



# DARNAUS JUDUMO MIESTE PLANO RENGIMO IR ĮGYVENDINIMO GAIRĖS

2-ASIS LEIDIMAS



# Leidimo duomenys

---

**Apie dokumentą:** šis dokumentas parengtas įgyvendinant projektą „SUMP-š-Up“, bendrai finansuojamą Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ lėšomis (Susitarimas dėl dotacijos Nr. 690669). Projekto „SUMP-š-Up“ koordinatorė – Ana Drăguțescu (ICLEI Europos sekretoriatas).

**Cituojant:** „Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH“ (leidėjas), Darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo gairės, antrasis leidimas, 2019 m.

**Autoriai:** Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, „Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH“. Kai kurios šio dokumento dalys grindžiamos „Rupprecht Consult“ parengtomis Darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo gairėmis (2013 m.), kurių autorių teisės priklauso Europos Komisijai.

**Bendra autoriai:** Anthony Colclough, EUROCITIES (1.2 skyrius); Ana Dragutescu, Elma Meskovic ir Marko Horvat, ICLEI (1.4 skyrius, 10.2 veikla); Thomas Durlin, CEREMA (1.5 skyrius); Stefan Werland ir Frederic Rudolph, Vupertalio institutas (8.2 ir 9.1 veiksmas); Sasank Vemuri, GIZ ir „MobiliseYourCity“ (8.2 ir 9.1 veiklos); Dirk Lauwers, Gento universitetas (prieinamumo vertinimas taikant Flandrijos metodą „Mobiscore“); TRT Transporti e Territorio (DJMP proceso modeliavimo priemonės), EIB / JASPERS (dideli infrastruktūros projektai darnaus judumo mieste planavimo srityje, strateginis poveikio aplinkai vertinimas (SPAV) ir darnaus judumo mieste planavimas), Els Vandebroek ir Evelien Bossuyt, „Mobi21“ (DJMP susiejimas su socialinės įtraukties politika).

Gerosios patirties pavyzdžių koordinavimas: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner („Rupprecht Consult“); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Darnių miestų komisija); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti („Polis“); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI); visi gerosios patirties pavyzdžių autoriai yra išvardyti C priede.

**Tarpusavio vertintojai:** Prof. Peter Jones, transporto ir darnaus vystymo profesorius, Londono universitetinis koledžas; Prof. Anthony D. May OBE FREng, transporto inžinerijos profesorius emeritas, Transporto studijų institutas, Lidso universitetas; Frank Wefering, už darnumą atsakingas direktorius („Greenman-Pedersen, Inc.“), Niujorkas.

**Padėka:** šis leidinys buvo parengtas gavus vertingus įvairių konsultacinių seminarų (žr. E priedą) dalyvių bei DJMP koordinavimo platformos veikloje dalyvaujančių organizacijų ir asmenų komentarus. Išsamių pastabų pateikė šie ekspertai: Thomas Durlin, CEREMA; Caroline Mattsson, „Trivector“; Ivo Cré, „Polis“; Tom Rye, Edinburgo Napier universitetas; Europos Komisijos (Judumo ir transporto, Regioninės ir miestų politikos ir Aplinkos generaliniai direktoratai), Inovacijų ir tinklų programų vykdomosios įstaigos (INEA) ir Europos investicijų banko / programos „Jaspers“ atstovai.

**Korektūra:** Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton („Rupprecht Consult“).

**Maketas:** Rebekka Dold, „Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg“, Vokietija [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)

## Viršelio nuotraukos:

[www.istock.com](http://www.istock.com)

**Atsakomybės ribojimo pareiškimas:** Šiame leidinyje pateikiama vien nurodytų autorių nuomonė, kuri nebūtinai sutampa su Europos Komisijos nuomone. Šios gairės buvo pirma parengtos anglų kalba; už vertimo į kitas kalbas tikslumą atsako vertėjai raštu.

**Autorių teisės.** Šio leidinio autorių teisės priklauso „Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH“. Visos šio leidinio nuotraukos ir tekstai, kurių šaltinis yra nurodytas, yra nurodytų organizacijų ar asmenų nuosavybė.

Autoriai norėtų paraginti plačiai naudotis šiomis gairėmis. Dokumentu galima naudotis nemokamai, jį kopijuoti ir platinti bet kokiomis priemonėmis, jeigu a) yra nurodytas šaltinis įtraukiant pirmiau pateiktą nuorodą ir b) platinama medžiaga galima naudotis nemokamai. Komercinis šio dokumento naudojimas ir jo turinio pakeitimai leidžiami tik gavus aiškų autorių teisių turėtojų sutikimą.

Teisiniu požiūriu šio dokumento naudojimui taikoma licencija „Creative Commons“ CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 International). Teisinių licencijos tekstą galima rasti adresu <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



## Kontaktiniai duomenys:

„Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH“,  
Clever Str. 13-15, 50668 Cologne, Germany (Vokietija)  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
Tel. +49 221 6060550  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

# Turinys

Pratarmė .....	5
Kreipimasis į skaitytoją .....	6
Įžanga .....	7
<b>1 SKIRSNIS. Darnaus judumo mieste plano koncepcija .....</b>	<b>9</b>
1.1 Kaip suprasti sąvoką „darnaus judumo mieste planas“? .....	9
1.2 Kokie yra darnaus judumo mieste planavimo pranašumai? .....	13
1.3 Kokie yra pagrindiniai darnaus judumo mieste planavimo elementai? .....	17
1.4 Kaip darnaus judumo mieste planavimas vyksta praktiškai? .....	20
1.5 Kaip darnaus judumo mieste planavimą galima paremti nacionaliniu ir regioniniu lygmenimis? .....	25
<b>2 SKIRSNIS. Darnaus judumo mieste plano rengimas ir įgyvendinimas .....</b>	<b>30</b>
<b>1 etapas. Pasiruošimas ir analizė .....</b>	<b>32</b>
Pradiniai veiksmai. Sprendimas parengti DJMP .....	32
<b>1 pakopa. Sukurti darbo struktūras .....</b>	<b>34</b>
1.1 veikla. Įvertinti pajėgumus ir išteklius .....	34
1.2 veikla. Suburti pagrindinę įvairių departamentų atstovų grupę .....	38
1.3 veikla. Užtikrinti politinę ir institucinę atsakomybę .....	40
1.4 veikla. Suplanuoti suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimą .....	44
<b>2 pakopa. Apibrėžti planavimo struktūrą .....</b>	<b>51</b>
2.1 veikla. Įvertinti planavimo reikalavimus ir apibrėžti geografinę taikymo sritį (remiantis funkcinė miesto zona) .....	51
2.2 veikla. Susieti su kitais planavimo procesais .....	56
2.3 veikla. Susitarti dėl tvarkaraščio ir darbo plano .....	61
2.4 veikla. Apsvarstyti galimybę pasitelkti išorės pagalbą .....	64
<b>3 pakopa. Iširti judumo padėtį .....</b>	<b>67</b>
3.1 veikla. Nustatyti informacijos šaltinius ir bendradarbiauti su duomenų savininkais .....	67
3.2 veikla. Atlikti problemų ir galimybių analizę (visų transporto rūšių) .....	74
<b>Tarpinis tikslas. Užbaigta problemų ir galimybių analizė .....</b>	<b>78</b>
<b>2 etapas. Strategijos kūrimas .....</b>	<b>79</b>
<b>4 pakopa. Parengti ir kartu įvertinti scenarijus .....</b>	<b>81</b>
4.1 veikla. Parengti galimus ateities scenarijus .....	81
4.2 veikla. Aptarti scenarijus su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais .....	84
<b>5 pakopa. Kartu su suinteresuotaisiais subjektais parengti viziją ir strategiją .....</b>	<b>87</b>
5.1 veikla. Kartu su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais sukurti bendrą viziją .....	87
5.2 veikla. Susitarti dėl tikslų sprendžiant pagrindines problemas visų transporto priemonių srityse .....	92
<b>6 pakopa. Nustatyti siektinas reikšmes ir rodiklius .....</b>	<b>95</b>
6.1 veikla. Nustatyti visų tikslų rodiklius .....	95
6.2 veikla. Susitarti dėl išmatuojamų siektinų reikšmių .....	99
<b>Tarpinis tikslas. Sutarta vizija, tikslai ir siektinos reikšmės .....</b>	<b>102</b>



**3 etapas. Priemonių planavimas ..... 103**

<b>7 pakopa. Kartu su suinteresuotaisiais subjektais pasirinkti priemonių rinkinius .....</b>	<b>105</b>
<b>7.1 veikla.</b> Kartu su suinteresuotaisiais subjektais sudaryti ir įvertinti ilgąjį priemonių sąrašą.....	105
<b>7.2 veikla.</b> Apibrėžti integruotus priemonių rinkinius.....	113
<b>7.3. veikla.</b> Priemonių stebėsenos ir vertinimo planavimas .....	121
<b>8 pakopa. Susitarti dėl veiksmų ir atsakomybės .....</b>	<b>125</b>
<b>8.1 veikla.</b> Aprašyti visus veiksmus .....	125
<b>8.2 veikla.</b> Nustatyti finansavimo šaltinius ir įvertinti finansinius pajėgumus .....	129
<b>8.3 veikla.</b> Susitarti dėl prioritetų, atsakomybės ir tvarkaraščio .....	133
<b>8.4 veikla.</b> Užtikrinti plačią politinę ir visuomenės paramą .....	136
<b>9 pakopa. Pasiruošti tvirtinimui ir finansavimui .....</b>	<b>139</b>
<b>9.1 veikla.</b> Parengti finansinius planus ir susitarti dėl sąnaudų pasidalijimo .....	139
<b>9.2 veikla.</b> Baigti rengti Darnaus judumo mieste planą ir užtikrinti jo kokybę .....	142
<b>Tarpinis tikslas. Patvirtintas Darnaus judumo mieste planas .....</b>	<b>144</b>

**4 etapas. Įgyvendinimas ir stebėseną ..... 145**

<b>10 pakopa. Valdyti įgyvendinimą .....</b>	<b>146</b>
<b>10.1 veikla.</b> Koordinuoti veiksmų įgyvendinimą .....	146
<b>10.2 veikla.</b> Įsigyti prekes ir paslaugas.....	149
<b>11 pakopa. Stebėti, pritaikyti ir bendrauti .....</b>	<b>153</b>
<b>11.1 veikla.</b> Stebėti pažangą ir pritaikyti priemones .....	153
<b>11.2 veikla.</b> Informuoti ir įtraukti piliečius ir suinteresuotuosius subjektus .....	156
<b>12 pakopa. Atlikti peržiūrą ir pasimokyti iš patirties .....</b>	<b>159</b>
<b>12.1 veikla.</b> Išanalizuoti laimėjimus ir nesėkmes .....	159
<b>12.2 veikla.</b> Pasidalyti rezultatais ir įgyta patirtimi .....	161
<b>12.3 veikla.</b> Apsvarstyti naujus uždavinius ir sprendimus .....	162
<b>Tarpinis tikslas. Įvertintas priemonių įgyvendinimas .....</b>	<b>165</b>



## Darnaus judumo mieste planavimas Europoje

Greitai kintančiame pasaulyje džiugu matyti aktyvesnį vietos valdžios institucijų ir suinteresuotųjų subjektų įsitraukimą siekiant užtikrinti, kad judumas mieste būtų mažiau taršus ir draugiškesnis aplinkai. Su eismu susijusios oro ir triukšmo taršos, spūsčių ir eismo įvykių skaičiaus mažinimas kartu gerinant gyvenimo kokybę mūsų miestuose dabar yra daugelio merų prioritetas. Šiandien labiau nei bet kada anksčiau, mums visiems reikia geresnių sąlygų vaikščioti pėsčiomis ir važiuoti dviračiu, veiksmingo viešojo ir bendro transporto, daugiarašio transporto mazgų ir kitų dalykų, pagrįstų išmaniais skaitmeniniais sprendimais. Geriausias būdas tai padaryti – suderinti puikias idėjas ir novatoriškas priemones su politine parama ir žmonių dalyvavimu atliekant išsamų judumo planavimą.

Todėl labai didžiuojusi, kad per pastarąjį dešimtmetį Europos Komisija aktyviai rėmė darnaus judumo mieste planavimą (DJMP). Nuo pat DJMP koncepcijos sukūrimo 2009 m. ir 2013 m. paskelbus DJMP gaires Komisija padėjo šimtam miestų visoje Europoje užtikrinti subalansuotą ir integruotą darnaus įvairių transporto rūšių plėtrą. Tai liudija įspūdingas ir gausus darnaus judumo mieste planų rengimas Europoje. Svarbu tai, kad vykstant šiam procesui laikomasi dalyvavimu grindžiamo požiūrio sutelkiant dėmesį

į žmonių poreikius. Paaiškėjo, kad išsamus darnaus judumo mieste planavimas yra veiksmingas būdas spręsti su klimatu, energetika ir aplinkos apsauga susijusias problemas, su kuriomis susiduria miestai transporto srityje.

Žinau, kad daugelis žmonių ir suinteresuotųjų subjektų labai palankiai vertina Europos DJMP koncepciją ir gaires, ir noriu, kad jos būtų naudojamos kuo plačiau ir teiktų kuo daugiau naudos. Todėl 2018 m. Komisija pradėjo DJMP gairių atnaujinimo procesą, kad geriau perteiktų naujausias judumo, technologijų ir visuomenės tendencijas, darančias poveikį kintančiai judumo aplinkai. Siekdami šio tikslo, pastaruosius pusantrų metų daug DJMP srities specialistų dirbo kartu. Peržiūrėtas gairių leidimas – iš tiesų įspūdingas šio proceso rezultatas, kurį visiškai palaikau!

Primygtinai raginu visas vietos valdžios institucijas visapusiškai naudotis šia vertinga planavimo priemone ir šiomis išsamiomis gairėmis. Kiekvienas miestas ir miestelis, neatsižvelgiant į jo dydį, gali ir turėtų parengti kokybišką darnaus judumo mieste planą, kuris būtų naudingas kovojant su pagrindinėmis judumo mieste problemomis ir gerinant piliečių gyvenimo kokybę.



Henrik Hololei  
MOVE GD generalinis direktorius (Europos Komisija)

# Kreipimasis į skaitytoją

Šis antrasis Europos darnaus judumo mieste plano (DJMP)<sup>1</sup> rengimo ir įgyvendinimo gairių leidimas yra svarbus tarpinis tikslas Europoje diegiant naują planavimo kultūrą. Šios išsamios plačiai naudojamo 2013 m. pirmojo leidimo peržiūros tikslas – įtraukti dinamiškus pokyčius, vykstančius daugelyje judumo mieste sričių, ir turtingą patirtį, sukauptą per tą laiką įgyvendinant darnaus judumo mieste planavimo koncepciją.

**1 skirsnyje** DJMP koncepcija pristatoma skaitytojams, kurie nebūtinai yra planavimo specialistai, bet nori suprasti principus ir pagrindinius elementus (žr. 1.1 skyrių „Kaip suprasti sąvoką „darnaus judumo mieste planas“?“). Sprendimus priimantiems subjektams gali būti ypač įdomu susipažinti su įrodymais, kodėl darnaus judumo mieste planavimas yra naudingas miestams ir jų gyventojams bei koks jo ilgalaikis poveikis pasireiškia įvairiuose Europos miestuose (žr. 1.2 skyrių „Kokie yra darnaus judumo mieste plano pranašumai?“).

Rengiant šias gaires buvo dedamos visos pastangos, kad jos būtų pritaikytos prie praktinių planuotojų ir politikos formuotojų poreikių visoje Europoje (žr. 1.3 skyrių „Kokie yra pagrindiniai darnaus judumo mieste planavimo elementai?“). Vis dėlto tai idealizuota koncepcija politikos sričiai, kurioje persipina daug reikalavimų ir interesų. Todėl, siekiant daryti pažangą kuriant darnesnius miestus ir miestų teritorijas, būtina lanksčiai pritaikyti šias gaires prie konkrečių miestų realijų. Tai išsamiau nagrinėjama 1.4 skyriuje „Kaip darnaus judumo mieste planavimas įgyvendinamas praktiškai?“.

Miestai – tai valdžios lygmuo, kuris yra arčiausiai žmonių, tad daugumoje Europos šalių gyventojų judumo planavimo ir užtikrinimo užduotis tenka būtent jiems. Tačiau svarbu vaidmenį kuriant struktūras, kuriose miestams suteikiama teisinė kompetencija, sudaromos palankesnės sąlygos bendradarbiavimui ir teikiama finansinė parama, atlieka nacionalinė teisė ir regionai. 1.5 skyriuje apibendrinama, kaip nacionalinio ir regioninio lygmenų valdžios institucijos gali padėti rengti DJMP.

**2 skirsnis** – tai išsamus kiekvieno DJMP proceso aprašymas. Nors tikėtina, kad jo skaitytojai yra planavimo specialistai ir aktyvūs planavimo proceso dalyviai, jis parašytas taip, kad jį suprastų ir kiti. Šiame skirsnyje laikomasi naujojo darnaus judumo mieste planavimo ciklo struktūros: keturi etapai, kiekvieną iš kurių sudaro trys pakopos, ir iš viso 32 veiksmi. Kiekvienas etapas ir pakopa pristatomi

pateikiant trumpą apžvalgą. Skaitytojams pateikiamas visų veiksmų pagrindimas, tikslai, išsamūs užduočių aprašymai, informacija apie laiką ir suderinimą su kitomis užduotimis, kontrolinis sąrašas, gerosios patirties pavyzdžiai ir naudingos priemonės darbui atlikti. Nors leidinį galima skaityti nuo pradžios iki galo, dauguma skaitytojų naudos 2 skirsnį kaip gaires per visą planavimo procesą: prie atitinkamų skyrių galima grįžti pasisemti įkvėpimo, kai pradedama nauja planavimo pakopa.

Gairės papildomos keliais **priedais**. A priede pateikiamas svarbių terminų žodynelis siekiant palengvinti bendrą supratimą nepriklausomai nuo kalbos ir planavimo kultūros. B priede aprašomas numatomas DJMP proceso kontrolinis sąrašas. C priede pateikiami išsamesni visų gerosios patirties pavyzdžių aprašymai. D priede pateikiamos nuorodos į papildomų gairių ir informacinių dokumentų, taip pat pagrįstų DJMP koncepcijų rinkinį, ir išsamiau apibūdinami tam tikri planavimo aspektai, pateikiamos gairės dėl konkrečių aplinkybių arba dėmesys sutelkiamas į svarbias politikos sritis. Paskutiniame, bet tokiame pat svarbiame E priede pateikiamas ekspertų, su kuriais buvo konsultuojamasi rengiant šį antrąjį DJMP gairių leidimą, sąrašas.

<sup>1</sup> Šiame dokumente terminas „darnaus judumo mieste planavimas“ – tai planavimo procesas, o „darnaus judumo mieste planas“ (arba DJMP) – tai esminis, bet ne vienintelis planavimo proceso rezultatas. Santrumpa DJMP vartojama kalbant apie patį planą; siekiant atskirti kitus terminus jie pateikiami, pavyzdžiui, kaip „DJMP koncepcija“ ar „DJMP procesas“. Angliškai ištariama dvejopai: / sAMP / arba paraidžiui S. U. M. P.



nuotrauka © funky-data: istock.com

## Įžanga

Kai 2013 m. pabaigoje<sup>2</sup> buvo paskelbtas pirmasis šių darnaus judumo mieste planavimo gairių leidimas, išsamiose konsultacijose dėl šios naujosios planavimo koncepcijos<sup>3</sup> apibrėžties sudalyvavo 168 planavimo specialistai ir kiti ekspertai iš visos Europos. Be to, Europos Komisija sistemingai tobulino savo judumo mieste politiką ir paskelbė Judumo mieste dokumentų rinkinį<sup>4</sup>, kuriame buvo pateikta sąvokos „darnaus judumo mieste planai“ apibrėžtis (žr. 1.1 skyrių).

### Kas pasiekta po pirmojo DJMP gairių leidimo?

Daug miestų Europoje ir visame pasaulyje yra parengę DJMP, o iš įvairių Europos Sąjungos finansuojamų projektų ir programų gauta vertingų žinių, kurios padėjo miestams kurti šiuos naujos kartos judumo planus.

Darnaus judumo mieste planavimo srityje susiformavo visa praktikuojančių specialistų bendruomenė. Praktikuojantys specialistai dalijasi daugybe gerosios patirties pavyzdžių; daug (daugiausia) nemokamų priemonių ir praktinės patirties pavyzdžių paskelbta ELTIS platformoje ([www.eltis.eu](http://www.eltis.eu)); sukurta pagrindinių suinteresuotųjų subjektų ir projektų koordinavimo platforma; nuo 2014 m. kasmet rengiamos labai sėkmingos DJMP konferencijos. Galiausiai šiuolaikinis darnaus judumo mieste planas vis dažniau laikomas privalomu perspektyviuose miestuose; jis taip pat reikalingas

norint pritraukti miesto transporto investicijų finansavimą (pvz., ES struktūrinių ir investicijų fondų lėšomis).

Darnaus judumo mieste planų koncepcija neabejotinai yra Europos sėkmės istorija, prie kurios prisidėjo daugelis suinteresuotųjų subjektų ir iš kurios naudos pasisėmė daug miestų (ir piliečių). Jos sėkmę lemia griežtas Europos politikos koordinavimas ir parama, praktinės gairės, grindžiamos sistemėmis konsultacijomis su specialistais, ir aktyvi praktikuojančių specialistų bendruomenė.

<sup>2</sup> „Rupprecht Consult“, „Darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo gairės“ (2013 m.); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>3</sup> DJMP pirmą kartą paminėta teminėje miesto aplinkos strategijoje (žr. COM(2005) 718), kurioje siūloma rengti darnaus miesto transporto planų gaires; taip pat žr. pirmąjį projekto PILOT rekomendacinį dokumentą (2007 m.), [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/Pilot\\_EN\\_WEB.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf).

<sup>4</sup> COM(2013) 91.





nuotrauka © „Rupprecht Consult“

### Kodėl būtina atnaujinti DJMP gaires?

Per pastaruosius kelerius metus įvyko svarbių naujų pokyčių daugelyje judumo mieste sričių. Dėl naujų technologijų netrukus keliuose galbūt išvysime savieiges elektrines transporto priemones, diegiant naujus verslo modelius teikiama judumo paslauga; be to, dėl kintančio keliautojų požiūrio aktyviau dalijamasi transporto priemonėmis ir važiuojama dviračiu. Šie keli pavyzdžiai rodo, kad įvairiais judumo sistemos lygmenimis vyksta svarbūs pokyčiai, dėl kurių reikia iš naujo apmąstyti ir atnaujinti pirmines DJMP gaires. Be to, sukaupta daug DJMP įgyvendinimo patirties, kurios reikėjo siekiant įkvėpti praktikuojančius specialistus visoje Europoje. Galiausiai vykdant kelis projektus ir iniciatyvas buvo ruošiamasi parengti papildomas gaires konkrečiomis planavimo temomis; visa tai reikėjo integruoti, kad būtų pradėta formuoti struktūruota žinių bazė.

Taigi DJMP gairių atnaujinimo procesas buvo pradėtas 2018 m. Jam vykstant buvo rengiamas šis antrasis DJMP gairių leidimas, įvairios papildomos gairės ir informacija apie konkrečius DJMP koncepcijos aspektus. Šiuose dokumentuose išsamiau apibūdinami tam tikri planavimo aspektai (pvz., institucinis bendradarbiavimas), darnaus judumo mieste planavimas pritaikomas konkrečiai aplinkai (pvz., didmiesčių regionams) arba pateikiamos gairės dėl konkrečių politikos sričių (kaip antai kelių automatizavimo ar saugos).

### Kaip buvo organizuotas šis atnaujinimas?

Šis antrasis DJMP gairių leidimas yra vienu metų trukmės aktyvaus suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo proceso rezultatas. Jis buvo parengtas ir patvirtintas glaudžiai bendradarbiaujant su DJMP bendruomene. Iš pradžių buvo atliktas plataus masto tyrimas, per 2018 m. DJMP konferenciją vyko specialus posėdis, o vėliau buvo surengti keli praktiniai seminarai su specialistais ir kitais ekspertais iš visos Europos. Kelių didelių miestų tinklams aktyviai dalyvaujant atnaujinant gaires buvo ypač stengiamasi atsižvelgti į visų rūšių miestų ir regionų pateiktą grįžtamąją informaciją<sup>5</sup>. Rengiant atnaujintas gaires dalyvavo iš viso daugiau nei 300 transporto ir miestų planuotojų, kitų specialistų, politikos formuotojų ir tyrėjų. E priede pateikiamas eksperimentų, su kuriais konsultuotasi, sąrašas.

Be to, atnaujinant gaires įkvėpimo semtasi kruopščiai nagrinėjant esamą literatūrą, įskaitant kelių šalių, turinčių tvirtų strateginio judumo planavimo tradicijų, nacionalines planavimo gaires<sup>6</sup>. Naudojant pirmąjį gairių leidimą kaip patikimą pagrindą, taip pat atlikus literatūros apžvalgą ir išsamų parengto projekto tarpusavio vertinimą<sup>7</sup> bei surengus du specialiai peržiūrai skirtus posėdžius ir įvertinus grįžtamąją informaciją 2019 m. DJMP konferencijoje buvo užtikrinta, kad dokumente būtų pateiktos tikrai kokybiškos planavimo gairės.

<sup>5</sup> Praktinius seminarus organizavo „Rupprecht Consult“ ir kiti „SUMP-UP“ miestų tinklų partneriai (ICLEI, EUROCITIES, „Polis“, Baltijos miestų sąjunga), Tarptautinė viešojo transporto asociacija (UITP) ir su DJMP susijusių projektų partneriai (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

<sup>6</sup> Local Transport Plans (Jungtinė Karalystė), Plans de Déplacements Urbains (Prancūzija), Verkehrsentwicklungspläne (Vokietija), TRAST (Švedija) ir Piano Urbano della Mobilità (Italija).

<sup>7</sup> Oficialius tarpusavio vertinimus atliko Prof. Peter Jones, transporto ir darnaus vystymosi profesorius, Londono universitetinis koledžas (Jungtinė Karalystė); Prof. Anthony D. May OBE FREng, transporto inžinerijos profesorius emeritas, Transporto studijų institutas, Lidso universitetas (Jungtinė Karalystė); Frank Wefering, už darnumą atsakingas direktorius („Greenman-Pedersen, Inc.“), Niujorkas (JAV). Be to, vertingų pastabų per visą rengimo procesą pateikė Europos organizacijų – Europos Komisijos (Judumo ir transporto GD; Regioninės ir miestų politikos GD), Europos investicijų banko / programos „Jaspers“ – atstovai bei DJMP koordinavimo platformos veikloje dalyvaujančios organizacijos ir asmenys. Ypatinga padėka skiriama ir Thomas'ui Durlin'ui, (CEREMA), Caroline Mattsson („Trivector“), Ivo Cré („Polis“) ir Tom'ui Rye (Edinburgo Napier universitetas), kurie pateikė išsamių pastabų dėl šio dokumentų projekto.

# 1 SKIRSNIS. Darnaus judumo mieste plano koncepcija

Šiame skirsnyje pristatomi darnaus judumo mieste planai. Jis skirtas visiems skaitytojams, besidominantiems judumu mieste, įskaitant sprendimus priimančius asmenis ir kitus judumo srities suinteresuotuosius subjektus, kurie nėra planavimo ekspertai.

## 1.1 Kaip suprasti sąvoką „darnaus judumo mieste planas“?

### Politinės aplinkybės

Darnaus judumo mieste planavimas – tai Europos de facto miesto transporto planavimo koncepcija. Politiką, kuria prisidėta prie šios koncepcijos sukūrimo, Europos politikos formuotojai sistemingai plėtoja nuo 2005 m.<sup>8</sup> Jos svarbiausias tarpinis tikslas buvo judumo mieste dokumentų rinkinio paskelbimas 2013 m. pabaigoje<sup>9</sup>. Jo priede Europos Komisija apibrėžė sąvoką „darnaus judumo mieste planai“. Tuo pat metu buvo paskelbtas pirmasis gairių leidimas<sup>10</sup>. Judumo mieste dokumentų rinkinyje teigiama: „Siekiant užtikrinti, kad Europos miestų teritorijų plėtra būtų darni, o ES tikslai sukurti konkurencingą ir efektyviai išteklius naudojančią Europos transporto sistemą būtų pasiekti, požiūrį į judumą mieste reikia keisti iš esmės“<sup>11</sup>. Jame pateikiami pagrindiniai planavimo proceso principai ir išvardijamos temos, kurias reikia išnagrinėti darnaus judumo mieste plane. Gairėse nurodomi konkretūs veiksmai, kuriuos reikia vykdyti, praktinės gairės ir gerosios patirties pavyzdžiai. Paskelbus Judumo mieste dokumentų rinkinį darnaus judumo mieste planų koncepcija labai paplito visoje Europoje ir už jos ribų. Tačiau, nors koncepcija jau yra žinoma kaip pagrįsta ir išlieka aktuali, vis labiau ryškėjo poreikis atnaujinti gaires. Taigi, šis naujasis DJMP gairių leidimas vis dar grindžiamas pirmine koncepcija (aprašyta kitame skyriuje), bet DJMP rengimo rekomendacijos yra iš esmės atnaujintos.

### Apibrėžtis

Europoje ir tarptautiniu lygmeniu yra paplitusi ši darnaus judumo mieste plano apibrėžtis:

*„Darnaus judumo mieste planas – tai strateginis planas, kurio paskirtis – patenkinti žmonių ir įmonių judumo mieste ir apylinkėse poreikius siekiant užtikrinti geresnę gyvenimo kokybę. Jis grindžiamas esama planavimo praktika ir juo tinkamai atsižvelgiama į integravimą, dalyvavimą ir vertinimo principus.“*

Darnaus judumo mieste planas grindžiamas šiais principais, kurie yra išsamiau aprašyti toliau:

- 1 **Planuoti darnų judumą „funkcinėje miesto zonoje“**
- 2 **Bendradarbiauti tarp institucijų**
- 3 **Įtraukti piliečius ir suinteresuotuosius subjektus**
- 4 **Vertinti esamus ir būsimus veiklos rezultatus**
- 5 **Apibrėžti ilgalaikę viziją ir aiškų įgyvendinimo planą**
- 6 **Integruotu būdu plėtoti visas transporto rūšis**
- 7 **Užtikrinti stebėseną ir vertinimą**
- 8 **Užtikrinti kokybę**

<sup>8</sup> Remiantis temine miesto aplinkos strategija (2005 m.) ir Žaliąja knyga dėl mobilumo mieste (2007 m.), Judumo mieste veiksmų plane (2009 m.) siūloma „dvidešimt priemonių, kuriomis vietos, regioninės ir nacionalinės valdžios institucijos skatinamos siekti savo darnaus judumo mieste tikslų ir kuriomis joms padedama pasiekti šiuos tikslus“; pirmasis veiksmas – „Greitesnis darnaus judumo mieste planų įgyvendinimas“. Baltojoje knygoje dėl transporto nustatytos konkrečios miesto transporto srityje siektinos reikšmės, kuriomis siekiama prisidėti prie pasaulio ir Europos strateginių politikos tikslų.

<sup>9</sup> COM(2013) 913.

<sup>10</sup> Rupprecht Consult, „Darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo gairės“ (2013 m.); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>11</sup> COM(2013) 913, p. 2.

Darnaus judumo mieste planavimas – tai integruotas strateginis metodas, sukurtas siekiant veiksmingai įveikti su miesto transportu susijusius sunkumus. Jo pagrindinis tikslas – padidinti prieinamumą ir pagerinti gyvenimo kokybę pereinant prie darnaus judumo. Pagal DJMP skatinamas faktais grindžiamas sprendimų priėmimas vadovaujantis ilgalaikę darnaus judumo viziją. Kalbant apie pagrindines sudedamąsias dalis, reikia atlikti išsamų dabartinės padėties ir ateities tendencijų vertinimą, sukurti plačiai remiamą bendrą viziją su strateginiais tikslais ir sudaryti integruotą reguliavimo, skatinimo, finansinių, techninių ir infrastruktūros priemonių rinkinį siekiant įgyvendinti tikslus, kuriuos po to reikės sistemingai stebėti ir vertinti.

Priešingai nei tradicinių planavimo metodų atveju, DJMP ypatingas dėmesys skiriamas piliečių ir suinteresuotųjų subjektų, socialinių partnerių įtraukimui, politikos koordinavimui tarp sektorių (ypač transporto, žemės naudojimo,

aplinkos, ekonominės plėtros, socialinės politikos, sveikatos, saugos ir energetikos) ir plačiam bendradarbiavimui tarp įvairių valdžios sektoriaus lygmenų su privačiais subjektais. Konceptijoje taip pat pabrėžiamas poreikis integruotu būdu aprėpti visus judumo (ir žmonių ir prekių) aspektus, transporto rūšis ir paslaugas ir vykdyti planavimą visai „funkcinei miesto zonai“, o ne vienai savivaldybei jos administracinėse ribose.

### Koks skirtumas tarp tradicinio transporto planavimo ir darnaus judumo mieste planavimo?

Pastaraisiais metais akademiniam pasaulyje ir planavimo metodų srityje požiūris į transporto planavimą gerokai pasikeitė. Šioje apžvalgoje pristatomi pagrindiniai skirtumai tarp tradicinių metodų ir darnaus judumo mieste planavimo.

1 pav. Skirtumai tarp tradicinio transporto planavimo ir darnaus judumo mieste planavimo

Tradicionis transporto planavimas		Darnaus judumo mieste planavimas
Pagrindinis dėmesys eismui	→	Pagrindinis dėmesys <b>žmonėms</b>
Pagrindiniai tikslai: Eismo srauto pralaidumas ir greitis	→	Pagrindiniai tikslai: <b>Prieinamumas ir gyvenimo kokybė</b> , įskaitant socialinę lygybę, sveikatą ir aplinkos kokybę, ir ekonominį gyvybingumą
Dėmesys sutelkiamas į transporto rūšis	→	<b>Integruota visų transporto rūšių plėtra</b> ir perėjimas prie darnaus judumo
Infrastruktūra kaip pagrindinė tema	→	Infrastruktūros, rinkos, reguliavimo, informavimo ir rėmimo <b>visuma</b>
Sektoriaus planavimo dokumentas	→	Planavimo dokumentas, <b>derantis su susijusiomis politikos sritimis, strategijomis</b>
Trumpalaikis ir vidutinės trukmės įgyvendinimo planas	→	Trumpalaikis ir vidutinės trukmės įgyvendinimo planas, įtraukiantis <b>ilgalaike viziją ir strategiją</b>
Administracinės teritorijos ribose	→	<b>Funkcinė miesto zona</b> , įvertinant kelionių tarp namų ir darbo srautus
Eismo inžinierių veiklos sritis	→	<b>Tarpdisciplininės</b> planavimo grupės
Ekspertų atliekamas planavimas	→	Planavimas <b>įtraukiant suinteresuotuosius subjektus ir piliečius</b> , taikant skaidrų dalyvavimą grindžiamą požiūrį
Ribotas poveikio vertinimas	→	Sisteminis poveikio <b>vertinimas</b> siekiant skatinti <b>mokymąsi</b> ir tobulėjimą



## Aštuoni principai

Darnaus judumo mieste planavimo koncepcija, apibrėžta Judumo mieste dokumentų rinkinyje, grindžiama aštuoniais bendrai sutartais pagrindiniais principais<sup>12</sup>



### 1 Planuoti darnų judumą „funkcinėje miesto zonoje“

Miestai su jų apylinkėmis yra sujungti kasdieniais žmonių ir prekių srautais; todėl DJMP geografinė taikymo sritis turi būti grindžiama „funkcine miesto zona“. Priklausomai nuo vietos aplinkybių, tai gali būti miestas ir jį supanti priemiesčių teritorija, visas policentris regionas arba savivaldybių grupė. Planavimas remiantis faktiniais žmonių ir prekių srautais yra svarbus kriterijus, kad planas būtų aktualus ir visapusiškas, net jeigu savivaldybių ribos nustatytos vadovaujantis kitokia logika ir dėl to gali būti sunku tai užtikrinti.

Dėl sąvokos „funkcinė miesto zona“ apibrėžties sutarė EBPO, Europos Komisijos statistikos biuras (Eurostatas) ir jos Regioninės ir miestų politikos generalinis direktoratas. Ji grindžiama „gyventojų tankiu, pagal kurį nustatomi miestų branduoliai, kelionių tarp namų ir darbo srautais, pagal kuriuos nustatomos periferijos, kuriose darbo rinka yra glaudžiai susieta su tais branduoliais“<sup>13</sup>.

DJMP reikia siekti bendro tikslo padidinti keliavimo prieinamumą ir užtikrinti kokybišką darnų judumą visoje funkcinėje miesto zonoje. Darni transporto sistema:

- prieinama ir atitinka pagrindinius visų naudotojų judumo poreikius;
- leidžia suderinti ir patenkinti įvairius gyventojų, įmonių ir pramonės judumo ir transporto paslaugų poreikius;
- skatina suderintai vystyti ir geriau integruoti skirtingas transporto rūšis;
- atitinka darnumo, ekonominio gyvybingumo, socialinės lygybės, sveikatos ir aplinkos kokybės poreikių suderinamumo reikalavimus;
- didina veiksmingumą ir ekonominį efektyvumą;
- veiksmingai išnaudoja miesto erdvę ir jau veikiančią transporto infrastruktūrą ir teikiamas paslaugas;
- didina miesto aplinkos patrauklumą, gerina gyvenimo kokybę ir visuomenės sveikatą;
- gerina kelių eismo saugą ir saugumą;

- mažina oro ir triukšmo taršą, šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą ir energijos vartojimą ir
- prisideda prie bendro geresnio transeuropinio transporto tinklo ir visos Europos transporto sistemos veiksmingumo.

Vykstant planavimo procesui šie pagrindiniai DJMP kriterijai yra suskirstomi toliau ir sudėliojami pirmumo tvarka.



### 2 Bendradarbiauti tarp institucijų

Rengiant ir įgyvendinant darnaus judumo mieste planą būtinas nuolatinis aukšto lygio bendradarbiavimas, koordinavimas ir konsultavimasis tarp įvairių valdžios sektoriaus lygmenų ir tarp institucijų (ir jų padalinių) planavimo srityje.

Darnaus judumo mieste planavimas turėtų būti grindžiamas:

- bendradarbiavimu siekiant užtikrinti DJMP suderinamumą su politika ir planais transporto sektoriuose (pvz., žemės naudojimo ir teritorijų planavimo, socialinių paslaugų, sveikatos, energetikos, švietimo, vykdymo užtikrinimo ir viešosios tvarkos palaikymo);
- glaudžiais ryšiais su atitinkamomis kitų valdžios sektoriaus lygmenų institucijomis (pvz., rajono, savivaldybės, aglomeracijos, regiono ir valstybės);
- koordinavimu su viešaisiais ir privačiais transporto paslaugų teikėjais.

<sup>12</sup> Šis skirsnis iš esmės grindžiamas Judumo mieste dokumentų rinkinio (COM(2013) 913) 1 priedu.

<sup>13</sup> EBPO, sąvokos „funkcinė miesto zona“ (FMZ) apibrėžtis EBPO metropolinei duomenų bazei, 2013 m., p. 2. [www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf](http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf).



**3 Įtraukti piliečius ir suinteresuotuosius subjektus**



Darnaus judumo mieste plane dėmesys sutelkiamas į funkcinės miesto zonos žmonių (ir gyventojų, ir lankytojų) bei toje zonoje įsteigtų įstaigų ir įmonių judumo poreikių patenkinimą. Jame laikomasi skaidraus dalyvavimo grindžiamo požiūrio, aktyviai įtraukiant piliečius ir kitus suinteresuotuosius subjektus į visą plano rengimo ir įgyvendinimo procesą. Dalyvaujamas planavimas yra būtinoji sąlyga, kad žmonės prisiimtų atsakomybę už darnaus judumo mieste planą ir juo skatinamą politiką. Visuomenei dalyvaujant anksti ir aktyviai labiau tikėtina, kad ji priims ir rems planą; taip kuo labiau sumažinama politinė rizika ir palengvinamas įgyvendinimas.

**4 Vertinti esamus ir būsimus veiklos rezultatus**



Darnaus judumo mieste plane kruopščiai vertinami esami ir būsimi funkcinės miesto zonos transporto sistemos veiklos rezultatai. Jame pateikiama išsami esamos padėties apžvalga, nustatomas pradinis lygis, pagal kurį galima vertinti pažangą. Tam darnaus judumo mieste planavimo procese nustatomi dideli tikslai, bet realistiškos siektinos reikšmės, derančios su apibrėžta vizija; po to nustatomi kiekvieno tikslo ir siektinos reikšmės veiklos rezultatų rodikliai. Vėliau jie naudojami vertinant esamas ir būsimas sąlygas. Į tokią padėties analizę taip pat įtraukiama esamų pajėgumų ir išteklių bei institucinės planavimo ir įgyvendinimo struktūros apžvalga.

**5 Pibrėžti ilgalaikę viziją ir aiškų įgyvendinimo planą**



Darnaus judumo mieste planas grindžiamas ilgalaikę transporto ir judumo plėtros vizija visai funkcinėi miesto zonai ir aprėpia visas transporto rūšis ir formas: viešąjį ir privatųjį transportą, keleivių ir krovinių vežimą, motorines ir nemotorines transporto priemones bei judantį ir stacionarų transportą. Taip pat aprėpiama infrastruktūra ir paslaugos. Į DJMP įtraukiamas planas, kaip įgyvendinant priemonių rinkinius pasiekti trumpalaikius tikslus ir siektinas reikšmes. Nustatomas įgyvendinimo tvarkaraštis ir biudžetas, aiškiai paskirstoma atsakomybė ir aprašomi reikalingi ištekliai.

**6 Integruotu būdu plėtoti visas transporto rūšis**



Darnaus judumo mieste planu skatinama subalansuota ir integruota visų transporto rūšių plėtra pirmenybę teikiant darnaus judumo sprendiniams. DJMP pateikiamas integruotas visos judumo sistemos kokybės, saugumo, saugos, prieinamumo ir išlaidų efektyvumo didinimo priemonių rinkinys. Į DJMP įtraukiamos infrastruktūros, techninės, reguliavimo, skatinimo ir finansinės priemonės. Darnaus judumo mieste planas apima visas kolektyvinio judumo formas (tradicinį viešąjį transportą ir naujas dalijimusi grindžiamas paslaugas, įskaitant naujus verslo modelius), aktyvųjį judumą (vaikščiojimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu), įvairiarūšį vežimą ir judumą „nuo durų iki durų“, kelių eismo saugumą, judančias ir stacionarias transporto priemones, krovinių pristatymą ir paslaugų teikimą, logistiką, judumo valdymą ir intelektines transporto sistemas (ITS).





## 7 Užtikrinti stebėseną ir vertinimą

Darnaus judumo mieste plano įgyvendinimas turi būti atidžiai stebimas. Pažanga siekiant plano tikslų ir siektinų reikšmių reguliariai vertinama pagal pasirinktus veiklos rezultatų rodiklius. Siekiant užtikrinti, kad laiku būtų galima pasinaudoti svarbiais duomenimis ir statistika, turi būti imamasi tinkamų veiksmų. Nuolat vykdant priemonių įgyvendinimo stebėseną ir ją vertinant gali kilti poreikis atnaujinti siektinas reikšmes ir pririnkus imtis taisomųjų veiksmų. Stebėsenos ataskaitoje, kuria dalijamasi su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais, pateikiama informacija apie darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo pažangą.



## 8 Užtikrinti kokybę

Darnaus judumo mieste planas – tai pagrindinis miesto teritorijos plėtros dokumentas. Tikrai verta sukurti mechanizmus, kuriais būtų užtikrinama profesionali DJMP kokybė ir patvirtinama, kad planas atitinka darnaus judumo mieste plano koncepcijos (t. y. šio dokumento) reikalavimus. Įgyvendinant planą ypatingą dėmesį reikia skirti duomenų kokybės užtikrinimui ir rizikos valdymui. Šias užduotis galima pavesti išorės kokybės vertintojams arba kitai valstybės institucijai (pvz., regioninio ar nacionalinio lygmens) ir palengvinti jas naudojant tokias priemones, kaip DJMP įvertinimo priemonė.

## 1.2 Kokie yra darnaus judumo mieste planavimo pranašumai?

Kuo darnaus judumo mieste planavimas naudingas miestui? Kokių sėkmės pavyzdžių esama miestuose, kuriuose darnaus judumo mieste planai virto realia politika? Susipažinkite su glausta kai kurių galimų darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo pranašumų apžvalga.

### Darbas kartu siekiant užtikrinti geresnę sveikatą

Dėl oro taršos ES per metus pirma laiko miršta daugiau nei 400 000 žmonių<sup>14</sup>, tad socialiniai ir ekonominiai oro kokybės gerinimo privalumai yra akivaizdūs. Be to, visuotinai pripažįstamas poreikis mažinti išmetamą teršalų kiekį siekiant kovoti su klimato krize, o kelių transportas yra antrasis pagal dydį išmetamo CO<sub>2</sub> šaltinis ES<sup>15</sup>. Nepaisant visų šių dalykų, daugelyje Europos miestų viršijami oro kokybės standartai.

Ispanijos sostinėje Madride tarša azoto dioksidu sumažėjo 15 proc. vos per tris mėnesius 2018 m. lapkričio mėn. DJMP nustačius mažos taršos zonas<sup>16</sup>. Pagal naujausią Tulūzos DJMP (pranc. PDU) mieste siekiama sumažinti žmonių, patiriančių didesnės NO<sub>x</sub> koncentracijos išmetamo teršalų kiekio poveikį, skaičių nuo 8 000–18 000 (2013 m.) iki mažiau nei 300 2030 m.<sup>17</sup> Toks sumažinimas veiksmingiausiai pasiekiamas įtraukiant daugelį įvairių vyriausybės padalinių ir valdžios sektoriaus lygmenų; tai galima užtikrinti planuojant kartu.



nuotrauka © deberarr: istock.com

<sup>14</sup> Europos aplinkos agentūra, 2018 m. 2018 m. oro kokybės Europoje ataskaita, [www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018).

<sup>15</sup> Europos aplinkos agentūra, 2019 m. Europoje išmetamas pagrindinių oro teršalų kiekis. 2 pav. EEE išmetamas pagrindinių oro teršalų kiekis pagal sektorių grupę –33, [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4).

<sup>16</sup> Sergio Fernández Balaguer, „Municipal Transport Company of Madrid“, pokalbis su autoriais, 2019 m. kovo 4 d.

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



## Naudojimasis pranašumais sveikatos ir saugos srityje

Aktyviųjų transporto rūšių skatinimas taip pat naudingas visuomenės sveikatai ir kelių eismo saugumui. Jungtinėje Karalystėje atlikus tyrimą nustatyta, kad žmonėms, reguliariai važiuojantiems į darbą dviračiu, vėžio rizika sumažėja 45 proc. Investuojant į viešąją infrastruktūrą antrajame pagal dydį Estijos mieste Tartu dviračių transporto dalį pavyko padvigubinti nuo 4 iki 8 proc. vos per penkerius metus<sup>18</sup>. Darnaus judumo mieste planavimo tikslas – politikos nuoseklumas ir kartu siekis užtikrinti transporto ir sveikatos sąsają. Nors yra daug priežasčių, dėl kurių miestams verta turėti gerą visuomenės sveikatos politiką, kalbant apie sėkmingiausias savivaldybes, tai, kad aštuoni iš dešimties sveikiausių ES miestų turi parengę darnaus judumo mieste planus, tikriausiai nėra sutapimas<sup>19</sup>.

2017 m. ES miestų keliuose žuvo 9 600 žmonių; tai 38 proc. visų 25 047 mirčių keliuose. 70 proc. žuvusiųjų miestų keliuose buvo pažeidžiami kelių naudotojai: 39 proc. – pėstieji, 12 proc. – dviratininkai ir 19 proc. – motorizuotųjų dviračių transporto priemonių naudotojai<sup>20</sup>. Darnaus judumo priemonėmis galima veiksmingai prisidėti prie miesto kelių eismo saugumo problemų sprendimo ir padėti įgyvendinti ES siektiną reikšmę – iki 2030 m. sumažinti mirčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių 50 proc.<sup>21</sup> Siekiant užtikrinti judumo miesto modelių pokyčius kelių eismo saugumą reikėtų laikyti itin svarbiu aspektu. Tikroji ir numanoma sauga daro didelį poveikį transporto rūšies pasirinkimui, ypač kalbant apie darniausias transporto rūšis: vaikščiojimą pėsčiomis, važiavimą dviračiu ir galimybę naudotis viešuoju transportu. Svarbu pripažinti, kad darnūs keliai taip pat yra saugesni. Įgyvendinant integruotą politiką, pavyzdžiui, tobulinant dviračių takų infrastruktūrą, plečiant šaligatvius ir užtikrinant, kad būtų laikomasi greičio apribojimų, miesto kelių eismo saugumas padidėja. Varšuvoje šio amžiaus pirmojo dešimtmečio viduryje pradėjus rengti DJMP, kelių eismo įvykių skaičius sumažėjo 21 proc., o mirčių keliuose skaičius – 60 proc.<sup>22</sup>

## Paprastesnė kelionė, mažiau automobilių

Kai kelionių ir transporto infrastruktūra yra gerai apgalvota ir ypač kai judumo ir miestų planavimo skyriai sklandžiai derina savo veiksmus, įvairių rūšių transporto priemonės mažiau konkuruoja dėl viešosios erdvės. DJMP padeda užtikrinti papildomumą, atitinkantį individualius žmonių judumo poreikius. 2016 m. Milano DJMP numatytomis priemonėmis prisidėta automobilius naudojančių gyventojų skaičių sumažinant net iki 50 proc., t. y. daug mažiau nei vidutiniškai Italijoje. Miestas laipsniškai įgyvendina savo tikslus<sup>23</sup>. DJMP padeda pakeisti neigiamas judumo tendencijas. Praėjusio amžiaus paskutinį dešimtmetį Prancūzijoje pradėjus

skatinti DJMP, didėjančio automobilių naudojimo tendenciją pavyko pakeisti beveik visuose pagrindiniuose Prancūzijos miestuose.

Padidėjimą net 22 proc. per du praėjusius dešimtmečius pavyko sustabdyti ir paversti jį sumažėjimu iki 8 proc.<sup>24</sup> Trečiajame pagal dydį Vengrijos mieste Segede DJMP padėjo sustabdyti spartų naudojimosi viešuoju transportu sumažėjimą<sup>25</sup>.

## Visuomenės paramos gavimas

Tokie rezultatai buvo ir gali būti pasiekti tik aktyviai įtraukiant vietos gyventojus; tai būtinas darnaus judumo mieste planavimo aspektas. Parengus DJMP, kuriame buvo atsižvelgta į 755 piliečių pastabas, Milane buvo nustatyta mažos taršos zona, apimanti maždaug 70 proc. miesto teritorijos, kurioje automobilių naudojimas yra ribojamas. Aktyvios viešos diskusijos, kuriose dalyvavo suinteresuotieji subjektai ir piliečiai, padėjo kuo labiau sumažinti pasipriešinimą<sup>26</sup>.

Vykdamt panašų procesą Budapešte sulaukta daugiau nei 1 000 visuomenės pastabų; iš daugumos jų matyti, kad žmonės nori aplinkai palankesnių priemonių; toks visuomenės įsitraukimas taip pat padėjo užtikrinti politinį dalyvavimą<sup>27</sup>. Budapešte paaiškėjo, kad toks bendradarbiavimas planuojant DJMP ir vidaus lygmeniu, ir dalyvaujant visuomenei, gali ne tik padėti įtikinti žmones, bet ir suteikti vertingų įžvalgų ir naujų idėjų<sup>28</sup>.

<sup>18</sup> Tartu Linnavalitsus, 2018 m. Tartu heade môtete linn, Tartu linna ja lähümbruse liikuvusuuring, [www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2018-12/Tartu\\_LU\\_aruanne.pdf](http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf).

<sup>19</sup> Spotathome, 2019 m. The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living?, [www.spotahome.com/healthiest-cities-world](http://www.spotahome.com/healthiest-cities-world).

<sup>20</sup> ETSC PIN ataskaita (2019 m.) „Saugesni keliai, saugesni miestai: kaip padidinti miestų kelių eismo saugumą ES“.

<sup>21</sup> Europos Komisija (2019 m.), „2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos sistema – tolesni veiksmai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos („Vision Zero“)“.

<sup>22</sup> E. Kalenkiewicz, A. Bisak, 2017 m. 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](https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf)

<sup>23</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, pokalbis su autoriais, 2019 m. kovo 8 d.

<sup>24</sup> CERTU, 2013 m. „30 metų darnaus judumo mieste planams (PDU) Prancūzijoje“, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>25</sup> Sándor Nagy, Segedo mero pavaduotojas, pokalbis su autoriais, 2019 m. kovo 11 d.

<sup>26</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, pokalbis su autoriais, 2019 m. kovo 8 d.

<sup>27</sup> 2014–2030 m. Budapešto judumo planas, 1 t., „Tikslai ir priemonės“, p. 12–15.

<sup>28</sup> Máté Lénárt, Budapešto transporto centras (BKK), pokalbis su autoriais, 2019 m. balandžio 5 d.

Piliečiai laukia, kad vietos vadovai įgyvendintų pokyčius. Nante (Prancūzija) 50 proc. apklaustų autobusų keleivių pasirinko viešąjį transportą net turėdami automobilį<sup>29</sup>. Konsultuojantis ir bendradarbiaujant su visuomene dėl darnaus judumo mieste priemonių Stokholme per penkerius metus pavyko padidinti visuomenės pritarimą spūsčių mokesčiams nuo 33 iki 67 proc.<sup>30</sup> Kaip bebūtų, piliečių ir suinteresuotųjų subjektų įtraukimas yra priemonė politikos formuotojams įtikinti piliečius ir kitus suinteresuotuosius subjektus dėl plataus užmojo priemonių, suprasti, kas gali būti priimtina, ir sumažinti su nepritarimu susijusią politinę riziką.

### Tinkamumas gyventi, dviguba nauda žmonėms ir įmonėms

Darnios transporto rūšys taip pat neretai gali būti patogesnės nei kelionės privačiu automobiliu. Dalijimusi pagrįsto judumo tinkle, sukurtame pagal Milano darnaus judumo mieste planą, yra elektrinių automobilių, motorolerių ir dviračių; jis yra akivaizdžiai patrauklus, nes abonentų skaičius yra beveik pusė milijono žmonių<sup>31</sup>.

Kai gatvės yra saugesnės visiems, nepriklausomai nuo transporto rūšies, padidėja miestų prieinamumas ir prisidedama prie geresnės gyvenimo kokybės. Nors yra svarbūs įvairūs veiksniai, tai, kad septyni iš dešimties patogiausių gyventi ES miestų yra miestai su darnaus judumo mieste planais, – ne sutapimas<sup>32</sup>. Kai gatvėse sumažėja automobilių, jos tampa patrauklesnės ir iš pravažiavimų virsta miesto gyvenimo ir socialinės sanglaudos erdvėmis.

Kai pasitelkiant įvairias judumo rūšis sukuriamas geras buvimo tam tikroje vietoje jausmas, pagerėja miesto įvaizdis, remiamos vietos parduotuvės ir skatinamas turizmas, miestų atgaivinimas ir tarptautinės investicijos. Kopenhagoje vieną gatvę padarius pėsčiųjų zona pardavimo apimtis per metus padidėjo 30 proc.<sup>33</sup> Panašiai, per 2018 m. Kalėdų laikotarpį Madride laikinai uždraudus naudotis automobiliais vienoje iš pagrindinių gatvių mažmeninės išlaidos padidėjo 9,5 proc., palyginti su 2017 m.<sup>34</sup> Nors dėl tokių priemonių apyvarta gali laikinai sumažėti ir trumpam gali kilti pasipriešinimas, nauda paprastai tampa akivaizdi praėjus vos metams.

Kai darbuotojai turi daugiau judumo galimybių, įmonėms tai taip pat naudinga, nes gali pasirinkti darbuotojus iš daugiau kandidatų ir mažiau laiko prarandama važiuojant. Aukštos kvalifikacijos specialistai yra labiau linkę ieškoti darbo patraukliuose miestuose; pažeidžiamų grupių atstovai, įskaitant riboto judumo ar nepalankias ekonomines sąlygas turinčius asmenis, gali lengviau susirasti darbą panaikinus kelionių kliūtis. Tai reiškia, kad: dėl geresnio judumo užtikrinama didesnė socialinė lygybė, nes pagerėja

standartai visiems, o ne kokiai nors vienai grupei kitos grupės sąskaita. Iš sąnaudų ir naudos analizės, kuri sprendžiant dėl DJMP priemonių buvo atlikta Arade (Rumunija), matyti, kad investavus 1 mln. EUR nauda sudarys 2,2 mln. EUR<sup>35</sup>. Apskaičiuota, kad Stokholme dėl judumo priemonių socialinis ekonominis perteklius per metus sudarė 60 mln. EUR<sup>36</sup>.



nuotrauka © olaser; istock.com

<sup>29</sup> CERTU, 2013 m. „30 metų darnaus judumo mieste planams (PDU) Prancūzijoje“, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>30</sup> Transporto tyrimų centras, 2017 m. „Švedijos spūsčių mokesčiai. Praėjus dešimčiai metų“, p. 21, [www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf).

<sup>31</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, pokalbis su autoriais, 2019 m. kovo 8 d.

<sup>32</sup> The Economist Intelligence Unit, 2018 m. 2018 m. pasaulinis tinkamumo gyventi indeksas, [www.eiu.com/public/thankyou\\_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018](http://www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018).

<sup>33</sup> Mattias Kärrholm, 2012 m. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p. 44.

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

<sup>35</sup> Municipal Arad, 2017 m. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, p. 288 ir 289.

<sup>36</sup> J. Eliasson, 2014 m. „Stokholmo spūsčių mokesčių apžvalga“. Stokholmo transporto tyrimų centras, p. 34, [www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf).



### Stiprybė vienybėje

Kuo įvairesnių integruoto darnaus judumo galimybių yra, tuo didesnis visos transporto sistemos veiksmingumas ir atsparumas. 2017 m. įgyvendinus naujausią darnaus judumo mieste planą Gente (Belgija) miesto centre važiavimo dviračiu mastas padidėjo 25 proc., o už miesto centro ribų – 35 proc.<sup>37</sup> Įgyvendinus DJMP, kuris buvo atnaujintas 2015 m., Antverpene vidutinis kelionių automobiliu į miestą skaičius darbo dieną sumažėjo 25 proc. (maždaug 14 000)<sup>38</sup>.

Dėl ilgalaikio ir integruoto darnaus judumo mieste plano pobūdžio jis yra geriausias būdas realizuoti daug galimų pranašumų. Kadangi darnaus judumo mieste planas grindžiamas ilgalaikiais įsipareigojimais ir plačiai remiamais tikslais, jis padeda įveikti neaiškumus ir nustatyti aiškius parametrus, susijusius su laipsnišku siektinų reikšmių įgyvendinimu. Kadangi pagal DJMP būtinas įvairių įstaigų ir valdžios sektoriaus lygmenų bendradarbiavimas, jis padeda sukurti bendrą viziją ir susieja įstaigas, kurios (dar) nėra pratusios bendradarbiauti. Tai itin padidina politikos formavimo veiksmingumą.

Budapeštas darnaus judumo mieste planą nurodė kaip būtiną darnesnio įvairių suinteresuotųjų subjektų (nuo

savivaldybės skyrių ir valdžios sektoriaus atstovų iki transporto įmonių) sąjungos elementą<sup>39</sup>. Tokiu koordinavimu užtikrinama tarpusavio parama ir ryžtas, kurio reikia tokioms priemonėms įgyvendinti. Kelių eismo taisyklės neturi prasmės, jeigu policija neužtikrina jų laikymosi. Gatvių pavertimas pėsčiųjų zonomis sėkmingas tik jeigu jis yra platesnės judumo mieste strategijos dalis. Antverpenas netgi rengia bendrą 33 aplinkinių savivaldybių ir Flandrijos administracijos darnaus judumo regione planą<sup>40</sup>.

### Pasiruošti, dėmesio, DJMP!

Darnaus judumo mieste planu, kuriame aiškiai susiejami politiniai prioritetai, pvz., judumas ir užimtumas, užtikrinama, kad judumo indėlis siekiant aukšto lygio politinių tikslų būtų suvokiamas plačiau. Konsultuojantis su suinteresuotaisiais subjektais valdžios sektoriuje ir už jo ribų, įskaitant pilietinę visuomenę ir privatųjį verslą, ir juos įtraukiant didėja pritarimas judumo veiksmams. Dėl to išauga sėkmės tikimybė ir politinis dalyvavimas. Darnaus judumo mieste planavimas – tai veiksmingo pokyčių valdymo ir naujų sąjungos būdų skatinimo priemonė.

<sup>37</sup> Transport & Mobility Leuven, 2018 m. Evaluatie Circulatieplan Gent, [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf).

<sup>38</sup> Marjolein Salens, Antverpeno miestas, pokalbis su autoriais, 2019 m. kovo 13 d.

<sup>39</sup> Máté Lénárt, Budapešto transporto centras (BKK), pokalbis su autoriais, 2019 m. balandžio 5 d.

<sup>40</sup> Marjolein Salens, Antverpeno miestas, pokalbis su autoriais, 2019 m. kovo 13 d.

## 1.3 Kokie yra pagrindiniai darnaus judumo mieste planavimo elementai?

Šiame skyriuje pateikiama darnaus judumo mieste planavimo elementų ir proceso apžvalga. Pristatoma dvylika DJMP ciklo pakopų daugiausia dėmesio skiriant sprendimus priimančių subjektų vaidmeniui, o išsamesnė informacija planuotojams pateikiama 2 skirsnyje.

### Apžvalga

2013 m. paskelbus DJMP koncepciją darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo procesas vyksta daugelyje miestų teritorijų visoje Europoje (ir pasaulyje). DJMP ciklas ją vizualiai metaforiškai perteikia kaip laikrodį (žr. 2 pav.). Tai, žinoma, idealizuotas ir supaprastintas sudėtingo planavimo proceso vaizdas. Tam tikrais atvejais pakopas galima vykdyti beveik lygiagrečiai (arba netgi grįžti prie jų), užduočių tvarką kartais galima pritaikyti prie konkrečių poreikių arba veiklą galima iš dalies praleisti, nes jos rezultatai jau pasiekti atlikus kitą planavimo veiksmą.

Toks poreikis užtikrinti lankstumą visiškai suprantamas ir planuotojai raginami daryti pagrįstus pakeitimus, jeigu to reikia konkrečiomis aplinkybėmis, užtikrindami darnaus judumo mieste planavimo principų laikymąsi. 1.4 skyriuje apie šiuos aspektus kalbama išsamiau. 2 pav. pristatomi keturi darnaus judumo mieste planavimo etapai: kiekvienas iš jų prasideda ir baigiasi tarpiniu tikslu ir kiekvienas iš jų yra padalytas į tris pakopas (planavimo ciklą sudaro iš viso dvylika pakopų). Šiame paveiksle pateikiama apžvalga sprendimus priimančioms subjektams, o 9 pav. pateikiamas išsamesnis aprašymas, skirtas planuotojams.

2 pav. 12 darnaus judumo mieste planavimo pakopų (2-asis leidimas). Sprendimus priimančio subjekto apžvalga



Šis ženklas rodo politinio dalyvavimo DJMP procese etapus



## 1 etapas. Pasiruošimas ir analizė

Pirmasis tarpinis tikslas ir DJMP proceso pradžios taškas yra aiškus politikos formuotojų sprendimas parengti darnaus judumo mieste planą. Pirmajame etape parengiamasis planavimo proceso darbas atliekamas atsakant į šiuos klausimus:

### Kokie yra mūsų ištekliai?

Ištirkite visus turimus (žmogiškuosius, institucinius, finansinius) planavimo išteklius ir sukurkite tinkamas darbo ir dalyvavimo struktūras, kad būtų galima pradėti darbą. Šiame etape sprendimus priimančiosios subjektai turi užtikrinti, kad pagrindinės institucijos ir politikos formuotojai remtų DJMP rengimą ir padėtų suburti pagrindinę planavimo grupę.

### Koks yra mūsų planavimo kontekstas?

Nustatykite veiksnius, kurie darys poveikį planavimo procesui, kaip antai galiojančius planus ar teisės aktų reikalavimus. Ištirkite eismo srautus, kad nustatytumėte plano geografinę taikymo sritį, ir užtikrinkite, kad aplinkinių vietovių valdžios institucijos ir suinteresuotieji subjektai pritarėtų. Susitarkite dėl planavimo grafiko ir prireikus pasitelkite išorės pagalbą. Šios ir ankstesnės pakopos veikla yra glaudžiai tarpusavyje susijusi ir neretai vykdoma lygiagrečiai. Šiame etape pagrindinė sprendimus priimančiosios subjektams tenkanti užduotis – užtikrinti, kad DJMP planavimo erdvė būtų funkcinė miesto zona. Tai dažnai instituciniu ir politiniu požiūriu sudėtingas sprendimas.

### Kokios yra mūsų pagrindinės problemos ir galimybės?

Ištirkite judumo padėtį visų transporto rūšių požiūriu ir svarbius darnumo aspektus pasitelkdami tinkamą aktualių duomenų šaltinių rinkinį. Paskutinis pirmojo etapo tarpinis tikslas yra atlikta pagrindinių problemų ir galimybių, susijusių su judumu visoje funkcinėje miesto zonoje, analizė.

## 2 etapas. Strategijos kūrimas

Antrojo etapo tikslas – apibrėžti strateginę darnaus judumo mieste plano kryptį bendradarbiaujant su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais. Šiame etape keliami šie pagrindiniai klausimai:

### Kokios yra mūsų galimybės ateityje?

Išnagrinėkite tikėtinus judumui mieste svarbių išorės veiksnių (pvz., demografijos, informacinių technologijų, klimato) pokyčius ir parenkite alternatyvių strateginių kryptų scenarijus. Rengiant scenarijus stengiamasi aprėpti su ateitimi susijusį neapibrėžtumą, kad būtų sukurta geresnė faktinė bazė strateginiams sprendimams priimti.

### Kokio miesto norime?

Remdamiesi judumo analizės ir scenarijų poveikio rezultatais kartu su suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais pabandykite sukurti viziją, kad vienodai suprastumėte pageidaujamas ateities scenarijus. Bendra vizija ir tikslai yra kiekvieno DJMP pagrindas. Vizija – tai kokybinis pageidaujamos judumo mieste ateities apibūdinimas, kuris po to patikslinamas nustatant konkrečius tikslus, atitinkančius norimo pakeitimo rūšį. Užtikrinkite, kad jūsų tikslais būtų sprendžiamos svarbios problemos ir kad jie aprėptų visas transporto rūšis funkcinėje miesto zonoje. Šiame etape turi aktyviai įsitraukti sprendimus priimančiosios subjektai, nes būtent dabar sprendžiama dėl ateinančių metų strateginės krypties.

### Kaip apibūdinsime sėkmę?

Sudarykite strateginių rodiklių ir siektinų reikšmių rinkinį, kurį naudodami galėsite stebėti pažangą įgyvendinant visus tikslus ir kad tam nereikėtų rinkti nerealistiško naujų duomenų kiekio. Sprendimus priimančiosios subjektai turėtų užtikrinti, kad siektinos reikšmės būtų plataus užmojo ir įmanomos bei derėtų tarpusavyje, kad dėl jų pritarėtų suinteresuotieji subjektai ir kad jos būtų suderintos su kitomis politikos sritimis.

Antrojo etapo pabaigoje esate pasiekę tarpinį tikslą – sukurta plačiai remiama vizija, tikslai ir siektinos reikšmės. Jeigu įmanoma, sprendimus priimančiosios subjektai turėtų priimti šiuos strateginius prioritetus, kad užtikrintų patvarią priemonių etapo gairių struktūrą.

### 3 etapas.

## Priemonių planavimas

Trečiajame etape planavimo procesas perkeliamas iš strateginio į veiklos lygmenį. Šiame etape dėmesys sutelkiamas į priemones, kuriomis siekiama suderintų tikslų ir siektinų reikšmių. Dabar darnaus judumo mieste planas yra užbaigtas ir rengiamasi jį įgyvendinti atsakant į šiuos pagrindinius klausimus:

#### Kokius konkrečius darbus reikės atlikti?

Sudarykite ilgąjį priemonių sąrašą ir įvertinkite jų veiksmingumą ir įgyvendinamumą, kad pasirinktumėte tas, kuriomis geriausia prisidedama prie jūsų tikslų ir siektinų reikšmių įgyvendinimo. Sugrupuokite priemones į integruotus rinkinius, aptarkite jas su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais ir išsamiai jas įvertinkite, kad patvirtintumėte savo pasirinkimą. Suplanuokite kiekvienos priemonės stebėseną ir vertinimą.

#### Kaip šie darbai bus atlikti ir kam jie bus patikėti?

Suskaidykite priemonių rinkinius į užduotis, dėl kurių galima imtis konkrečių veiksmų, ar veiksmus ir išsamiai juos aprašykite, įskaitant apskaičiuotąsias sąnaudas, tarpusavio priklausomybės ryšius ir riziką. Nustatykite vidaus ir išorės finansavimo priemones ir finansavimo šaltinius visiems veiksmams. Tuo remdamiesi, susitarkite dėl aiškios atsakomybės už kiekvieną veiksmą, įgyvendinimo prioritetų ir tvarkaraščio. Šiame etape itin svarbu pranešti apie veiksmus politiniams suinteresuotiesiems subjektams ir visuomenei. Pavyzdžiui, konkretūs pastatų projektai gali sulaukti prieštarų nuomonių, net jeigu dauguma pritaria dėl su jais susijusių tikslų ir priemonių. Šiame etape sprendimus priimančiosios subjektai turi užsitikrinti politinį ir visuomenės pritarimą dėl DJMP priemonių ir veiksmų, idealiu atveju sprendimus priimančiosios subjektams ir pagrindiniams suinteresuotiesiems subjektams pasiekiant oficialų sutarimą dėl atsakomybės ir tvarkaraščio.

#### Ar atlikti visi darbai?

Rengiant įvairias darnaus judumo mieste plano dalis galbūt dalyvavo daug autorių. Dabar reikia užbaigti dokumentą ir patikrinti jo kokybę. Remiantis jūsų organizacijos tradicijomis išsamią finansinę programą galima įtraukti į patį planą arba parengti atskirai. Bet kuriuo atveju prieš patvirtindami DJMP turėtumėte susitarti dėl biudžeto, skirto kiekvienam prioritetiniam veiksmui, ir ilgalaikio sąnaudų ir pajamų paskirstymo tarp visų dalyvaujančių organizacijų.

Svarbiausias planavimo proceso tarpinis tikslas yra priemonių planavimo etapo pabaigoje: sprendimus priimančiosios kompetentingos valdžios institucijos atstovai patvirtina darnaus judumo mieste planą.

### 4 etapas.

## Įgyvendinimas ir stebėseną

Ketvirtajame etape dėmesys sutelkiamas į DJMP apibrėžtų priemonių ir su jomis susijusių veiksmų įgyvendinimą, kartu užtikrinant sistemingą stebėseną, vertinimą ir komunikaciją. Šiame etape praktinių veiksmų imamasi atsakant į šiuos pagrindinius klausimus:

#### Kaip galime sėkmingai susitvarkyti?

Atsakingi departamentai ir organizacijos turėtų planuoti savo veiksmų techninius aspektus, imtis įgyvendinimo priemonių ir prireikus įsigyti prekes ir paslaugas. Kadangi paprastai dalyvauja daug šalių, ypatingą dėmesį reikėtų skirti bendram įgyvendinimo proceso koordinavimui.

#### Kaip mums sekasi?

Sistemingai vykdant stebėseną bus aišku, ar viskas vyksta pagal planą, kad prireikus būtų galima imtis taisomųjų veiksmų. Novatoriškos judumo programos gali labai trikdyti kasdienes keliautojus (ir kartu būti jiems labai naudingos). Kad įgyvendinimo procesas būtų sėkmingas, būtina suprasti visuomenės nuomonę – reikia užmegzti aktyvų abipusį dialogą.

#### Ko išmokome?

Paskutinis DJMP ciklo etapas – laimėjimų ir nesėkmių peržiūra bei rezultatų pateikimas suinteresuotiesiems subjektams ir visuomenei. Atliekant tokią peržiūrą taip pat žvelgiama į ateitį ir vertinami nauji iššūkiai ir sprendimai. Idealiu atveju sprendimus priimančiosios subjektai aktyviai sieks išsiaiškinti, kas pavyko (ir kas ne), kad kitą sykį atnaujinant DJMP į sukauptą patirtį būtų atsižvelgta.

DJMP ciklas užbaigiamas tarpiniu tikslu „Įvertintas priemonių įgyvendinimas“.

## Santrauka

- DJMP procesas pradedamas priėmus politinį sprendimą, kuriame pateikiamos bendros rekomendacijos ir nurodymai;
- išsami analizė padeda rengti scenarijus ir priimti sprendimus;
- bendra vizija, tikslai ir siektinos reikšmės lemia strateginę kryptį;
- sudaromi integruoti priemonių rinkiniai, kuriuos įgyvendinant galima pasiekti tikslus ir siektinas reikšmes;
- priemonių rinkiniai padalijami į veiksmus (užduotis, dėl kurių galima imtis konkrečių veiksmų), kurie yra įgyvendinami ir kurie, be kita ko, yra susiję su atsakomybe ir finansavimu;
- remiantis visais ankstesniais sprendimais priimamas DJMP, kuriame pateikiama ilgalaikė vizija ir aiškus įgyvendinimo planas;
- atliekant bendrą priemonių koordinavimą ir reguliariai vykdant stebėseną užtikrinamas veiksmingas įgyvendinimas prisitaikant;
- sistemingas įgyvendinimo įvertinimas yra kito planavimo ciklo pagrindas.

Techniniu požiūriu konkretesnis planavimo ciklo aprašymas ir 32 konkretūs veiksmai, kurių imamasi 12 pakopų, pateikiamas 9 pav. ir išsamiai aprašomas 2 skirsnyje.

## 1.4 Kaip darnaus judumo mieste planavimas vyksta praktiškai?

Darnaus judumo mieste planavimas nėra teorinė koncepcija. Ji buvo sukurta taikant požiūrį iš apačios į viršų ir remiantis daugelio planavimo specialistų ir kitų ekspertų patirtimi. Šiame antrajame DJMP gairių leidime rekomenduojami principai, taip pat pakopos ir veiksmai grindžiami daugelio Europos ir kitų miestų patirtimi. Taigi jis buvo parengtas ne tik kaip įkvėpimo suteikianti medžiaga. Tačiau taip pat akivaizdu, kad kuriant konkrečias nacionalines planavimo ir finansavimo sistemas dėl skirtingų miestų aplinkybių, politinės galios balanso ir suinteresuotųjų subjektų įtakos reikės ieškoti kūrybinių kompromisų, dėl kurių

koncepcija neišvengiamai bus pritaikyta prie vietos reikalavimų. Politinių sprendimų priėmimui taip pat reikia pragmatškumo ir gebėjimo apsieiti turimomis priemonėmis. Vis dėlto išmintingi politinius sprendimus priimančios subjektai mąsto galvodami ne tik apie vieną rinkimų ciklą ir dabartinę politinę daugumą.

