وتوثيقها.
- مشاركة نتائج تحليل النجاحات والإخفاقات حتى تتمكن مدن أخرى من استخلاص الدروس.
- التواصل مع مدن من بلدكم أو منطقتكم لديكم روابط معها ودعوته للمشاركة وتبادل الحوار. يمكن أن تُنظَّم هذه اللقاءات في شكل ورش عمل مدتها نصف يوم، تجمع بين ممثلين من مدينة أو مدن أخرى مدعوة للمشاركة والمناقشة والتفكير معاً.



صورة © Gehl

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- تصميم دراسة حالة عن أحد جوانب تجربة مخطط التنقل الحضري المستدام في مدينتكم لـ Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>
- قوموا بالتسجيل على بوابة CiViTAS للمشاركة والمناقشة مع المدن الأخرى التي تعمل من جهتها على موضوع التنقل المستدام <https://civitas.eu>

جدول العمل والتنسيق

- اشرعوا في مشاركة الدروس المستفادة بعد تفكيركم في النجاحات والإخفاقات - وفهمها.

قائمة التدقيق

- ✓ صياغة الدروس المستفادة كتابياً وإتاحتها للآخرين..

أمثلة عن الممارسات الحميدة

Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: تبادل المعرفة ضمن برنامج تعليمي أوروبي للمدن



مكّن برنامج التعلم مخطط التنقل الحضري المستدام الثالث لمشروع CIVITAS SUMPs-Up المدن الصغيرة والمتوسطة من تبادل معارفها وخبراتها من خلال إجراءات مختلفة. وفي نهاية عمليات التبادل، اكتسبت مدينة ريفاس-فاسيامدريد المعرفة حول مراحل الاختيار وتحديد الأولويات ووصف التدابير، وهي المراحل التي اتبعتها من أجل إعادة تنظيم نظام النقل العام الخاص بها. استخدمت فرقة العمل مخطط التنقل الحضري المستدام بمدينة كيلكيس الدروس المستفادة حول مشاركة أصحاب المصلحة واختيار التدابير ورصدها وتقييمها لتطوير منهجية تنفيذ فعالة. وفي الوقت نفسه، تخطط مدينة جينوسا لإنشاء فريق عمل مخطط التنقل الحضري المستدام من شأنه دمج الدروس المستفادة من البرنامج في استراتيجياتها طويلة المدى. وبالتالي المساهمة في إنشاء مدينة أكثر استدامة.

المؤلفون: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, commune de
ICLEI تقرير، Ginosa, Eleftheria Spanou, commune de Kilkis
صورة: Ana Dragutescu

الاجراء 12.3 اعتبار التحديات والحلول الجديدة

الأهداف

- الاستعداد لدورة التخطيط القادمة.
- التفكير في الخبرات المكتسبة من دورة التخطيط الحالية في ضوء التحديات الجديدة المقبلة.

المهام

- الأخذ في الاعتبار التحديات الجديدة المقبلة (المجتمعية والتكنولوجية والمتعلقة بنظام النقل) والتي يمكن أن يكون لها تأثير على دورة التخطيط وتنفيذ مشروع مخطط التنقل الحضري المستدام. وبشكل أكثر تحديداً، يمكن أن تؤدي التطورات في التكنولوجيا وفي مجال استخدام البيانات إلى تغييرات كبيرة في المستقبل القريب (مثل التنقل حسب الطلب، والقيادة الآلية، والبيانات الضخمة، والتنقل المشترك).
- تحديد كيف يمكن للسياسات المطبقة في مجالات أخرى أن تخلق أوجه تآزر مع استراتيجية التنقل (التخطيط المكاني، والطاقة، والبيئة، والتنمية الاقتصادية، والاندماج الاجتماعي، والصحة والسلامة).

التحفيز

قبل أن تبدأوا العمل على مخططكم الجديدة للتنقل الحضري المستدام، يجب عليكم تقييم التحديات والحلول الجديدة للنقل والتنقل الحضري في مدينتكم. لقد قمتم بتكييف العملية وتحليلها أثناء تنفيذها، والآن يمكنكم اتخاذ خطوة إلى الخلف وإلقاء نظرة أكثر استراتيجية على كيفية تغير الظروف والتوقعات من أجل تحسين عملية التخطيط واختيار التدابير في المستقبل.

