



Valdani Vicari & Associati  
ECONOMICS & POLICY



# WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

## Działanie 5: Opracowanie zestawu narzędzi na rzecz komunikacji w procesie partycypacji społecznej mieszkańców

REFORM/SC2022/102

Wersja robocza: 11 sierpnia 2023 r.

Zaktualizowana wersja: 30 września 2023

Zaktualizowana wersja: 31 października 2023

Wersja ostateczna: 04 grudnia 2023



Projekt finansowany przez Unię Europejską za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego, zarządzanego przez Dyрекcję Generalną ds. Wspierania Reform Strukturalnych Komisji Europejskiej

Niniejsze sprawozdanie powstało przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej. Wyłączną odpowiedzialność za jego treść ponosi autor/autorzy. Poglądy wyrażone w niniejszym dokumencie w żaden sposób nie mogą być traktowane jako odzwierciedlenie oficjalnej opinii Unii Europejskiej.

## 1. Spis treści

<b>2. WPROWADZENIE.....</b>	<b>5</b>
<b>3. PRZEGLĄD INICJATYW W POLSCE.....</b>	<b>7</b>
<b>4. GRECJA .....</b>	<b>11</b>
4.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	11
4.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	11
4.3. Doświadczenia.....	16
<b>5. SŁOWENIA.....</b>	<b>18</b>
5.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	18
5.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	19
5.3. Doświadczenia.....	23
<b>6. CZECHY .....</b>	<b>26</b>
6.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	26
6.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	26
6.3. Doświadczenia.....	30
<b>7. FRANCJA .....</b>	<b>31</b>
7.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	31
7.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	31
7.3. Doświadczenia.....	37
<b>8. NIEMCY.....</b>	<b>39</b>

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

8.1.	Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	39
8.2.	Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	40
8.3.	Doświadczenia.....	43
<b>9.</b>	<b><u>HISZPANIA .....</u></b>	<b>45</b>
9.1.	Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	45
9.2.	Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	45
9.3.	Doświadczenia.....	48
<b>10.</b>	<b><u>WŁOCHY .....</u></b>	<b>50</b>
10.1.	Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	50
10.2.	Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	50
10.3.	Doświadczenia.....	56
<b>11.</b>	<b><u>HOLANDIA .....</u></b>	<b>57</b>
11.1.	Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	57
11.2.	Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP.....	57
11.3.	Doświadczenia.....	60
<b>12.</b>	<b><u>INSTRUMENTY PARTYCYPACJI .....</u></b>	<b>61</b>
12.2.	Promowanie zasad zrównoważonej mobilności i preferencji mieszkańców.....	63
12.3.	Metodologie zaangażowania mieszkańców w plan zrównoważonej mobilności miejskiej i wytyczne krok po kroku.....	69
<b>13</b>	<b><u>UDZIAŁ MIESZKAŃCÓW W RÓŻNYCH ETAPACH PRZYGOTOWANIA PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ .....</u></b>	<b>94</b>

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

## 2. Wprowadzenie

Końcowym rezultatem zadania nr 5 jest **Raport na temat zestawu narzędzi dotyczących komunikacji z mieszkańcami w procesie partycypacji społecznej**. Głównym celem raportu Deliverable 5 jest opracowanie "zestawu narzędzi", który oferuje jasne wytyczne dotyczące udziału mieszkańców w procesie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Przedsięwzięcie to wymaga analizy dobrych praktyk, rekomendacji metodologii konsultacji społecznych, przedstawienia metod wpływania na decyzje mieszkańców w zakresie mobilności oraz sugerowania procesów angażowania mieszkańców na wszystkich etapach przygotowania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Realizacja zadania 5 odbywała się między 2. a 9. miesiącem projektu, równoległe z przygotowaniem innych zadań, w szczególności sprawozdania podsumowującego z 15 raportów otwarcia planów zrównoważonej mobilności miejskiej (rezultat 2).

Niniejszy dokument ma na celu dostarczenie do zadań prowadzonych, w ramach projektu przeglądowej analizy, narzędzi angażowania mieszkańców w ramach planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w ośmiu państwach członkowskich UE. Omówiono m.in. kwestie uczestnictwa mieszkańców w procesie SUMP, pomysły na wpływanie na wzorce mobilności i preferencje mieszkańców, włączenie ich w konsultacje społeczne w celu wsparcia rozwoju zestawu działań przewidzianych w SUMP.

Przeprowadzona została analiza porównawcza, w ramach której zidentyfikowano dobre praktyki w innych krajach lub regionach UE oraz zestaw narzędzi partycypacji; Polskie inicjatywy zostały również wyróżnione (w pierwszym rozdziale), aby przedstawić scenariusz bazowy. Państwa członkowskie UE zostały wybrane do analizy na podstawie szeregu kryteriów, w szczególności:

- Sukces praktyk partycypacyjnych stosowanych przy opracowywaniu i wdrażaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Dostosowanie priorytetów polityki ocenianego kraju do priorytetów polityki Polski w konkretnych obszarach istotnych dla planów zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Różnorodność narzędzi i strategii partycypacji przyjętych w kraju.
- Wykorzystanie platform cyfrowych i innowacyjnych narzędzi.

Po wnikliwej analizie państw członkowskich UE do przeprowadzenia badań w ramach Zadania 5.1 wybrano następujące kraje: **Grecja, Słowenia, Czechy, Francja, Niemcy, Hiszpania, Włochy, Holandia**. Profile krajów zostały zorganizowane w formie formularzy by zilustrować metodologię oraz działania mające na celu uwzględnienie **opinii** i sugestii **mieszkańców** a następnie dostarczenie, **krok po kroku**, szczegółowych wytycznych dotyczących **procesów angażowania mieszkańców na różnych etapach planu zrównoważonej mobilności miejskiej**.

Metodologia badania obejmowała analizę materiałów źródłowych oraz przegląd literatury, uzupełniony o wiedzę techniczną VVA w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. W przeglądzie literatury skoncentrowano się w szczególności na dwóch sprawozdaniach, opublikowanych w ramach inicjatywy Civitas,<sup>1</sup> na drugim wydaniu Europejskiego Atlasu Mobilności<sup>2</sup> oraz na różnych publikacjach krajowych ilustrujących rozwój mobilności w miastach. Ponadto na<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Durlin i in. "SUMP in Member States" (2018), Europejska platforma ds. planów zrównoważonej mobilności miejskiej; Rye i in. "CIVITAS Prosperity" (2020) Austriackie badania nad mobilnością – FGM-AMOR.

<sup>2</sup> Rupperecht Consult (redaktor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, wydanie drugie (2 019) Europejska platforma ds. planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

<sup>3</sup> ELTIS, dostępny pod adresem <<https://www.eltis.org/>>.

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

poparcie przedstawionej analizy wykorzystano dane dostępne na stronie ELTIS (Europejskiej Platformy ds. Planów Zrównoważonej Mobilności) oraz na stronach internetowych właściwych ministerstw krajowych.

### 3. Przegląd inicjatyw w Polsce

**Polska konsekwentnie angażuje się w ewolucję mobilności w** miastach poprzez promowanie SUMP. Zaangażowanie mieszkańców w planowanie ma ogromne znaczenie w polskiej strategii rozwoju obszarów miejskich. W miarę jak miasta dążą do bardziej zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych, zaangażowanie mieszkańców w proces planowania staje się podstawą sukcesu. Dzięki aktywnemu zaangażowaniu mieszkańców władze lokalne zyskują spostrzeżenia, pomysły i informacje, które przyczyniają się do formułowania kompleksowych i zorientowanych na ludzi rozwiązań w zakresie mobilności. Takie podejście nie tylko zapewnia, że plany transportowe są zgodne z potrzebami i preferencjami społeczności, ale także sprzyja poczuciu odpowiedzialności i dumy wśród mieszkańców z kształtowania przyszłości krajobrazu mobilności w ich miastach. W tym kontekście Polska dokonuje znacznych postępów w promowaniu partycypacji obywatelskiej jako integralnego elementu planu zrównoważonej mobilności miejskiej, co prowadzi do tworzenia bardziej przyjaznych do życia obszarów miejskich. W dalszej części zebrano zbiór inicjatyw realizowanych w Polsce, których celem jest przedstawienie scenariusza bazowego. Ten zbiór inicjatyw ma na celu dostarczenie pierwszych informacji na temat tego, w jakim stopniu obywatele są obecnie zaangażowani w kształtowanie strategii mobilności, odnajdywanie słabych stron i wskazywanie obszarów wymagających poprawy w Polsce.

Miasto Gdynia<sup>4</sup> **jest** dobrym przykładem gromadzenia **danych na temat preferencji i zachowań transportowych**. Miasto wykorzystało również innowacyjne narzędzia, takie jak platforma internetowa "**Mobilna Gdynia**", aby zebrać informacje od mieszkańców i stworzyć z nimi kanał komunikacji. W Krakowie samorząd utworzył nowy organ, który ma zwiększyć bezpośredni udział i komunikację z mieszkańcami w całym procesie SUMP. W tym kontekście znaczenie spotkań stacjonarnych zostało udowodnione przez **krakowskie Forum Mobilności**. Niedawno miasto **Lublin** zastosowało podobne podejście oparte na wielu etapach i narzędziach.