Darnaus judumo mieste planavimas taip pat padeda sukurti geresnį pagrindą ateities poreikiams valdyti. Strateginiu politiniu požiūriu DJMP – tai darnaus ir novatoriško pokyčių valdymo priemonė. Tai reiškia, kad į DJMP planavimo ciklą (kaip pristatyta 1.3 skyriuje) reikėtų žiūrėti, kaip į spiralę: kai užbaigiamas vienas planavimo ciklas, turėtų netrukus prasidėti kitas ciklas ir taip sukuriamas nuolatinis tobulinimo procesas.

Šiame skyriuje vertinama, kaip darnaus judumo mieste planavimas dera su praktinėmis planavimo realijomis, kaip jis susijęs su bendresniu miestų politikos formavimo kontekstu, kaip jį suderinti su kita planavimo veikla mieste, kaip DJMP koncepciją pritaikyti prie konkrečių miesto teritorijos aplinkybių ir kaip įveikti su planavimu susijusius sunkumus neapibrėžtumo ir pokyčių laikais.



## Praktinis planavimo aspektas

Gali atrodyti, jog dvylikos pakopų ciklas suponuoja, kad pakopas reikėtų vykdyti vieną po kitos ir kad dėl aiškios užduočių ir kontrolinių sąrašų struktūros gairių reikėtų laikytis pažodžiui, bet taip nėra. Darnaus judumo mieste planavimas yra ne receptų knyga, o metodas. Visi žino, kokie skirtingi yra miestai ir koks sudėtingas gali būti sprendimų priėmimo procesas miesto teritorijoje. Įgyvendinant DJMP sunkumų kyla mėginant pritaikyti DJMP prie tam tikrų vietos aplinkybių kartu išlaikant užmojo lygį ir išvengiant netinkamų kompromisų.

DJMP ciklo (pristatyto [1.1 skyriuje](#) ir išsamiau aprašyto [2 skirsnyje](#)) paskirtis – būti komunikacijos priemone, kurią naudojant siekiama suprantamai aprašyti, kaip vyksta judumo mieste planavimas. Planuojant gali būti praktiškai sunku nustatyti, kurios pakopos ir veiksmai turi būti atliekami pirmiau, nes kai kurie veiksmai turi būti vykdomi lygiagrečiai. Pavyzdžiui, darbo struktūrų sukūrimas (žr. [1 pakopą](#)) ir planavimo struktūros apibrėžimas (žr. [2 pakopą](#)) didele dalimi sutampa, kalbant apie laiko ir žmogiškuosius išteklius. Kartais tenka sugrįžti prie užduoties, kuri, atrodo, jau buvo užbaigta, nes kai kurie rezultatai nėra visiškai

patenkinami. DJMP ciklas, iš kurio matyti santykinis laikas, skiriamas pakopoms įgyvendinti, galima grįžtamoji informacija ir grįžimo rodyklės, pavaizduotas [17 pav.](#)

## Planavimo reikalavimai

Planavimas – tai svarbus aspektas daugelyje politikos sričių ir visais valdžios lygmenimis. Vietos planuotojai turi žinoti apie reikalavimus, darančius poveikį DJMP (pvz., žemės naudojimo planavimo, švietimo, užimtumo srityse), ir suprasti, kaip pasiskirsto atsakomybė, kad tokias institucijas būtų galima įtraukti į DJMP. Europos lygmeniu dauguma planavimo rekomendacijų yra neprivalomos. Tai Darnios energetikos ir klimato srities veiksmų planas (SECAP), derantis su Merų pakto klimato ir energetikos siektinomis reikšmėmis<sup>41</sup>. Nacionaliniu lygmeniu paprastai užsiimama infrastruktūros investicijų planavimu, o atsakomybė už išsamų aplinkos ir žemės naudojimo planavimą dažnai tenka regionams.

**3 pav.** DJMP ir kitų planų ryšių struktūra (adaptuota iš Ahrens et al., FGSV 2015, „Pagrindinio judumo planavimo rekomendacijos“, p. 8).



<sup>41</sup> Žr. Jungtinio tyrimų centro vadovą „Kaip parengti darnų energetikos ir klimato srities veiksmų planą“, [www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/](http://www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/)



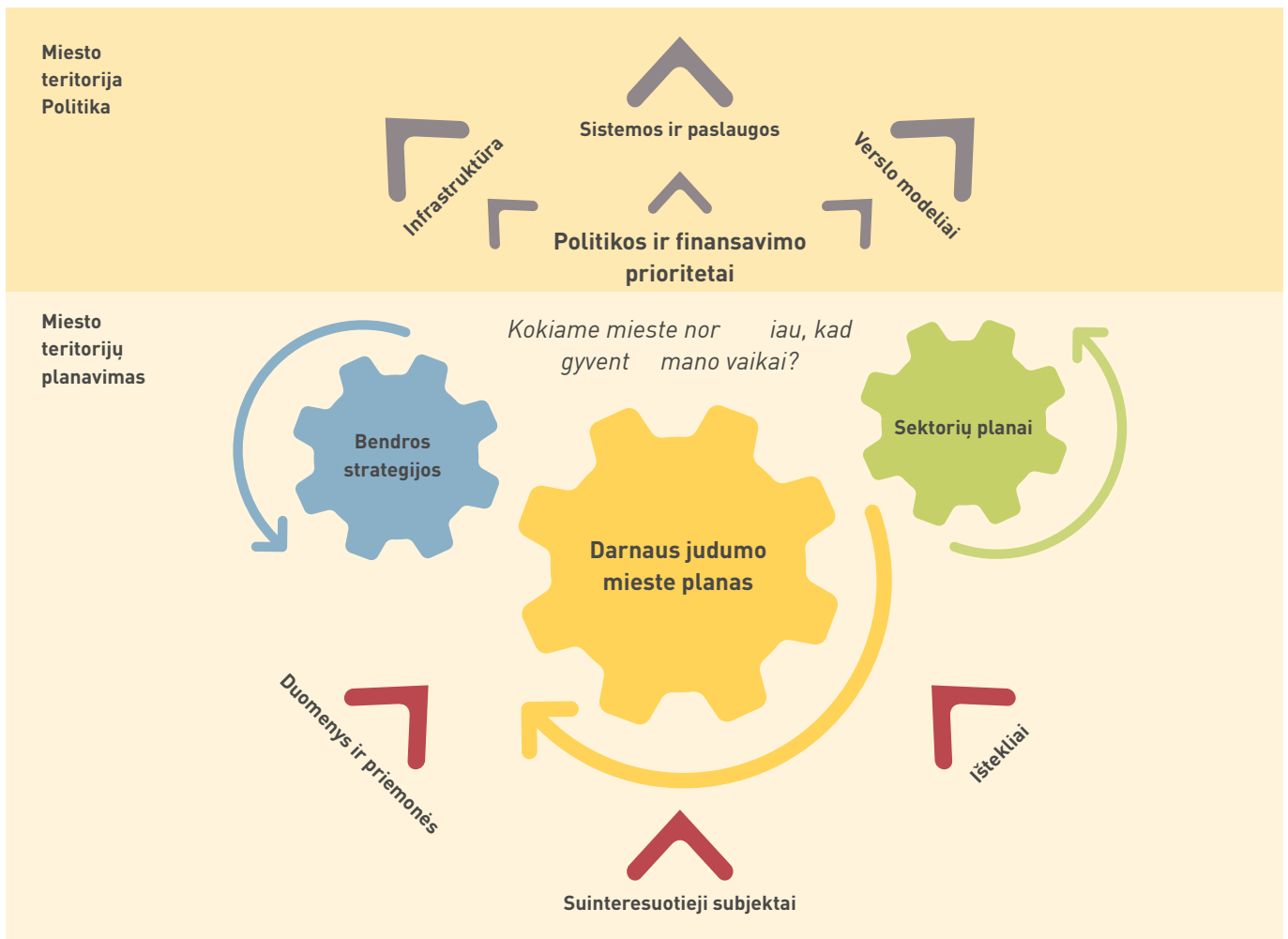
### DJMP kaip integravimo procesas

Nesvarbu, kas įtraukiama į konkretų vietos valdžios institucijos planavimo portfelį, planavimo procesuose neretai naudojami tie patys duomenys ir priemonės, reikia tų pačių suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo ir kartais juos net vykdo tie patys žmonės, naudojantys tuos pačius finansinius išteklius. Tačiau tokie procesai neretai vyksta skirtingu laiku, jiems taikomi skirtingi planavimo ir ataskaitų teikimo reikalavimai, skiriasi jų geografinė taikymo sritis ar atsakinga valdžios institucija. Vis dėlto planavimas – tai visada pasirinkimo tarp įvairių su ateitimi susijusių galimybių procesas. Planuojant miestus, nesvarbu, kokių konkrečių aspektu, neretai atsakoma į tokius esminius klausimus, kaip „Kokiame mieste norėčiau, kad gyventų mano vaikai?“

DJMP galima vertinti kaip vieną didesnės planavimo mašinos ratą (žr. 4 pav.).

Neretai sunku nustatyti, kuris ratas yra varantysis, o kurį varo kiti, nes tai daugiausia priklauso nuo pasirinkto laikotarpio. Bendroje miestų plėtros strategijoje gali būti nustatyti bendrieji judumo tikslai, kurie yra svarbus indėlis į DJMP, kuris savo ruožtu yra pagrindas išsamiai sektoriaus strategijai parengti. Praktiškai laikotarpiai gali būti visiškai skirtingi, bet siekiant užtikrinti nuoseklumą ir suderinti laiką, erdvinę taikymo sritį ir susijusių planavimo procesų ir politikos įgyvendinimą būtina koordinuoti politiką. Be išteklių taupymo užtikrinant įvairių sričių politikos sinergiją ir išvengiant neveiksmingumo arba net kolizijos, vykdam tokį koordinavimą taip pat sumažinamas sutrikdymas, kurį sukelia infrastruktūros statyba ir nekoordinuojamas naujų sistemų įvedimas. Svarbu tai, kad mažiau varginami ir suinteresuotieji subjektai.

4 pav. DJMP kaip integravimo procesas



## DJMP gairių pritaikymas prie vietos aplinkybių

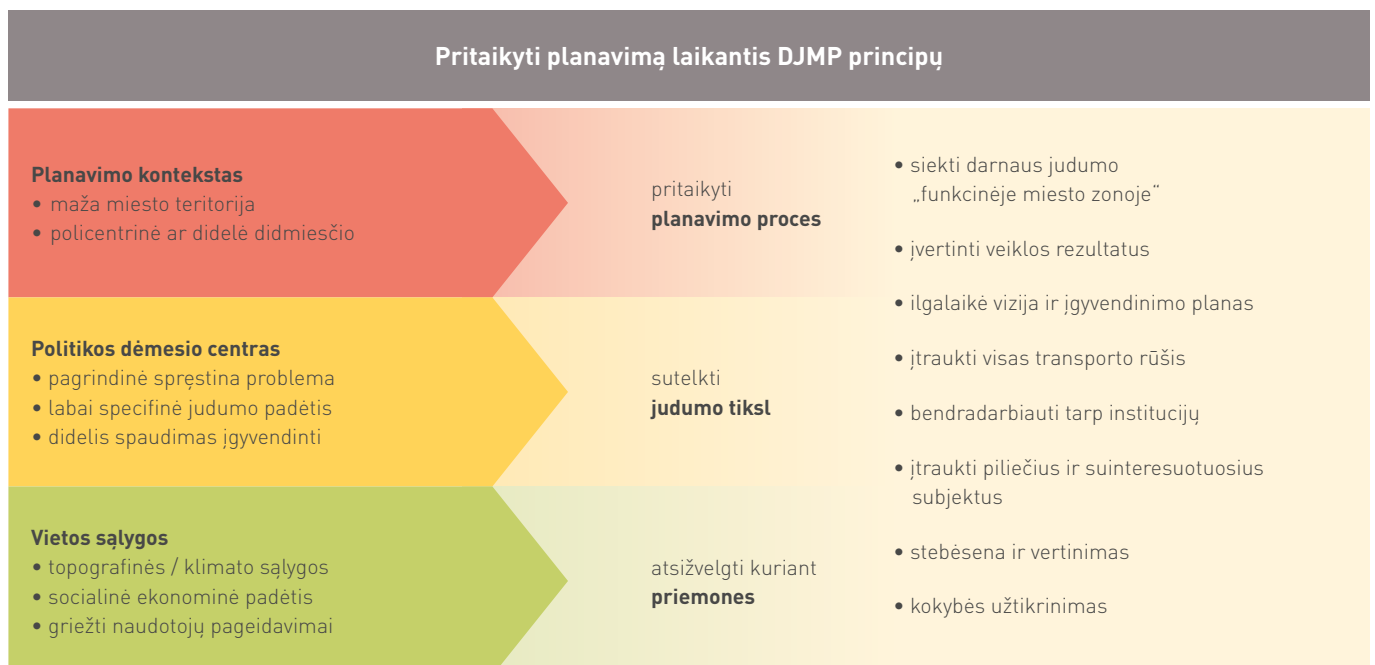
DJMP metodą reikia pritaikyti prie kiekvienos miesto teritorijos, kurioje jis taikomas, aplinkybių ir konkrečių reikalavimų kartu išlaikant aukštą užmojo lygį. Darnaus judumo mieste planas nuo labiau tradicinio transporto plano skiriasi aštuoniais DJMP principais. Tačiau „pritaikymas“ nereiškia, kad galima nesilaikyti kurių nors principų; veikiau galima pritaikyti intensyvumą, pavyzdžiui, atsižvelgiant į mažo miesto, rengiančio savo pirmąjį DJMP, pajėgumus, kartu išlaikant aukštą ilgalaikio užmojo lygį.

Prie vietos poreikių galima prisitaikyti įvairiai. Poreikis prisitaikyti, pavyzdžiui, galėtų kilti, jeigu miesto teritorija atlieka labai specifinę funkciją, pvz., tai nacionalinis uosto terminalas, kuriame vyksta didžiulis eismas. Arba tai gali būti miestas saloje, kurioje transporto modelius lemia sezonai. Tokiais specifiniais atvejais, žinoma, DJMP svarbu skirti daug dėmesio tam, kad būtų parengtas tikslų ir siektinų reikšmių rinkinys, kuriuo siekiama išspręsti konkrečias judumo problemas, kartu laikantis DJMP metodikos, siekiant užtikrinti, kad nebūtų parengtas tradicinis eismo planas (taip pat žr. 5 pav.).

Nors DJMP gairėse yra numatytas tam tikras lankstumas ir galimybė pritaikyti planą prie vietos aplinkybių, būtina įvykdyti minimaliuosius reikalavimus:

- pagrindiniai tarpiniai tikslai turi būti pasiekiami faktiškai ir dalyvaujant daugeliui suinteresuotųjų subjektų. Tie tarpiniai tikslai yra glausta funkcinės miesto zonos problemų ir galimybių analizė, vizija, tikslai ir siektinos reikšmės, dėl kurių susitarta su suinteresuotaisiais subjektais, ir veiksmų aprašymas, įskaitant jų vertinimą ir finansavimą;
- įgyvendinimo procesą reikia įdėmiai stebėti ir prireikus pritaikyti įgyvendinimo veiksmus, apie pažangą aktyviai informuojant piliečius ir suinteresuotuosius subjektus.

5 pav. Planavimo proceso pritaikymo poreikių nustatymas (pavyzdžiai)





nuotrauka © oCheesky\_W: istock.com

### Planavimas sparčių pokyčių laikais

Gyvename sparčių pokyčių laikais, kai susiduriame su didžiulėmis visuotinėmis problemomis, kaip antai klimato, ekonomikos ir saugumo srityse (tai tik keli pavyzdžiai), ir jų poveikiu. Be to, nuolat keičiasi žmonių įpročiai, vertybės ir lūkesčiai, vykstant technologinei plėtrai nuolat atsiveria naujų galimybių. Tačiau visiškai neaišku, ar piliečiai naudosis tomis naujomis technologijomis taip, kaip tikimasi, kaip vystysis judumo kultūros ir kaip vyks savivaldybių finansų raida atsižvelgiant į makroekonominis ir demografinius iššūkius.

CIVITAS ekspertų grupė surašė veiksnis, kurie ilgainiui padarys didžiausią poveikį judumui mieste ir kuriuos dėl to reikėtų laikyti lemiamais judumo mieste veiksniais<sup>42</sup>. Nors jų poveikis priklausomai nuo srities gali skirtis, judumas mieste dėl jų gali iš esmės pasikeisti. Aišku, kad tokia strateginiame dokumente, kaip darnaus judumo mieste planas, būtina apsvarstyti tokius (ir kitus) ilgalaikius pokyčius:

- Elektrifikavimas: visų transporto rūšių elektrifikavimas, novatoriškas elektrinės infrastruktūros naudojimas ir ryšys su problemomis, susijusiomis su energetika (pvz., vietos regeneracinė gamyba).
- Automatizavimas ir sąveikiosios intelektinės transporto sistemos (C-ITS): technologijų taikymas teikiant naujas judumo paslaugas ir jų poveikis miestų pavidalui ir veikimui.
- Duomenų ekonomika: duomenys kaip naujų įmonių ir politikos variklis, integravimo platformos, kuriose tiekiami nauji esamų ir naujų judumo pasiūlymų produktai ir labiau pagrindiniai aspektai, kaip antai algoritmai, kuriais vis dažniau nustatomos taisyklės ir normos.
- Naujos krovinių ir keleivių vežimo verslo koncepcijos: integravimo platformos, kuriose tiekiami nauji esamomis ir naujomis judumo paslaugomis (pvz., judumo paslauga ir krovinių biržos platformomis) pagrįsti judumo produktai.
- Dalijimusi pagrįstas judumas: visi (netechniniai) dalijimusi pagrįsto judumo, pvz., pavežėjimo, dalijimusi automobiliu (ypač nemokamos sistemos) ir dalijimusi dviračiu, aspektai.
- Aktyvusis judumas: daugiau ir vaikščiojama pėsčiomis, ir važiujama dviračiu, taip pat naujos mikrojudumo koncepcijos.
- Požiūrio ir elgesio modelių kitimas: nauji judumo modeliai tarp jaunų žmonių, didėjantys lūkesčiai dėl pristatymo tą pačią dieną paslaugos, patogių naudoti judumo paslaugų paklausa (supaprastinimas) ir decentralizuota gamyba (pvz., trimatė spauda).
- Integruotas erdvės valdymas: nauji ir integruoti miestų erdvės naudojimo ir valdymo metodai, pvz., aplinkos tvarkymas, transporto priemonių eismo mieste reguliavimas, kelkraščių tvarkymas ir oro judumas mieste (pvz., bepiločiai orlaiviai).

DJMP koncepcijoje siūloma scenarijų analizė ir vizijos kūrimas remiantis išsamia judumo padėties analize; tai esminės DJMP rengimo pakopos (žr. 3, 4 ir 5 pakopas).

<sup>42</sup> Žr. rengiamą CIVITAS SATELLITE dokumentą dėl lemiamų veiksnių.

## 1.5 Kaip darnaus judumo mieste planavimą galima paremti nacionaliniu ir regioniniu lygmenimis?

Judumas mieste yra glaudžiai susijęs su kitomis politikos sritimis, kaip antai aplinkos apsauga, kelių eismo saugumas, sveikata, teritorijų planavimas ir energetika. Tokia politika neretai rengiama vietos, regioniniu ir nacionaliniu lygmenimis. Tad daugeliui Europos miestų reikia aukštesnių valdžios lygmenų paramos, visų pirma valdymo, teisės aktų, finansavimo, stebėsenos ir vertinimo, rekomendacijų ir metodikos, švietimo ir keitimosi žiniomis srityse. Daugumos ES valstybių narių nacionalinės vyriausybės teikia tokia paramą, nors kai kuriose šalyse daugiau kompetencijų turi regionai, o nacionaliniu lygmeniu valdžios vaidmuo ne toks reikšmingas.

### Nauda nacionaliniu ir regioniniu lygmenimis

Nors judumo mieste planavimas yra iš esmės vietos kompetencija, miestai patys negali pasiekti plataus užmojo tikslų darnaus judumo mieste srityje. Kita vertus, nacionaliniu ir regioniniu valdžios lygmenimis darnaus judumo mieste planavimas taip pat labai naudingas, nes teigiami pokyčiai vietos lygmeniu taip pat gali padėti įgyvendinti regioninius ir nacionalinius tikslus. Toliau pateikiamos kelios paskatos nacionalinio ir regioninio lygmenų atstovams remti DJMP rengimą.

#### Didesnis įvairių sektorių politikos ir valdžios lygmenų veiksmų suderinamumas

Judumas mieste yra glaudžiai susijęs su sektorių politika kitais valdžios lygmenimis, bet tokią politiką dažnai rengia daug politinių ir institucinių subjektų vietos, regioniniu, nacionaliniu ar net Europos lygmeniu. Nekoordinuojant tokios politikos, ji išdėstoma įvairiuose planavimo dokumentuose, atsiranda skirtumų dėl valdymo ir teisės aktų sistemų, rengimo procesų ir konkrečių tikslų. Natūraliai kylančią planavimo metodų ir rezultatų nenuoseklumo ir nereikalingumo riziką reikia pašalinti. Dažniausiai pasitaikantys pavyzdžiai yra susiję su žemės naudojimo reguliavimu ir žemės apmokestinimu, nepalankias sąlygas turinčių asmenų galimybe naudotis pagrindinėmis paslaugomis ir infrastruktūros plėtra.

#### DJMP rengimo ir įgyvendinimo kliūčių pašalinimas

Kai kurios kliūtys yra tik vietinio pobūdžio ir jas turi įveikti vietos valdžios institucijos, o kitų neretai kyla dėl neveiksmingų nacionalinių sistemų, dėl kurių atsiranda tokių kliūčių<sup>43</sup>:

- nepakankamas bendradarbiavimas tarp miesto, regioninio ir nacionalinio lygmenų;
- ribotas koordinavimas nacionaliniu lygmeniu tarp ministerijų, tad atsiranda skirtumų tarp nacionalinių valdžios institucijų politikos;
- žemas sprendimus priimančių subjektų informuotumo, politinės valios ir įsipareigojimo lygis;
- nepakankamas nuolatinis koordinuojamas finansavimas nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis;
- prasta stebėsenos ir vertinimo kultūra užtikrinant ribotą kokybės kontrolę ar jos neužtikrinant visai ir
- nepakankama profesinė parama (įskaitant gaires), trūkta mokymo ir specialistų, galinčių pademonstruoti reikiamas kompetencijas.

#### Europos, nacionalinių ir vietos finansavimo srautų optimizavimas ir koordinavimas

Finansinis svertas – tai esminis aspektas norint politines vizijas paversti konkrečiais veiksmais. Judumo mieste finansavimu rūpinasi įvairios Europos ir nacionalinės institucijos. Darniam judumui mieste galėtų būti naudingas koordinuotos nacionalinės ar regioninės finansavimo sistemos, grindžiamos bendru teisinių ir techninių aspektų supratimu, sukūrimas. Dar svarbiau tai, kad bet kokia finansavimo infrastruktūros schemų sistema turėtų skatinti mažinti būtinybę naudotis transportu ir remti aplinkai draugiškas transporto rūšis.

<sup>43</sup> Dėl išsamesnio kliūčių ir poreikių aprašymo žr. „SUMP-UP“ padėties ataskaita (2018 m.).



## Inovacijų ir naujų rinkų skatinimas

Rengiant nacionalinę ar regioninę judumo strategiją galima aprėpti aiškiai nustatytų judumo sprendimų, įskaitant novatoriškas technologijas, prioritetų nustatymą. Pavyzdžiui, pagal Netaršių transporto priemonių direktyvą<sup>44</sup> valdžios institucijos turi įsigyti tam tikrą minimalią netaršių transporto priemonių dalį taip sudarydamos palankesnes sąlygas mažataršių ir netaršių transporto priemonių paplitimui. Tokie aiškiai nustatyti prioritetai – aiškus ir stabilus signalas privačiam sektoriui ir vietos valdžios institucijoms, galintis sudaryti palankesnes sąlygas ilgalaikėms investicijoms.

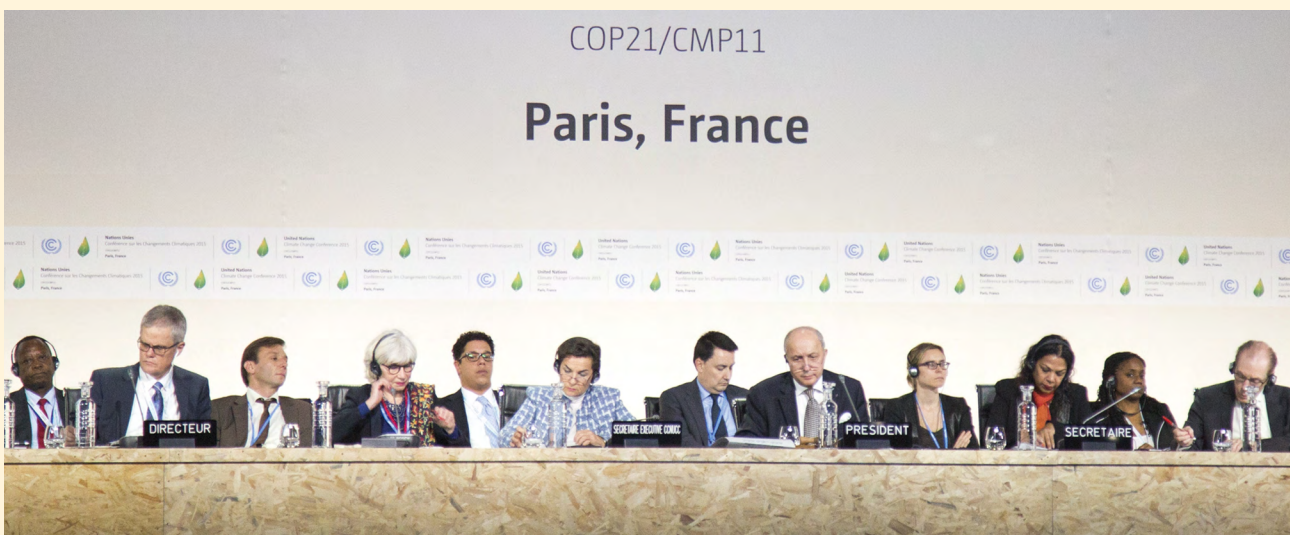
### Nacionalinės ar regioninės sistemos sukūrimas: visiems naudinga!

Miestai gali tapti svarbiais pokyčių katalizatoriais įgyvendinant neseniai sudarytus tarptautinius susitarimus, kaip antai Paryžiaus susitarimą ir Naująją miestų darbotvarkę. Iš tikrųjų, UNFCCC šalių konferencijoje Paryžiuje 2015 m. (COP 21) buvo pripažintas itin svarbus vaidmuo, kurį miestai turi atlikti imantis veiksmingų klimato srities veiksmų. Pavyzdžiui, itin svarbi strategija siekiant užtikrinti, kad žmonės mažiau naudotųsi privačiais automobiliais, yra apmokestinimas: nacionalinės valdžios institucijos gali nustatyti įsigijimo ir naudojimo mokesčius, o vietos lygmens veiksmais galima sudaryti palankesnes sąlygas gyventi be automobilio.

Tačiau miestų išteklių ir kompetencijos yra pernelyg riboti, kad jie savarankiškai galėtų pereiti prie darnaus judumo. Remiant DJMP nacionaliniu ar regioniniu lygmeniu ir sukūriant politinę, finansinę ir techninę sistemą, kurią pasitelkiant būtų didinamas suinteresuotųjų subjektų, nuo vietos iki nacionalinio lygmens bei viešajame ir privačiame sektoriuose informuotumo lygis, galima paskatinti su transportu susijusio išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimą. Taip nacionaline ar regionine politika, kuria remiami DJMP, tiesiogiai prisidedama prie nacionaliniu lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų (NDC).

Tas pats pasakytina apie Europos oro kokybės reikalavimus. Europos teisės aktuose nustatytos išmetamo teršalų kiekio ribos ir oro kokybės standartai žmonių sveikatai apsaugoti. 2016 m. šešiose valstybėse narėse buvo viršijama bent viena teršalų išmetimo riba. Apskritai tik keturios ES šalys laikėsi visų oro kokybės standartų, o dešimtyje valstybių buvo viršijamos visų oro kokybės standartų ribos. Judumas mieste yra būtent ta veiklos sritis, kurioje svarbu imtis veiksmų siekiant sumažinti išmetamą teršalų kiekį ir pagerinti oro kokybę. Sukūrus nacionalinę ar regioninę DJMP rėmimo sistemą vietos planai būtų tikslesni ir praktiškesni, miestuose atsirastų daugiau galimybių laikytis oro kokybės reikalavimų.

Trumpai tariant, nacionalinės ir regioninės valdžios institucijos nepasieks savo tikslų klimato srityje ir neįvykdys Europos oro kokybės reikalavimų ar tarptautinių įsipareigojimų be miestų pagalbos. O miestams reikia, kad regioninės ir nacionalinės valdžios institucijos padėtų jiems įgyvendinti darnesnį judumą. Naudinga visiems!



nuotrauka: UNclimatechange: flickr.com

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en).

## DJMP įgyvendinimo skatinimo priemonės ir įrankiai

Nacionalinio lygmens subjektai gali padėti rengti DJMP imdamiesi tuo lygmeniu įvairių veiksmų. 6 pav. pavaizduotos pagrindinės nacionalinės priemonės, susijusios su valdymu, teisės aktais ir kitomis reglamentavimo nuostatomis, finansavimu, stebėseną ir vertinimu, gairėmis ir metodika, švietimu ir keitimusi žiniomis.

Veiksmai yra glaudžiai susiję tarpusavyje. Pavyzdžiui, įsteigiant nacionalinę dotaciją kokybiško DJMP rengimui remti [Finansavimas] reikia apibrėžti, kas yra DJMP, ir galbūt nustatyti, kaip jį parengti [Teisės aktai ir kitos reglamentavimo nuostatos, Gairės ir metodika].

Finansavimo procesą būtina koordinuoti su kitais nacionaliais suinteresuotaisiais subjektais [Valdymas] ir stebėti jį nuo pradžios iki pabaigos [Stebėseną ir vertinimas]. Svarbiausiose etapuose (pvz., skiriant dotaciją) reikia pranešti apie jo pranašumus ir per visą procesą rinkti iš suinteresuotųjų subjektų grįžtamąją informaciją [Valdymas, Informacija ir keitimasis žiniomis]. Taigi nacionaliniai sprendimus priimančiosios subjektai primygtinai raginami parengti išsamią nacionalinę programą. Taip padidėja nuoseklumas, užtikrinama sinergija ir padidėja visų suinteresuotųjų subjektų, ypač DJMP rengiančių vietos valdžios institucijų, matomumas.

6 pav. Nacionalinio lygmens priemonės, kuriomis skatinamas DJMP įgyvendinimas, ir jų pagrindiniai ryšiai



Vyriausybės gali skatinti DJMP koncepcijos įsisavinimą keturiais intervencijos lygmenimis, kurie yra susiję tarpusavyje.

**1. Informacija.** Nacionalinė vyriausybė teikia išsamią informaciją apie DJMP koncepciją (ir jos pranašumus) nacionaliniu lygmeniu. Nacionalinė platforma gali būti naudinga miestams keičiantis patirtimi, susijusia su DJMP koncepcija, gerosios patirties pavyzdžiais ir informacija apie (nacionalines) finansavimo galimybes.

**2. Paskatos.** DJMP turėjimas yra būtinoji sąlyga miestams gauti nacionalinį finansavimą judumo mieste projektams. Šio požiūrio laikomasi kai kuriose Europos struktūrinių ir investicijų fondų veiksmų programose.

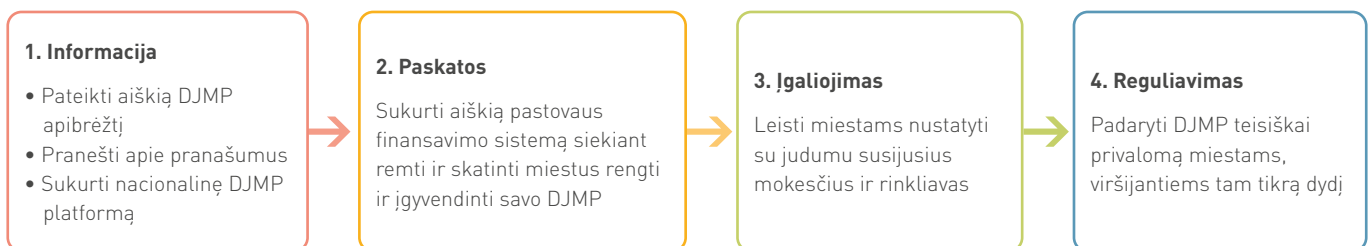
**3. Miestų ir regionų įgaliojimas.** Nacionalinė vyriausybė suteikia miestams teisinius įgaliojimus nustatyti rinkliavas ir mokesčių sistemas arba į atitinkamus teisės aktus įtraukia nuostatas dėl eksperimentavimo, kad miestai galėtų išbandyti naujus judumo mieste metodus.

**4. Reguliavimas.** DJMP yra teisiškai privalomas visiems miestams arba kai kuriems miestams pagal tam tikrus kriterijus, pvz., gyventojų skaičių ar vietos valdžios institucijos kategoriją.



nuotrauka © inakiantonana: istock.com

7 pav. Keturi intervencijos lygmenys



**1. Informacija**

- Pateikti aiškią DJMP apibrėžtį
- Pranešti apie pranašumus
- Sukurti nacionalinę DJMP platformą

**2. Paskatos**

Sukurti aiškią pastovaus finansavimo sistemą siekiant remti ir skatinti miestus rengti ir įgyvendinti savo DJMP

**3. Įgaliojimas**

Leisti miestams nustatyti su judumu susijusius mokesčius ir rinkliavas

**4. Reguliavimas**

Padaryti DJMP teisiškai privalomą miestams, viršijantiems tam tikrą dydį



**Nacionalinės DJMP rėmimo programos** – tai nacionalinės ar regioninės valdžios lygmens programos, kuriomis siekiama skatinti ir remti DJMP įgyvendinimą, jo reikalaujanti ir (arba) numatyti paskatas. Išsamos rekomendacijos pateikiamos teminiame vadove dėl **nacionalinių darnaus judumo mieste planavimo rėmimo programų** (angl. **National support frameworks for Sustainable Urban Mobility Planning**).

Kaip paaiškėjo neseniai atlikus Europos nacionalinių darnaus judumo mieste planavimo rėmimo programų analizę, labai reikalingos veiksmingos ir darnios nacionalinės ir (arba) regioninės DJMP programos, pagal kurias būtų remiamas vietos DJMP rengimas ir įgyvendinimas. Atsižvelgiant į šalių ypatumus nustatyti išsamesni poreikiai<sup>45</sup>.

8 pav. Veiksmingų ir darnių nacionalinių ar regioninių DJMP programų poreikiai vietos DJMP rengti ir įgyvendinti

Šalys ir regionai, neturintys nacionalinės DJMP programos ar tik pradantys ją rengti		Šalys ir regionai, jau turintys nacionalinę DJMP programą	
Poreikiai	Pagrindinės sritys	Poreikiai	Pagrindinės sritys
Nacionalinio (ministerijų) lygmens įsipareigojimo ir valios užtikrinimas siekiant valdyti DJMP centrinio lygmeniu ir sukurti bendrą judumo planavimo viziją	Valdymas	Nuolatinis nacionalinių DJMP programų ir jų elementų tobulinimas	Valdymas Teisės aktai ir reguliavimas
Institucinė, teisinė ir finansinė parama DJMP ir DJMP priemonėms	Valdymas Teisės aktai ir reguliavimas Finansavimas	Pastoviai skiriama nacionalinio finansavimo DJMP rengimui ir įgyvendinimui užtikrinimas ar pertvarkymas	Finansavimas
Nacionalinių DJMP gairių priėmimas	Gairės ir metodika	DJMP taikymo sritis išplėtimas į tarp miestinius ar regioninius DJMP įtraukiant funkcines zonas	Gairės ir metodika Valdymas Teisės aktai ir reguliavimas
Stebėsenos ir vertinimo veiksmų pradžia ir reguliaraus judumo duomenų rinkimo skatinimas	Stebėsenos ir vertinimas	Stebėsenos ir vertinimo veiklos tobulinimas ir didesnė sprendimus priimančių subjektų ir politikų parama ją vykdančiam	Stebėsenos ir vertinimas
Pajėgumų didinimas (mokymas, praktiniai seminarai savivaldybių darbuotojams ir specialistams) siekiant padėti rengti DJMP, konsultacijos su ekspertais, kokybės kontrolė ir nacionalinių prižiūrėtojų mokymas	Informacija, švietimas ir keitimasis žiniomis	Bendradarbiavimas su universitetais siekiant integruoti DJMP į atitinkamas studijų programas	Informacija, švietimas ir keitimasis žiniomis
Vietos politikų, suinteresuotųjų subjektų ir visuomenės informavimas nacionaliniu lygmeniu apie teigiamą DJMP poveikį ir judumą mieste apskritai	Informacija, švietimas ir keitimasis žiniomis	Reguliariai rengiamos komunikacijos ir populiarinimo kampanijos pristatant teigiamą DJMP įgyvendinimo poveikį, daugiausia dėmesio skiriant sprendimus priimantiems subjektams ir plačiajai visuomenei	Informacija, švietimas ir keitimasis žiniomis

<sup>45</sup> A. Durlin, A. Plevnik, M. Balant, L. Mladenovič, 2018 m. „DJMP padėtis ES valstybėse narėse“, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.



## 2 SKIRSNIS. Darnaus judumo mieste plano rengimas ir įgyvendinimas

Šios gairės yra skirtos miesto transporto ir judumo specialistams, taip pat kitiems suinteresuotiesiems subjektams, dalyvaujantiems rengiant ir įgyvendinant darnaus judumo mieste planą. Gairėse aprašomas DJMP rengimo ir įgyvendinimo procesas. Procesą sudaro 4 etapai, padalyti į 12 pagrindinių pakopų, kurios toliau suskaidomos į 32 veiksmus. Visi keturi ciklo etapai prasideda ir baigiasi tarpiniu tikslu. Tarpiniai tikslai siejami su sprendimu ar rezultatu, kuris bus reikalingas kitame etape, kiekvienas žymi ankstesnio etapo pabaigą. Šiame dokumente išsamiai pristatoma kiekviena pakopa ir su ja susiję veiksmai, pateikiant informaciją apie:

- veiklos pagrindimą, spręstinas problemas ir klausimus, į kuriuos reikia atsakyti;
- konkrečius vykdytinos veiklos tikslus;
- pagrindines užduotis, kurias reikia atlikti vykdant veiklą;
- veiksmus, vykdomus viršijant pagrindinius reikalavimus, miestuose ir regionuose, kurie nori padaryti daugiau nei būtina (ir turi tam išteklių);
- laiko ir koordinavimo su kitais veiksmais reikalavimus ir
- veiksmų, kurių reikia imtis, kontrolinį sąrašą.

Reikia pabrėžti, kad veiksmų tvarka labiau grindžiama logika nei konkrečia seka<sup>46</sup>. Praktiškai veiksmai gali būti vykdomi iš dalies lygiagrečiai arba prie jų gali būti grįžtama gavus grįžtamąją informaciją. Kiekvienos veiklos laiko ir koordinavimo skirsnyje pabrėžiami svarbiausi su tuo susiję aspektai. Kitame puslapyje pateikiama grafinė planavimo ciklo apžvalga, o po jos išsamiai aprašomos visos DJMP rengimo ir įgyvendinimo pakopos ir veiksmai. Siekiant padėti naudotojams parengti ir įgyvendinti darnaus judumo mieste planą gairėse pateikiama gerosios patirties pavyzdžių, žodynėlio sąvokų apibrėžtys, priemonės ir nuorodos.

Gerosios patirties pavyzdžiai surinkti iš DJMP visoje Europoje. Kai kurie iš jų nebūtinai atitinka visus reikalavimus, bet yra naudingi siekiant parodyti veiksmus, kurie yra darnaus judumo mieste plano rengimo ir įgyvendinimo proceso dalis. Tikslas – sudaryti įvairių Europos regionų

pavyzdžių rinkinį, iš kurio būtų matyti, kad geri planavimo metodai yra įmanomi esant skirtingoms aplinkybėms. Daugeliu pavyzdžių taip pat iliustruojama į ateitį orientuota planavimo veikla.

Papildomų pavyzdžių galima rasti čia: [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

### DJMP ciklas

DJMP ciklą sudaro keturi etapai, padalyti į 12 pagrindinių pakopų, kurios toliau suskaidomos į 32 veiksmus. Visi keturi ciklo etapai prasideda ir baigiasi tarpiniu tikslu. Tarpiniai tikslai siejami su sprendimu ar rezultatu, kuris bus reikalingas kitame etape, ir žymi ankstesnio etapo pabaigą. Visos pakopos ir veiksmai turi būti laikomi įprasto planavimo ciklo dalimi siekiant užtikrinti nuolatinį tobulinimą.

<sup>46</sup> Šis aspektas yra išsamiai aprašytas 1.4 skyriuje „Praktinis darnaus judumo mieste planavimas“.

9 pav. 12 darbus judumo mieste planavimo pakopų (2-asis leidimas). Planuotojo apžvalga



# 1 ETAPAS. Pasiruošimas ir analizė



Tarpinis tikslas.:  
**Sprendimas  
parengti DJMP**

## Pradiniai veiksmai. Sprendimas parengti DJMP

Pradžios taškas rengiant darnaus judumo mieste planą turėtų būti sprendimas pagerinti esamą judumo padėtį ir stiprus įsitikinimas, kad siekiant didesnio darnumo būtini pokyčiai. Nuo pat pradžių turėtų būti aišku, kad miesto transportas ar judumas mieste savaime nėra tikslas; jais turėtų būti prisidedama prie svarbesnių tikslų, kaip antai geresnės gyvenimo kokybės ir gerovės. Sprendimas parengti DJMP visuomet reiškia, kad įsipareigojama siekti jo bendrųjų tikslų:

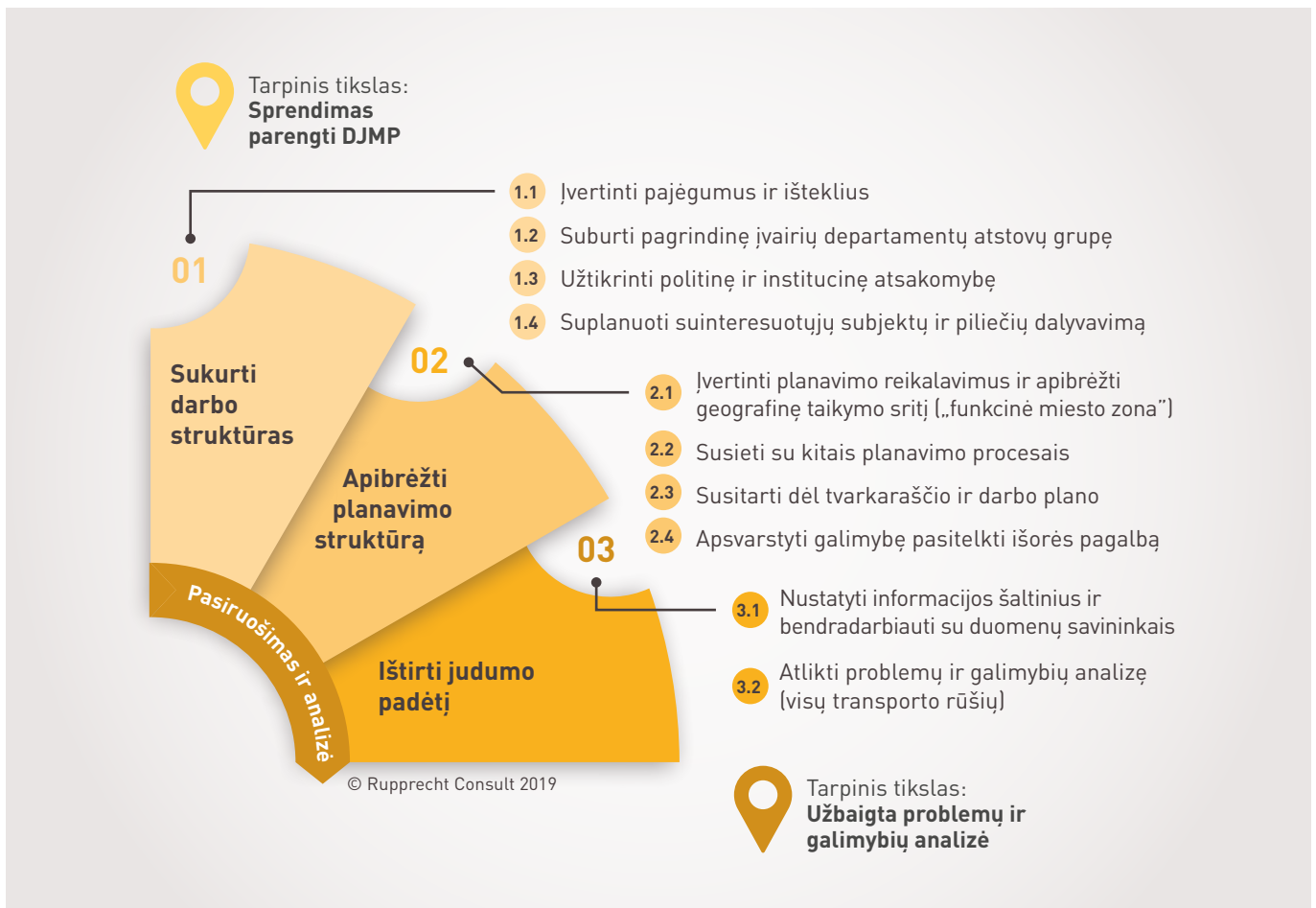
- padidinti prieinamumą visiems, neatsižvelgiant į pajamas ir socialinį statusą;
- gerinti gyvenimo kokybę ir didinti miesto aplinkos patrauklumą;
- didinti kelių eismo saugumą ir gerinti visuomenės sveikatą;
- mažinti oro ir triukšmo taršą, šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą ir energijos vartojimą;
- užtikrinti ekonominį gyvybingumą, socialinę lygybę ir aplinkos kokybę.

Priklausomai nuo nacionalinių ir vietos aplinkybių, lemiamas veiksnys DJMP parengti gali būti teisinė prievolė nacionaliniu lygmeniu, vietos politinio organo (kaip antai vietos tarybos) priimtas oficialus sprendimas arba vietos administracijos įsipareigojimas. Bet kuriuo atveju norint parengti tikrai darnų ir veiksmingą planą būtinas realus įsipareigojimas. Jeigu vietos lygmeniu politinio lyderio nėra, gali būti sunku įtikinti kitus politikus paremti šią iniciatyvą. Tam reikia įtikinamų argumentų, kuriuos pristatytų sprendimus priimančių subjektų gerbiamas asmuo. Pats projektas ar priemonė taip pat gali paskatinti pradėti DJMP procesą. Priėmus sprendimą dėl didelio infrastruktūros projekto (pvz., naujos tramvajų linijos) arba didelės inovacijos mieste (pvz., mažos taršos zonos) tokią priemonę reikia įtraukti į didesnio masto planavimo programą.

DJMP galima užtikrinti integruotą požiūrį į didelį projektą, numatant papildomas priemones ir ilgalaikius tikslus ir laikantis dalyvavimo grindžiamo požiūrio. Ypač didelių ir novatoriškų projektų, darančių didelį poveikį, atveju DJMP užtikrinamos visapusiškos dalyvavimo strategijos, kurios yra reikalingos norint sulaukti visuomenės paramos priemonėms. Didelis infrastruktūros projektas gali tapti iniciatyva pradėti išsamų judumo planavimą funkcinėi miesto zonai remiantis platesnio masto planavimo strategija.

Naudinga parodyti, su kokiais iššūkiais ir problemomis miestas susidurs, jeigu niekas nebus keičiama, pabrėžti darnaus judumo mieste plano pranašumus ir tai, kad gerus rezultatus įvertins rinkėjai. Siekiant atkreipti dėmesį į skubumą gali praversti sumodeliuoti neigiamas pasekmes, jeigu niekas nebus keičiama (pvz., akcentuojant spūstis ateityje ir su jomis susijusius ekonominius nuostolius arba rodiklius, kaip antai žuvusiųjų kelių eismo įvykiuose skaičių arba dėl oro taršos netenkamus gyvenimo metus), ir pristatant jas politikams pateikiant žemėlapius ir skaičius. Šiuo metu dėl skaitmeninių technologijų vykstant spartiems pokyčiams akivaizdu, kad reikia skubiai kurti nuoseklų strateginį požiūrį į būsimą darnų judumą. Pristatant pranašumus neretai praverčia juos susieti su mieste nustatytais prioritetiniais klausimais, kaip antai oro kokybe, eismu, kelių eismo saugumu, būsto įperkamumu arba ekonomikos augimu, paaiškinant, kaip DJMP padeda juos išspręsti. Įtikinamas argumentas gali būti kiti miestai, kuriuose sėkmingai vykdomas darnaus judumo mieste planavimas ([žr. 1.2 skyrių](#)).

Gali būti ypač sudėtinga užsitikrinti politinį įsipareigojimą, nes visi DJMP pranašumai pasireiškia tik praėjus ilgesniam nei rinkimų ciklas laikui. Gali praversti atkreipti dėmesį į galimybę į DJMP įtraukti mažesnio masto, bet didesnio matomumo priemones, dėl kurių galima sulaukti visuomenės paramos trumpuoju laikotarpiu ir paskatinti priimti pirmąjį sprendimą parengti DJMP. Pavyzdžiui, laikinas viešųjų erdvių pertvarkymas įdiegiant paprastus ir nebrangius sprendimus, kurie gali padėti žmonėms pamatyti norimus teigiamus pokyčius (pvz., gatvės uždarymas vasarą, laikinas dviračių takas, atskirtas gėlių vazonais, automobilių stovėjimo vietos paverčiamos poilsio zonomis; [taip pat žr. 7.2 veiklos intarpą dėl aplinkos tvarkymo](#)).



Pirmasis tarpinis tikslas ir pirmojo etapo pradžios taškas yra aiškus politikos formuotojų sprendimas parengti darnaus judumo mieste planą. Parengiamasis planavimo proceso darbas atliekamas atsakant į šiuos klausimus:

### Kokie yra mūsų ištekliai?

Ištirkite visus turimus (žmogiškuosius, institucinius, finansinius) planavimo išteklius ir sukurkite tinkamas darbo ir dalyvavimo struktūras, kad būtų galima pradėti darbą. Užtikrinkite, kad DJMP rengimą remtų pagrindinės institucijos ir suinteresuotieji subjektai.

### Koks yra mūsų planavimo kontekstas?

Nustatykite veiksnius, kurie darys poveikį planavimo procesui, kaip antai galiojančius planus ar teisės aktų reikalavimus. Ištirkite eismo srautus, kad nustatytumėte plano geografinę taikymo sritį, ir užtikrinkite, kad aplinkinių vietovių valdžios institucijos ir suinteresuotieji subjektai pritarėtų. Susitarkite dėl planavimo grafiko ir prirėkus pasitelkite išorės pagalbą.

Šios ir ankstesnės pakopos veiksmai yra glaudžiai tarpusavyje susiję ir neretai vykdomi lygiagrečiai. Pavyzdžiui, geografinę taikymo sritį reikia apibrėžti anksti, kad j ją būtų atsižvelgta kuriant darbo struktūras.

### Kokios yra mūsų pagrindinės problemos ir galimybės?

Ištirkite judumo padėtį visų transporto rūšių požiūriu ir svarbius darnumo aspektus pasitelkdami tinkamą aktualių duomenų šaltinių rinkinį.

Paskutinis pirmojo etapo tarpinis tikslas yra atlikta pagrindinių problemų ir galimybių, susijusių su judumu visoje funkcinėje miesto zonoje, analizė.





Darnaus judumo mieste planavimo proceso pradžioje būtina išanalizuoti esamus pajėgumus ir išteklius siekiant sukurti veiksmingas darbo struktūras. Kad planavimo procesas būtų iš tiesų integruotas, pagrindinė už DJMP rengimą atsakinga grupė turėtų palaikyti glaudžius ryšius su visomis svarbiomis administracijos sritimis. Nuo pat pradžių reikėtų imtis specialių veiksmų siekiant užtikrinti politinę atsakomybę; taip pat reikėtų anksti numatyti suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimą. Pirmosios pakopos tikslas – sukurti veiksmingas darbo struktūras ir užtikrinti didelio masto paramą šiam procesui.

Šios ir kitos pakopos veiksmai yra glaudžiai tarpusavyje susiję ir kartais vykdomi lygiagrečiai. Pavyzdžiui, geografinę taikymo sritį reikia apibrėžti anksti, kad j ją būtų atsižvelgta kuriant darbo ir dalyvavimo struktūras.

## 1.1 VEIKLA. Įvertinti pajėgumus ir išteklius

### Pagrindimas

Siekiant pritaikyti procesą prie vietos aplinkybių pradžioje reikia įsivertinti planavimo metodus, pajėgumus ir išteklius. Tai padeda jums nustatyti pranašumus ir trūkumus bei kliūtis ir paskatas, kurios gali turėti įtakos sėkmingo darnaus judumo mieste plano rengimui. Vertinant šiuo metu taikomus planavimo metodus galima nustatyti, kaip gerai jie dera su šiose gairėse nustatytais principais. Su šiuo aspektu glaudžiai susijęs klausimas dėl esamų plano rengimo ir įgyvendinimo pajėgumų ir išteklių. Tai, be kita ko, žmogiškieji ištekliai (t. y. turimi darbuotojai ir įgūdžiai) ir finansiniai ištekliai. Neturint pakankamų išteklių bus sunku įgyvendinti sėkmingą planą.

### Tikslai

- Susidaryti teisingą ir aiškų vaizdą apie naudojamų planavimo metodų pranašumus, trūkumus ir galimybes turint omenyje DJMP rengimą vietos aplinkybėmis (pvz., atsižvelgiant į politinę, institucinę ir teisinę sistemą).
- Užtikrinti, kad vietos valdžios institucijos ir suinteresuotieji subjektai turėtų reikiamus (įvairius) įgūdžius darnaus judumo mieste planavimo procesui valdyti ir jam vadovauti.
- Įvertinti patvirtintus ir galimus finansinius išteklius planavimo procesui valdyti ir priemonėms įgyvendinti.

## Užduotys

### Planavimo metodai

- Išanalizuokite šiuo metu vykdomą transporto planavimo veiklą. Rekomenduojama internete atlikti DJMP įsivertinimą (žr. skirsnį „Priemonės“) norint pasitikrinti, kiek jūsų procesai jau dera su darnaus judumo mieste planų principais (ar į principus atsižvelgiama visapusiškai, iš dalies ar visai neatsižvelgiama?). Taip galite nustatyti spragas, kurias naujo DJMP rengimo procese reikėtų pašalinti.
- Nustatykite ir įvertinkite plano rengimo proceso jūsų miesto aglomeracijoje veiksnius ir kliūtis, pavyzdžiui, kaip aprašyta toliau.
  - Veiksniai, kurie gali būti naudingi rengiant ir įgyvendinant DJMP (pavyzdžiui, politiniai lyderiai, išreikštas poreikis geriau koordinuoti savivaldybių veiklą, sinergija su kitu, dar tik pradadamu, planavimo procesu).
  - Institucinės, priimtinos, teisinės, reguliavimo ir finansinės kliūtys, darančios poveikį visam planavimo procesui. (Pavyzdžiui, ar autobusų įmonė yra privati, ar kontroliuojama kito lygmens valdžios įstaigos?) Ar judumo priemonėms finansuoti galima naudoti judumo pajamas? Ar galite daryti įtaką trečiųjų šalių paslaugų teikėjams (kaip antai pavežėjimo paslaugų įmonėms)? Ar yra politinė valia ir visuomenės parama, bent iš principo?
  - Proceso kliūtys, galinčios kilti planuojant (pavyzdžiui, susijusios su valdymu, ryšių tarp skirtingų departamentų palaikymu ar rinkimais).

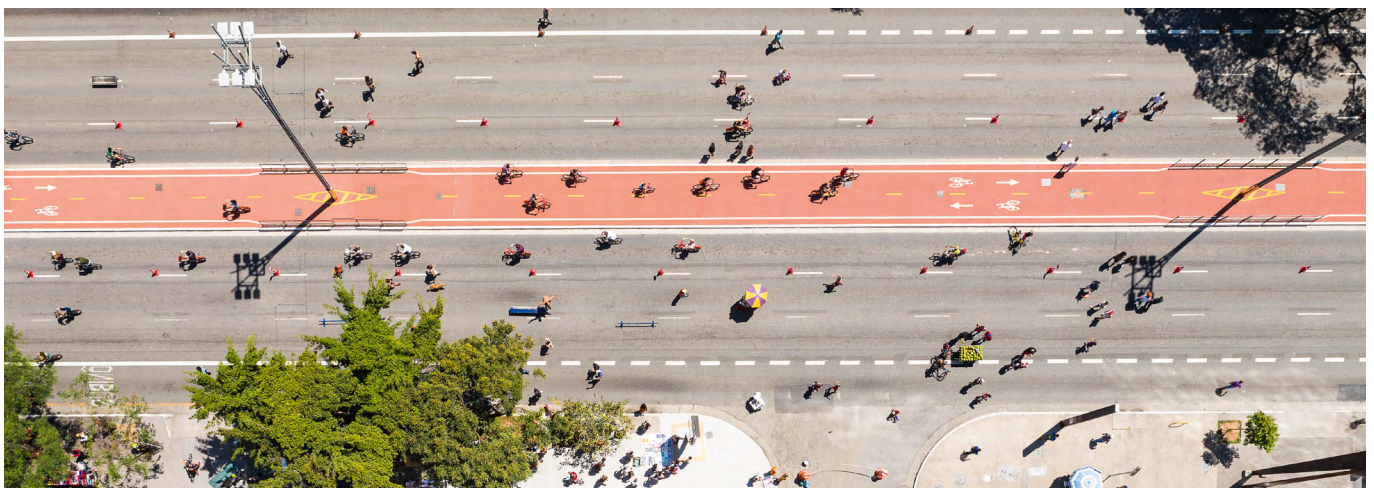
- Siekdami patobulinti planavimo procesus ir politiką pirmiausia atlikite sąžiningą įsivertinimą. Apie rezultatus nebūtina pranešti viešai.

### Pajėgumai

- Įvertinkite vadovaujančiojoje (-siose) organizacijoje (-ose) ir suinteresuotųjų subjektų turimus įgūdžius. Užtikrinkite, kad būtų apsvarstyti visi pagrindiniai darnaus judumo mieste planavimo įgūdžiai (žr. sąrašą skirsnyje „Priemonės“).
- Parenkite įgūdžių spragų pašalinimo strategiją (pvz., mokymo, bendradarbiavimo, įdarbinimo ar subrangos priemonės). Tuo turėtų pasirūpinti asmuo, išmanantis darnaus judumo mieste planavimo procesą (jei taikytina, bendradarbiaudamas su jūsų žmogiškųjų išteklių vadovu).

### Ištekliai

- Apibrėžkite DJMP rengimo procesui reikalingą biudžetą ir užsitikrinkite politinį pritarimą.
- Įvertinkite tikėtiną priemonių įgyvendinimo biudžetą. Apsvarstykite vietos, regionines, nacionalines, ES ir išorės finansavimo galimybes. Šiame etape tai tikriausiai bus apytiksliai skaičiai, bet jie padės jums laikytis būti realistais.



### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Kartu su išorės ekspertais vertindami planavimo metodus taikykite tarpusavio vertinimo metodą.
- Įgūdžių spragoms pašalinti bendradarbiaukite su kitais departamentais ar pasitelkite išorės partnerius (pvz., konsultantus, universitetus) (išsamiau žr. 2.4 veiklą).

### Laikas ir koordinavimas

- Šią veiklą reikia atlikti pradžioje, o į jo rezultatus atsižvelgti kuriant veiksmingas darbo struktūras, visų pirma pagrindinę grupę (žr. 1.2, 1.3 ir 1.4 veiklas).
- Esminiai įvesties duomenys siekiant sukurti prie vietos aplinkybių pritaikytą darnaus judumo mieste planavimo procesą ir nuspręsti, ar reikia išorės pagalbos, ar ne (žr. 2.1, 2.2, 2.3 ir 2.4 veiksmus).
- Kliūtys, į kurias reikia atsižvelgti trečiajame priemonių planavimo etape.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatyti su DJMP rengimu susiję pranašumai, trūkumai ir kliūtys.
- ✓ Apibendrinti įsivertinimo rezultatai kaip pradžios taškas siekiant optimizuoti vietos planavimo procesus.
- ✓ Išanalizuoti planavimo procesui reikalingi įgūdžiai ir finansiniai ištekliai.
- ✓ Parengta įgūdžių spragų pašalinimo strategija.
- ✓ Politiniu lygmeniu patvirtintas DJMP proceso biudžetas.
- ✓ Įvertinta tikėtina finansinė programa priemonėms įgyvendinti.



#### Planavimo metodų vertinimo metodai

##### Vidaus lygmens susitikimas ir peržiūra atliekant DJMP įsivertinimą

Įsivertinimas gali būti paprastas: planavimo procese dalyvaujančių asmenų grupė susirenka ir aptaria esamų procesų pranašumus ir trūkumus ir būdus juos patobulinti. Diskutuojant rekomenduojama vadovautis „Eltis“ paskelbta internetine DJMP įsivertinimo priemone. Užbaigę DJMP įsivertinimą rezultatų puslapyje matysite, kiek jūsų planavimo veikla jau atitinka DJMP principus, ir gausite specialiai jums skirtų patarimų, ką galima patobulinti. Jeigu visi posėdžio dalyviai atsakys į klausimus savarankiškai, vėliau grupėje aptariant atsakymų panašumus ir skirtumus galima sulaukti labai svarbių įžvalgų.

Nuoroda į DJMP įsivertinimą: [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

##### Tarpusavio vertinimas

Dar vienas būdas įvertinti DJMP planavimo aplinką – tarpusavio vertinimas. Tai reiškia, kad padėtį jūsų mieste siūloma peržiūrėti vienam ar keliems patyrusiems planuotojams arba kitiems šios srities ekspertams. Tarpusavio vertintojas gali įvertinti taikomo planavimo proceso ir organizacinės struktūros kokybę ir atlikti jų lyginamąją analizę, palyginti su geriausiais pavyzdžiais. Jis gali pateikti naudingą išorinę nuomonę ir grįžtamąją informaciją apie tai, kaip geriausia organizuoti darnaus judumo mieste plano rengimą.

Šaltinis: Lasse Brand, „Rupprecht Consult“; Tom Rye, Edinburgo Napier universitetas



## 10 pav. Reikiami darnaus judumo mieste planavimo įgūdžiai

## Projektų koordinavimo valdymo įgūdžiai

- Projekto valdymas (komandos subūrimas, procesų kūrimas, moderavimas ir dokumentavimas)
- Finansų valdymas (biudžeto planavimas)
- Personalo valdymas (įskaitant daugiadisciplininių grupių, kurias sudaro vidaus ir išorės darbuotojai, valdymą)

## Grupės narių techniniai įgūdžiai

- Miestų planavimas ir transporto planavimas, įskaitant reguliavimo sistemą
- Ekspertinės žinios svarbių sektorių (ekonominės, socialinės, aplinkosaugos) politikos srityse
- Moderavimas, tarpininkavimas
- Duomenų rinkimo metodai ir empirinė analizė (apklausos, pokalbiai ir modeliavimas)
- Išmanymas apie judumo priemones ir poveikio vertinimą
- Rašymo ir dizaino įgūdžiai ryšių su visuomene tikslais
- Ekonominės analizės, finansavimo ir investicijų sričių žinios
- Teisinės žinios viešųjų pirkimų srityje



## DJMP rengimo biudžeto reikalavimai

Darnaus judumo mieste plano rengimo sąnaudos labai skiriasi priklausomai nuo taikymo srities, nuo to, ar yra galiojančių planų ir atliktų tyrimų ir ar reikia pasitelkti išorės pagalbą. Brangiausiai kainuoja duomenų rinkimas ir transporto modeliavimas, tad prieš prašant patvirtinti biudžetą svarbu aiškiai nustatyti, kiek reikia duomenų ir koks jų atveju turėtų būti modeliavimo sudėtingumo lygis. Mažesni miestai neretai nusprendžia nenaudoti transporto modelio dėl didelių sąnaudų ir jų atveju nesudėtingų sprendimų ir vietoj to sutelkti dėmesį į priemones, kurios panašiomis aplinkybėmis pasiteisino (žr. 4.1 veiklą dėl rekomendacijų, kada reikia naudoti modeliavimą). Kiti aspektai, kurie paprastai daug kainuoja, bet yra labai naudingi, yra visapusiško dalyvavimo procesas bei profesionalus dizainas ir komunikacija.

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Koprivnica (Kroatija). Anksti suteikta išorės pagalba DJMP grupei

2014 m. Koprivnicos miestas nusprendė parengti DJMP. Pirmajame DJMP rengimo proceso etape miestas atliko tyrimą, kokių veiksmų reikia imtis ir kokių išteklių reikia tokiam dokumentui parengti. Remdamasi tuo tyrimu Koprivnicos DJMP grupė nustatė, kad išteklių nepakanka, todėl reikia pasitelkti išorės ekspertus judumo srityje. DJMP grupė Kroatijoje ieškojo judumo ekspertų, kurie turėtų pakankamai patirties, kad galėtų padėti grupei vykdyti rengimo procesą. Su tokių ekspertų pagalba miestas atliko padėties analizę ir eismo padėties tyrimą.

**Autorius:** Nebojsa Kalanj; duomenis surinko ICLEI  
**Nuotrauka:** Koprivnicos miestas





## 1.2 VEIKLA. Suburti pagrindinę įvairių departamentų atstovų grupę

### Pagrindimas

Darna judumo mieste plano rengimas ir įgyvendinimas yra sudėtingas procesas, kuriam įgyvendinti būtina dirbti aprėpiant įvairias sritis ir sektorius bei koordinuoti susijusių sričių politiką ir organizacijų veiklą (pvz., koordinuoti šią veiklą su žemės naudojimo planavimu, aplinkosauga, socialine įtrauktimi, lyčių lygybe, ekonomine plėtra, sauga, sveikata, švietimu, informacinėmis technologijomis). Siekiant koordinuoti ir valdyti šį procesą jam turi vadovauti konkretus už projektą atsakingas asmuo, turintis pakankamai pajėgumų ir išteklių bei galių organizacijose.

### Tikslai

- Sukurti veiksmingas planavimo procesui skirtas darbo struktūras optimaliai išnaudojant turimus išteklius.
- Parengti integruotą DJMP, kuriame būtų atsižvelgiama į įvairių transporto rūšių sąsajas užuot valdant jas atskirai ir pripažįstama miesto struktūrų (žemės naudojimo, tankio, funkcijų, socialinių ekonominių modelių, ekosistemų) ir judumo sąveiką.
- Sukurti bendrą judumo ir transporto planavimo politikos sritį, kad toks planavimas savaime nebūtų tikslas.
- Užtikrinti, kad per visą planavimo procesą būtų atsižvelgiama į pagrindinius darnumo principus.

### Užduotys

- Paskirkite atsakingą projekto koordinatorių, kuris turėtų įgaliojimus ir išteklius planavimo procesui palengvinti ir vadovauti. Kai kuriuose miestuose pasiteisino sprendimas paskirti du koordinatorius, kurie gali keistis idėjomis ir vienas kitą pavaduoti (pavyzdžiui, atostogų metu), kad procesas vyktų nenutrūkstamai.
- Taip pat paskirkite aukštesnes pareigas einantį projekto direktorių, pvz., jūsų departamento vadovą, kuris teiktų reikiamą aukšto lygio paramą, kad užtikrintų bendradarbiavimą, ir prirėmus gintų DJMP procesą valdymo lygmeniu.
- Suburkite pagrindinę grupę, kuri būtų atsakinga už projektą ir reguliariai dalyvautų visame DJMP rengimo procese.

- Užtikrinkite, kad grupės nariai kartu turėtų visus valdymo įgūdžius, kurių reikia planavimo procesui valdyti. Tai projektų, politinio, techninio, finansų ir personalo valdymo įgūdžiai (taip pat žr. skirsnį dėl 1.1 veiklos priemonių).
- Paprastai projekto koordinatorius turi daugumą šių valdymo įgūdžių, bet priklausomai nuo jūsų vietos aplinkybių tam tikras valdymo užduotis gali perimti kiti grupės nariai.
- Per visą planavimo procesą svarbu palaikyti ryšį su politikais. Todėl galbūt būtų naudinga, kad grupėje būtų narių, turinčių gerų ryšių su merais, kitais politiniais lyderiais ir pagrindiniais jūsų planavimo institucijos atstovais. (Išsamesnę informaciją apie tai, kaip užtikrinti politinę ir institucinę atsakomybę, žr. 1.3 veiklos dalyje.)
- Užtikrinkite, kad grupėje būtų visus techninius įgūdžius turinčių įvairių politikos krypčių atstovų, kurių reikia, kad per visą procesą būtų priimami pagrįsti planavimo sprendimai. Svarbiausi įgūdžiai yra transporto ir miestų planavimas, bet norint sukurti iš tiesų integruotą planavimo procesą, kurio rezultatais būtų naudojamosi ir kituose sektoriuose, taip pat itin svarbu turėti žinių susijusiose planavimo srityse, kaip antai ekonominės, socialinės ir aplinkosaugos politikos srityse. Pavyzdžiui, jeigu DJMP rengia iš esmės vienas departamentas, į grupę reikėtų įtraukti kelis kitų departamentų ar skyrių atstovus.
- Atrinkdami grupės narius apsvarstykite praktinius įgūdžius, kurių reikia konkrečioms planavimo pakopoms įgyvendinti, bet užtikrinkite, kad grupės dydis būtų veiksmingas. Ne visi tokie įgūdžiai turi būti sutelkti būtent pagrindinėje grupėje, nes atitinkamose planavimo pakopose gali dalyvauti ir kiti jūsų organizacijos darbuotojai. Daugumos valdžios institucijų darbuotojai gali neturėti tokių įgūdžių, tad atliekant tam tikras technines užduotis reikėtų kviesti išorės ekspertus (taip pat žr. 2.4 veiklą).
- Aptarkite planavimo metodų įsivertinimo rezultatus arba optimaliai atlikite tokį įsivertinimą kartu grupėje siekiant vienodai suprasti, ką reiškia darnus judumas mieste (žr. 1.1 veiklą). Pabrėžkite įvairių transporto rūšių sąsajas ir ryšius tarp miesto struktūrų (tankio, funkcijų, socialinių ekonominių modelių, ekosistemų) ir judumo. Žvelkite plačiau aprėpdami ne tik transportą ir judumą, bet ir kitus – ekonominius, socialinius, aplinkosauginius – visuomenės poreikius, kuriuos taip reikia patenkinti.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Skatinkite departamentus jūsų pagrindinės grupės nariais paskirti vyresnius darbuotojus, kad būtų aki-vaizdas jų įsipareigojimas, ir pabrėžkite DJMP svarbą. Pagrindinėje grupėje dažnai gali būti du (ar daugiau) nariai iš kiekvieno departamento, o vyresnieji pareigūnai dalyvauja tik strateginės svarbos posėdžiuose, kad galėtų susitarkyti su savo darbo krūviu. Kaip alternatyvą, apsvarstykite galimybę įsteigti atskirą valdymo grupę, kurią sudarytų aukšto lygio sprendimus priiman-tys subjektai iš jūsų ir kitų departamentų, kaip antai departamentų vadovai. Valdymo grupė padės pagrindi-nei grupei priimti svarbius sprendimus, susijusius su DJMP rengimu.
- Įgūdžių spragoms pašalinti bendradarbiaukite su kitais departamentais arba pasitarkite išorės partnerius (pvz., konsultantus, universitetus) (išsamiau žr. 2.4 veiklą).
- Apsvarstykite galimybę įdarbinti su transporto sritimi nesusijusių specialybių darbuotojus konkrečioms už-duotims atlikti (pvz., rinkodaros srityje). Tai padeda į viską pažvelgti nauju kampu, o tai svarbi darnaus judu-mo mieste planavimo dalis. Taip pat apsvarstykite gali-mybę sujungti įvairių suinteresuotųjų subjektų išteklius darbuotojams finansuoti.

### Laikas ir koordinavimas

- Pradėkite nuo pradžių ir nuolat koreguokite darbo struk-tūras atsižvelgdami į per visą procesą besikeičiančius poreikius ir aplinkybes.
- Atsižvelkite į jūsų DJMP planavimo reikalavimus ir ge-ografinę taikymo sritį (2.1 veiklą).

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Paskirtas planavimo proceso koordinatorius.
- ✓ Suburta pagrindinė grupė, turinti visus reikiamus įgū-džius; jos sudėtyje yra pagrindinių valdžios institucijų iš visos planavimo teritorijos atstovų.
- ✓ Grupėje pasiektas bendras supratimas, kas yra darnus judumas mieste (jo planavimas).

### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Edinburgas (Jungtinė Karalystė). Daugiadisciplininė teritorijų planavimo politikos grupė

Edinburgo DJMP rengia Tarybos teritorijų planavimo politikos grupė. Pagrindinę grupę sudaro transporto ir judumo planuotojai, oro kokybės specialistai bei miesto, kraštovaizdžio ir teritorijų planuotojai. Didesnėje grupėje, kuri gali padėti konkrečiais atvejais, galima pasitelkti įvairių transporto sričių (aktyvių kelionių, viešojo transporto, kelių saugumo inžinerijos) specialistų, žemės naudojimo planuotojų, darnaus vystymosi pareigūnų, ekonomistų ir komunikacijos ekspertų įgūdžius ir žinias. Grupė įgyvendina ir koordinuoja tris tarpusavyje susijusius didelio masto projektus: miesto judumo planą (DJMP), miesto centro pertvarkos strategiją ir mažos taršos zonos nustatymą Edinburge.