بعد تقييم وضعكم (النشاط 12.1)، يجب عليكم تقرير التوجّه المراد واختيار الدروس والحلول والمعرفة التي تودون دمجها بالدورة الموالية. أثبتت التجربة أن كل دورة تخطيط تساعد على تحسين الخبرة وتعزيز فعالية دورة التخطيط الموالية. يمكن أن يؤثر التحليل الأولي للصعوبات على تصميم عملية التخطيط الجديدة ويساعد على إغلاق الحلقة بين مخطط التنقل الحضري المستدام الحالي واللاحق.



لمعرفة المزيد

دليل مشروع SUMP-UP بشأن التدابير الخاصة بالمدن المتقدمة، بما في ذلك توصيات حول كيفية تقييم التقنيات الجديدة وتشجيع التدابير المبتكرة الجديدة وإنشاء استراتيجية للابتكار:
[/http://sumps-up.eu/publications-and-reports](http://sumps-up.eu/publications-and-reports)



صورة © Gehl

- الاستعداد لتطوير الإصدار التالي من مخطط التنقل الحضري المستدام.
- تحديد أيّ الإجراءات من كلتا المرحلتين 1 و 2 لا تستدعي التكرار.

إجراءات تتجاوز الاحتياجات الأساسية

- تحديد التحديات الجديدة التي ظهرت أثناء مرحلة التنفيذ (من خلال المناقشة مع أصحاب المصلحة الرئيسيين، من خلال تحليل البيانات، بناءً على إخفاقاتكم ونجاحاتكم المحددة في النشاط 12.1، وما إلى ذلك).

جدول العمل والتنسيق

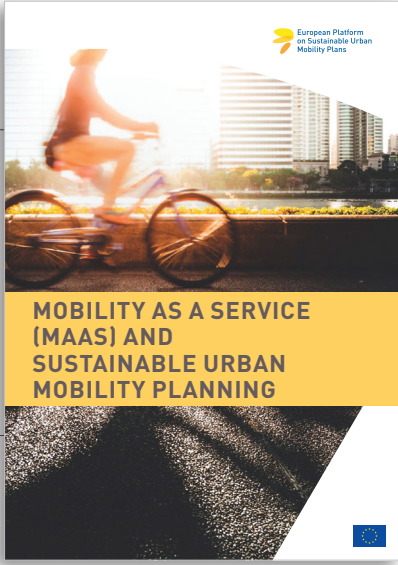
- قبل الشروع في إنشاء مخطط تنقل حضري مستدام جديد (لا يزال خلال فترة تنفيذ المخطط الحالي).
- النظر في مراجعة وتحديث مخطط التنقل الحضري المستدام بأكمله كل 5 إلى 10 سنوات. بمرور 10 سنوات، يمكن أن تصبح الوثيقة غير صالحة، وبالتالي يجب فحص التدابير وتحديثها بانتظام من أجل زيادة احتمال تطبيق التدابير الأكثر ملاءمة.

قائمة التدقيق

- ✓ تحديد التحديات المستقبلية الجديدة للنقل والتنقل الحضريين.
- ✓ الدروس المستفادة من دورة التخطيط الحالية جاهزة لتغذية عمليات التخطيط المستقبلية.
- ✓ اكتمل تحديث مخطط التنقل الحضري المستدام.



عندما نفكر في القضايا الكبرى للمستقبل، تأتي الأتمتة في المقام الأول. مصنعا السيارات اليوم باتوا يُبدعون ويبتكرون في صناعة المركبات الآلية والمتصلة. ولكن، على الرغم من أن نشر المركبات المتصلة والآلية (CAVs) يتقدم بسرعة، فإن نجاح التحول نحو هذا النوع من المركبات سوف يتحدد إلى حد كبير من خلال اندماج ناجح لهذه التكنولوجيا الجديدة في نظام التنقل الحضري الحالي، في إطار مسارٍ مخطط التنقل الحضري المستدام. من الواضح أنه يجب أن تؤخذ القيادة المتصلة والآلية بعين الاعتبار في أي مخطط تنقل حضري مستدام، ومع ذلك، سيكون من الخطأ اعتبار أن هذا يرقى إلى مستوى تأييد غير مشروط للتقنيات التخريبية وعواقبها، عندما يتعلق الأمر بالأحرى بتمكين السلطات المحلية من إجراء فحص نقدي للتغيرات التكنولوجية المتوقعة وتشكيل المستقبل وفقاً لتوقعاتهم. ويتعين على المدن أن تلعب دوراً نشطاً في تبني رؤية واضحة تحظى بدعم المواطنين، وضمان أن تكون أهدافها "مدعومة" بالتكنولوجيا وليست "مقررة" منها. لمزيد من المعلومات حول كيفية مواجهة تحديات المركبات المتصلة والآلية المستقبلية، راجعوا إرشادات الممارسة المُعنونة أتمتة مركبات الطرق في تخطيط التنقل الحضري المستدام.