**Aktywne gromadzenie danych** pozwala, aby opinia mieszkańców była odpowiednio uwzględniana podczas opracowywania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Wywiadam poddaje się ok. 2% populacji; pobiera próbę proporcjonalną do liczby mieszkańców dzielnic **miasta Gdyni**. Na podstawie tych badań planiści transportu otrzymują informacje na temat wzorców dojazdów do pracy, zachowań transportowych (podział środków transportu, cele podróży, czas potrzebny na dojazd do przystanków transportu publicznego itp.), powodów korzystania z różnych środków transportu, preferencji transportowych w oraz oceny jakości usług transportu publicznego. Gdynia wykorzystuje kilka swoich projektów i kampanii zbierania danych z urządzeń GPS oraz z Google Maps/Open Streets (European Cycling Challenge, projekt Interreg CoBiUM, kampania Bike2Work). Aby promować strefy dla rowerzystów i pieszych, Politechnika Gdańska (PG) przeprowadziła symulację zamknięcia dwóch głównych ulic handlowych (Starowiejskiej i Świętojańskiej), aby pobudzić komunikację między mieszkańcami, pracownikami (np. sklepikarzami) i władzami lokalnymi oraz ułatwić rozwój i rozbudowę gdyńskiego SUMP. Model ruchu drogowego oraz reorganizacja ruchu zostały przygotowane przez PG również w drodze ankiety, mającej na celu poznanie opinii mieszkańców na temat zamknięcia wybranych ulic dla ruchu w centrum miasta, dyskusji z władzami lokalnymi, społecznością i odpowiednimi interesariuszami oraz zebrania podstawowych danych dotyczących zarządzania ruchem i jego natężeniem.<sup>5</sup> Publiczna dyskusja odbyła się w Akademii Morskiej w Gdyni. Debata ta została poprzedzona przeprowadzeniem ankiet i badań mających na celu poznanie preferencji mieszkańców Gdyni w zakresie modyfikacji ruchu w

<sup>4</sup> [Studium przypadku SUMP Miasto Gdynia](#)

<sup>5</sup> CIVITAS, [Strefy dla pieszych i zarządzanie dostępem](#)

centrum miasta. Opinie mieszkańców zostały zebrane za pośrednictwem portalu MobilnaGdynia ([www.mobilnagdynia.pl](http://www.mobilnagdynia.pl)), platformy, za pomocą której miasto komunikuje sprawy związane z mobilnością. Ekspertzy zaproponowali trzy potencjalne lokalizacje dla deptaków: ul. Starowiejskiej, ul. Świętojańskiej i Skwer Kościuszki oraz Aleję Jana Pawła II.<sup>6</sup> Na podstawie tych danych planiści przygotowują mapy ciepła i animacje ruchu rowerowego w mieście. Uzupełniane są do tego ankiety lub wywiady z rowerzystami, w zależności od tematu. Szczególnie ważne są również badania prowadzone na poziomie ulicy. Na podstawie obserwacji i wywiadów z pieszymi, kierowcami i właścicielami sklepów przeprowadzono symulacje dotyczące dostaw w centrum miasta oraz ruchu pieszych na wybranych skrzyżowaniach. Platforma "**Mobilna Gdynia**" wylania się z kluczowych przyjętych narzędzi. Integruje ona platformę Mobilności 2.0 ze stroną internetową, kwestionariuszami i ankietami. Narzędzia te okazały się szczególnie skuteczne, ponieważ ponad 2 700 osób aktywnie odpowiedziało na ankiety dotyczące ograniczenia ruchu samochodowego i/lub zamknięcia wybranych ulic dla ruchu. Ankieta internetowa została dodatkowo wsparta tradycyjnymi wywiadami (około 200).<sup>7</sup>

Ponadto miasto przekształciło wybraną infrastrukturę tak, aby sprzyjać modelom zrównoważonej mobilności (zob. również zestaw narzędzi). Na przykład projekt modernizacji ulicy Abrahama, zlokalizowanej w centrum miasta, który został wybrany przez **mieszkańców** w **budżecie obywatelskim** polegał na tym, że chodniki zostały uwolnione od samochodów (liczba miejsc parkingowych została zmniejszona o dwie trzecie), a dozwolona prędkość zredukowana do 20 kilometrów na godzinę. Utworzono przestrzeń wspólną, w której jezdnie i chodniki nie są oddzielone. W ten sposób stają się one przestrzenią społeczną – miejscem spotkań i aktywności.<sup>8</sup>

**Krakowskie Forum Mobilności** dowiodło, jak ważne są spotkania bezpośrednie i osobiste. Forum Mobilności zostało powołane w 2006 r. z zamiarem spotkań regularnie (dwa razy w roku) w celu omówienia i rozwiązania problemów związanych z transportem miejskim. Zaangażowanie miasta Krakowa doprowadziło do utworzenia platformy partycypacyjnej. Forum Mobilności prowadzi Prezydent Miasta Krakowa, a uczestniczą w nim lokalni radni przy wsparciu kluczowych interesariuszy (tj. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji). Spotkania były animowane przez zespół roboczy, który moderował dyskusję w celu wypracowania wspólnego zrozumienia problemu, znalezienia wspólnych rozwiązań i zapewnienia ogólnej spójności i konsekwencji w dyskusji.<sup>9</sup> Organizowano również **wydarzenia edukacyjne** i warsztaty dla szkół na temat zrównoważonej mobilności "Mobilność i zmysły" pod hasłem "Rower". Jak brzmi mój rower?", gdzie dzieci i młodzież skonstruowały własny instrument muzyczny z części rowerowych, a następnie dały koncert w ramach imprezy plenerowej.<sup>10</sup>

W ostatnich latach miasto **Lublin**<sup>11</sup> oparło swój rozwój urbanistyczny na silnym podejściu partycypacyjnym, realizując takie inicjatywy, jak Budżet Obywatelski<sup>12</sup> i Portal Partycypacyjny (strona internetowa Urzędu Miasta) a także wykorzystując technologie informacyjno - komunikacyjne w celu

<sup>6</sup> CIVITAS, 2015. Debaty publiczne zorganizowane w DYN@MO mieście Gdynia na temat deptaków w centrum miasta. Dodatkowe informacje o debatach publicznych: <http://www.mobilnagdynia.pl/pieszy/243-podsumowanie-debaty-nt-stref-piesznych-w-gdyni> i <http://www.mobilnagdynia.pl/pieszy/259-materialy-z-debaty-nt-zmian-w-srodmiesci-gdyni>

<sup>7</sup> [Mobilna Gdynia](#)

<sup>8</sup> *Mobilność Miejska*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, 2020, p. 49. <https://irmir.pl/wp-content/uploads/2020/07/Mobilno%C5%9B%C4%87-miejska.pdf>

<sup>9</sup> CIVITAS

<sup>10</sup> Europejski Tydzień Mobilności, Raport Polska 2022, p. 11. <https://www.gov.pl/attachment/1f36642a-df30-4a37-9991-f361aa24e6c1>

<sup>11</sup> Lublin Miasto Inspiracji, [MISKI](#)

<sup>12</sup> Strona internetowa poświęcona budżetowi partycypacyjnemu. Dostępne online: [www.deczyduje.lublin.eu/pl/](http://www.deczyduje.lublin.eu/pl/)

zapewnienia uczestnictwa najmłodszym pokoleniom<sup>13</sup> (tj. pokoleniu Z). W ramach rozwoju SUMP gmina w pierwszej kolejności zorganizowała pulę opinii publicznej dla całego Obszaru Metropolitalnego Lublina. Po zebraniu opinii zorganizowano konsultacje społeczne w celu przedstawienia, omówienia i animacji debaty na temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wszystkie informacje na temat procesu konsultacji zostały opublikowane na stronach internetowych miasta. Aby pomóc respondentom, na wyżej wspomnianej stronie publikowano jasne informacje, w tym okres konsultacji społecznych, datę i godzinę spotkań. W 2016 roku miasto przyjęło "Lubelskie Standardy dla pieszych. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie" opracowanego w ramach projektu społecznego "Miasto dla Ludzi". Dokument wskazywał na potrzebę "promowania kultury chodzenia", od podniesienia rangi transportu pieszego po włączenie "myślenia nogami" do skali planowania. Podkreślono w nim, że "transport pieszy jest wartością miasta i jest podstawowym sposobem poruszania się po mieście". Komórką miejską odpowiedzialną za to działanie jest Zespół ds. Mobilności Aktywnej.<sup>14</sup>

Dodatkowymi przykładami są doświadczenia z **Torunia** i **Radomia**. W Toruniu **zorganizowano wiele imprez promocyjnych**, m.in. piknik rodzinny, **na który złożyły się m.in. konkurs** ekologiczny, gra miejska, **zajęcia na ergometrach wioślarskich, testy hulajnóg elektrycznych, pokazy ratownictwa**, prelekcje na **temat** bezpieczeństwa ruchu drogowego, **oznakowania rowerów, spaceru, przejażdżki tramwajem turystycznym, stoisko ekologiczne**.<sup>15</sup>

**Wydarzenia które** odbywały się w **Radomiu**, polegały na tym, że jedną z atrakcji była gra miejska "Rezerwujemy Radom". Uczestnicy mieli do rozwiązania zagadki. Jeśli poprawnie zlokalizowali dane miejsce i szybko dotarli tam np. rowerem, mogli znaleźć voucher uprawniający do otrzymania książki. Wśród innych atrakcji znalazły się m.in. międzyszkolny rajd rowerowy, wyprawa rowerowa "Ride from the City", przejażdżka łyżwiarzy "Nightskating", pokaz zdjęć z wyprawy Bractwa Rowerowego w Alpy, akcja policji "Kierowco, nie poluj na zebry!", oznakowanie rowerów, szkolne spotkanie na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz konkurs na nazwę autobusów elektrycznych.<sup>16</sup>

Z tych przykładów można wyciągnąć wstępne wnioski dotyczące wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji obywatelskiej w Polsce:

- W procesie gromadzenia danych należy skupić się na mieszkańcach. Wiarygodne i dokładne dane pozwolą na opracowanie wysokiej jakości planów zrównoważonej mobilności miejskiej w oparciu o poglądy i opinie mieszkańców. Zaleca się gromadzenie danych przy użyciu podejścia mieszanego, **jakościowego** i **ilościowego**. W trakcie procesu gromadzenia danych kluczowe informacje na temat tego, w jaki sposób obywatele doświadczają mobilności w życiu codziennym, mogą również stanowić pierwszy kontakt w celu dalszego zaangażowania oraz dalszego powstawania inicjatyw mających na celu podnoszenie świadomości. Aby zaangażować mieszkańców, można zbadać różne sposoby gromadzenia danych, w tym crowdsourcing, aplikacje mobilności, wywiady, ankiety internetowe, ankiety telefoniczne. Zebrane dane mogą zostać opracowane do poziomu bazowego w celu zmierzenia postępów w procesie rozwoju, wdrażania i oceny.
- W ustanowieniu forum debaty publicznej **ciągłość i spójność** są kluczowymi elementami. Planowanie **regularnych spotkań** pomaga w tworzeniu godnych zaufania relacji między

<sup>13</sup> Wawer, M. i in., Inteligentna mobilność w inteligentnym mieście w kontekście zrównoważonego rozwoju pokolenia Z, wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych i partycypacji. *Energie* 2022, 15, 4651. <https://doi.org/10.3390/en15134651>

<sup>14</sup> *Mobilność Miejska*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, 2020, p. 46. <https://irmir.pl/wp-content/uploads/2020/07/Mobilno%C5%9B%C4%87-miejska.pdf>

<sup>15</sup> Europejski Tydzień Mobilności, Raport Polska 2022, p. 13. <https://www.gov.pl/attachment/1f36642a-df30-4a37-9991-f361aa24e6c1>

<sup>16</sup> Europejski Tydzień Mobilności, Raport Polska 2022, p. 16. <https://www.gov.pl/attachment/1f36642a-df30-4a37-9991-f361aa24e6c1>

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

administracją publiczną a mieszkańcami, poczucia odpowiedzialności za inicjatywę, a tym samym gwarantuje skuteczną realizację planu mobilności.

- Ustrukturyzowane planowanie i odpowiednia reklama zapewniają wysoki udział w opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Obejmuje to wykorzystanie nowych technologii w celu zapewnienia udziału młodzieży i młodych ludzi.

Powyższe przykłady pokazują konsekwentne wysiłki i liczne narzędzia wdrożone w Polsce w celu zapewnienia zaangażowania mieszkańców w rozwój planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym **wydarzenia konsultacyjne, fora obywatelskie**, warsztaty i spotkania osobiste, ale także inicjatywy wykorzystujące techniki gier i nudgingu. Kompleksowe ramy strategiczne zapewniające spójne i synergiczne wykorzystanie tych środków pomogą Polsce w optymalnym wykorzystaniu istniejących metod zaangażowania mieszkańców. W tym celu w dalszej części przedstawiono i przeanalizowano dobre praktyki i przykłady z wybranych krajów UE.

## 4. Grecja

### 4.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

#### Ramka 1: Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Grecji

- W Grecji plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) zostały opracowane dobrowolnie w ostatnich latach, ponieważ nie istnieją żadne obowiązkowe ramy prawne wymagające od władz lokalnych tworzenia i wdrażania takich planów. Chociaż plany te opierały się na wytycznych Eltis SUMP, nie wszystkie elementy nakreślone w wytycznych ani kompleksowe etapy cyklu SUMP nie zostały konsekwentnie uwzględnione.
- Rosnące zainteresowanie planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej zarówno na poziomie europejskim, jak i krajowym skłoniło do utworzenia w 2017 r. specjalnej jednostki w ramach Ministerstwa Infrastruktury i Transportu. Jednostka ta koncentrowała się na rozwoju planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Grecji.
- Aby zapewnić ustandaryzowane podejście do formułowania, oceny i monitorowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w oparciu o zasady planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, w 2019 r. wprowadzono rozporządzenie (art. 22 ustawy 4599). W rozporządzeniu tym określono minimalne istotne elementy i obowiązki, które powinien obejmować plan zrównoważonej mobilności miejskiej. Następnie, w 2021 r., w ustawie nr 4784 (art. 1–14) przedstawiono dalsze szczegóły dotyczące zasad, procesów i elementów planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Poniżej przedstawiono pokrótce wybrane przykłady inicjatyw lokalnych w **Grecji**.

Wytyczne SUMP są skoncentrowane wokół **sześciu głównych osi** (zob. rys. 1). W mieście **Glyfada** (prawie 90 000 mieszkańców) wytyczne zostały wykorzystane do oceny opinii i poziomu zrozumienia idei SUMP przez mieszkańców.

Region Macedonii Środkowej utworzył miękką strukturę koordynacyjną, w centrum kompetencji i obserwatorium zrównoważonej mobilności miejskiej, aby wspierać rozwój SUMP w gminach **metropolii Salonik**.<sup>17</sup>

### 4.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

W mieście Glyfada zastosowano wielowymiarowe podejście do zbierania informacji na temat wiedzy mieszkańców w zakresie SUMP. Badania opierają się na różnych metodologiach, takich jak **wywiady, spotkania grup fokusowych, ankiety online**. Na przykład dyskusje w grupach fokusowych koncentrowały się na następujących szerokich tematach:

<sup>17</sup>

Załącznik do wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej (wydanie 2), s. 10

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

1. Definicje SUMP proponowane przez członków grup docelowych.
2. Wyzwania i problemy związane z przyjęciem SUMP w Glyfadle.
3. Potencjał dla przyjęcia SUMP w Glyfadle / Propozycje.

W sali konferencyjnej Departamentu Służb Technicznych odbyły się dwie sesje fokusowe. W sesjach tych wzięły udział różni interesariusze, w tym wybrani urzędnicy i przedstawiciele władz lokalnych (w szczególności wiceburmistrzowie odpowiedzialni gospodarkę komunalną, transport lokalny i zarządzanie cyfrowe.), przedstawiciele lokalnych organizacji społeczeństwa obywatelskiego, nauczyciele, właściciele sklepów i mieszkańcy. Skład tych dwóch grup fokusowych obejmował: 6 przedstawicieli lokalnych stowarzyszeń, 6 nauczycieli z lokalnych szkół średnich, 2 urzędników z Departamentu Usług Technicznych Władz Lokalnych, 3 wiceburmistrzów, 7 zainteresowanych mieszkańców oraz 2 członków partnera projektu PRISMA. Każda grupa fokusowa trwała około dwóch godzin, przy wsparciu moderatora. W pierwszej sesji wzięło udział 16 uczestników, a w drugiej 10 uczestników. Uczestnicy grup fokusowych aktywnie uczestniczyli w dyskusjach i dzieleniu się pomysłami dotyczącymi obecnego stanu, wyzwań, możliwości i sugestii związanych z ustanowieniem polityki zrównoważonej mobilności miejskiej i planowaniem dla miasta Glyfada.

Harmonogram dyskusji na spotkaniach grup fokusowych – załącznik do Urban Scope 2020

Wprowadzenie

Wyjaśnij, jaki jest cel grup fokusowych.

Pytania do dyskusji:

1. Czy znasz termin zrównoważona mobilność miejska (SUM)? Co to oznacza?

Członkowie grupy proponują własne definicje.

Moderator grup fokusowych wyjaśnia ten termin i uzupełnia już podane definicje. Moderator musi upewnić się, że różne środki transportu objęte SUM są jasno określone i uwzględnione w definicji, np.:

- Samochód
- Rower
- Autobus miejski
- Pociąg lub metro
- Ruch pieszy
- Współdzielony samochód z przyjacielem/sąsiadem (sąsiadami)
- Kombinacja powyższych: określ kombinację

2. Czy członkowie grupy korzystają ze środków transportu SUM, aby dojechać do pracy/szkoły lub aby realizować

codzienne czynności (takie jak zakupy, lekarz, wypoczynek itp.)

Poproś członków grupy, aby opowiedzieli o swoich rutynowych czynnościach związanych z transportem

3. Jakie są zalety/potencjał i wady/wyzwania SUM dla lud?

4. Na podstawie odpowiedzi grupy na powyższe pytanie (Q3) omówić:

a) Czy SUM powinien być promowany w Twoim mieście?

b) Co należy zrobić, aby dalej promować SUM, zgodnie z Pana zdaniem?

W razie potrzeby należy zbadać, upewniając się, że uwzględniono następujące elementy:

- odpowiednia infrastruktura (np. dla rowerzystów, pieszych, lokalnych połączeń autobusowych z komunikacją na głównych liniach, systemów współdzielonych samochodów itp.)
- informacje udzielane mieszkańcom,
- edukacja w szkołach,
- aplikacje na telefony komórkowe, które poinformują Cię na temat rozwiązań SUM itp
- zdecydowana polityka i wiodąca rola władz lokalnych
- więcej miejsc parkingowych dla samochodów w pobliżu domu
- miejsca parkingowe dla rowerów w pobliżu przystanków autobusowych/kolejowych/metra

5. Gdybyś miał wybór, jaki byłby Twój idealny środek transportu w Twoim mieście i w Twoim sąsiedztwo?

Możliwość wyboru oznacza, że istnieje niezbędna infrastruktura i rozwiązania funkcjonują lokalne systemy transportu publicznego lub carsharingu.

6. Na zakończenie spotkania przedyskutuj: czy członkowie grupy uważają, że Czy należy ograniczyć transport prywatnymi samochodami ze względu na ochronę środowiska i lepszą jakość życia mieszkańców miast?