**Autorius:** Edinburgo miesto taryba; duomenis surinko Vupertalio institutas

**Nuotrauka:** Edinburgo miesto taryba



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Bylefeldas (Vokietija). Pagrindinė įvairių departamentų atstovų grupė, kuriai padeda platesnė ekspertų ir suinteresuotųjų subjektų valdymo grupė

Bylefelde penkių asmenų pagrindinę DJMP rengimo grupę sudarė judumo, miestų planavimo ir aplinkos skyrių, taip pat Miestų ir judumo planavimo departamento vadovo biuro ir vietos viešojo transporto paslaugų teikėjo atstovai. Į atitinkamus lygiagrečiai vykstančius planavimo procesus įtraukus vyresnius grupės narius pavyko užtikrinti gerą koordinavimą ir stiprų ryšį su politinius sprendimus priimančiais subjektais. Grupei padėjo patyręs išorės ekspertas, kuris atliko judumo analizę, moderavo ir dokumentavimo dalyvavimo procesą, ir po kelių praktinių seminarų su suinteresuotųjų subjektų valdymo grupe sukūrė viziją ir nustatė tikslus. Visi rezultatai buvo pasiekti glaudžiai koordinuojant darbą su pagrindine grupe, kuri reguliariai posėdžiavo, kad valdytų procesą ir priimtų sprendimus.

**Autorius:** Olaf Lewald, Bylefeldo miestas; duomenis surinko „Polis“  
**Nuotrauka:** „Grafikbüro Wilk“



## 1.3 VEIKLA. Užtikrinti politinę ir institucinę atsakomybę

### Pagrindimas

Norint užtikrinti ilgalaikę darnaus judumo mieste planavimo sėkmę būtina nustatyti pagrindinius suinteresuotuosius subjektus ir užtikrinti, kad jie prisiimtų atsakomybę. Gera suinteresuotųjų subjektų analizė gali padėti nustatyti galimus konfliktus ir koalicijas bei kokį poveikį jie savo ruožtu gali padaryti jūsų planavimo procesui, jo geografinėi taikymo sričiai, politikos integravimui, išteklių buvimui ir bendram teisėtumui. Anksti įtraukus politinius ir institucinius suinteresuotuosius subjektus jie būtų labiau linkę prisiimti atsakomybę ir labiau tikėtina, kad jie pritaris proceso rezultatams.

### Tikslai

- Sukurti tvirtą visų suinteresuotųjų subjektų grupių bendradarbiavimo pagrindą.
- Nustatyti galimą suinteresuotųjų subjektų sinergiją ar konfliktus.

- Didinti valdymo pajėgumus ir pritarimą dėl jūsų DJMP rengimo ir įgyvendinimo.

### Užduotys

- Nustatykite visus svarbius suinteresuotuosius subjektus ir jų tikslus, įgaliojimus, pajėgumus ir planavimo išteklius (pvz., naudodami suinteresuotųjų subjektų nustatymo priemonę; žr. įgūdžių lentelę ir įtakos ir interesų matricą toliau esančiame skirsnyje „Priemonės“).
- Siekite sudaryti plačią koaliciją, kuri remtų jūsų DJMP ir prisiimtų atsakomybę. Ne tik valdančiosios partijos, bet ir opozicijos parama padeda užtikrinti tęstinumą. Venkite didelių konfliktų su vienu ar daugiau įtakingų subjektų, bet laikykitės pagrindinių darnaus judumo principų. Šiai užduočiai atlikti parenkite paprastą suinteresuotųjų subjektų veiksmų koordinavimo strategiją.

- Ankstyvame etape asmeniškai susitikite su pagrindiniais politikais ir praktikuojančiais specialistais, kad aptartumėte jų nuomones ir dalyvavimą.
- Pristatykite darnaus judumo mieste planavimo idėją politikams ir kolegoms visuose svarbiuose departamentuose, pavyzdžiui, organizuodami informuotumo didinimo seminarus ar ekskursiją į darnaus judumo požiūriu pavyzdinį miestą.
- Laikykitės atviro ir skaidraus požiūrio į subjektų dalyvavimą nuo pat pradžių (įskaitant organizacijas už savivaldybės ribų) ir užtikrinkite įvairių politikos sričių (pvz., įvairių administracinių padalinių) atstovų dalyvavimą.

### Laikas ir koordinavimas

- Pačioje pradžioje nustatykite ir išstirkite suinteresuotuosius subjektus.
- Reguliariai iš naujo įvertinkite, ar suinteresuotųjų subjektų koalicijose yra pokyčių.
- Informuotumo didinimo veiklą pradėkite dar proceso pradžioje.
- Politinės paramos ir dalyvavimo reikia nuolat; politinių sprendimų laiko ir koordinavimo apžvalgą žr. 2 pav.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatytos suinteresuotųjų subjektų grupės.
- ✓ Atlikta dalyvių koalicijų analizė.
- ✓ Parengtas pagrindinis suinteresuotųjų subjektų veiklos koordinavimo metodas.
- ✓ Užsitikrinta politinė parama.
- ✓ Užsitikrinta, kad pagrindiniai suinteresuotieji subjektai apskritai laikytųsi darnumo principų.



Priklausomai nuo veiklos srities, į darnaus judumo mieste planavimą reikėtų įtraukti įvairių rūšių suinteresuotuosius subjektus. Miesto logistikos srityje toks planavimas yra svarbus įvairiems suinteresuotiesiems subjektams. Todėl teminiame vadove „**Darnios miesto logistikos planavimas**“ (angl. **Sustainable Urban Logistics Planning**) rekomenduojama sukurti daugelio suinteresuotųjų subjektų platformą miesto logistikos planavimui. Platformoje vykstančiame procese turėtų tiesiogiai dalyvauti trys pagrindinės grupės:

- tiekimo grandinės suinteresuotieji subjektai (pvz., ekspeditoriai, transporto operatoriai, vežėjai, dideli mažmeninės prekybos tinklai, parduotuvių savininkai);
- valdžios institucijos (pvz., vietos, regioninės ar nacionalinės valdžios institucijos);
- kiti suinteresuotieji subjektai (pvz., pramonės ir prekybos asociacijos, vartotojų asociacijos, tyrėjai ir akademinio pasaulio atstovai);
- ekspertai.

Daugiau informacijos apie platformą ir tai, kaip miesto logistiką integruoti į darnaus judumo mieste planavimą, pateikiame teminiame vadove.





### Visų susijusių suinteresuotųjų subjektų nustatymas

Toliau esanti lentelė padeda jums įtraukti suinteresuotuosius subjektus, turinčius visus būtinus įgūdžius ir žinias darnaus judumo mieste planavimo srityje. Pagal ją galite patikrinti savo mintis, ką įtraukti, ir nustatyti (naujas) organizacijas ar asmenis, kuriuos pasitelkus būtų užpildytos įgūdžių ar žinių spragos. Konceptijoje teigiama, kad DJMP yra sėkmingi tik jeigu dalyvaujantys partneriai turi keturis funkcinius gebėjimus:

1. gebėjimą užsitikrinti politinę paramą;
2. kompetenciją transporto tinklų ir paslaugų srityje;
3. techninę kompetenciją DJMP rengimo srityje;
4. gebėjimą užsitikrinti visuomenės paramą arba suprasti skubius ir kitus visuomenės poreikius.

**11 pav.** DJMP taikomas Kingdono modelis: funkcijos, jų svarba ir su jomis susiję suinteresuotieji subjektai ir išteklių (remiantis I. Cré, T. Mourey, A. Ryder, S. Heckley, M. Balant, 2016 m. „CH4LLENGE institucijų bendradarbiavimo vadovas. Darbas kartu su instituciniais partneriais rengiant darnaus judumo mieste planus“ [angl. CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans], p. 24, [www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit)).

Funkcija	Svarba	Kokie suinteresuotieji subjektai?	Pagrindiniai išteklių
<b>Politinė parama</b>	Kas gali užtikrinti politinę paramą ir išteklius transporto sektoriuje ir už jo ribų?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miestų, kuriuose planuojama parengti DJMP, merai ir tarybos nariai (ir valdantieji, ir opozicija)</li> <li>• Kaimyninių miestų merai ir atstovai</li> <li>• Didmiesčių vietovių, provincijų, apskričių, regionų vadovai</li> <li>• Rajonų rotušių atstovai</li> <li>• Politinės partijos</li> <li>• Įvairių vietos valdžios institucijų, kurios yra DJMP partnerės, politikai</li> </ul>	Vizija, lyderystė, įgaliojimai, išteklių
<b>Transporto tinklų kompetencija</b>	Kas vadovauja atitinkamiems transporto tinklams?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viešojo transporto įmonės (savivaldybių autobusai, tramvajai ir metro, taip pat regioniniai autobusai ir traukiniai)</li> <li>• Transporto infrastruktūros (kelių, automobilių stovėjimo aikštelių, persėdimo stočių ir kt.) savininkai</li> <li>• Nacionalinės geležinkelių įmonės</li> <li>• Uostų direkcijos (kai taikytina)</li> <li>• Oro uostų direkcijos (kai taikytina)</li> <li>• Naujų judumo paslaugų (pvz., dalijimosi dviračiais, dalijimosi automobiliais) teikėjai</li> </ul>	Techninis įmanomumas
<b>Techninė kompetencija</b>	Kas turi duomenis ir atitinkamus įgūdžius techniškai pagrįstam planui parengti?	Techniniai ekspertai iš įvairių organizacijų: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miesto administracijos departamentai ar valdžios institucijos (transporto ir teritorijų planavimo, ekonominės plėtros, aplinkosaugos, sveikatos priežiūros, turizmo ir kitų sričių)</li> <li>• Universitetai ir kitos mokslinių tyrimų įstaigos</li> <li>• Kvalifikuotos įmonės</li> <li>• Specializuotosios agentūros</li> <li>• Kvalifikuotos nevyriausybines organizacijos ir asociacijos</li> </ul>	Techniškai pagrįstas planavimas
<b>Viešojo parama</b>	Kas supranta visuomenės ir suinteresuotųjų subjektų nuomones?	Valdžios institucijos, per kurias galima užmegzti ryšį su piliečiais, kitais suinteresuotaisiais subjektais ir žiniasklaida. Miesto tarnybose tai gali būti: <ul style="list-style-type: none"> <li>• komunikacijos departamentas;</li> <li>• policija;</li> <li>• ekonominės plėtros departamentas, darbo konsultantai;</li> <li>• miesto ombudsmenas / mediatorius;</li> <li>• švietimo skyrius;</li> <li>• įvairių politikos sričių patariamųjų tarybų (transporto ir teritorijų planavimo, ekonominės plėtros, savivaldybės jaunimo tarybos ir kt.) moderatoriai</li> </ul>	Vertybės, skubumas



### Dalyvių koalicijų analizė

Nustačius suinteresuotuosius subjektus reikėtų išanalizuoti tokių subjektų koalicijas. Tokią analizę reikėtų pagrįsti įvairių kriterijų ar parametru, kurie nagrinėjama atveju yra svarbūs, pvz., suinteresuotumo, įgaliojimų, vieno kitam įtakos, koalicijų ir kt., sąrašu. Taip galite nustatyti, kokie yra kiekvieno suinteresuotojo subjekto tikslai, ko jie slapta siekia ir ar įgyvendinus tam tikrą projektą jie save laikys „nugalėtojais“ ar „pralaimėjusiais“.

Sisteminės dalyvių koalicijų analizės tikslas – susidaryti aiškų vaizdą dėl interesų konfliktų ar galimų koalicijų ir gebėti geriau nustatyti suinteresuotųjų subjektų grupes, kurios gali pasižymėti skirtingais suinteresuotumo, pajėgumų ir žinių apie nagrinėjamą klausimą lygiais. Tai, pavyzdžiui, galima padaryti parengus įtakos ir interesų matricą, kurią taikant suinteresuotieji subjektai yra grupuojami pagal jų įtakos (svarbos) lygį.

**12 pav.** Įtakos ir interesų matrica (remiantis UN-HABITAT, 2001 m. „Priemonės, skirtos padėti priimti su miestais susijusius sprendimus“ (angl. *Tools to Support Urban Decision Making*), Nairobi, p. 24.)

	Maža įtaka	Didelė įtaka
Mažas interesas	mažiausio prioriteto suinteresuotųjų subjektų grupė	naudinga priimant sprendimus ir formuojant nuomones, tarpininkaujant
Didelis interesas	svarbi suinteresuotųjų subjektų grupė, kuriai galbūt reikia įgaliojimų	svarbiausia suinteresuotųjų subjektų grupė

Nustatydami suinteresuotuosius subjektus apsvarstykite galimybę nustatyti esamų vietos lyderių vaidmenį. Tokie lyderiai – vietos tinkle svarbiausi asmenys, sulaukę pripažinimo dėl savo asmeninių įgūdžių, kontaktų ir svarbaus vaidmens sutelkiant išteklius, sukuriant aljansus ir pan. DJMP procese apsvarstykite galimybę anksčiau atlikti strateginį jų vaidmens vertinimą: tokie asmenys gali turėti didžiulės įtakos procesui ir jums gali būti naudinga, kad jie būtų šalia.

### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Budapeštas, (Vengrija). Reguliarios apskritojo stalo diskusijos sprendimus priimančioms subjektams

Siekdamas paremti naujo formato institucinį sprendimų priėmimą planuojant DJMP priemones Budapešto transporto centras (BKK) įsteigė DJMP komitetą. Reguliariai susirinkdamas prie apskritojo stalo jis veikia kaip forumas, kuriame aptariami ir koordinuojami priemonių ir projektų planai. Be to, Komitetas miesto tarybai teikia pasiūlymus dėl naujų DJMP priemonių. Jo sudėtyje – 21 narys, atstovaujantis pagrindinėms suinteresuotųjų subjektų institucijoms, kaip antai savivaldybei, ministerijoms ir valdžios institucijoms, vykdančioms veiklą transporto planavimo srityje, nacionalinei geležinkelio įmonei, regioninei tarybai, pagrindiniams operatoriams ir universitetų ekspertams. Norint suformuoti veiksmingą komitetą būtini asmeniniai kontaktai ir profesionalus renginių organizavimas.

**Autorius:** Budapešto transporto centras (BKK); duomenis surinko UBC  
**Nuotrauka:** Budapešto transporto centras (BKK)



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Londonas, Briuselis, Drezdenas, Groningenas, Liubliana. Stiprūs merai už DJMP

Neseniai keli aukšto lygio politikai Europos miestuose tvirtai parėmė darnų judumą ir savo vietos DJMP. Merai neretai sutelkia dėmesį į konkrečią priemonę, tikslą ar viziją. Londono (Jungtinė Karalystė) meras Sadiq Kahn savo strategijoje daugiausia dėmesio skiria prieinamumui ir oro kokybei. Briuselio regione (Belgija) buvęs judumo ministras Pascal Smet pritarė dėl perėjimo nuo į automobilius orientuoto miesto prie žmonėms sukurto miesto. Drezdeno (Vokietija) tarybos narys Raoul Schmidt-Lamontain išdidžiai populiarina prekių ženklą „MOBI“, susijusį su darnaus judumo rūšimis ir paslaugomis. Groningeno (Nyderlandai) mero pavaduotojas judumui Paul de Rook remia seną tradiciją, kad miestas būtų patogus važiuoti dviračiais. Liublianos (Slovėnija) mero pavaduotojas Dejan Crnek prisiima europinį skatinamąjį vaidmenį pirmininkaudamas CIVITAS politiniam patariamajam komitetui. Jis ryžtingai kuria savo mieste daugiarašio transporto sistemą.

Duomenis surinko „Polis“  
Nuotrauka: „Polis“



## 1.4 VEIKLA. Suplanuoti suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimą

### Pagrindimas

Norint pereiti prie darnaus judumo reikia aktyvios suinteresuotųjų subjektų ir plačiosios visuomenės paramos. Darbas su suinteresuotaisiais subjektais paprastai laikomas įprastu dalyku, bet planavimo procese savo žodį neretai balsą turi tik tam tikros grupės. Itin svarbu įtraukti visus svarbius suinteresuotuosius subjektus į visą planavimo procesą atsižvelgiant į jų konkrečius reikalavimus. Tai padeda įteisinti DJMP ir pagerinti jo kokybę. Bus pritarata tik tokiam darnaus judumo mieste planui, kuris buvo parengtas bendradarbiaujant su svarbiais suinteresuotaisiais subjektais ir visuomene, ir tik toks planas bus praktiškai ir finansiškai veiksmingas. Todėl piliečių ir suinteresuotųjų subjektų dalyvavimas yra esminis DJMP elementas.

Norint įtraukti suinteresuotuosius subjektus naudojant įvairius formatus ir metodus dirbant su valdžios institucijomis, privačiomis įmonėmis, pilietinės visuomenės organizacijomis ar jais visais kartu reikia specialiai tam skirtos strategijos. Visuomenės dalyvavimas yra labai svarbus norint užtikrinti sprendimų priėmimo teisėtumą ir kokybę; jo taip pat reikalaujama pagal ES ir tarptautines konvencijas.

### Tikslai

- Užtikrinti tinkamos struktūros visų svarbių suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą visose svarbiose planavimo proceso pakopose.
- Sukurti skaidrią dialogu pagrįstą planavimo kultūrą, kurios pagrindas yra reguliarus bendravimas ir konsultacijos.
- Skatinti piliečius ir sudaryti jiems sąlygas dalyvauti diskusijose, visų pirma ankstyvuose planavimo etapuose, kai procesai dar neužbaigti ir lankstūs.
- Sukurti tvarius dalyvavimo proceso metodus, kuriems būtų pritariama ir kuriais siekiama pagerinti gyventojų gyvenimo kokybę bei užtikrinti, kad plačioji visuomenė prisiimtų atsakomybę už planavimo procesą.
- Stiprinti pilietinės visuomenės gyvybingumą ir vietos politinę kultūrą.
- Pagerinti bendrą darnaus judumo mieste planavimo kokybę, efektyvumą, (išlaidų) veiksmingumą, skaidrumą, rėmimą ir teisėtumą.



### Kas yra piliečiai ir suinteresuotieji subjektai?

**Piliečiai** – visi funkcinėje miesto zonoje, kurios DJMP rengiamas, gyvenantys ir (arba) dirbantys žmonės. Šiame dokumente ši sąvoka vartojama ta pačia reikšme, kaip žmonės, gyventojai ir visuomenė.

**Suinteresuotieji subjektai** – visi asmenys, grupės ar organizacijos, kuriems DJMP daro ir (arba) gali daryti poveikį. Nors į šią sąvoką įtraukiami ir piliečiai, šiame dokumente terminas „suinteresuotieji subjektai“ pirmiausia susijęs su instituciniais suinteresuotaisiais subjektais, kaip antai valdžios institucijomis, politinėmis partijomis, piliečių ir bendruomenių grupėmis, verslo organizacijomis, transporto operatoriais ir mokslinių tyrimų įstaigomis.

Pagrindiniai suinteresuotieji subjektai paprastai aktyviau dalyvauja DJMP procese nei plačioji visuomenė. Todėl reikia užtikrinti, kad dalyvaujančiose suinteresuotųjų subjektų grupėse būtų tinkamai atstovaujama visų poveikį jaučiančių visuomenės dalių, įskaitant grupes, kurioms paprastai per mažai atstovaujama ir kurios sunkiai pasiekiamos, interesams.

### Užduotys

- Į įprastus planavimo metodus įtraukite dalyvavimo skatinimo veiksmus. Nustatykite planavimo pakopas, kuriose dalyvaus suinteresuotieji subjektai ir piliečiai (žr. [13 pav.](#) rekomendacijas dėl piliečių dalyvavimo DJMP procese), ir kiekvienai iš jų tinkamus dalyvavimo metodus (dėl dalyvavimo metodų ir priemonių žr. [14 pav.](#)). Peržiūrėkite ir asmeninio, ir virtualiojo dalyvavimo priemones ir pasirinkite naudingiausias.
- Suburkite nuolatinę valdymo grupę, kurią sudarytų svarbūs politikai ir kiti pagrindiniai suinteresuotieji subjektai. Tokia grupė rengia rekomendacijas ir teikia informaciją dėl strateginių sprendimų per visą planavimo procesą. Nustatydami, kuriuos suinteresuotuosius subjektus įtraukti, naudokite [1.3 veiksmo](#) dalyje aprašytą suinteresuotųjų subjektų nustatymo priemonę. Reguliariai kvieskite valdymo grupę į posėdžius ar informacinius susirinkimus ir siekdami sukurti svarbiausių sprendimų priėmimo sistemą prašykite jos pateikti grįžtamąją informaciją.
- Parenkite komunikacijos ir dalyvavimo strategiją ir tvarkaraštį, įskaitant bendrą ryšių su visuomene veiklos strategiją (pvz., susijusią su žiniasklaidos įtraukimu).
- Siekite, kad dalyvavimas būtų kuo interaktyvesnis (žr. toliau skirsnį „Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose“), bet savo iniciatyva į strategiją įtraukite ir visuomenei skirtą informaciją (t. y. kai į žmones kreipiatės jūs, o ne atvirkščiai).
- Pasirūpinkite, kad būtų įtrauktos visos poveikį jaučiančios visuomenės dalys, įskaitant neįgaliuosius, jaunimą ir vyresnio amžiaus žmones, etnines mažumas, mažiau pasiturinčius asmenis, vienišus tėvus ir kitas grupes, kurioms paprastai nepakankamai atstovaujama ir kurias

sunku pasiekti. Laikykite juos ne tik naudos gavėjais, įtraukite juos į planavimo procesą. Stebėkite lobistų grupes, kurios gali blokuoti šį procesą.

- Numatykite naujus pranešimus apie tai, kad bus rengiamas naujas DJMP ir kad visos piliečių ir suinteresuotųjų subjektų grupės turi galimybę dalyvauti. Apsvarstykite galimybę naudoti įvairių priemonių derinį, įskaitant tradicines priemones, kaip antai spausdintinę reklamą laikraščiuose, skelbimus interneto svetainėse, naujienlaiškius arba namų ūkiams siunčiamus laiškus, ir taip pat naujesnes priemones, kaip antai socialinę žiniasklaidą, trumpus filmus, paramos centrus ar specialią interneto svetainę. Dėl išsamesnės informacijos žr. [14 pav.](#)

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Planuokite aktyviau įtraukti suinteresuotuosius subjektus ir piliečius pasitelkdami daugiau dalyvavimo priemonių visame procese (pvz., pažintines keliones, suinteresuotiesiems subjektams skirtus renginius, interneto forumą, piliečių komitetus).
- Išplėskite suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo sritį, kad į ją patektų daugiau grupių, įskaitant interesų ir lobistų grupes (bet pasirūpinkite, kad svarbiausios diskusijos būtų tinkamai moderuojamos).
- Užtikrinkite kuo didesnę skaidrumą ir sudarykite palankias sąlygas demokratiškesniam dalyvaujamajam sprendimų priėmimui per visą planavimo procesą (Orhuso konvencija).
- Pažangiuose miestuose: aktyviai įtraukite suinteresuotuosius subjektus į sprendimų priėmimą ir DJMP rengimo valdymą.





### Išsami informacija apie užduotis

#### Klausimai, į kuriuos reikia atsakyti dalyvavimo strategijoje

Yra keturi pagrindiniai klausimai apie procesą, kuriuos reikia apsvarstyti rengiant dalyvavimo strategiją.

- **Kodėl?** Kodėl pradedamas dalyvavimo procesas? Kokį poveikį jis padarys strategijai / sistemai?
- **Kas?** Ką reikėtų įtraukti į sprendimų priėmimo procesą? Kaip tokius asmenis galima nustatyti?
- **Kaip?** Kaip bus dalyvaujama? Kokias priemones ir metodus reikėtų naudoti?
- **Kada?** Kada turėtų būti vykdomi įvairūs veiksmai? Kada nėra tikslinga dalyvauti?

### Laikas ir koordinavimas

- Užbaikite planuoti pagrindinius įtraukimo veiksmus prieš pradėdami planavimo procesą.
- Atsižvelgdami į jūsų DJMP planavimo reikalavimus ir geografinę taikymo sritį (žr. 2.1 veiklą) suburkite politikų ir kitų pagrindinių suinteresuotųjų subjektų valdymo grupę kartu su (naujai įsteigta) pagrindine grupe (žr. 1.2 veiksmą).

- Įtraukite suinteresuotuosius subjektus į visą planavimo procesą.
- Pasirūpinkite, kad piliečiai dalyvautų tam tikrose pakopose priimant svarbius sprendimus. Piliečių dalyvavimas gali būti dar sėkmingesnis, kai jis tinkamai užtikrinamas vykdant tam tikrus pasirinktus veiksmus užuot bandant įtraukti piliečius į per daug veiksmų ir taip rizikuojant juos išvarginti. Paveiksle toliau rekomenduojamos pakopos, kuriose piliečių dalyvavimas yra naudingas.

13 pav. Piliečių dalyvavimas DJMP procese





nuotrauka © Orbon Alija: istock.com

### Piliečių dalyvavimas DJMP procese. Užtikrinkime tinkamą dalyvavimą!

Piliečiai turėtų dalyvauti per visą DJMP ciklą, bet ne kiekvienoje iš 12 pakopų. [13 pav.](#) pateikiamos rekomendacijos, į kurias iš jų sutelkti dėmesį. Jame išvardijamos pakopos ir veiksmai, kuriuos vykdant reikia priimti svarbius sprendimus ir planavimo procese praverstų vietos gyventojų idėjos, vizija ir įsipareigojimas.

Tikslinga piliečius įtraukti pačioje pradžioje. Priėmus sprendimą parengti DJMP juos galima informuoti ir sutelkti suinteresuotų piliečių grupę. Tačiau keturios piliečių dalyvavimo požūriu svarbiausios planavimo pakopos yra scenarijų aptarimas ([4.2 veikla](#)), vizijos rengimas ([5.1 veikla](#)), priemonių rinkinių atranka ir patvirtinimas ([7.2 veikla](#)) ir įgyvendinimas ([11.2 veikla](#)). Be to, jūsų DJMP naudingas piliečių dalyvavimas atliekant judumo padėties problemų analizę ([3.2 veikla](#)), užtikrinant platų visuomenės pritarimą planuojamiems veiksams ([8.4 veikla](#)) ir vertinant laimėjimus ir nesėkmes ([žr. 12.1 veikla](#)).

Be šių veiksmų, tarpiniai tikslai taip pat yra tinkama proga pranešti visuomenei apie užbaigto etapo rezultatus. Ypač trečiasis tarpinis tikslas yra puiki galimybė patikrinti dėl strateginės krypties su piliečiais, o ketvirtasis tarpinis tikslas yra gera proga su piliečiais atšvęsti DJMP priėmimą. Kai planuojate renginius ar kitus piliečių dalyvavimo būdus, turėkite omenyje šias kelias taisykles:

- Siūlomas priemones ir dalyvavimo būdus rinkitės kūrybiškai, bet kartu savikritiškai. Pavyzdžiui, naudojant mobiliąsias programėles ir internetines apklausas galbūt pavyks pasiekti ne visas tikslines grupes (pvz., vyresnio amžiaus žmones, kompiuterio neturinčius žmones). Taigi, be internetinio formato, visuomet siūlykite ir neinternetinį.
- Itin svarbu informuoti, kaip piliečių dalyvavimo rezultatai yra panaudojami procese, pabrėžiant, kad jie nebus tiesiog padėti į stalčių. Pažadėkite dalyviams, kad kiekviena nuomonė bus apsvartyta, ir pateikite grįžtamąją informaciją, jeigu rengiant DJMP į ją atsižvelgta.
- Pagalvokite apie kalbą. Jeigu vartosite tik vietos kalbą, galbūt nepavyks įtraukti migrantų. Taip pat stenkitės nevertoti techninės kalbos.
- Planuodami susitikimą su visuomene kruopščiai rinkitės jo vietą ir pasirūpinkite, kad ji būtų lengvai prieinama, kad nebūtų kliūčių ir kad ją būtų galima pasiekti viešuoju transportu bei kad joje būtų tinkama įranga ir gerai apšviesta patalpa su gera akustika. Parenkite sodinimo planą ir turėkite omenyje, kad yra įvairių sodinimo koncepcijų, kurios nesuponuoja galių hierarchijos.
- Atsižvelkite į skirtingus žmonių grafikus ir stenkitės organizuoti savo renginį vakare. Jeigu renginys vyksta po pietų, jame galbūt negalės dalyvauti samdomieji darbuotojai, o vakarais gali būti sunku ištrūkti tėvams.
- Pasirūpinkite profesionaliu ir pagarbiu moderavimu.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatytas laikas, metodai ir dalyvaujančios piliečių grupės, priimti su jais susiję sprendimai.
- ✓ Užbaigtas rengti dalyvavimo ir komunikacijos metodas.
- ✓ Įsteigta suinteresuotųjų subjektų valdymo grupė.



**14 pav.** Rekomenduojamos dalyvavimo priemonės ir metodai rengiant DJMP (svarbios priemonės pažymėtos pusjuodžiu šriftu) remiantis keturiais DJMP etapais ir atsižvelgiant į dalyvavimo lygį (nuo žemiausio dalyvavimo lygio „Informuoti“ „Konsultuoti“ ir „Bendradarbiauti“ ir aukščiausio lygio „Įgalinti“)

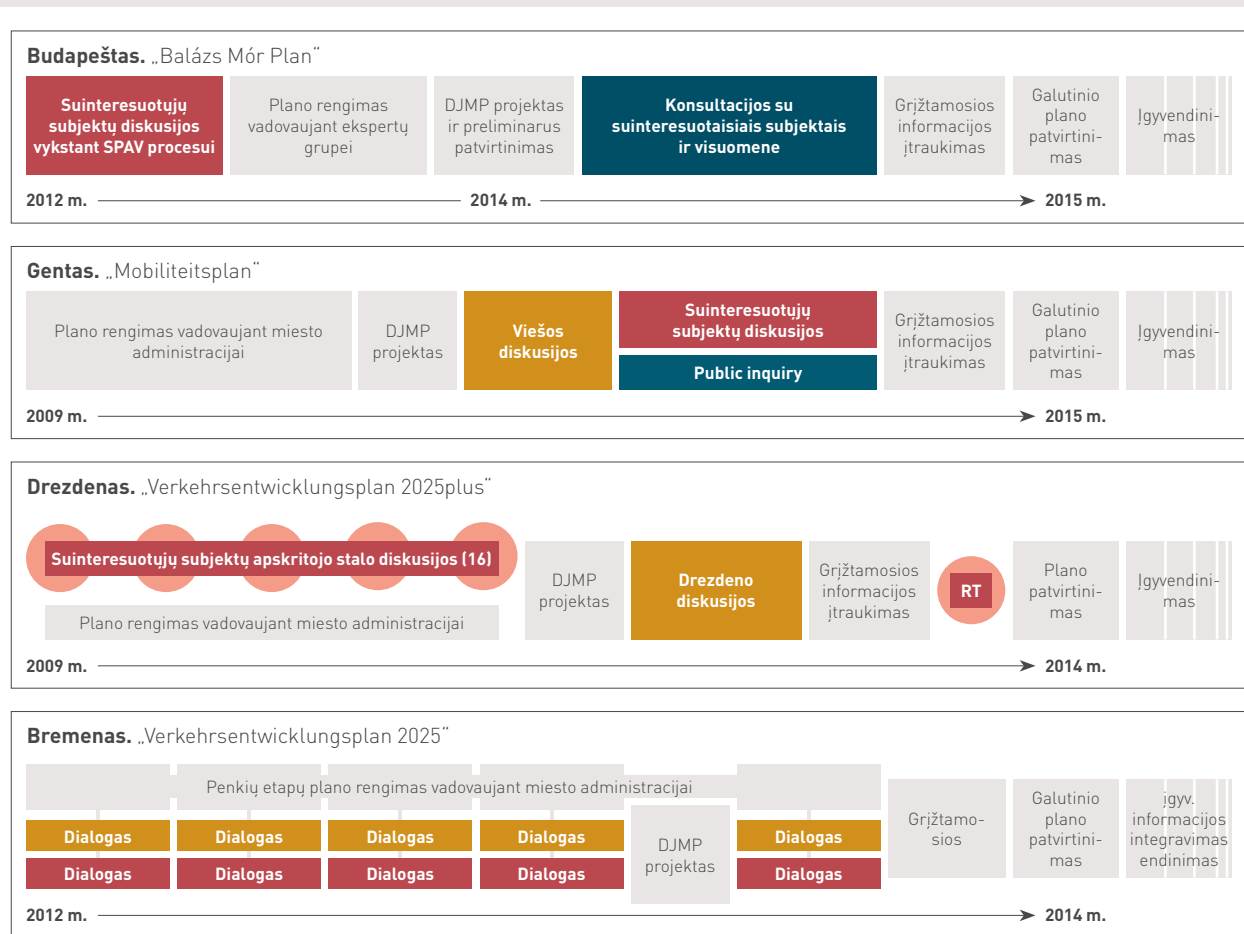
	Pasiruošimas ir analizė	Strategijos kūrimas	Priemonių planavimas	Įgyvendinimas ir stebėjimas
<b>Informuoti</b>	<p><b>Tiesiogiai:</b> informacinis renginys, spaudos konferencija, informacinis kioskas viešosiose erdvėse, paroda viešosiose erdvėse, informacinė kampanija dalyvaujant vietos žvaigždei, vietos piliečiai ir suinteresuotieji subjektai kaip komunikacijos dalyviai ir skleidėjai bendruomenėje</p> <p><b>Spausdintinės priemonės:</b> plakatas, lankstinukas, brošiūra</p> <p><b>Internete:</b> pranešimai socialiniuose tinkluose, interneto svetainė, informacinė mobilioji programėlė, transliacijos / tinklalaidės, videokanalas, naujienlaiškis</p>			
<b>Konsultuoti</b>	<p><b>Socialinė žiniasklaida (apklausos),</b> grįžtamosios informacijos forma interneto svetainėje, apklausos / grįžtamosios informacijos formos mobiliosiose programėlėse</p>			
	<p><b>Klausimynai ir apklausos, pokalbiai</b> (telefonu, su pagrindiniais asmenimis, ...)</p> <p><b>Visuomenės patalkos duomenys, pvz., žemėlapiu pagrįsta internetinė apklausa</b> arba pranešimas apie problemas naudojant mobiliąją programėlę; (kelionės) dienoraštis, <b>tinkamumo vaikščioti pėsčiomis tikrinimas</b></p>	<p>Apklausa „Delphi“ dėl ateities tendencijų</p>	<p>Priemonių atrankos apklausa, visuomenės patalkos duomenys</p>	<p><b>Vertinimo klausimynai ir apklausos, vertinamieji pokalbiai</b> (telefonu, su pagrindiniais asmenimis, ...), <b>visuomenės patalkos duomenys</b>, (kelionės) dienoraštis, „aklas ėjimas“</p>
<b>Bendradarbiauti</b>	<p><b>Tikslinės grupės, „Worldcafé“</b>, teminiai renginiai, suinteresuotųjų subjektų apskritojo stalo diskusija, vieša diskusija</p>			
	<p><b>Problemų analizės seminaras</b>, proto šturmas, „aklas ėjimas“</p>	<p>Praktinis scenarijų rengimo seminaras, vizijos kūrimo renginys, <b>praktinis ateities vertinimo seminaras</b>, renginys atviroje erdvėje, dalyvaujamasis geoprojektavimas</p>	<p>Hakatonas, <b>praktinis seminaras dėl priemonių, realus planavimas</b></p>	<p>Apsilankymas įgyvendinimo vietoje, bendra priežiūra („įvaikinimo“ programos), gyvoji laboratorija</p>
<b>Įgalinti</b>	<p>Piliečių žiuri / <b>piliečių patariamasis komitetas</b>, balsavimas</p>			
			<p>Dalyvaujamasis biudžeto sudarymas</p>	<p><b>Bendra priežiūra / bendras įgyvendinimas</b> („įvaikinimo“ programos, pvz., medžių „įvaikinimas“)</p>



### Praktiniai piliečių ir suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo DJMP procese pavyzdžiai

Budapešto, Gento, Drezdeno ir Bremeno miestai yra sukūrę individualius piliečių integravimo į DJMP procesą metodus atsižvelgdami į vietos aplinkybes, planavimo patirtį, išteklius ir pajėgumus. Taikomi mišrūs metodai (pvz., Budapešte, Gente), taip pat atskiras, bet viena laikis suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimas (pvz., Bremene, Gente) ir laipsniškas dalyvavimas (Drezdene). Įsidėmėkite, kad šiame paveiksle pateikiami atrinkti atvejų pavyzdžiai siekiant parodyti, kad gali būti daug įvairių metodų. Žinoma, yra įvairių kitų būdų įtraukti suinteresuotuosius subjektus ir piliečius atsižvelgiant į konkrečias miesto planavimo aplinkybes.

**15 pav.** Praktiniai piliečių ir suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo DJMP procese pavyzdžiai, „Rupprecht Consult“, 2016 m. (remiantis M. Lindenau, S. Böhler-Baedeker, 2016 m. *CH4LLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans*, p. 17, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)).



Pastaba. Šioje diagramoje nėra parodyta pavienių planavimo etapų trukmė. © „Rupprecht Consult“, 2019 m.

Dalyvauja piliečiai suinteresuotieji subjektai piliečiai ir suinteresuotieji subjektai

GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Brno (Čekija). Piliečių dalyvavimo strategija, kurioje derinamos tradicinės ir internetinės dalyvavimo formos

Brno miestas, bendradarbiaudamas su konsultacine įmone, kuri specializuojasi komunikacijos ir dalyvavimo srityje, parengė dalyvavimo DJMP strategiją, kuri padėjo miestui vykdyti profesionalų ir prasmingą dalyvavimo procesą. Į strategiją buvo įtraukti tradiciniai metodai, kaip antai viešos diskusijos, apskritojo stalo diskusijos ir bendravimas specialiai tam skirtoje interneto svetainėje, tačiau taip pat nauji metodai, kaip antai „Brno judumas. 2050 m. vizija. Ekspertų praktinis seminaras“. 2015–2018 m. dalyvavimo procese buvo išnagrinėta daugiau nei 2 500 piliečių komentarų, daugiau nei 500 žmonių sudalyvavo maždaug 30 renginių ir buvo surengti keli praktiniai seminarai su piliečiais, ekspertais, miestų rajonų ir savivaldybių atstovais ir politikais.

**Autoriai:** Iva Rorečková (Machalová) ir Lukáš Bača, Brno miestas; duomenis surinko EUROĆITIES  
**Nuotrauka:** Marie Schmerková (Brno miestosaivaldybė)



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Vilnius (Lietuva). Visapusiškas dalyvavimas daugeliui dalyvių prisiimant atsakomybę už DJMP

Pirmoji Vilniaus DJMP proceso pakopa buvo parengti projekto valdymo veiksmų gaires, kuriose būtų apibrėžtos strategijos, kaip dirbti su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais. Buvo nustatyti keturi aiškūs tikslai: apibrėžti lūkesčius, nuolat teikti informaciją apie procesą, pasiekti konkrečias tikslines grupes ir organizuoti informuotumo didinimo renginius. Bendradarbiaudamas su elgsenos mokslininkais ir sociologais Vilnius nustatė veiksmingiausias būdus bendrauti su įvairiomis tikslinėmis grupėmis (politikais, suinteresuotaisiais subjektais, piliečiais). Specialiai paskirtas asmuo, kuris koordinavo veiklą, pakankamą biudžetą, aiškius tikslus ir PVRR, padėjo vesti sėkmingą kampaniją ir pradėti diskusiją dėl DJMP vietos bendruomenėje, žiniasklaidos ir tarp politikų.

**Autorė:** Kristina Gaučė; duomenis surinko UBC  
**Nuotrauka:** Saulius Žiūra







Kuriant darbo struktūras reikia apibrėžti planavimo sistemą, kad darnaus judumo mieste planas būtų rengiamas atsižvelgiant į vietos padėtį. Tai reiškia, kad reikia apibrėžti geografinę taikymo sritį, kuri idealiu atveju turėtų sutapti su „funkcine miesto zona“. Kiti svarbūs aspektai – laikytis teisiųjų planavimo reikalavimų ir susieti su planavimo procesais susijusiose srityse. Po to visos ankstesnės veiklos rezultatai yra įtraukiami į sutartą tvarkaraštį ir darbo planą, kurį reikėtų patvirtinti politiniu lygmeniu siekiant užtikrinti patikimumą dalyvaujantiems subjektams. Jeigu anksčiau buvo nustatyta, kad pajėgumų nepakanka, reikia imtis tinkamų priemonių siekiant gauti išorės pagalbą DJMP rengimui.

## 2.1 VEIKLA. Įvertinti planavimo reikalavimus ir apibrėžti geografinę taikymo sritį (remiantis funkcinė miesto zona)

### Pagrindimas

Darnaus judumo mieste planas yra platesnės regioninio ir nacionalinę planavimo sistemos dalis. Tai, pavyzdžiui, taisyklės, finansavimo šaltiniai ar aukštesnio lygio strategijos teritorijų ir transporto plėtros srityje (pvz., nacionalinis transporto planas, jeigu jis yra). Itin svarbu įvertinti regioninės ir nacionalinės planavimo sistemos poveikį siekiant pasinaudoti galimybėmis ir vėliau išvengti konfliktų su aukštesnio lygio valdžios institucijomis.

DJMP turėtų aprėpti funkcinę miesto zoną (t. y. zoną, kurioje keliaujama tarp namų ir darbo), kuri daugeliu atvejų yra didesnė nei administracinės savivaldybės ribos. Jeigu regioninių ar nacionalinių taisyklių dėl geografinės DJMP

taikymo srities nėra, atitinkami suinteresuotieji subjektai turi susitarti dėl tinkamiausios teritorijos aprėpties ir ją turi patvirtinti politinis organas. Viena vertus, tai priklauso nuo teritorijos, už kurią atsako atitinkamos vietos ar regionų valdžios institucijos. Bet, kita vertus, būtina kuo labiau laikytis faktinių judumo modelių. Visą miesto aglomeraciją aprėpiantis planas bus daug veiksmingesnis nei planas, taikomas tik jos dalyje.

## Užduotys

- Užtikrinkite, kad būtų nustatyti DJMP taikytini regioninės, nacionalinės ir Europos teisės aktų reikalavimai.
- Susidarykite aiškų vaizdą, kokią įtaką planavimo procesui turės regioninė, nacionalinė ir Europos sistema.
- Apibrėžkite savo plano geografinę taikymo sritį, paprastai sutampančią su funkcinę miesto zona, kuriai būdingi tam tikri faktiniai judumo modeliai (pvz., teritorija, kurioje keliaujama tarp namų ir darbo).
- Nustatykite atitinkamą (-us) organą (-us), kuris (-ie) vadovautų planavimo procesui.
- Pasirūpinkite, kad būtų priimtas politinis sprendimas patvirtinti geografinę taikymo sritį ir vadovaujančiąją organizaciją.
- Užtikrinkite, kad būtų atsižvelgta į jungtis su tolimojo susisiekimo transporto koridoriais.

## Tikslai

### Planavimo reikalavimai

- Nustatyti, dokumentuoti ir įvertinti:
  - teisės aktus ir rekomendacijas, kaip rengti DJMP, įskaitant galimus reikalavimus dėl geografinės taikymo srities ar įvairių rūšių planavimo institucijų (jeigu tokių yra) atsakomybės.
  - Svarbūs regioninio ir nacionalinio finansavimo kriterijai.
  - Aukštesnio lygio planai, strategijos ir tikslai, kurie gali turėti įtakos jūsų DJMP. Pavyzdžiui, nacionalinės kelių direkcijos planuose tiesti naujus arba plėtoti esamus kelius gali būti nustatyti tikslai, kurie yra priešingi DJMP tikslams, nes jais skatinamas aktyvesnis automobilių eismas mieste.
- Parengti regioninės ir nacionalinės sistemos santrauką ir pasiūlymus, kaip į ją atsižvelgti jūsų DJMP.

### Geografinė taikymo sritis

- Išanalizuoti transporto modelius ir administracines ribas. Apibrėžti funkcinę miesto zoną (dėl išsamesnių rekomendacijų žr. priemonių skirsnį toliau). Taip pat

įtraukti jungtis su tolimojo susisiekimo transporto koridoriais (kaip antai transeuropiniu transporto tinklu TEN-T, nacionaliniu geležinkelių tinklu).

- Įtraukti pagrindinius suinteresuotuosius subjektus ir valdžios institucijas numatomoje planavimo teritorijoje ir siekti oficialiai susitarti dėl planavimo veiklos geografinės taikymo srities.
- Laikytis atviro ir skaidraus požiūrio užtikrinant atitinkamų institucijų dalyvavimą. Užtikrinti reguliary bendravimą ir keitimąsi informacija tarp atitinkamų institucijų.
- Derybų metu susitarti dėl bendros atsakomybės už planą.
- Jeigu neįmanoma apibrėžti planavimo teritorijos, kuri visiškai sutaptų su funkcinę judumo miesto zona, bent siekti gero bendradarbiavimo su dalyvaujančiais subjektais sprendžiant problemas, kurias galima įveikti tik aglomeracijos lygmeniu. Tokiu atveju galima remtis jau vykstančiu bendradarbiavimu arba pritaikyti naujus metodus (pvz., formalias procedūras, kaip antai bendrus žemės naudojimo planus, arba neoficialias procedūras, kaip antai dirbti darbo grupėse).
- Užtikrinti, kad valdymo grupėje būtų atstovaujama suinteresuotiesiems subjektams iš visos planavimo teritorijos.
- Užtikrinti, kad dalyvavimo veikloje dalyvautų piliečiai iš visos planavimo teritorijos.

### **Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose**

- Užtikrinkite, kad būtų aprėptos sritys, susijusios su didžiausiu socialiniu ekonominiu transporto poveikiu ir jo poveikiu aplinkai.

### **Laikas ir koordinavimas**

- Pačioje pradžioje nustatykite taisykles ir taikytinus planavimo reikalavimus ir turėkite juos omenyje per visą procesą.
- Ypač atsižvelkite į juos apibrėždami suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimą (žr. 1.4 veiklą), geografinę taikymo sritį (ši veikla), ryšius su kitais planavimo procesais (žr. 2.2 veiklą) bei laiką ir darbo planą (žr. 2.3 veiklą).

- Apibrėžkite geografinę taikymo sritį pačioje pradžioje, kad į ją būtų atsižvelgiama kuriant darbo ir dalyvavimo struktūras (žr. 1 pakopą); prieš pradėdant oficialų darnaus judumo mieste planavimo procesą būtina pasiekti aiškų sutarimą (žr. 2.3 veiklą).

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Peržiūrėti svarbūs nacionaliniai ir regioniniai dokumentai; peržiūros rezultatai apibendrinti.
- ✓ Nustatytos galimybės ir poveikis, kurių gali atsirasti dėl regioninės ir nacionalinės sistemos.
- ✓ Apibrėžtos geografinės taikymo sritys (jeigu įmanoma, funkcinė miesto zona).
- ✓ Pasiektas politinis sutarimas dėl geografinės taikymo srities, pagrindinių valdžios institucijų ir politikų funkcijų ir atsakomybės.
- ✓ Pagrindinės valdžios institucijos planavimo teritorijoje įtrauktos į pagrindinę grupę ir (arba) valdymo grupę.
- ✓ Savivaldybių tarybos pasirašė ir priėmė politinį susitarimą.



### Funkcinės miesto zonos ES valstybėse narėse

EBPO ir Europos Komisija kartu parengė nuoseklų įvairių šalių funkcinės miesto zonos (FMZ) apibrėžimo metodiką. Kaip pagrindinę informaciją naudojant gyventojų tankį ir kelionių tarp namų ir darbo srautus FMZ sudaro tankiai apgyvendintas miestas ir jį supanti teritorija (kelionių iš namų į darbą ir atgal zona), kurios darbo rinka yra labai integruota į miestą.

- Miesto branduolį sudaro gyventojų grupė, kurios tankis yra bent 1 500 gyventojų viename kvadratiname kilometre.
- Savivaldybė yra miesto branduolio dalis, jeigu šioje grupėje gyvena bent 50 proc. jos gyventojų.
- Periferija – tai miesto darbo rinkos darbuotojų pasiekiamumo zona už tankiai apgyvendinto branduolio ribų. Visos savivaldybės, kurių bent 15 proc. dirbančių gyventojų dirba tam tikrame miesto branduolyje, laikomos periferijos dalimi.

Pagrindinis EBPO ir ES funkcinės miesto zonos nustatymo metodo tikslas – sukurti suderintą miestų ir jų įtakos zonų apibrėžtį, kad ją būtų galima lyginti tarptautiniu lygmeniu ir naudoti politikos analizei su miestų plėtra susijusiomis temomis.

EBPO siūlo kiekvienos ES šalies funkcinės miesto zonos profilius. Juose pateikiamas šalies žemėlapis su visomis funkcinėmis miesto zonomis (taip pat pateikiamas nemokamoje .shp rinkmenoje), funkcinės miesto zonos sąrašas pagal gyventojų skaičių ir tose funkcinėse miesto zonos gyvenančių gyventojų skaičius. Norėdami susipažinti su šiais profiliais interneto svetainėje [www.oecd.org](http://www.oecd.org) atlikite paiešką pagal terminą „funkcinė miesto zona“ („functional urban area“).

Šaltinis: EBPO, 2019 m.





Remiantis bendra EBPO ir ES metodika didmiesčių regionai apibrėžiami kaip vientisos, tankios ir užstatytos funkcinės miesto zonos, kuriose gyvena bent 250 000 gyventojų. Jiems paprastai būdingas didelis ekonominis patrauklumas, dideli važinėjimo į darbą srautai ir sudėtingos daugiarūšio transporto sistemos, kurios paprastai yra ir nacionalinės ir europinės svarbos transporto mazgai. Didmiesčių regionai gali kelti ypatingų sunkumų planuojant darnų judumą mieste, nes aprėpia daug savivaldybių ir kitų įstaigų.

Teminiame vadove „Darnaus judumo mieste planavimas didmiesčių regionuose“ (angl. **Sustainable Urban Mobility Planning in metropolitan regions**) pateikiamos rekomendacijos dėl DJMP didmiesčių mastu. Jame nustatomos keturios didmiesčių valdymo rūšys (neformalus / neprivalomas koordinavimas, tarpsavivaldybinės institucijos, viršsavivaldybinės institucijos, ypatingą statusą turintys didmiesčiai) ir rekomenduojami įvairių institucinių struktūrų pavyzdžiai ir planavimo principai.



Yra įvairių rūšių funkcinės miesto zonos, kuriose DJMP rengimo poreikiai skiriasi. Policentrinio regiono DJMP metodikoje pateikiamos rekomendacijos policentriniams regionams, kuriuose yra kelios viena nuo kitos labai priklausomos savivaldybės ar miestai. Joje pateikiamos rekomendacijos, kaip tokiose sudėtingose teritorijose pradėti ar plėtoti regioninį bendradarbiavimą transporto srityje. Remiantis **Policentrinio regiono DJMP vadovo** terminais, policentrinius regionus sudaro sostinė, kurioje gyvena palyginti nedaug gyventojų (mažiau nei 200 000, jeigu tai didesnis regionas, ar mažiau nei 100 000 gyventojų, jeigu tai mažesnis regionas), ir keli vidutinio dydžio centrai, kurie yra mažesni nei sostinė, bet turi daugiau nei 5 000 gyventojų.

**POLICENTRINIO REGIONO DJMP METODIKA**

Kaip parengti policentrinio regiono darnaus judumo mieste planą  
**Gairės**



Darnaus judumo mieste planavimas gali būti toks pat veiksmingas mažuose miestuose, kaip didmiesčių regionuose, bet mažuose miestuose poreikiai skiriasi nuo didesnių miestų ir jie paprastai turi labai ribotą strateginio planavimo pajėgumą. Teminiame vadove „Darnaus judumo mieste planavimas mažesniuose miestuose“ (angl. **Sustainable Urban Mobility Planning in smaller cities**) DJMP procesas pritaikomas prie mažesnių miestų planavimo realijų. Jame siūlomos rekomendacijos ir miestams, norintiems parengti savo DJMP, ir miestams, kurie nori būti netoliese esančio didesnio miesto pradėto rengti regioninio DJMP dalis. Be atitinkamomis aplinkybėmis pasiteisinusių planavimo priemonių ir dalyvavimo metodų, ypatingas dėmesys vadove skiriamas priemonėms, kurios tinka mažesniems miestams, labai priklausomiems nuo automobilių ir turintiems nedaug viešojo transporto galimybių.





### DJMP taisyklių statusas ES valstybėse narėse

Išsamesnė informacija apie regionines ir nacionalines taisykles, kaip rengti darnaus judumo mieste planą ES valstybėse narėse: „CIVITAS „SUMP’s-Up“ ir klestėjimas. DJMP PADĖTIS ES VALSTYBĖSE NARĖSE“.

[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_\\_\\_PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Bazelis (Šveicarija). Tarpvalstybinis trijų šalių aglomeracijos bendradarbiavimas planavimo srityje

Bazelio miesto kantono DJMP yra numatyta įvairių tarpvalstybinių priemonių (taikomų Šveicarijoje, Prancūzijoje ir Vokietijoje) siekiant sumažinti važinėjimo į darbą automobiliu srautus ir apriboti spūstis piko valandomis. Pavyzdžiui, „Pendlerfonds“ – tai fondas, kuriame kaupiamos kantono automobilių stovėjimo aikštelių valdymo pajamos. Šis fondas naudojamas finansuojant projektus, darančius įrodytą teigiamą poveikį važinėjimo į darbą srautams į Bazelį ir iš jo. Dauguma finansuojamų projektų yra „Bike&Ride“ ir „Park&Ride“ infrastruktūra pagrindinėse regioninio geležinkelių tinklo stotyse. Nuo fondo įsteigimo 2012 m. įvairiose geležinkelių stotyse buvo bendrai finansuota 394 dviračių ir 966 automobilių stovėjimo vietos.

**Autorius:** Martin Dollesche, Bazelio miesto kantonas; duomenis surinko EUROCIITIES | **Nuotrauka:** EUROCIITIES

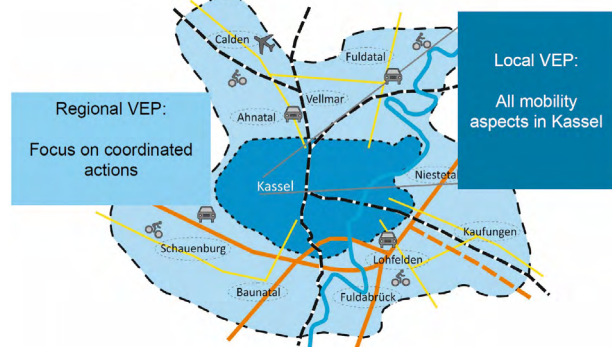


### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Kaselis (Vokietija). Sinchronizuotas savivaldybių ir regioninių DJMP rengimas

Dėl tankaus regioninio transporto tinklo Kaselyje ir aplinkinėse teritorijose 2030 m. Kaselio DJMP buvo papildytas regioniniu judumo plėtros planu. DJMP daugiausia dėmesio skiriama transportui ir eismo srautams mieste, o regioniniame judumo plėtros plane – regioniniam transportui ir prieinamumui. Abu planai yra sinchronizuoti pagal turinį ir erdvinius matmenis ir regioninis eismo modelis buvo sukurtas remiantis abiem planais. Rengiant priemones ir veiksmus pagal abu planus ir nustatant tolesnio vertinimo standartus vadovaujamosi bendru siektinų reikšmių rinkiniu. Abiejose integruotose veiksmų koncepcijose yra suderinta įgyvendinimo priemonių programa.

**Autorė:** Simone Fedderke, Kaselio Darnaus judumo mieste kompetencijos centras (Heseno žemė); duomenis surinko „Rupprecht Consult“  
**Nuotrauka:** City of Kassel





GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Nansi didmiesčio regionas (Prancūzija). Tarp savivaldybinių didmiesčio būsto ir plėtros planas

Nansi didmiesčio regionas rengia didmiesčio DJMP, kuriuo keli sektorių planai bus sujungti į vieną. Šiuo unikaliu dokumentu, kuriuo apjungiami išteklių ir įgūdžių aglomeracijos lygmeniu, siekiama suderinti viešąjį miestų planavimo, būsto, judumo, ekonominės ir komercinės plėtros bei aplinkos sričių politiką, kad būtų sukurtas bendras, nuoseklus ir vieningas teritorinis projektas. Planą rengia tarpdalykinė techninė grupė, kurios sudėtyje yra Nansi didmiesčio administracijos miestų planavimo, būsto, ekonominės plėtros, darnaus vystymosi ir judumo departamentų darbuotojų ir kurie padeda regioninė plėtros ir miestų planavimo agentūra.

**Autorė:** Aurélie Dore-Speisser, Nansi didmiesčio administracija; duomenis surinko EUROCITIES  
**Nuotrauka:** Métropole du Grand Nancy



## 2.2 VEIKLA. Susieti su kitais planavimo procesais

### Pagrindimas

Šiuo metu, be transporto rūšių integravimo, pagrindinis miesto transporto planavimo trūkumas yra nepakankamas koordinavimas su kitomis politikos sritimis ir organizacijomis. Planuojant darnų judumą mieste pašalinti šį trūkumą yra labai sunku (pvz., užtikrinant koordinavimą su žemės naudojimo planavimo, aplinkos apsaugos, socialinės įtraukties, lyčių lygybės, ekonominės plėtros, saugos, sveikatos, švietimo, informacinių technologijų, energetikos, būsto sritimis), bet tai taip pat pagrindinis inovacijų ir tobulėjimo šaltinis.

Susiejus jūsų darnaus judumo mieste planą su kitais planavimo procesais ir koordinuojant jų tikslus ir uždavinius ir jūsų planas, ir kiti planai pagerėja.

### Tikslai

- Įtraukti miesto struktūrą (tankio, funkcijų, socialinių ekonominių modelių, ekosistemų) pokyčių sąsają su judumu suvokimą į visas politikos sritis atitinkamuose savivaldybės departamentuose ir institucijose.

- Apibrėžti, kaip galima integruoti darnaus judumo mieste planavimą ir kitas politikos sritis vietos ir regioniniu lygmeniu.
- Siekti suderinti DJMP tvarkaraštį su įvairiais techninių ir politinių sprendimų priėmimo procesais (pvz., bendra strategija, sektorių planais, rinkimais).
- Įtvirtinti judumo ir transporto planavimą kaip bendrą politikos sritį.

### Užduotys

- Nustatykite vietos sektorių strategijas transporto ir judumo srityse (pvz., įvairioms transporto rūšims skirtas strategijas) ir vietos planus kitose politikos srityse, kurios gali daryti poveikį judumui mieste (pvz., žemės naudojimo, energetikos, aplinkos, ekonominės plėtros, socialinės įtraukties, sveikatos ir saugos srityse). Taip pat nustatykite svarbius vietos transporto operatorių, paslaugų teikėjų ir kitų savivaldybių planus planavimo srityje.

- Įvertinkite, ar tų planų tikslai dera su darnaus judumo mieste tikslais, ar jiems prieštarauja. Pavyzdžiui, žemės naudojimo politika, pagal kurią išnaudojama urbanistinė dykra, dera su darnaus judumo mieste principais, o politika, kuria skatinama miesto driekia, tiems principams prieštarauja. Dar viena kolizija, pavyzdžiui, galėtų kilti, jeigu sveikatos gerinimo plane fizinis aktyvumas būtų pabrėžiamas tik kaip organizuotas sportas užuot skatinant žmones daugiau vaikščioti pėsčiomis ir važiuoti dviračiu kasdien arba jeigu švietimo politika būtų skatinamos ilgesnės kelionės į mokyklą.
- Nustatykite svarbių politikos sričių koordinavimo reikalavimus. Pavyzdžiui, ryšys tarp žemės naudojimo planavimo ir transporto. Siekiant užtikrinti, kad įgyvendinant naujus pokyčius būtų kuo labiau skatinamos darnios kelionės, žemės naudojimo planavimo procese reikia atsižvelgti į transporto poveikį.
- Ryšys su įsitvirtinusiomis regioninėmis įmonėmis (pvz., didmiesčio organizacija). Tai apima tolimojo susisiekimo transporto koridorius, kaip antai transeuropinį transporto tinklą TEN-T.
- Apsvarstykite konkrečius strateginio poveikio aplinkai vertinimo (SPAV) reikalavimus.
- Bendradarbiaudami su svarbių politikos sričių atstovais numatykite bendrus veiksmus. Siekite pakeisti sektorių politiką ir metodus ir (arba) sukurti naujas tarpžinybinės veiklos sritis.
- Užtikrinkite reguliary bendravimą ir keitimąsi informacija tarp atitinkamų institucijų (ir institucijų viduje,
- pvz., reguliariai susitinkant transporto ir žemės naudojimo planuotojams). Apsvarstykite galimybę į savo pagrindinę grupę ar valdymo grupę įtraukti žemės naudojimo planuotoją ir skirkite jam aiškų vaidmenį planavimo procese, kad jam tektų atsakomybę.

Vienas iš įvairių planavimo procesų derinimo pavyzdžių – darnaus judumo mieste planavimo derinimas su Žalios energetikos ir klimato srities veiksmų planu (SECAP). Taip patenkinamas poreikis sujungti strateginį darnaus judumo, prisitaikymo prie klimato kaitos ir energetikos planavimą ir parengiami du suderinti planai, kuriuose yra numatyti tinkamai pritaikyti įgyvendinimo ir stebėsenos etapai. Išsamios rekomendacijos pateikiamos gairėse dėl **energetikos ir darnaus judumo mieste planavimo suderinimo (angl. *Harmonization of energy and Sustainable Urban Mobility Planning*)**.

- Stenkitės visapusiškai įtraukti darnaus judumo mieste planavimą į esamos kitų sričių politikos ir strategijų rengimo ir įgyvendinimo tvarkaraštį.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Siekite integracijos su platesnio masto ilgalaikėmis strategijomis. Kai kuriuose miestuose yra parengta 20–30 metų ilgalaikė vietos plėtros strategija ar vizija. Jeigu tokia strategija yra, ja galima vadovautis nustatant svarbiausius DJMP tikslus.

### Laikas ir koordinavimas

- Nuo pat pradžių veikla turi būti tęstinė. Pirminę koordinavimo reikalavimų ir potencialo peržiūrą reikia užbaigti prieš nustatant tvarkaraštį (žr. 2.3 veiklą).

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatyti ryšiai su svarbiomis politikos sritimis (sinergija ir kolizija).
- ✓ Atliktas pirminis politikos integravimo galimybių įvertinimas.
- ✓ Su suinteresuotaisiais subjektais pradėtas dialogas dėl integravimo galimybių.
- ✓ Priimtas sprendimas dėl pirminio integravimo galimybių prioritetų nustatymo.



### Strateginis poveikio aplinkai vertinimas (SPAV) ir darnaus judumo mieste planavimas

Imantis kai kurių priemonių būtina atlikti strateginį poveikio aplinkai vertinimą (SPAV). Kadangi SPAV ir DJMP būdingi bendri elementai, šiuos du procesus rekomenduojama susieti. Atliekant SPAV DJMP lygmeniu sukuriama nuosekli ir visapusiška sprendimų priėmimo sistema. Planavimo etape atsižvelgiant į svarbią informaciją apie aplinką ir aplinkosaugos sumetimus galima parengti darnius ir veiksmingus sprendimus. SPAV turėtų būti vertinamas ne kaip atskiras procesas, o kaip neatsiejama DJMP rengimo dalis, jį atliekant atskiromis pakopomis, kurios yra įtraukiamos į planą ir juo grindžiamos:

- pagrindinės informacijos apie aplinką rinkimas;
- taikymo srities nustatymas ir SPAV tikslai;
- priemonių vertinimas;
- poveikio prognozavimas ir vertinimas;
- švelninimo priemonių pasiūlymas ir stebėseną.

Visi šie dalykai turi būti glaudžiai susiję su įvairiomis DJMP pakopomis. Pagrindiniai veiksmingo sprendimų priėmimo ramsčiai su DJMP susijusio SPAV srityje yra aiškus valdžios institucijų atsakomybės nustatymas, veiksmingas visuomenės informavimas ir konsultavimasis su ja bei atsižvelgimas į išreikštas nuomones prieš priimanč planą.

Autorius: EIB / JASPERS

16 pav. DJMP ir SPAV veiksmų derinimas (EIB / JASPERS)

DJMP		Strateginis poveikio aplinkai vertinimas
3.1 veikla. Nustatyti informacijos šaltinius ir bendradarbiauti su duomenų savininkais 3.2 veikla. Atlikti problemų ir galimybių analizę (visų transporto rūšių)		Metodika Kitų svarbių planų, programų, aplinkos apsaugos tikslų nustatymas Duomenų rinkimas Analizė / aplinkos apsaugos problemų nustatymas
5.2 veikla. Susitarti dėl tikslų sprendžiant pagrindines visų transporto rūšių problemas	Kryžminės nuorodos / suderinimas	SPAV tikslai
7 pakopa. Kartu su suinteresuotaisiais subjektais pasirinkti priemonių rinkinius (įskaitant priemonių vertinimą, priemonių atranką, priemonių rinkinių sudarymą)	Koordinavimas	Priemonių / priemonių grupių (alternatyvų) ir SPAV tikslų vertinimas Viešos konsultacijos (labai rekomenduotina)
9.2 veikla. Baigti rengti Darnaus judumo mieste planą ir užtikrinti jo kokybę		Plano poveikio prognozavimas ir vertinimas Švelninimo priemonės Stebėsenos priemonės
Visuomenės įtraukimas (pvz., 4.2, 5.1, 8.4, 11.2 veiklos)	Rengimas, galbūt kartu	Aplinkos apsaugos (SPAV) ataskaita Viešos konsultacijos dėl SPAV

### DJMP susiejimas su socialinės įtraukties politika

Keliuose Belgijos miestuose DJMP rengimas papildomas politika, kuria judumo srityje didinama socialinė įtrauktis. Kalbant apie galimybę naudotis viešuoju transportu, daugiau nei 140 Flandrijos savivaldybių ir miestų yra sudarę trečiosios šalies mokėjimo sutartį su viešojo vežimo autobusu paslaugų teikėju. Tai reiškia, kad piliečiai gali naudotis viešuoju transportu mokėdami mažesnį mokestį, neretai su papildomomis nuolaidomis vaikams, studentams ir (arba) vyresnio amžiaus žmonėms. Be to, šešiolika savivaldybių ir miestų yra nustatę žmonėms, kurie negali vairuoti automobilio ir turi mažas pajamas, skirtą socialinį mokestį už keliones taksi; dar daug daugiau savivaldybių turi savanorių aptarnaujamą užsakomojo vežimo sistemą. Be to, miestai ir savivaldybės vis dažniau teikia pažeidžiamoms grupėms mokymo paslaugas: Antverpeno ir Leveno miestuose veikia suaugusiesiems skirta važiavimo dviračiu mokykla, o Ostendės miestas padeda naujai atvykusiems asmenims gauti vairuotojo pažymėjimą.

Autoriai: Els Vandenbroeck ir Evelien Bossuyt, „Mobiel 21“



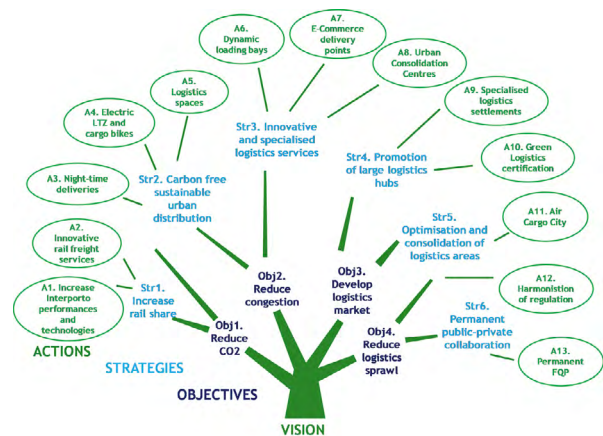
nuotrauka © RomanBabakin: istock.com

### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Bolonija (Italija). Didmiesčio DJMP, kuriame sujungiamas teritorijų, judumo ir logistikos planavimas

Laikantis naujoviško metodo Bolonijoje buvo parengtas judumo planas, integruotas ir teritoriniu, ir teminiu lygmenimis: jos DJMP buvo parengtas aprėpiant visą didmiesčio teritoriją ir glaudžiai derinant jį su sektorių planais miesto logistikos ir važiavimo dviračiu srityse. Siekama sukurti bendrą planavimo procesą, Judumo planavimo tarnybos grupė nuo pat pradžių planavo juos sujungti. Pagrindinis rezultatas Bolonijos atveju yra tai, kad didmiesčio teritorijoje suinteresuotųjų subjektų dalyvavimas yra itin svarbus bet kokio sprendimų priėmimo proceso aspektas. Sunkiausia buvo rasti įmanomus ir veiksmingus būdus politikos formuotojams valdyti miesto logistiką; tai rinka, kurioje dominuoja privačios įmonės, o savivaldybės neretai turi mažai planavimo patirties.

Autorė: Catia Chiusaroli, Bolonijos miestas; duomenis surinko „Polis“  
Nuotrauka: Bolonijos miestas





GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Monsonas (Ispanija). Suderintas DJMP ir SECAP rengimas

Remiantis DJMP ir SECAP suderinimo vadovu DJMP ir Žalios energetikos ir klimato srities veiksmų plano (SECAP) rengimas Monsone vyko integruotai. Pagrindiniai veiksmai, be kita ko, buvo 1) suburti suderinimo grupę, atsakingą už abiejų planų rengimą ir sinergijos išnaudojimą; 2) abiejuose planuose taikyti tą patį transporto sektoriuje išmetamų teršalų aprašą; 3) išmetamųjų teršalų apraše naudoti tuos pačius referencinius metus; 4) atlikti tyrimą siekiant nustatyti priemones, kurias galima įtraukti į abu planus; 5) nustatyti DJMP priemonių pirmumo tvarką atsižvelgiant į jų poveikį SECAP; 6) užtikrinti, kad bendruose posėdžiuose dalyvautų visi savivaldybės departamentai, kuriems DJMP ir SECAP įgyvendinimas galėtų padaryti poveikį.

**Autorius:** Andrea Conserva, CIRCE fondas; duomenis surinko EUROCIITIES

**Nuotrauka:** Energetikos ir darnaus judumo mieste planavimo suderinimo gairės (angl. *Guidelines for the harmonization of energy and Sustainable Urban Mobility Planning*), 2018 m.



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Lahtis (Suomija). Žemės naudojimo ir judumo planavimo integravimas

Lahtyje buvo įdiegtas integruotas strateginis procesas „Lahčio kryptis“, skirtas kartu planuoti žemės naudojimą ir judumą. Šio naujojo metodo, kuris buvo pradėtas taikyti 2019 m., tikslas – kurti darnų miestą kartu su piliečiais, suinteresuotaisiais subjektais ir sprendimus priimančiais subjektais. Tai nuolatinis cikliškas procesas; strategija bus atnaujinama kas ketverius metus arba kiekvieną tarybos kadenciją. Į ją įtraukiamas miesto planas, DJMP, aplinkos apsaugos programa ir paslaugų tinklo programa. Toks integruotas požiūris iki šiol pasiteisino. Taip sustiprinamas žemės naudojimo ir judumo planuotojų bendradarbiavimas ir pagerinamas piliečių dalyvavimas judumo planavimo procese.

**Autorė:** Anna Huttunen, Lahčio miestas; duomenis surinko UBC

**Nuotrauka:** Lassi Häkkinen, Lahčio miestas





## 2.3 VEIKLA. Susitarti dėl tvarkaraščio ir darbo plano

### Pagrindimas

Norint parengti sėkmingą planą būtina pasirinkti tinkamą laiką ir sudaryti aiškų darbo planą. Darna judumo mieste plano rengimo veiksmai iš dalies vienas nuo kito priklauso ir tokius tarpusavio priklausomybės ryšius reikia atsargiai paversti logine seka, derančia su vietos sąlygomis. Nustatant laiką itin svarbu apsvastyti vykdomus planavimo ir politikos formavimo veiksmus, kurie gali padaryti poveikį procesui, kaip antai rinkimus, teisėkūros procesus ir kitą planavimo veiklą.

DJMP rengimas ir įgyvendinimas yra sudėtingas procesas ir instituciniu požiūriu. Jį vykdant paprastai reikia peržiūrėti planavimo metodus ir dirbti tarpsavivaldybinių lygmeniu. Tokioms valdymo priemonėms reikia politinių įgaliojimų, kad jos būtų plačiai remiamos. Darbo planas, kuriame nustatyti visi tarpiniai tikslai ir aiškiai apibrėžta, kokie dalyvaujantys subjektai ką daro ir kada jis turėtų būti patvirtintas.

### Tikslai

- Sukurti prie vietos aplinkybių pritaikytą planavimo procesą, kuriuo tinkamai koordinuojama veikla.
- Siekti suderinti tvarkaraštį su įvairiais techninių ir politinių sprendimų priėmimo procesais (pvz., bendra strategija, sektorių planais, rinkimais). Nustatyti koordinavimui skirtus laikotarpius.
- Apibrėžti ir oficialiai įtvirtinti visų subjektų vaidmenis ir jų įnešamus išteklius.
- Užtikrinti planavimo proceso patikimumą ir skaidrumą.
- Sudaryti palankias sąlygas veiksmingam planavimo procesui, kuriame būtų atsižvelgiama į su laiku susijusią tarpusavio priklausomybę tarp veiksmų, kuo labiau sumažinama su laiko nustatymu susijusi rizika ir optimaliai išnaudojami išteklių.