كما هو الحال مع الأتمتة، فإن التنقل كخدمة (MaaS) معروف على نطاق واسع باعتباره أحد الاتجاهات الرئيسية للمستقبل. يمكن للتنقل الخدمي أن يجمع بين مختلف خيارات التنقل الجديدة (أنظمة المشاركة، والتنقل الجزئي، والأتمتة) للمساهمة في ولادة نظام متعدد الوسائط في النقل الحضري.

توفّر التعليمات التنفيذية المُعنونة "التنقل حسب الطلب" MaaS وتخطيط التنقل الحضري المستخدم المفاتيح لفهم ماهية التنقل حسب الطلب MaaS، وتقييم جاهزية المدينة، واستكشاف نماذج التشغيل والحوكمة الممكنة لتنقل الخدمة في إطار تخطيط التنقل الحضري المستخدم.

أمثلة على الممارسات الحميدة

مانشستر الكبرى، المملكة المتحدة: قاعدة بيانات إلكترونية باستحداث مستمر



تعتمد استراتيجية النقل لعام 2040 في مانشستر الكبرى وخطة التنفيذ الجديدة لمانشستر الكبرى (2020-2025) على قاعدة بيانات شاملة تتمحور حول الاتجاهات والقضايا المجتمعية الستة التي توجّه الطلب على النقل في مانشستر الكبرى.

يتم تحديث قاعدة البيانات بشكل مستمر لتأخذ في الاعتبار التحديات والاتجاهات المستقبلية، ولكن أيضًا للتأكد من أن النوايا والتطلعات المقدمة في مخطط التنقل الحضري المستخدم مبنية على الاتجاهات والبيانات ذات الصلة من وجهة نظر محلية وزمنية. من المهم أن تتمتع المدينة بالموارد الكافية لتحديث البيانات/المعلومات بشكل منتظم ومنهجي، وبالتالي ضمان ملاءمة البيانات التي تم جمعها على المدى الطويل.

المؤلفون: Ben Brisbane, Traffic for Greater Manchester Authority
تقرير EUROCITIES | صورة: مانشستر الكبرى

الخطوة الرئيسية: تقييم تنفيذ التدابير



تهانينا، لقد وصلتم إلى المرحلة الرئيسية الأخيرة من الدورة!

تمثل هذه المرحلة من الدورة نهاية تنفيذ التدابير وتقييمها، ونهاية الدورة بأكملها، وفي نفس الوقت، بداية مسارٍ مخطط تنقلٍ حضريٍّ مستدامٍ جديدة. هذه المرحلة الرئيسية خطوة للتفكير يتم خلالها إعادة النظر في التدابير التي خططتموها ونفذتموها، والمعرفة والمهارات التي اكتسبتموها والصعوبات التي واجهتموها. وعلى هذا الأساس، بإمكانكم توقع المستقبل. فما الذي يمكن توقعه من دورة التخطيط القادمة وما هي التحسينات والأفكار التي تريدون استهدافها مستقبلاً؟ شاركوا نتائج هذا التقييم، وإن سبق وأن قُمتم بذلك، أعلنوا عن قراراتكم بمواصلة العملية وإعداد خططكم القادمة للتنقل الحضري المستدام. يمكنكم الإعلان عن هذه النتائج وقراركم من خلال تنظيم حدثٍ عامٍ، ودعوة المواطنين وأصحاب المصلحة والصحافة (المحلية) إليه.

إن تنويع الدورة ونجاحاتها يستحق الإحتفال به مع السكان المحليين. يمكنكم الإبداع وعرض تجارب عملية التخطيط في مجموعة متنوعة من الأشكال التفاعلية (على سبيل المثال، جولة سيراً على الأقدام في المدينة، قبل/بعد العروض التقديمية، استعراض شريطٍ مصوّر يسرد معالم المخطط، وما إلى ذلك). استعرضوا على مواطنيكم ما حققتموه معاً. ويمكنكم أن تفتخروا بتحقيقكم وبما سيحمله المستقبل لكم في حال واصلتم العمل لتنفيذ نهج التنقل الحضري المستدام.



www.eltis.org