- W razie potrzeby sondować, wprowadzając do dyskusji co najmniej następujące kwestie:
- Redukcja spalin skutkująca czystszym powietrzem
- Redukcja poziomu hałasu
- Bezpieczniejsze środowisko dla rodzin, a zwłaszcza dla dzieci
- Wkład w walkę ze zmianą klimatu
- Redukcja stresu związanego z prowadzeniem pojazdu

Początkowa część dyskusji w grupach fokusowych koncentrowała się na ustaleniu jasnej definicji zrównoważonej mobilności miejskiej. Miało to na celu zbadanie jej różnych wymiarów i stworzenie podstaw do dalszej dyskusji. Uczestnicy zostali zachęcani do wskazania przeszkód i problemów związanych z wdrażaniem polityki i planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUM) w Glyfadzie, a także z rozwojem kluczowej infrastruktury. Ostatecznie uczestnicy zostali zaproszeni do dyskusji na temat wykonalności przyjęcia polityki i planu SUM w Glyfadzie oraz przedstawienia sugestii dotyczących jego wdrożenia.<sup>18</sup>

Badanie zostało przeprowadzone za pomocą kwestionariusza online, aby ułatwić udział respondentów. Sprawdził się on szczególnie podczas restrykcji nałożonych w Grecji podczas pandemii Covid-19. Narzędziem wybranym do przeprowadzenia ankiety był Formularz Google ze względu na dobrze znany i przyjazny dla użytkownika wygląd. Ankieta była otwarta dla mieszkańców z całego miasta przez okres dwóch miesięcy (marzec-maj 2021 r.). Uznano, że te ramy czasowe są wystarczające do zebrania szczegółowych informacji z dużej próby o różnych profilach, aby stworzyć wartość dodaną i zgromadzić bardziej wiarygodne i zróżnicowane informacje. Do **promocji badania ankietowego wykorzystano główne kanały komunikacji Gminy** (tj. stronę na Facebooku, oficjalną stronę internetową itp.). Powołano również grupę zadaniową ad hoc, której zadaniem jest wspieranie uczestnictwa w osobistym i bezpośrednim kontakcie z lokalnymi mieszkańcami za pośrednictwem poczty elektronicznej, rozmów telefonicznych, rozpowszechniania informacji za pośrednictwem formalnej i nieformalnej sieci. Ankieta została również rozesłana w gimnazjum (Gimnazjum Glyfada, uczniowie w wieku 12-15 lat), we współpracy z dyrektorem szkoły.

<sup>18</sup> Urban Scope 2020, Urban Sustainable Mobility in focus: student education, community engagement and participative planning SUMP Research Report (Urban Scope 2020, Urban Sustainable Mobility in focus: student education, zaangażowanie społeczności i planowanie partycypacyjne). [Glyfada Greece](#)

Rysunek 1: Greckie wytyczne - (Vlastos T., 2017)

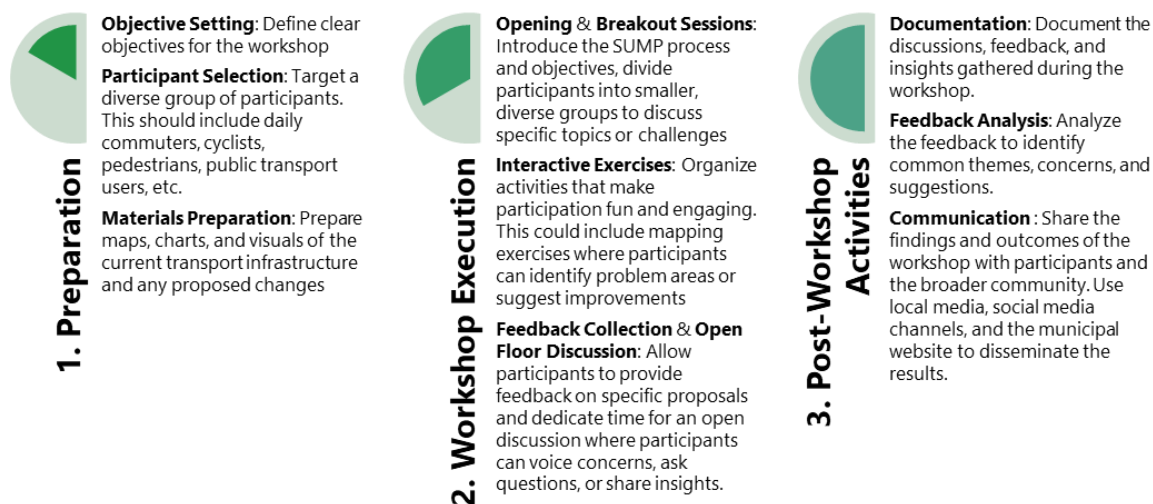
Otwarcie na wspólnotę	Władze lokalne powinny ustanowić kanały komunikacji oraz ramy współpracy z mieszkańcami na wielu poziomach
Poleganie na kompleksowym podejściu	Odwoływanie się do najnowszych wytycznych, badając potrzeby w zakresie mobilności wszystkich mieszkańców i odpowiednie ustalanie priorytetów, harmonogramu i finansowania
Włączenie społeczności w proces planowania	Włączenie społeczności w proces planowania za pomocą różnych technik, począwszy od konsultacji społecznych po ocenę proponowanej strategii i interwencji
Opracowanie odpowiedniej struktury zarządzania	Utworzenie wewnętrznej struktury administracyjnej składającej się z kompetentnych i ekspertów
Konsultacje społeczne na etapie realizacji	Zapewnianie przez cały czas fazy wdrażania właściwej równowagę pomiędzy faktyczną interwencją a stałą komunikacją i aktywnym uczestnictwem, aby umożliwić obywatelom otrzymywanie informacji i przekazywanie informacji zwrotnych na temat wdrażania SUMP.
Korzystanie z narzędzi informatycznych	Opracowanie narzędzi informatycznych i (lub) urządzeń mobilnych może poprawić dostępność, zwiększając świadomość i efektywność SUMP

Utworzenie centralnego obserwatorium i centrum wiedzy specjalistycznej poświęconego zrównoważonej mobilności miejskiej w rejonie Macedonii Środkowej dowiodło jego skuteczności jako cennego źródła, zachęcającego mieszkańców do aktywnego zaangażowania. Regionalne Centrum Kompetencji działało jako forum **bezpośredniej komunikacji z mieszkańcami i zainteresowanymi stronami**, pomagając w opracowywaniu i wspieraniu lokalnych i regionalnych planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Celem Centrum Kompetencji jest zapewnienie wsparcia technicznego, działanie jako kanał komunikacji między zainteresowanymi stronami oraz monitorowanie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Na przykład zorganizowano warsztaty planowania partycypacyjnego<sup>19</sup> w celu oceny stanu wdrażania wspomnianego planu (SUMP) w obszarze metropolitalnym Salonik podczas pandemii COVID-19. Obserwatorium Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu gromadzenie i analizowanie danych dotyczących mobilności na obszarze Metropolitalnym, w celu zapewnienia komplementarności planów lokalnych, wykorzystania dostępnych baz danych oraz wsparcia wdrażania planowania mobilności metropolitalnej i regionalnej strategii na rzecz mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> [Warsztaty planowania partycypacyjnego w Macedonii Środkowej](#)

<sup>20</sup> Załącznik do wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej (wydanie 2), s. 10

Rysunek 2: Przygotowanie warsztatu planowania partycypacyjnego



Region opracował również Strategiczny Plan Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miejskich Salonik na lata 2014-2020 (SPSUD) z wykorzystaniem **procesu partycypacyjnego**, który zaangażował mieszkańców oraz zainteresowane strony w opracowanie tegoż planu. Proces ten opierał się na aktywnym uczestnictwie i współpracy z ponad 37 organizacjami i ponad 1200 mieszkańcami i koncentrował się na grupach znajdujących się w niekorzystnej sytuacji.<sup>21</sup> Strategia została wdrożona przy użyciu zaawansowanego podejścia do tworzenia planu metropolitalnego, który uwzględniał wkład lokalnych interesariuszy, a także oczekiwania innych interesariuszy. Ta sama metoda może być z łatwością zastosowana do stworzenia metropolitalnego lub regionalnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Plan został opracowany w dwuetapowym procesie, który obejmował ustanowienie Komitetu Monitorującego Strategię Rozwoju Obszarów Miejskich Metropolii Salonik oraz specjalną procedurę konsultacji, spotkań publicznych, wydarzeń partycypacyjnych, po to by zapewnić, że ostateczna proponowana strategia zostanie zaakceptowana przez wszystkie zainteresowane strony.<sup>22</sup> SPSUD (Strategiczny Plan Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miejskich) dla obszaru metropolitalnego Salonik przeszedł dwufazowy proces rozwoju:

Komitet Monitorujący Strategię Rozwoju Miejskiego został powołany 21 października 2016 r. na mocy decyzji podjętej przez zastępcę szefa Jednostki Metropolitalnej Salonik. Głównymi celami tego komitetu było rozpoczęcie dialogu, wspieranie szerokiego zaangażowania władz lokalnych, przydzielanie obowiązków oraz nadzorowanie planowania i realizacji projektów metropolitalnych. Następnie zorganizowano specjalną serię konsultacji, spotkań publicznych, sesji wymiany wiedzy i

<sup>21</sup> [Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w regionach metropolitalnych](#)

<sup>22</sup> [Warsztaty planowania partycypacyjnego w Macedonii Środkowej](#)

Załącznik do wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej (wydanie 2), s. 11

wydarzeń partycypacyjnych, aby zapewnić, że ostateczna proponowana strategia uzyska akceptację wszystkich interesariuszy i uwzględni ich wspólne aspiracje.<sup>23</sup>

Plan obejmował wiele działań podejmowanych przez gminy, środowiska akademickie, sektor prywatny i grupy społeczeństwa obywatelskiego, które uczestniczyły w procesie zdiagnozowania na czym miasta i ich mieszkańcy koncentrują swoje wysiłki i zasoby. Procedura konsultacji uwypukliła brak komunikacji między zainteresowanymi stronami oraz istnienie barier instytucjonalnych. Ocenę danych przeprowadzono przy użyciu analizy wielokryterialnej obejmującej różne aspekty życia miejskiego, w tym wymiar środowiskowy, gospodarczy, społeczny i kulturowy.<sup>24</sup> Aby przezwyciężyć brak komunikacji i zapewnić powodzenie inicjatywy, podjęto następujące kroki:

- Uzyskanie poparcia politycznego ze strony różnych władz lokalnych uczestniczących w tym procesie.
- Wzmocnienie dialogu w obszarze metropolitalnym oraz z zewnętrznymi interesariuszami i społecznościami poprzez organizowanie seminariów, warsztatów i otwartych dyskusji.
- Wdrażanie skutecznych praktyk zarządzania zasobami i wspieranie partnerstwa.
- Ustanowienie modelowego planu systematycznej obserwacji i oceny planu strategicznego, w tym tworzenie sprawozdań z monitorowania i oceny.
- Stworzenie dedykowanego interdyscyplinarnego zespołu i przeznaczenie wystarczających zasobów na jego wsparcie.
- Zagwarantowanie regularnych spotkań dla zespołu, aby zapewnić skuteczną koordynację i postępy.