### Užduotys

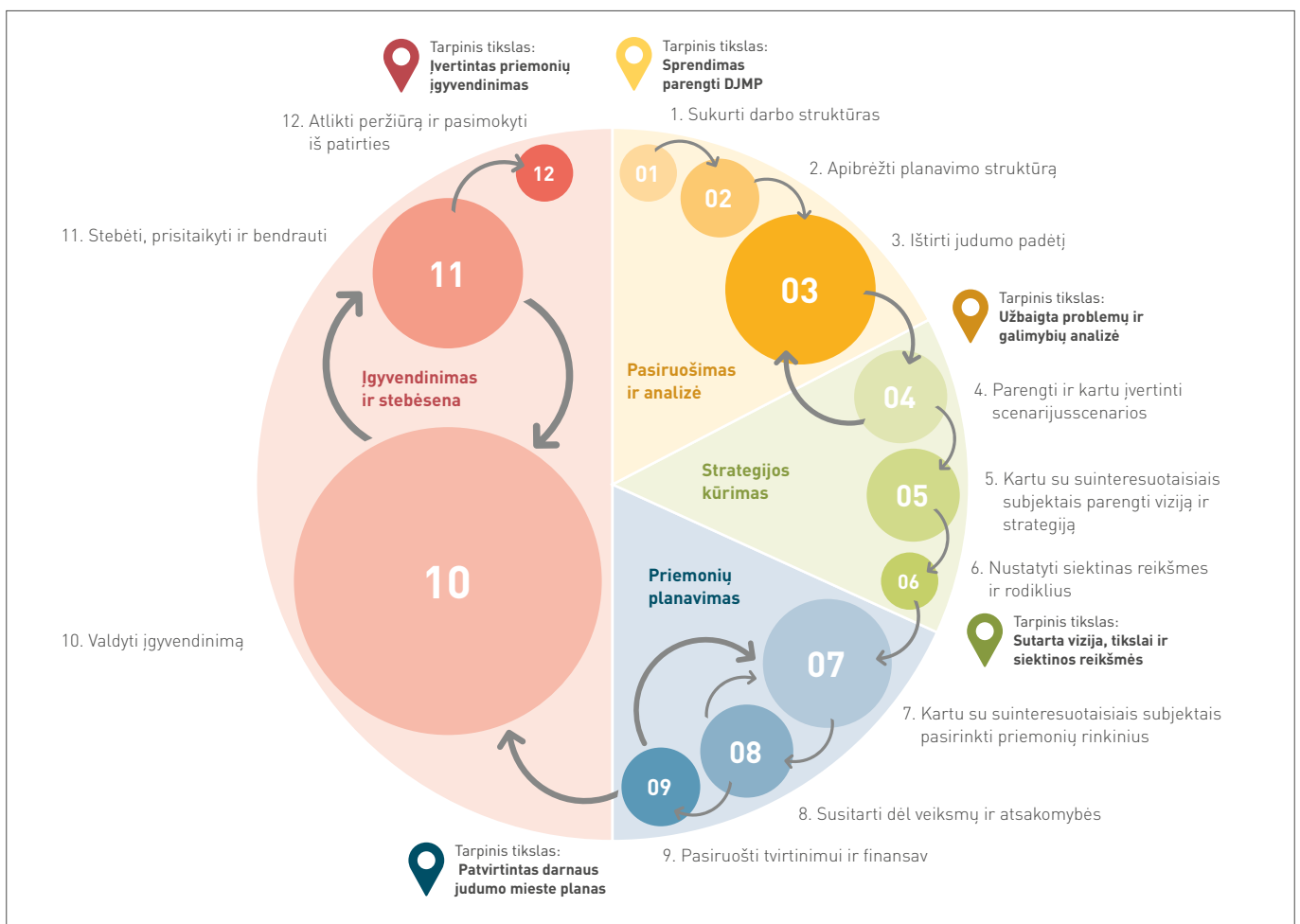
#### Tvarkaraštis

- Skirkite pakankamai laiko tam, kad tinkamai pasiruošumėte planavimo procesui. Laikas, kurio reikia susitarti dėl DJMP rengimo, sukurti darbo struktūras ir apibrėžti planavimo sistemą, skirtinguose miestuose labai skiriasi. Jį iš esmės lems miesto patirtis vykdant strateginio planavimo procesus, institucinės struktūros, politinės aplinkybės ir vietos „planavimo kultūra“.
- Apibrėžkite DJMP rengimo tvarkaraštį, įskaitant analizės, strategijos rengimo ir priemonių planavimo etapus. Apskritai nuo oficialios planavimo proceso pradžios iki plano priėmimo miestuose praeina bent vieni metai, paprastai daugiau.
  - Analizei paprastai reikia maždaug dviejų-šešių mėnesių, bet gali būti ir daugiau, jeigu reikia surinkti daug papildomų duomenų.
  - Strategijos rengimas (įskaitant viziją, tikslus ir siektinas reikšmes) paprastai pareikalauja maždaug nuo dviejų iki penkių mėnesių.
  - Priemonių planavimui (nuo pirminio galimų priemonių nustatymo iki priemonių rinkinių suderinimo ir sprendimų dėl finansavimo ir atsakomybės, kurie yra įtraukiami į galutinį DJMP dokumentą, priėmimo) paprastai reikia maždaug trijų-aštuonių mėnesių. Tačiau daug kas labai priklauso nuo DJMP procese rengiamų priemonių išsamumo lygio.
  - Paprastai jau parengtam DJMP patvirtinti reikia dar šiek tiek laiko. Tai labai priklauso nuo politinių aplinkybių ir gali užtrukti nuo vos kelių savaičių iki pusės metų ar daugiau. Geras sprendimus priimančių subjektų integravimas į planavimo procesą padeda sumažinti su priėmimu susijusio delsimo riziką.
- Atsižvelkite į laikotarpius, kurie gali būti sunkūs (pvz., rinkimų ar biudžeto planavimo laikotarpius). Likus keliems mėnesiams iki rinkimų gali būti sunku sparčiai daryti pažangą. Tai gali padaryti poveikį planavimo proceso laikui.

- Apskaičiuokite, kada bus „ramūs“ darbo laikotarpiai, kad bendrasis planavimas būtų lankstesnis ir kad būtų galima išvengti didelio vėlavimo. Be to, neužmirškite numatyti laiką, kurio reikės komunikacijai bei suinteresuotųjų subjektų ir piliečių įtraukimui.
- Paskelbkite preliminarią tvarkaraštį, kad dalyvaujantys subjektai galėtų laiku suplanuoti savo indėlį.
- Rengdami planą ir DJMP toliau informuokite apie vykdomas priemones. Tai padeda išvengti įspūdžio, kad niekas nevyksta, o tai itin svarbu sprendimus priimančioms subjektams.
- Nustatykite preliminarių priemonių įgyvendinimo laikotarpį, kuris bus patikslintas priemonių planavimo etape.
- Rengdami išsamų planą sutelkite dėmesį į ateinančius dvejus ar trejus metus, bet taip pat apytiksliai suplanuokite kitą dešimtmetį ir turėkite omenyje ilgalaikes priemones, kurios bus pradėtos per 10 metų laikotarpį ir tęsiamos vėliau (pvz., didelio masto projektai, kaip antai tramvajų linijos tiesimas).
- Kai kurie miestai nusprendžia apibrėžti tvarkaraštį nustatydami svarbius tarpinius tikslus, o ne konkrečius laikotarpius. Galimas pavyzdys – naujos greito tranzito autobusu linijos atidarymas ir priemonės, kurios bus įgyvendinamos prieš atidarymą ir po jo. Tai gali padėti realistiškai vertinti tvarkaraštį, kurį miestui ir visuomenei lengviau sekti.

17 pav. Santykiniai DJMP pakopų laiko poreikiai

12 pakopų vaizdinyje nurodomas santykinis laikas, kurio reikia atitinkamai pakopai užbaigti, palyginti su visomis kitomis tipinio DJMP proceso pakopomis. Pavyzdžiui, įgyvendinimo proceso valdymui paprastai daugiausia laiko pririekia įgyvendinimo ir stebėsenos etape ir jis yra susijęs su stebėsenos pakopa. Rodyklėmis parodomi įprasti grįžtamosios informacijos ciklai, pvz., jeigu 8 pakopoje paaiškėja, kad tam tikroms priemonėms reikia per daug pajėgumų, pasirinktus priemonių rinkinius gali reikėti pakoreguoti 7 pakopoje. (Šis paveikslas parengtas nesiremiant tiksliais skaičiais; tai tik orientacinis pavyzdys planuotojams.)



- Skirkite laiko priemonių stebėsenai ir atnaujinimui po DJMP priėmimo (taip pat žr. 11.1 veiklą). Peržiūros ir atnaujinimo dažnis priklauso nuo jūsų individualios padėties, kartu atsižvelgiant į teisės aktų reikalavimus ir rinkimų ciklus, bet tai reikėtų daryti bent kartą per dvejus metus.
- Apsvarstyti galimybę peržiūrėti ir atnaujinti visą DJMP – kas penkerius-dešimt metų. Praėjus dešimtmečiui dokumentas paprastai pasensta, o priemonės reikėtų atnaujinti daug dažniau.
- Parenkite kliūčių pašalinimo metodus ir visapusiškai remkitės darnaus judumo mieste planavimo veiksniais (vadovaudamiesi 1.1 veiklos įsivertinimo rezultatais).
- Susitarkite dėl valdymo procedūrų ir užduočių su suinteresuotaisiais subjektais, atsakingais už planavimo užduotis (taip pat jūsų organizacijos viduje).
- Įvertinkite riziką ir planuokite galimus nenumatytus atvejus.
- Stebėkite pažangą, sustiprinkite darbo plano įgyvendinimą ir prisitaikykite prie pokyčių.

### Darbo planas

- Sustiprinkite politinius įgaliojimus DJMP rengimo srityje. Pasirūpinkite, kad priimdami oficialų sprendimą pradėti planavimo procesą sprendimus priimantys subjektai apskritai sutartų, kad DJMP turėtų būti pagrįstas darnumo principais. Tai reiškia, kad dėmesys sutelkiamas į judumo naudą aplinkai ir socialiniams aspektams, o ne tik į geresnį eismo srautą.
- Parenkite bendrą DJMP proceso darbo plano projektą, kuriame būtų nurodyti visi reikiami tarpiniai tikslai. Užtikrinkite tam tikrą lankstumą, kad vykstant darbei darbo planą būtų galima koreguoti.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Apsvarstykite galimybę sukurti jūsų planavimo proceso prekių ženklą (pvz., pavadinimą, logotipą), kad būtų pasiektas profesionalus lygis ir užtikrintas atpažįstamas matomumas visoje viešos komunikacijos veikloje ir renginiuose per visą procesą.



### Išsami informacija apie užduotis

Darnaus judumo mieste plano rengimo procesas paprastai įtvirtinamas kaip vietos projektas, kuriam taip pat suteikiamas konkretus pavadinimas. Tikslinga vartoti terminus anglų kalba. Tačiau tam gali priešintis suinteresuotieji subjektai ir visuomenė šalyse, kuriose kalbama ne angliškai. Siekiant to išvengti patartina pasirinkti konkretų (vietos) terminą, dėl kurio suinteresuotieji subjektai pritaris ar kurį jie kartu apibrėš. Vartoti tinkamą terminą taip pat svarbu siekiant užtikrinti pritarimą dėl dalyvavimo ir proceso. Taip pat galima procesą tiesiogiai pavadinti galutiniu produktu, jeigu jau pasirinktas konkretus pavadinimas (žr. 9.1 veiklą „Sukurkite savo plano prekių ženklą“).

### Laikas ir koordinavimas

- Tvarkaraštis apibrėžtas sukūrus darbo struktūras ir išanalizavus planavimo reikalavimus, bet prieš pradėdant judumo analizę.
- Nuolat tikslinamas konkrečių veiksmų (pvz., pranešimų spaudai, posėdžių kalendoriaus) laikas.
- Darbo plano priėmimas kaip tarpinis tikslas prieš oficialiai pradėdant rengti DJMP.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatytas realistiškas pagrindinis darnaus judumo mieste planavimo proceso tvarkaraštis.
- ✓ Patvirtinti jūsų DJMP rengimo politiniai įgaliojimai.
- ✓ Parengta rizikos valdymo ir kokybės valdymo strategija.
- ✓ Sukurtas ir politiniu lygmeniu patvirtintas tvarkaraštis ir darbo planas.

## 2.4 VEIKLA. Apsvarstyti galimybę pasitelkti išorės pagalbą

### Pagrindimas

Daugelyje valdžios institucijų konkrečių įgūdžių, kurių reikia darnaus judumo mieste planavimo procesui valdyti, nepavyks užtikrinti darbuotojų pajėgumais. Tikslas – patenkinti neatidėliotinus įgūdžių poreikius prireikus sudarant sutartis su išorės ekspertais, bet taip pat kaupiti ir išlaikyti ekspertines žinias darnaus judumo mieste planavimo srityje jūsų organizacijoje.

### Tikslai

- Subalansuoti trumpalaikius įgūdžių poreikius ir didinti pajėgumus jūsų organizacijoje ir platesnėje profesinėje bendruomenėje.
- Sudaryti palankesnes sąlygas veiksmingam planavimo procesui, kurį vykdant būtų optimaliai išnaudojami ištekliai.
- Kurti pridėtinę DJMP vertę bendradarbiaujant su ekspertais, kurie siūlo naujus metodus ar naują požiūrį į pagrindines problemas.
- Surenkite viešųjų pirkimų konkursus ir sudarykite sutartis dėl išorės paslaugų pasirinktoms užduotims atlikti. Parenkite aiškią techninę užduotį, kurioje užduotys būtų aprašytos kuo tiksliau, įskaitant kiekvienos užduoties grafiką ir konkrečius rezultatus. Naudokite tinkamus pasiūlymų atrankos kriterijus, kurie turi būti nustatyti techninėje užduotyje. Be kainos, turėtumėte priskirti tinkamą svarbą turinio kriterijams (pvz., aprašytos koncepcijos kokybei ir metodams bei siūlomų darbuotojų patirčiai). Iš patirties žinoma, kad užtikrinti kokybę apsimoka, o pasirinkus nerealistiškai mažos kainos pasiūlymus neretai sulaukiama nekokybiškų rezultatų arba miestai patiria papildomų išlaidų.
- Pavesdami projekto valdymo veiksmus konsultantui bendrą koordinavimą ir toliau užtikrinkite savo planavimo institucijos viduje. Dėl visų pavestų užduočių visuomet numatykite pakankamai laiko ir išteklių kokybės valdymui jūsų organizacijoje. Kai įmanoma, į techninę užduotį įtraukite pajėgumų didinimo veiksmus, kad jūsų darbuotojai iki kito planavimo proceso galėtų įgyti reikiamus gebėjimus.

### Užduotys

- Remdamiesi savo įgūdžių spragų užpildymo strategija (žr. 1.1 veiklą) nuspręskite, kurioms užduotims reikalinga išorės pagalba, jeigu jų neįmanoma veiksmingai užtikrinti didinant vidaus pajėgumus (arba įdarbinant naujus darbuotojus).
- Apsvarstykite galimybę pasitelkti išorės pagalbą užduotims, kurias bandant atlikti vidaus lygmeniu dėl nepakankamų įgūdžių jūsų organizacijoje gerokai suprastėtų kokybė arba pailgėtų procesas.
- Nuspręskite, ar viešųjų pirkimų konkursą galima rengti dėl kelių užduočių (paprastai tai užduotys, kurios yra glaudžiai susijusios tarpusavyje, pvz., piliečių dalyvavimas ir komunikacija) ar joms atlikti reikia labai specifinių įgūdžių ir su jomis susijusias viešųjų pirkimų procedūras reikia rengti atskirai (pvz., duomenų rinkimas arba, dar konkrečiau, namų ūkių apklausa arba dviračių takų infrastruktūros kokybės analizė).

### Laikas ir koordinavimas

- Rengdami tvarkaraštį ir darbo planą atsižvelkite į planuojamų viešųjų pirkimų konkursų laiką.
- Renkite viešųjų pirkimų procedūras ir sudarykite sutartis tik gavę politinius įgaliojimus ir patvirtinę darbo planą.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Priimtas sprendimas, kurioms užduotims reikia pasitelkti išorės pagalbą, jeigu tokių yra.
- ✓ Surengtos viešųjų pirkimų procedūros dėl paslaugų ir pasirinktas tinkamas rangovas, suprantantis DJMP metodą.



### Užduočių, kurioms atlikti reikia išorės pagalbos, pavyzdžiai

Užduotys	Aprašymas
Renginių ruošimas, organizavimas ir vedimas, taip pat diskusijų rezultatų, susijusių su suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimu, dokumentavimas ir analizė	<p>Administracinių pastangų, kurių reikia norint tinkamai vykdyti dalyvavimo procesus, nereikėtų nuvertinti.</p> <p>Pastabos paprastai peržiūrimos rankiniu būdu, o tam reikia daug laiko. Kai dalyvaujama internetu planavimo institucijoms tenka peržiūrėti itin daug atsakymų (daugiau nei 1 000 komentarų nėra neįprastas skaičius).</p> <p>Neutralaus tarpininko pasitelkimas taip pat gali padėti išvengti (senų) konfliktų ir padėti grupei bendradarbiauti konstruktyviai.</p>
Bendravimas su visuomene	Komunikacijos veikla, kaip antai patrauklių naujienų rengimas spausdinti ir skelbti internetu, viešai skelbiamų ataskaitų (pvz., judumo strategijos ir DJMP) rengimas, socialinės žiniasklaidos kanalų (kuriais gaunama daug pastabų) tvarkymas ir profesionalus renginių fotografavimas.
Judumo padėties analizė, įskaitant duomenų rinkimą	Tai galėtų būti išsami analizė arba konkrečios techninių užduočių dalys ar sritys, kurias paprastai lengva atskirti (pvz., dviračių takų infrastruktūros kokybės analizė, eismo vertinimo duomenų rinkimas, tinkamumo vaikščioti pėsčiomis analizė, namų ūkių apklausa, transporto modelio sukūrimas).
Mokymas atlikti konkrečius veiksmus	Mokymas galėtų padėti vietos valdžios institucijoms vykdyti nemažai DJMP proceso dalių vidaus lygmeniu. Tai pasakytina, pavyzdžiui, apie modeliavimą. Jeigu naudojamas transporto modelis, miestui būtų taip pat svarbu turėti ekspertinių žinių, kaip naudoti modelį, net jeigu modelį valdo konsultantas.
Teisinės konsultacijos	Šalyse, kuriose veikia privaloma teisinė sistema, skirta sumažinti riziką, kad DJMP bus ginčijamas teisme.





GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Klužas-Napoka (Rumunija). Išorės konsultantų parengtas DJMP

Klužo-Napokos judumo mieste planą parengė išorės konsultacinė įmonė, koordinuojant ir vadovaujant „Jaspers“ ir ERPB. Konsultantai vadovavo viso proceso organizavimui ir įgyvendinimui, įskaitant duomenų rinkimą, esamos padėties analizę ir DJMP veiksmų plano rengimą. Visose pakopose taip pat aktyviai dalyvavo vidaus darbuotojai, kurie dalijosi vertingomis žiniomis apie vietos aplinkybes ir taip padėjo konsultantams parengti pritaikytus sprendimus ir patikimą DJMP. Apskritai pasitelkus išorės konsultantus buvo gauta techninių žinių ir naujų idėjų; tai padėjo padidinti planavimo proceso veiksmingumą.

**Autorius:** Klužo-Napokos miestas; duomenis surinko ICLEI  
**Nuotrauka:** Klužo-Napokos miestas

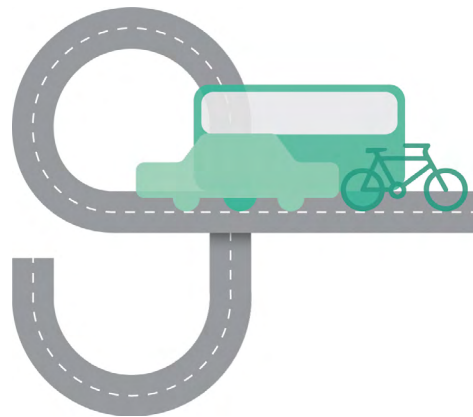


GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Salonikai (Graikija). Ekspertų pagalba įsteigiant judumo stebėsenos centrą

Siekdamos parengti DJMP ir stebėti priemones Salonikų vietos valdžios institucijos išanalizavo daug įvairių judumo duomenų. Savivaldybė pasirašė bendradarbiavimo sutartį (2016 m., galioja iki šiol) su mokslinių tyrimų institutu, kad pasinaudotų jo moksliniais įgūdžiais darnaus judumo planavimo srityje, taip pat ITS, didžiųjų duomenų valdymo ir transporto modeliavimo srityse. Šis bendradarbiavimas buvo itin svarbus siekiant užtikrinti, kad DJMP įgyvendinimas apimtų tiek techninį, tiek mokslinį darbą, dėl kurio padidėtų vietos valdžios institucijų darbuotojų pajėgumai ir įgūdžiai suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo ir duomenų rinkimo srityse.

**Autorės:** Maria Zourna, Salonikų savivaldybė, ir Georgia Aifantopoulou ir Maria Morfoulaki, CERTH / Graikijos transporto institutas; duomenis surinko „Polis“  
**Nuotrauka:** Salonikų DJMP logotipas





Paskutinė pakopa tinkamai ruošiantis rengti darnaus judumo mieste planą – atlikti jūsų miesto judumo padėties analizę. Tai labai svarbus tarpinis tikslas, kuriuo remiantis užtikrinamas racionalus ir skaidrus strategijos kūrimas. Prieš atliekant judumo mieste srities problemų ir galimybių analizę ir į ją įtraukiant piliečius reikia nustatyti informacijos ir duomenų šaltinius ir pradėti bendradarbiauti su duomenų savininkais. Tikslas – užtikrinti į tikslą orientuotą ir koncentruotą duomenų rinkimą ir analizę, kuri aprėptų visas transporto rūšis ir svarbius su judumu susijusius tikslus ir tendencijas visoje funkcinėje miesto zonoje.

### 3.1 VEIKLA. Nustatyti informacijos šaltinius ir bendradarbiauti su duomenų savininkais

#### Pagrindimas

Prieš priimant sprendimus dėl ateities politikos būtina žinoti, su kokiomis problemomis šiuo metu susiduriama. Miesto transporto ir judumo mieste srityse šios žinios neretai yra padrikos ir neišsamios. Kaip dėlionės dalis, duomenis ir informaciją reikia sudėlioti kartu, kad būtų galima apibūdinti dabartinę padėtį. Norėdami atlikti gerą analizę pirmiausia turite nustatyti, kokių duomenų reikia (kad galėtumėte išanalizuoti visus DJMP aspektus ir, visų pirma, jūsų proceso politinius prioritetus), kokios informacijos yra ir kokios dar trūksta. Tai neturėtų gąsdinti pradedančiųjų miestų, kurie neturi duomenų arba turi jų mažai; jie turėtų tai vertinti kaip galimybę patobulinti duomenų rinkimą DJMP procese. Iššūkis, su kuriuo susiduria dauguma miestų yra tai, kad jų duomenys nėra suderinti laike arba pagal erdvinę aprėptį ir kad duomenys dažnai platinami tarp skirtingų duomenų savininkų, turėtojų ar saugojimo sistemų.

Todėl dėl prieigos gali kilti problemų, nes trūksta informacijos apie esamas duomenų bazes ir nenorima dalytis informacija, visų pirma, kai dalyvauja komercinės veiklos vykdytojai, kurie taip pat gali reikalauti didelių mokesčių už savo duomenis arba daryti nuorodą į komercinę paslaptį. Šias problemas gali padėti išspręsti išsamus duomenų auditas, puikus bendravimas su duomenų savininkais ir dalijimasis duomenimis su jais. Iš patirties žinoma, kad anksti įtraukus vidaus ir išorės duomenų savininkus ir aiškiai su jais susitarus gali pavykti užtikrinti didesnį norą bendradarbiauti.

## Tikslai

- Nustatyti duomenų poreikius atsižvelgiant į politinius prioritetus ir tikėtinus tikslus.
- Tinkamai apžvelgti turimus duomenis, įskaitant jų kokybę ir prieinamumą.
- Nustatyti duomenų spragas ir papildomą informaciją, kurios reikia jūsų judumo analizei.
- Bendradarbiauti su išorės ir vidaus organizacijomis siekiant papildyti jūsų duomenų rinkinį, idealiu atveju – sudaryti ilgalaikius susitarimus siekiant ir ateityje užtikrinti gerą duomenų teikimą.
- Užtikrinti, kad, kai įmanoma, duomenų spragos būtų užpildomos.
- Kaupiant duomenis, turimus skirtingose jūsų organizacijos dalyse ir kitose organizacijose, ir (prireikus) renkant naujus duomenis sudaryti informacijos apie judumą mieste ir susijusias sritis rinkinį, kuriuo remiantis būtų galima atlikti padėties analizę.
- Ne tik aprašykite padėtį, stenkitės suprasti pagrindines priežastis. Pavyzdžiui, kodėl dauguma žmonių vis dar važiuoja į centrą ir ten stato automobilius, nepaisant gero „Park&Ride“ prieinamumo? leškokite duomenų, kuriais paaiškinami su judumu susijusios elgsenos, kuriai norite padaryti poveikį, motyvai, pavyzdžiui, į judumo apklausas įtraukdami kokybinius su elgsena susijusius klausimus. Ši informacija vėliau padės pasirinkti veiksmingas priemones.
- Pasitarkite su suinteresuotaisiais subjektais ir plačiąja visuomene dėl problemų ir klausimų, kuriuos, jų nuomone, reikėtų išspręsti DJMP. Taip jie sužino apie planavimo procesą, užtikrinama, kad jų balsas būtų girdimas, ir visuomenė jaučiasi atsakinga už DJMP. Jų bendras įspūdis taip pat gali būti vertingas informacijos šaltinis, padedantis užpildyti duomenų spragas.
- Stenkitės susitarti dėl dalijimosi duomenimis su duomenų, kurių jums reikia analizei atlikti, išorės savininkais. Laikykitės konfidencialumo principo (pagal Europos ir nacionalinės teisės aktus), anonimizuokite asmens informaciją ir tvarkykite duomenis atsargiai, siekdami išvengti bendradarbiavimo problemų (apsvarstykite galimybę sukurti savo duomenų valdymo saugumo strategiją). Aiškiai paaiškinkite, kodėl reikia duomenų, pabrėždami duomenų naudojimo pranašumus, ir aprašykite, kaip duomenys bus naudojami ir saugomi jūsų organizacijoje. Susitarkite dėl duomenų rinkimo ir dalijimosi proceso, kad visi partneriai galėtų pasikliauti vienu bendru informacijos rinkiniu (pvz., saugaus dalijimosi duomenimis platforma).

## Užduotys

- Atlikite duomenų auditą. Apžvelkite duomenų poreikius ir šaltinius, nustatykite visus turimus duomenis, kurie yra svarbūs jūsų darnaus judumo mieste planui, ir įvertinkite jų kokybę bei prieinamumą.
- Gaukite duomenis, apibendrinkite jų turinį ir nustatykite duomenų spragas, susijusias su jūsų pagrindinėmis judumo problemomis. Pasirinkite tinkamus duomenis, kuriais apibūdinama transporto ir judumo padėtis jūsų mieste, sutelkdami dėmesį į bendruosius darnaus judumo mieste tikslus (žr. pirmąjį tarpinį tikslą) ir politinius prioritetus, dėl kurių buvo priimtas sprendimas parengti DJMP. Pavyzdžiui, jeigu politinis prioritetas yra padidinti kelių eismo saugumą, reikia duomenų apie žuvusiuosius. Jūsų duomenys turėtų teikti informaciją apie padėtį ir tendencijas, susijusias su:
  - visomis jūsų mieste naudojamomis transporto rūšimis, įskaitant krovinį transportą, ir transporto rūšių integravimo lygį (daugiarūšiškumą);
  - visais pagrindiniais darnaus judumo aspektais, kurie yra svarbūs jūsų miestui (pvz., oro tarša, eismo triukšmas, kelių eismo saugumas, viešųjų erdvių tinkamumas gyventi, vienodos galimybės naudotis paslaugomis, susirasti darbą ir mokytis).
- Siekdami užpildyti svarbias likusias duomenų spragas turėtumėte patikrinti numatytųjų reikšmių buvimą, pavyzdžiui, nacionaliniu lygmeniu, arba surinkti papildomus duomenis, kurių negalima gauti iš vidaus ar išorės duomenų savininkų. Duomenys gali būti renkami įvairiomis priemonėmis. Pavyzdžiui, su pėsčiųjų skaičiumi susijusias tendencijas galima nustatyti kasmet rankiniu būdu atliekant skaičiavimą pagrindinėse miesto vietose, pavyzdžiui, įrengus skaičiavimo aparatus ar atlikus namų ūkių apklausą. Metodo pasirinkimas priklauso nuo turimų išteklių, miesto dydžio ir reikalingo patikimumo lygio. Galima išskirti šias bendras duomenų rūšis:
  - kiekybiniai duomenys, surinkti atliekant automatinius matavimus (pvz., pasitelkiant skaičiavimo aparatus, infraraudonuosius ir kitus jutiklius, kameras, palydovus), arba GPS duomenys (pvz., transporto priemonių stebėjimo, mobiliųjų telefonų buvimo



Renkant duomenis svarbu sudaryti tikslus, konkrečius ir išsamius duomenų rinkinius, bet taip pat nustatyti su duomenų paskirtimi susijusius prioritetus ir aiškius tikslus. Teminiame vadove „**Miestų kelių eismo saugumas ir aktyvios kelionės planuojant darnų judumą mieste**“ (angl. **Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning**) siūlomas su kelių eismo sauga susijusių duomenų rinkimo prioritetų sąrašas:

- pagrindinių eismo įvykių rūšių nustatymas siekiant tuo remiantis apibrėžti tinkamas tikslines grupes, su kuriomis reikėtų užmegzti ryšį, ir priemones, kurias reikia sukurti;
- pavojingų vietų daugiarūšio transporto tinkle nustatymas;
- realistiškų, bet plataus užmojo saugos politikos tikslų nustatymas;
- informuotumo didinimas: teisingi eismo įvykių duomenys gali padėti didinti informuotumą.

It also defines a minimum set of data needed to analyse the road safety situation in a city. Most importantly, the analysis should consider:

- bendrą mieste nukentėjusiųjų ir žuvusiųjų skaičių per metus bent per 3 metų laikotarpį;
- bendrą eismo įvykių, kuriuose niekas nenukentėjo, skaičių sugrupuojant juos pagal skirtingas transporto rūšis, bent per trejų metų laikotarpį ir
- eismo įvykių miesto (daugiarūšio) transporto tinkle vietą ir rūšį.

viėtų duomenys, surinkti pasitelkiant mobiliąsias programas ar mobiliojo ryšio paslaugų teikėjus);

- kiekybiniai ir kokybiniai (namų ūkių, praeivių gatvėse, transporto priemonėse atliekamų) apklausų ar stebėjimo gatvėse (pvz., eismo skaičiavimo rankiniu būdu, apsilankymo vietoje, vietų skyrimo) duomenys;
- kokybiniai pokalbių ar tikslinių grupių duomenys;
- kokybiniai duomenys iš žurnalų, tinklaraščių, socialinės žiniasklaidos;
- modeliuojami duomenys duomenų spragoms užpildyti.

#### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Kuo labiau naudokite atvirusius duomenis. Taip procesas bus skaidresnis ir piliečiai bei suinteresuotieji subjektai galės susipažinti su duomenimis ir juos naudoti, o tai savo ruožtu gali būti naudinga jūsų planavimo veiklai (pvz., universitetų studentai, nuodugnai tiriantys judumo klausimus arba kuriantys mobiliąją programėlę jūsų miestui). Pasirūpinkite, kad naudojami atvirieji duomenys būtų kokybiški.
- Įsteikite centrinį savivaldybės duomenų centrą, kuriame būtų valdomi visų departamentų duomenys. Tai palengvina keitimąsi vidaus duomenimis ir integruotą planavimą, nes taip paprasčiau vertinti kitų departamentų duomenis ir politikos aspektus.

#### Laikas ir koordinavimas

- Jį galima pradėti subūrus pagrindinę grupę ir apibrėžus geografinę taikymo sritį (žr. 1.2 ir 2.1 veiklas), vėliausiai – susitarus dėl tvarkaraščio ir darbo plano.
- Tiesiogiai naudojama atliekant judumo analizę (3.2 veikla).
- Duomenų šaltinių ir poreikių nustatymas yra susijęs su tikslų (5.2 veikla), strateginių rodiklių (6.1 veikla) ir stebėsenos proceso (11.1 veikla) nustatymu.

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatyti duomenų poreikiai atsižvelgiant į politinius prioritetus ir tikėtinus tikslus.
- ✓ Nustatyti turimi duomenys ir patikrinta kokybė.
- ✓ Nustatytos duomenų spragos ir papildomi duomenų šaltiniai.
- ✓ Užtikrinamas saugus duomenų valdymas.
- ✓ Susitarta dėl keitimosi duomenimis su svarbių duomenų išorės savininkais.
- ✓ Prireikus surinkti papildomi duomenys.





### Viešųjų erdvių kokybės vertinimo priemonės

Yra įvairių priemonių, galinčių jums padėti įvertinti, kaip žmonės naudojami viešosiomis erdvėmis, ir suprasti, kaip jas galima padaryti patogesnes visuomenės gyvenimui, kuris jose vyksta. Kaip vienas iš šios srities lyderių institutas „Gehl“ savo interneto svetainėje siūlo įvairias tokias priemones, pavyzdžiui:

- dvylika kokybės kriterijų – tai priemonė, naudojama tiriant viešųjų erdvių naudotojų patirtį jomis naudojantis. Konkrečiau kalbant, ši priemonė naudojama siekiant įvertinti, ar įvairios viešosios erdvės savybės užtikrina jų saugumą, patogumą ir malonumą žmonėms;
- žmonių judėjimo skaičiuoklę, kuria matuojama, kiek žmonių juda erdvėje ir kokiomis priemonėmis. Taikydami šią priemonę galite suprasti, koks yra erdvės užimtumas skirtingu paros metu ir koks jos prieinamumas įvairiomis transporto rūšimis;
- stacionarią veiklos kartografavimo priemonę, kuri jums padeda nustatyti, ką žmonės veikia tam tikroje erdvėje tam tikru laiku, pavyzdžiui, sėdi ant suoliuko, žaidžia sporto žaidimus ar groja gyvą muziką. Rezultatas – veiklos jūsų vertinamoje teritorijoje „momentinė kopija“. Vertindami tai, kas jau vyksta tam tikroje vietoje, galite pradėti nustatyti galimus būdus pagerinti visuomenės gyvenimą;
- vis dažniau analizuojant viešąsias erdves naudojamos mobiliosios programėlės, kurias naudojant miestams lengviau rinkti duomenis šioje srityje ir vėliau juos organizuoti viešojo duomenų bazėje ir jais dalytis.

Dėl išsamesnės informacijos žr. <https://gehl.institute.org/tools/>



nuotrauka © Mark Englert





### Klauskite ir mokykitės! Žemėlapiu pagrįstos internetinės apklausos siekiant rinkti duomenis<sup>47</sup>

Vykdamas su žmonėmis susijusį planavimą reikia (anksti) įtraukti piliečius į procesą, pavyzdžiui, renkant duomenis per visuomenės dalyvavimo geografinės informacijos sistemą (PPGIS). Žemėlapiu pagrįstos internetinės apklausos, susiejančios internetinę apklausą su interaktyviu žemėlapiu, apjungia visuomenės dalyvavimą ir duomenų rinkimą siekiant užtikrinti išmanų planavimą, pagrįstą žmonių poreikiais, suvokimu ir idėjomis. PPGIS leidžia rinkti duomenis iš didelės ir įvairios žmonių grupės; tai padidina žmonių dalyvavimą, padeda užtikrinti atsakomybę už procesą ir atsižvelgti į piliečių nuomonę. Planuotojams surinkti duomenys gali būti informacijos šaltinis ir PPGIS taip pat galima naudoti siekiant suteikti piliečiams sprendimų priėmimo įgaliojimus šiame procese. Pavyzdžiui, žemėlapyje jie gali apibrėžti intervencijos sritis, t. y. sritis, kurias reikia tobulinti (pvz., visuomenės nuomonę apie viešojo transporto paslaugas, nesaugių zonų žemėlapių sudarymą, per mažai dviračių maršrutų ir kt.). Taip Helsinkio mieste kartu su piliečiais buvo parengtas pagrindinis planas, o Stokholmo mieste surinktos idėjos dėl naujo rajono projekto. Žemėlapiu pagrįstomis internetinėmis apklausomis nėra pakeičiami tradiciniai metodai; jomis galima juos papildyti siekiant aprėpti didesnę visuomenės dalį ir pagerinti renkamų duomenų kokybę. Ypač didmiesčių teritorijose PPGIS gali būti priemonė pasiekti plačią auditoriją visame regione.

#### Kokius duomenis galite rinkti atlikdami žemėlapiu pagrįstas internetines apklausas?

Rinkdami duomenis tiesiogiai iš piliečių ir jiems dalyvaujant galite gauti visiškai naujų įžvalgų apie žmonių gyvenimo aplinką, kurias galima panaudoti planavimo procese. Prašant dalyvių parodyti įvairias vietas žemėlapyje (pvz., vietas, kuriose vyksta jų kasdienė veikla, arba vietas, kurias jie renkasi ir (arba) kurių vengia), įvertinti infrastruktūros kokybę arba pateikti idėjas dėl būsimos miesto plėtros, darnaus judumo mieste planavimo procese galima geriau suprasti, ką mano piliečiai ir kokių veiksmų reikia imtis. Renkant erdvinius duomenis geografinius modelius galima susieti su socialiniais demografiniais aspektais, požiūriais ir aplinkos kokybe. Internetinių apklausų pagal žemėlapių duomenis galima, pavyzdžiui, naudoti siekiant geriau suprasti:

- judumo elgseną (pvz., žemėlapyje žymint lankomas vietas, maršrutus, kelionių tikslus, lankymosi dažnį, pasirinktą transporto rūšį);
- įdomias vietas ir aktyvumo erdves;
- [ne]pasitenkinimą ir nuomones, pavyzdžiui, apie rajoną, miesto erdvę, prieinamumą, viešąjį saugumą, žaliąsias erdves, judumo paslaugas, infrastruktūrą ir kt.;
- vietas, kurias reikia tobulinti (pvz., netinkamas viešojo transporto paslaugas);
- su judumu susijusius sveikatos rezultatus ir gerovę ir
- demografinius duomenis.

#### Kokių internetinių priemonių esama?

- 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>



nuotrauka © Lahdo miestas

<sup>47</sup> Šaltinis ir papildoma literatūra: M. Czepkiewicz, C. Brudka, P. Jankowski, T. Kaczmarek, Z. Zwolinski, Ł. Mikuta, E. Bąkowska-Waldmann, M. Młodkowski, M. Wójcicki (2016 m.). „Visuomenės dalyvavimo GIS vykdant darnaus judumo mieste planavimą. Metodai, taikymo sritys ir sunkumai“. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35. 9–35.



### Prieinamumo vertinimas. Flandrijos „Mobiscore“ metodas

Planuojant judumą mieste reikėtų sutelkti dėmesį ne tik į judumą siauresne prasme (t. y. judėjimo mieste lengvumą), bet ir į galutinį judumo tikslą, kuris yra vietų ir veiklos prieinamumas. Prieinamumas – tai faktinė galimybė dalyvauti veikloje ne namuose. Viena iš kliūčių, kurią reikia įveikti norint DJMP aiškiau spręsti prieinamumo problemas, yra jo vertinimo sudėtingumas.

#### Flandrijos priemonė ir jos naudojimas Flandrijoje

2019 m. gegužės mėn. Flandrijos administracijos Aplinkos, gamtos ir energetikos (LNE) departamentas pradėjo naudoti internetinę priemonę „Mobiscore“, kurią taikant konkrečiam namui ar žemės sklypui priskiriamas „prieinamumo balas“. Pagal šį balą galimi namo pirkėjai ar nuomininkai gali suprasti, ar galima darniai, pavyzdžiui, pėsčiomis ar dviračiu, pasiekti įvairias vietas, kaip antai geležkelių stotį, autobusų stotelę, mokyklą ir kt. Sukūrus šią priemonę ministerijos departamentas nori didinti piliečių informuotumą apie poveikį judumui, susijusį su gyvenamosios vietos pasirinkimu. Sprendimas įsigyti ar išsinuomoti būstą yra lemiamas momentas, kurį galima išnaudoti siekiant pakeisti judumo elgseną, pavyzdžiui, transporto priemonių rūšies pasirinkimą. Žmonės, norintys kraustyti į naują namą, gali lengvai palyginti įvairių vietų prieinamumą „Mobiscore“ interneto svetainėje ([www.mobiscore.be](http://www.mobiscore.be); tik nyderlandų k.). Ši priemonė taip pat galėtų tapti naudingu judumo mieste planavimo įrankiu. Kadangi ją taikant prieinamumo balas priskiriamas kiekvienam hektarui (100 x 100 m), funkcinės miesto zonos žemėlapyje, kuriame sužymėti įvairūs balai, rodomos didelio ir mažo prieinamumo teritorijos. Tai, pavyzdžiui, gali padėti apsispręsti, kur skubiausia modernizuoti viešojo transporto ar dviračių takų jungtis. Be to, taip, žinoma, galima glaudžiau susieti miesto plėtros politiką su judumo planavimu, parodant, kur plėtoti būstą, mokyklas ir kt., kad būtų skatinamos aplinkai draugiškos transporto rūšys.

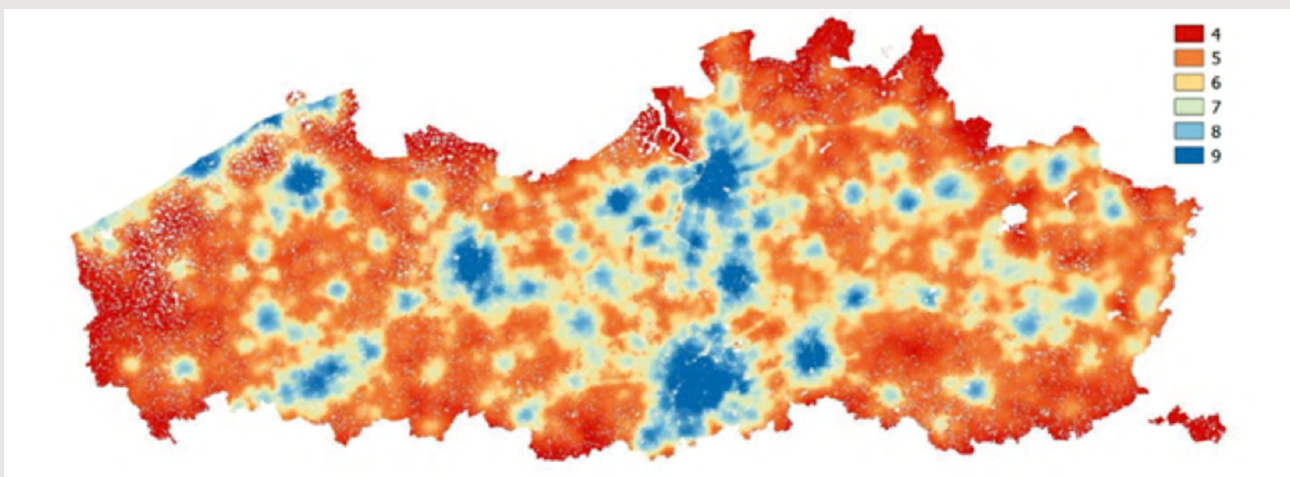
#### Kaip Flandrijos metodu galite remtis savo DJMP

Jūsų mieste tikriausiai nėra jau paruoštos priemonės įprastų kasdienių vietų prieinamumui vertinti. Tačiau vykdydami 3.1 veiklą (Nustatyti informacijos šaltinius ir bendradarbiauti su duomenų savininkais) turėtumėte pasitarti su teritorijų ar miestų planavimo departamentu ar mokslinių tyrimų institutais jūsų vietovėje, ar yra GIS pagrįstų duomenų apie parduotuvių, mokyklų ir kt. buvimą. Atsižvelgiant į tankį galima nustatyti įvairių vietų mieste prieinamumo balą. Be to, galima analizuoti viešojo transporto stotelių tankį arba nustatyti vietas, iki kurių nuo šių stotelių galima nueiti pėsčiomis (pvz., 400 metrų nuo autobusų stotelių ir 800 metrų nuo traukinių stočių). Antrajame DJMP etape, susijusiame su strategijos rengimu, žemėlapyje nurodytais prieinamumo rodikliais galima remtis diskutuojant su viešojo transporto paslaugų teikėjais, piliečiais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais. Tai ypač naudinga bendradarbiaujant su miesto plėtros departamentais siekiant parengti vadinamąją TOD (į tranzitą orientuotos plėtros) strategiją, t. y. miesto plėtra, orientuota į viešojo transporto mazgus, kartu neskatinant nuo automobilių priklausomų vietovių, kurių prieinamumas viešuoju transportu yra prastas, plėtros. Rajono lygmeniu prieinamumo žemėlapių sudarymas gali paskatinti plėtoti aktyvaus judumo maršrutus ir padeda planuoti mišrų vietovių užstatymą, įskaitant mokyklas, parduotuves ir paslaugas.

Dėl išsamesnės informacijos apie Flandrijoje sukurtą judumo balo rodiklio nustatymo metodiką žr.: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (tik nyderlandų k.).

Autorius: Dirk Lauwers, Judumo ir teritorijų planavimo centras, Gento universitetas

**18 pav.** Geografinis „Mobiscore“ pasiskirstymas Flandrijoje (balai priskiriami 1 hektaro ploto sklypams; raudona (4) – mažiausiai prieinama, mėlyna (9) – labiausiai prieinama. Transport & Mobility Leuven, 2019 m. Mobiscore, [www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore](http://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore).)





### Kitos analizės priemonės

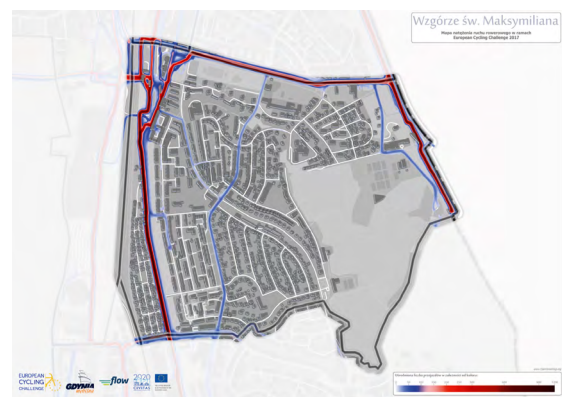
- Naudojant sveikatos vaikščiojant pėsčiomis ir važiuojant dviračiu ekonominio vertinimo priemonę (HEAT) (PSO Europos regiono biuras) ekonominiu požiūriu vertinamas vaikščiojimo pėsčiomis ir važiavimo dviračiu mieste poveikis sveikatai; [www.heatwalkingcycling.org/#homepage](http://www.heatwalkingcycling.org/#homepage)
- Naudojant „AirQ+“ (PSO) atliekami skaičiavimai, kuriais remiantis galima kiekybiškai įvertinti oro taršos poveikį sveikatai, įskaitant apskaičiuotą gyvenimo trukmės sumažėjimą; [www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution](http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution)
- Jungtinės Karalystės transporto departamentas teikia rekomendacijas dėl dviračių ir pėsčiųjų tinklų planavimo, įskaitant pėsčiųjų takų tikrinimo priemonę; [www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools](http://www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools)
- Savo mieste galite skatinti piliečius specialioje platformoje pranešti apie problemas, susijusias su kelių eismo saugumu ir infrastruktūra. Kai kuriuose miestuose ar šalyse veikia nuosavos informacijos teikimo platformos, pavyzdžiui, „Radkummerkasten“ Vienoje (Austrija) ([www.radkummerkasten.at](http://www.radkummerkasten.at)) arba „FixMyStreet“ Jungtinėje Karalystėje ([www.fixmystreet.com](http://www.fixmystreet.com)).
- BYPAD (Dviračių politikos auditas) padeda jums įvertinti miesto važiavimo dviračiais politiką; [www.bypad.org/cms\\_site.phtml?id=552&sprache=en](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en)
- Daugiau duomenų rinkimo priemonių taip pat žr. CIVITAS judumo mieste priemonių apraše: [https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field\\_application\\_area%3A923](https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923)

### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Gdynė (Lenkija). Savivaldybės ir viešojo transporto direkcijos partnerystė duomenų rinkimo tikslais

Praėjusiais metais Gdynė užmezgė vertingą partnerystę su įvairiais subjektais siekdama rinkti duomenis judumo planavimo tikslais. Duomenų gaunama iš išsamių pokalbių su piliečiais apie su judumu susijusius prioritetus ir elgseną (kuriuos rengia viešojo transporto direkcija), GPS duomenų, surenkamų vykdant įvairias kampanijas ir projektus, eismo stebėsenos ir pokalbių gatvėse su pėsčiais, vairuotojais ir parduotuvių savininkais. Jie naudojami, pavyzdžiui, spalvų intensyvumo žemėlapiuose, animuojant dviračių eismo srautus ir krovinį vežimo statistikai, kuri yra naudinga transporto ir miesto planuotojams. Užmezgę patikimus santykius su partneriais ir įtraukę juos į visą procesą galėsite gauti duomenų ir taip pat išlaikyti partnerystę ateičiai.

Šaltinis: Gdynės miestas; duomenis surinko UBC



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Bremenas (Vokietija). Piliečių dalyvavimas internetu vertinant judumo padėtį

Papildydamas tradicinius duomenų rinkimo metodus Bremeno miestas pasitelkė visuomenės patalka pagrįstus metodus, kad išanalizuotų judumo mieste pokyčių problemas ir galimybes. Taikant aktyvaus dalyvavimo strategiją ir naujoviškus dalyvavimo internetu modulius piliečiai tapo svarbiu duomenų šaltiniu. Piliečiai svarstė tokius klausimus, kaip „kur sekasi prastai?“ ir „kur viskas klostosi sklandžiai?“, interneto platformoje, kurioje naudotojai galėjo žemėlapyje žymėti konkrečias vietas ir įkelti atitinkamos spalvos įrašus pagal transporto priemonių rūšis. Portalo puslapiai buvo peržiūrėti daugiau nei 100 000 kartų, pateikta 4 000 pasiūlymų, 9 000 pastabų ir 100 000 atsakymų „patinka“ ar „nepatinka“.

**Autorius:** Michael Glotz-Richter, Bremeno miestas; duomenis surinko ICLEI

**Nuotrauka:** Bremeno miestas



## 3.2 VEIKLA. Atlikti problemų ir galimybių analizę (visų transporto rūšių)

### Pagrindimas

Gera judumo analizė yra itin svarbi norint padėti sukurti tinkamą politiką; ji yra tas būtinas pradinis lygis, pagal kurį galima vertinti pažangą. Analizė turėtų būti kuo išsamesnė, bet su ja turėtų būti įmanoma susitvarkyti atsižvelgiant į turimus išteklius. Reikia užtikrinti tinkamą visų transporto tinklų, transporto rūšių ir darnaus judumo mieste aspektų analizę, bet turėtumėte stengtis neskirti per daug laiko ir energijos išsamių duomenų, kurie nėra labai svarbūs sprendžiant pagrindines jūsų miesto problemas, analizei. Kai naudinga, planavimo procesas turėtų būti grindžiamas jau esamų planų ir strategijų rezultatais.

### Tikslai

- Peržiūrėti dabartinę svarbių judumo ir transporto pokyčių padėtį visoje funkcinėje miesto zonoje remiantis duomenimis ir svarbiais planavimo dokumentais ir keleivių judumo, ir krovininių vežimo srityse.
- Sudaryti su judumu mieste susijusių problemų ir galimybių (pvz., galimybių naudotis paslaugomis, taršos, socialinės nelygybės, kelių eismo saugumo, klimato

apsaugos, žemės naudojimo modelių ir tinklo atsparumo aspektų) sąrašą.

- Nustatyti pagrindines problemas, kurios bus sprendžiamos įgyvendinant jūsų DJMP, ir sudėlioti prioritetus.

### Užduotys

- Susipažinkite su pagrindiniais planavimo dokumentais, kurie yra svarbūs miesto transportui, kad atliktumėte naudingą dabartinės padėties, problemų ir strategijų analizę. Tokie dokumentai gali būti sektorių judumo strategijos ir planai (pvz., dėl vaikščiojimo pėsčiomis, važiavimo dviračiu, viešojo transporto, kelių transporto, automobilių stovėjimo, krovininių vežimo), taip pat kitų svarbių politikos sričių (pvz., žemės naudojimo, energetikos, aplinkos, ekonominės plėtros, socialinės įtraukties, sveikatos ir saugos) planai ir dokumentai, kuriuos pateikia vietos transporto operatoriai ir kitos savivaldybės. (Nagrinėjant planavimo dokumentus vadovaujama [2.2 veiksmu](#)).

- Taip pat įvertinkite savivaldybės biudžetą. Kiek investuota į įvairias transporto rūšis ir priemones, susijusias su aplinkai draugiškais aspektais? Ar tai dera su jūsų miesto prioritetais arba yra neatitikimų?
- Atlikite savo duomenų (gautų atliekant 3.1 veiklą) analizę. Taip pat pasirūpinkite, kad būtų naudojami erdvinės analizės metodai, pavyzdžiui, sudaromi kelių eismo įvykių, oro taršos ir triukšmo lygių, vietovių, kurios yra toli nuo visų parkų, vietovių, kurių negalima pasiekti viešuoju transportu, arba dviračių ir pėsčiųjų takų tinklo spragų žemėlapiai. Remdamiesi esama informacija ir ekspertų vertinimais preliminariai nustatykite pagrindines problemas ir strategijas.
- Kartu su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais atlikite pradinio lygio analizę, kad nustatytumėte pagrindines problemas, kurias siekiama spręsti jūsų DJMP, ir sudėliotumėte prioritetus. Kuo labiau stenkitės kiekybiškai įvertinti dabartinę judumo ir transporto padėtį ir ją pavaizduoti žemėlapiuose. Jūsų pradinis lygis turėtų aprėpti padėtį, tendencijas ir problemines sritis, susijusias su:
  - visomis jūsų mieste naudojamomis transporto rūšimis, įskaitant krovinį transportą, ir transporto rūšių integravimo lygį (daugiarūšiškumą);
  - visais pagrindiniais darnaus judumo aspektais, kurie yra svarbūs jūsų miestui (pvz., oro tarša, eismo triukšmas, kelių eismo saugumas, viešųjų erdvių tinkamumas gyventi, vienodos galimybės naudotis paslaugomis, susirasti darbą ir mokytis).
- Įtraukite piliečius į problemų ir galimybių analizę (pvz., sukurkite internete žemėlapius, kuriuose jie gali žymėti konkrečių transporto rūšių požiūriu neigiamas ir teigiamas zonas).
- Įvertinkite socialinės atskirties aspektus transporto politikoje. Tai reiškia, kad reikia turėti omenyje visos bendruomenės poreikius, įskaitant pažeidžiamas grupes, kaip antai vaikus, riboto judumo asmenis, vyresnio amžiaus žmones, mažas pajamas gaunančius namų ūkius, mažumų grupes ir kt. Taip pat reikėtų įvertinti lyčių aspektus, t. y. sudaryti moterims ir vyrams vienodas galimybes. Svarbu kelti šiuos klausimus:
  - Ar transporto sistema užtikrinamas vienodas prieinamumas, įperkamumas ir buvimas?
  - Ar taikant su transportu susijusias priemones sudaromos palankesnės užimtumo sąlygos ir remiama įtraukios darbo rinkos plėtra?

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Naudokite pagrindinių subjektų žinias, kad galėtumėte susipažinti su sektorių politikos dokumentais (pvz., rengiant pokalbius, susitikimus).
- Remdamiesi preliminariai nustatytais pagrindinėmis problemomis ir galimybėmis apsvarstykite galimybę atlikti tikslinę analizę, kad susidarytų visapusiškas vaizdas. Pavyzdžiui, hipotezėmis grindžiama analizė siekiant išsiaiškinti konkretų klausimą, diagnostika grindžiama analizė siekiant nustatyti problemas, kurios nebuvo paminėtos, arba vizija grindžiama analizė siekiant nuodugniai išsiaiškinti būsimas prioritetingas temas.

### Laikas ir koordinavimas

- Tiesiogiai grindžiama duomenų rinkimu (žr. 3.1 veiklą) ir šiek tiek mažiau – įsivertinimu (žr. 1.1 veiklą) ir susijusių planų vertinimu (žr. 2.2 veiklą).
- Šios užduoties išvados yra svarbūs įvesties duomenys rengiant scenarijus (žr. 4.1 veiklą) ir vykdant visą planavimo procesą.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais aptartos ir išnagrinėtos problemos ir galimybės.
- ✓ Užbaigta peržiūra ir problemų analizė. Aprašyta visų transporto rūšių padėtis ir pagrindiniai darnaus judumo mieste aspektai.
- ✓ Nustatytas pradinis lygis, pagal kurį galima vertinti pažangą.
- ✓ Nustatyti prioritetai, susiję su pagrindinėmis galimybėmis ir problemomis, kurias siekiama spręsti pagal DJMP.





**19 pav.** Pavyzdys, kaip galima naudoti analizės lentelę siekiant apibrėžti transporto sistemos padėtį (adaptuota iš R. Sundberg, 2018 m. „SUMP-UP“ vadovas dėl priemonių ir priemonių rinkinių integravimo [angl. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages*]. Pradžia, p. 10.)

FUNKCIJOS / TRANSPORTO RŪŠYS	TRANSPORTO PRIEMONIŲ RŪŠIAI TENKANTI DALIS	INFRAS-TRUKTŪROS KOKYBĖ	SAUGA IR TINKAMUMAS GYVENTI	APLINKA IR SVEIKATA	VIENODAS PRIEINAMUMAS	PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMO BŪKLĖ	PAGRINDINĖS REKOMENDACIJOS
Vaikščiojimas pėsčiomis	12%	Prasta	Daug eismo įvykių perėjose šalia mokyklų	Vis mažiau mokslievių eina į mokyklą pėsčiomis	Kai kuriose vietovėse neįmanoma pėsčiomis patekti į parkus ir sporto aikštes	Mažas aktyvumas. Nauja kampanija „eik į mokyklą pėsčiomis“	Reikalingos eismo saugos priemonės
Važiavimas dviračiu	7%	Vidutinė	Dviratininkai dažnai jaučiasi nesaugūs, patrauklūs dviračių takai parkuose	Mažai naudojant sulaukiama mažai naudos	Mažai dviračių takų palei pagrindinius kelius	Dedamos pastangos kartografuojant dviračių takų tinklą. Mažas biudžetas naujoms priemonėms	Padidinti miesto administracijos biudžetą su dviračiais susijusioms priemonėms
Viešasis transportas (autobusas, tramvajus, metro, traukinys ir kt.)	16%	Gera	Kai kurias autobusų stoteles reikia remontuoti, nesaugumo jausmas vakarais	Reikia naujo autobusų parko, mažesnis poveikis oro kokybei	Mažesnė kaina bedarbiams, bet autobusai retai važiuoja į nepasiturinčius priemiesčius	Didelis aktyvumas, planuojama viešojo transporto strategija	Pažanga teisinga kryptimi, tęsti
Dalijimasis transporto priemonėmis (automobiliais, dviračiais, elektriniais motoriais ir kt.)	0.5%	Vidutinė	Elektriniais motorieriais blokujami pėsčiųjų takai	Mažai naudojant sulaukiama mažai naudos	Dalijimosi pasiūlymų esama tik centre	Nėra aktyvumo, visiškai privati sritis	Reikia tinkamai reglamentuoti, reikia žinių
Privatusis motorinis transportas (automobiliai, motociklai ir kt.)	64.5%	Gera	Daug eismo įvykių su pėsčiaisiais ar dviratininkais	Aktyviai naudojantis automobiliais daromas poveikis oro kokybei ir triukšmo lygiams	Kelių tinklas gerai padengia visas miesto dalis	Didelis aktyvumas, tiesiamas naujas aplinkkelis	Imtis priemonių siekiant sumažinti automobilių eismą miesto centre, kai bus užbaigtas aplinkkelis
Daugiarūšiškumas (traukinių stotis, mazgai)	n. d.	Gera	Nauja traukinių stotis yra patraukli. Nepatikimas persėdimas grafikas ne piko valandomis skatina naudotis automobiliais	Pagrindinė autobusų stotis nėra pasiekama pėsčiomis nuo pagrindinės geležinkelio stoties	Priemiesčiuose nėra „Park&Ride“ pasiūlymų. Pagrindiniuose mazguose nėra saugių dviračių stovėjimo aikštelių elektriniams dviračiams	Mažas aktyvumas	Į viešojo transporto strategiją įtraukti mazgų ir P+R bei B+R aikštelių buvimą vietas
Kroviniai	n. d.	Gera	Dėl intensyvaus sunkvežimių eismo centre kyla pavojus saugai	Sunkvežimiai centre teršia orą ir kelia triukšmą	Visos pramoninės zonos yra gerai sujungtos	Mažas aktyvumas	Parengti strategiją siekiant nukreipti sunkiojo krovininio transporto eismą nuo centro
ANALIZĖ	Pagrindinė transporto priemonė – automobilis	Pėsčiųjų ir dviračių takų infrastruktūrą reikia tobulinti	Reikia suteikti pirmenybę eismo saugai	Didžiausia problema – automobilių ir sunkvežimių sukeliama oro tarša	Pagerinti susisiekimą autobusais su priemiesčiais	Reikia didinti pajėgumus keliose srityse	



**„Nesakykite man, kokie yra jūsų prioritetai. Parodykite man, kur išleidžiate pinigus, ir aš jums pasakysiu, kokie jie yra.“ (James W. Frick)**

Nuolatinių investicijų į dviračių takų infrastruktūrą lygis yra lakmuso popierėlis nustatant, kiek vertinama dviračių takų infrastruktūros plėtra. Jungtinių Tautų aplinkos programoje (JTAP) rekomenduota bent 20 proc. viso transporto biudžeto skirti nemotorinėms transporto priemonėms. Nyderlanduose, kurie yra patogiausia važiuoti dviračiu šalis Europoje, kasmet į dviračių takų infrastruktūros plėtrą investuojama maždaug 35 EUR vienam gyventojui; daugiausia šių lėšų skiria vietos valdžios institucijos. Atliekant judumo analizę į įvairias transporto rūšis daromos investicijos yra geras rodiklis norint stebėti prioritetingas miesto veiksmų sritis ir atskleisti galimas investavimo spragas, pavyzdžiui, į dviračių takų infrastruktūrą. Daugiau rekomendacijų apie tai, kaip sėkmingai skatinti dviračių naudojimą darnaus judumo mieste planavimo procese, galima rasti specialistams skirtame informaciniame pranešime **„Važiavimo dviračiu rėmimas ir skatinimas planuojant darnų judumą mieste“** (angl. *Supporting and encouraging cycling in Sustainable Urban Mobility Planning*).



**20 pav.** Pavyzdys, kaip pavaizduoti, ar dera miesto prioritetai (susiję su transporto rūšimis ir siektinomis reikšmėmis šiame pavyzdyje) ir tai, į ką miestas faktiškai investuoja (adaptuota iš R. Sundberg, 2018 m. „SUMP-UP“ vadovas dėl priemonių ir priemonių rinkinių integravimo [angl. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages*]). Tęsinys, p. 11).

Transporto rūšys	Prioritetas	Investicijos praėjusiais metais	Investicijos per pastaruosius penkerius metus
Vaikščiojimas pėsčiomis		100	800
Važiavimas dviračiu		200	1300
Viešasis transportas		5000	19000
Taksi /transportas (pvz., specialiosios transporto paslaugos)		200	1000
Dalijimasis automobiliu		100	200
Automobiliai		2000	15700
<b>Iš viso</b>		<b>7600</b>	<b>38000</b>

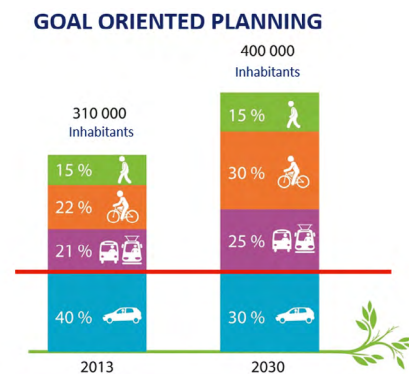
Siektinos reikšmės	Prioritetas	Investicijos praėjusiais metais	Investicijos per pastaruosius penkerius metus
Didinti saugą ir saugumą		1000	4000
Skatinti daugiau vaikščioti pėsčiomis ir važiuoti dviračiu		200	1300
Gerinti viešojo transporto kokybę ir didinti naudojimąsi juo		5000	19000
Veiksminga krovinių transporto sistema		1000	3000
Privačių automobilių prieinamumas		2000	15700
<b>Iš viso</b>		<b>9200</b>	<b>43000</b>

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

**Malmė (Švedija).** Išsamus požiūris, įskaitant rankiniu ir mechaniniu būdu atliekamą duomenų rinkimą, duomenų rinkimą rengiant apklausas ir duomenų rinkimą iš mobiliųjų programėlių

Malmės mieste naudojami įvairūs duomenų apie judumo padėtį bei triukšmo ir oro taršą rinkimo metodai. Tai rankinis ir mechaninis eismo srautų skaičiavimas du kartus per metus ir kas penkerius metus atliekami kelionių tyrimai siekiant įvertinti pokyčius ir įtaką kelionių įpročiams darančius veiksnius. Be tradicinių būdų, paskutinė apklausa buvo parengta taip, kad joje būtų galima dalyvauti naudojantis mobiliąja programėle. Pagrindinis sėkmės veiksnys – susieti surinktus duomenis su eismo modeliu ir stebėti investicijas į miesto infrastruktūrą. Tai padeda sprendimus priimantiems subjektams vykdyti miesto plėtrą.

Autorius: Andreas Nordin, Malmės miestas; duomenis surinko UBC  
Nuotrauka: Malmės miestas



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Deinzė (Belgija). Prieinamumo vaikams ir vyresnio amžiaus žmonėms patikrinimai

Į Deinzės miesto DJMP įtraukti viešųjų erdvių ir įvairias aktyvias vietas mieste jungiančių kelių projektų prieinamumo patikrinimai. Prieinamumo patikrinimai – tai pavyzdys, kaip mieste taikomi prioritетinių transporto rūšių (STOP[1]), dėmesio pažeidžiamoms tikslinėms grupėms ir artumo principai ir tikslai, apibrėžti Flandrijos DJMP programoje, pradedant nuo analizės.

**Autorius:** Deinzės miestas; duomenis surinko „Mobiel 21“

**Nuotrauka:** Deinzės miestas

[1] Prioritetinių transporto rūšių santrumpa nyderlandų k. – vaikščiojimas pėsčiomis, važiuojimas dviračiu, viešasis transportas, (dalijimasis) ir tik galiausiai privatus automobilis, kaip esminis aspektas visų Flandrijos miestų ir savivaldybių DJMP planavimo veikloje.



## Tarpinis tikslas. Užbaigta problemų ir galimybių analizė

Šioje ciklo vietoje turėtumėte būti užbaigę visus parengiamuosius veiksmus ir padėties analizę. Gerai įsivaizduojate judumo padėtį ir planavimo sistemą, esate sukūrę veiksmingas darbo struktūras ir žinote, į ką svarbu atsižvelgti kuriant DJMP viziją ir nustatant jo tikslus, siektinas reikšmes ir priemones jūsų mieste. Turėtumėte būti pasiekę itin svarbaus darnaus judumo mieste planavimo tarpinio tikslo – su svarbiais suinteresuotaisiais subjektais vienodai suprasti pagrindines problemas ir galimybes. Galima vėl įtraukti pagrindinius suinteresuotuosius subjektus ir vietos politikus siekiant paskatinti DJMP priėmimą, padaryti procesą atskaitingą ir sukurti tvirtą pagrindą būsimam strategijos rengimui. Turėtumėte pasidalyti apibendrintais analizės rezultatais, įskaitant visas problemas ir galimybes, ir užsitikrinti paramą toliau dalyvaujant darnaus judumo mieste planavimo procese. Kad būtų lengviau dalytis rezultatais ir išskirti pagrindines problemas ir galimybes, idealiu atveju turėtumėte trumpai pristatyti pagrindinius analizės metu nustatytus faktus pradinės būklės ataskaitoje.



nuotrauka © „Rupprecht Consult“

## 2 ETAPAS. Strategijos kūrimas



Antrojo etapo tikslas – apibrėžti strateginę darnaus judumo mieste plano kryptį bendradarbiaujant su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais. Pagrindiniai klausimai:

### Kokios yra mūsų galimybės ateityje?

Išnagrinėkite tikėtinus judumui mieste svarbių išorės veiksnių (pvz., demografijos, informacinių technologijų, klimato) pokyčius ir parenkite alternatyvių strateginių kryptių scenarijus. Rengiant scenarijus stengiamasi aprėpti su ateitimi susijusį neapibrėžtumą, kad būtų sukurta geresnė faktinė bazė strateginiams sprendimams priimti.

### Kokio miesto norime?

Remdamiesi judumo analizės ir scenarijų poveikio rezultatais kartu su suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais pabandykite sukurti viziją, kad vienodai suprastumėte pageidaujamus ateities scenarijus. Bendra vizija ir tikslai yra kiekvieno DJMP pagrindas.

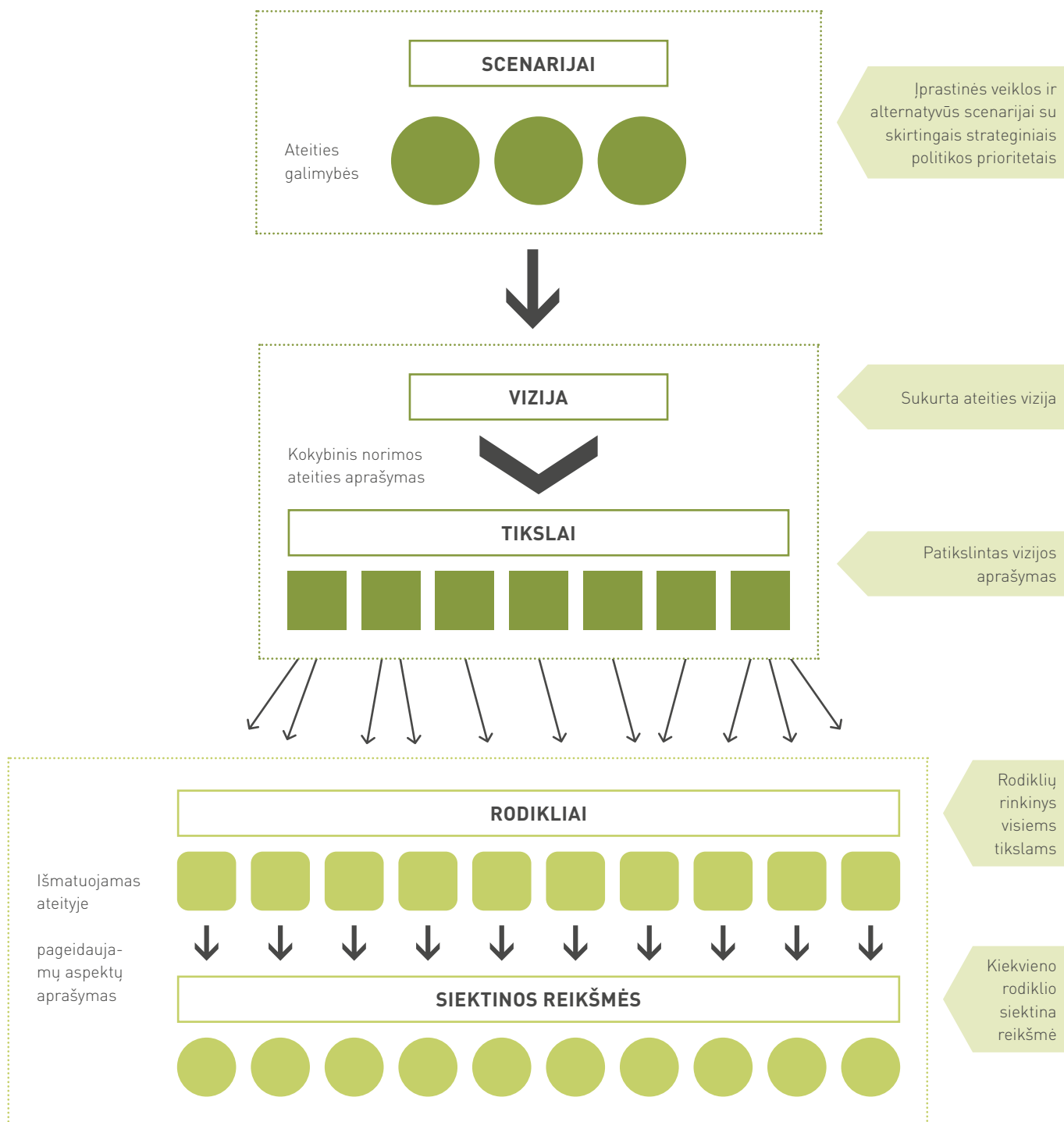
Užtikrinkite, kad jūsų tikslais būtų sprendžiamos svarbios problemos ir kad jie aprėptų visas transporto rūšis funkcinėje miesto zonoje.

### Kaip apibūdinsime sėkmę?

Sudarykite strateginių rodiklių ir siektinų reikšmių rinkinį, kurį naudodami galėsite stebėti pažangą įgyvendinant visus tikslus ir kad tam nereikėtų rinkti nerealistiško naujų duomenų kiekio. Pasirinkite plataus užmojo, bet įmanomas siektinas reikšmes, derančias su kitomis politikos sritimis.

Antrojo etapo pabaigoje esate pasiekę dar vieną tarpinį tikslą – sukurta plačiai remiama vizija, tikslai ir siektinos reikšmės.

21 pav. Pagrindinių 2 etapo pakopų (scenarijų, vizijos, tikslų, siektinų reikšmių) apžvalga







Remiantis problemų ir galimybių analize reikėtų parengti ir su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais aptarti įvairius scenarijus. Tokie scenarijai padeda jums geriau suprasti, kaip ateityje galėtų atrodyti judumas jūsų mieste. Taip jie gali padėti jums ir įkvėpti jus toliau plėtoti savo viziją.

## 4.1 VEIKLA. Parengti galimus ateities scenarijus

### Pagrindimas

Scenarijai padeda geriau suprasti tikėtiną išorės veiksnių, darančių poveikį judumui mieste (kaip antai klimato kaitos, informacinių technologijų, finansų ir saugumo), ir alternatyvių reagavimo į juos būdų poveikį. Ilustruodami įvairias galimas situacijas ateityje jie leidžia planuotojams atskirai įvertinti dabartinių tendencijų padarinius, galimus visuomenės ir vietos pokyčius ir alternatyvius strateginės politikos prioritetus. Vertinant tokių įvairių scenarijų poveikį galima sukurti patikimesnę faktinę bazę strateginiams sprendimams priimti. Taip galima pagrįsti ir paremti vizijos ir tikslų rengimą (žr. 5 pakopą), tai padeda jums nustatyti realistiškas strateginių rodiklių siektinas reikšmes (žr. 6 pakopą).

### Tikslai

- Suvokti riziką ir galimybes, susijusias su dabartinėmis tendencijomis ir galimais aplinkybių pasikeitimais.
- Parengti alternatyvius scenarijus, kuriais remiantis galima nustatyti tikėtiną įvairių strateginės politikos kryptių poveikį.

- Sukurti faktinę bazę tolesniam vizijos, tikslų ir siektinų reikšmių plėtojimui.

### Užduotys

- Išrinkite galimus ateities pokyčius, susijusius su svarbiausiais išorės veiksniais judumo mieste srityje (t. y. veiksniais, kurių miestas negali kontroliuoti, kaip antai demografija, naftos kaina, ekonominė padėtis, klimato krizė, technologijų pokyčiai ar politinės paramos darniam judumui lygis). Apsvarstykite dabartines tendencijas ir tikėtinus pokyčius remdamiesi neseniai parengtų ekspertų ataskaitų prognozėmis. Išnagrinėkite tendencijas tipiškuose pirmaujančiuose miestuose, kaip antai San Fransiske, ir apsvarstykite, kas būtų, jeigu ten įdiegtos skaitmeninės judumo inovacijos būtų taip pat įgyvendintos jūsų mieste. Be to, apsvarstykite mažiau tikėtinus, bet labai trikdančius pokyčius, kurie padarytų didelį poveikį judumui jūsų mieste.

- Išnagrinėkite būsimų išorės aplinkybių poveikį jūsų vietos transporto sistemai. Tai apima pasaulinių ar nacionalinių pokyčių (pvz., naujų technologijų, sudarančių sąlygas paslauginiam judumui, automatizuotam vairavimui ar lanksčioms dalijimusi pagrįsto judumo sistemoms) ir vietos tendencijų (pvz., smarkiai didėjančio ar mažėjančio gyventojų skaičiaus, darančio poveikį miesto biudžetui ir miesto plėtros galimybės) poveikį. Įvertinkite, kokius galimybių ir apribojimų atsirastų jūsų mieste imantis tokių priemonių. Ar atsiveria naujų galimybių? Ar dėl jų tam tikrą darnią politiką yra sunkiau įgyvendinti?
- Parenkite kelis scenarijus, kuriuose aprašomi alternatyvios politikos prioritetai ir jų poveikis strateginiu lygmeniu. Reikėtų parengti bent tris scenarijus.
  - Įprastinės veiklos scenarijus, kuriame aprašoma prognozuojama plėtra, jeigu politika ir toliau bus įgyvendinama pasirinkta kryptimi ir bus įgyvendinamos tik jau suplanuotos priemonės.
  - Alternatyvūs scenarijai, kuriuose aprašoma prognozuojama plėtra pasirinkus kitus strateginės politikos prioritetus (pvz., sutelkiant dėmesį į viešąjį transportą arba aktyvųjį judumą arba elektromobilumą). Iš tokių scenarijų matyti, koks yra skirtingų politikos krypčių indėlis, ir tai padės jums nustatyti, kam skirti daugiausia dėmesio. Rekomenduojama įtraukti tik darnias politikos kryptis, nes įprastinės veiklos scenarijų jau galima palyginti su mažiau darniu scenarijumi.
- Naudokite tinkamus scenarijų rengimo metodus, kaip antai modeliavimą, kokybinę analizę (grindžiamą ekspertų nuomone ar ankstesniais politikos strategijos rezultatais jūsų mieste ar panašiuose miestuose) arba jų derinį. Modeliavimo atveju šiame etape rekomenduojama naudoti strateginius ir eskizinius planavimo modelius, nes jie yra nebrangūs, greitai įgyvendinami ir gali būti naudojami interaktyviai. Išsamūs transporto modeliai šiame etape paprastai naudojami tik jeigu jie jau yra sukurti ir nepatiriama jokių papildomų išlaidų.
- Įvertinkite tarpusavio ryšius tarp pokyčių įvairiuose sektoriuose (transporto, žemės naudojimo, aplinkosaugos, ekonomikos ir kt.). Nustatykite strateginio lygmens sinergiją, integracijos potencialą ir neigiamą sektorių tendencijų poveikį.
- Įvertinkite scenarijų jautrumą svarbiems išorės veiksniams atsižvelgdami į anksčiau atliktą šių veiksmų analizę. (Gali būti prasminga konkrečiai nustatyti aplinkybes, kuriomis įvykiai gali klostytis nepalankiai, blogiausiai

scenarijus, kad būtų galima nustatyti riziką ir apribojimus.) Toks vertinimas padeda jums pasiruošti galimiems pokyčiams ir jų poveikiui bei suprasti, kurie scenarijai yra geriau pritaikyti ateities iššūkiams. Jis taip pat gali padėti nustatyti dabartinės padėties (įprastinės veiklos scenarijaus) apribojimus ir riziką, paaiškinant, kodėl norint pasirengti ateičiai reikia įgyvendinti pokyčius, net jeigu dauguma žmonių šiuo metu yra patenkinti.

- Įtraukite suinteresuotuosius subjektus į scenarijų rengimą, pavyzdžiui, į diskusiją dėl to, kiek ir kokių scenarijų parengti. Tai padidina atsakomybę ir tikimybę, kad vizijos kūrimo procesui bus pritarta. (Taip pat žr. 4.2 veiklą.)



### Kaip suprasti sąvoką „scenarijus“?

Scenarijus – tam tikro ateities pokyčių, kurie yra svarbūs judumo mieste srityje, derinio aprašymas, įskaitant tikėtiną išorės veiksnių (kaip antai demografinių ir ekonominių aplinkybių) poveikį ir strateginių politikos prioritetų (kaip antai patikimo aktyviojo judumo ar elektromobilumo prioritetų) poveikį<sup>48</sup>.

Dėl išsamesnės informacijos šia tema taip pat žr. JAV FHWA scenarijų planavimo vadovą [www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning](http://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning)

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Įtraukite suinteresuotuosius subjektus į scenarijų rengimo etapą, pavyzdžiui, į diskusiją dėl to, kiek ir kokių scenarijų parengti. Tai padidina atsakomybę ir tikimybę, kad strategijos kūrimo procesui bus pritarta.

### Laikas ir koordinavimas

- Daroma atlikus padėties analizę.
- Scenarijai rengiami kartu kuriant bendrą viziją (žr. 5.1 veiklą) ir nustatant tikslus (žr. 5.2 veiklą) ir siektinas reikšmes (žr. 6.2 veiklą).

<sup>48</sup> Siekiant išvengti painiavos, reikėtų pažymėti, kad kai kurie planuotojai scenarijus naudoja vėlesniame planavimo proceso etape taikydami priemonių ar politikos scenarijus. Šis aspektas, kai vertinami įvairūs priemonių deriniai siekiant nustatyti geriausią būdą pasiekti tikslus ir siektinas reikšmes, šiame dokumente vadinamas priemonių rinkinio vertinimu (žr. 7.2 veiklą).

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Ištirtas galimų išorės veiksmy pokyčių poveikis.
- ✓ Apibūdinti įvairūs alternatyvūs scenarijai, įskaitant įprastinės veiklos scenarijų.
- ✓ Taikomi tinkami metodai, naudingi rengiant ir vertinant scenarijus.
- ✓ Įvertintas scenarijų jautrumas keičiantis aplinkybėms



Rengiant ateities scenarijus reikia atsižvelgti į galimas tendencijas ir politikos kryptis. Šiuo metu įvairios vienos iš pagrindinių tendencijų (dalijimusi pagrįsto judumo) koncepcijos įgyvendinamos daugelyje pirmaujančių miestų ir galima tikėtis, kad ateinančiais metais jos plis toliau. Judumo galimybės, kaip antai dalijimasis viešaisiais dviračiais, dalijimasis elektriniais motoroleriais, dalijimasis elektriniais motociklais, dalijimasis (elektriniais) automobiliais, važiavimas kartu ir pavėžėjimas bei dalijimusi pagrįstas krovinių gabenimas, galėtų būti scenarijaus politikos krypties dalis. Daugiau informacijos apie įvairių formų dalijimusi pagrįstą judumą ir apie tai, kaip jį įgyvendinti rengiant darnaus judumo mieste planą, pateikiama teminiame vadove „**Dalijimusi pagrįsto judumo metodų integravimas į darnaus judumo mieste planavimą**“ (angl. *Integration of shared mobility approaches in Sustainable Urban Mobility Planning*).

### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Maja (Portugalija). Įvairaus užmojo scenarijai siekiant įgyvendinti suderintą viziją

Majos mieste pirmasis DJMP buvo parengtas 2013 m. Siekdama daryti pažangą užtikrinant judumą mieste taip, kad būtų skatinamos aplinkai draugiškos transporto priemonių rūšys, Maja parengė tris skirtingus scenarijus: įprastinės veiklos, tarpinį ir aktyvųjį. Į tarpinį scenarijų buvo įtrauktos ir pageidautinos, ir įmanomos priemonės, o aktyvųjį scenarijų sudarė platesnio užmojo priemonės. Nors pastarasis sulaukė geresnio įvertinimo, nes nebuvo atsižvelgiama į galimus apribojimus, organizavus renginį, kuriame dalyvavo pagrindiniai suinteresuotieji subjektai, Majoje buvo pasirinktas tarpinis scenarijus, kurį buvo galima realistiškai įgyvendinti. Šis procesas parodė, kaip svarbu įtraukti suinteresuotuosius subjektus rengiant ateities scenarijus ir dėl jų tariantis.

**Autorius:** Energetikos ir judumo skyrius, Majos miestas; informaciją parengė ICLEI

**Nuotrauka:** Majos miestas



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Leipcigas (Vokietija). Scenarijų rengimas remiantis transporto modeliavimu

Leipcigo mieste organizavus atvirą mokslinį procesą buvo parengti šeši scenarijai dėl įvairių ateities galimybių.

Štai tie šeši scenarijai:

1. šiuo metu vykdomos judumo strategijos tęsimas;
2. šiuo metu vykdomos judumo strategijos tęsimas nekeičiant mokesčių;
3. darnumo scenarijus;
4. dviračių miesto scenarijus;
5. prioriteto viešajam transportui scenarijus ir
6. bendruomenės scenarijus.

Scenarijai buvo vertinami naudojant įvairius kriterijus (patrauklumas naudotojams, ekologinis patrauklumas, ekonominis patrauklumas, sisteminis patrauklumas) ir atliekant kokybinį vertinimą. Atlikus vertinimą scenarijai buvo išdėstyti pirmumo tvarka: 1) dviračių scenarijus, 2) darnumo scenarijus ir 3) viešojo transporto scenarijus.

**Autorius:** Leipcigo miestas; informaciją parengė Marlene Damerou, „Rupprecht Consult“  
**Nuotrauka:** Leipcigo miestas



## 4.2 VEIKLA. Aptarti scenarijus su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais

### Pagrindimas

Įvairių scenarijų ir jų poveikio aptarimas su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais yra pirmasis žingsnis link visuotinai priimtos judumo vizijos. Pristatant įvairius galimus ateities scenarijus ir kartu juos nagrinėjant ateities galimybės bus suvokiamos vienodai. Tai taip pat padeda didinti informuotumą apie įvairių politikos krypčių ir sektorių tarpusavio priklausomybę ir kompromisus, strateginių sprendimų, kuriuos reikia priimti, sudėtingumą ir kylančią riziką.

Tikslas – surengti diskusiją ir dirbti kartu siekiant vienodai suprasti, kurie scenarijai ar scenarijų elementai yra pageidautini. Jeigu įtrauksite piliečius ir suinteresuotuosius subjektus jau šiame etape, tai padės jums užtikrinti bendrą atsakomybę ir pritarimą dėl tikslų ir priemonių, kurie vėliau bus pasirinkti.

### Tikslai

- Panaudoti alternatyvius scenarijus kaip pagrindą bendriems politikos prioritetams ir būsimos plėtros strategijoms aptarti.
- Užtikrinti bendrą atsakomybę ir pritarimą dėl bendros vizijos ir tikslų pasirinkimo proceso

### Užduotys

- Pristatykite scenarijus ir jų rezultatus pagrindiniams suinteresuotiesiems subjektams. Paskatinkite diskusiją dėl strateginės politikos alternatyvų ir jų poveikio. Darbas grupėje ir kiti interaktyvūs formatai gali jums padėti susitikime (-uose) sukurti konstruktyvią ir patrauklią atmosferą. Užtikrinkite, kad visiems būtų sudarytos vienodos galimybės išsakyti savo nuomonę tokiais klausimais:



- Kokie pokyčių poreikiai atskleidžiami įprastinės veiklos scenarijuje?
- Kurie iš alternatyvių politikos prioritetų yra pageidautini?
- Kokio lygio užmojis yra būtinas norint ateityje užtikrinti darnų judumą?
- Taip pat aptarkite transporto sektoriaus ir kitų sektorių pokyčių tarpusavio priklausomybę. Kaip galima sukurti sinergiją ir išvengti neigiamo šalutinio poveikio? Apvarstykite savo dabartinės transporto sistemos ir įvairių scenarijų atsparumą besikeičiančioms išorės aplinkybėms.
- Aptarkite scenarijus su įvairiais žmonėmis iš visų visuomenės grupių. Stenkitės panaudoti įvairius įtraukimo metodus, kuriuos taikant pavyktų susisiekti ir su grupėmis, kurioms paprastai atstovaujama nepakankamai, kaip antai jaunimu ir vyresnio amžiaus žmonėmis, etninėmis mažumomis, mažas pajamas turinčiais asmenimis, vienišais tėvais ir neįgaliaisiais. Tokie metodai, be kita ko, gali būti informacijai ir grįžtamajai informacijai rinkti skirtų dėžučių ar kioskų įrengimas įvairiose miesto dalyse (pvz., centrinėse aikštėse ir prekybos centruose, taip pat skurdesniuose rajonuose), grįžtamosios

informacijos rinkimas internetu ir socialiniuose tinkluose, bendradarbiavimas su organizacijomis, atstovaujantiomis šioms grupėms (pvz., vaikų darželiams, mokykloms, universitetams, kultūros asociacijoms, įdarbinimo centrums), ir reprezentatyviųjų tyrimų organizavimas (taip pat žr. 1.4 veiklą). Palygindami demografinę susitikimo dalyvių ir dalyvių internetu sudėtį su jūsų miesto visuomenės sudėtimi galite nustatyti nepakankamai atstovaujamas grupes, su kuriomis turėtumėte aktyviai siekti užmegzti ryšį.

- Kviesdami suinteresuotuosius subjektus ir piliečius visuomet aiškiai pristatykite procesą ir darbotvarkę, kad jie žinotų, ko iš jų tikimasi ir kiek pastangų ir gebėjimų jiems reikia įdėti. Geras argumentas įtikinti juos dalyvauti yra tai, kad jiems nedalyvaujant planavimo procese neįmanoma atsižvelgti į jų poreikius.

#### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Pasirūpinkite, kad aukšto rango suinteresuotieji subjektai (pvz., kaimyninių vietos valdžios institucijų merai, vietos tarybų nariai ar didelių organizacijų direktoriai) gautų oficialius asmeninius kvietimus jūsų mero (ar jūsų organizacijos prezidento) vardu. Jų dalyvavimas gali padėti užsitikrinti aukšto lygio politinę paramą DJMP procesui.

#### Laikas ir koordinavimas

- Daroma parengus scenarijų arba tuo pat metu, kai rengiamas scenarijus.
- Scenarijai aptariami kartu kuriant bendrą viziją ir nustatant tikslus (žr. 5.1 ir 5.2 veiklas). Scenarijai ir vizijos yra glaudžiai susiję ir jų rengimo tvarka gali skirtis priklausomai nuo miestų arba netgi vykti lygiagrečiai.

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Įprastinės veiklos scenarijuje, kuris buvo aptartas su suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais, atskleisti pokyčių poreikiai.
- ✓ Su suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais aptarta, kurie scenarijai ar scenarijų elementai yra pageidautini.





## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Praha (Čekija). Scenarijų rengimas aktyviai dalyvaujant suinteresuotiesiems subjektams ir piliečiams

Siekiant pasirinkti tinkamiausią scenarijų, 2015 m. Prahoje buvo parengti trys galimi scenarijai ir surengtas ekspertams skirtas praktinis seminaras ir sociologinis tyrimas. 57 atrinkti ekspertai susirinko į grupes ir aptarė scenarijus pusdienio trukmės seminare. Surengus sociologinį tyrimą pavyko surinkti dar 2 224 piliečių nuomones. Remiantis bendra suinteresuotųjų subjektų ir piliečių nuomone Prahoje buvo parengta galutinė transporto strategija. Ekspertų seminaro ir sociologinio tyrimo rengimas suformuluojant paprastus esminius klausimus yra lengvas, pigus ir vaizdus scenarijaus pasirinkimo sprendimas. Tai taip pat patvarus pagrindas norint užsitikrinti politinį pritarimą, nes jis grindžiamas subalansuotomis daugelio ekspertų nuomonėmis.

**Autorius:** Václav Novotný, Prahos planavimo ir plėtros institutas; informaciją parengė EURO CITIES | **Nuotrauka:** Prahos miestas



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Antverpenas (Belgija). Bendras piliečių, politikos formuotojų ir ekspertų įtraukimas į scenarijų aptarimą

Antverpeno mieste buvo įdiegti novatoriški valdymo metodai siekiant užsitikrinti plačią visuomenės paramą miesto vizijai. Išnagrinėjusi galimus scenarijus valdymo grupė pasirinko tą, kuris geriausiai atitiko Antverpeno užmojų ir jį kurį taip pat buvo įtraukti tinkami ir svarbūs regioninio lygmens projektai. Taikant šį metodą buvo susitarta dėl tikslo kurti naujoviškas idėjas kartu su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais. Buvo surengta iš viso 100 darbo sesijų, kuriose dalyvavo maždaug 3 500 ekspertų ir politikos formuotojų bei maždaug 3 000 piliečių ir organizacijų. Buvo suformuotas aljansas, kuris tapo šio proceso valdymo struktūra. Daugiadisciplininėse grupėse iš piliečių gautiems įvesties duomenims formuoti buvo naudojamos dalyvavimo ir bendro kūrimo priemonės.

**Autorė:** Annelies Heijns; informaciją parengė ICLEI  
**Nuotrauka:** Antverpeno miestas



**5 PAKOPA.**  
Kartu su suinteresuotaisiais subjektais parengti viziją ir strategiją

- 5.1 Co-create common vision with citizens and stakeholders
- 5.2 Agree objectives addressing key problems and all modes

Dabar esate pasiruošę pradėti pagrindines darnaus judumo mieste plano rengimo pakopas. Bendros vizijos ir tikslų nustatymas yra kiekvieno DJMP pagrindas. Vizija – tai svarbus kokybinis pageidaujamos miesto ir judumo jame ateities apibūdinimas, kuris po to patikslinamas nustatant konkrečius tikslus, atitinkančius norimo pakeitimo rūšį. Abu elementai yra pagrindas imtis visų tolesnių veiksmų apibrėžiant strateginius rodiklius ir siektinas reikšmes bei renkant priemonės. Scenarijai ir vizijos yra glaudžiai susiję ir jų rengimo tvarka gali skirtis priklausomai nuo aplinkybių arba netgi vykti lygiagrečiai. Vizija ir tikslai gali būti pagrindiniai elementai tik jeigu dėl jų plačiai pritariama tarp suinteresuotųjų subjektų ir piliečių; taigi itin svarbu juos kurti kartu ir prisiimti bendrą atsakomybę.

## 5.1 VEIKLA. Kartu su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais sukurti bendrą viziją

### Pagrindimas

Kokiame mieste norime gyventi? Kuo jis skirsis nuo kitų miestų? Tai pagrindiniai klausimai, į kuriuos reikia atsakyti rengiant viziją, dalyvaujant visiems suinteresuotiesiems subjektams ir piliečiams. Vizija – tai kokybinis pageidaujamos darnaus judumo mieste ateities aprašymas, kuriuo grindžiamas tinkamų planavimo priemonių rengimas. Transportas turi būti vėl nagrinėjamas bendresniame miesto ir visuomeninės plėtros kontekste. Kitaip tariant, kaip transportas gali prisidėti prie teigiamos ateities?

Viziją reikėtų parengti atsižvelgiant į visus politikos aspektus, kuriuos siekiama aprėpti, ypač įtrauktus į jau parengtas bendrąsias miestų vizijas ar strateginius planus, įskaitant miestų ir teritorijų planavimą, ekonominę plėtrą, aplinką, socialinę įtrauktį, lyčių lygybę, sveikatą ir saugą.

Siekiant užtikrinti informuotumą ir bendrą pritarimą visuomenė turėtų aktyviai dalyvauti vizijos kūrimo ir jos rezultatų planavimo procese. Piliečiai turėtų dalyvauti kuriant viziją, pvz., specialiai tam skirtame praktiniame seminare. Darnaus judumo mieste planavimo rezultatai gali būti sėkmingi tik jeigu piliečiai supranta viziją ir jeigu jie pritaria dėl jos bendresnių tikslų.

### Tikslai

- Susitarti dėl plačiai remiamos bendros vizijos, grindžiamos scenarijų aptarimo rezultatais; ilgalaikis tikslas judumo plėtros srityje yra orientyras planavimo procese.

- Išplėsti požiūrį aprėpiant ne tik transportą ir judumą, bet įtraukiant, pvz., gyvenimo kokybę, sveikatą ir žemės naudojimą.
- Stiprinti vietos bendruomenės tapatybę ir bendrą visuomenės atsakomybę už viziją.
- Pabrėžti politinę DJMP vertę ir užtikrinti, kad pagrindiniai dalyviai ir sprendimus priimančiosios subjektai būtų įsipareigoję.

### Užduotys

- Suburkite reprezentatyviąją pagrindinių suinteresuotųjų subjektų grupę, kuri bus atsakinga už vizijos kūrimą. Tai galėtų būti DJMP valdymo grupė, sukurta vykdamas [1.4 veiklą](#).
- Organizuokite ir surenkite susitikimus su suinteresuotaisiais subjektais, po jų imkitės tolesnių veiksmų. Norint užmegzti atvirą, pagarbų ir sėkmingą dialogą gali būti naudingi įvairūs formatai (žr. vizijų kūrimo metodus toliau; formatai apžvelgiami prie [1.4 veiklos](#)). Pirmajame susitikime pateikite suinteresuotiesiems subjektams pagrindinę informaciją, kad visų žinios būtų vienodos. Tai, be kita ko, turėtų būti informacija apie esamas vizijas ir judumo analizės rezultatus ([3 pakopa](#)) bei scenarijus ([4 pakopa](#)). Siekdami paskatinti diskusijas kuo aktyviau naudokite žemėlapius, vaizdinius ir konkrečius pavyzdžius iš kitų miestų.
- Venkite slaptumo ir korporatyvizmo: renkite viešus klausymus ir konspektuokite, kas vyksta viešuose susitikimuose su suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų užtikrintas skaidrumas.
- Apsvarstykite galimybę tiesiogiai įtraukti piliečius į vizijos kūrimą, pvz., susitikimuose ar praktiniuose seminaruose, panašiuose į suinteresuotųjų subjektų susitikimus. Turėtumėte bent aktyviai informuoti piliečius apie vizijos kūrimo procesą (pvz., surengę ryšių su visuomene kampaniją) ir sudaryti galimybę jiems pateikti grįžtamąją informaciją apie vizijos projektą. Rimtai priimkite visus įnašus, bet iš anksto aiškiai ir atvirai praneškite, kad ne visus pasiūlymus pavyks įgyvendinti ir kad sprendimus reikės priimti remiantis nuomonėmis, kurios neretai viena kitai prieštarauja.
- Parenkite vizijos projektą, į kurį įtraukiama visa miesto aglomeracija ir visi svarbūs darnumo aspektai, kaip antai kelių eismo saugumas, prieinamumas, palankios

sąlygos gyventi, triukšmas ir oro kokybė. Taip pat reikėtų atsižvelgti į visas transporto priemonių rūšis ir formas, t. y. viešąjį ir privatųjį transportą, keleivių ir krovinių vežimą, motorines ir nemotorines transporto priemones bei judantį ir stacionarų transportą. Kurdami viziją apsvarstykite scenarijų rezultatus ir diskusijas, pvz., įtraukdami scenarijų ar scenarijų elementus, kuriais buvo pasiekti geriausi rezultatai ir dėl kurių buvo labiausiai pritarta.

- Pasirūpinkite, kad sprendimus priimančiosios subjektai būtų nuolat įtraukti į procesą. Apsvarstykite galimybę aptarti vizijos projektą su vadovaujančiais politikais, atstovaujančiais visoms partijoms (tai galima padaryti ir susitinkant neoficialiai), kad būtų priimta bendra atsakomybė už viziją. Gali būti prasminga atlikti paprastas visuomenės apklausas; tendencijos, kurios bus taip nustatytos, gali būti naudojamos kaip argumentai politinius sprendimus priimančioms subjektams įtikinti.
- Aptarkite vizijos projektą ir grįžtamąją informaciją iš piliečių ir sprendimus priimančių subjektų su suinteresuotaisiais subjektais ir susitarkite dėl galutinio varianto.
- Paskelbkite viziją taip, kad ją būtų lengva suprasti, ir tuo tikslu naudokite vaizdinius. Plačiai paskelbkite vizijos dokumentą, be kita ko, per žiniasklaidą (vietos spaudą, radiją, televiziją, socialinę žiniasklaidą).

### Laikas ir koordinavimas

- Remiamasi judumo analize ([3 pakopa](#)) ir scenarijais ([4 pakopa](#)).
- Scenarijai ir vizijos yra glaudžiai susiję ir jų rengimo tvarka gali skirtis priklausomai nuo miestų arba netgi vykti lygiagrečiai.



#### Kaip suprasti sąvoką „vizija“?

Vizija – tai kokybinis pageidaujamos miesto ateities aprašymas, kuriuo grindžiamas tikslų, strateginių rodiklių ir siektinų reikšmių parengimas bei tinkamų priemonių atranka per visą DJMP procesą. Paprastai orientuojamasi į ilgalaikę perspektyvą, kuri gali būti net ilgesnė nei DJMP trukmė ir aprėpti situacijas po 20–30 metų.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Suburta suinteresuotųjų subjektų grupė vizijai sukurti.
- ✓ Piliečiai aktyviai dalyvauja vizijos kūrimo procese.
- ✓ Parengtas pirmasis vizijos variantas; jis aptartas su piliečiais ir sprendimus priimančiais subjektais.
- ✓ Suinteresuotieji subjektai sutaria dėl galutinio vizijos projekto.
- ✓ Vizijos rezultatai yra užrašyti dokumentuose.



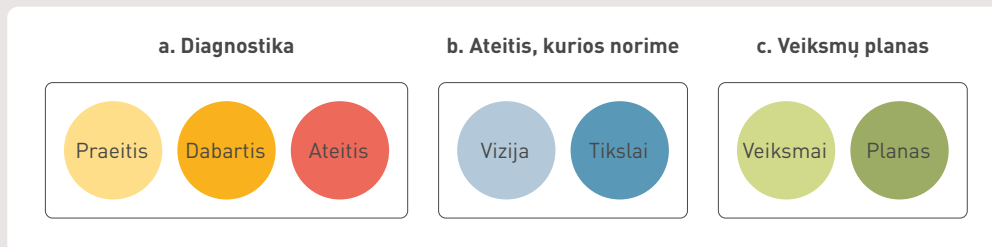
#### Praktinis ateities vertinimo seminaras

Yra daug būdų įtraukti suinteresuotuosius subjektus ir piliečius į vizijos kūrimo procesą. Vienas iš jų yra praktinis ateities vertinimo seminaras. Trijų dienų seminaro tikslas – surinkti visus svarbius suinteresuotuosius subjektus, kad jie susitartų. Vykstant intensyviai 17 valandų trukmės procesui dalyviai dirba daugiausia mažose grupėse ir bendrai kuria viziją. Idealiu atveju turėtumėte suburti įvairių maždaug 50–60 suinteresuotųjų subjektų grupę, į kurią įeitų sprendimus priimančiosios subjektai, planuotojai, tyrėjai ir visų svarbiausių grupių atstovai.

Praktiniame ateities vertinimo seminare paprastai nagrinėjamos trys temos:

- a. Diagnostika.** Pažvelkite atgal siekdami išanalizuoti, kaip kito dabartinė judumo padėtis. Po to pažvelkite į ateitį vertindami struktūrines tendencijas, kurios tikriausiai darys poveikį judumo modeliams ateityje.
- b. Ateitis, kurios norime.** Apibūdinkite idealią ateities padėtį ir pasidalykite šiomis mintimis su kitais dalyviais. Reikia susitarti ir apibrėžti veiksmų, kuriais galima sukurti norimą ateitį, principus. Taip pat surenkama informacija apie nuomonių skirtumus ir nesutarimus.
- c. Veiksmų planas.** Baigiamajame proceso etape daugiausia dėmesio skiriama konkrečių projektų ir veiksmų rengimui remiantis ankstesniame etape sukurtomis vizijomis.

**22 pav.** Trys praktinio ateities vertinimo seminaro temos (šaltinis: E. Adell, C. Ljungberg, 2014, „The Poly-SUMP Methodology“, p. 21)



Dėl išsamesnės informacijos žr. „Poly-SUMP“ gaires ir praktinį vadovą dėl praktinio ateities vertinimo seminaro rengimo (angl. *Practical guide on running a Future Search Workshop*): [www.poly-sump.eu/tools](http://www.poly-sump.eu/tools)

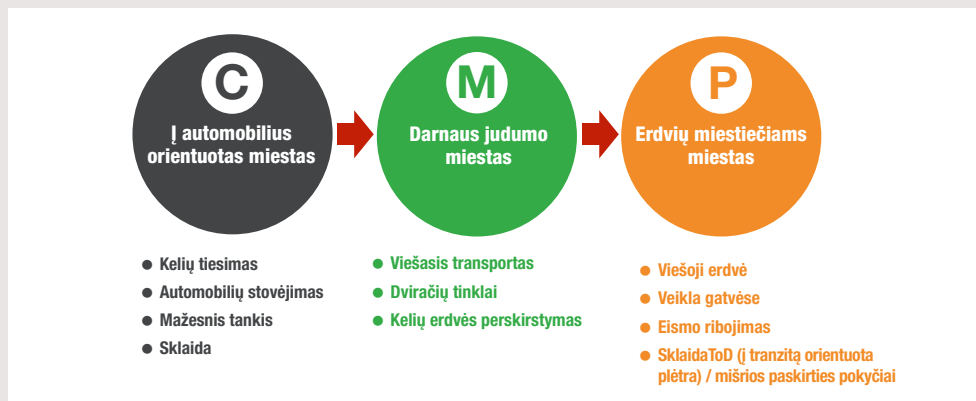


#### Patogių erdvių miesto kūrimas

Vykdamas CREATE projektą buvo tiriamos miesto valdžios institucijų politikos perspektyvos per pastaruosius 50–60 metų. Buvo išskirtos trys aiškios ankstesnės vizijos. Daugelyje Vakarų Europos miestų tokios perspektyvos iš esmės grindžiamos trijų pakopų sekos procesu: miestas, kuriame iš pradžių orientuojamasi į automobilius, tampa darniai judnčiu miestu, o vėliau – patogių erdvių miestu. Praktiškai perėjimas nėra labai aiškus, yra sutampančių elementų ir kartais po rinkimų trumpam grįžtama prie ankstesnės politikos. Trys etapai paprastai vykdomi mieste vienu metu, bet skirtingose miesto teritorijos dalyse. Į vietą orientuota politika dažniausiai pradeda centriniuose rajonuose ir plinta link priemiesčių, o į automobilius orientuoti sprendimai dominuoja ilgesnį laiką. Tikslus grafikas gali būti sudėtingas ir priklausyti nuo miesto, bet yra aiški bendra tendencija kurti į vietą orientuotą vizijas.



23 pav. Judumo mieste vizijos imantis įprastų politikos priemonių



Įprasti į vietą orientuotų vizijų, kurios gali įkvėpti jūsų miesto vizijos kūrimą, tikslai – sukurti:

- judumo paslaugas sudarant galimybę visiems laisvai ir saugiai judėti miesto teritorijoje nepagrįstai neužtrunkant, naudojantis daugiausia aplinkai draugiškais transporto rūšimis;
- žemės naudojimo modelius, kuriais būtų remiamos dideliu dažnumu teikiamos kokybiškos viešojo transporto paslaugos pagrindiniuose koridoriuose ir užtikrinama pakankama vietos įvairovė, kad gyventojai galėtų vaikščioti ar važiuoti dviračiu ir naudotis paslaugomis, tenkinančiomis jų kasdienes poreikis;
- miestus, kuriuose būtų patogu gyventi ir būtų saugios ir patrauklios erdvės (gatvės, persėdimo punktai ir kt.), kuriose žmonės galėtų dalyvauti ekonominėje, socialinėje ir bendruomeninėje veikloje;
- galimybes sėkmingai įgyvendinti bendresnius miesto politikos tikslus, kaip antai atkūrimo, geros visuomenės sveikatos ir gerovės bei bendruomenės sanglaudos tikslus;
- valdymo priemones, kuriomis būtų skatinami ar remiami pokyčiai, kaip antai kaupti žinias ir patirtį, kurti vykdymo užtikrinimo mechanizmus, užtikrinti integruotą transporto planavimą, verslo modelius ir kt.

Šaltinis: Peter Jones et al., 2018, CREATE projekto santrauka ir rekomendacijos miestams (angl. CREATE project summary and recommendations for cities). <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryReccommendations.pdf>

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Levenas (Belgija). Visuotinai patvirtinta Leveno klimato vizija

Nusprendus, kad svarbu siekti neutralaus poveikio klimatui, Leveno merui pasirašius Merų paktą ir pradėjus konsultacijų procesą Leveno mieste buvo sukurta asociacija „Leuven Climate Neutral 2030“ (arba „Leuven 2030“). Ši asociacija yra struktūra, kurioje kuriama bendroji ilgalaikė miesto vizija. Asociacijoje atstovaujama visiems visuomenės sektoriams, procese taip pat aktyviai dalyvauja savivaldybė. Vietos DJMP taip pat nustatytas išmetamo šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslas. Jame nustatomi tikslai dvigubai padidinti važiavimo dviračiu ir viešuoju transportu dalį ir iki 2030 m. sumažinti naudojamą automobiliais Levene 20 proc.

Autorius: Tim Asperges, Leveno miestas; informaciją parengė „Polis“  
Nuotrauka: KarlBruninx





## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Geteborgas (Švedija). Visiškai saugaus eismo vizijoje (angl. „Vision Zero“) išdėstytas požiūris kelių eismo saugai užtikrinti

Geteborge, kuriame gyvena 570 000 gyventojų, kaip ir visoje Švedijoje, patvirtintas ilgalaikis visiškai saugaus eismo vizijoje (angl. „Vision Zero“) išdėstytas požiūris į žūtis ir sunkius sužalojimus keliuose. Tarpiniai miesto tikslai – sumažinti žūčių keliuose skaičių nuo 9 iki 3 per metus, o sunkių ir vidutinio sunkumo sužalojimų skaičių – nuo 227 iki 75 per 2010–2020 m. laikotarpį. 1978 m. Geteborge buvo vienas greičio mažinimo kalnelis. 2019 m. yra įdiegta apie 2 500 eismo lėtinimo priemonių ir piliečiai prašo įrengti jų dar daugiau. Sulėtinus eismą ir atskyrus aktyviasias transporto rūšis nuo motorinių transporto priemonių eismo pavyko užtikrinti, kad 80 proc. sužalojimų miesto keliuose atvejų nėra susiję su automobiliu.

**Autorius:** Dirk Engels, Leveno transporto ir judumo skyrius; informaciją parengė „Rupprecht Consult“ | **Nuotrauka:** Geteborgo miestas, 2007 m.

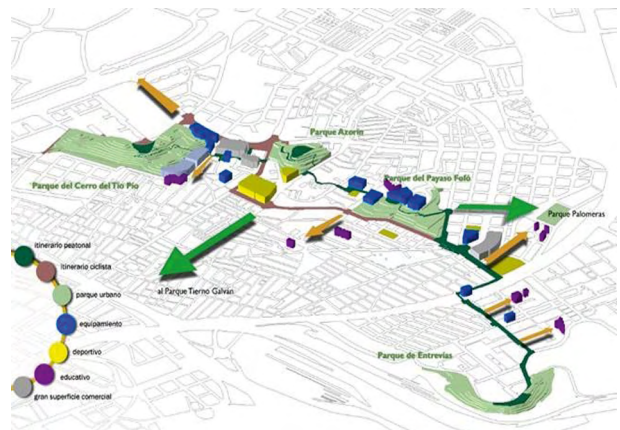


## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Madridas (Ispanija). Tikslų nustatymas periferinėse vietovėse

Naujajame Madrido DJMP daug dėmesio skiriama pažeidžiamiausių priemiesčių atkūrimui. Plano tikslai buvo suformuluoti po renginių, kuriuose dalyvavo kaimynai, siekiant išsiaiškinti poreikius ar problemas įvairiuose periferiniuose rajonuose. Be to, buvo organizuotas visos dienos struktūrinis dialogas su technikais, ekspertais, asociacijomis ir piliečių grupėmis siekiant pristatyti strategines darbo kryptis, numatytas judumo plane, iširti konkrečias problemas ir pasiūlyti galimus metodus ar sprendimus. Pagal naujajį DJMP bus numatomi bandomieji veiksmai, kad mieste būtų matomos plano veiksmų kryptys, kad jos būtų įvertintos ir kad jas būtų lengviau atkurti kitose miesto dalyse.

**Autorė:** Cristina Moliner Hormigos, Madrido miesto taryba; informaciją parengė EUROCITIES | **Nuotrauka:** Madrido miesto taryba



## 5.2 VEIKLA. Susitarti dėl tikslų sprendžiant pagrindines problemas visų transporto priemonių srityse

### Pagrindimas

Siekiant nubrėžti strategines gaires viziją reikia patikslinti nustatant konkrečius tikslus, iš kurių matyti, kokio pobūdžio pokyčių reikia. Apibrėžti tikslus reiškia konkrečiai nustatyti, kokių socialinių, aplinkosauginių ar ekonominių patobulinimų siekiama, tiksliai nurodant, ką reikia sumažinti, padidinti ar išlaikyti. Tikslai – tai aukštesnio lygio darnaus judumo mieste plano tikslai (pvz., sumažinti spūstis), o priemonės (pvz., nutiesti tramvajaus liniją) – tai būdas juos įgyvendinti. Toks į tikslus orientuotas požiūris skiriasi nuo planavimo metodo, kurį taikant dėmesys sutelkiamas į schemų ir infrastruktūros įgyvendinimą neatsižvelgiant į aukštesnio lygio tikslus. Tolesnis suinteresuotųjų subjektų dalyvavimas yra būtinas siekiant užtikrinti pritarimą dėl nustatytų judumo prioritetų.

### Tikslai

- Nurodyti, ką reikėtų pasiekti įgyvendinant DJMP, atsižvelgiant į visus bendros vizijos aspektus.
- Suformuluoti aiškius tikslus ir strateginius prioritetus, kuriais nusakomos tobulėjimo kryptys.

### Užduotys

- Vadovaukitės vizija ir analizuokite, kokie patobulinimai joje numatyti. Be to, atsižvelkite į scenarijų rengimo rezultatus, visų pirma apibrėždami strateginius prioritetus ir sritis, į kurias reikia sutelkti dėmesį siekiant pagerinti situaciją.
- Atsižvelkite į atitinkamus regioninio, nacionalinio ir ES lygmens tikslus.
- Įvertinkite ir apibrėžkite norimus patobulinius kartu su suinteresuotaisiais subjektais. Surenkite praktinius suinteresuotųjų subjektų seminarus ir susitikimus ir po jų imkitės tolesnių veiksmų. Susitarkite dėl strateginių tikslų rinkinio bendromis temomis, atitinkančiomis suinteresuotųjų subjektų ir piliečių poreikius miesto aglomeracijoje. Ne visi tikslai gali būti lengvai pasiekiami, tad gali kilti poreikis nustatyti svarbiausius tikslus.

- Apibrėžkite aiškius tikslus, kurie padės apsispręsti renkantis ir kuriant priemones. Nurodykite, ką reikėtų pasiekti ir kada. Į tikslus paprastai įtraukiami ir strateginiai prioritetai bei sritys, į kurias reikia sutelkti dėmesį siekiant pagerinti padėtį. Pavyzdžiui, mieste gali būti ne tik nustatytas tikslas pagerinti oro kokybę ir gyvenimo sąlygas, bet ir priimtas sprendimas sumažinti automobilių naudojimą arba tapti trumpų atstumų miestu, kad tas tikslas būtų pasiektas. Tokiais prioritetais tik nusakoma strateginė kryptis (į tikslus orientuotas planavimas) ir jie neturėtų būti pernelyg išsamūs, nes tikslios priemonės nustatomos tik vykdant priemonių planavimą (7.1 ir tolesnės veiktos). Į tikslus reikėtų įtraukti integruotą požiūrį į visą transporto rūšis, kartu siekiant pereiti prie darnesnių rūšių.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Aptarkite tikslų projektus su piliečiais ir apsvastykite jų grįžtamąją informaciją nustatydami galutinius tikslus.
- Apsvarstykite galimybę suderinti jūsų tikslus su tais, kurių siekia išorės finansavimo subjektai, kad į darnaus judumo mieste planą įtrauktos priemonės būtų patrauklesnės finansuoti. Pavyzdžiui, nacionalinės aplinkos agentūros gali būti pasirengusios finansuoti priemones, jeigu jas įgyvendinant daug dėmesio skiriama energijos taupymui arba išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimui.
- Rengdami viziją ir tikslus bei visame planavimo procese turėkite omenyje konfliktus, kai siekiate bendro sutarimo. Prireikus apsvastykite konfliktų prevencijos veiksmus siekdami sumažinti ginčų riziką ir įtampą tarp įvairių suinteresuotųjų subjektų.



#### Kaip suprasti sąvoką „tikslas“?

Bendras teiginys, kuriuo apibūdinamas miesto siekiamas patobulinimas. Tikslais nusakomos tobulėjimo kryptys ir prioritetinės vietos, bet ne būdai juos įgyvendinti.

## Laikas ir koordinavimas

- Remiamasi vizija (5.1 veikla) ir siekiama rodiklių ir siektinų reikšmių (6 pakopa).

## Kontrolinis sąrašas

- ✓ Peržiūrėta vizija, kad būtų lengviau nustatyti tikslus.
- ✓ Parengti tikslų projektai.
- ✓ Tikslų projektai aptarti su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais.
- ✓ Sudarytas galutinis tikslų rinkinys.



Iš transporto priemonių eismo mieste reguliavimo taisyklių (UVAR) galima matyti didžiausią poveikį, numatomą judumo plane. Pagal UVAR įvairios priemonės (pvz., mažos taršos zonos, spūsčių mokestis, superblokai) neretai taikomos kartu siekiant kartu įgyvendinti svarbius tikslus. Štai keli tikslai, kurių galima pasiekti įgyvendinant UVAR:

- pagerinti oro kokybę;
- sumažinti spūstis;
- perskirstyti erdvę kelyje;
- pagerinti gyvenimo sąlygas ir padidinti viešųjų erdvių patrauklumą;
- apsaugoti istorinius miestų centrus;
- sumažinti triukšmą.

Papildomi tikslai, kuriuos galima pasiekti, ir susijusios UVAR priemonės yra išvardyti teminiame vadove „Transporto priemonių eismo mieste reguliavimo taisyklės ir darnaus judumo mieste planavimas“ (angl. *Urban Vehicle Access Regulations and Sustainable Urban Mobility Planning*).

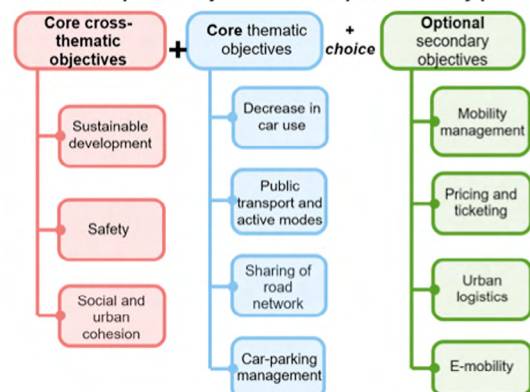
## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Prancūzija. Privalomi tikslai, pritaikyti įvairių dydžių miestams

Prancūzijoje DJMP (PDU – *Plan de déplacements urbains*) yra privalomi miestų teritorijose, kuriose gyvena daugiau nei 100 000 gyventojų. Tokiuose DJMP turi būti nustatyta vienuolika privalomų tikslų. Daugelyje mažesnių miestų savanoriškai rengiamas išsamus PDU arba supaprastintas planas. Taigi buvo sukurtos specialios gairės siekiant atskirti pagrindinius tikslus, kurie turi būti įtraukti į visus (privalomus ar savanoriškus) DJMP, ir neprivalomus tikslus, kuriuos mažesnis miestas galėtų nuspręsti įtraukti į supaprastintą planą atsižvelgdamas į savo užmojų. Prancūzijoje vykstant diskusijoms tikėtina, kad po 2020 m. bus parengta teisiškai įtvirtinta, bet lanksti supaprastinto judumo plano apibrėžtis.

**Autorius:** Thomas Durlin, „Cerema“; informaciją parengė „Rupprecht Consult“  
**Nuotrauka:** „Cerema“

#### Core and optional objectives for simplified mobility plans



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Londonas (Jungtinė Karalystė). Sveikų gatvių tikslai

Taikant sveikų gatvių požiūrį sprendimai priimami pirmiausia orientuojantis į žmones ir jų sveikatą. Taikant sveikų gatvių požiūrį naudojami 10 įrodymais pagrįstų rodiklių, kas padaro gatves patraukliomis vietomis. Jų įgyvendinimas padės sukurti sveikesnį miestą, kuriame visi žmonės būtų įtraukti ir galėtų gerai gyventi ir kuriame būtų sumažinta nelygybė. Siekiant užtikrinti, kad šis požiūris būtų sėkmingas, svarbu jį įtraukti į bendras strategijas ir pagrįsti jį įrodymais. Taip pat būtina įtraukti bendruomenes ir suinteresuotuosius subjektus siekiant užsitikrinti politinę, bendruomeninę ir organizacinę paramą.

**Autorius:** Chris Billington, „Transport for London“; informaciją parengė „Walk 21“  
**Nuotrauka:** „Transport for London“



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Miunchenas (Vokietija). Didelio masto suinteresuotiesiems subjektams skirti praktiniai seminarai siekiant suformuluoti tikslus

Siekiant įvertinti ir aptarti Miuncheno transporto plėtros planą ir jo tikslus suinteresuotiesiems subjektams buvo sudaryta galimybė dalyvauti daugelyje viešų renginių. Tai buvo, be kita ko, praktinis judumo seminaras, kuriame dalyvavo maždaug 100 dalyvių, kurie dalijosi idėjomis apie ateities judumą. Tos idėjos buvo įtrauktos į planą ir taip buvo nubrėžta transporto planavimo kryptis. Taip pat buvo išplatintas dokumento projektas ir suinteresuotieji subjektai galėjo teikti pasiūlymus ir atkreipti dėmesį į konkrečius klausimus. Įtraukus į procesą suinteresuotuosius subjektus Miunchene pavyko ne tik rasti visiems tinkamus judumo sprendimus, bet ir vėliau juos įgyvendinti. Miestas siekia padidinti maršrutų, kuriais keliaujama pėsčiomis, dviračiais ir viešuoju transportu, skaičių ir sumažinti eismą mieste esančiuose gyvenamuosiuose rajonuose.

**Autorius:** Miuncheno miestas; informaciją parengė ICLEI  
**Nuotrauka:** „Evisco“ / LHM



© Rupprecht Consult 2019

## 6 PAKOPA.

### Nustatyti siektinas reikšmes ir rodiklius

- 6.1 Nustatyti visų tikslų rodiklius
- 6.2 Susitarti dėl išmatuojamų siektinų reikšmių

Vizija ir tikslai – tai svarbus kokybinis norimos ateities ir numatomo pokyčių pobūdžio aprašymas. Tačiau vien to nepakanka. Siekiant užtikrinti, kad tokie pokyčiai būtų išmatuojami, reikia sudaryti tinkamą strateginių rodiklių ir tikslų rinkinį. Pagrindinis tikslas – sudaryti rinkinį, kurio rodikliai ir tikslai būtų įmanomi, plataus užmojo ir tarpusavyje suderinami, kad dalyvaujantys subjektai galėtų stebėti pažangą įgyvendinant visus tikslus ir kad tam nereikėtų rinkti nerealistiško naujų duomenų kiekio.

## 6.1 VEIKLA. Nustatyti visų tikslų rodiklius

### Pagrindimas

Visų tikslų strateginių rodiklių parinkimas ir apibrėžimas yra esminis etapas tolesniame siektinų reikšmių nustatymo ir pažangos stebėsenos procese. Svarbu pirma nustatyti rodiklius siekiant užtikrinti, kad būtų pasirinktos siektinos reikšmės, kurias galėsite pakankamai nesunkiai stebėti. Sisteminiis požiūris padeda sudaryti pagrindinių rodiklių rinkinį, kurį galima kontroliuoti ir kuris gerai dera su tikslais. Darbas tik su keliais rodikliais strateginiu lygmeniu gali būti veiksmingesnis, ypač miestuose, kurie yra naujokai šioje srityje ir kurie turi ribotus išteklius, nedaug duomenų ar patirties rengiant darnaus judumo mieste planą. Nors stebėsenos priemonių rodikliai bus rengiami vėliau (žr. 7.3 veiklą), šiame etape bus nustatomi strateginiai rodikliai, kuriais vertinami bendri DJMP veiklos rezultatai, ir kartu parenkami atitinkami matavimo metodai ir duomenų šaltiniai, nustatyti parenjamajame etape (žr. 3.1 veiklą).

### Tikslai

- Sudaryti strateginių rodiklių rinkinį, kuris leistų stebėti pažangą siekiant kiekvieno tikslo.
- Pasirinkti lengvai išmatuojamus ir suprantamus rodiklius atsižvelgiant į esamus duomenų šaltinius (žr. 3.1 veiklą) ir standartinius rodiklius.

### Užduotys

- Sudaryti strateginių rodiklių rinkinį, kuris leistų stebėti pažangą siekiant kiekvieno tikslo.
- Pasirinkti lengvai išmatuojamus ir suprantamus rodiklius atsižvelgiant į esamus duomenų šaltinius (žr. 3.1 veiklą) ir standartinius rodiklius.





- Naudokite standartinius rodiklius, kurie jau yra gerai apibrėžti, ir yra žinoma, kaip juos pamatuoti ir išanalizuoti. Taip galima atlikti lyginamąją analizę su kitais miestais ar lyginti su nacionaliniais ir (arba) tarptautiniais statistiniais duomenimis.
- Sutelkite dėmesį į poveikio rodiklius (taip pat vadinamus rezultatų rodikliais), kuriais tiesiogiai išmatuojamas jūsų darnumo tikslų įgyvendinimas. Taip pat apsvarstykite rodiklius susijusiose srityse, kaip antai ekonomikos, aplinkosaugos, sveikatos ir socialinius rodiklius, ne tik transporto rodiklius.
- Įtraukite kelis rodiklius, kurie būtų ypač naudingi bendraujant su sprendimus priimančiais subjektais ir visuomene. Tokie rodikliai turėtų būti lengvai suprantami ir įdomūs plačiajai visuomenei (pvz., žmonių, kurie buvo sunkiai sužaloti ar žuvo kelyje, skaičius, vietų, kuriose viršijamos oro taršos ribos, skaičius arba sukurtų darbo vietų skaičius).



### Kaip suprasti sąvoką „rodiklis“?

Rodiklis – tai aiškiai apibrėžtas duomenų rinkinys, naudojamas stebint pažangą siekiant konkretaus tikslo ar siektinos reikšmės.

Taikant strateginius rodiklius galima įvertinti bendrus DJMP veiklos rezultatus, tad jie yra jo vertinimo pagrindas. Taikant išsamesnius priemonių rodiklius galima stebėti pavienių priemonių veiksmingumą.

- Įvertinkite jau turimus duomenis ir žinomus duomenų šaltinius (žr. 3.1 ir 3.2 veiklas), nustatykite numatomų rezultatų matavimo priemonių spragas ir prireikus sukurkite ar nustatykite naujus duomenų šaltinius (pvz., apklausų duomenys, kiekybiniai duomenys atliekant automatizuotus matavimus).
- Prieš pradėdami rengti savo strateginius rodiklius aptarkite šį klausimą su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais ir kitomis organizacijomis, veikiančiomis jūsų vietovėje, nes jie jau gali taikyti tam tikrus rodiklius. Pažangą stebėti daug lengviau, jeigu naudojami jau įgyvendinti ir priimti rodikliai.
- Parenkite aiškią kiekvieno rodiklio apibrėžtį, nustatykite duomenų teikimo formatą ir aprašykite, kaip matuojami duomenys ir jais remiantis apskaičiuojami rodikliai.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Derinkite su regiono lygmeniu taikomais rodikliais susijusią veiklą su atitinkamais vietos ir regioniniais suinteresuotaisiais subjektais.
- Skelbkite duomenis internetu, kad išorės asmenys suprastų problemų rimtumą.

### Laikas ir koordinavimas

- Tiesiogiai grindžiama apibrėžtais 5.2 veiklos tikslais, pereinama prie 6.2 veiklos siektinų reikšmių nustatymo.
- Vykdoma kartu su 3 pakopa, kurioje nustatomi ir analizuojami duomenys ir duomenų šaltiniai bei pradinis rodikliui nustatyti reikalingų duomenų buvimo lygis.
- Planuojant pavienių priemonių stebėseną (žr. 7.3 veiklą) reikia atsižvelgti į sudarytą strateginių rodiklių rinkinį ir parengtas stebėsenos priemones.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatyti kiekybiniai ir kokybiniai rezultatų rodikliai visiems tikslams, įskaitant rodiklius, kuriuos naudoja kitos jūsų vietovės organizacijos.
- ✓ Įvertinti esami ir nauji duomenų šaltiniai.
- ✓ Sudarytas pagrindinių strateginių pagrindinių rodiklių rinkinys, įskaitant duomenų teikimo formatą ir matavimo metodą.



**24 pav.** Svarbių kiekybiškai įvertinamų strateginio poveikio rodiklių, grindžiamų Europos darnaus judumo mieste rodiklių rinkiniu (SUMI) ir tarptautiniu standartu (MobiliseYourCity), apžvalga

Tikslas	Rodiklis	Apibrėžtis
Kelių eismo saugumas	Žūčių skaičius visuose eismo įvykiuose miesto teritorijoje per metus.	Miesto transporto sukeltų mirčių, užregistruotų per 30 dienų po eismo įvykio ir su juo susijusių, skaičius per metus 100 000 miesto teritorijos gyventojų.
Galimybė naudotis judumo paslaugomis	Gyventojų dalis, turinti tinkamą galimybę naudotis judumo paslaugomis (viešuoju transportu)	Procentinė gyventojų dalis, turinti tinkamą galimybę naudotis viešuoju transportu (autobusu, tramvajumi, metro, traukiniu).
Išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekis	Visų miesto teritorijos keleivinio ir krovinio transporto priemonių rūšių išmetamas ŠESD kiekis „nuo šaltinio iki rato“.	Išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis (tonų CO <sub>2</sub> [ekv.] vienam gyventojui per metus).
Oro kokybė	Visų keleivinio ir krovinio transporto priemonių rūšių išmetamas oro teršalų kiekis (išmetamosios dujos ir kita PM2.5) miesto teritorijoje.	Išmetamo teršalų kiekio indeksas (kg PM2.5 ekv. vienam gyventojui per metus).

#### Papildomi judumo mieste rodikliai:

- viešojo transporto prieinamumas mažiausias pajamas turinčių asmenų grupei;
- prieinamumas riboto judumo grupėms;
- triukšmas;
- spūstys ir vėlavimas;
- energijos vartojimo efektyvumas;
- aktyviojo judumo galimybės;
- daugiarūšio transporto integracija;
- pasitenkinimas viešuoju transportu;
- eismo sauga pasirinkus aktyviasias transporto rūšis.

Šaltinis: *Europos darnaus judumo mieste rodiklių rinkinys (SUMI) (angl. European sustainable urban mobility indicator set (SUMI))*  
[https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

Daugiau jums naudingų rodiklių atrankos priemonių rasite CIVITAS priemonių saugykloje:  
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Bendresnė informacija apie stebėseną paskelbta projekto „CH4LLENGE“ stebėsenos ir vertinimo vadove:  
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Milton Keinsas (Jungtinė Karalystė). Esamas lengvai išmatuojamų strateginių rodiklių rinkinys

Siekdama įvertinti bendrą darnaus judumo mieste plano veiksmingumą miesto taryba pasirinko kelis rodiklius, įskaitant, pvz., kelių tinklo būklę, vidutinę kelionės trukmę, oro kokybę ir kelių eismo saugumą. Buvo priimtas sprendimas pasirinkti šiuos rodiklius siekiant teisingai įvertinti DJMP poveikį; šie rodikliai yra lengvai išmatuojami, žinomi arba lengvai prieinami. Milton Keinsos taryba pataria DJMP apibrėžti aiškius SMART (konkrečius, išmatuojamus, pasiekiamus, aktualius, per nustatytą laiką įvykdytinus) tikslus; vėliau tai padėtų pasirinkti su DJMP tikslais derančius rodiklius. Remdamasi patirtimi DJMP grupė taip pat pataria naudotis naujosiomis technologijomis ir taikyti rodiklių nustatymo metodikas, kurios buvo taikomos kituose miestuose.

**Autorius:** James Povey, Milton Keinsos taryba; informaciją parengė „Polis“  
**Nuotrauka:** Milton Keinsos taryba

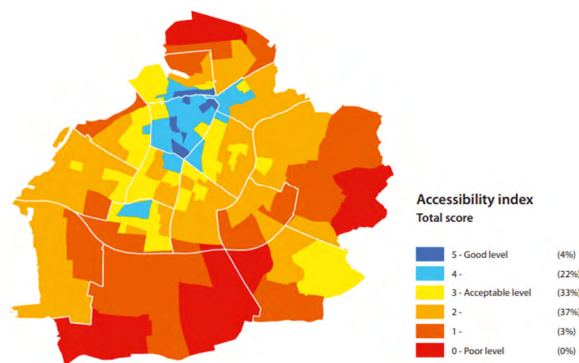


GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Malmė (Švedija). Prieinamumo indeksas kaip rodiklio pavyzdys

Remiantis atitinkamais matavimais Malmėje buvo sukurtas norminis prieinamumo indeksas, kurį taikant galima įvertinti įgyvendinamų priemonių poveikį ir naudojami žemėlapiai, kuriuose pavaizduojamas darnus prieinamumas. Prieinamumo indeksas gali būti naudojamas kaip pagalbiniė priemonė priimanč planavimo ir įvairių investicijų ir veiksmų vertinimo sprendimus. Jis taip pat leidžia palyginti skirtingas sritis ir gyventojų grupes. Prieinamumo indeksas gali būti naudingas stebint, kaip ilgainiui kinta transporto sistemos prieinamumas, ir gali būti vienas iš kelių rodiklių, parodančių, kaip sekasi įgyvendinti DJMP tikslus.

**Autorius:** Andreas Nordin, Malmės miestas; informaciją parengė „Rupprecht Consult“  
**Nuotrauka:** Malmės darnaus judumo mieste planas



## 6.2 VEIKLA. Susitarti dėl išmatuojamų siektinų reikšmių

### Pagrindimas

Siektinos reikšmės – tai konkretūs įsipareigojimai pagal darnaus judumo mieste planą dėl to, ką ir iki kada norite pasiekti. Aiškios siektinos reikšmės nustatomos dviem pagrindiniais tikslais. Pirmą, užtikrinamas skaidrumas ir nustatomos aiškios gairės, kaip norite pakeisti transportą ir judumą mieste. Antra, sudaroma galimybė miestams suprasti, iki kokio lygio reikia pasiekti tikslus. Jeigu pagrindiniai strateginiai rodikliai ir siektinos reikšmės yra aiškiai apibrėžti, sprendimus priimančios subjektai ir visuomenė galės lengvai juos suprasti ir jie gali juos paskatinti siekti geresnių rezultatų.

### Tikslai

- Priimti sprendimą dėl kiekvieno iš suderintų strateginių rodiklių (žr. 6.1 veiklą) išmatuojamų siektinų reikšmių rinkinio, į kurį būtų įtraukti visi jūsų tikslai.
- Pasirūpinkite, kad suderintomis siektinomis reikšmėmis būtų galima įvertinti norimų rezultatų pasiekimą.
- Nustatykite įmanomas, bet plataus užmojo siektinas reikšmes.
- Užtikrinkite, kad siektinos reikšmės būtų tarpusavyje suderinamos.



### SMART siektinos reikšmės

- **Konkrečiau** – tiksliai aprašyta naudojant kiekybinius ir (arba) kokybinius terminus, kuriuos supranta visi suinteresuotieji subjektai.
- **Išmatuojama** – dabartinė padėtis yra įvertinta ir žinoma. Taip pat yra išteklių, kuriuos naudojant galima įvertinti vykstančius pokyčius (kokybinius ir kiekybinius).
- **Pasiekiamas** – pagrįsta esamais techniniais, praktiniais ir finansiniais gebėjimais ir sudarytais suinteresuotųjų subjektų susitarimais ir (arba) jų prisiimtais įsipareigojimais.
- **Aktualu** – pabrėžiama, kaip svarbu pasirinkti svarbias siektinas reikšmes, kuriomis skatinamas judumas mieste ir kurios padeda įgyvendinti kitas siektinas reikšmes bei su jomis dera.
- **Įvykdytina per nustatytą laiką** – aiškiai nustatytos pagrindinės siektinos reikšmės pasiekimo datos.

### Užduotys

- Nustatykite kiekvieno iš pagrindinių strateginių rodiklių (pasirinktų vykdant 6.1 veiklą) siektinas reikšmes, kad būtų galima stebėti pažangą siekiant tikslų. Siektinos reikšmės turėtų atitikti SMART principą: jos turėtų būti konkrečios, išmatuojamos, pasiekiamos, aktualios ir per nustatytą laiką įvykdytinos. Vertindami, ką galima pasiekti, būkite ambicingi, bet realistiški.
- Pirmiausia apibrėžkite strateginių rodiklių, kuriais tiesiogiai išmatuojamas pageidaujamas kiekvieno iš darnumo tikslų įgyvendinimo mastas, siektinas reikšmes (pvz., per 10 metų sumažinti transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 30 proc.). Be to, įtraukite tarpines siektinas reikšmes, atitinkančias tarpinius tikslus siekiant ilgalaikių tikslų (pvz., per penkerius metus sumažinti transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 15 proc.).
- Po to nustatykite pagrindinių transporto veiklos rodiklių, kuriais išmatuojama, kiek patobulėjo transporto sistema, siektinas reikšmes (pvz., po 10 metų darnių transporto priemonių rūšių dalis viršija 70 proc. arba per ateinančius 10 metų įrengtų kokybiškų autobusų linijų ilgis kilometrais).
- Stenkitės išvengti rodiklių neatitikimų.
- Įtraukite pagrindinius suinteresuotuosius subjektus į siektinų reikšmių nustatymo procesą, nes taip bus užtikrinta, kad dėl siektinų reikšmių būtų plačiai sutariama ir kad jos būtų realistiškos. Tačiau stenkitės neleisti lobistų grupėms užblokuoti didelio užmojo pakeitimų, kurie būtų naudingi daugumai žmonių. Organizuokite ir surenkite darbo grupės posėdžius, po jų imkitės tolesnių veiksmų.
- Įtraukite siektinas reikšmes į DJMP dokumentą, kad jos būtų oficialiai patvirtintos (žr. 9.1 veiklą).



### Išsami informacija apie užduotis

#### Būkite ambicingi, bet realistiški!

Daugelyje miestų miesto transporto ir judumo siektinos reikšmės tėra svajonės, o ne tai, ką iš tikrųjų galima įgyvendinti. Tai neproduktyvu. Nors siekti plataus užmojo yra gerai, taip pat turite sąžiningai įvertinti, ką galima pasiekti, atsižvelgdami į turimus išteklius ir patirtį.



### Transporto dalis

*Apibrėžtis.* Transporto dalį galima apibrėžti kaip žmonių, naudojančių tam tikrą transporto rūšį, skaičių kaip viso naudojimosi transportu miesto teritorijoje dalį. Kiekvienos transporto rūšies dalis paprastai nurodoma procentais. Ją galima apskaičiuoti atskirai keleiviniam ir krovininiam transportui remiantis skirtingais vienetais (pvz., reisų skaičiumi, apimtimi, svoriu, keleivio kilometrais ar tonkilometrais), bet ją taip pat galima apskaičiuoti įvairioms geografinėms vietovėms (pvz., funkcinėi miesto zonai, miesto centrui, rajonui)<sup>49</sup>.

Teiginys „parodykite man savo transporto dalis ir pažinsiu jūsų miestą“ gali skambėti perdėtai, bet tam tikru požiūriu tai gali būti tiesa. Miestai nori žinoti, kaip žmonės juda mieste, ne tik tam, kad susidarytų vaizdą apie transporto sistemą. Taigi pirmiausia reikia rinkti duomenis ir po to atlikti skaičiavimus ir įvertinti transporto dalis. Tai daro daugelis miestų visame pasaulyje, tad pasaulinė transporto dalies siektina reikšmė yra labai vertinga norint pereiti prie aplinkai draugiškų transporto rūšių. Transporto dalis gali būti aiškiai apibrėžta ar nuosekliai matuojama ne visuose miestuose, bet ji vis tiek yra visame pasaulyje suprantama vertė, kuri yra labai svarbi. Viena vertus, ji atlieka svarbų vaidmenį apibrėžiant miesto transporto sistemos pradinį lygį. Kita vertus, žinant transporto dalis galima veiksmingiau nustatyti plataus užmojo siektinas reikšmes norint pakeisti esamą vertę ir taip pat lyginti jas su kitais miestais. Pavyzdžiui, Londone yra nustatyta plataus užmojo siektina reikšmė, kad iki 2041 m. 80 proc. visų gyventojų kelionių vyktų naudojantis aplinkai draugiškomis transporto rūšimis (vaikščiojant pėsčiomis, važiuojant dviračiu ir viešuoju transportu).

Planuojant miesto darnų judumą, transporto dalis gali būti įtraukta į dabartinės judumo padėties analizę, bet ji taip pat gali būti viena iš pagrindinių siektinų reikšmių, naudojamų vertinant pažangą darnaus judumo srityje. Pavyzdžiui, jeigu matote, kad kelionių dviračių skaičius padidėja, ne tik darote pažangą įgyvendindami bendrą dviračių transportui palankaus miesto viziją; taip pat galite įvertinti pažangą siekiant tikslo, kad dviračių dalis būtų 10 proc. didesnė. Transporto dalis gali būti laikoma pagrindine siektina reikšme, kurią rekomenduojama įtraukti į DJMP. Atsižvelgdami į transporto dalį ne tik galite lyginti ilgalaikius pokyčius transporto sistemoje, bet ir įvertinti konkrečius kelionės tikslus ar net sutelkti dėmesį į įvairias piliečių grupes, taip įgydami galimybę stebėti judumo elgseną pagal lytį, amžių ir kt.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Naudokite vietai pritaikytas siektinas reikšmes miesto aglomeracijoje (kaip antai miesto centre, pramoninėse ar komercinėse zonose, konkrečiuose rajonuose ir kt.), kad atsižvelgtumėte į skirtingus vietos lygmens transporto elgsenos modelius ir kelionės galimybes.

### Laikas ir koordinavimas

- Tiesiogiai pagrįsta strateginiais rodikliais, nustatytais vykdant 6.1 veiklą.
- Siektinos reikšmės jums padeda nustatyti ir pasiekti norimus DJMP veiklos rezultatus (žr. 11.1 ir 12.1 veiklas).

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Pagrindiniai suinteresuotieji subjektai dalyvauja nustatant siektinas reikšmes.
- ✓ Sudarytas tinkamas vietos lygmeniu įgyvendintinų siektinų reikšmių rinkinys.



### Kais suprasti sąvoką „siektina reikšmė“?

Siektinos reikšmės – tai tikslinės strateginio rodiklio vertės išraiška. Konkrečiau kalbant, jomis apibrėžiama, kas turėtų būti pasiekta, palyginti su dabartine padėtimi, iki tam tikrų metų. Siektinos reikšmės turėtų atitikti SMART principą: būti konkrečios, išmatuojamos, pasiekiamos, aktualios ir per nustatytą laiką įvykdytinos.

<sup>49</sup> „Eltis“ DJMP žodynelis, 2015 m., [www.eltis.org/glossary](http://www.eltis.org/glossary)





Gerai parengtame DJMP neretai nustatomos siektinos reikšmės, susijusios su visuomenės sveikata, kurias galima glaudžiai susieti su siektinomis reikšmėmis kelių eismo saugumo, oro ir triukšmo taršos arba didesnio naudojimosi aktyviosiomis transporto rūšimis srityse. Vienas iš su sveikata susijusių siektinų reikšmių pavyzdžių – Vienos DJMP (STEP2025):

*„Vienos gyventojų dalis, kuri kasdien keliaudama 30 minučių skiria fiziniam aktyvumui, padidės nuo 23 proc. 2013 m. iki 30 proc. 2025 m.“*

Daugiau informacijos apie tai, kaip visuomenės sveikata įtraukiama į darnaus judumo mieste planavimą, pateikiama teminiame vadove **„Transporto ir sveikatos klausimų susiejimas darnaus judumo mieste planavimo procese“** (angl. **Linking transport and health in Sustainable Urban Mobility Planning**).

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Dresdenas (Vokietija). Strateginės siektinos reikšmės, nustatytos intensyviai vykstant apskritojo stalo diskusijoms

2025 m. judumo ir transporto plėtros siektinas reikšmes Dresdene nustatė suinteresuotieji subjektai, dalyvavę intensyviose apskritojo stalo diskusijose. Įvykus apskritojo stalo diskusijoms dėl DJMP buvo parengtas suderintas transporto plėtros siektinų reikšmių dokumentas, dėl kurio susitarė visi suinteresuotieji subjektai ir kurį su nedideliais pakeitimais miesto taryba priėmė 2011 m. kovo mėn. Pasirinktos siektinos reikšmės sudarė DJMP rengimo pagrindą. Ir rengiant, ir įgyvendinant DJMP buvo itin svarbu nustatyti politinio lygmens siektinas reikšmes, kad planavimas būtų patikimas ir kad jam būtų plačiai pritarta. 2018 m. atlikus pirminį DJMP vertinimą buvo nustatyta, kad norint atiteityje jį tobulinti į DJMP reikėtų įtraukti daugiau siektinų reikšmių.

**Autorė:** Kerstin Burggraf, Dresdeno miestas; informaciją parengė EURO CITIES

**Nuotrauka:** Joe Breuer, pixabay.com



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Erebru (Švedija). Trys pagrindinės siektinos reikšmės eismo plėtros srityje

Vykstant DJMP procesui Erebru buvo nustatytos trys 2020 m. siektinos reikšmės eismo plėtros srityje: 1) padidinti važavimo dviračiu, vaikščiojimo ir naudojimosi viešuoju transporto dalis, kad jos sudarytų 60 proc. visų kelionių (nuo 44 proc. 2011 m.), 2) sumažinti absoliutinį iškastinių kuru varomų automobilių skaičių ir 3) pagerinti kelionės laiko pasiskirstymą tarp automobilių, autobusų ir dviračių. Nustatant siektinas reikšmes vienas iš veiksmy buvo pagalvoti, kaip vykdyti jų stebėseną. Erebru buvo svarstoma, kurie rodikliai mieste jau matuojami kasmet pateikiant jų duomenis, ir kuriuos rodiklius galėtų pateikti nacionalinė statistikos tarnyba. Iš patirties žinoma, kad pagrindinis sėkmės veiksnys yra pasirinkti siektinas reikšmes, kurias palyginti lengva įvertinti ir (arba) kurias galima vertinti tam tikru dažnumu vykdant įprastą eismo rodiklių stebėseną.

**Autorė:** Lovisa Blomér, Erebru miestas; informaciją parengė UBC  
**Nuotrauka:** Erebru savivaldybė

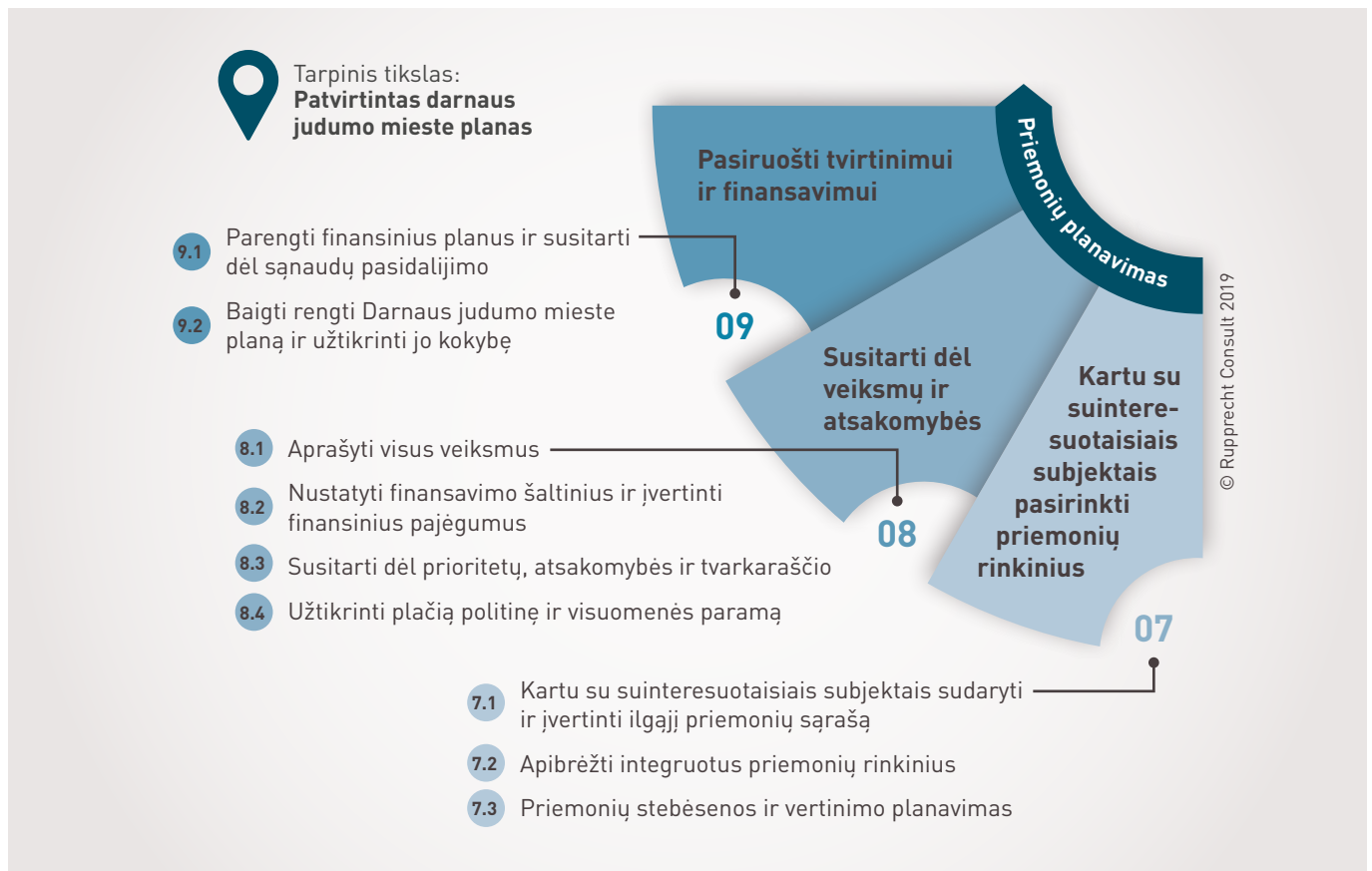


## Tarpinis tikslas. Sutarta vizija, tikslai ir siektinos reikšmės

Pasiekę trečiąjį tarpinį tikslą (t. y. įveikę pusę planavimo ciklo) užbaigiate strateginį savo darnaus judumo mieste plano etapą. Priimta daug svarbių sprendimų dėl ateities vizijos, miesto tikslų ir strateginių rodiklių bei siektinų reikšmių; kartu jie sudaro strateginius DJMP prioritetus. Dabar šiuos rezultatus galima išdėstyti glaustame dokumente, kuris taps patikimu vadovu priemonių planavimo etape. Prieš pradėdami kito etapo darbus turėtumėte dar kartą apsvarstyti galimybę paprašyti piliečių, kurie jau išsakė svarbias nuomones aptariant scenarijus, kuriant viziją ir kartais taip pat apibrėžiant tikslus, pateikti grįžtamąją informaciją apie jūsų strateginius prioritetus. Taip jūsų strateginiai prioritetai bus patvirtinti ir bus užtikrinta visuomenės parama ir pripažinimas. Jeigu įmanoma, taip pat turėtumėte sužinoti, kokius strateginius prioritetus yra nustatę sprendimus priimančys subjektai (pvz., vietos tarybos), kad sukurtumėte dar tvirtesnę pagrindą priemonių etapui.