### 4.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć w odniesieniu do wybranych dobrych praktyk w zakresie uczestnictwa mieszkańców w Grecji, są następujące:

- **Zasadnicze znaczenie ustrukturyzowanych wytycznych:** Aby zapewnić skuteczny proces partycypacyjny, kluczowe znaczenie ma ustanowienie wewnętrznych wytycznych. Daje to poczucie kierunku i jasności zarówno władzom lokalnym, jak i obywatelom, zapewniając, że wszyscy są zgodni z celami i zadaniami praktyk partycypacyjnych.
  - o **Cel wytycznych:** Istota ustrukturyzowanych wytycznych, w szczególności poprzez wytyczne wewnętrzne, służy jako mapa drogowa dla procesu partycypacyjnego. W kontekście opracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej istnieje wielu interesariuszy, różne interesy i wiele złożoności. Bez ram przewodnich procesy te łatwo mogą stać się chaotyczne lub źle ukierunkowane.
  - o **Korzyści dla władz lokalnych:** Dla władz lokalnych wytyczne te mogą stanowić punkt odniesienia, zapewniając, że wypełniają one swoje obowiązki i przestrzegają oczekiwanych standardów. Pomaga w usprawnieniu ich zadań i pozwala na spójną komunikację z mieszkańcami.
  - o **Korzyści dla mieszkańców:** Z perspektywy mieszkańca wytyczne zapewniają jasność co do procesu i tego, czego się od niego oczekuje. Pozwalają również określić w jaki sposób zostanie wykorzystany wkład procesu partycypacji. Sprzyja to

<sup>23</sup> ZAŁĄCZNIK: [ZBIÓR DOBRZYCH PRAKTYK PLANOWANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W REGIONACH METROPOLITALNYCH](#)

<sup>24</sup> Załącznik do wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej (wydanie 2), s. 11

zaufaniu, ponieważ obywatele wyraźnie widzą, że istnieje ustrukturyzowane podejście do ich zaangażowania, minimalizujące niejasności lub niepewność.

- **Różnorodne metody gromadzenia danych dają kompleksowe wyniki:** aby zrozumieć potrzeby i opinie mieszkańców, zalecane jest wykorzystanie kombinacji narzędzi badawczych. Przyjęcie projektu opartego na metodach mieszanych, takich jak wywiady, spotkania grup fokusowych i kwestionariusze online, może dać bardziej kompleksowy obraz perspektyw i wymagań mieszkańców.
  - **Zrozumienie wieloaspektowej natury mieszkańców:** Mieszkańcy, jako zróżnicowana grupa o różnym pochodzeniu, doświadczeniach i punktach widzenia, nie może być skutecznie rozumiana przy użyciu jednego uniwersalnego podejścia. Różne metody gromadzenia danych zaspokajają potrzeby różnych segmentów populacji i uwzględniają różne aspekty opinii i potrzeb.
  - **Korzyści płynące z metod mieszanych:** Wywiady pozwalają na głębokie, jakościowe spostrzeżenia; grupy fokusowe zachęcają do dyskusji, debaty i wspólnego myślenia; kwestionariusze online ułatwiają masowe uczestnictwo i analizę ilościową. Łącząc te metody, planiści uzyskują całościowy obraz tego, czego obywatele naprawdę chcą i potrzebują od planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- **Centra kompetencji podnoszą poziom procesu SUMP:** Utworzenie obserwatorium mobilności lub centrum kompetencji może odegrać transformacyjną rolę w procesie przygotowania SUMP. Takie centra nie tylko podnoszą jakość i skuteczność procesu SUMP, ale także działają jako centralny ośrodek, w którym wymieniane są aktualne informacje, organizowane są wydarzenia upowszechniające, a zarówno władze lokalne, jak i obywatele mogą angażować się w konstruktywną wymianę zdań.
  - **Cel centrów kompetencji:** W każdym projekcie na dużą skalę, takim jak SUMP, zarządzanie informacjami ma kluczowe znaczenie. Obserwatorium mobilności lub centrum kompetencji działa jako repozytorium i przekaźnik ważnych danych, spostrzeżeń, aktualizacji i najlepszych praktyk związanych z mobilnością miejską.
  - **Zapewnienie jakości:** Dzięki temu, że wszystkie informacje są przekazywane przez centrum kompetencji, istnieje lepsza kontrola jakości, redukcja dezinformacji i pewność, że wszyscy interesariusze mają dostęp do tych samych, zaktualizowanych danych.
  - **Ułatwianie angażowania interesariuszy:** Takie centra stają się punktami centralnymi zarówno dla władz lokalnych, jak i mieszkańców. Niezależnie od tego, czy są to warsztaty, seminaria, czy wydarzenia informacyjne, centra te stają się sercem działań partycypacyjnych. Promują kulturę ciągłego dialogu i współpracy między decydentami a społecznością.

## 5. Słownia

### 5.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

#### Ramka 2: Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Słowenii

- *W Słowenii w ostatnich latach zintensyfikowano rozwój planowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej i stało się oczywiste, że stabilne i trwałe podejście do planowania wymaga solidnych ram prawnych. W związku z tym trwają prace nad ustanowieniem podstawy prawnej dla planowania SUM.*
- *Przygotowywana ustawa o zrównoważonej mobilności (SM) posłuży jako podstawa do dalszego rozwoju planowania SUM. Zdefiniuje strukturę organizacyjną, określi obowiązki, ustanowi minimalne standardy planowania SUM na wszystkich poziomach oraz wdroży mechanizmy monitorowania, oceny i oceny jakości. Ponadto ustawa ułatwi integrację planowania SUM z innymi sektorami, w szczególności planowaniem przestrzennym i środowiskowym, oraz wyjaśni związek między planowaniem SUM a strategicznym planowaniem przestrzennym w gminach i regionach, a także jego rolę w ochronie środowiska i innych dziedzinach.*
- *Ustawa zapewni również stabilne źródło finansowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej ze środków krajowych i zmniejszy zależność od inicjatyw UE. Określi on powiązania z istniejącymi funduszami krajowymi, takimi jak Fundusz Klimatyczny czy Ekofundusz. Dostęp do tych funduszy i innych państwowych środków finansowych będzie uzależniony od przestrzegania przez gminę lub region minimalnego zakresu planu zrównoważonej mobilności miejskiej, zgodnego z praktykami stosowanymi w innych krajach. Co ważne, ustawa ma charakter zachęcający, a nie ograniczający, dążąc do wspierania rozwoju planowania SUM w jak największej liczbie gmin i regionów.*

Poniżej znajduje się krótkie wprowadzenie do wybranych przykładów inicjatyw lokalnych w **Słowenii**.

W 2012 **roku Lublana**, stolica Słowenii, była jednym z pierwszych miast, które przyjęły koncepcję SUMP. Jednym z jej najbardziej znanych sukcesów jest inicjatywa "Najpierw piesi": przekształcenie centrum miasta, które wcześniej było zatłoczone przez samochody, w dziesięciohektarową strefę dla pieszych wolną od samochodów. Licząca około 288 000 mieszkańców Lublana jako całość nadal zmagana się z zanieczyszczeniem powietrza, ale ta transformacja urbanistyczna pokazuje, że ograniczenie ruchu samochodowego może prowadzić do znacznej poprawy jakości powietrza w pobliżu ulic zamkniętych dla ruchu. Lokalne zanieczyszczenie powietrza zostało zmniejszone o 70% na obszarach, na których przyjęto te środki. W rezultacie Lublana była pierwszym miastem Europy Południowo-Wschodniej, które otrzymało tytuł Zielonej Stolicy Europy od Komisji Europejskiej (w 2016 r.), uznając, że duże zmiany zostały osiągnięte w krótkim czasie. Wykazanie konkretnych i namacalnych rezultatów, takich jak zmniejszenie lokalnego zanieczyszczenia powietrza przez Lublana o 70 % i uzyskanie tytułu Zielonej Stolicy Europy, może służyć jako potężny motywator. Kiedy obywatele dostrzegają bezpośrednie korzyści płynące z polityki lub własnej inicjatywy, są bardziej skłonni do wspierania podobnych przedsięwzięć i uczestniczenia w nich. Przekształcenie centrum miasta z zdominowanego przez samochody w centrum zorientowane na pieszych pośrednio wpływa na zachowania mieszkańców w zakresie mobilności. Kiedy ruch samochodowy jest ograniczony, ludzie są zmuszeni do korzystania z alternatywnych środków transportu, takich jak

chodzenie pieszo, jazda na rowerze lub korzystanie z transportu publicznego. Ta zmiana w infrastrukturze miejskiej może z czasem w naturalny sposób wpłynąć na preferencje mieszkańców w zakresie mobilności i je zmienić.

Ponadto miasto **Ljutomer** opracowało skuteczną strategię zaangażowania mieszkańców i interesariuszy w rozwój SUMP w małym mieście. Strategia ta ostatecznie doprowadziła do poprawy jakości SUMP i wdrożonych działań, ale także do rozpowszechnienia kultury konsultacji wśród władz lokalnych i mieszkańców.

## 5.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

Jednym z kluczowych elementów sukcesu SUMP w Lublanie było bardziej spójne i skoncentrowane zarządzanie na różnych poziomach – pionowym i poziomym (cel strategiczny nr 13). Skuteczność zarządzania została zwiększona dzięki bardziej skoordynowanym działaniom na różnych poziomach: wertykalnym (od lokalnego do krajowego) i na wszystkich poziomach, również horyzontalnym (współpraca między gminami, między regionami, między ministerstwami). Skoordynowane działanie oznacza dobrze poinformowane i regularne uzgadnianie wspólnych projektów i wspólnych prac. Dzięki skoordynowanemu i ukierunkowanemu zarządzaniu mobilnością zoptymalizowano koszty pracy administracji, skrócono procedury, ułatwiono wzajemną komunikację i lepsze wykorzystanie istniejącego personelu. Skuteczniejszą koordynację rozwoju transportu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym zapewniono dodatkowo poprzez **ustanowienie (politycznych) organów koordynujących** (tj. Komitetu Koordynacyjnego ds. Transportu Publicznego, Agencji Rozwoju Regionalnego Regionu Miejskiego Lublany (RRA LUR), Komitetu Regionalnego ds. Zrównoważonej Mobilności)<sup>25</sup>, które mogą przyczynić się do bardziej ukierunkowanych działań w dziedzinie rozwoju transportu na wszystkich szczeblach. Komitet Koordynacyjny ds. Transportu Publicznego został powołany 26 września 2012 r. na VI sesji Rady LUR jako polityczny organ doradczy, który będzie koordynował rozwój publicznego transportu pasażerskiego (PPP), w tym wspierał przyjmowanie odpowiednich przepisów dotyczących funkcjonowania i rozwoju PPP w LUR oraz reprezentował region w negocjacjach z władzami państwowymi, przewoźnikami, sąsiadującymi regionami i innymi zainteresowanymi stronami w dziedzinie publicznego transportu pasażerskiego. W ramach RRA LUR Rada Rozwoju jest jednym z organów decyzyjnych LUR, w skład której wchodzi 26 urzędników miejskich, 26 przedstawicieli sektora prywatnego i 13 przedstawicieli organizacji pozarządowych. Należą do nich stowarzyszenia studenckie i stowarzyszenie słoweńskiej młodzieży wiejskiej. Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło już realizację działań na rzecz powołania regionalnych koordynatorów koordynujących działania promocyjne pomiędzy gminami podczas wydarzeń związanych z Europejskim Tygodniem Mobilności (EMW). Na warsztatach wyrażono gotowość gmin do współfinansowania działań ze wspólnego majątku, jeśli okaże się ono skuteczne i ułatwi pracę gmin. Na poziomie wdrażania należy zapewnić regularne źródła finansowania i harmonizację przepisów w perspektywie długoterminowej, tak aby gminy mogły skuteczniej wdrażać środki związane z mobilnością zrównoważoną. Dwa przykłady, które pokazują potencjał takiego zaangażowania politycznego w zakresie wspierania aktywnego uczestnictwa mieszkańców, to opracowanie **systemu zrównoważonych opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych** oraz **kompleksowej strategii rowerowej w Lublanie**.

Aby wdrożyć planowane działania, przygotowano odpowiednio dopasowaną oraz **skuteczną strategię komunikacji i zaangażowania** tak by podnieść poziom wiedzy na temat **nowego**

<sup>25</sup> [Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Regionu Lublańskiego – Dla ludzi i przestrzeni w innowacyjnym i zaawansowanym regionie.](#)

[Integracja ruchu rowerowego z regionalnym planem zrównoważonej mobilności miejskiej: Praktyka Regionu Miejskiego Lublana.](#)

**podejścia do mobilności.** W komunikacie skoncentrowano się na wyjaśnieniu różnych aspektów działań ograniczających ruch samochodowy, np. opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, określeniu głównych powodów ich wdrożenia oraz najodpowiedniejszego systemu wprowadzania tych rozwiązań. Miało to sprzyjać wprowadzeniu i przyjęciu nowych działań, które mają istotny wpływ na codzienne nawyki mieszkańców.<sup>26</sup> Kluczowe metody zastosowane w tym przedsięwzięciu obejmowały zindywidualizowaną kampanię marketingową na rzecz mobilności, prowadzenie punktów informacyjnych oraz dystrybucję broszury "Mobile Ljubljana", dostosowanej do potrzeb kampanii, w którą zaangażowało się 2600 gospodarstw domowych w Lublanie. Spośród nich 600 przeszło specjalistyczną edukację, aby skłonić do ponownego przemyślenia decyzji dotyczących wyboru transportu miejskiego do codziennych podróży. Ostatecznie ok 19% gospodarstw domowych wyraźnie zamierzało zmienić swoje nawyki związane z podróżowaniem, a 50% rozważało przyszłe zmiany. Unikalny marketing mobilności w Lublanie odniósł sukces, pokazując jego potencjał w zakresie przekształcania mobilności miejskiej i dalszej ekspansji. Wzmocnił wizerunek publiczny władz lokalnych, zwiększył liczbę pasażerów transportu publicznego i wspierał rewitalizację miasta, szczególnie jego centrum. Wpłynęło to pośrednio na zachowania związane z mobilnością, różnicując działalność społeczno-gospodarczą związaną z określonymi rodzajami transportu. W połączeniu z innymi inicjatywami miejskimi daje to nadzieję na szerszy wzrost gospodarczy i społeczny. W Centrach Informacji Turystycznej powstały trzy sklepy mobilności, znane jako MOB-i-LNICA, służące jako centra informacyjne na temat zrównoważonej mobilności w Lublanie.

Opracowano obszerną broszurę zatytułowaną "Mobilna Lublana", zawierającą informacje na temat zrównoważonej mobilności w Lublanie, która została rozesłana do gospodarstw domowych w całym mieście. Ogółem do gospodarstw domowych dostarczono ponad 130 000 egzemplarzy broszury, a dodatkowe egzemplarze były dostępne do dystrybucji w punktach informacyjnych.<sup>27</sup> Następnie zidentyfikowano grupy docelowe, tj. mieszkańców Lublany, osoby codziennie dojeżdżające do pracy, studentów, rodziny z dziećmi w wieku przedszkolnym, rodziny z dziećmi w wieku szkolnym, aktywną populację mężczyzn (z silnym przywiązaniem do samochodu) oraz osoby niepełnosprawne. Zorganizowano spotkania w Urzędzie Miasta, nawiązano dodatkowe dyskusje z przedstawicielami administracji miejskiej i prezydentami dzielnic miasta. Podczas tych wydarzeń zbierano komentarze i informacje zwrotne, aby stworzyć najbardziej efektywną kampanię i opracować świadomą ostateczną propozycję programu CC. Podczas pierwszego wydarzenia poświęconego dialogowi obywatelskiemu przedstawiono kompleksowy przegląd różnych aspektów związanych z pobieraniem opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, w tym zarówno pozytywne, jak i negatywne doświadczenia miast UE, a także dostępne i obecnie stosowane rozwiązania techniczne w celu jego wdrożenia. Po uwagach wstępnych burmistrza Lublany, przedstawiciel Ministerstwa Transportu omówił prawne i formalne aspekty legislacyjne pobierania opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych. Członkowie Instytutu Energis przeprowadzili analizę danych dotyczących emisji zanieczyszczeń powietrza w Lublanie. Analiza ustaleń dotyczących zanieczyszczenia powietrza została przedstawiona i omówiona przez kierownika Departamentu Środowiska Miasta Lublana. Podczas drugiego spotkania była okazją do omówienia i przygotowania wystawy zatytułowanej "Spet ta gneča" (Znowu ten tłok!).

<sup>26</sup> [Nowe podejście do codziennej mobilności Wyniki i wnioski wyciągnięte z projektu CIVITAS-ELAN](#)

<sup>27</sup> <https://civitas.eu/mobility-solutions/individualised-mobility-marketing>

**W ramach opracowania i wdrożenia** Kompleksowej Strategii Rowerowej **oraz lokalnego** partnerstwa rowerowego **w Lublanie** przygotowano **plan zaangażowania mieszkańców**. W procesy zaangażowane były wszystkie kluczowe zainteresowane strony, w tym administracja państwowa i miejska, instytucje eksperckie, różnego rodzaju organizacje pozarządowe (kluby rowerowe, organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska działające na rzecz zrównoważonej mobilności, organizacje działające na rzecz ruchu rowerowego itp.) oraz indywidualni eksperci i aktywiści w dziedzinie ruchu rowerowego w Lublanie. **Warsztaty tematyczne** zostały zorganizowane i moderowane przez poszczególne zainteresowane strony, obejmujące: - *wizję, cele strategiczne i priorytetowe środki strategii*; - *włączenie infrastruktury rowerowej do nowego Ogólnego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i Szczegółowego Centralnego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Lublany*; - *tożsamość korporacyjną i promocja ruchu rowerowego*; - *projektowanie infrastruktury rowerowej*; - *turystyka rowerowa*. **Ponadto zorganizowano tematyczne i/lub** dzielnicowe wycieczki z przewodnikiem z przedstawicielami rad

Rysunek 3: Internetowe narzędzia angażowania mieszkańców Lublany



**Oficjalna strona** gminy: Lublana posiada oficjalny portal, który regularnie informuje mieszkańców o bieżących projektach, inicjatywach i wydarzeniach. Było to główne źródło informacji w okresie poprzedzającym uzyskanie statusu Zielonej Stolicy Europy 2016.