## 3 ETAPAS. Priemonių planavimas



Planavimo proceso trečiajame etape pereinama iš strateginio į veiklos lygmenį. Įgyvendinant šį etapą daugiausia dėmesio skiriama priemonėms, kuriomis siekiama sutartų tikslų ir uždavinių. Dabar Darnaus judumo mieste planas baigiamas rengti ir pradedama ruošti jo įgyvendinimui, atsakant į šiuos klausimus:

### Kokius konkrečius darbus reikės atlikti?

Sukurti ilgąjį priemonių sąrašą ir įvertinti šių priemonių veiksmingumą ir taikymo galimybes, kad būtų atrinktos tos priemonės, kurias įgyvendinant bus daugiausia prisidedama siekiant iškeltų tikslų ir uždavinių. Sujungti priemones į integruotus rinkinius, aptarti juos su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais ir išsamiai įvertinti šiuos rinkinius, siekiant pagrįsti atrinktas priemones. Planuoti kiekvienos priemonės stebėseną ir vertinimą.

### Kaip šie darbai bus atlikti ir kam jie bus patikėti?

Padalyti priemonių rinkinius į turimas atlikti užduotis (arba „veiksmus“) ir išsamiai jas aprašyti, įskaitant sudarytą išlaidų sąmatą, nurodytus tarpusavio priklausomybės ryšius ir riziką. Nustatyti visų veiksmų vidaus ir išorės finansavimo priemones ir šaltinius. Remiantis tuo, susitarti dėl aiškios atsakomybės už kiekvieną veiksmą, įgyvendinimo prioritetų

ir tvarkaraščio. Įgyvendinant šį etapą, būtina siekti politikų ir visuomenės paramos šiems veiksams, nes, pavyzdžiui, statybos projektai gali būti vertinami prieštaringai, net jei dauguma palaiko su jais susijusius tikslus ir priemones.

### Ar atlikti visi darbai?

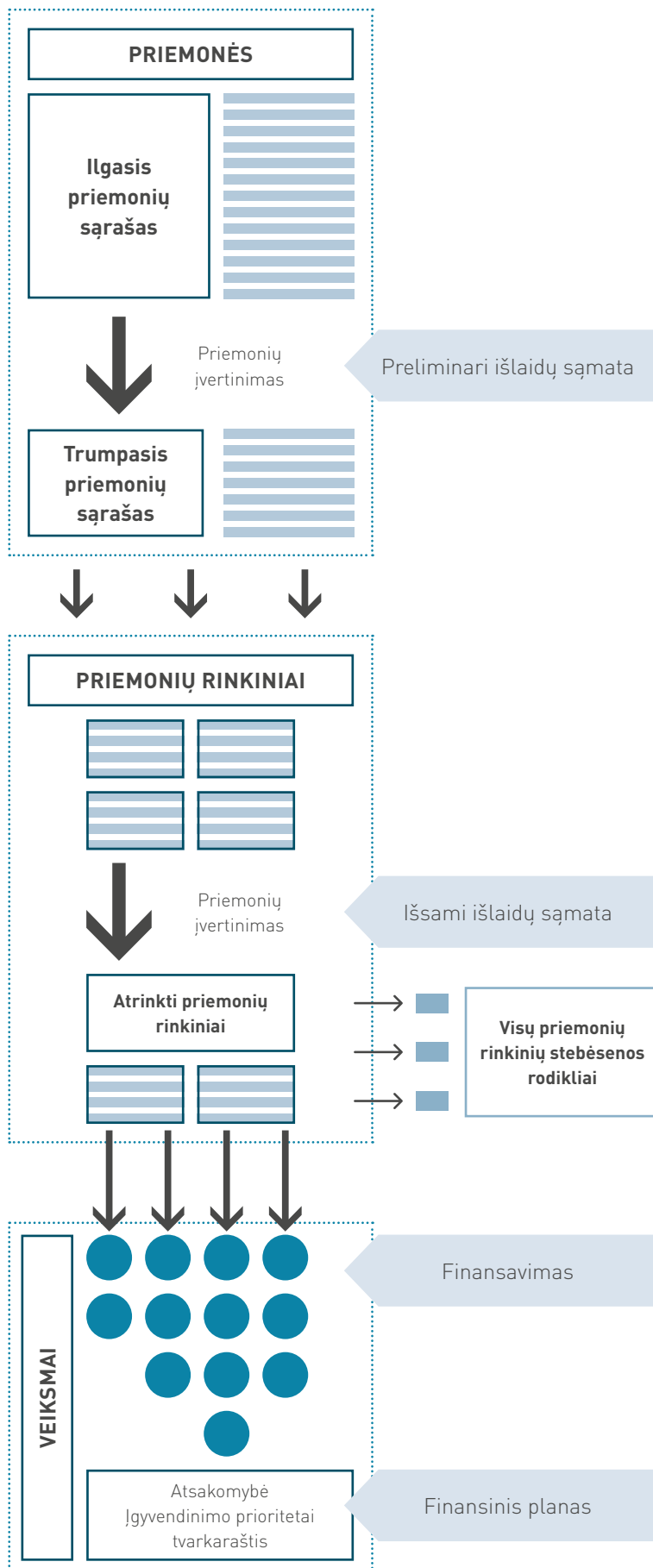
Rengiant įvairias Darnaus judumo mieste plano (DJMP) dalis, dalyvavo daug autorių. Dabar atėjo laikas baigti rengti dokumentą ir patikrinti jo kokybę. Atsižvelgiant į jūsų organizacijoje galiojančius susitarimus, išsamus finansinis planas gali būti rengiamas kartu su DJMP arba atskiru procesu. Bet kuriuo atveju, prieš patvirtinant DJMP, turėtų būti susitarta dėl kiekvieno prioritetingo veiksmo biudžeto ir turėtų būti sudaryti ilgalaikiai susitarimai, kaip dalyvaujančios organizacijos pasidalys išlaidas ir paskirstys pajamas.

### 3 ETAPAS. PRIEMONIŲ PLANAVIMAS

Priemonių planavimo etapas užbaigiamas svarbiausiu planavimo proceso tarpiniu tikslu – Darnaus judumo mieste planą patvirtina kompetentingos politinės institucijos sprendimus priimančias asmenys.

#### 25 pav.

Trečiojo etapo pagrindinių pakopų apžvalga (priemonių įvertinimas, priemonių jungimas į rinkinius, veiksmų planavimas)

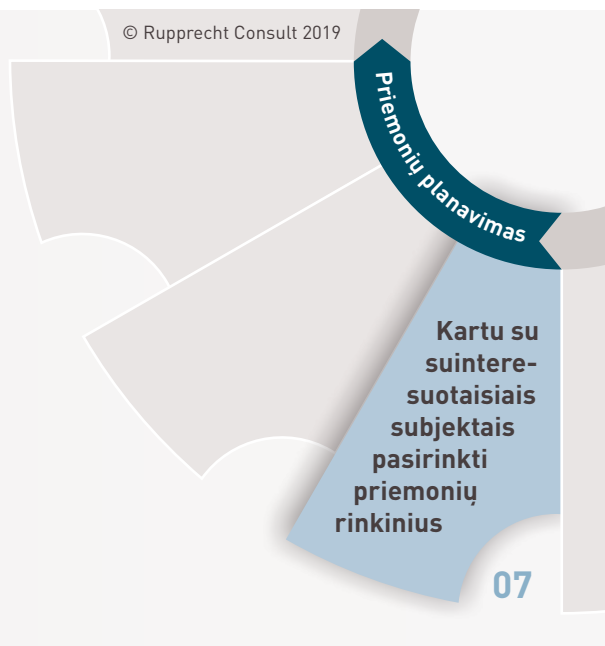




## 7 PAKOPA.

### Kartu su suinteresuotaisiais subjektais pasirinkti priemonių rinkinius

- 7.1 Kartu su suinteresuotaisiais subjektais sudaryti ir įvertinti ilgąjį priemonių sąrašą
- 7.2 Apibrėžti integruotus priemonių rinkinius
- 7.3 Priemonių stebėsenos ir vertinimo planavimas



Ruošiant Darnaus judumo mieste planą, daugiausia dėmesio reikia skirti tam, kad būtų parengti veiksmingi priemonių rinkiniai. Tik pasitelkus tinkamai atrinktas priemones bus užtikrinta, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai ir uždaviniai. Vykdam šių priemonių atranką, turėtų būti konsultuojamasi su svarbiausiais suinteresuotaisiais subjektais, skaidriai įvertintos priemonių taikymo galimybės ir tai, kaip jas taikant prisidedama siekiant tikslų, taip pat atsižvelgiama į patirtį, sukauptą kitose vietovėse taikant panašias politikos priemones. Siekiant didžiausios galimos sinergijos ir padėti įveikti kliūtis, turėtų būti apibrėžti integruoti priemonių rinkiniai. Jei nuo pat pradžių bus suplanuotas kiekvienos priemonės (ar priemonių rinkinio) vertinimas ir stebėseną, bus užtikrinta, kad į jas bus atsižvelgta per vėliau vyksiančias diskusijas dėl atsakomybės ir biudžeto.

### 7.1 VEIKLA. Kartu su suinteresuotaisiais subjektais sudaryti ir įvertinti ilgąjį priemonių sąrašą.

#### Pagrindimas

Įvertinant ir atrinkant priemones siekiama nustatyti tinkamiausias ir ekonomiškai efektyviausias priemones jūsų vizijai ir tikslams įgyvendinti. Tam, kad nebūtų pamiršti susiję pasirinkimai, remiantis turimomis ekspertų žiniomis, suinteresuotųjų subjektų ir visuomenės idėjomis, kituose miestuose sukaupta specialistų patirtimi ir priemonių bei priemonių tipų duomenų bazėmis, turėtų būti sudarytas visapusiškas ilgasis sąrašas.

Siekiant, kad būtų atrinktos veiksmingos priemonės, realistiškai derančios su turimais ištekliais ir vietos aplinkybėmis, turi būti skaidriai įvertinti visi į ilgąjį sąrašą įtraukti pasirinkimai. Atliekant vertinimą reikia vadovautis ne tik tuo, ar priemonės veiksmingos (t. y. kaip jas taikant prisidedama siekiant tikslų), bet ir įvertinti jų priimtinumą ir ekonomiškumą. Ypač tada, kai miesto transportui ir judumui skiriamas

ribotas biudžetas, būtina užtikrinti, kad panaudojus išteklius būtų gaunamas didžiausias įmanomas poveikis.

#### Tikslai

- Nustatyti įvairiausias priemones, iš kurių bus galima rinktis ir kurias taikant būtų prisidedama siekiant jūsų vizijos, tikslų ir uždavinių. Mokyti iš miestų ir specialistų patirties, kad būtų apsvarstyti visi susiję pasirinkimai.
- Pasirinkti tas priemones, kurios būtų veiksmingiausios, atsižvelgiant į jūsų vietos aplinkybes.
- Užtikrinti, kad būtų veiksmingai naudojami turimi ištekliai, ir vengti atrinkti tokias priemones, kurių būtų neįmanoma finansuoti.



- Surengti skaidrų procesą, kurį vykdant būtų gauti įtikinami įrodymai dėl pasirinktų priemonių veiksmingumo ir taikymo galimybių.



#### Kaip suprasti sąvoką „priemonė“?

Priemonė – tai bendra veiksmų rūšis, kuri įgyvendinama, kad būtų prisidėta siekiant vieno ar kelių DJMP nurodytų politikos tikslų arba siekiant išspręsti vieną ar kelias nustatytas problemas. Priemonių gali būti įvairių – nuo žemės naudojimo, infrastruktūros, reglamentavimo, valdymo ir paslaugų priemonių iki elgesio, informacijos teikimo ir kainų nustatymo priemonių.

### Užduotys

#### Priemonių nustatymas (pasirinkimų kūrimas)

- Parengti sistemingą priemonių, kurios jau yra suplanuotos ar įgyvendintos, apžvalgą, remiantis sektorių judumo planais (pvz., vaikščiojimo pėsčiomis, dviračių, viešojo ir kelių transporto, automobilių stovėjimo aikštelių, krovinių gabenimo), taip pat kitų susijusių politikos sričių planais (pvz., žemės naudojimo, energetikos, aplinkos, ekonominės plėtros, socialinės įtraukties, sveikatos apsaugos ir saugos).
- Parengti naujų galimų priemonių ilgąjį sąrašą, kuris būtų susijęs su jūsų tikslais ir vizija. Apsvarstyti naujas ir novatoriškas idėjas. Taip pat įtraukti priemones, kurias turėtų įgyvendinti privatusis sektorius. Naudotis priemonių ir priemonių tipų sąrašų duomenų bazėmis, siekiant nustatyti esamas priemonių spragas ir pasiūlyti įkvėpimo (žr. toliau esantį skirsinį „Priemonės“).
- Įtraukti suinteresuotuosius subjektus rengiant ilgąjį priemonių sąrašą.
- Į ilgąjį sąrašą būtina įtraukti įvairių investavimo, veiklos ir organizavimo priemonių, taikomų visoms susijusioms transporto rūšims, derinį. Taip pat siekti nustatyti įvairių priemonių, darysiančių trumpalaikį, vidutinės trukmės ir ilgalaikį poveikį.
- Mokyti iš kitų patirties. Nustatyti priemones, kurios buvo sėkmingai įgyvendintos kitose vietose, ir susisiekti su jas planavusiais asmenimis. Taip nereikės „išradinėti dviračio“ ir pavyks išvengti brangiai kainuojančių klaidų, iš kurių kiti jau gali būti pasimokę.

#### Judumo mieste priemonių duomenų bazės

Galimų priemonių yra daug ir įvairių. Todėl siekiant nustatyti priemones, kurios labiausiai tinka jūsų vietos aplinkybėms, reikės gerokai padirbėti ir nemažai bendrauti su projekto grupės nariais bei suinteresuotaisiais subjektais.

Galimų priemonių, kurios gali atitikti jūsų siekiamus tikslus, apžvalgą galite rasti šiose internetinėse duomenų bazėse ir dokumentuose:

- Projekto SUMP-UP priemonių ir priemonių rinkinių integravimo į DJMP vadovuose (siūlomos trys versijos: pradedantiesiems, pažengusiems ir labai pažengusiems miestams), įskaitant daugiau nei 100 priemonių, suskirstytų į 25 kategorijas, ilgąjį sąrašą, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.
- Projekto „CH4LLENGE“ priemonių atrankos vadove „Kaip atrinkti veiksmingiausias Darnaus judumo mieste planams skirtas priemonių rinkinius“ (angl. *Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility*), [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit).
- EPOMM svetainėje, kurioje pateikiama išsami informacija apie judumo valdymą, pvz., įrankis „MaxExplorer“, kuriuo pasinaudodami rasite tinkamiausias neprivalomo pobūdžio priemones, [www.epomm.eu/index.php?id=2745](http://www.epomm.eu/index.php?id=2745).
- Priemonių rinkinyje „Vital Nodes“, kuriame yra vertinimo sistema, veiklos ir teritorijų planavimo bei gerosios patirties pavyzdžių, taip pat faktų ir skaičių apie atskiras priemones apžvalga (angl. Fingerprint): <https://vitalnodes.eu/tools/>.
- Papildomose DJMP gairėse, D priede: įvairiuose vadovuose pateikiama daug rekomenduojamų priemonių, skirtų konkrečioms temoms ir aplinkybėms.

Du išsamiausi išteklių, skirti judumo mieste priemonėms (ir priemonių rinkiniams) įvairiuose Europos miestuose įgyvendinti, Europos lygmeniu yra Europos Komisijos judumo mieste svetainės „Eltis“ dalis, kurioje pateikiami konkrečių atvejų tyrimai ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)), ir EK švaresnio ir geresnio miestų transporto iniciatyvos „Civitas“ svetainė ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)).



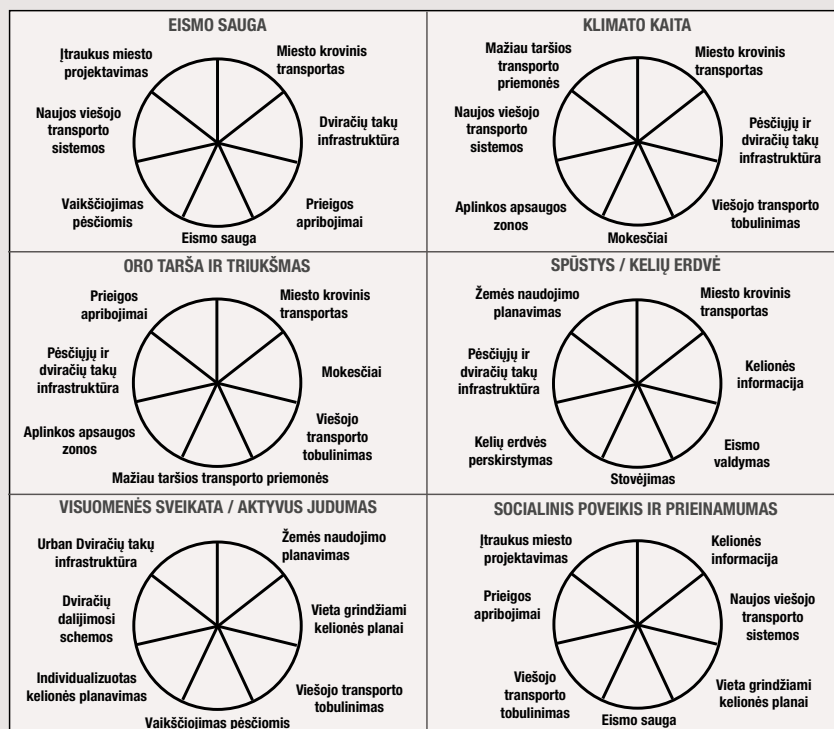


nuotrauka © Ralf Brand

### Priemonių nustatymo priemonės



**26 pav.** Čia pateikiama priemonių sričių pavyzdžių, kaip apskritai spręsti įvairias problemas, su kuriomis dažnai susiduriama planuojant judumą mieste. Konkrečią problemą galima spręsti pasitelkiant daug ir įvairių priemonių. Skritulinėse diagramose pavaizduotos skirtingos priemonių sritys, kuriomis remiantis galima patikrinti, ar miestas naudoja visas susijusias sritis tam tikrai problemai spręsti [R. Sundberg, 2018 m., „SUMP-UP priemonių ir priemonių rinkinių integravimo vadovas. Žingsnis į priekį“ (angl. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step Up*), p. 9].





**27 pav.** Struktūros pavyzdys, kad būtų galima susidaryti bendrą vaizdą apie skirtingų tipų DJMP priemonių aprėptį ir apie tai, kaip pasiekti vidaus ir išorės priemonių tarpusavio pusiausvyrą [R. Sundberg, 2018 m., „SUMP-UP priemonių ir priemonių rinkinių integravimo vadovas. Žingsnis į priekį“ (angl. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step Up*), p. 13].

Siekтина reikšmė. <i>Nukentėjusiųjų eismo įvykiuose nėra</i>		
Siekтина reikšmė. <i>Geresnės kokybės viešasis transportas</i>		
Siekтина reikšmė. <i>Didesnė dviračiams tenkanti transporto dalis</i>		
Priemonių rūšys	Vidaus priemonės (organizacijos viduje)	Išorės priemonės (skirtos piliečiams)
Strateginės su politika susijusios priemonės	<p>Ką įgyvendino miesto administracija?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Dviračių planas (priemonės, gairės, tikslai)</i></li> <li>• ---</li> <li>• ---</li> </ul>	<p>Ką miestas įgyvendino?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Dviračių planas (informacija)</i></li> <li>• ---</li> <li>• ---</li> </ul>
Komunikacijos priemonės ir judumo valdymas	<p>Ką įgyvendino miesto administracija?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Miesto kelionių politika</i></li> <li>• ---</li> </ul>	<p>Ką miestas įgyvendino?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Informacinė kampanija</i></li> <li>• ---</li> </ul>
Fizinės / infrastruktūros priemonės, įskaitant techninę priežiūrą	<p>Ką įgyvendino miesto administracija?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Biudžeto paskirstymas ir atsakomybė už techninę priežiūrą</i></li> <li>• ---</li> </ul>	<p>Ką miestas įgyvendino?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Nauja dviračių eismo infrastruktūra</i></li> <li>• ---</li> </ul>
Reguliavimas, paslaugų teikimas ir teisės aktai, įskaitant žemės naudojimo planavimą	<p>Ką įgyvendino miesto administracija?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Surinktų mokesčių už stovėjimą perskirstymas</i></li> <li>• ---</li> </ul>	<p>Ką miestas įgyvendino?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Mažos taršos zona miesto centre</i></li> <li>• ---</li> </ul>



### Internetinės priemonės priemonėms nustatyti ir vertinti

#### Miesto transporto veiksmų gairės

Naudodami priemonę „Miesto transporto veiksmų gairės“ (angl. Urban Transport Roadmaps) naudotojai gali ieškoti tinkamų darnios transporto politikos priemonių ir jas nustatyti, taip pat atlikti šių priemonių poveikio transportui, aplinkai ir ekonomikai kiekybinį vertinimą. [www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)

#### Priemonių pasirinkimų kūrimo įrankis „KonSULT“

Naudodami šią internetinę priemonę, naudotojai gali greitai nustatyti tas politikos priemones, kurios dera su jų padėtimi. Naudotojai nurodo savo tikslus ar problemas, o pasirinkimų kūrimo įrankis pateikia 64 priemonių eiliškumo sąrašą su nuorodomis į išsamų priemonių aprašymą. [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)

### Priemonių įvertinimas (pasirinkimų vertinimas)

- Atlikti visų į ilgąjį sąrašą įtrauktų priemonių vertinimą, siekiant išsirinkti tinkamiausias ir veiksmingiausias jų sąnaudas DJMP.
  - Atsižvelgti į priemonių tikėtiną poveikį transporto sistemų veiksmingumui (keičiant kelionių paklausą, transporto infrastruktūros pasiūlą ar transporto sistemos suteikimo ir veiklos sąnaudas).
  - Įvertinti kiekvienos priemonės tikėtiną veiksmingumą, atsižvelgiant į kiekvieną miesto tikslą (veiksminumas), priemonės patvirtinimo tikimybę (priimtumas) ir poveikį miesto biudžetui (ekonomiškumas). Apsvarstyti skirtingus įvertinimo metodus ir nuspręsti, kurį naudoti. Pasirenkant reikėtų atsižvelgti į sukauptą patirtį ir turimus išteklius. Rinktis galima tiek kokybinį, tiek kiekybinį metodą.
    - Nemažai miestų renkasi gana greitą metodą – ekspertai, pavyzdžiui, per keletą praktinių seminarų, sudaro kelių kriterijų reitingą (supaprastinta daugelio kriterijų analizė). Siekiant naudoti šį metodą, turėtų būti suburta kvalifikuotų ekspertų grupė (pvz., DJMP iniciatyvinė grupė ar pagrindinė grupė). Pristačius priemonę, kiekvienas ekspertas atskirai ją įvertina, o visa grupė aptaria gautus rezultatus; ekspertai gali keisti skirtus balus, bet neturi susitarti dėl bendro rezultato; galiausiai, siekiant palyginti priemones ir suteikti joms prioritetą, išvedami vidurkiai (pavyzdys, kaip organizuoti šį balų skyrimo metodą, pateikiamas toliau esančiame skirsnyje „Priemonės“). Siekiant gauti labiau kvalifikuotą vidurkį, gali būti naudinga ekspertų skirtus balus apskaičiuoti pagal svorinius daugiklius, atsižvelgiant į ekspertų kompetencijos sritį (pvz., didesnis svorinis daugiklis būtų taikomas balams, kuriuos aplinkos ekspertai suteikė oro kokybei, finansų ekspertai – sąnaudoms ir pan.).
    - Taikant šį metodą galima pasitelkti internetines priemones, įskaitant Priemonių pasirinkimų kūrimo įrankį „KonSULT“ ir „Miesto transporto veiksmų gairės“. Naudojant abi šias priemones poveikiui vertinti, galima nešališkai apskaičiuoti numatomą veiksmingumą (žr. toliau esantį skirsinį „Priemonės“).
- Įvertinti siūlomas priemones galvojant apie tai, ar naudojant turimus išteklius realistiška jas įgyvendinti ir padaryti tai laiku (išankstinis taikymo galimybių patikrinimas). Užtikrinti, kad būtų atsižvelgta į visus sąnaudų ir naudos veiksnius, o ne tik į tuos, kuriuos galima lengvai išmatuoti ar įvertinti.
- Remiantis gautais įvertinimo rezultatais, sutrumpinti ilgąjį priemonių sąrašą iki trumpojo, paliekant galimai veiksmingiausias priemones.
  - Užtikrinti, kad būtų atsižvelgta tiek į keleivinio, tiek į krovinio transporto srautus.
  - Užtikrinti, kad vertinant sąnaudas ir naudą būtų vienodai atsižvelgiama į visas transporto rūšis.
- Išsamiau aprašyti į trumpąjį sąrašą atrinktas priemones. Apsvarstyti, kur ir kada konkreti priemonė turėtų būti įgyvendinta, kas ja naudosis ar kas pajus jos poveikį.
- Parengti į trumpąjį sąrašą atrinktų priemonių išsamias išlaidų sąmatas, įtraukiant sąmatas visoms susijusioms kategorijoms: inžinerinių / statybos darbų; apžvalgos, tyrimo, kūrimo ir kartografavimo; institucijų plėtros / gebėjimų stiprinimo; suinteresuotųjų subjektų įtraukimo ir komunikacijos; įrangos, transporto priemonių ir medžiagų; konsultavimo paslaugų; eksploatavimo ir techninės priežiūros; žemės įsigijimo; papildomų administracinių išlaidų; pradinio apyvartinio kapitalo ir mokesčių ir rinkliavų. Atliekant investicijų į infrastruktūrą vertinimus, netinkamai parengtos išlaidų sąmatos dažnai laikomos reikšminga rizika.
- Kuo anksčiau įtraukti kitus departamentus (įskaitant finansų departamentą) ir užtikrinti, kad dalyviai iš to gautų naudos. Tai padės jums vėliau apibrėžti atsakomybes ir pasidalyti sąnaudas (žr. 8.3 ir 9.2 veiklas).
- Nustatyti priemones, kurių galimybių, techniniam ar rinkos tyrimams atlikti prireiks papildomos ar išorės paslaugų teikėjo techninės paramos.



### Priemonių vertinimo priemonės

Pavyzdyje parodyta, kaip gali atrodyti į sąrašą įtrauktų priemonių reitingo struktūra. Tokį reitingą, pavyzdžiui, gali parengti miesto ekspertai per praktinį seminarą:

**28 pav.** Priemonių poveikio vertinimo pavyzdys. Veiksmingumo įvertinimo intervalas yra nuo -2 iki 2. -2 – įgyvendinus priemonę kyla aiškus pavojus nepasiekti tikslo; 0 – priemonės daromas poveikis yra neutralus; 2 – įgyvendinus priemonę bus pasiektas aiškus teigiamas poveikis. Priimtimumo ir ekonomiškumo įvertinimo intervalas nuo 0 iki 3 (remiantis C. Mattson, 2018 m. „SUMP-UP. Standartai, taikomi rengiant DJMP veiksmų planą“ [angl. SUMP-UP Standards for developing a SUMP Action Plan], p. 9).

PRIEMONĖ / PRIEMONIŲ RINKINYS	DJMP VIZIJA IR UŽDAVINIAI			PRIORITETO LYGIS (DJMP VIZIJOS APIBENDRINI- MAS)	NUMATOMI REZULTATAI	
	Padidinti eismo saugą	Skatinti vaikščioti pėsčiomis, važiuoti dviračiais ir naudotis viešuoju transportu	Skatinti atsisakyti naudoti privačias transporto		... įgyvendinus priemonę	... neįgyvendinus priemonės
Atskirta dviračių transporto infrastruktūra	2	2	1	5 (2+2+1)	Geresnė dviratininkams skirta infrastruktūra. Daugiau žmonių kasdienams kelionėms renkasi dviratį.	Dviratininkų padėtis nepagerėja. Geriausiu atveju, nesumažės žmonių, kurie kelionėms renkasi dviratį.
Parengti judumo valdymo planą	0	2	2	4 (0+2+2)	Kasdienams kelionėms bus dažniau pasirenkamas darnus transportas. Aplinkai draugiškos transporto rūšys dažniau naudos esamą infrastruktūrą.	Įprastinė situacija, kalbant apie transporto rūšių naudojimą. Neišaugs aplinkai draugiškų transporto rūšių naudojimas.
Pagerinti pėsčiųjų perėjų būklę prioritetiniuose maršrutuose	2	2	0	4 (2+2+0)	Padidės pėsčiųjų sauga ir saugumas. Daugiau žmonių kasdienės keliones atliks pėsčiomis.	Nepasikeis sužeistųjų pėsčiųjų skaičius. Nesaugumo pojūtis gali paskatinti žmones nesirinkti vaikščiojimo pėsčiomis.
...						



### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Nustatyti priemones kartu dalyvaujant pagrindiniams suinteresuotiesiems subjektams, glaudžiai įtraukiant juos į pasirinkimų kūrimą ir vertinimą.
- Paprašyti visuomenės, pavyzdžiui, internete, teikti priemonių idėjas, taip pasisemiant įkvėpimo sudarant ilgąjį sąrašą.
- Ieškoti gerų pavyzdžių neapsiribojant savo miestu ir šalimi.
- Į savo miestą kviesti konsultuoti specialistus iš kitų vietovių.
- Pakviesti savo vietovės sprendimus priimančius asmenis apsilankyti kitame mieste, kuriame buvo sėkmingai įgyvendinta viena iš jūsų pagrindinių priemonių, taip padidinant jos priimtinumą.

### Laikas ir koordinavimas

- Iš pradžių apibrėžti viziją, o tada – tikslus ir uždavinius.
- Iš pradžių nustatyti priemones, o tada jas įvertinti.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Išanalizuotos įgyvendintos ir planuojamos priemonės.
- ✓ Sudarytas ilgasis galimų priemonių sąrašas.
- ✓ Pasikeista sukaupta patirtimi su planuotojais, kurie įgyvendino įdomių priemonių kituose miestuose ar regionuose.
- ✓ Įvertintos tinkamos priemonės, galvojant apie jų veiksmingumą (t. y. kaip jas taikant bus prisidedama siekiant tikslų), priimtinumą ir ekonomiškumą.
- ✓ Galimai veiksmingiausios priemonės atrinktos į trumpąjį sąrašą.
- ✓ Parengtas į trumpąjį sąrašą atrinktų priemonių išsamus aprašymas, taip pat parengta jų išlaidų sąmata.



Pasitelkus **intelektines transporto sistemas (ITS)**, jūsų DJMP galima pritaikyti daug priemonių. Vis dėlto diegiant šias technologijas neturėtų būti susitelkiama tik ties pačiomis technologijomis, bet į jas reikėtų žvelgti kaip į priemones, kurias naudojant galima aiškiai prisidėti siekiant vieno ar keleto jūsų DJMP tikslų. Daugeliu atvejų ITS – tai didelio poveikio technologijos, pasitelkiamos tam, kad būtų įmanoma įgyvendinti kitas priemones ar padidinti jų veiksmingumą (pvz., nustačius neintensyvaus eismo zonas, tam tikroms transporto priemonėms taikomi prieigos ribojimai užtikrinami naudojant elektroninį stebėjimą). Kiti ITS naudojimo pavyzdžiai: sistemos, kurias pasitelkus gaunama įvairaus pobūdžio tiksliai informacija, taip sudarant palankesnes sąlygas keliavimui daugiarūšiu transportu; aplinką tausojanti eismo ir sankryžų kontrolė ar koridorių valdymas (pvz., sankryžose pirmenybė teikiama viešajam transportui); daugiarūšės integruotos mokėjimo, užsakymo ir elektroninių biliety pardavimo sistemos; automatizuotas eismo dalyvių apmokestinimas; intelektinės automobilių stovėjimo aikštelių valdymo ir informacijos sistemos; pasyvios ir prognozinės eismo valdymo ir kontrolės sistemos, įskaitant kintamųjų transporto priemonių duomenų naudojimą; automobilių parko valdymo sistemos.

Daugiau informacijos apie ryšį tarp ITS ir DJMP galima rasti specialistams skirtame informaciniame leidinyje „**Intelektinių transporto sistemų (ITS) vaidmuo planuojant darnų judumą mieste**“ (angl. *The role of Intelligent Transport Systems (ITS) in Sustainable Urban Mobility Planning*).

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Portas, Portugalija. Priemonių klasifikacija, siekiant atrinkti priemones skirtingoms savivaldybėms

Porto municipalinės srities Darnaus judumo mieste planas taikomas 17 savivaldybių. Siekiant nuspręsti, kokias priemones įgyvendinti atskirose savivaldybėse ir visoje municipalinėje srityje, priemonės buvo suskirstytos į devynias tipologijas. Buvo atlikta tipologijų ir tikslų kryžminė analizė matricos būdu tam, kad ilgasis priemonių sąrašas būtų įvertintas pagal tipologijas. Kadangi veiksmų planas buvo parengtas per šešis mėnesius, nebuvo laiko į priemonių atrinkimą įtraukti piliečius. Vis dėlto į Darnaus judumo mieste planą buvo integruotas iš savivaldybių politikų ir techninių pareigūnų sudarytos darbo grupės indėlis. Ši darbo grupė padėjo sutrumpinti pradinį ilgąjį priemonių sąrašą.

**Autorius:** Porto miestas, informaciją parengė Ana Dragutescu, ICLEI  
**Nuotrauka:** PAMUS – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

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

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Granoljersas, Ispanija. Dalyvavimo skatinimo priemonės įvertinimas, kurį atliekant buvo gauta informacija, pagrįsta ankstesniojo DJMP vertinimu

Rengdamas antrąjį DJMP, Granoljerso miestas daugiausia dėmesio skyrė tam, kad į judumo priemonių pakartotinio vertinimo ir prioritetų nustatymo procesą įtrauktų suinteresuotuosius subjektus. Tai buvo pasiekta rengiant konkrečias veiklas ir svarstymus. Susitikimai vyko dalyvaujant miesto judumo ir sveikatos tarybos nariams, ekonominiams ir socialiniams partneriams, taip pat miesto techniniams pareigūnams. Taip pat vyko papildomi susitikimai, kuriuose dalyvavo piliečiai ir viešojo transporto naudotojai. Per šiuos susitikimus dalyviai pateikė grįžtamosios informacijos apie techninius pasiūlymus ir patys pasiūlė, kaip būtų galima patobulinti konkrečius DJMP elementus ir priemones.

**Autorius:** Laura Llavina Jurado, Granoljerso miestas, informaciją parengė ICLEI  
**Nuotrauka:** Granoljerso miestas

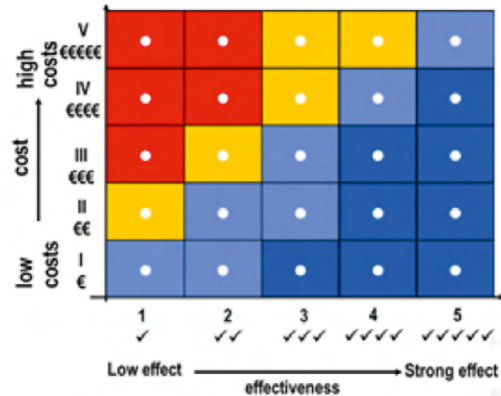


## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Bremenas, Vokietija. Įvertinimas pagal įvairius kriterijus, atliktas per struktūrinius ekspertų praktinius seminarus

Vykdydamas DJMP priemonių atrankos procesą, Bremeno miestas panaudojo keletą priemonių. Matricos būdu atlikus sąnaudų ir naudos analizę, buvo nustatytas kiekvienos atskiros priemonės tikslo rezultatų lygis. Taikant šį metodą, atsižvelgdami į esamus uždavinius ekspertai įvertino priemonių veiksmingumą, o galimybę juos pasiekti nustatė kiekvienam rodikliui taikydami kokybinę skalę. Po to buvo atliktas poveikio teritorijoms vertinimas ir, galiausiai, sudarytas poveikio eiliškumo sąrašas. Priemonių taikymo sąnaudų klasifikacija buvo atlikta suskirstant sąnaudas į penkias grupes. Atlikus klasifikaciją ir sudarius eiliškumo sąrašą, buvo parengta sąnaudų ir poveikio matrica, kurioje buvo parodyta, kokia apimtimi, taikant kiekvieną priemonę, bus pasiekti tikslai.

Autorius: Bremeno miestas, informaciją parengė EUROCITIES  
Nuotrauka: Bremeno miestas



## 7.2 VEIKLA. Apibrėžti integruotus priemonių rinkinius

### Pagrindimas

Iš patirties žinoma, kad taikant pavienes priemones galima pasiekti tik ribotą poveikį, o taikant priemonių rinkinius, galima sustiprinti atskirų priemonių daromą teigiamą poveikį ir taip lengviau įveikti su įgyvendinimu susijusias kliūtis. Į priemonių rinkinį sujungiamos skirtingos priemonės, kad būtų veiksmingiau prisidedama siekiant esamų tikslų ir būtų padidintas šių priemonių priimtumas. Siekiant nustatyti, kurie priemonių rinkiniai yra patys naudingiausi, turėtų būti ieškoma įvairių būdų, kaip jas grupuoti, ir reikėtų juos išbandyti.

Šiame etape turi būti atliktas išsamus pagrindinių priemonių ir priemonių rinkinių poveikio vertinimas, siekiant išvengti projektų, kurių būtų neįmanoma įgyvendinti, patvirtinti novatoriškas idėjas ir užtikrinti išlaidų efektyvumą, šiuo tikslu dažnai pasitelkiant standartizuotus metodus, pavyzdžiui, daugelio kriterijų analizę (DKA) ar sąnaudų ir naudos analizę (SNA).

Taikant galutinius rinkinius, atrinktus padedant piliečiams ir suinteresuotiesiems subjektams, turėtų būti ne tik kuo labiau prisidedama siekiant tikslų, bet ir siekiama integruoti transporto rūšis (įvairiarūšį vežimą) į žemės naudojimo planavimo ir kitas sektorių planavimo veiklas (pvz., aplinkos, sveikatos ar ekonomines, žr. 2.2 veiklą).

### Tikslai

- Atrinktas priemones jungti į rinkinius, siekiant įveikti kliūtis, kylančias įgyvendinant konkrečias priemones, ir išnaudoti sinergiją.
- Užtikrinti transporto rūšių (įvairiarūšio vežimo) integravimą.
- Siekti integruoti į žemės naudojimo planavimo ir kitas sektorių planavimo veiklas.
- Užtikrinti, kad sprendimus priimančios asmenys, piliečiai ir kiti suinteresuotieji subjektai prisiimtų atsakomybę už jūsų priemonių rinkinius ir kad jie itin palankiai juos vertintų.



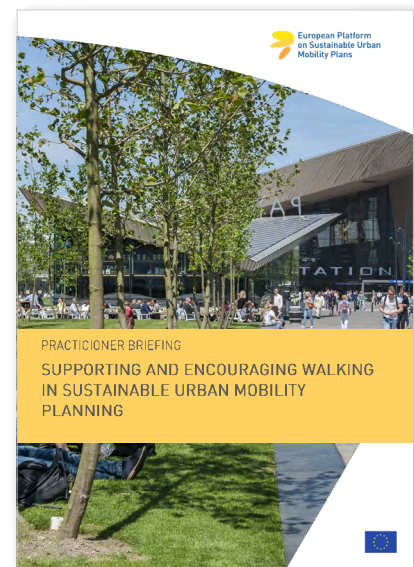
### Kaip suprasti sąvoką „priemonių rinkinys“?

Priemonių rinkinys – tai viena kitą papildančių, dažnai skirtingų kategorijų ir gerai koordinuojamų priemonių derinys, kurį pasitelkiant tam tikros problemos konkretūs aspektai sprendžiami veiksmingiau, nei taikant atskiras priemones, taip siekiant įveikti kliūtis, kylančias jas įgyvendinant. Pavyzdžiui, siekiant paskatinti nesinaudoti automobiliais, galima derinti automobilių stovėjimo kontrolę su priemonėmis, kuriomis skatinama rinktis alternatyvas, pavyzdžiui, naudotis geresnėmis kelionių autobusu paslaugomis ir dviračių takais.

Taikant jųsų priemonių rinkinius, turėtų bųti skatinama ir raginama imtis veiksmy skirtingose srityse, įskaitant vaikščiojimų pėščiomis. Priemonių rinkinys, kurį taikant bųtų skatinama vaikščioti pėščiomis, galėtų bųti rengiamas remiantis išskirtiniu projektu ar pagrindiniu veiks- mu, pavyzdžiui, įrengiant pėščiojų zonų ar vadinamąjį miesto superkvartalų (taip pat žr. toliau pateikiamų Vitorijos-Gasteiso gerosios patirties pavyzdį). Rengiant tokį rinkinį, kuriuo siekia- ma paversti miesto erdvę pėščiojų zona, turėtų bųti pasitelktos įvairių tipų priemonės, kurias taikant bųtų sustiprintas jų poveikis. Be to, kad taikoma pagrindinė priemonė, kuria apribo- jama prieiga automobiliams ir pertvarkomos gatvės, didžiausią dėmesį skiriant patrauklumo ir prieinamumo didinimui (pvz., daugiau žaliųjų erdvių ir medžių, suoliukų ir tualetų, švarių ir gerai apšviestų gatvių), taip pat gali bųti taikomos šios priemonės:

- kurti laikinas pėščiojų zonas, kurios veiktų tam tikromis vasaros dienomis arba sekma- dieniais kitais metų laikais; bųtų geriausia, jei tuo metu taip pat vyktų viešieji renginiai;
- pakraščiuose įrengti dviračių stovėjimo vietas ir pagerinti dviračių takų bųklę gretimose gatvėse;
- sudaryti galimybę automobilį palikti netoli esančioje automobilių stovėjimo aikšteltėje ne gatvėje (pvz., automobilių stovėjimo aikštelė, kurioje automobilį paliekant vietos gyven- tojams bųtų taikomas nedidelis mokestis);
- patobulinti susisiekimų autobusais kaimynystėje;
- pasiūlyti sprendimų, kaip į parduotuves pristatyti krovinius (pvz., ryte ir (arba) vakare numatyti laiko tarpus prekes gabenantiems automobiliams privažiuoti arba netoliese sukurti nedidelį pristatymo centrų, paskutinį etapų įveikiant krovininiais dviračiais);
- aktyviai bendrauti su parduotuvių savininkais ir visuomene (pvz., rengti klientų pasitenkinimo apklausas ir pateikti apyvartos statistikų prieš sukuriant pėščiojų zonų ir po jos sukūrimo);
- aplinkinėse gatvėse sumažinti greičio ribas ir įrengti saugias pėščiojų perėjimas.

Daugiau gairių, kaip planuojant darnų judumų mieste sukurti sveikas, veiksmingas pėščiojų bendruomenes, galite rasti specialistams skirtame informaciniame leidinyje „**Kaip planuojant darnų judumų mieste paskatinti ir padrąsinti vaikščioti pėščiomis**“ (angl. **Supporting and Encouraging Walking in Sustainable Urban Mobility Planning**).



## Užduotys

- Nustatyti priemonių jungimo į rinkinius pasirinkimus. Priemonės į rinkinius jungiamos pasitelkiant įvairius metodus, pavyzdžiui:
  - pagal priemonės tipų (siekiant į rinkinį įtraukti žemės naudojimo, infrastruktūros, reglamentavimo, valdymo ir paslaugų, elgesio, informacijos, užtikrinimo ir kainų nustatymo priemonių derinį),
  - pagal priimtinumų (į rinkinį įtraukiant populiarias ir mažiau populiarias, bet veiksmingas priemones, pvz., skatinančias ir apribojančias priemones),
  - pagal tikslų ar problemų (į rinkinį įtraukti priemones, kurias pasitelkus siekiama to paties tikslo ar spren- džiamų ta pati problema),
  - pagal geografinį kriterijų (į vienų rinkinį jungiant priemones, taikomas toje pačioje vietovėje),
  - pagal sąnaudas (derinant veiksmingų, bet didelio fi- nansavimo reikalaujančią pagrindinę priemonę su priemonėmis, kurias taikant generuojamos pajamos, taip užtikrinant mažesnes grynųsias sąnaudas),
- jungiant priemones, kurioms reikia išorės finansavi- mo (į rinkinį įtraukiant išorės finansavimo reikau- jančias priemones:
  - i) kurias taikant siekiama vieno, aiškiai apibrėžto tiks- lo; ii) kurios įgyvendinamos toje pačioje poveikio vie- tovėje; iii) į kurias teises turi tas pats projekto savinin- kas ir iv) kurių panašus įgyvendinimo laikotarpis), arba
- jungiant prie stambesnių projektų (pvz., naujo dvira- čių takų tinklo, ieškant priemonių, kurias taikant projektas bųtų papildytas ir sustiprintas).
- Sugrupuoti priemones į rinkinius, kad bųtų gaunama nauda iš sinergijos ir padidėtų priemonių veiksmingu- mas. Priimant sprendimų, kurias priemones jungti į rin- kinį, pirmiausia turi bųti siekiama nustatyti tas priemo- nes, kurių taikymas tarpusavyje dera arba kurios yra būtinos tam, kad bųtų įmanoma taikyti kitas priemones. Reikia užtikrinti sąveikų tarp to paties rinkinio priemonių, t. y. kad jas taikant bendrai bųtų pasiekiamų daugiau, nei taikant atskirai (sinergija), arba jas taikant bųtų įveikia- mos kylančios įgyvendinimo kliūtys ir sukuriamos palan- kesnės sąlygos kitoms rinkinio priemonėms taikyti.

- Užtikrinti, kad būtų atsižvelgiama į įvairiarūšį vežimą. Šis tikslas gali būti susijęs su tolimojo susisiekimo transporto tinklais, pvz., transeuropiniu transporto tinklu TEN-T.
  - Patikrinti siūlomas transporto ir judumo priemones, atsižvelgiant į galimybę jas integruoti į žemės naudojimo planavimą.
  - Kai įmanoma, integruoti priemones į papildomus sektorių planavimo veiklą (pvz., aplinkos, sveikatos ar ekonominės priemonės).
  - Užtikrinti, kad būtų siekiama visų tikslų, taip pat susijusių su išoriniu poveikiu, pavyzdžiui, susijusių su išmetamu šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiu, triukšmu ir vietos oro tarša.
  - Užtikrinti pusiausvyrą tarp trumpalaikių ir ilgalaikių priemonių.
  - Į rinkinį būtina įtraukti investavimo, veiklos ir organizavimo priemonių derinį.
  - Patikrinti, ar atsižvelgiama į visas susijusias transporto rūšis, įskaitant krovinių gabenimą.
- Nuodugniai išbandyti ir įvertinti alternatyvius rinkinius bei jų pagrindines priemones. Atsižvelgiant į gautus rezultatus, atlikti pakeitimus, siekiant išvengti neįgyvendinamų projektų ir siekiant užtikrinti išlaidų efektyvumą. Pavyzdžiui, jei atliekant išsamų pasirinkimų vertinimą paaiškėja, kad kyla rizika, jog tam tikrų priemonių bus neįmanoma taikyti, reikia grįžti prie 7.1 veiklos ir pataisyti savo trumpąjį priemonių sąrašą siekiant užtikrinti, kad taikant jame esančias priemones būtų pasiekti jų tikslai. Apsvarstyti skirtingus įvertinimo metodus ir nuspręsti, kuriuos naudoti, atsižvelgiant į sukauptą patirtį, turimus išteklius ir vertinamų priemonių tipus.
  - Kadangi taikomų priemonių poveikis yra sudėtingas ir sunkiai prognozuojamas, dažnai šiam tikslui pasitelkiami modeliai. Naudojant tinkamai pritaikytus modelius galima išbandyti atskiras priemones ar jų rinkinius tam, kad būtų galima prognozuoti ir palyginti jų daromą poveikį su esama padėtimi ir jau suplanuotomis priemonėmis (įprastinės veiklos scenarijus). Aukštos kokybės modelis – tai galingas planavimo įrankis, bet siekiant jį panaudoti, reikia turėti daug duomenų ir skirti daug pajėgumų jam atnaujinti. Kitas apribojimas, ypač svarbus planuojant darnų judumą mieste, yra susijęs su tuo, kad naudojant nemažą dalį modelių nėra galimybių įvertinti tam tikrų tipų priemones (konkrečiai susijusias su krovinių gabenimu, vaikščiojimu pėsčiomis, važinėjimu dviračiu, įvairiarūšiu vežimu, taip pat kai kurias su elgesiu susijusias priemones), taip pat prognozuoti radikalius pokyčius (taip pat žr. toliau pateiktą modeliavimo priemonių apžvalgą).
  - Atliekant atskirų stambesnių priemonių ekonomiško vertinimą, dažnai pasitelkiama sąnaudų ir naudos analizė (SNA), dažniausiai vykdoma infrastruktūros projektus. Atliekant SNA, galima atsižvelgti į nemažą dalį projektų daromo poveikio visuomenei, ekonomikai ir aplinkai. Vis dėlto siekiant atlikti SNA, dažniausiai reikia turėti išsamių duomenų, o dauguma miestų netaiko standartizuoto SNA metodo su infrastruktūra nesusijusioms priemonėms.
  - Siekiant apimti kriterijus, kurie nėra išreiškiami pinigine verte, SNA dažnai papildoma atliekant daugelio kriterijų analizę (DKA), ypač jei atrodo, kad bus pernelyg sudėtinga pinigine verte išreikšti tam tikrus kriterijus. Atlikdami DKA, naudotojai gali sujungti kiekybinį ir kokybinį įvertinimą, atsižvelgiant į tai, kokių turima duomenų apie įvairius kriterijus. Daugelyje šalių galioja reikalavimas atlikti standartizuotas SNA ir DKA tam, kad būtų gautas finansavimas stambesnėms infrastruktūros priemonėms.
  - Daugelyje vietovių nuodugni sąnaudų ir naudos analizė ar transporto modelis, kuriuo simuliuojamos politikos kryptys, gali būti susiję su pernelyg didelėmis išlaidomis, ypač kalbant apie smulkesnes priemones ir mažesnius miestus. Tokiais atvejais vietoj šių analizių galima taikyti eksperimentinį metodą, didžiausią dėmesį skiriant svarbiausioms priemonėms, sąmatoms ir (arba) „tikrojo pasaulio modeliavimui“.
  - Atlikti atrinktų priemonių rinkinių rizikos vertinimą. Paprasčiausias būdas jį atlikti – surengti svarstymą, darant prielaidas apie sąlygas, susijusias su priemonės veiksmingumu, svarstant, kas nutiktų, jei jos pasikeistų, ir kaip sumažinti kylančias rizikas. Jei įmanoma, taip pat naudokite kiekybinius metodus, pavyzdžiui, atlikite jautrumo bandymus. Tai reiškia, kad vertinimas (arba bandymai pasitelkiant modelį) kartojamas taikant daug prielaidų. Jei pageidaujamas rinkinys yra veiksmingas taikant įvairias prielaidas, jis laikomas pagrįstu. Jei šio rinkinio veiksmingumas kinta, tuomet jis yra mažiau atsparus ir siektinas. Tai gali reikšti, kad reikėtų bandyti jį keisti, siekiant pagerinti jo veiksmingumą.
  - Aptarti atrinktus priemonių rinkinius su suinteresuotaisiais subjektais ir įtraukti juos į atrankos procesą, pavyzdžiui, surengus DJMP iniciatyvinės grupės posėdį. Skaidriai ir profesionaliai informuoti apie priemonių rinkinius.



- Aktyviai įtraukti piliečius ir gauti iš jų grįžtamosios informacijos apie priemones ir priemonių rinkinius. Piliečiai turėtų būti įtraukti į rinkinių pagrindimo ir galutinės atrankos procesus.
- Atlikti priemonių ir priemonių rinkinių galutinę atranką.

#### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

Bendradarbiauti su kitomis vietos organizacijomis taikant bendrą transporto modelį. Taip sumažinamos sąnaudos ir yra lengviau nuolat atnaujinti modelį. Bendru transporto modeliu suinteresuotos organizacijos gali būti, pavyzdžiui, vietos universitetai, kaimyninės savivaldybės arba (vietos) viešojo transporto įmonės ar institucijos.

#### Laikas ir koordinavimas

Baigus rengti priemonių sąrašą.

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatyti galimi priemonių rinkiniai, kuriuos taikant numatoma pasiekti sinergiją ir įveikti su įgyvendinimu susijusias kliūtis.
- ✓ Patikrinti priemonių rinkinius, galvojant apie jų integravimą į žemės naudojimo planavimo ir kitas sektorių planavimo veiklas.
- ✓ Į trumpąjį sąrašą įtraukti rinkiniai išbandyti ir įvertinti atsižvelgiant į visus tikslus, siekiant nustatyti išlaidų požiūriu efektyviausius derinius.
- ✓ Atrinkti rinkiniai aptarti ir pagrįsti dalyvaujant suinteresuotiesiems subjektams ir visuomenei.
- ✓ Atrinkti galutiniai priemonių rinkiniai.

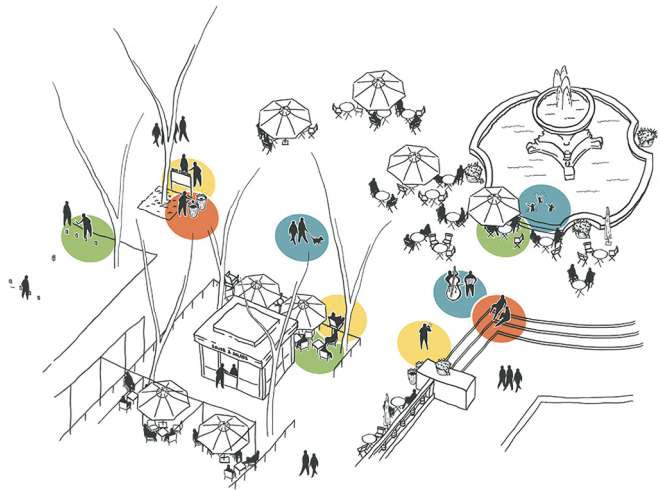
#### Bendrų erdvių kūrimas

Pastaraisiais metais vis daugiau dėmesio skiriama bendrų erdvių kūrimo (angl. placemaking) priemonės tipui. Darbą galima pradėti taikant paprastus ir nebrangius sprendimus ir glaudžiai bendradarbiaujant su gyventojais, kad gatvės ir viešosios erdvės būtų pakeistos, siekiant sukurti patogesnes gyvenimo sąlygas ir sustiprinti prisirišimą prie konkrečios erdvės. Gali būti naudinga rinkinyje numatyti priemones, kurias taikant miestuose būtų greitai pagerinta esama padėtis, taip parodant, kokių pokyčių siekiama, ir užsitikrinant papildomą paramą kitoms DJMP priemonėms.

Projekte „Viešosios erdvės“ (angl. *Project for Public Spaces*) siūloma daug įvairių bendrų erdvių kūrimo išteklių: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Interneto platformoje „URB-I: URBAN IDEAS“ pateikiama įkvepianti bendrų erdvių kūrimo projektų duomenų bazė, įskaitant nuotraukas, kuriomis parodoma padėtis prieš projektą ir jį įgyvendinus. [www.urb-i.com/before-after](http://www.urb-i.com/before-after)

Šaltinis: Projektas „Viešosios erdvės“ (angl. *Project for Public Spaces*)



29 pav. Bendrų erdvių kūrimas



### Priemonių jungimo į rinkinius priemonės

Keturių pakopų principas – tai pasiteisinęs metodas, kurį naudojant priemonės į paketus jungiamos sistemingai ir veiksmingai. Švedijos nacionalinės institucijos ragina taikyti šį metodą tiek planuojant darnų judumą mieste, tiek planuojant transportą nacionaliniu ir regioniniu lygmenimis. Keturių pakopų principo atskiras dalis būtų galima apibūdinti taip:

- **1 pakopa.** Apsvarstyk iš naujo! Sprendimai, kuriuos taikant daroma įtaka kelionių paklausai ir transporto rūšies pasirinkimui (žemės naudojimo planavimas, paklausos / judumo valdymas).
- **2 pakopa.** Optimizuok! Sprendimai, kaip veiksmingiau naudoti esamą transporto sistemą (infrastruktūra, transporto priemonės ir pan.).
- **3 pakopa.** Rekonstruok! Esamos infrastruktūros rekonstrukcija.
- **4 pakopa.** Statyk! Investavimas į infrastruktūrą ir didesnės apimties rekonstrukcijas.

Nors kalbant apie pasirinktą šio metodo pavadinimą susidaro įspūdis, kad jis taikomas nuosekliai, būtų tiksliau, jei šis metodas būtų suprantamas kaip būdas mąstyti apie darnų judumo planavimą. Moksliniuose tyrimuose, atliktuose analizuojant keturių pakopų principą, pabrėžiama, kad svarbu nuolat mažinti priklausomybę nuo variklinių transporto priemonių, teikti prioritetą aplinkai draugiškesnėms transporto rūšims ir veiksmingai naudoti esamas transporto sistemas, siekiant sumažinti poreikį vykdyti stambius rekonstrukcijų projektus ar statyti naują kelių infrastruktūrą. Taikant keturių pakopų principą užtikrinama, kad tinkamos priemonės būtų jungiamos į priemonių rinkinius, kad planuojant darnų judumą mieste būtų padidintas išlaidų efektyvumas.

Šaltinis: R. Sundberg, 2018 m., „SUMP-UP priemonių ir priemonių rinkinių integravimo vadovas. Žingsnis į priekį“ (angl. SUMP-UP Manual on the integration of measures and measure packages – Step Up), p. 15–16.

**30 pav.** Priemonių, kurios taikomos įgyvendinant skirtingas keturių pakopų principo dalis, tipai (šaltinis: Švedijos transporto administracija et al., 2014 m.)



### Priemonių rinkinio kūrimo įrankis „KonSULT“

Internetinį įrankį „KonSULT“ galima naudoti jungiant priemones į rinkinius. Atsižvelgiant į priemonių sąrašą, kurį buvo prašoma sudaryti pasirinkimų kūrimo etape, priemonėje, remiantis įprastai veiksmingų derinių metodologija, pateikiama pasiūlymu, kokios priemonės galėtų būti viena kitą papildančios, [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk).



### Papildoma informacija apie SNA ir DKA

- Regioninės ir miestų politikos GD, 2015 m., „Investicinių projektų sąnaudų ir naudos analizės gairės; sanglaudos politikos 2014–2020 m. ekonominio įvertinimo priemonė“ (angl. *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020*), [https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba\\_guide.pdf](https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf).
- Projektas „Irodymai“ (angl. The Evidence project), 2014 m. Jame aptariamos problemos, kylančios nustatant projekto perspektyvą, projektų vertinimo (daugiausia atliekant SNA) svarba priimant sprendimus miesto lygmeniu ir DJMP vaidmuo nustatant prioritetinius projektus, [www.eltis.org/sites/default/files/evidence\\_common-practice-reader-final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf).
- Projektas „TIDE“, 2012 m. Projektų vadovas, kaip atlikti sąnaudų ir naudos bei poveikio analizę diegiant inovacijas miesto transporto srityje; jame taip pat pateikiama lengvai naudojama, SNA ir DKA elementus apimanti priemonė, skirta miesto transporto projektams vertinti, [https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide\\_d\\_5\\_1\\_final.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf).



### DJMP procese naudojamos modeliavimo priemonės

Transporto modelis – tai supaprastintas tikrojo pasaulio atspindys, kurį pasitelkiant galima išbandyti ir įvertinti teorinius („kas būtų, jeigu?“) scenarijus. Transporto modeliai taikomi siekiant padėti valdžios institucijoms sukurti būsimą transporto infrastruktūrą (įskaitant naują pėstiesiems ir dviračiams skirtą infrastruktūrą) ir išbandyti naujas ar pakeisti esamas veiklos koncepcijas (pvz., pažangias eismo valdymo šviesoforais sistemas). Šie modeliai nuolat tobulinami ir pritaikomi prie esamų judumo tendencijų, socialinių ir demografinių pokyčių bei darnios aplinkos tikslų. Įprastai gaunami tokie rezultatai: bendras kelionės laikas naudojant skirtingas transporto rūšis ir bendras laikas, kurį kelionėje praleidžia naudotojų grupės, naudojimosi privačiojo ir viešojo transporto tinklais mastas, išmetamų oro teršalų kiekis ir pan. Todėl naudojant transporto modelius gauti rezultatai dažnai pasitelkiami atliekant papildomus ekonominius skaičiavimus arba jais remiantis vyksta politinės diskusijos, įskaitant visuomenės dalyvavimą.

Transporto modelį galima naudoti siekiant gauti patikimą ir nuoseklų indėlį į DJMP rengimo procesą, ypač tam tikruose planavimo etapuose, pavyzdžiui, rengiant scenarijus, vertinant ir atrenkant priemones bei vykdant stebėseną. Pasitelkiant gautus modeliavimo rezultatus, galima prognozuoti skirtingų politikos krypčių ir priemonių derinių poveikį, atsižvelgiant į sudėtingas tarpusavio sąsajas, galimą stiprinantįjį ar grįžtamąjį poveikį, taip leidžiant apibrėžti veiksmingiausias integruotas rinkinius. Transporto modeliai naudojami ne tik atskaitos scenarijams apibrėžti, bet juos pasitelkiant galima nuolat stebėti transporto sistemos pokyčius įgyvendinimo etape, kad būtų galima įvertinti, ar judate reikiama kryptimi, ar reikia reaguoti ir pritaikyti savo veiksmus.

Nuspręsti, ar rengiant DJMP bus naudojami, ar nenaudojami transporto modeliai, reikia DJMP proceso pradžioje. Sprendimas priklauso nuo DJMP taikymo laikotarpio, taip pat nuo aptariamų priemonių pobūdžio: kuo šių priemonių numatomas poveikis transporto paklausai yra didesnis (pavyzdžiui, naujos viešojo transporto linijos tiesimas, naujos aplinkai draugiškos transporto rūšies ar paslaugos diegimas ir pan.), tuo labiau rekomenduojama naudoti transporto modeliavimą, siekiant prognozuoti šį poveikį. Renkantis, kurį modelį naudoti, reikia įvertinti turimą biudžetą, laiką, duomenis ir klausimų pobūdį.

Transporto modeliai skirstomi į tris kategorijas: makroskopiniai, mikroskopiniai ir mezoskopiniai. Dažniausiai naudojami pirmųjų dviejų kategorijų modeliai. Makroskopinis modeliavimas paprastai taikomas vykdant strateginį planavimą, o mikroskopinis modeliavimas – vykdant veiklos planavimą. Naudojant makroskopinius modelius didžiausias dėmesys skiriamas pasirinkimams, susijusiems su didele vieta, pavyzdžiui, renkantis paskirties vietą, rūšį ir maršrutą, o atliekant mikroskopinį modeliavimą daugiausia dėmesio skiriama eismo srautu modeliu. Taigi, siekiant išanalizuoti, kokį skirtingą poveikį turės miesto taikomos priemonės, turi būti pasirinktas tinkamas modeliavimo lygis, kadangi gali skirtis šių priemonių apimtis.

Vos prieš porą metų, taikant esamas modeliavimo priemones, pradėta pakankamai atsižvelgti į važinimą dviračiu ir vaikščiojimą pėsčiomis. ES finansuojamu projektu „CIVITAS FLOW“ (<http://h2020-flow.eu>) siekta patobulinti transporto modeliavimo makroskopiniu ir mikroskopiniu lygiais programinę įrangą, kad ją naudojant būtų tiksliau modeliuojama esama dviračiams ir pėstiesiems skirta infrastruktūra, taip pat dviratinių ir pėsčiųjų elgesys. Atliekant tobulinimą buvo papildytas makroskopinis kelionių paklausos modelis (įskaitant įtrauktas dalijimosi lengvaisiais automobiliais sistemas ir sustiprintą pagal stochastinę metodiką priskiriamą dviračio maršruto pasirinkimą) ir patobulintos mikroskopinio transporto modelio programinės įrangos funkcijos (įskaitant patobulintą transporto priemonių ir pėsčiųjų tarpusavio ryšio modeliavimą).

## DJMP procese naudojamos modeliavimo priemonės

Kitas modelio tipas – tai integruoti transporto ir žemės naudojimo modeliai (žemės naudojimo ir transporto tarpusavio ryšys (angl. *Land Use Transport Interaction, LUTI*), kuriuos pasitelkiant miesto erdvei planuoti, galima modeliuoti daug ir įvairių veiksmų, pavyzdžiui, infrastruktūros projektų, kainų nustatymo, reglamentavimo ir lanksčiojo vežimo. Į juos galima įtraukti grįžtamąjį poveikį, atsirandantį dėl perkėlimo ar naujai sukurtos paklauskos. Vis dėlto būtina pabrėžti, kad integruoti transporto ir žemės naudojimo modeliai yra sudėtingi ir juos naudojant reikia daug duomenų, taip pat reikia daug laiko bei pastangų ir techninių žinių jiems parengti.

Kiekviename planavimo proceso etape svarbu prisiminti, kad šie modeliai yra riboti. Planuotojai ir modeliotojai turi remtis savo nuovoka, kadangi transporto modeliavimas nėra tikslusis mokslas, o visi modeliai turi sisteminių paklaidų. Naudojant kiekvieną modelį, remiamasi gausybe prielaidų ir skaičiavimų, o kiekvienas iš jų didina neapibrėžtumą. Šį neapibrėžtumą suvokti sudėtinga, ypač tuomet, kai tvarkingai parengtame žemėlapyje pateikiami konkretūs skaičiai. Taip pat kyla didelė pagunda tikėti prognozėmis, net jei jos yra didesnės apimties, nei modelio turimi pajėgumai. Be to, neapibrėžtumas tuo didesnis, kuo labiau gilinamasi į smulkmenas. Todėl būtina modelį pritaikyti atsižvelgiant į savo vietos aplinkybes ir nesirinkti tiesiog standartinių nustatymų.

Taigi įgyvendinant visą procesą planuotojams tenka tokia atsakomybė:

- atlikti jautrumo bandymus,
- kartu su rezultatais pateikti apribojimus,
- naudoti rezultatų intervalus ir kiekybinius rezultatus, o ne taškinius įverčius,
- vengti pernelyg gilintis į smulkmenas, kad nebūtų prarandamas patikimumas.

Suvestiniai modeliai, vadinamieji eskiziniai planavimo modeliai (angl. *sketch planning models*), nėra tokie transporto modeliai, kokie aprašyti pirmiau, bet gali būti įdomus pasirinkimas DJMP rengimo proceso pradžioje, ieškant politikos priemonių. Šiems modeliams parengti reikia reikšmingai mažiau išteklių, o juos taikydami vartotojai gali ieškoti tinkamų darnios transporto politikos priemonių ir jas nustatyti, atlikti jų kiekybinį vertinimą nuoseklioje sistemoje ir parengti būsimų scenarijų įgyvendinimo kryptis. Vienas iš tipišų šios kategorijos pavyzdžių – modelis „Miesto veiksmų gairės 2030“ (angl. *Urban Roadmap 2030*), parengtas Mobilumo ir transporto GD užsakymu ([www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)). Vis dėlto siekiant atlikti išsamesnį įvertinimą, suvestiniais modeliais negalima pakeisti labiau pagal duomenis suskirstytų modelių.

Autorius: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Krokuva, Lenkija. Automobilių stovėjimo aikštelių valdymo, eismo ribojimo ir viešojo transporto priemonių derinimas

Krokuvos miestas automobilių stovėjimo aikštelių valdymo politiką vykdo atsižvelgdamas į bendresnius tikslus, pavyzdžiui, siekį pagerinti oro kokybę ir sumažinti eismo spūstis, o ne vien tik siekdamas reaguoti į sunkumus, su kuriais susiduriama bandant rasti automobilio stovėjimo vietą. Krokuvos savivaldybė derina automobilių stovėjimo aikštelių priemonių įgyvendinimą (pvz., mažinamas automobilių stovėjimo vietų skaičius) su eismo ribojimo priemonėmis (pvz., zona, kurioje ribojamas automobilių eismas) ir viešojo transporto priemonėmis (pvz., viešojo transporto paslaugų integracija), taip vienu metu sumažinant automobilių skaičių, pagerinant oro kokybę ir eismo srautus. Suteikiant alternatyvą automobiliui ir taikant laipsnišką metodą galima pasiekti, kad visuomenė pradėtų palankiai vertinti automobilių stovėjimo aikštelių reguliavimą.

Autorius: Tomasz Zwoliński, Krokuvos miestas, informaciją parengė „Polis“  
Nuotrauka: Eltis, Harry Schiffer





## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Tamperė, Suomija. Judumo valdymas, pasinaudojant tiesiamos tramvajaus linijos projektu

2016 m. Tamperėje buvo nuspręsta nutiesti pirmąją tramvajų liniją. Ilgus metus trunkantys automobilių eismo trukdžiai miesto centre – tai puikus laikas paskatinti žmones keisti savo judumo įpročius. Jie yra pasirengę keisti nusistovėjusius maršrutus, nes vykstant statyboms reikia rasti naujų transporto rūšių ir kelių. Tamperė patvirtino keletą judumo valdymo veiksmų, kuriuos taikant ypač daug dėmesio buvo skirta automobilių vairuotojams, pavyzdžiui, pasiūlytos naujos priemiesčio stovėjimo aikštelės „Park & Ride“, skatinta naudotis viešuoju transportu ir važiuoti dviračiu, taip pat sukurta daugiau erdvių, pritaikytų vaikščioti pėsčiomis ir važiuoti dviračiu. Vykdamas stambius investavimo į eismo infrastruktūrą projektus, kartu turėtų būti taikomos išmanios judumo valdymo priemonės ir palaikomas glaudesnis ryšys su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais.

**Autorius:** Sanna Ovaska, Tamperės miestas, informaciją parengė UBC  
**Nuotrauka:** Veli-Matti Lahdenniemi



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Vitorija-Gasteisas, Ispanija. Judumo priemonių integracija į miesto superkvartalo modelį

Vitorijos-Gasteiso darnaus judumo ir viešųjų erdvių planas buvo parengtas tam, kad įgyvendinant naują projektą, vadinamąjį miesto superkvartalo modelį, žmonėms būtų grąžintos viešosios erdvės. Superkvartalas – tai geografinė erdvė, į kurią patenka keletas miesto kvartalų; šių kvartalų gatvėmis gali naudotis tik pėsčiai, dviratininkai ir paslaugas teikiančios tarnybos, automobiliais gali atvykti tik kaimynystėje gyvenantys žmonės, o visos kitos privačiojo ir viešojo transporto priemonės gali būti naudojamos tik šiuos kvartalus juosiančiose gatvėse. Siekiant apskritai pagerinti tokių erdvių kokybę, reikia ne tik iš naujo suprojektuoti miesto erdvę, bet ir integruoti judumo priemones, pavyzdžiui, sukurti naują viešojo transporto tinklą, reguliuoti eismą šviesoforais, pasiūlyti naujų pėsčiųjų / dviračių takų tinklą, užtikrinti krovinių gabenimo mieste galimybes arba pasiūlyti daugiau prižiūrimų automobilių stovėjimo aikštelių.

**Autorius:** Juan Carlos Escudero, Vitorijos-Gasteiso miestas, informaciją parengė „Rupprecht Consult“ | **Nuotrauka:** Agencia de Ecología Urbana





## 7.3. VEIKLA. Priemonių stebėsenos ir vertinimo planavimas

### Pagrindimas

Siekiant užtikrinti, kad Darnaus judumo mieste planas būtų veiksmingas, būtina stebėti ir vertinti tiek planavimo procesą, tiek priemonių įgyvendinimą.

Pasitelkiant patikimus stebėsenos ir vertinimo procesus, galima sistemingai mokytis iš savo sukauptos patirties, pritaikyti ir tobulinti planavimo veiklą. Vykdydami nuolatinę stebėseną, galėsite užtikrinti, kad darote reikalingą pažangą. Atliekant vertinimą po to, kai buvo baigtas įgyvendinimas, galima surinkti įrodymų, kuriais patvirtinamas DJMP ir jo priemonių veiksmingumas, o tai yra būtina siekiant užtikrinti ilgalaikę sėkmę, nes sprendimus priimančioms asmenims suteikiama galimybė pagrįsti, kodėl buvo išleisti pinigai, ir išvengti klaidų ateityje. Teikiant skaidrias ataskaitas turėtų būti užtikrinta, kad vertinimo rezultatai kaip grįžtamoji informacija būtų naudojami viešuose debatuose.

Nors strateginiai rodikliai ir uždaviniai buvo apibrėžti pirmiau (žr. 6.1 ir 6.2 veiklas), dabar atėjo laikas pasigilinti, kaip rengiami priemonių lygmeniu taikomi rodikliai ir kaip susitariama dėl stebėsenos ir vertinimo veiklos. Jei stebėsenos priemonės apibrėžiamos ankstyvame proceso etape, jos integruojamos į priemonių įgyvendinimą.

### Tikslai

- Apibrėžti rodiklius, kuriuos pasitelkiant ir dedant pagrindas pastangas užtikrinama visų pagrindinių priemonių stebėsenos ir vertinimas.
- Susitarti dėl tinkamų stebėsenos priemonių (įskaitant dėl atsakomybės ir biudžeto), kad būtų įvertinta priemonių įgyvendinimo ir siekiamo tikslo būklė, taip užtikrinant savalaikį ir veiksmingą reagavimą.
- Užtikrinti, kad stebėsenos ir vertinimo susitarimai taptų neatsiejama tolimesnio proceso dalimi.