- Strona internetowa: [Oficjalny portal miejski Lublany](#)



**E-Uprava (E-Administracja): E-Uprava** to słoweński portal e-administracji, na którym mieszkańcy mogą uzyskać dostęp do różnych usług, informacji i uczestniczyć w niektórych dyskusjach publicznych lub ankietach.

- Strona internetowa: [portal E-Uprava](#)



**Forum Lublana:** Jest to inicjatywa, która gromadzi interesariuszy miejskich w celu omówienia i podzielenia się rozwiązaniami dotyczącymi przyszłego rozwoju miasta. Choć jest to bardziej coroczne wydarzenie niż trwała platforma, powiązana z nimi strona internetowa i inicjatywy mogły być istotne.

- Strona internetowa: [Ljubljana Forum](#)



**Kanały mediów społecznościowych:** Miasto Lublana jest aktywnie obecne na różnych platformach mediów społecznościowych, gdzie angażuje się w kontakt z opinią publiczną, dzieli się wiadomościami, a czasem prosi o opinie.

- Strona Lublany na [Facebooku](#)
- Profil Lublany na [Twitterze](#)

dzielnic. Inicjatywa ta pomogła przedstawić i przedyskutować strukturę i projekt strategii rowerowej lub innych konkretnych kwestii (tj. bezpieczeństwa i bezpiecznej infrastruktury rowerowej), co

doprowadziło do ulepszonej wersji i szeroko przyjętej Strategii rowerowej dzięki czemu<sup>28</sup> wskaźnik dotyczący ruchu rowerowego w Lublanie wzrósł o 20 procent.<sup>29</sup>

W celu dostarczania sugestii, rekomendacji i promowania ruchu rowerowego w mieście na otwartym forum, utworzono Lokalne **partnerstwo rowerowe**. Docelowo partnerstwo było uprawnione do zorganizowanego zaangażowania i działań mających na celu podnoszenie świadomości. Platformę tworzy ponad 25 klubów rowerowych, 17 sklepów i serwisów rowerowych, 20 organizacji pozarządowych zajmujących się rowerzystami i ochroną środowiska, 17 dzielnic miejskich, różne wydziały miejskie, zastępcy burmistrzów, instytuty mobilności, urbanistyki i zdrowia publicznego, eksperci ds. transportu, policja i strażnicy miejscy. Lokalna grupa rowerowa, ze względu na swoje doświadczenie na poziomie gruntu, zorganizowała wizyty terenowe w konkretnych rejonach miasta. Wizyty te mogą pomóc planistom zrozumieć praktyczne wyzwania stojące przed rowerzystami i mogą pomóc w rozwoju infrastruktury i decyzjach politycznych. Wartość dodana zaangażowania lokalnych grup wsparcia tkwi również w możliwości pełnienia roli pomostu między indywidualnymi rowerzystami a administracją miejską. Mogą konsolidować opinie, sugestie swoich członków i szerszej społeczności rowerowej, a następnie przekazywać je miastu do rozważenia. Równolegle prowadzono kampanię informacyjną mającą na celu poinformowanie mieszkańców i mediów o Kompleksowej Strategii Rowerowej. Dane wejściowe i informacje zwrotne z tych działań zostały wykorzystane do udoskonalenia Szczegółowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Aby osiągnąć te wyniki, wydarzenia angażujące moderowane przez profesjonalistów pozwoliły na wzbudzenie zaufania, pozytywnego nastawienia, a tym samym aktywnego uczestnictwa.

W **Ljutomer** angażowano mieszkańców i kontaktowano się z nimi za pomocą różnych narzędzi, takich jak ankiety, komunikacja za pośrednictwem dużych mediów publicznych. Gmina utworzyła **różne grupy**, takie jak grupa Aktywne podróżowanie. Grupy zrealizowały szereg działań, takich jak kontrole rowerów, gra w węża drogowego konkurs umiejętności jazdy na rowerze, "odpicuj mój rower", dzienniki podróży, zajęcia z nordic walking oraz szkolenia dla nauczycieli w szkołach. Przeprowadzono **proces konsultacji** w celu omówienia różnych kwestii związanych z planem zrównoważonej mobilności miejskiej. **Przeprowadzono również** wywiady z kluczowymi zainteresowanymi stronami (np. operatorem transportu autobusowego, operatorem autobusu szkolnego, radą ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, policją, lokalną organizacją turystyczną, lokalną organizacją pozarządową zajmującą się ochroną środowiska). **Ustrukturyzowane wywiady** pomogły zidentyfikować czynniki przyciągające i bariery. Wyniki tego procesu konsultacji zostały przedstawione w **sprawozdaniu**, w którym podkreślono główne **czynniki i problemy**, którymi należy się zająć w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Ponadto przeprowadzono **krótką ankietę** dotyczącą zadowolenia mieszkańców z obecnego systemu mobilności<sup>30</sup>. Niektóre pytania zawarte w ankiecie obejmowały:

- Jaka byłaby pierwsza rzecz, którą by zmienili, gdyby byli burmistrzem?
- Ocena i zadowolenie z obecnego systemu mobilności
- Opinia na temat możliwego scenariusza rozwoju

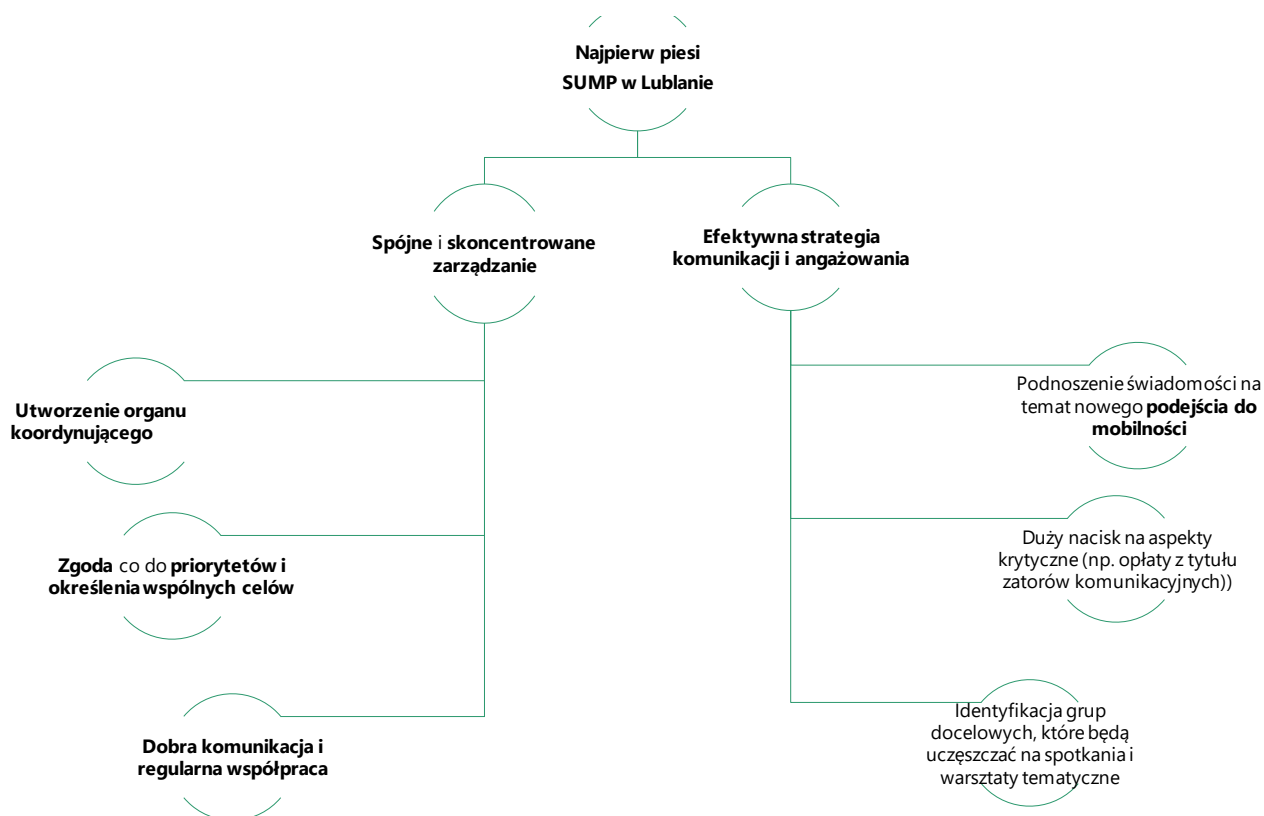
Na wstępie ankietę zawierała krótki opis całego procesu SUMP i płynących z niego korzyści dla ukierunkowania i wsparcia respondentów. Ponadto nakreślono również **dalsze możliwości** (np. wydarzenie publiczne i upowszechniające, zob. poniżej) w zakresie zaangażowania mieszkańców w proces SUMP. Aby poprawić wskaźnik odpowiedzi, przewidziano również nagrodę (tj. rower składany). Wyniki ankiety zostały włączone do fazy przygotowawczej.

<sup>28</sup> Raport o stanie realizacji kompleksowej strategii rowerowej miasta Lublana.

<sup>29</sup> CIVITAS 2015. [Katalog narzędzi i środków](#).

<sup>30</sup> <https://www.interregeurope.eu/good-practices/citizens-and-stakeholders-involvement-in-sump-development-in-a-small-city>

Rysunek 4: Sump SUMP w Lublanie – Pedestrian First



Strategia obejmowała również utworzenie **grupy projektowej** składającej się z mieszkańców, kluczowych interesariuszy i organizacji a także administracji gminnej. Powołana **została grupa aktywnego podróżowania**, której celem jest promowanie aktywnego stylu życia wśród mieszkańców, w tym promowanie działań odbywających się na terenie gminy w ramach realizacji SUMP. Tak jest w przypadku "Dnia aktywnej mobilności w gminie Ljutomer", w ramach którego promowano zrównoważoną mobilność i plan zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez różne działania, w tym krótkie codzienne wycieczki i spacer, podczas których poruszano kwestie związane z ochroną środowiska i mobilnością, debaty publiczne i zajęcia rekreacyjne dla dzieci.<sup>31</sup> Strategia wdrożona w Ljutomer przyczyniła się do zwiększenia poczucia odpowiedzialności zaangażowanych mieszkańców i interesariuszy, zapewniając pomyślne wdrożenie planu zrównoważonej mobilności<sup>32</sup> miejskiej.