### Užduotys

- Nustatyti, kokia informacija reikalinga jūsų priemonėms stebėti ir vertinti.

- **Rezultatai:** koks numatomas priemonės poveikis? Apibrėžti, koks rezultatas ar transporto aktyvumo rodiklis yra tinkamas, taikant kiekvieną pagrindinę priemonę ir priemonių rinkinį, taip užsitikrinant galimybę įvertinti, ar jie yra sėkmingi. Strateginiai rezultatų rodikliai, kuriuos pasitelkiant vertinama bendra pažanga siekiant darnaus judumo, jau buvo pasirinkti atliekant 6.1 veiklą. Dabar apibrėžiami konkretesni rodikliai, susiję su atskirų priemonių rinkinių tikslais, pvz., autobusų, sunkvežimių, lengvųjų automobilių išmetamas teršalų kiekis, nelaimingų atsitikimų skaičius ar kelionių dviračiais skaičius tam tikroje miesto dalyje.
- **Rezultatas:** kokia politika, infrastruktūra ar paslauga buvo tiesiogiai įgyvendinta taikant priemonę? Apibrėžti, koks rezultato rodiklis yra tinkamas taikant kiekvieną priemonę, taip užsitikrinant galimybę stebėti, kokia apimtimi ji buvo įgyvendinta, pvz., koks yra naujų autobusų maršrutų skaičius kilometrais arba kiek naudojama naujų autobusų.
- **Indėlis:** kokius išteklius panaudojote? Stebėti kiekvienos priemonės investavimo ir techninės priežiūros sąnaudas (įskaitant darbo sąnaudas), kad būtų laiku reaguojama, jei sąnaudos pernelyg stipriai išauga, ir būtų galima įvertinti ekonomiškumą.
- Įvertinti esamus duomenų šaltinius, atsižvelgiant į anksčiau duomenų auditų rezultatus (žr. 3.1 ir 6.1 veiklas). Nustatyti spragas ir, jei reikia, parengti ar nustatyti naujus duomenų šaltinius (pvz., apžvalgų duomenis, kiekybinius duomenis, gautus atliekant automatizuotus matavimus).
- Prieš pradėdami rengti savo priemonių rodiklius, aptarti šį klausimą su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais ir kitomis organizacijomis, veikiančiomis jūsų vietovėje, nes jie jau gali taikyti tam tikrus rodiklius. Daug paprasčiau stebėti pažangą, jei naudojami anksčiau įgyvendinti ir pripažinti rodikliai.
- Apibrėžti kiekybinius ir kokybinius priemonių rodiklius, kuriuos pasitelkiant ir dedant pagrindas pastangas būtų gaunama pakankamai informacijos. Atrenkant rodiklius atsižvelgti į turimus duomenis ir į tai, kad išteklių, skirti naujiems duomenims rinkti, yra riboti. Visada, kai įmanoma, naudoti standartinius rodiklius, kurie jau yra gerai apibrėžti ir yra žinoma, kaip juos išmatuoti ir analizuoti.

- Parengti visų atrinktų rodiklių stebėsenos ir vertinimo priemonės, kalbant tiek apie strateginius, tiek apie priemonių rodiklius. Kiekvieno rodiklio atveju:
  - parengti aiškią apibrėžtį, ataskaitų teikimo formą ir duomenų išmatavimo procesą, taip pat tvarką, kaip pagal turimus duomenis bus apskaičiuojama rodiklio reikšmė ir kaip dažnai bus atliekami matavimai;
  - nustatyti pradinę reikšmę, t. y. reikšmę, turimą proceso pradžioje, ir numatomus pokyčius netaikant DJMP priemonių, taip pat norimo pokyčio siektiną reikšmę.
- Susitarti dėl aiškos vykdant stebėseną ir vertinimą tenkančios atsakomybės ir biudžeto. Atsakomybė turėtų tekti aukštos kvalifikacijos nuolatiniam darbuotojams arba išorės partneriui, idealiu atveju – nepriklausomai įstaigai. Įprasta, kad stebėsenos ir vertinimo biudžetas turėtų sudaryti mažiausiai 5 proc. DJMP rengimui skirto biudžeto.

**Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose**

- Apsvarstyti galimybę suderinti jūsų naudojamus rodiklius su tais, kuriuos naudoja išorės finansavimo subjektai, taip padidinant galimybę gauti priemonės finansavimą. Pavyzdžiui, siekiant gauti nacionalinių aplinkos agentūrų skiriamą finansavimą, gali reikėti išmatuoti, kiek sumažėjo išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis.
- Integruoti DJMP rengimo proceso sąnaudų ir naudos vertinimą.
- Planuoti, kaip į stebėseną ir vertinimą įtraukti suinteresuotuosius subjektus.
- Koordinuoti su regiono lygmeniu taikomais rodikliais susijusią veiklą su atitinkamais vietos ir regioniniais suinteresuotaisiais subjektais.



**Išsamesnė informacija apie užduotis**

**Figure 31:** Rodiklių kategorijos ir pavyzdžiai (T. May, 2016 m., Projekto „CH4LLENGE“ priemonių atrankos vadovas „Kaip atrinkti veiksmingiausius Darnaus judumo mieste planams skirtus priemonių rinkinius“ [angl. *Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility*], p. 28).

DJMP elementas		Matuojama	
	Example →		Indicator type
<b>Tikslas</b>	Sumažinti vietos transporto keliamą oro taršą	Skaičiuoti dienas, kuriomis viršijamas kritinis oro taršos lygis	Rezultatų rodiklis
<b>Transporto politikos tikslas</b>	Padidinti nevariklinių transporto rūšių naudojimą	Vaikščiojant pėsčiomis ir važiuojant dviračiu atliktų kelionių dalis	Transporto aktyvumo rodiklis
<b>Priemonės</b>	Nutiesti atskirtus dviračių takus	Pastatytų atskirtų dviračių takų ilgis kilometrais	Rezultato rodikliai
	Miesto centre esantį prekybos rajoną paskelbti pėsčiųjų zona	Kiek procentų miesto centro paskelbta pėsčiųjų zona	
<b>Resources</b>	Investavimo ir techninės priežiūros sąnaudos	Investavimo į transportą ir techninės priežiūros sąnaudos, susijusios su nauja / tobulinama infrastruktūra.	Indėlių rodikliai

### Laikas ir koordinavimas

- Po to, kai buvo apibrėžtos priemonės ir priemonių rinkiniai.
- Jei reikia, atnaujinti po to, kai buvo galutinai susitarta dėl veiksmų [8.3 veikla].
- Stebėsenos ir vertinimo priemonės, įskaitant dėl atsakomybės ir biudžeto, įtraukti į DJMP dokumentą [9.1 veikla], taip pat žr. toliau pateikiamą 32 pav.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Atrinkti tinkami priemonių rodikliai.
- ✓ Parengtos visų rodiklių stebėsenos ir vertinimo priemonės.
- ✓ Susitarta dėl stebėsenos ir vertinimo atsakomybės ir biudžeto.

32 pav. DJMP proceso stebėsenos ir vertinimas





33 pav. Apžvalginė lentelė, kurioje pateikiama stebėsenos ir vertinimo planavimo veikla su

DJMP rodikliai	Apibrėžtis	Pradinė reikšmė	Uždavinys	Matavimų vietovė	Duomenų rinkimo metodas	Matavimo dažnumas	Atsakomybė
Žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius (kelių eismo saugumas)	Miesto transporto sukeltų mirčių, užregistruotų per 30 dienų po eismo įvykio ir su juo susijusių, skaičius per metus 100 000 gyventojų.	4	Sumažinti	1, 2 ir 3 savivaldybės rajonai (į juos patenka didžioji funkcinės miesto zonos dalis)	Policijos rengiama nelaimingų atsitikimų suvestinė	Nuolat (rodiklio vertė apskaičiuojama kiekvienais metais, remiantis policijos duomenų bazės informacija)	Policija
...							
Priemonės rodikliai	Apibrėžtis	Pradinė reikšmė	Uždavinys	Matavimų vietovė	Duomenų rinkimo metodas	Matavimo dažnumas	Atsakomybė
Transporto priemonių netoli mokyklų sužeistų žmonių skaičius (priemonė: prie mokyklų sukurti eismo lėtinimo zonas)	Žmonių, sužeistų per eismo įvykius, kurie įvyko 300 m atstumu nuo mokyklų, skaičius per metus 100 000 gyventojų.	25	Sumažinti	1, 2 ir 3 savivaldybėse 300 m atstumu nuo mokyklų	Policijos rengiama nelaimingų atsitikimų suvestinė	Nuolat (rodiklio vertė apskaičiuojama kiekvienais metais, remiantis policijos duomenų bazės informacija)	Policija
...							

### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Tulūza, Prancūzija. Plataus užmojo stebėsenos procesas, kuriam vadovauja tarpinstituciniai komitetai

Tulūzos DJMP numatytas plataus užmojo stebėsenos ir vertinimo planas. DJMP ir jo priemonių stebėseną nuolat vykdo keletas komitetų, į posėdį susirenkančių bent kartą per metus. Šiuos komitetus sudaro įvairių institucijų bei techninių, pilietinės visuomenės ir mokslinių tyrimų organizacijų atstovai. Komitetams suteikiamos įvairios priemonės:

- DJMP stebėjimo centras (kiekvienos priemonės atveju: pradiniai tikslai, skirti ištekčiai, numatomi rezultatai ir rodikliai; informacija atnaujinama vykdant nuolatines apžvalgas);
- kelionės sąnaudų apskaičiavimo priemonė (kiekvienai transporto rūšiai, skaičiuojant tiek vienam naudotojui, tiek visai visuomenei);
- judumo suvestinė (sekamas atskirų priemonių taikymas).

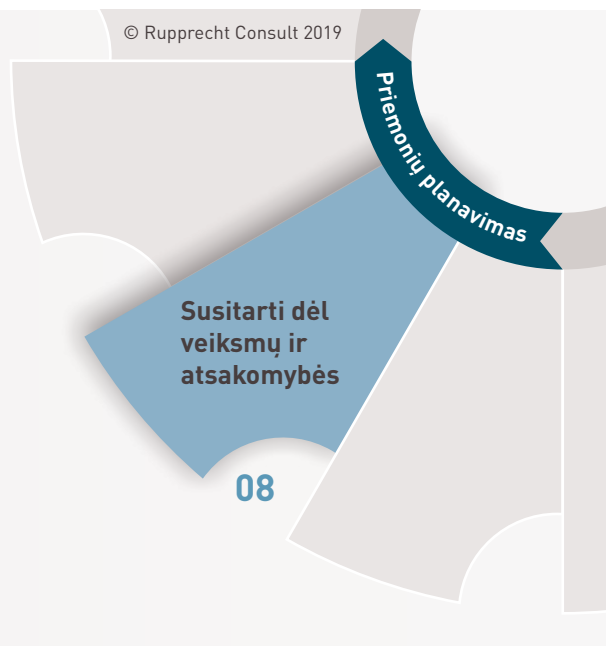
Nustatyta, jog sėkmingą taikymą nulėmė tai, kad į stebėsenos veiklą pavyko įtraukti partnerius.

**Autorius:** Mary Malicet ir Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Tulūza, informaciją parengė „Polis“ | **Nuotrauka:** Tisséo Collectivités



## 8 PAKOPA. Susitarti dėl veiksmų ir atsakomybės

- 8.1 Aprašyti visus veiksmus
- 8.2 Nustatyti finansavimo šaltinius ir įvertinti finansinius pajėgumus
- 8.3 Susitarti dėl prioritetų, atsakomybės ir tvarkaraščio
- 8.4 Užtikrinti plačią politinę ir visuomenės paramą



Po to, kai buvo pasiektas susitarimas dėl priemonių rinkinių, vykdant veiklos planavimą, rinkiniai išskaidomi į atliekamas užduotis (arba veiksmus), skirtas už jų įgyvendinimą atsakingiems departamentams ar institucijoms. Remiantis išsamiais veiksmų aprašymais ir išlaidų sąmata, turi būti susitarta dėl aiškios atsakomybės, įgyvendinimo prioritetų ir tvarkaraščio. Būtina, kad šiame etape apie konkrečių („vykdomą“) turinį taip pat būtų informuojami labiausiai paveikį jaučiantys suinteresuotieji subjektai (dažniausiai plačioji visuomenė) ir politinius sprendimus priimančios asmenys. Pagrindinis šios pakopos siekis – susitarti dėl plačiai palaikomų, aiškiai apibrėžtų veiksmų, kuriuos atliekant įgyvendinama vizija ir tikslai.

### 8.1 VEIKLA. Aprašyti visus veiksmus

#### Pagrindimas

Informacija jau buvo surinkta ankstesnėje priemonių atrankos pakopoje, kai priemonės ir priemonių rinkiniai buvo apibrėžti, tuomet atrinkti ir bendrais bruožais aprašyti, aptarti su piliečiais bei suinteresuotaisiais subjektais ir jiems dalyvaujant pagrįsti (žr. 7.1 ir 7.2 veiklas). Dabar atėjo laikas labiau įsigilinti į detales ir išskaidyti priemones į veiksmus. Kitaip sakant, reikia apibrėžti tai, kas, kur ir kada bus daroma įgyvendinant veiksmus.

Nurodant konkrečius veiksmus apibrėžiama, kaip būtent bus pasiekti užsibrėžti tikslai. Pasitelkiant išsamius veiksmų aprašymus, parengtus ruošiantis įgyvendinimo etapui, galima nustatyti veiksmų tarpusavio ryšį ir tuomet nuspręsti, kokia eilės tvarka jie bus įgyvendinami.

#### Tikslai

- Išsamiai apibrėžti DJMP esančias priemones, išskaidant jas į veiksmus.
- Nustatyti veiksmų tarpusavio ryšį ir geriausią jų įgyvendinimo eilės tvarką.
- Atsižvelgti ir suvaldyti svarbias su įgyvendinimu susijusias rizikas.

#### Užduotys

- Išskaidyti priemones į keletą veiksmų, pvz., prieš nutiesiant dviračių greitkelį, turi būti atliktas tyrimas, siekiant nustatyti vietas, kuriose į darbą nuolat važinėjama dviračiu ir kuriose trūksta dviračių takų.



- Kuo išsamiau aprašyti visus veiksmus. Rengiant išsamų aprašymą galima vadovautis šiais keturiais klausimais:
  - Kur turėtų būti atliekamas veiksmas?
  - Kada turėtų būti atliekamas veiksmas?
  - Kam jis bus naudingas?
  - Koks turėtų būti naudojimo intensyvumas (pvz., koks yra naujų autobusų maršrutų skaičius kilometrais arba kiek naudojama naujų autobusų)?
- Nustatyti skirtingų veiksmų tarpusavio ryšį, siekiant nustatyti geriausią jų įgyvendinimo eilės tvarką. Nustatant veiksmų tarpusavio ryšius, taip pat galima išsiaiškinti, kaip jie vienas su kitu susiję ir kaip gali vienas kitą papildyti pradėjus tikruosius įgyvendinimo darbus.
- Pateikti veiksmus apžvalginėje lentelėje (žr. lentelės šabloną 8.3 veikloje), nurodant išsamius veiksmų aprašymus, teisinius reikalavimus, numatomą indėlį siekiant tikslių, taip pat siūlomus prioritetus, atsakomybę ir tvarkaraštį. Atliekant 8.2 veiklą, lentelę galima papildyti įrašant išlaidų sąmatas ir finansavimo šaltinius.

#### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Parengti veiksmų informacijos suvestines, kuriose struktūrizuotai pateikiama visa pagrindinė informacija apie kiekvieną veiksmą (žr. informacijos suvestinę skirsnyje „Priemonės“ toliau dokumente). Prasidėjus įgyvendinimo etapui, pasitelkiant tokias informacijos suvestines, gali būti sudarytos palankesnės sąlygos perduoti veiklą įgyvendinimo padaliniais ir palaikyti su jais ryšį (žr. 10.1 veiklą).

#### Laikas ir koordinavimas

- Remiantis apibrėžtomis priemonėmis ir priemonių rinkiniais (7.2 veiklą), nustatomi veiksmas.
- Išsamus veiksmų aprašymas – būtinas pagrindas susitarimui dėl prioritetų, atsakomybės ir tvarkaraščio (8.3 veiklą).
- Aprašius veiksmus, pasirengiama įgyvendinimo etapui.

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Visi veiksmas nustatyti, apibrėžti ir aprašyti.
- ✓ Nustatyti veiksmų tarpusavio ryšiai.



#### Kaip suprasti sąvoką „veiksmas“?

Veiksmai – tai konkrečios užduotys, kurias reikia atlikti, kad būtų įgyvendintos priemonės. Su jais susijusi informacija apie prioritetus, laiką, atsakomybę, biudžetą ir finansavimo šaltinius, riziką ir nenumatytus atvejus, taip pat apie veiksmų tarpusavio priklausomybę.

#### Daugiau informacijos

„SUMP-UP. Standartai, taikomi rengiant DJMP veiksmų planą“ (angl. **SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan**), [http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf).

Projekto „CH4LLENGE“ priemonių atrankos vadovas „Kaip atrinkti veiksmingiausius Darnaus judumo mieste planams skirtus priemonių rinkinius“ (angl. *Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility*), [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit).





34 pav. Priemonės „Dviračių takų ženklavimas ir plėtra“ įvairių veiksmų informacijos suvestinės pavyzdys.

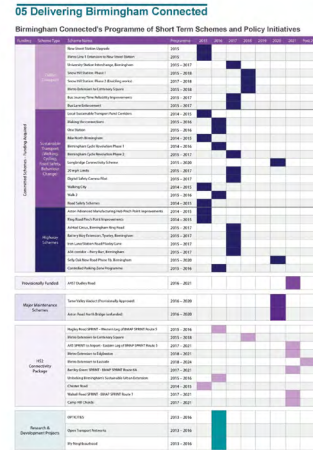
Priemonė: R 2		Dviračių takų ženklavimas ir plėtra		
<b>Veiksmai:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>R 2.1 Leidimas dviračiais važiuoti pėsčiųjų zonose ir vienpusio eismo gatvėse</li> <li>R 2.2 Kelių eismo ženklų pastatymas 1–10 gatvėse</li> <li>R 2.3 Eismo lėtinimas 1–10 gatvėse</li> <li>R 2.4 Papildomi maršrutai pagal dviračių eismo programą (2018–2022 m.)</li> </ul>				
<b>Taikoma eismo rūšims:</b> Dviračių eismui	<b>Planavimo būklė:</b> Planavimas / įgyvendinimas	<b>Prioritetas:</b> Labai didelis	<b>Įgyvendinimo laikotarpis:</b> Trumpalaikis–vidutinės trukmės	
<b>Nauda teikiama eismo rūšims:</b> Dviračių eismui				
<b>Veiksmai:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-ame mieste sukurti vientisą dviračių takų tinklą</li> <li>Įgyvendinti dviračių eismo programoje suplanuotus maršrutus, siekiant sujungti svarbias paskirties vietas mieste (gyvenamuosius rajonus, miesto centrą, prekybos centrus, universitetus, mokyklas, įmones).</li> <li>Skatinti važiuoti dviračiu, didinant dviratininkų kelių eismo saugumą</li> <li>Stiprinti suvokimą, kad dviratininkai – tas pačias teises turintys eismo dalyviai</li> <li>1-ame mieste padidinti dviratininkų skaičių</li> </ul>				
<b>Priemonės efektyvumas</b>				
Indėlis siekiant tikslų:		Labai didelis		
Indėlis siekiant aplinkosauginio suderinamumo:		Labai didelis		
Indėlis siekiant aplinkosauginio suderinamumo:		Mažas		
<b>Sąnaudos ir finansavimas</b>				
Investicinės sąnaudos:		Vidutinės		
Metinės tolesnės išlaidos:		Mažos		
Finansavimo šaltinis:		1-ojo miesto biudžetas		
Tinkamumas finansuoti:		Turi būti nustatyta		
<b>Priemonės įgyvendinimas</b>				
Priklausomybė nuo kitų priemonių:		R 1: dviračių eismo programa ir už ją atsakingas subjektas		
<b>Reikalavimai kitoms priemonėms:</b>				
Savininkas / atsakingas subjektas / kontrolė:		Būsto ir miesto ekonomikos departamentas, atsakingas už dviračių eismą		
Planavimas:		Statybos bendrovė		
Rezultatai:				
Reikalingos įtraukti trečiosios šalys:		<ul style="list-style-type: none"> <li>Kelių eismo saugumo ir darnaus judumo komisija</li> <li>Dviratininkų NVO</li> </ul>		

GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Birmingamas, Jungtinė Karalystė. Veiksmų programa, kurioje nustatyti aiškūs prioritetai

Birmingamo judumo veiksmų plane nustatyta miesto transporto tinklo vizija 20 metų laikotarpiui. Kartu su šiuo planu taikomas miesto DJMP „Birmingham Connected“, kuriuo, kaip bendroju planu, remiamasi planuojant visus transporto srities veiksmus. Jame nustatyta norima kryptis, pagrindinės iniciatyvos vizijai įgyvendinti ir penkerių metų strategija. Paverčiant viziją konkrečiais projektais ir iniciatyvomis, Birmingame vadovaujama šiais keturiais pagrindiniais principais: sudaryti galimybes skirtingoms transporto rūšims, sukurti teisingą transporto sistemą, pasitelkti transporto koridorių metodą, siekiant pusiausvyros tarp priešingų tikslų, ir koordinuoti projektų vykdymą, siekiant kuo labiau sumažinti sutrikdymus. Parengus sąmatą, buvo nustatyta, kad numatytiems pokyčiams įgyvendinti per ateinančius 20 metų reikės 4 mlrd. svarų.

**Autorius:** Helen Jenkins, Birmingamo miestas, informaciją parengė Ana Dragutescu, ICLEI  
**Nuotrauka:** Baltoji knyga „Birmingham Connected“



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Turinas, Italija. Visapusiškos priemonių informacijos

Turino DJMP pagrįstas septyniais pagrindiniais principais, išskaidytas į uždavinius ir priemones. Kiekviena priemonė aprašyta labai išsamiai, taip pat nurodant susijusius veiksmus; ryšį su pagrindiniais principais; ryšį su uždaviniais; darnumo aspekto tipą; priemonės bendro pobūdžio aprašymą ir tikslą; atsakingą įstaigą; įgyvendinimo būdą; ko šia priemone yra siekiama ir susijusį rodiklį; įgyvendinimo laikotarpį ir reikalingus ekonominius išteklius. Kiekviena priemonė įvertinama, atsižvelgiant į ekonominius, socialinius ir aplinkos darnumo kriterijus. Priemonės buvo apibrėžtos glaudžiai bendradarbiaujant su 10 administracinių vienetų, profesionalų asociacijomis ir įvairiais suinteresuotaisiais subjektais.

**Autorius:** Turino miestas, informaciją parengė EUROCIITIES  
**Nuotrauka:** Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
<b>Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile</b>		
<b>Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"</b>		
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE</b>		
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA</b>		
		<b>ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4</b>
<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>	
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 500 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura; flessibilità evolutive. 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 critiche gestionali, nonché delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni	
<b>Ente attuatore</b>	<b>Tempi di attuazione</b>	
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampiamento del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico - economico	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>	
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).	

## 8.2 VEIKLA. Nustatyti finansavimo šaltinius ir įvertinti finansinius pajėgumus

### Pagrindimas

Būtina parengti išsamų finansavimo planą, kad būtų užtikrinta, jog anksčiau nustatytos priemonės ir veiksmai būtų ekonomiškai efektyvūs ir finansiškai perspektyvūs. Ši veikla pradedama nustatant visą turimą finansavimą ir finansinius srautus, taip pat įvertinant jūsų DJMP dalyvaujančių organizacijų galimybes prie šių šaltinių prieiti ir jais naudotis. Būtina, kad lėšų ir finansavimo šaltinių paieška būtų papildyta organizacijos padėties įvertinimu, nes skiriasi įvairių organizacijų finansiniai įsipareigojimai ir pajėgumai, be to, jų turimos su finansais susijusios juridinės teisės ir atsakomybė taip pat yra nevienodos.

Siekiant nustatyti galimus judumo priemonių lėšų ir finansavimo šaltinius, turėtų būti įvertinta daug ir įvairių pasirinkimų. Turėtų būti įvertinti ne tik turimi šaltiniai, pavyzdžiui, vietos biudžetas ir mokesstinės pajamos, nacionalinės ir ES subsidijos, taip pat parduodant bilietus, renkant mokesčius už transporto priemonių stovėjimą ar iš kitų šaltinių šiuo metu gaunamos pajamos, bet ir galimi nauji šaltiniai, pavyzdžiui, obligacijos, žemės vertės kūrimas, įrengimo mokesčiai ir privačiojo sektoriaus teikiamos galimybės. Šiame etape apgalvoti finansavimo šaltinius būtina ir dėl to, kad

būtų galima atlikti didelių investicijų papildomas išsamias galimybių studijas ir rinkos tyrimus.

### Tikslai

- Nustatyti visų veiksmų galimas finansavimo priemones ir finansavimo šaltinius.
- Įvertinti, ar priemonių atskiri veiksmai yra finansiškai perspektyvūs, siekiant atmesti neperspektyvius veiksmus ir parengti išlaidų požiūriu efektyviausias priemones, kartu apsvairstant, kokių finansavimo srautų pokyčių būtų pagrįsta tikėtis ateityje.
- Įvertinti jūsų DJMP dalyvaujančių skirtingų organizacijų galimybes prieiti prie finansavimo srautų.

### Užduotys

- Įvertinti veiksmus, kurie buvo įvardyti atliekant ankstesnę 8.1 veiklą, atsižvelgiant į jų finansavimo poreikius ir pajamas trumpuoju, vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu, įskaitant veiklą, vykdymo užtikrinimą ir techninę priežiūrą, taip pat nustatyti bet kokius finansavimo trūkumus (bendra nuosavybės kaina).
- Parengti su veiksmis susijusių tiesioginių finansinių pajamų sąmatą, pavyzdžiui, pajamų, gautų iš viešojo transporto bilietų ir abonementų, koncesijos sutarčių, reklamos ploto nuomos, mokesčių už transporto priemonių stovėjimą ar kitas savivaldybės teikiamas paslaugas, ir apibrėžti, kurią sąnaudų dalį numatoma padengti.
- Įvertinti, kokia papildoma pinigine vertė yra sukuriama atliekant veiksmus (pvz., naujų viešojo transporto stotelių kaimynystėje išauga žemės ir nekilnojamojo turto vertė) ir kokius mechanizmus galima pasitelkti siekiant kurti vertę<sup>50</sup>.
- Nustatyti atrinktų veiksmų finansavimo priemones ir finansavimo šaltinius. Įvertinti visus toliau pateiktus pasirinkimus, siekiant nustatyti tinkamiausius. Ypač daug dėmesio skirti pasirinkimams, kurie yra nesusiję su vietos biudžetu.



### DJMP įgyvendinimo finansavimas ir DJMP įgyvendinimui skirti finansai. Kuo skiriasi šios sąvokos?

Kalbant apie **finansus**, dažniausiai omenyje turimos reikalingos piniginės lėšos, kurios projekto pradžioje, kaip pradinė investicija, yra suteikiamos išorės šaltinių ir kurias galiausiai, vienu ar kitu būdu, reikia gražinti. Finansavimo priemonė – tai dažniausiai skolos ar nuosavo kapitalo produktai arba šių produktų derinys. Teikiant investicines dotacijas ir subsidijas, pradinės išlaidas taip pat gali netiesiogiai ir iš dalies padengti mokesčių mokėtojai.

Kalbant apie projekto **finansavimą**, paprastai omenyje turimi subjektai, kurie ilgalaikiu laikotarpiu sumoka už turtą. Tai gali būti tiesioginiai paslaugų naudotojai (bilietai, mokesčiai už transporto priemonių stovėjimą ir už patekimą į miesto centrą), su judumu susijusių paslaugų klientai (reklama) ar mokesčių mokėtojai, kai finansuojama iš bendrojo valstybės biudžeto ar specialių su transportu susijusių mokesčių.

Naudinga prisiminti, kad, siekiant įgyvendinti finansiniu požiūriu darnų DJMP, turėtų būti užtikrinti tiek finansai, tiek finansavimas. Galimybės viešojo transporto infrastruktūrą finansuoti naudojant paskolas gali būti ribojamos, pavyzdžiui, finansavimo šaltinių pajėgumu gražinti tokias paskolas.

<sup>50</sup> Daugiau informacijos rasite, pavyzdžiui, leidinyje „Transportas Londonui“ (angl. *Transport for London*), 2017 m. Žemės vertės kūrimas, galutinė ataskaita, [http://www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](http://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf).

- Vietiniai mokesčiai: specialus vietinis transporto mokestis už viešąjį transportą, kurį moka viešosios ir privačiosios įmonės, plėtotojai.
  - Finansavimas pajamomis: bilietai, mokesčiai už transporto priemonių stovėjimą ir už patekimą į miesto centrą, eismo spūsčių mokestis, reklama.
  - Privačiojo sektoriaus dalyvavimas, pvz., sudarant viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės susitarimus.
  - Lėšų rinkimo veikla įtraukiant tinkamus rėmėjus (būtina atsižvelgti, ar veikla suderinama su rinkodaros strategija).
  - Vietos biudžetai: finansavimas iš skirtingų savivaldybių biudžetų ir pagal skirtingas politikos sritis.
  - Nacionalinės / regioninės subsidijos ir ES finansavimas.
  - Išorės paskolos, savivaldybių ir ekologinės obligacijos.
- Jei taikant priemonę reikės išorės finansavimo, nustatyti teisiniu požiūriu tinkamą paskolą suteikiantį subjektą ir įvertinti kreditingumą.
  - Nustatyti finansavimo šaltinius, kad būtų galima atlikti didelių investicijų papildomas išsamias galimybių studijas ir rinkos tyrimus.

#### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Įvairiomis aplinkybėmis ir taikant skirtingas sąlygas (pokyčiai visuomenėje, transporto apimtys ir naudojimas atskiromis transporto rūšimis), kaip apibrėžta 4.1 veikloje, įvertinti, ar pagrindiniai veiksmai finansiškai perspektyvūs, ir kokios galimos pajamos.

#### Laikas ir koordinavimas

- Remiamasi visais veiksmais ir priemonių rinkiniais, kaip nurodyta 8.1 veikloje.
- Remiantis rezultatais, bus parengta informacija, naudojama per galutines diskusijas dėl veiksmų (8.3 veikla) ir rengiant finansinius planus (9.1 veikla).

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Parengtos reikšmingos išlaidų, pajamų prognozės, pinigų srautų ir kitų su finansais susijusių klausimų prognozės.

- ✓ Atlikta finansų analizė ir galimų finansavimo šaltinių vertinimas.
- ✓ Parengtas preliminarus vertinimas, susijęs su organizacijomis, kurioms reikės gauti išorės finansavimą.
- ✓ Rezultatai apibendrinti ruošiantis galutinei veiksmų atrankai.



#### Kainų nustatymo priemonės

Kainų nustatymo priemonės, pavyzdžiui, bielių kainos, mokesčiai už transporto priemonių stovėjimą ir kelių rinkliavos, pasitelkiamos daugelyje priemonių rinkinių. Keičiama judumo pasirinkimų išlaidų struktūra yra priemonė, kurią taikant galima valdyti paklausą, taip pat ji gali tapti vietos pajamų šaltiniu. Kai kurios mokesčių sistemos, pavyzdžiui, susijusios su transporto priemonių stovėjimo valdymu, gali būti pakankamai nesunkiai įgyvendintos, o įgyvendinant kitas reikia pasitelkti šiuolaikiškesnes technologijas ir sudėtingesnius investavimo būdus, jos gali kelti abejonių, susijusių su priimtinumu ir privatumu (pvz., eismo spūsčių mokestis, renkamas pagal transporto priemonės registracijos numerį).

Prieš pradėdant taikyti paklausos valdymo priemones, turėtų būti nuodugniai apgalvota, ar gautos pajamos turėtų būti paprasčiausiai priskirtos bendrajam biudžetui, ar geriau rezervuotos pasirinkimams, susijusiems su darnaus judumo mieste padidiniu. Vertinant šiuos pasirinkimus, būtina atidžiai išnagrinėti konkrečius vietos ir nacionalinius teisės aktus.

Pateikus paaiškinimą, kad gautos pajamos bus naudojamos viešojo transporto paslaugų lygiui didinti ir alternatyvų privačioms transporto priemonėms skatinimui, paprastai išauga kainų nustatymo priemonių priimtinumas. Rezervavus papildomas pajamas, taip pat bus padidintas viešajam transportui skirtų finansų atsparumas, kalbant apie poreikį iš biudžeto finansuoti kitas viešosios politikos sritis.



nuotrauka © TkKurikawa iš istock.com





Europos Komisija siūlo daug iniciatyvų ir programų, kurias įgyvendinant galima skirti finansavimą ar bendrąjį finansavimą darnaus judumo priemonėms. Pagal Europos finansavimo programas dažniausiai remiamos investicijos ir tik atskirais atvejais infrastruktūros ir paslaugų veiklos sąnaudos. Toliau pateikiami šių programų ir iniciatyvų pavyzdžiai:

- Europos struktūriniai ir investicijų fondai (ESI fondai), įskaitant Europos regioninės plėtros fondą (ERPF) su Bendrijos iniciatyva dėl pasienio regionų (INTERREG),
- Europos strateginių investicijų fondas (ESIF),
- Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP),
- Programa LIFE,
- iniciatyva „Horizontas 2020“ / „Europos horizontas“,
- Europos pagalba vietinei energetikai (ELENA) (iniciatyvos „Horizontas 2020“ dalis),
- „Inovatyvūs miestų sprendimai“,
- miestų plėtros tinklo programa (URBACT),
- Klimato ir judumo mieste žinių ir inovacijos bendrijos (ŽIB).

Esamų miestams skirtų ES finansavimo šaltinių apžvalga pateikiama [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_lt](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_lt).

Papildomas konsultacijas apie ES finansavimo galimybes teikia:

- Europos investicinių projektų portalas,
- Europos investavimo konsultacijų centras,
- bendra parama Europos regionų projektams (JASPERS),
- „fi-compass“.

Atrinktų tiek Europos, tiek kitų finansavimo šaltinių ir finansavimo priemonių apžvalga pateikiama teminiame vadove „**Darnaus judumo mieste priemonių finansavimas**“ (angl. *Funding and financing of sustainable urban mobility measures*).

### Stambūs infrastruktūros projektai, įgyvendinami planuojant darnų judumą mieste

Idealiu atveju, bet kuri investicija judumui mieste tobulinti turėtų būti grindžiama prioritetais, kurie buvo nustatyti DJMP ar ankstesniame (patikimame) judumo mieste plane / strategijoje. Būtina užtikrinti, kad projektas būtų apibrėžtas ne kaip vienas transporto rūšių skirtų strategijų rezultatas (pvz., skirtas tik kelių ar viešajam transportui) ir kad būtų įvertintas, atsižvelgiant į platesniame kontekste vykdomas intervencijas (tiek susijusias su judumo / transporto sistemomis, tiek su etaloniniu žemės naudojimu). Daugeliu atvejų stambių infrastruktūros projektų parengiamasis etapas trunka labai ilgai, todėl pradėdant įgyvendinti naują visapusišką miesto transporto planą, tokie projektai jau būna vykdomi ir būna numatytas jų statybos biudžetas. Su tokia faktine situacija dažnai susiduria daug miesto transporto planuotojų. Atsižvelgiant į tai, kokia yra šių anksčiau apibrėžtų projektų įgyvendinimo būklė, DJMP galima atsižvelgti į pasikeitusias aplinkybes, patikrinti ankstesnę pasirinkimų analizę (strateginių ir technologijų lygmenimis) ir padaryti išvadas apie susijusią riziką arba ištirti projektą, tarsi tai būtų viena iš priemonių, kurios įvertinamos DJMP procese. Rengiant šiuos pagrindinius anksčiau apibrėžtus projektus, jau galėjo būti atlikta išsami pasirinkimų analizė ir (arba) jie yra „nerizikingi“ dėl kitų priežasčių (pvz., jų rengimas buvo numatytas tinkamai paruoštame žemės naudojimo plane). DJMP gali būti rengiamas lygiagrečiai ir jį pasitelkiant galima patikslinti tokio projekto apimtį ir rengimo aplinkybes (žr. toliau pateikiamą gerosios patirties pavyzdį Bratislavoje). Tokio projekto perspektyvas galima padidinti nustatčius papildomų priemonių, įskaitant neprivalomas priemones, kuriomis siekiama apriboti naudojimąsi privačiomis transporto priemonėmis, pavyzdžiui, įvedus mokesčius už transporto priemonių stovėjimą ir pan. Jei nustatoma didelė rizika, pvz., jei iš pirmosios analizės, atliktos atsižvelgiant į DJMP, galima susidaryti įspūdis, kad projektas yra neperspektyvus, ir jei nebaigta viešųjų pirkimų procedūra ar neprasidėję praktiniai vykdymo darbai, būtina sustabdyti tolesnę su projekto rengimu susijusią veiklą tol, kol projektas bus patvirtintas pagal DJMP arba DJMP bus nurodyti visi reikalingi pakeitimai. Būtų ydinga, jei DJMP procese būtų šališkai vertinami iš anksto atrinkti rizikingi projektai. Tai prieštarautų DJMP pagrindiniams tikslams ir šiose gairėse išdėstytiems nuostatom.

Šaltinis: EIB / JASPERS

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Bratislava, Slovakija. Tuo pačiu metu rengiamas stambus tramvajų linijos projektas ir DJMP

Bratislavos DJMP buvo parengtas ir patvirtintas 2014–2016 m. Jis yra pagrįstas aiškia analize, tikslų ir priemonių tarpusavio ryšiu. Pagal planą taip pat buvo parengtas 4 etapų eismo modelis. Didelis dėmesys buvo skirtas ne tik infrastruktūros problemoms, bet ir aplinkai draugiškoms transporto rūšims, organizacinei ir veiklos sritims. Tuo pačiu metu, kai buvo rengiamas DJMP, mieste buvo įgyvendinamas pagrindinis naujasis transporto projektas – tiesiama tramvajaus linija į Petržalką. Jis buvo patvirtintas anksčiau parengtų strateginių dokumentų ir atliktų tyrimų. Projektas buvo įgyvendintas keliais etapais ir jis daugiausia buvo finansuojamas iš ESI (Europos struktūrinių ir investicijų fondų) biudžeto. Naujajame DJMP buvo patvirtinta naujosios tramvajaus linijos strateginė svarba ir pritarta idėja, kad tramvajų sistemos (įskaitant tramvajų parką) modernizavimas ir atnaujinimas – viena iš svarbiausių priemonių, galvojančių apie miesto ateitį.

**Autorius:** Neri di Volo, EIB / JASPERS, informaciją parengė „Rupprecht Consult“  
**Nuotrauka:** Dopravný podnik Bratislava



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Viena, Austrija. Metro finansavimas iš darbdavio sumokamo mokesčio

Kiekviena Vienoje veikianti įmonė, turinti bent vieną darbuotoją, privalo mokėti vadinamąjį metro mokestį (vok. Dienstgeberabgabe). Iš šio mokesčio finansiškai remiami veiksmai, skirti miesto metro tinklo veiklai ir plėtrai. Savaitinis mokestis siekia 2 EUR už darbuotoją, taip pat numatytos išimties, jei įdarbinami vyresnio amžiaus ir neįgalūs asmenys, taip pat jei dirbama ne visą darbo laiką. 2016 m. iš šio mokesčio Vienos miestas surinko beveik 67 mln. EUR. Mokestis buvo įvestas 1970 m., ruošiantis planuoti, statyti ir įdiegti metro tinklą. Šiuo metu dalis pajamų skiriama metiniams viešojo transporto bilietams bendrai finansuoti (po 1 EUR per dieną).

**Autorius:** Wuppertal Institute  
**Nuotrauka:** Wiener Linien



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Birmingamas, Jungtinė Karalystė. Kaip pasitelkiant derybas ir rinkliavas kurti pridėtinę vertę vykdant žemės vystymo projektus

Išduodant leidimus naujiems nekilnojamojo turto plėtros projektams, įprastai padidėja atitinkamų žemės sklypų vertė ir išauga spaudimas transporto infrastruktūrai. Jei miestams yra suteikti atitinkami teisiniai įgaliojimai, jie gali patvirtinti vertės kūrimo priemones, kurias taikant gautos pajamos rezervuojamos transporto tinklui ir miesto judumo sistemai stiprinti. Birmingame buvo patvirtintas planavimo prievolių derinys, kuriuo siekiama sušvelninti ar kompensuoti vietoje jaučiamą poveikį, daromą netoliese vykdant naujus nekilnojamojo turto plėtros projektus, taip pat buvo įvestas bendruomenės infrastruktūros mokestis, iš kurio daugiausia finansuojami miesto plėtros plane nurodyti projektai.

**Autorius:** Helen Jenkins, Birmingamo miestas, informaciją parengė „Wuppertal Institute“  
**Nuotrauka:** Birmingamo miesto taryba



## 8.3 VEIKLA. Susitarti dėl prioritetų, atsakomybės ir tvarkaraščio

### Pagrindimas

Baigus atrinkti ir aprašyti veiksmus, atėjo laikas priskirti atsakomybę, nustatyti prioritetus ir parengti įgyvendinimo tvarkaraštį. Kiekvienas Darnaus judumo mieste planas turi būti pagrįstas sukuriant aiškų prioritetinių veiksmų ir tvarkaraščių vaizdą ir nurodant, kas už tai yra atsakingas. Todėl būtina užtikrinti, kad visi susiję subjektai, kurie dalyvaus rengiant ir įgyvendinant veiksmus, tarpusavyje glaudžiai koordinuotų ir aptarinėtų vykdomą veiklą.

### Tikslai

- Nustatyti atrinktų veiksmų įgyvendinimui tinkamus prioritetus ir atsakomybę.
- Užtikrinti, kad visiems veiksmams būtų nustatyti aiškūs prioritetai ir kad juos būtų įmanoma įgyvendinti.
- Užtikrinti, kad ištekliai būtų veiksmingai ir efektyviai paskirstyti (žmogiškieji, žinių, laiko ištekliai).
- Formaliai nustatyti visų dalyvių atsakomybę ir tai, kokiais ištekliais prisidės atitinkami partneriai.

- Nustatyti aiškų laikotarpį veiksmų įgyvendinimui.
- Pasiekti, kad sprendimus priimančias asmenys ir pagrindiniai suinteresuotieji subjektai sudarytų formalų susitarimą dėl atsakomybės ir tvarkaraščio.

### Užduotys

- Aptarti siūlomus veiksmus ir su jais susijusius prioritetus su tais suinteresuotaisiais subjektais, kurie galėtų dalyvauti finansuojant, rengiant ir įgyvendinant šiuos veiksmus. Užtikrinti, kad į diskusijas įsitrauktų kiti savivaldybės departamentai.
- Nustatyti pasirinkimus tiems, kurie gali vadovauti įgyvendinant veiksmą. Apsvarstyti suinteresuotųjų subjektų gebėjimus, stipriąsias puses ir kompetencijas. Vienais atvejais akivaizdu, kad siekiant pažangos atsakomybė už užduotį turi būti patikėta vienam subjektui. Kitais atvejais būtų išmaniau rinktis sprendimą, kad tarpusavyje bendradarbiautų įvairūs suinteresuotieji subjektai, vykty tarpžinybinis darbas.

- Susitarti dėl aiškios atsakomybės už kiekvieną priemonių rinkinio veiksmą. Mažai tikėtina, kad bus įgyvendintas veiksmas, už kurį atsakomybė nebuvo numatyta jokiam subjektui.
- Susitarti dėl bendrojo veiksmų tvarkaraščio, apibrėžiant veiksmo vykdymo apytikslę pradžią ir pabaigą. Atliekant išsamų planavimą, daugiausia dėmesio skirti ateinantiems 2–3 metams, bet kartu numatyti planavimo gaires būsimiems 10 metų ir atkreipti dėmesį į veiksmus, kurių įgyvendinimas užtruks dar ilgesnį laikotarpį. (Išsamus veiksmų planavimas ateinantiems keleriems metams turėtų būti nuolat peržiūrimas ir atnaujinamas, ne rečiau kaip kas penkerius metus).
- Atsižvelgti į susijusius veiksmus ir jų galimą tarpusavio įtaką (žr. 8.1 veiklą). Pavyzdžiui, autobusų greitojo pervežimo linija turėtų būti įgyvendinta po to, kai bus sukurta reikiama infrastruktūra (pvz., autobusų stotelės ir autobusų eismui skirtos juostos); o prieštaringi veiksmai (pvz., eismo spūsčių mokesčiai) turėtų būti įgyvendinti kartu su palaikymo susilaukiančiais veiksmais (pvz., pigesni viešojo transporto bilietai) ar po to, kai pastarieji bus įgyvendinti, taip padidinant prieštaringai vertinamų veiksmų priimtinumą.
- Atkreipti dėmesį į stambius projektus, kuriuos vykdant tikėtinas poveikis miesto judumo sistemai, pvz., statybos darbai, susiję su naujai atidaroma tramvajaus linija, ar eismo spūsčių mokesčio įgyvendinimas. Dažnai tokie projektai įgyvendinami ilgiau, nei galioja DJMP, reikalauja nemažų planavimo pajėgumų, nes jų įgyvendinimo procesas yra sudėtingas, įskaitant atliekamą strateginį poveikio aplinkai vertinimą, ir todėl jie daro didelę įtaką visoms kitoms veikloms. Net dviračių eismo projektų, kurie iš pirmo žvilgsnio atrodo paprasti, įgyvendinimas gali užtrukti ilgus metus dėl teisminių ginčų ir teismo procesų.
- Atnaujinti veiksmų lentelę ir informacijos suvestines (parengtas atliekant 8.1 veiklą), įtraukiant naujai patvirtintą informaciją.
- Paviešinti tvarkaraštį, atsakomybę ir išteklių paskirstymą, taip užtikrinant skaidrumą ir piliečių informavimą.

#### **Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose**

- Paskirti programos valdytoją, kuris bus atsakingas už veiksmo įgyvendinimo koordinavimą, pažangos stebėjimą

ir priemonių bei viso rinkinio vertinimą (gali būti paskirtas asmuo, kuris jau yra atsakingas už DJMP koordinavimą, arba naujas asmuo, taip siekiant padidinti pajėgumus). Jei bus paskirtas veiksmų koordinatoriums, bus paprasčiau tikslinti ar peržiūrėti veiksmus ir rengti naujus prasidėjus įgyvendinimo etapui. Koordinatorius gali laikytis visapusiško požiūrio į įgyvendintus veiksmus, su jais susijusių išlaidų efektyvumą ir rezultatus, todėl turi vertingos informacijos, kaip toliau plėtoti jūsų miesto judumo sistemas.

#### **Laikas ir koordinavimas**

- Remiamasi veiksmais, kaip nurodyta 8.1 ir 8.2 veiklose. Sukuriamas pagrindas visoms vėlesnėms veikloms ir yra svarbi galutinio D DJMP dalis.

#### **Kontrolinis sąrašas**

- ✓ Nustatyti visi subjektai, kurie vadovaus veiksmų įgyvendinimui.
- ✓ Su suinteresuotaisiais subjektais susitarta dėl tvarkaraščio ir prioritetų.
- ✓ Paviešinti veiksmai, dėl kurių buvo susitarta, taip siekiant informuoti visuomenę.







**35 pav.** Priemonių ir priemonių rinkinių aprašymo veiksmų lentelėje pavyzdys (remiantis C. Mattson, 2018 m., „SUMP-*Up*. Standartai, taikomi rengiant DJMP veiksmų planą“ (angl. *SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan*), p. 23).

Priemonė	Priemonės aprašymas	Ryšys su DJMP uždaviniais	Atsakomybė	Su priemone susiję veiksmai	Igyvendinimo laikotarpis	Reikalingi ištekliai	Šaunaudos	Finansavimo šaltinis	Dalyvaujantys suinteresuotieji subjektai
Atskirta dviračių transporto infrastruktūra	Pagrindinėse miesto gatvėse suženklinti keliai ir takai	Labai didelis (padidinti prieinamumą ir kelių eismo saugumą, skatinti aktyviai keliauti, mažinti oro ir triukšmo taršą)	Kelių savininkai	Reikalingų dviračių takų analizė	Pirmaisiais metais – sausio–gegužės mėn.	2 eismo ir miesto planuotojai	30 000 EUR + 20 proc. eismo planuotojų darbo dienos	Savivaldybės biudžetas	Dviratininkų asociacijos
				Parengti dviračių tinklo planą	Pirmaisiais metais – gegužės–gruodžio mėn.	4 eismo ir miesto planuotojai	40 000 EUR	Savivaldybės biudžetas	Dviratininkų asociacijos, kaimyninės savivaldybės
				Planuoti ir nutiesti dviračių takus	2–5 metai	Planuotojai, plėtotojai	500 EUR / m	Savivaldybės biudžetas ir nacionalinis finansavimas	Statybos bendrovės
Pagerinti pėsčiųjų perėjų būklę prioritiniuose maršrutuose	Judumo valdymo planavimo „kas, kaip ir kodėl“	Didelis (padidinti prieinamumą, skatinti aktyviai keliauti ir naudotis viešuoju transportu)	Miesto administracija	Parengti judumo valdymo planą	Pirmaisiais metais – balandžio–spalio mėn.	Elgesio pokyčių ekspertas, eismo planuotojas	30 000 EUR	Savivaldybės biudžetas ir tyrimų projektas	Mokyklos, universitetai, stambūs darbdaviai, viešojo transporto įmonės
Improve pedestrian crossings on prioritised routes	...								

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Salonikai, Graikija. Judumo forumas, skirtas susitarti dėl atsakomybės už veiksmus

Po to, kai 2014 m. buvo patvirtintas DJMP, įgyvendinime dalyvaujantys suinteresuotieji subjektai susirinko į Judumo forumą, kuris veikia kaip DJMP taryba. Pirmasis Judumo forumo susitikimas vyko 2016 m., kad būtų pristatyta pažanga, pasiekta įgyvendinant įvairius tikslus, ir su visais dalyviais aptarti ir nustatyti tolesni veiksmai. Atsakomybė buvo paskirstyta, pirma, pagal jurisdikciją ir teisės aktų nuostatas ir, antra, pagal organizacijų gebėjimus bei pajėgumus. Neformalaus Judumo forumo sėkmę nulėmė jo dalyvių gera valia. Todėl Salonikų institucijos rekomenduoja pasitelkti labiau teisiškai privalomą sistemą, kad būtų priimami veiksmų planavimo sprendimai.

Autorius: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, informaciją parengė „Polis“  
Nuotrauka: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com





## 8.4 VEIKLA. Užsitikrinti plačią politinę ir visuomenės paramą

### Pagrindimas

Veiksmai – tai pati konkrečiausia Darnaus judumo mieste plano dalis. Juos įgyvendinant daroma tiesioginė įtaka vietos gyventojams, todėl būtent šis proceso aspektas sukelia daugiausia ginčų. Pavyzdžiui, nors gali būti nesunkiai sutarta, kad vykdyti aktyvią dviračių eismo politiką yra naudinga miestui (t. y. strateginiu lygmeniu), o dauguma pritaria tam, kad tam tikrame koridoriuje būtų kuriama dviračių infrastruktūra (t. y. priemonių lygmeniu), konkretūs veiksmai, kuriuos planuoja už statybas atsakingas departamentas (pvz., automobilių stovėjimas tam tikrose gatvėse yra naikinamas, kad būtų nutiestas dviračių takas), gali sukelti ginčų. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas vėliau vykšančiam efektyviam veiksmy įgyvendinimui, būtina užsitikrinti plačią politinę ir visuomenės paramą planuojant priemones bei veiksmus ir tą padaryti likus pakankamai laiko iki patvirtinant DJMP. Po to, kai piliečiai dalyvavo rengiant priemones ir priemonių rinkinius (žr. 7.1 ir 7.2 veiklas), planuojami veiksmai turėtų būti bent jau pavišunami, taip suteikiant piliečiams ir suinteresuotiesiems subjektams galimybę pateikti grįžtamosios informacijos prieš priimančią galutinį sprendimą. Idealiu atveju, jie turėtų aktyviai dalyvauti susitariant dėl veiksmy, jausti, kad šis DJMP yra „jų“ planas su „jų“ priemonėmis ir veiksmais, ir suvokti, kokį vaidmenį planas atlieka gerinant judumą ir visų gyventojų gyvenimo kokybę.

### Tikslai

- Užtikrinti, kad sprendimus priimančias asmenys, piliečiai ir kiti suinteresuotieji subjektai prisiimtų atsakomybę už jų planuojamus veiksmus ir kad jie itin palankiai juos vertintų.
- Užtikrinti planuojamų veiksmy skaidrumą.
- Sudaryti palankesnes sąlygas DJMP tvirtinimui ir vėliau vykšančiam efektyviam veiksmy įgyvendinimui.

### Užduotys

- Skaidriai ir profesionaliai informuoti apie pagrindinius DJMP elementus, ypač apie planuojamus veiksmus.
- Aktyviai informuoti sprendimus priimančius asmenis ir gauti iš jų grįžtamosios informacijos. Likus pakankami

daug laiko iki oficialaus proceso, skirto DJMP patvirtinti, pradžios apsvarstyti galimybę surengti specialiai šiam tikslui skirtą informacinį susitikimą vietos taryboje. Tiesiogiai kalbantis su pagrindiniais sprendimus priimančiais asmenimis, pavyzdžiui, merais ir didesnių politinių partijų vadovais, galima gauti svarbios informacijos apie tai, kas leistų užsitikrinti didesnę politinę paramą ir sudaryti palankesnes sąlygas tvirtinimui.

- Aktyviai įtraukti svarbius suinteresuotuosius subjektus ir gauti iš jų grįžtamosios informacijos, pavyzdžiui, surengus DJMP iniciatyvinės grupės posėdį.
- Aktyviai įtraukti piliečius ir gauti iš jų grįžtamosios informacijos apie veiksmus, pavyzdžiui, surengus viešų debatų vakarą (žr. 14 pav. dėl priemonių ir metodų, skirtų paskatinti piliečius dalyvauti).
- Užtikrinti, kad vietos žiniasklaida susidomėtų pagrindiniais DJMP elementais, įskaitant pačius svarbiausius veiksmus. Informuojant apie veiksmus pabrėžti jų indėlį siekiant teigiamų pokyčių ir tai, kokį vaidmenį jie atlieka DJMP. Jei įmanoma, pateikti kiekybiškai įvertintų numatomos naudos įrodymų, pasitelkiant patrauklius vaizdinius elementus, pavyzdžiui, kitų miestų nuotraukas, kurios buvo darytos prieš imantis pokyčių ir juos įgyvendinus. Dažnai susiduriama su rizika, kad aktyviai pradeda veikti tik tie subjektai, kurie susiduria su neigiamu poveikiu. Todėl rekomenduojama dėti konkrečias informavimo pastangas, kad plačiosios visuomenės dalis, kuri gauna naudą, pradėtų aktyviai veikti.
- Visada aiškiai suvokti, ką realu nuveikti vietos institucijai ir ko ji atlikti negali (lūkesčių valdymas).

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Jei susiduriama su griežtais politiniais prieštaravimais, pavyzdžiui, rengiant DJMP pasikeitė valdžia, pabrėžti būsimą naudą ir laiką bei išteklius, kurie iki šiol buvo skirti DJMP. Šią mintį galima paaiškinti pasitelkiant tilto analogiją. Įprasta, kad tilto statybos pradedamos esant vienai valdžiai ir tęsiasi jai pasikeitus; lygiai taip pat turėtų būti žiūrima į DJMP, nes kalbama apie brangų, ilgalaikį projektą, kurio naudą pajus visas miestas.



nuotrauka © Susanne Böhler

### Laikas ir koordinavimas

- Ne vėliau kaip baigus rengti DJMP ir jį patvirtinus, bet geriau lygiagrečiai su aštuntosios pakopos veikla.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Suplanuoti ir atlikti viešųjų ryšių ir visuomenės dalyvavimo veikla.
- ✓ Sprendimus priimančioms asmenims, piliečiams ir kitiems suinteresuotiesiems subjektams suteikta informacija ir galimybė pateikti grįžtamosios informacijos, o į gautą grįžtamąją informaciją atsižvelgta, siekiant susitarimo dėl veiksmų.

Gali būti labai sudėtinga užtikrinti, kad tam tikro tipo veiksmai būtų priimtini didžiajai visuomenės daliai. Dažnai susiduriama su tuo, kad įvairūs eismo dalyviai (pvz., gyventojai, lankytojai, logistikos įmonės) laikosi griežtos nuomonės apie automobilių stovėjimo aikšteles. Papildomų sunkumų vietos institucijoms kelia tai, kad šių eismo dalyvių grupės turi skirtingų lūkesčių ir poreikių, susijusių su automobilių stovėjimo aikštelių sistema, kalbant apie išlaidas, prieinamumą ir pajėgumus. Todėl labai sudėtinga užsitikrinti visuomenės palaikymą, o vienintelis įmanomas būdas, kaip paskatinti žmones sutikti su naujomis automobilių stovėjimo aikštelių valdymo priemonėmis, yra parodyti jiems, kad padėtis pagerės. Turėtų būti labai aiškiai informuojama, kaip bus taikomos šios priemonės, kokios išlaidos (jei jų bus) laukia žmonių ir kam bus naudojamos už automobilių stovėjimą gautos pajamos. Naudingos priemonės ir papildomos gairės pateiktos specialistams skirtame informaciniame leidinyje „Automobilių stovėjimo aikštelės ir darnaus judumo mieste planavimas“ (angl. *Parking and Sustainable Urban Mobility Planning*).



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Gentas, Belgija. Viešų debatų vakarai, suinteresuotųjų subjektų susitikimai ir viešos konsultacijos

Gentas taikė tris skirtingas su miesto DJMP susijusias dalyvavimo formas: 1) viešų debatų vakarai, kuriuose tarpininko padedami piliečiai aptarė DJMP projektą; 2) išsamios konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais; 3) vieną mėnesį trukusį visuomenės apklausą, suteikiant galimybę kiekvienam piliečiui ir organizacijai siųsti pastabas apie DJMP. Tai buvo pats išsamiausias Gento vykdytas dalyvavimo procesas, susijęs su judumo planavimu. Panaudodama įvairias dalyvavimo formas, DJMP grupė galėjo pasiekti skirtingų grupių bei amžiaus piliečius ir sustiprinti visuomenės paramą planui ir jame esančioms priemonėms. Siekiant informuoti piliečius ir palaikyti su jais ryšį, miestas taip pat leido specialų laikraštį „de wijze gazet“.

**Autorius:** Merijn Gouweloose, Gento miestas, informaciją parengė EUROCITIES  
**Nuotrauka:** Gento miestas



GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Lilis, Prancūzija. Kartą per pusmetį posėdžiaujantis metropolio lygmens politinis komitetas, atsakingas už automobilių stovėjimo aikštelių valdymą

Europos Lilio metropolis (pranc. *Métropole Européenne de Lille, MEL*) įkūrė automobilių stovėjimo aikštelių komitetą, kuriame dirbantys metropolio (t. y. MEL) ir savivaldybių (t. y. 95 savivaldybių) lygmenų politikos atstovai ir techniniai pareigūnai galėtų susitarti dėl automobilių stovėjimo aikštelių politikos kryptį. Pagrindinis šio komiteto tikslas – „sukurti bendrą automobilių stovėjimo aikštelių politikos viziją, taikomą metropolio lygmeniu, [...] siekiant kontroliuoti automobilių naudojimą ir gražinti viešąsias erdves žmonėms“. Kadangi institucinėje struktūroje dalyvauja visos viešojo sektoriaus institucijos, galima pasiekti bendrą politinį sutarimą. Sėkmę daugiausia lėmė tai, kad ši struktūra – skaidri ir neutrali. Komitetas planuoja parengti automobilių stovėjimo aikštelių baltąją knygą, kurioje bus apibrėžti automobilių stovėjimo aikštelių politikos principai ir kuri bus integruota į DJMP.

**Autorius:** Ellie Deloffre ir Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, informaciją parengė „Polis“ | **Nuotrauka:** Alexandre Trainsnel, MEL





## 9 PAKOPA. Pasiruošti tvirtinimui ir finansavimui

- 9.1 Parengti finansinius planus ir susitarti dėl sąnaudų pasidalijimo
- 9.2 Baigti rengti Darnaus judumo mieste planą ir užtikrinti jo kokybę

Pasiruošti tvirtinimui  
ir finansavimui

09

Priemonių planavimas

© Rupprecht Consult 2019

Pirmoji išlaidų sąmata buvo parengta anksčiau, o dabar atėjo laikas galutiniams, konkretiems visų veiksmų finansiniams planams parengti. Atsižvelgiant į jūsų organizacijoje galiojančius susitarimus, išsamus finansinis planas gali būti rengiamas kartu su DJMP arba atskirai. Darnaus judumo mieste plane apibendrinami visi ankstesnės veiklos rezultatai. Įtraukus pakeitimus, parengtus remiantis suinteresuotųjų subjektų ir piliečių pateikta grįžtamąja informacija ir atlikus kokybės tikrinimą, dokumentą turi formaliai patvirtinti politiniai atstovai.

### 9.1 VEIKLA. Parengti finansinius planus ir susitarti dėl sąnaudų pasidalijimo

#### Pagrindimas

Siekiant įgyvendinti darnaus judumo mieste veiksmus, turi būti parengtas tinkamas finansinis planas, kuriame būtų apibrėžta, kaip bus finansuojami DJMP veiksmas, įskaitant pagal 7.2 veiklą parengtas išsamias išlaidų sąmatas ir pagal 8.2 veiklą nustatytus lėšų ir finansavimo šaltinius. Kalbant apie funkcinę miesto zonos dalį, lėšos ir finansavimas turi būti užtikrinti pasitelkiant skirtingus savivaldybės, regiono, nacionalinius, privačius ir daugiašalius šaltinius. Siekiant užtikrinti ilgalaikį DJMP priemonių įgyvendinimą, būtina strategiškai derinti priemonių finansavimo poreikius su viešųjų biudžetų galimybėmis ir finansavimo priemonių įvairove, savivaldybių paskolomis, komunalinių paslaugų įmonių paskolomis ir, kartais, privačiojo sektoriaus kapitalu. Kadangi DJMP bus taikomas ilgą laiką, dažnai naudinga finansavimą planuoti etapais, pakankamai išsamiai aprašant pirmojo etapo priemones tam, kad būtų pritrauktos lėšos ir finansavimas iš viešųjų ir privačiųjų šaltinių.

Būtina užtikrinti projektų tinkamą laipsnišką vykdymą, kad būtų veiksmingai pradėtas įgyvendinimas ir užtikrintas ilgalaikis finansinis užtikrinumas. Svarstant galimybę pradinti investicijoms naudoti privatų kapitalą, būtina prisiminti, kad pinigų kaina (t. y. palūkanų norma), kurią paprastai moka privatusis sektorius, yra didesnė, nei ta, kurią moka viešasis sektorius. Tai reiškia, kad privatusis sektorius turės gauti didesnius pajamų srautus (pvz., už brangesnius bilietus), kad kompensuotų šias sąnaudas. Siekiant sėkmingai įtraukti privatųjį sektorių, taip pat būtina, kad viešasis sektorius įtikinamai ir sutartinėmis priemonėmis prisiimtų tinkamą riziką, ypač susijusią su politikos kryptimis. Apskritai privatusis sektorius investuoja trumpesniai laikotarpiui nei viešasis sektorius ir siekia greitesnės investicijų grąžos.

#### Tikslai

- Sukurti visų DJMP priemonių finansavimo planą, nurodant preliminarius lėšų ir finansavimo šaltinius.
- Sukurti prioritetinių veiksmų išsamų finansavimo planą, nurodant visas prognozuojamas išlaidas, įskaitant mokescius ir išlaidas nenumatytiems atvejams, taip pat metines pajamas, kurios bus gaunamos galiojant finansavimo planui.
- Užtikrinti, kad visi veiksmai būtų finansiškai perspektyvūs, taip pat pasibaigus pradiniam finansavimo laikotarpiui.
- Turėti planą nenumatytiems atvejams, kad būtų pasiektas atsparumas galimiems pajamų srautų pokyčiams.
- Nustatyti privačiojo sektoriaus įtraukimo galimybes.
- Susitarti, kaip visos dalyvaujančios organizacijos pasidalys išlaidas ir paskirstys pajamas.
- Susitarti, kaip savivaldybės, regioninės institucijos, nacionalinis lygmuo ir vieši bei privatūs veiklos vykdytojai pasidalys išlaidas ir paskirstys pajamas.
- Užtikrinti, kad finansininkas parengtų pirmojo investicijų etapo išsamų finansavimo planą.
- Gauti prieigą prie techninės pagalbos priemonių, pavyzdžiui, JASPERS / ELENA, kurios bus pasitelktos taikant sudėtingas priemones, kadangi reikia atlikti tolesnius tyrimus, siekiant užtikrinti šių priemonių perspektyvą ir prieigą prie finansų.

#### Užduotys

- Užtikrinti koordinaciją su kitomis savivaldybėmis, regioninėmis institucijomis (išlaidų pasidalijimo susitarimai dėl tarpvalstybinių viešojo transporto paslaugų) ir nacionaliniu lygmeniu. Ieškoti galimybių bendrai finansuoti priemones.
- Įvertinti galimą privačiojo sektoriaus įtraukimą, pasitelkiant kapitalą, investicijas ir veiklos aspektus arba jų derinį.
- Parengti pirmojo veiksmų etapo finansines prognozes, nurodant kapitalo išlaidas (išankstines investicijas), taip pat eksploataavimo ir techninės priežiūros sąnaudas ir susijusius metinius pajamų srautus.
- Aptarti priemones su galimais finansų partneriais ir finansavimo šaltiniais, siekiant užtikrinti, kad atrinktos priemonės būtų tinkamai parengtos.
- Paskirstyti visų priemonių lėšų ir finansavimo šaltinius, įskaitant galimus pajamų srautų pokyčius metų eigoje. Atsižvelgti į politinius įsipareigojimus, ieškant sprendimų atsiradusioms finansavimo spragoms.
- Sudaryti bendrų sistemų ir paslaugų sąnaudų padengimo susitarimus (padengimo santykis, būdai), pavyzdžiui, įnašas už viešojo transporto paslaugų veiklos sąnaudas.

#### Laikas ir koordinavimas

- Atliekama baigus 8.3 veiklą, remiantis sutartais veiksmais ir juose numatyta atsakomybe bei tvarkaraščiu.
- Išsamiau aprašoma anksčiau parengta veiksmų tiesioginių finansinių sąnaudų prognozė ir nustatyti finansavimo šaltiniai (8.2 veikla).

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Parengti ir patvirtinti išsamūs veiksmų, kuriems reikalingas finansavimas, finansiniai planai pirmajam DJMP įgyvendinimo etapui.
- ✓ Gauti susijusių viešojo sektoriaus subjektų įsipareigojimai paskirti pakankamą viešojo biudžeto dalį, kad būtų užpildytos atsiradusios finansavimo spragos.
- ✓ Jei reikalinga, parengtos pradinės paraiškos finansavimui gauti, kad rengiant projektą būtų galima atlikti galimybių studijas, rinkos ir kitus tyrimus.
- ✓ Užtikrintas projektų finansinis tvarumas.
- ✓ Susitarta, kaip tarp susijusių subjektų paskirstyti sąnaudas ir naudą.



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Barcelona, Ispanija. Barcelonos viešojo transporto atnaujinimas, pasitelkiant Europos lėšas ir finansavimo šaltinius

Siekdamos atnaujinti esamą autobusų parką, Barcelonos savivaldybė ir miesto viešojo transporto įmonė TMB gali naudotis tinkamu lėšų ir finansavimo planu. Vietos transporto įmonė gavo iš ELENA (Europos pagalba vietinei energetikai) biudžeto suteiktą finansinę paramą (dotaciją), siekusi beveik 1,5 mln. EUR ir skirtą parengiamiesiems tyrimams (2011–2015 m.), kurie buvo atliekami ruošiantis dideliam atnaujinimui, dyzelinu ir suslėgtosiomis gamtinėmis dujomis varomus autobusus pakeičiant į hibridinius. 2019 m. Europos investicijų bankas (EIB) suteikė TMB 73,5 mln. EUR paskolą 254 netaršiams autobusams įsigyti (varomiems tik elektra, hibridiniams ir varomiems suslėgtosiomis gamtinėmis dujomis). Atnaujinant Barcelonos viešojo transporto parką, prisidedama gerinant oro kokybę mieste.

**Autorius:** Josep Maria Armengol Villa, TMB, informaciją parengė „Polis“  
**Nuotrauka:** TMB

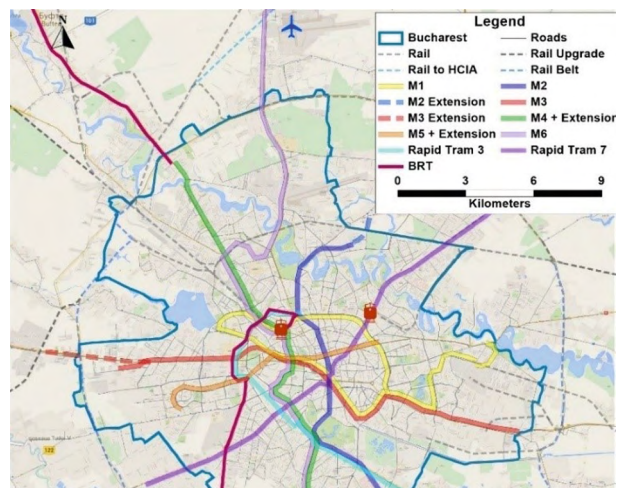


## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Bukareštas / Ilfovas, Rumunija. DJMP įgyvendinimas remiantis visapusišku metinio biudžeto planavimu

Remiantis išsamiais duomenimis ir problemų analize, buvo apibrėžtas DJMP prioritetinių sričių sąrašas. Atsižvelgiant į tai, į galutinį DJMP buvo įtraukta įvairių organizacinių, veiklos ir infrastruktūros priemonių. Buvo parengta kiekvienos priemonės išlaidų sąmata, taip nustatant bendrą planui įgyvendinti reikalingų investicijų apimtį ir įvertinant ją pagal turimus finansavimo šaltinius. DJMP buvo pasitelktas kaip pagrindinė priemonė, siekiant nustatyti prioritetus ES lėšų programavimui iki 2030 m. Buvo reikalinga atsižvelgti tiek į šias lėšas, tiek lygiagrečiai į valstybės finansavimą, Bukarešto ir Ilfovo administracijų kapitalo išlaidas, tarptautinių finansų įstaigų (EIB / ERPB) paskolas ir papildomas pajamas, kurios bus gautos iš siūlomos automobilių stovėjimo aikštelių strategijos. Taip pat pavyko apibrėžti to paties laikotarpio biudžetą, reikalingą viešojo transporto įmonės subsidijoms ir tinklo techninei priežiūrai.

**Autorius:** Alan O'Brien, EIB / JASPERS, informaciją parengė „Rupperecht Consult“  
**Nuotrauka:** Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



## 9.2 VEIKLA. Baigti rengti Darnaus judumo mieste planą ir užtikrinti jo kokybę

### Pagrindimas

Projekto grupė turės parengti galutinį Darnaus judumo mieste plano dokumentą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į ankstesnius susitarimus, turi būti atlikta dokumento projektų vidaus peržiūra, taip pat juos turi peržiūrėti svarbūs suinteresuotieji subjektai. Prieš patvirtinant ir paskelbiant Darnaus judumo mieste planą, didžiausią dėmesį reikia skirti tam, kad būtų užtikrinta aukšta dokumento kokybė ir jis būtų baigtas rengti siekiant jį toliau įgyvendinti ir paskleisti. Įgyvendinant šią pakopą, prieš galutinai paskelbiant dokumentą, turi būti atlikti paskutiniai patikslinimai ir patobulinimai.

### Tikslai

- Užtikrinti aukštą DJMP dokumento kokybę.
- Užtikrinti, kad dokumente būtų pakankamai atsižvelgiama į pagrindinių suinteresuotųjų subjektų ir plačiosios visuomenės nuomonę.
- Baigti rengti DJMP dokumentą, kad jį galėtų patvirtinti politinės institucijos ir dokumentą būtų galima paskelbti viešai.

### Užduotys

- Parengti visą DJMP projektą. Į dokumentą siūloma įtraukti šiuos aspektus:
  - bendrą informaciją, informaciją apie vietos aplinkynes, trumpą rengimo proceso apžvalgą (įskaitant informaciją apie suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimą);
  - judumo analizės ir bandomųjų scenarijų rezultatus;
  - viziją, tikslus ir pagrindinius uždavinius;
  - priemonių rinkinius ir su jais susijusius veiksmus (įskaitant tvarkaraštį, atsakomybę ir tam tikrais atvejais finansavimą);
  - stebėsenos ir vertinimo planus.

- Peržvelgti visą dokumentą ir patikrinti kokybę bei galimybes pasiekti veiksmingų rezultatų. Apsvarstyti galimybę naudoti internetinę DJMP įsivertinimo priemonę (žr. skirsinį „Priemonės“ toliau dokumente) arba su kolegomis atlikti tarpusavio vertinimą, taip užtikrinant gerą kokybę.
- Patikrinti, ar suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimo proceso rezultatai ir jo eigoje išsakytos nuomonės integruotos į visą dokumentą.
- DJMP turi būti įvertintas galvojant apie procedūrinius reikalavimus (pvz., jei tokie reikalavimai taikomi nacionaliniu lygmeniu) ir siekiant užtikrinti atitiktį EB direktyvai dėl strateginio poveikio aplinkai vertinimo. Įgyvendinant šį etapą, tam tikrose šalyse taip pat taikomas reikalavimas surengti viešas konsultacijas.
- Bendradarbiaujant su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais, atlikti paskutinius pakeitimus. Siekti parengti dokumentą taip, kad jis sulauktų plataus politikų ir visuomenės palaikymo, pavyzdžiui, pakeisti jautrius aspektus, dėl kurių pagrindiniai sprendimus priimančios asmenys negalėtų pritarti dokumentui. Būti atsargiems ir pernelyg nesumenkinti plane išdėstytų siekių; būtina užtikrinti, kad jie būtų pakankamai plataus užmojo jame nurodytiems darnumo tikslams pasiekti.
- Baigti rengti DJMP dokumentą.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Į dokumento kokybės tikrinimą įtraukti išorės vertintojus, turinčius patirties planuojant darnų judumą mieste.
- Suteikti DJMP prekės ženklą, kuriuo būtų perduota plano pagrindinė mintis, sukurtas nuolatinis matomumas ir būtų padedama piliečiams bei suinteresuotiesiems subjektams planą atpažinti ir įsiminti. Kuriant prekės ženklą, planui galima suteikti lengvai įsimenamą pavadinimą, sukurti vaizdinę tapatybę, temą ir spalvų skalę bei specialų logotipą (žr. toliau pateiktus pavyzdžius).

- Parengti dokumento trumpąją versiją.
- Įtraukti savo miestą į duomenų bazę „Eltis“, į kurią įtraukti Darnaus judumo mieste planus turintys miestai. [www.eltis.org/mobility-plans/city-database](http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database)

### Laikas ir koordinavimas

- Kokybės tikrinimas atliekamas po to, kai parengtas DJMP dokumento patobulintas projektas.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Parengtas Darnaus judumo mieste plano galutinis projektas.
- ✓ Baigta vidaus peržiūra ir suinteresuotųjų subjektų atlikta peržiūra.
- ✓ Baigtas kokybės vertinimas.
- ✓ Atlikti paskutiniai pakeitimai.



### DJMP įsivertinimo priemonė

Siekiant patikrinti planavimo proceso kokybę, rengiant galutinę Darnaus judumo mieste plano versiją, rekomenduojama naudotis internetine DJMP įsivertinimo priemone. Šią priemonę galima naudoti visuose planavimo ciklo etapuose – tiek proceso pradžioje ir eigoje, siekiant vertinti ir tobulinti judumo planavimą, tiek baigiant rengti DJMP, kad būtų įvertinta jo kokybė. Įsivertinimo priemonę sudaro klausimai, specialiai pritaikyti jūsų planavimo kontekstui ir interesams. Užpildžius klausimą, iš rezultatų puslapio bus matyti, ar jūsų parengtame dokumente pakankamai laikomasi DJMP principų, taip sudarant galimybę nustatyti taikomo metodo stipriąsias ir silpnąsias puses. Įsivertinimo priemonėje pateikiami jums pritaikyti patarimai, kaip toliau tobulėti, gerosios patirties pavyzdžiai ir nuorodos į gaires, susijusias su jūsų konkrečia padėtimi. Siekiant gauti įvairios grįžtamosios informacijos apie parengtą galutinę dokumento versiją, DJMP įsivertinimo priemonę turėtų užpildyti keli pagrindinės DJMP grupės nariai.

DJMP įsivertinimo priemonės nuoroda: [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

# Didysis Mančesteris, Malmė, Budapeštas, Viena. Apdovanojimus laimėję išskirtinio dizaino DJMP

Vienas iš apdovanojimus laimėjusių ir išskirtinio dizaino DJMP buvo parengtas Didžiajame Mančesteryje. Įmonė „Transport for Greater Manchester“ pasitelkė darbuotojų praktinę patirtį ir išorės subjektų pagalbą, taip sukurdama akiai patrauklius vaizdus ir išsaugodama lankstumą greitai atlikti būtinus atnaujinimus. Dizaino konsultantas parengė tarpusavyje nesusijusias medžiagos dalis, įskaitant DJMP viršelį. Vidaus dizaino grupė parengė vaizdus, susijusius su besikeičiančiu DJMP turiniu, įskaitant žemėlapius, infografikus ir kitą vaizdinę medžiagą. Taip įmonė galėjo greitai patobulinti plano turinį ir naudoti tą patį formatavimą visose atnaujintose dokumento versijose, išsaugant nuoseklumą visuose savo dokumentuose, kuriuose minimas DJMP.

Informacija apie Malmės, Budapešto, Vienos dizaino metodus pateikiama priede.

**Autorius:** Ben Brisbourne, „Transport for Greater Manchester“, informaciją parengė „Polis“ | **Nuotrauka:** „Transport for Greater Manchester“



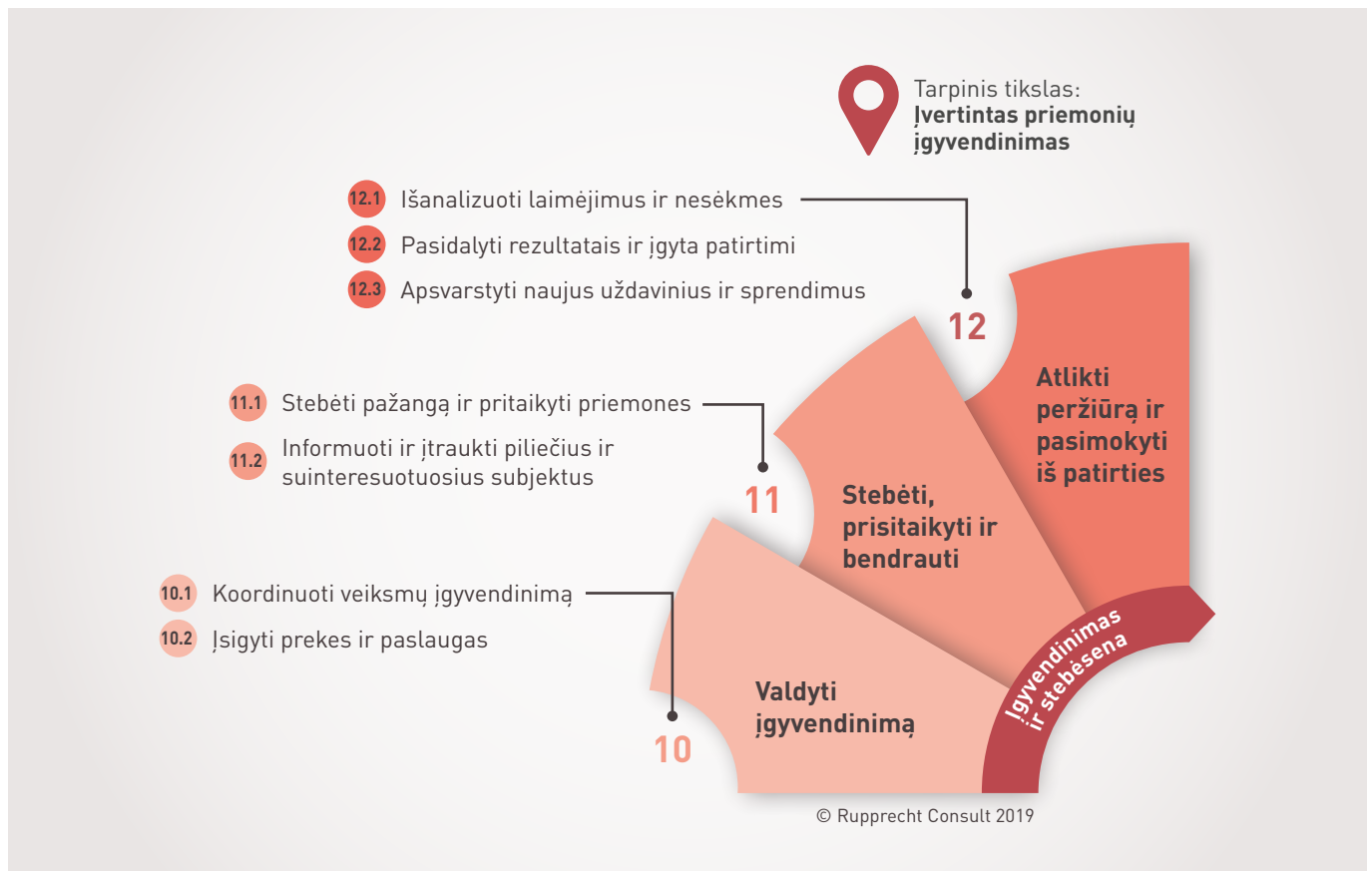


## Tarpinis tikslas. Patvirtintas Darnaus judumo mieste planas

Svarbiausias planavimo proceso tarpinis tikslas – patvirtinti Darnaus judumo mieste planą, subūrus kuo platesnę politikų koaliciją. DJMP legitimumą turi suteikti politikai, išrinkti į už rengimą atsakingą instituciją / institucijas (pvz., miesto tarybą, kaimyninių savivaldybių administraciją, regiono tarybą). Šis žingsnis būtinas siekiant stiprinti priimtumą, užtikrinti atsakomybę ir priemonių įgyvendinimui suteikti patvirtintą pagrindą. Tvirtinimo procesas gali užtrukti keletą mėnesių ir priklausys nuo nacionalinės reglamentavimo sistemos ir administracinės struktūros. Tai, kad buvo patvirtintas galutinis DJMP, verta pažymėti su vietos bendruomene. Galima suorganizuoti renginį, į kurį pakviestiems suinteresuotiesiems subjektams, plačiajai visuomenei ir (vietos) žiniasklaidai bus viešai pristatytas galutinis dokumentas.



# 4 ETAPAS. Įgyvendinimas ir stebėseną



Ketvirtajame etape daugiausia dėmesio skiriama DJMP apibrėžtų priemonių ir susijusių veiksmų įgyvendinimui, kartu vykdant sistemingą stebėseną, vertinimą ir palaikant ryšį. Šiame etape veiksmai bus įgyvendinami atsakant į šiuos klausimus:

## Kaip tinkamai valdyti veiksmus?

Atsakingi departamentai ir organizacijos planuoja savo vykdomų veiksmų technines detales, juos įgyvendina ir, jei reikia, perka prekes ir paslaugas. Kadangi įgyvendinimo procese dažnai dalyvauja daug subjektų, jo bendras koordinavimas reikalauja ypatingo dėmesio.

## Kaip mums sekasi?

Pasitelkus sistemingą stebėseną bus aišku, ar viskas vyksta pagal planą, ir, jei reikia, bus galima imtis taisomųjų veiksmų. Kasdien keliaujantiems asmenims novatoriškos judumo programos įgyvendinimas gali reikšti tiek didelius sutrikimus, tiek duoti didelės naudos. Siekiant užtikrinti, kad procesas būtų sėkmingai įgyvendintas, būtina vykdyti aktyvų

abipusį dialogą, kad būtų galima suprasti, kokia yra visuomenės nuomonė.

## Kokios patirties įgyta?

Paskutinijoje DJMP ciklo pakopoje apžvelgiami laimėjimai ir nesėkmės, apie šiuos rezultatus pranešama suinteresuotiesiems subjektams ir visuomenei, taip pat apsvaustomos naujos problemos ir sprendimai.

Pasiekus tarpinį tikslą „Įvertintas priemonių įgyvendinimas“, užbaigiamas DJMP ciklas, kartu įgyjant patirties kitam DJMP procesui.





Patvirtinus DJMP, prasideda įgyvendinimo etapas. Kadangi Darnaus judumo mieste planas – strateginis dokumentas, jame pateikiamas tinkamas pagrindas šiai veiklai, bet nėra išsamiai nurodyta, kaip kiekvienas veiksmas bus įgyvendintas ir ką būtent reikės pirkti. Šias dažnai sudėtingas įgyvendinimo užduotis paprastai vykdo ne pagrindinė DJMP grupė, o atsakingi techniniai departamentai. Todėl siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi nuoseklaus požiūrio, pagrindinė grupė turi tinkamai perduoti veiklą techninio įgyvendinimo specialistams ir veiksmingai koordinuoti visas įgyvendinimo veiklas. Pavyzdžiui, bet kuris viešojo administravimo subjektas prekes ir paslaugas perka pagal standartinę procedūrą, bet pagrindinė grupė dažnai turi skirti dėmesio rengiamiems viešiesiems pirkimams novatoriškiems produktams įsigyti ar žaliesiems viešiesiems pirkimams, kad užtikrintų, jog šie naujoviški produktai būtų sėkmingai pradėti naudoti, o nauji viešųjų pirkimų metodai būtų sėkmingai pritaikyti.

## 10.1 VEIKLA. Koordinuoti veiksmų įgyvendinimą

### Pagrindimas

Gerai parengus Darnaus judumo mieste planą, geri rezultatai nebus gauti automatiškai. Juos pasiekti galima tik sėkmingai įgyvendinus nustatytus priemonių rinkinius ir veiksmus. Kad tikslai būtų veiksmingai pasiekti, prižiūrint įgyvendinimą ir valdant riziką turi būti užtikrintas tinkamas valdymas. Todėl turi būti sudaryti susitarimai su visais subjektais, dalyvaujančiais įgyvendinant veiksmus, o DJMP pagrindinė grupė turi perduoti veiklą techniniams pareigūnams ir per visą veiksmų įgyvendinimo etapą reguliariai palaikyti su jais ryšį.

### Tikslai

- Formaliai įtvirtinti subjektų, dalyvaujančių įgyvendinant priemones, vaidmenis.

- Užtikrinti tinkamą koordinavimą tarp visų dalyvaujančių subjektų.
- Sudaryti palankesnes sąlygas efektyviam ir veiksmingam įgyvendinimo procesui ir jo eigai.
- Valdyti galimą riziką.
- Užtikrinti skaidrų įgyvendinimą.

### Užduotys

- Toliau aktyviai veikti kaip DJMP pagrindinei grupei, siekiant užtikrinti tęstinumą tarp proceso rengimo ir įgyvendinimo etapų. Įgyvendinimo etapu toliau reguliariai rengti susitikimus (pvz., kartą per mėnesį), siekiant gerai

apžvelgti pažangą ir planuoti veiklas nenumatytiems atvejams, jei veiksmai nėra tinkamai įgyvendinami.

- Už įgyvendinimą atsakingiems departamentams ir institucijoms perduoti informacijos suvestines, kuriose aprašyti pagrindiniai kiekvieno veiksmo aspektai. Parengti tokias suvestines, jei tai nebuvo atlikta anksčiau. (Daugiau informacijos apie tai, kokią informaciją įtraukti į informacijos suvestines, [pateikta 8.1 ir 8.3 veiklose](#), kur šios suvestinės paprastai yra parengiamos).
- Susitarti dėl valdymo procedūrų ir atsakomybės. Kiekvieno veiksmo atveju turėtų būti paskirta po vieną pagrindinį asmenį, kuris yra atsakingas už šio veiksmo įgyvendinimo valdymą. Užtikrinti, kad kiekvienas veiksmo valdytojas esamus susitarimus apibendrintų veiksmų plane, kuris taps bendru pagrindu visiems suinteresuotiesiems subjektams, dalyvaujantiems įgyvendinant veiksmą.
- Įvertinti riziką ir planuoti nenumatytiems atvejams (tęsti pagal [8.3 veiklą](#) pradėtą analizę). Kurių veiksmų poveikis kitiems veiksmams yra didelis, kad juos vėluojant įgyvendinti kyla rizika viso DJMP sėkmingam įgyvendinimui? Kaip reaguoti, jei bus vėluojama tokius veiksmus įgyvendinti?
- Reguliariai palaikyti asmeninį ryšį su veiksmų valdytojais. Susitarti, kokia forma ir kaip dažnai jie teiks atnaujintą būklės informaciją (pvz., trumpi neformalūs DJMP koordinatoriaus ir veiksmo valdytojo pokalbiai telefonu, siekiant išvengti bereikalingos biurokratinės naštos). Susidūrus su sunkumais, aktyviau bendrauti, teikti reikalingą paramą ir pasitelkti sprendimus priimančių asmenų pagalbą, kad būtų užtikrintas veiksmų įgyvendinimas.
- Reguliariai rengti susitikimus, siekiant patikrinti bendrą veiksmų įgyvendinimo būklę. Susitikimai su visa veiksmų valdytojų grupe turėtų būti rengiami kartą per metus.

#### **Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose**

- Susieti veiksmų įgyvendinimo valdymą su platesnio masto administracijos veiklos rezultatų valdymo sistema.

#### **Laikas ir koordinavimas**

- Visu įgyvendinimo etapu.



nuotrauka © Budapešto transporto centras (BKKT)

#### **Kontrolinis sąrašas**

- ✓ Veiksmų informacijos suvestinės perduotos įgyvendinimo specialistams.
- ✓ Susitarta dėl kiekvieno veiksmo koordinavimo ir įgyvendinimo pakopų.
- ✓ Įvertinta rizika ir parengti nenumatytų atvejų veiklos planai.
- ✓ Sukurta procedūra, pagal kurią veiksmų valdytojai reguliariai teikia atnaujintą būklės informaciją.

GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Vakarų Jorkšyras, Jungtinė Karalystė. Projektų valdymas, kuriuo užtikrinamas nuolatinis dialogas

Vakarų Jorkšyro (angl. WYCA) DJMP rengimo ir įgyvendinimo struktūra apibrėžta organizacijos struktūros schemoje. Vykdomoji institucija rengia DJMP ir įgyvendinimo programas. Politikai priima sprendimus. Transporto komitetas atlieka projektų valdybos funkcijas, jis prižiūri DJMP rengimą ir įgyvendinimą. Atskiras Investicijų komitetas priima sprendimus dėl DJMP projektų įgyvendinimo finansavimo. Projekto valdytojas (WYCA) yra atsakingas už įgyvendinimą, o teminių darbo rinkinių grupės vadovauja rengiant DJMP elementus. Koordinavimas užtikrinamas per kiekvieną mėnesį vykstančius pareigūnų pokalbius, du kartus per mėnesį rengiamus politinės valdybos posėdžius ir konsultacijas su visuomene ir suinteresuotaisiais subjektais.

**Autorius:** Steve Heckley, WYCA, informaciją parengė „Polis“  
**Nuotrauka:** 2040 m. Vakarų Jorkšyro transporto strategija



West Yorkshire Authority Bradford Calderdale Kirkstoes Leeds Wakefield Council

GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Groningenas, Nyderlandai. Regioninė viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė veiksams koordinuoti ir bendradarbiauti juos įgyvendinant

Groningeno DJMP yra pagrįstas ilgamete darnaus planavimo miestui ir miestą sudarančiam regionui tradicija. Siekdamas koordinuoti veiksmų įgyvendinimą, Groningenas oficialiai įkūrė reikalingas sąlygas sudarančią įstaigą „Groningen Bereikbaar“ – viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę darniam ir pasiekiamam Groningenui. Ji užtikrina, kad visi subjektai veiksmingai bendradarbiautų ir koordinuotų savo darbą, įgyvendindami įvairius su transporto sritimi susijusius projektus. Šiai įstaigai pavyko užsitikrinti politikų paramą, padidinti įsipareigojimus ir suburti didžiausią praktinę patirtį turinčius viešojo ir privačiojo sektorių atstovus, akademinės bendruomenės atstovus, piliečius ir įvairias suinteresuotųjų subjektų grupes.

**Autorius:** UBC, remiantis GroningenBereikbaar.nl  
**Nuotrauka:** Jeroen van Kooten



## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

**Brno, Čekija. DJMP veiksmų įgyvendinimo stebėsenos priemonė implementation**

DJMP stebėsenos priemonė – tai teritorijų planavimo duomenų bazės (GIS) taikomoji programa, kuria gali naudotis ekspertai ir piliečiai. Joje sukaupta informacija apie visas atliekamas investicijas įgyvendinant veiksmų planą (biudžetą, įgyvendinimo metus ir pan.); taip pat numatyta galimybė išsamiai analizuoti šiuos duomenis. Ekspertai (daugiausia suinteresuotieji subjektai) naudoja šią priemonę DJMP įgyvendinimui valdyti. Naudodami priemonę visi suinteresuotieji subjektai gali vienu metu bendradarbiauti toje pačioje platformoje, todėl sutaupoma daug laiko ir pagerėja įgyvendinimo koordinavimas. Piliečiai gali naudotis taikomąja programa, siekdami gauti informacijos apie DJMP įgyvendinimą. Šiuo metu ruošiama funkcija, kuri leis priemonę pasitelkti siekiant visuomenės dalyvavimo.

**Autorius:** Lukáš Báča, Brno miestas, informaciją parengė „Rupprecht Consult“  
**Nuotrauka:** Kateřina Nedvěďová, Brno miestas

**10.2 VEIKLA. Įsigyti prekes ir paslaugas****Pagrindimas**

Prekių ir paslaugų, kurių reikia įgyvendinant DJMP priemonės ir veiksmus, pirkimas – esminė įgyvendinimo proceso dalis. Bet kuris viešojo administravimo subjektas prekes ir paslaugas perka pagal standartinę procedūrą, kurią įgyvendinti paprastai padeda specialieji darbuotojai, bet DJMP pagrindinė grupė turi skirti dėmesio rengiamiems viešiesiems pirkimams novatoriškiems produktams įsigyti ar žaliesiems viešiesiems pirkimams. Kadangi Europoje miestai šiam tikslui išleidžia daug lėšų, ši priemonė pati savaime yra galingas svertas, kurį pasitelkiant galima remti judumo mieste pokyčius. Miestų ir regionų perkamoji galia gali padėti pasiekti kritinę paklausos ribą novatoriškoms ir aplinkosaugos prekėms, žaliosioms paslaugoms ir verslo modeliams, pavyzdžiui, mažataršėms transporto priemonėms ar dalijimusi pagrįsto judumo sprendimams. Tinkamai vykdant viešuosius pirkimus, gali būti sukurta papildomos vertės, nes bus kuo labiau sumažintas neigiamas socialinis ir ekonominis poveikis ir suteikta galimybė novatoriškoms prekėms bei paslaugoms patekti į rinką.

**Tikslai**

- Užtikrinti, kad veiksmingai ir laiku būtų įsigytos visos prekės ir paslaugos, kurių reikia veiksmams įgyvendinti.
- Kuo labiau sumažinti su pirkimu susijusių sprendimų neigiamą socialinį ir ekonominį poveikį.
- Sudaryti palankesnes sąlygas naujų darnių technologijų ir paslaugų sklaidai ir ją skatinti.

**Užduotys**

- Įvertinti ir apibrėžti tikruosius miesto poreikius, kuriais kaip atspirties tašku turėtų būti remiamasi rengiant visus viešuosius pirkimus. Viešųjų pirkimų vykdytojai turi glaudžiai bendradarbiauti su techniniais departamentais, kad apibrėžtų funkcijas, kurias būtų galima teisingai taikyti veiksmingame viešųjų pirkimų procese.
- Užtikrinti, kad būtų turima visapusiškų žinių apie darnių viešųjų pirkimų nacionalinę ir Europos teisinę sistemą, kad būtų išvengta bet kokių įstatymų pažeidimų, dėl kurių būtų sunkiau vykdyti įgyvendinimo procesą ir jis užsitęstų.



- Nustatyti kiekvienos prekės ir paslaugos viešųjų pirkimų metodą ir tvarkaraštį, apibrėžti, kaip jie turėtų vykti ir kokias sutartis reikia sudaryti. Apsvarstyti galimybę rengti bendrus viešuosius pirkimus su kitomis institucijomis, nes dėl masto ekonomijos pirkimo kaina galėtų būti mažesnė.
  - Nustatyti technines specifikacijas, pasitelkiant rezultais grindžiamus kriterijus reikalingai funkcijai, o ne konkreitiems produktams aprašyti. Apsvarstyti galimybę įtraukti su darnumu susijusių aspektų, kuriuos taikant kaip minimaliuosius reikalavimus arba kaip sutarties skyrimo kriterijus, atitinkantiems pasiūlymams būtų skiriama daugiau balų. Kaip sąnaudų kriterijų taikyti gyvavimo ciklo sąnaudas, o ne tik pirkimo kainą. Taip geriau aprašomos tikrosios pirkėjo sąnaudos ir kartu skatinama rinktis darnius pasiūlymus, pavyzdžiui, mažai kuro naudojančias (ir todėl mažataršes) transporto priemones.
  - Paskelbti konkursą ir surengti konkurso dalyvių atrankos ir pašalinimo procesą.
  - Užtikrinti viešųjų pirkimų proceso skaidrumą, siekiant didesnės visuomenės ir politikų paramos.
- prašymas pateikti informaciją – taikant šį metodą, informacija apie galimus sprendimus surenkama prieš prasidedant oficialiam viešųjų pirkimų procesui;
  - ikiprekybiniai viešieji pirkimai – juos pasitelkiant pramonė skatinama kurti naujus, kol kas neegzistuojančius sprendimus, kurių reikia viešajam sektoriui;
  - novatoriškų sprendimų viešieji pirkimai – miestas pirmasis taiko novatoriškus sprendimus, kurie kol kas nėra plačiai prieinami, siekiant sudaryti palankesnes sąlygas jų masiniam naudojimui rinkoje.

#### Laikas ir koordinavimas

- Įprasta, kad viešieji pirkimai rengiami pradėdant įgyvendinti veiksmus, bet, atsižvelgiant į įvairių veiksmų įgyvendinimo laiką, yra svarbūs visu įgyvendinimo etapu.

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Aiškiai apibrėžti miesto pirkimo poreikiai ir dėl jų susitarta.
- ✓ Sudarytas viešiesiems pirkimams vadovausiančių asmenų ir jų turimų kvalifikacijų sąrašas.
- ✓ Apibrėžtos konkurso specifikacijos.
- ✓ Konkursai paskelbti, pateikti pasiūlymai įvertinti ir konkurso dalyviai atrinkti.

#### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Apsvarstyti galimybę taikyti novatoriškus viešųjų pirkimų metodus labai novatoriškiems produktams ir paslaugoms, kurie nėra lengvai prieinami rinkoje. Tinkamų metodų pavyzdžiai:



#### Žaliųjų viešųjų pirkimų kriterijų formos

ES žaliųjų viešųjų pirkimų kriterijai parengti siekiant sudaryti palankesnes sąlygas į viešųjų pirkimų konkursų dokumentus įtraukti žaliuosius reikalavimus. Taikant patvirtintus ES žaliųjų viešųjų pirkimų kriterijus siekiama tinkamos pusiausvyros tarp aplinkosauginio veiksmingumo, sąnaudų aspektų, pateikimo rinkai ir lengvesnės kontrolės, o perkančiosios institucijos, atsižvelgdamos į savo poreikius ir užmojus, gali rinktis, ar į konkurso dokumentus įtraukti visus ar tik tam tikrus reikalavimus.

Kriterijų formos yra parengtos toliau nurodytoms judumo mieste sritims. Kiekviena sritis yra suskirstyta į keletą pakategorių, pavyzdžiui, kelių transportui skirtame dokumente išskiriamas autobusų, automobilių ir kitų transporto priemonių pirkimas ir pan. Dokumentai pateikiami visomis ES kalbomis.

- Kelių projektavimas, tiesimas ir priežiūra
- Kelių apšvietimo įranga ir šviesoforai
- Kelių transportas

Daugiau informacijos pateikta [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm).



## Darnių viešųjų pirkimų metodai

**36 pav.** Darnių viešųjų pirkimų metodų apžvalga [F. Rudolph, S. Werland, 2019 m., „Darnių judumo mieste priemonių viešieji pirkimai“ (angl. *Public procurement of sustainable urban mobility measures*)].

Metodas	Tikslas	Pavyzdžiai	Pastabos
<b>Nukreipti investicijas į darnias judumo rūšis</b>	Pertvarkyti transporto sistemą, kad būtų naudojamos darnios rūšys	Daugiausia investuoti į viešąjį transportą ir aktyviasias rūšis, o ne į asmeninį judumą naudojant motorizuotas transporto priemones	Tai gali būti politinis sprendimas, kurio priėmimui viešųjų pirkimų agentūros turi ribotą įtaką arba jos visai neturi
<b>Pirkti paslaugas, o ne prekes (orientuoti į rezultatus ir funkciniai viešieji pirkimai)</b>	Sumažinti tiesioginius kaštus; taupyti erdvę, kurios mieste trūksta	Viešojo administravimo subjektai dalijasi automobilių parku, o ne naudoja nuosavus automobilius	Aprašant specifikacijas, naudoti funkcinis ir su rezultatais susijusius kriterijus
<b>Pirkti daugiau darnių produktų ir paslaugų</b>	Didinti produktų veiksmingumą ir rinktis aplinką tausojančius produktus	Kaip sutarties skyrimo kriterijus taikyti transporto priemonių išmetamą CO <sub>2</sub> , kietųjų dalelių masės bei NO <sub>x</sub> kieki ir triukšmo lygį Modifikuoti turimus tramvajus ir autobusus, siekiant padidinti energijos vartojimo efektyvumą Tiesiant kelius ir dviračių takus naudoti perdirbtas medžiagas	Europos teisės aktuose numatyta galimybė taikyti papildomus sutarties skyrimo kriterijus, neapsiribojant mažiausia kaina.
<b>Gerinti produktų ir paslaugų kokybę</b>	Didinti viešojo transporto paslaugų patrauklumą	Viešajam transportui taikomi kokybės kriterijai (triukšmo nekeliančios transporto priemonės, transporto priemonės viduje keleiviams teikiama informacija, belaidis internetas (WiFi) ir pan.)	
<b>Pirkti novatoriškus produktus ir paslaugas</b>	Diegti naujoves rinkoje	Pirkti elektrinius autobusus Sudaryti sutartis su dalijimosi dviračiais paslaugos teikėjais ir įtraukti šią paslaugą į viešojo transporto sistemą	Savivaldybės turi įtakos rinkoje daugelyje sričių, pavyzdžiui, viešojo transporto Atliekant viešuosius pirkimus gali tekti taikyti rizikos valdymą



Daugiau gairių ir laipsniškų metodų, kaip rengti darnius viešuosius pirkimus, pateikta teminiame vadove „Darnių judumo mieste priemonių viešieji pirkimai“ (angl. *Public procurement of sustainable urban mobility measures*).

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Pjemonto regionas, Italija. Bendri viešieji pirkimai, per kuriuos įsigyta 19 elektrinių autobusų

Pjemonto regionas pritaikė bendrų viešųjų pirkimų metodą siekdamas, kad regioniniai vežėjai į savo transporto priemonių parkus įtrauktų elektrinius autobusus. Procedūra vyko penkiomis pakopomis:

- Project proposals requested from public transport operators;
- Market survey to identify suppliers;
- Pre-qualification phase with a call for offers from suppliers;
- Suppliers selected;
- Proposals requested from selected suppliers.

Konkursą laimėjo bendrovė „BYD EUROPE B.V.“, kuri pasirašė atskiras sutartis su visomis dalyvavusiomis viešojo transporto bendrovėmis. Regionas finansavo 90 proc. autobusų pirkimo kainos, o vežėjai – 10 proc. Numatoma, kad regionas per 10 metų sutaupys apie 50 000 EUR, o per metus bus išmesta 769 tonomis mažiau CO<sub>2</sub>.

**Autorius:** Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, informaciją parengė ICLEI  
**Nuotrauka:** Pjemonto regionas



## 11 PAKOPA. Stebėti, pritaikyti ir bendrauti

- 11.1 Stebėti pažangą ir pritaikyti priemones
- 11.2 Informuoti ir įtraukti piliečius ir suinteresuotuosius subjektus



Darnaus judumo mieste planavimo pagrindinė charakteristika – tai nuolatinė stebėseną, kurią pasitelkiant didinamas proceso veiksmingumas ir prisidedama gerinant įgyvendinimo kokybę. Siekiant užtikrinti, kad įgyvendinimo etapas būtų sėkmingas, prieš jo pradžią turi būti nustatyta pradinė reikšmė, o stebėseną turi būti pradėta anksti, kad būtų galima tinkamai reaguoti į pasikeitimus. Stebėsenos rezultatai turi būti naudojami procese kaip grįžtamoji informacija, siekiant toliau optimizuoti įgyvendinimą, taip pat apie juos turėtų būti pranešta piliečiams ir suinteresuotiesiems subjektams. Įprasta, kad šioje pakopoje plačioji visuomenė pirmą kartą pajunta veiksmų įgyvendinimo tiesioginį poveikį, todėl jais labai domisi. Dėl šios priežasties turi būti užtikrintas reguliarus vietos bendruomenės dalyvavimas ir informavimas.

### 11.1 VEIKLA. Stebėti pažangą ir pritaikyti priemones

#### Pagrindimas

Prieš patvirtinant Darnaus judumo mieste planą, apibrėžti platesnio masto stebėsenos ir vertinimo susitarimus ir surinkti duomenis (žr. 3.1, 6.1 ir 7.3 veiklas). Pradėjus įgyvendinti veiksmus, atėjo laikas reguliariai taikyti atrinktas stebėsenos priemones ir tikrinti, kokia buvo padaryta pažanga siekiant tikslų. Reguliariai atliekant stebėseną ir rengiant svarstymus, galima anksti nustatyti problemas ir pritaikyti priemones. Kokių būtent pritaikymo priemonių reikia, priklauso nuo kiekvieno miesto konkrečios situacijos, vietos aplinkybių ir jo DJMP. DJMP procesas turi būti lankstus, siekiant užtikrinti, kad būtų atsižvelgiama į naujus pokyčius ir išvalgas. Konkrečiai miesto problemai spręsti gali būti pasitelktos naujos ir geresnės priemonės ar veiksmai, arba dėl naujų žinių priemonė gali tapti nebeaktuali. Priežastys, dėl kurių įgyvendinamos priemonės turi būti pritaikytos, gali būti susijusios su vidiniais planavimo veiksniais (pvz., laiku ar biudžetu) ar įvairiais išoriniais veiksniais (pvz.,

visuomenės nepitarimu veiksmui, politinės kadencijos trukme, reguliavimo procesais ar planavimo veikla, galinčia turėti įtakos procesui, naujomis technologijomis ir pan.).

#### Tikslai

- Nustatyti problemas, trukdžius ir kitus sunkumus, dėl kurių vėluojama įgyvendinti.
- Sekti daromą pažangą įgyvendinant tikslus.
- Pritaikyti naujus technologijų, teisinius, finansavimo ar politinius pokyčius.
- Pritaikyti ir optimizuoti įgyvendinimo procesą.

**Užduotys**

- Sekti įgyvendinimo veiklą, reguliariai palaikant asmeninį ryšį su veiksmų valdytojais (žr. 12.1 veiklą).
- Reguliariai matuoti esamus rodiklius, taikant tuos duomenų rinkimo metodus ir tą matavimo dažnumą, kurie buvo apibrėžti 7.3 veikloje. Naudoti priemonių lygmens rodiklius, kad būtų galima stebėti pažangą siekiant atskiroms priemonėms ar priemonių rinkiniams taikomų tikslų (kas 1–5 metus, priklausomai nuo priemonės tipo). Naudoti strateginius rodiklius, kad būtų galima stebėti pažangą siekiant bendrų DJMP tikslų (paprastai kas 1–2 metus). Abiem atvejais, kad būtų įvertintas taikomų priemonių poveikis, palyginti gautus matavimų rezultatus su pradinėmis reikšmėmis, gautomis prieš pradėdant įgyvendinti, kartu atsižvelgiant į kitus poveikį darančius veiksnius.
- Sekti, ar nėra naujų pokyčių, pavyzdžiui, ar nepasikeitė vietos teisės aktai, technologijos, finansavimo ar vietos politika. Reguliariai apgalvoti, koks yra esamų tendencijų poveikis vykdomai veiklai.
- Lanksčiai žiūrėti į tai, ar reikia atnaujinti esamas priemones ir keisti įgyvendinimo veiklą. Jas gali tekti pritaikyti dėl šių priežasčių:
  - susiduriama su įgyvendinimo veiklos sunkumais. Pavyzdžiui, jei taikant priemonę susilaukiama griežto pasipriešinimo, apsvarstyti galimybę ją įgyvendinti kaip laikiną eksperimentą, kuris praėjus tam tikram laikui (pvz., vieniems metams) bus tinkamai įvertintas, ir, atsižvelgiant į gautus rezultatus, tęsiamas arba nutrauktas. Dažnai pasipriešinimas mažėja, kai žmonės pripranta prie pokyčių ir įžvelgia gaunamą naudą (pvz., kelių apmokestinimas Stokholme);
  - taikant viso DJMP priemones nepasiekiami svarbių tikslų. Jei atskiros viso DJMP priemonės yra ne tokios veiksmingos, kaip tikėtasi, iširti priežastis ir pakoreguoti tvarkaraštį. Pavyzdžiui, jei naujais apsaugotais dviračių takais nėra naudojamosi taip intensyviai, kaip buvo siekta, išsiaiškinti, ar jie yra tinkami, ar netrūksta svarbių, link jų vedančių jungčių, ir imtis atitinkamų veiksmų. Jei, nepaisant dedamų pastangų, mieste nemažėja oro tarša, nes, pavyzdžiui, augant ekonomikai vis daugiau žmonių gali įsigyti automobilių, apsvarstyti galimybę sustiprinti priemones oro kokybei užtikrinti ar priimti naujų priemonių, pavyzdžiui, padidinti mokesčius už transporto priemonių stovėjimą ar kelių apmokestinimą, kartu suteikiant galimybę naudotis šiuolaikiniais elektriniais autobusais;
- dėl technologijų, teisinių ar politinių pokyčių priemonės pasensta arba atsiranda galimybė taikyti kitas, veiksmingesnes priemones. Pavyzdžiui, dėl naujo tipo elektromobilių gali tekti iš naujo projektuoti planuojamą statyti infrastruktūrą, ar po vietos rinkimų atsirado galimybė taikyti kelio erdvės perskirstymo priemones, kurioms anksčiau nepritarė dauguma.
- Veiklą pritaikyti visada, kada būtina, bendradarbiaujant su veiksmų valdytojais. Ryžtingai nutraukti neveikiančios priemonės taikymą! Visu įgyvendinimo etapu turėtų būti taisoma įgyvendinimo programa, remiantis stebėsenos rezultatais.
- Aiškiai nurodyti, kurios DJMP priemonės keičiamos atsižvelgiant į stebėsenos procesą, ir gauti politinio lygmens formalų pritarimą svarbiausiems pokyčiams atlikti.

**Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose**

- Į įgyvendinimo stebėseną įtraukti pagrįstumo patikrinimą, t. y. suinteresuotieji subjektai, visuomenė ir, galimai, kolegos iš kity miestų teikia grįžtamąją informaciją apie tai, ar veiksmingai įgyvendinama atsižvelgiant į DJMP tikslus ir uždavinius.
- Stebėseną ir įvertinimą atlikti skaidriai, geriausia, jei tai atliktų nepriklausoma agentūra, taip užtikrinant neutralumą; taikyti tuos pačius rodiklius, kurie buvo pasitelkti ankstesnėse pakopose. Jei tai yra nerealistiška (pvz., dėl biudžeto apribojimų), kaip tinkamą alternatyvą galima rinktis institucijų atliekamą savikontrolę ir įvertinimą.
- Išplatinti gautus įvertinimo rezultatus, ypač susijusius su naujoviškomis priemonėmis, kad kiti galėtų susipažinti su jūsų įgyta patirtimi (žr. 12.2 veiklą).

**Laikas ir koordinavimas**

- Procesas vykdomas lygiagrečiai su įgyvendinimo etapu.

**Kontrolinis sąrašas**

- ✓ Nuolat stebima įgyvendinimo veiklų būklė.
- ✓ Reguliariai įvertinama pažanga, padaryta siekiant priemonių tikslų ir strateginių DJMP tikslų.
- ✓ Nustatyti būtini priemonių įgyvendinimo patikslinimai.
- ✓ Patikslinimai aptarti su susijusiais subjektais ir dėl jų susitarta.

**GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS****Lundas, Švedija. Kasmėtinės stebėsenos ataskaitos, kuriose apibendrinama siekiamų tikslų būklė**

Lundo miestas atidžiai stebi savo DJMP veiksmus ir vertina juos pagal tikslus, kuriuos vykdant planavimo procesą nustatė politikai. Todėl kasmet vertinamas pėsčiųjų skaičius, dviračių, motorinių transporto priemonių ir viešojo transporto naudojimo intensyvumas. Kas ketverius metus atliekama piliečių apklausa, siekiant nustatyti jų nuostatas ir judumo įpročius. Jei nepavyksta pasiekti tikslų, kitais metais veiksmai įgyvendinami aktyviau arba pasiūloma pakeitimų.

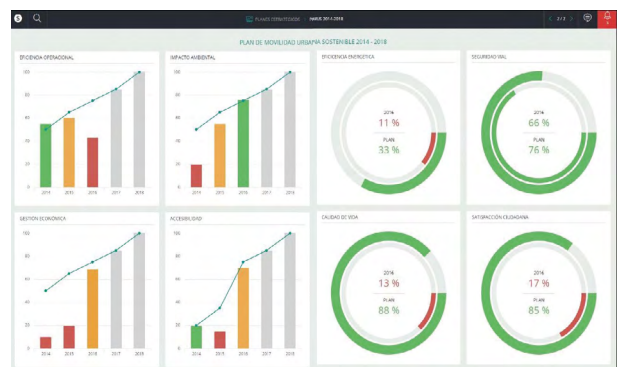
Siekdamas vizualizuoti ir informuoti apie stebėsenos proceso rezultatus, Lundas taiko „šviesoforo“ sistemą: jei veiksmai įgyvendinami sėkmingai ir tikslai pasiekti (žalia spalva), jei reikia veiksnius tikslinti (geltona spalva), arba jei reikia juos iš naujo suplanuoti, iš dalies keisti arba pakeisti (raudona spalva).

**Autorius:** Anders Söderberg, Lundo miestas, informaciją parengė UBC  
**Nuotrauka:** Lundo miestas

**GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS****San Sebastianas, Ispanija. Interaktyvi DJMP stebėsenos platforma**

San Sebastianas naudoja judumo stebėsenos platformą įgyvendinamų DJMP priemonių pažangai sekti. Duomenys iš esamų rinkimo sistemų yra perduodami į šią skaitmeninę priemonę, todėl gaunami labai tikslūs ir patikimi įverčiai. Valdytojai ir sprendimus priimančios asmenys gali paprastai sužinoti, kokia yra bendra būklė, arba, pasinaudodami taikomosios programos funkcija, gilintis į dominančias detales. Programoje naudojama paprasta šviesoforo spalvų vizualizacija, siekiant pavaizduoti, ar miestas sėkmingai siekia DJMP tikslų, ar yra trikčių, taip pat ar laikosi kitų savivaldybės strategijų atitinkamoje srityje.

**Autorius:** Donostijos / San Sebastiano savivaldybė, informaciją parengė UBC  
**Nuotrauka:** Donostijos / San Sebastiano savivaldybė





## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

**Funšalis, Portugalija.** Sisteminga priemonių stebėseną, siekiant padidinti jų priimtinumą

Vykdamas priemonių, kurios yra susijusios su pėsčiųjų zonų kūrimu, stebėsenos procesą, taip pat buvo atliktas teritorinis prieinamumo įvertinimas, siekiant nustatyti rajonus, kuriuose būtų naudinga tobulinti vaikščiojimo pėsčiomis sąlygas. Be to, buvo atlikta eismo srautų skaičiavimų analizė, siekiant nustatyti eismo srautų masę ir įvertinti į atmosferą išmetamą teršalų kiekį. Taip pat buvo parengtas klausimynas, kad būtų papildomai įvertintas priemonių priimtumas ir jų galimas poveikis. Šiuos įvertinimus ir matavimus reikėjo atlikti, siekiant patvirtinti taisomąsias priemones. Strategija pasiteisino, nes buvo parodyta priemonių teikiama nauda ir padidintas priimtumas. Todėl rekomenduojama ją taikyti kituose rajonuose, kuriuose būtų naudinga įgyvendinti pėsčiųjų zonų kūrimo priemones.

**Autorius:** Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, informaciją parengė „Polis“ | **Nuotrauka:** Funšalio savivaldybė, Judumo ir eismo skyrius

**11.2 VEIKLA.** Informuoti ir įtraukti piliečius ir suinteresuotuosius subjektus**Pagrindimas**

Komunikacija su vietos bendruomene ir jos dalyvavimas neturėtų nutrūkti pasibaigus planavimo pakopai. Šie aspektai – būtina visų DJMP procesų pakopų dalis. Vykdamas įgyvendinimą, būtina viešai informuoti apie pažangą, padarytą įgyvendinus veiksmus, pabrėžiant, kaip jais prisidedama siekiant sutartos vizijos ir tikslų. Šiame procese ypač daug dėmesio turėtų būti skiriama piliečiams ir suinteresuotiesiems subjektams, kurie tiesiogiai susidūrė su tam tikrų veiksmų daromu poveikiu. Taip piliečiai galės įžvelgti jų ankstesnio indėlio strateginiame bei išsamiajame lygmenyje ir tikrą mieste ar rajone vykstančių pokyčių tarpusavio ryšį. Siekiant šio tikslo būtina užtikrinti sąžiningą, nuolatinę ir pagarbią miesto administracijos komunikaciją su piliečiais. Kita vertus, piliečiai, kurie tikrai išmano, kaip priemonės iš tiesų veikia realiomis gyvenimo sąlygomis, turėtų būti skatinami konstruktyviai išreikšti nuomonę, kaip tobulinti ir koreguoti priemones, ir tam jiems turėtų būti suteiktos patogios galimybės. Nuoširdžiai atsižvelgiant į šias nuomones ir reaguojant į jas, stiprinamas pasitikėjimo jausmas, atsiranda galimybių tobulinti įgyvendinimo procesą ir galutinius priemonių įgyvendinimo rezultatus.

**Tikslai**

- Veiksmingai panaudoti išteklius, pasinaudojant tiek specialistų praktine patirtimi, tiek piliečių kasdienėmis žiniomis, siekiant geriausių įmanomų rezultatų.
- Padidinti piliečių prisiimamą atsakomybę už priemones, kuo labiau juos įtraukiant į stebėsenos ir įgyvendinimo procesą.
- Užtikrinti, kad gyventojai žinotų apie būsimų pokyčių mieste poveikį, aprašant naudą ir pasiūlant pasirinkimų, jei galima ar būtina keisti kasdienius keliavimo įpročius.

**Užduotys**

- Prieš pradėdamas įgyvendinimą, užmegzti dialogą su piliečiais ir suinteresuotaisiais subjektais, kurie pajus planuojamų priemonių tiesioginį (teigiamą ar neigiamą) poveikį, ir reaguoti į jų išsakytą susirūpinimą. Turėti galvoje, kad asmenys, kurie nerimauja dėl neigiamo poveikio, paprastai reiškia daugiau nepasitenkinimo, net jei jų yra mažuma, nei tie, kuriems priemonė bus naudinga.

- Švelninti su įgyvendinimu susijusį neigiamą poveikį (pvz., pasiūlyti paramą verslui, kuris jaučia ilgalaikės statybos ar tiesiamos naujos tramvajaus linijos pasekmes).
- Kai tik įmanoma, ieškoti kūrybingų būdų įtraukti suinteresuotuosius subjektus (pvz., ant žemės nupiešdami pėdas, vaikai pažymi saugius maršrutus į mokyklą).
- Išsamiai informuoti plačiąją visuomenę apie įgyvendinant priemones padarytą pažangą. Skelbti piliečiams ir politikams skirtus įvertinimų rezultatus. Perteikti atrinktus rodiklius (pagrindinius emocinius rodiklius, žr. 6.1 veiklą) aukštos kokybės diagramomis, kurias būtų paprasta suprasti ne specialistams. Pateikti vietos tarybai atnaujintą bendrą informaciją apie įgyvendinimo būklę kiekvienais metais ar kas dvejus metus, kad DJMP išliktų svarbiu darbotvarkės klausimu (pvz., tarybos posėdžiui parengti padėties ataskaitą ar pristatymą).
- Pabrėžti priemonių įgyvendinimo tarpinius tikslus ir pažymėti pasiekimus su bendruomene (pvz., sukūrus pėsčiųjų zoną, surengti gatvės šventę).

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Apsvarstyti pasirinkimus, kaip priemones įgyvendinti kartu su visuomenės atstovais (pvz., gyventojais, įmonėmis, menininkais, sporto klubais, mokyklomis, vyresnio amžiaus piliečiais, prekybos mokyklomis, religinėmis bendruomenėmis, muziejais ir pan.). Priklausomai nuo

aplinkybių, piliečiai gali perimti techninės priežiūros užduotis, atlikti kai kuriuos nesunkius darbus, suteikti priegabą prie savo ryšių kanalų, dalyvauti mokymų ir mentorystės veikloje, pranešti apie problemas, organizuoti renginius, suteikti duomenų, praktinės patirties ir idėjų ar net prisidėti finansiškai (sutelktinis finansavimas / investicijomis grindžiamas sutelktinis finansavimas). SUNRISE bendro įgyvendinimo gairėse (angl. [SUNRISE Co-Implementation Guidelines](#)) galima pasisemti daugiau įkvėpimo ir rasti įvairių konkrečių pavyzdžių (pvz., piliečių nutiesti dviračių takai, erdvių kūrimo iniciatyvos su piliečiais, piliečių autobusai, talkos aplinkai tvarkyti ir pan.).

### Laikas ir koordinavimas

- Reikia, kad piliečiai ir suinteresuotieji subjektai įvairiais būdais dalyvautų visame DJMP procese, taip pat įgyvendinimo ir stebėsenos etape.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Piliečiai ir suinteresuotieji subjektai, kurie tiesiogiai susiduria su tam tikrų veiksmų daromu poveikiu, dalyvauja įgyvendinimo procese.
- ✓ Nustatyti ir taikomi sprendimai, kaip sušvelninti neigiamą įgyvendinimo poveikį.
- ✓ Plačioji visuomenė informuota apie padarytą pažangą įgyvendinant priemones

Sėkmingas priemonių įgyvendinimas yra glaudžiai susijęs su gera komunikacija, kuri vykdoma su poveikį jaučiančiais suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais. Kalbant apie elektrifikacijos priemones, pavyzdžiui, įkrovimo infrastruktūrą ar netaršias zonas, piliečiai turi dalyvauti vykdant pokyčius ir turi būti skatinami tapti jų dalimi. Nelengva įtikinti žmones iškeisti privačias transporto priemones į kitus pasirinkimus, nes judumo planavimo institucija negali tiesiogiai kontroliuoti šio proceso, bet tikslą pasiekti įmanoma pasitelkiant įvairias komunikacijos priemones ir paskatas. Rekomenduojama vykdant komunikacijos kampaniją naudoti prekės ženklą, kurį gana lengva atskirti, ir pasitelkti įvairius ryšių kanalus, skirtus bendrauti su skirtingomis grupėmis. Daugiausia turėtų būti informuojama apie tiesioginę vartotojų gaunamą naudą (pvz., gyvavimo ciklo sąnaudas, priegabą prie įkrovimo infrastruktūros ir pan.), o ne apie naudą, kurią pajus visuomenė. Reikia užtikrinti, kad būtų gerai žinoma apie esamą naudą ir paskatas, kaip antai elektromobilių vairuotojams teikiamas finansines subsidijas ir jų gaunamą praktinę naudą (pvz., priegabą prie netaršių zonų, nemokamas automobilių stovėjimo vietas, nemokamą įkrovimą ir pan.).

Daugiau gairių, kaip pagal Darnaus judumo mieste planą sėkmingai elektrifikuoti transportą, galite rasti teminiame vadove „Elektrifikavimas planuojant darnų judumą mieste“ (angl. [Electrification in Sustainable Urban Mobility Planning](#)).





### Daugiau informacijos

**Projektas SUNRISE, 2019 m.** Bendro įgyvendinimo gairės, [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SUN\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf).

**Projektas CH4ALLENGE, 2016 m.** Dalyvavimo vadovas „Kaip aktyviai įtraukti piliečius ir suinteresuotuosius subjektus į Darnaus judumo mieste planų rengimą“ (angl. *Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans*), [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).

**Projektas CiViTAS DYN@MO, 2016 m.** „Dalyvavimas 2.0 darnaus judumo mieste planavimo procese. Projekte CIVITAS DYN@MO sukaupta patirtis“ (angl. *Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process – Experiences from the CIVITAS DYN@MO Project*), [https://civitas.eu/sites/default/files/participation\\_2.0\\_in\\_the\\_sump\\_process\\_dynamo\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf).

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Liubliana, Slovėnija. Laikinai uždarius gatvę, iš naujo ir visam laikui iš naujo suprojektuota miesto erdvė

2013 m. pasinaudodamas Europos judumo savaitė, Liublianos miestas keturiems mėnesiams laikinai uždraudė motorinių transporto priemonių eismą centriniėje Slovenska gatvėje. Sprendimas buvo priimtas, siekiant pertvarkyti šią miesto erdvę į naują viešą pėsčiųjų gatvę, kurią būtų galima pasiekti tik viešuoju transportu, važiuojant dviračiu ir pėsčiomis. Taip pat buvo numatyta naujai įrengti šią miesto erdvę ir sukurti žalią plotą. Po keturių mėnesių, 2014 m. sausio mėn. pabaigoje, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis sumažėjo 70 proc., taip pat pagerėjo gyvenimo ir oro kokybė, sumažėjo triukšmo lygis. Remdamasi teigiamais rezultatais ir plačiosios visuomenės pateikta grįžtamąja informacija, Liubliana nusprendė nuo 2015 m. rugsėjo mėn. eismą gatvėje uždrausti visam laikui.



**Autorius:** Matic Sopotnik, Liublianos miestas, informaciją parengė EUROCITIES  
**Nuotrauka:** Liublianos miestas

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Bolonija, Italija. Naujoviški ir interaktyvūs būdai, kaip įtraukti piliečius

Remiantis daugiapakopiu principu, piliečių dalyvavimas buvo pagrindinis privalumas rengiant Bolonijos DJMP. Įvairūs suinteresuotieji subjektai, dalyvaujantys Darnaus judumo forume, buvo pakviesti rengti tikslus, strategijas, politikos priemones ir veiksmus. Viešuose DJMP pristatymo susitikimuose dalyvavo iš viso 55 skirtingos savivaldybės ir jų gyventojai. Šeši Bolonijos rajonai dalyvavo praktiniuose seminaruose ir apsilankė specialiuose informacijos centruose. Rengiant DJMP vykdytu projektu „PUMS Bologna Metropolitana Project“ siekta įtraukti visus subjektus ir piliečius, pasitelkiant dalyvavimo, informavimo ir komunikacijos veiklas (bendras įgyvendinimas).



**Autorius:** Catia Chiusaroli, Bolonijos metropolinė zona, informaciją parengė „Polis“  
**Nuotrauka:** Bolonijos metropolinė zona

## 12 PAKOPA. Atlikti peržiūrą ir pasimokyti iš patirties

- 12.1 Išanalizuoti laimėjimus ir nesėkmes
- 12.2 Pasidalyti rezultatais ir įgyta patirtimi
- 12.3 Apsvarstyti naujus uždavinius ir sprendimus

12

Atlikti  
peržiūrą ir  
pasimokyti  
iš patirties

Įgyvendinimas  
ir stebėseną

© Rupprecht Consult 2019

DJMP procesas – tai ciklas, nes jis susijęs su nuolatine plėtra. Vieno proceso pabaiga reiškia kito pradžia. Pasaulis ir jūsų miestas nepaliaujamai keičiasi ir plečiasi. Net baigiantis ciklui, svarbu įvertinti tai, kas sekėsi gerai, o kas ne, dalytis ir keistis patirtimi su piliečiais, taip pat apsvarstyti naujas problemas bei sunkumus, su kuriais teks susidurti, ir ieškoti naujų galimų jų sprendimo būdų. Įgyvendinant šią pakopą, galima sužinoti, kas sekėsi gerai, o kas ne, ir pasinaudoti įgyta patirtimi ateityje planuojant darnų judumą mieste.

### 12.1 VEIKLA. Išanalizuoti laimėjimus ir nesėkmes

#### Pagrindimas

Ne viskas susiklosto būtent taip, kaip buvo planuota. Kartais tai padaro žalos, o kartais atneša naudos. Svarbu nuodugniai įsigilinti į tai, kad būtų galima suprasti, kas sekėsi gerai, o kas ne, nes pasimokyti galima iš kiekvienos patirties. Atliekant šį vertinimą bus atsižvelgiama tiek į įdėtų pastangų poveikį judumui mieste ir už jo ribų (vizijos, uždavinių ir tikslų įgyvendinimo lygis), tiek į paties planavimo proceso veiksmingumą. Gali būti, kad viena pavyko, o kita ne.

Siekiant nustatyti ir suvokti laimėjimus ir nesėkmes, būtina įtraukti aktyvius ir poveikį jaučiančius piliečius ir aktyviai klausytis jų nuomonės apie procesą bei jo rezultatus. Į šiuos aspektus būtina atsižvelgti, kad būtų galima mokytis ir tobulinti turimus įgūdžius ir gilinti žinias, o tai, savo ruožtu, leis įgyti tvirtą pagrindą kitam planavimo ciklui.

#### Tikslai

- Įvertinti planavimo procesą, DJMP ir jo įgyvendinimą, siekiant suprasti, kas lėmė laimėjimus ir nesėkmes.
- Padidinti savo suvokimą apie darnaus judumo mieste planavimo procesą ir bendrą priemonių poveikį, padedant piliečiams ir suinteresuotiesiems subjektams.
- Kaupti įgytą patirtį ruošiantis rengti naują DJMP kartą.

#### Užduotys

- Įvertinti DJMP laimėjimus ir nesėkmes, analizuojant visų etapų ir pakopų privalumus ir trūkumus, taip pat galutinius rezultatus.

- Išanalizuoti procesą, atsižvelgiant į visą ciklą. Tai galima padaryti pasitelkiant, pavyzdžiui, dalyvaujamojo pobūdžio stebėjimą, tikslines grupes ir pokalbius. Pasitelkus šias priemones kritiškai peržiūrėti suinteresuotųjų subjektų ir piliečių dalyvavimo veiksmingumą, kad būtų patobulinta dalyvavimo veikla vėlesnėse pakopose ir rengiant kitus planus.
- Aktyviai įtraukti pagrindinius suinteresuotuosius subjektus ir piliečius, kad jie iš savo perspektyvos nustatytų pasiekimus ir tobulintinas proceso pakopas. Kadangi darnaus judumo mieste planavimas trunka ne vienus metus, su procesu nesusiję asmenys gali turėti gana skirtingą nuomonę ir galėjo pastebėti svarbių aspektų, kurių jums nepavyko įžvelgti.
- Kalbant apie poveikio vertinimą, įgyvendintų priemonių platesnio masto poveikį galima pradėti vertinti tada, kai turima pakankamai rezultatų duomenų. Išanalizuoti, kas sekėsi gerai, o kas ne. Į sąrašą įtraukti tuos tikslus ir strateginius uždavinius, kurių nebuvo galima pasiekti, bet kurie vis dar išlieka darbotvarkėje.
- Informuoti pagrindinę grupę ir pagrindinius suinteresuotuosius subjektus (pvz., iniciatyvinę grupę) apie įgytą patirtį.

- Pabrėžti sėkmės istorijas ir užtikrinti, kad kitame planavimo etape būtų atsižvelgta į klaidas.

#### Laikas ir koordinavimas

- Apžvelgti, ar įgyvendinimo etape planavimo ir piliečių dalyvavimo procesai buvo veiksmingi.
- Apžvelgti bendrą poveikį (t. y. ar buvo priartėta prie siekiamos vizijos?) po to, kai buvo įgyvendinta pakankamai priemonių.

#### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Įvertinti Darnaus judumo mieste plano proceso laimėjimai ir nesėkmės.
- ✓ Atliktas priemonių įgyvendinimo vertinimas.
- ✓ Įtraukti pagrindiniai suinteresuotieji subjektai bei piliečiai ir gauta informacijos iš skirtingų perspektyvų.
- ✓ Pasidalyta įgyta patirtimi ir apie ją pranešta.

#### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Nanto metropolis, Prancūzija. Visapusiškas ankstesniojo DJMP įvertinimas prieš pradėdant rengti planą

Siekdamas tobulinti naująjį DJMP, Nanto metropolis įvertino ankstesniojo plano (2010–2015 m.) laimėjimus ir nesėkmes. Atlikdamas įvertinimą, metropolio regionas atliko kokybines ir kiekybines apklausas (jose dalyvavo atitinkamai 20 000 ir 1 000 asmenų), kad suprastų, kaip pasikeitė judumo įpročiai, taip pat kokia visuomenės patirtis, susijusi su skirtingomis, nuo 2010 m. įgyvendintomis judumo priemonėmis, ir koks visuomenės požiūris į jas. Be to, ekspertų grupė atliko kokybinę analizę ir parengė išvadas ir rekomendacijas kitam DJMP rengimo procesui. Atliekant vertinimą, daugiausia įtakos sėkmingam naujojo DJMP proceso pasirengimui turėjo konsultacijos su visuomene ir ekspertų bei suinteresuotųjų subjektų dalyvavimas.

**Autorius:** Lamia Rouleau-Tiraoui, Nanto metropolis, informaciją parengė „Polis“  
**Nuotrauka:** Christine Blanchard





## 12.2 VEIKLA. Pasidalyti rezultatais ir įgyta patirtimi

### Pagrindimas

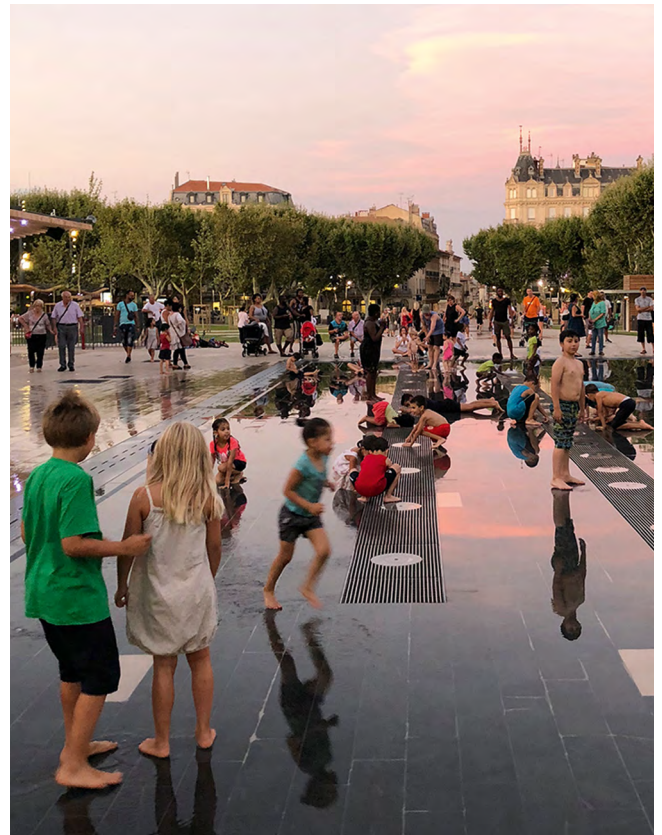
Visi miestai turi privalumų ir trūkumų ir, kalbant apie įvairias DJMP proceso sritis ir aspektus, gali mokytis iš kitų patirties ir mokyti kitus. Dalijantis žiniomis ir patirtimi, visų pirma, padedama miestams visoje Europoje judėti į priekį ir kartu tobulėti. Antra, tai suteikia galimybę apsvarstyti savo patirtį ir mokytis iš kitų patirties. Taip pat svarbu tai, kokia patirtimi nusprendžiama pasidalyti. Žmonės paprastai mielai dalijasi pasiekimais, bet dauguma jų nėra linkę viešai kalbėti apie savo nesėkmes. Nors tai suprantama, kartais geriausia įgyta patirtis yra susijusi su atvejais, kai ne viskas (teigiama ar neigiama prasme) vyko pagal planą.

### Tikslai

- Rasti galimybių pasidalyti įgyta patirtimi su kitais miestais savo šalyje, regione ar kalbinėje erdvėje (ir už jų ribų, jei įmanoma).
- Rasti galimybių mokytis iš kitų patirties, kuri buvo įgyta jūsų šalyje, regione ar kalbinėje erdvėje (ir už jų ribų, jei įmanoma). Ši patirtis gali būti susijusi su DJMP turiniu, procesu ar priemonėmis.
- Noriai ir atvirai dalytis mažiau teigiama patirtimi – svarbu tai, ko išmokote ir ką kitą kartą darytumėte kitaip.

### Užduotys

- Apsvarstyti įgytą patirtį ir ją užrašyti dokumentuose.
- Pasidalyti laimėjimų ir nesėkmių analizės rezultatais, kad kiti miestai galėtų mokytis iš jūsų patirties.
- Kreiptis į kitus savo šalies miestus ar regionus, su kuriais jau palaikote ryšį, ir paraginti juos dalytis ir keistis patirtimi. Tą būtų galima padaryti surengus paprastą pusdienio praktinį seminarą, į kurį būtų pakviesti dalyviai iš vieno ar kelių miestų kartu dalytis, keistis patirtimi ir ją apsvarstyti.



nuotrauka © Gehl

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- „Eltis“ svetainei parengti konkretaus atvejo tyrimą, susijusį su vienu jūsų miesto DJMP patirties aspektu: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Užsiregistruoti portale CiViTAS, siekiant dalytis ir keistis patirtimi su kitais, kurie taip pat dirba darnaus judumo srityje. <https://civitas.eu>

### Laikas ir koordinavimas

- Pradėti dalytis įgyta patirtimi po to, kai laimėjimams ir nesėkmėms apsvarstyti buvo skirta pakankamai laiko ir jie buvo suvokti.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Įgyta patirtis užrašyta dokumentuose ir kiti gali jais naudotis.

## GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

## Džinoza, Rivasas-Vasiamadridas, Kilkis. Keistis žiniomis dalyvaujant Europos miestų mokymosi programoje

Dalyvaudami mokymosi programoje „CIVITAS SUMP-UP SUMP Learning Programme 3“ maži ir vidutinio dydžio miestai galėjo dalytis žiniomis ir patirtimi vykdydami įvairias veiklas. Per mainus Rivasas-Vasiamadridas sužinojo apie priemonių atrankos, prioritetų nustatymo ir aprašymo pakopas ir jomis vadovaudamasis pertvarkė savo viešojo transporto sistemą. Kilkio DJMP darbo grupė pasinaudojo įžvalgomis apie suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą, priemonių atranką, stebėseną ir vertinimą, kad parengtų veiksmingą įgyvendinimo metodiką. Džinoza planuoja įkurti DJMP darbo grupę, kuri įdiegtų programos metu įgytą patirtį miesto ilgalaikėse strategijose ir taip prisidėtų kuriant tvaresnę Džinozą.

**Autorius:** Jorge Romea Rodriguez, Rivasas-Vasiamadridas, Loredana D. Mudugno, Džinozos savivaldybė, Eleftheria Spanou, Kilkio savivaldybė, informaciją parengė ICLEI  
**Nuotrauka:** Ana Dragutescu



## 12.3 VEIKLA. Apsvarstyti naujus uždavinius ir sprendimus

### Pagrindimas

Prieš pradėdant rengti naujos kartos Darnaus judumo mieste planą, turėtų būti apsvarstyti nauji uždaviniai ir sprendimai jūsų miesto transporto ir judumo srityje. Įgyvendinant procesą, jis jau buvo pritaikytas ir peržiūrėtas, o dabar yra galimybė atsitraukti ir iš labiau strateginės perspektyvos pažvelgti į tai, kaip pasikeitė sąlygos ir lūkesčiai, taip siekiant optimizuoti būsimą planavimo procesą ir priemonių atranką.

Nustačius esamą padėtį ([12.1 veikla](#)), dabar atėjo laikas nuspręsti, kuria kryptimi norima judėti ir kokią įgytą patirtį, sprendimus ir žinias perimti kitame cikle. Iš patirties žinoma, kad per kiekvieną planavimo ciklą įgyjama daugiau praktinės patirties ir taip padidinamas kito planavimo etapo veiksmingumas. Pirmoji uždavinių analizė gali turėti įtakos naujojo planavimo proceso projektui ir sujungti esamą DJMP su naujuoju planu.

### Tikslai

- Pasirengti kitam planavimo etapui.

- Apsvarstyti dabartinio planavimo ciklo patirtį, galvojant apie būsimus uždavinius.

### Užduotys

- Apsvarstyti naujus ateities uždavinius (visuomenei, technologijų, transporto sistemai), kurie galėtų turėti poveikio planavimo ciklui ir DJMP įgyvendinimui. Artimiausioje ateityje didelius pokyčius gali lemti, pirmiausia, technologijų ir duomenų naudojimo naujovės (pvz., paslauginis judumas, automatizuotas vairavimas, didieji duomenys, dalijimusi pagrįstas judumas).
- Nustatyti, kaip būtų galima sukurti judumo politikos sinergiją su kitose srityse vykdomomis politikos priemonėmis (žemės naudojimo, energetikos, aplinkos, ekonominės plėtros, socialinės įtraukties, sveikatos apsaugos ir saugos srityse).
- Pasiruošti rengti naujos kartos Darnaus judumo mieste planą.

- Apsvarstyti, kurių ciklo veiklų pirmojoje ir antrojoje pakopose nereikia kartoti.

### Veikla, kuria siekiama daugiau nei nustatyta pagrindiniuose reikalavimuose

- Nustatyti naujus uždavinius, kurie iškilo įgyvendinimo etape (pvz., diskutuojant su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais, analizuojant duomenis, nustatant savo nesėkmes ir laimėjimus [12.1 veikla]).

### Laikas ir koordinavimas

- Prieš pradėdant rengti naują DJMP (bet vis dar įgyvendinant dabartinį planą).
- Apsvarstyti galimybę visą Darnaus judumo mieste planą peržiūrėti ir atnaujinti kas 5–10 metų. Praėjus 10 metų visas dokumentas gali būti pasenęs, o priemonės turėtų būti stebimos ir atnaujinamos dažniau, taip padidinant tikimybę, kad bus įgyvendintos tinkamiausios priemonės.

### Kontrolinis sąrašas

- ✓ Nustatyti nauji uždaviniai miesto transportui ir judumui.
- ✓ Pasirengta dabartiniame planavimo cikle įgytą patirtį panaudoti kitame integruoto planavimo procese.
- ✓ Atliktas DJMP atnaujinimas.



### Daugiau informacijos

Priemonių vadovas su rekomendacijomis labai pažengusiems miestams „SUMPS-UP“ apie tai, kaip įvertinti naujas technologijas, skatinti naujas novatoriškas priemones ir kurti inovacijų strategiją: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.



nuotrauka © Gehl

**Automatizavimas** – tai vienas iš didžiausių ir dažniausia įvardijamų ateities išbandymų. Gamintojai savo transporto priemonėse jau pradėjo diegti vis daugiau susietųjų ir automatizavimo funkcijų. Tačiau, nors diegiant susietąsias ir automatizuotas transporto priemones sparčiai daroma pažanga, perėjimo prie šių transporto priemonių sėkmę iš esmės lems tai, ar šią naują technologiją pavyks gerai integruoti į esamą miesto judumo sistemą kaip DJMP procesų dalį. Matomas aiškus poreikis DJMP atsižvelgti į susietąjį ir automatizuotą vairavimą, bet jis neturėtų būti suprantamas taip, kad pritariama perversminėms technologijoms, susijusioms su susietosiomis ir automatizuotomis transporto priemonėmis, ir jų daromam poveikiui jų nekritikuojant, o veikiau kaip vietos institucijas įgalinantis būdas kritiškai apžvelgti numatomus technologijų pokyčius ir formuoti ateitį pagal savo lūkesčius. Būtina, kad miestai, pasitelkdami aiškia ir palaikymo susilaukusią miesto viziją, atliktų aktyvų vaidmenį ir užtikrintų, kad jie diegtų norimas technologijas, o ne būtų priversti diegti esamas.

Daugiau gairių, kaip įveikti su susietosiomis ir automatizuotomis transporto priemonėmis susijusius ateities išbandymus, galite rasti specialistams skirtame informaciniame leidinyje „Kelių transporto priemonių automatizavimas planuojant darnų judumą mieste“ [angl. *Road vehicle automation in Sustainable Urban Mobility Planning*].







Kaip apie svarbią ateities tendenciją kalbama ne tik apie automatizavimą, bet ir apie paslauginį judumą (MaaS). Pasitelkiant MaaS, galima sujungti įvairias naujas judumo galimybes (dalijimosi sistemas, mikromobilumą ir automatizavimą), taip prisidedant prie daugiarūšės miesto transporto sistemos kūrimo.

Specialistams skirtame informaciniame leidinyje „Paslauginis judumas ir darnaus judumo mieste planavimas“ (angl. *Mobility as a Service (Maas) and Sustainable Urban Mobility Planning*) pateikta informacijos apie tai, kas yra MaaS, kaip planuojant darnų judumą mieste įvertinti miesto pasirengimo lygį ir ieškoti galimų MaaS veiklos ir valdymo modelių.

#### GEROSIOS PATIRTIES PAVYZDYS

### Didysis Mančesteris, Jungtinė Karalystė. Nuolat atnaujinama internetinė įrodymų bazė

Rengiant 2040 m. Didžiojo Mančesterio transporto strategiją ir naują Didžiojo Mančesterio įgyvendinimo planą (2020–2025 m.) buvo remiamasi išsamia įrodymų baze, suskirstyta į šešias socialinių tendencijų ir problemų grupes, kurios daro įtaką transporto paklausai Didžiajame Mančesteryje.

Įrodymų bazė yra nuolat atnaujinama, siekiant nustatyti ateities uždavinius bei tendencijas ir užtikrinti, kad DJMP išdėstyti ketinimai ir siekiai būtų pagrįsti vietos ir laiko požiūriu svarbiomis tendencijomis ir duomenimis. Svarbu, kad miestas turėtų pakankamai išteklių ir galėtų užtikrinti, kad duomenys / informacija būtų atnaujinami reguliariai ir sistemingai, taip užtikrinant surinktų įrodymų ilgalaikę svarbą.

**Autorius:** Ben Brisbourne, Traffic for Greater Manchester Authority, informaciją parengė EUROCITIES | **Nuotrauka:** Didysis Mančesteris



## Tarpinis tikslas. Įvertintas priemonių įgyvendinimas

### Sveikiname sėkmingai pasiekus paskutinįjį ciklo tarpinį tikslą!

Šiuo ciklo etapu pažymimas užbaigtas priemonių įgyvendinimas ir jo įvertinimas, užbaigiamas visas ciklas ir kartu pradedamas naujas DJMP procesas. Šis tarpinis tikslas – tai apsvaistymų laikas, skirtas atsigręžti į planuotas ir įgyvendintas priemones, įgytas žinias ir gebėjimus, taip pat patirtus sunkumus. Remiantis visu tuo, galima išdrįsti pažvelgti į ateitį. Ko galima tikėtis kitame planavimo cikle? Kokių patobulinimų ir idėjų norėtumėte imtis ateityje? Pasidalykite įvertinimo rezultatais ir, jei jau nusprendėte, praneškite apie sprendimą testuoti procesą ir rengti kitą Darnaus judumo mieste planą. Šią informaciją galima pranešti suorganizavus viešą renginį, į kurį būtų pakviesti piliečiai, suinteresuotieji subjektai ir (vietos) žiniasklaida.

Ciklo pabaiga ir jo sėkmė turi būti pažymėta kartu su vietos bendruomene. Tokia proga galima ieškoti kūrybingų sprendimų ir pristatyti planavimo proceso patirtį interaktyviais ir įvairiais būdais (pvz., surengti ekskursiją po miestą, pristatyti padėtį prieš planą ir po jo, sukurti filmą apie plano įgyvendinimą ir pan.). Parodykite žmonėms, ko pasiekėte kartu, kuo galima didžiuotis ir ko galima tikėtis ateityje, tęsiant darbą pagal DJMP metodą.



nuotrauka © Gehl







[www.eltis.org](http://www.eltis.org)