### 5.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć w odniesieniu do wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji obywatelskiej w Słowenii, są następujące:

<sup>31</sup> <https://www.prlekija-on.net/lokalno/5822/na-dnevu-aktivne-mobilnosti-v-ljutomeru-so-se-gibale-vse-generacije.html> (język słoweński)

<sup>32</sup> [Pierwszy w Słowenii plan zrównoważonej mobilności miejskiej na małą skalę: Ljutomer](#)

- **Jasna komunikacja ma kluczowe znaczenie dla wdrożenia środków ograniczających ruch samochodowy:** przy wprowadzaniu potencjalnie kontrowersyjnych lub restrykcyjnych narzędzi, takich jak opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych, powodzenie takich inicjatyw w dużej mierze zależy od dobrze przemyślanego planu komunikacji i zaangażowania. Obywatele są bardziej skłonni zaakceptować i zrozumieć potrzebę takich środków, gdy cele, implikacje i korzyści są jasno komunikowane. Proaktywne zajmowanie się potencjalnymi obszarami konfliktów lub nieporozumień może zwiększyć zaufanie i zmniejszyć opór, zapewniając płynniejsze wdrażanie.
  - **Poruszanie się po kontrowersyjnych środkach:** Środki takie jak opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych z natury wiążą się z wyzwaniem, biorąc pod uwagę ich bezpośredni wpływ na życie codzienne i potencjalne konsekwencje ekonomiczne dla jednostek. Takie środki mogą być postrzegane jako represyjne lub szkodliwe, zwłaszcza jeśli nie są rozumiane w kontekście.
  - **Znaczenie kompleksowego planu komunikacji:** Solidny plan komunikacji i zaangażowania służy określeniu celowości tych środków. Jasno określając powody ich wprowadzenia, oczekiwane pozytywne rezultaty i szerszą wizję, którą wspierają, taki plan demistyfikuje środki. Kiedy obywatele rozumieją szerszy obraz – taki jak poprawa jakości powietrza, zmniejszenie ruchu lub lepszy transport publiczny – są bardziej skłonni do wsparcia.
  - **Proaktywne rozwiązywanie konfliktów:** Przewidywanie obszarów potencjalnego konfliktu lub oporu i bezpośrednie zajmowanie się nimi w komunikacji pomaga zapobiegać powszechnym błędnym przekonaniom. Udzielając przejrzystych odpowiedzi na przewidywane pytania lub wątpliwości, wzmacnia się zaufanie, dzięki czemu późniejsze wdrażanie środków przebiega sprawniej.
- **Koordinacja zwiększa zaangażowanie interesariuszy:** Ustanowienie politycznych organów koordynacyjnych podkreśla znaczenie spójnego podejścia do przygotowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Organy te działają jako jednostki centralne, które zapewniają koordynację między różnymi podmiotami, czy to organizacjami lokalnymi, czy szerszymi partnerstwami. W szczególności zaangażowanie organizacji lokalnych może stanowić pomost między decydentami politycznymi a mieszkańcami, dzięki czemu działania informacyjne będą skuteczniejsze i bardziej oddolne.
  - **Ujednoczona wizja poprzez koordynację polityczną:** Dziedzina mobilności miejskiej często obejmuje wiele działań, organizacji i grup interesów. Polityczne organy koordynacyjne dbają o to, aby wszystkie te podmioty były dostosowane do jednej wizji, zapobiegając powstawaniu skupisk lub rozbieżności przynoszących efekt przeciwny do zamierzonego.
  - **Lokalne organizacje jako ambasadorzy:** Lokalne organizacje, będąc bardziej osadzone w społecznościach, mają wyjątkową zdolność do skutecznego komunikowania się z mieszkańcami. Ich zaangażowanie zapewnia, że komunikacja nie jest odgórna, ale raczej bardziej oparta na współpracy, lepiej współdziałająca z poziomem oddolnym. Ich lokalna wiarygodność może również zwiększyć autentyczność i wiarygodność działań informacyjnych.
- **Wczesne konsultacje z mieszkańcami sprzyjają odpowiedzialności i świadomości:** Zaangażowanie mieszkańców od samego początku, jeszcze przed podjęciem ostatecznych decyzji, może mieć zasadnicze znaczenie dla zapewnienia powodzenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wczesne konsultacje przynoszą podwójne korzyści: po pierwsze, dostarczają cennych spostrzeżeń i informacji zwrotnych od społeczności, które mogą ukierunkować kierunek rozwoju wspomnianego planu; po drugie, służą one jako

narzędzie budowania świadomości, edukując społeczeństwo na temat celów i korzyści płynących z planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Takie zaangażowanie na wczesnym etapie gwarantuje, że zanim ów plan będzie gotowy do wdrożenia, istnieje już pewien poziom odpowiedzialności i zrozumienia społeczeństwa, torując drogę do solidniejszej realizacji.

- o **Wykorzystanie mądrości mieszkańców:** Obywatele, jako użytkownicy końcowi każdej infrastruktury miejskiej, posiadają bezcenne spostrzeżenia – niezależnie od tego, czy chodzi o problematyczne skrzyżowanie, potrzebę nowej linii autobusowej, czy obawy dotyczące bezpieczeństwa w określonych obszarach. Wczesne zaangażowanie wykorzystuje zbiór wiedzy społeczeństwa, dzięki czemu SUMP jest bardziej zakorzeniony w rzeczywistych potrzebach.
- o **Budowanie wspólnej wizji:** Konsultacje to nie tylko zbieranie informacji zwrotnych, ale także platforma edukacyjna. Informując mieszkańców o celach, strategiach i korzyściach płynących z planu zrównoważonej mobilności miejskiej, nie są oni tylko biernymi odbiorcami, ale stają się współtwórcami wizji mobilności miejskiej. Rodzi to poczucie zbiorowej własności, w którym społeczność postrzega SUMP jako "nasz plan", a nie "ich plan".

## 6. Czechy

### 6.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

#### Ramka 3: Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Republice Czeskiej

- Obecnie proces planowania w Republice Czeskiej nie ma prawnej definicji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Dyskusje na ten temat trwają jednak od lat 2012-2013. Pomimo braku podstawy prawnej, miasta są silnie skłonne do przyjęcia podejścia SUMP, w szczególności ze względu na możliwości finansowania realizacji w ramach Programu Operacyjnego Transport, Zintegrowanego Programu Operacyjnego (MMR). W rezultacie, na początku 2019 r. znaczna większość miast o populacji przekraczającej 40 000 mieszkańców opracowała i zatwierdziła plan zrównoważonej mobilności miejskiej lub przynajmniej ramy zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMF)<sup>1</sup>

Poniżej przedstawiamy wybrane przykłady inicjatyw lokalnych w **Republice Czeskiej**.

W latach 2014-2018 brneński system był opracowywany w ramach programu SUMP. W październiku 2014 r. przedstawiono koncepcję części analitycznej Planu Mobilności, która obejmowała analizę obecnych systemów transportu, a także czynników środowiskowych, ekonomicznych i demograficznych wpływających na mobilność.

W 2015 roku miasto Praga rozpoczęło prace nad pierwszym Planem Zrównoważonej Mobilności (SUMP), obejmującym nie tylko Pragę, ale także sąsiednie regiony Czech Środkowych. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej ma na celu zapewnienie rozwiązania w tym zakresie do 2030 r., które jest zgodne z dokumentami europejskimi.

### 6.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

W marcu w **Brnie** odbyła się publiczna dyskusja, która doprowadziła do utworzenia **grup roboczych** w celu przygotowania Planu Mobilności. Grupy robocze zostały podzielone zgodnie z różnymi aspektami oraz obszarem tematycznym transportu. Mieszkańcy uzupełniali i aktywnie przyłączali się do nich, aby wspierać przygotowanie Planu Mobilności. Wspomniane grupy spotykały się kilkakrotnie: w celu omówienia propozycji wizji, obszarów zmian i celów strategicznych; W kwietniu 2015 r. przedstawiciele wszystkich dzielnic miasta wzięli udział w prezentacji i dyskusji. Otrzymane uwagi zostały ocenione i włączone do ostatecznej wersji części analitycznej, która została przekazana do przeglądu różnym instytucjom i komisjom. W czerwcu 2015 r. Rada Miasta zatwierdziła część analityczną Planu Mobilności i zleciła Wydziałowi Transportu zorganizowanie warsztatów eksperckich w celu przygotowania wizji wspomnianego planu. We wrześniu 2015 r. odbyły się

warsztaty eksperckie, podczas których przedstawiono i omówiono pięć propozycji wizji, które następnie zostały przedłożone burmistrzowi Brna i Radzie Miasta Brna.<sup>33</sup>

W listopadzie 2016 r. miasto Brno opracowało projekt planu mobilności, który zawiera wizję dla Brna, cele i metody realizacji tej wizji oraz plan działania z konkretnymi zadaniami i terminami. Projekt planu został udostępniony do **publicznej dyskusji i zaopiniowania**, a różne **zainteresowane strony** zostały **zachęczone** do przekazywania informacji zwrotnych.<sup>34</sup> Brno współpracowało z firmami zajmującymi **się komunikacją i organizacją transportu w celu** stworzenia strategii zaangażowania w plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Przez cały czas trwania projektu plan ten był stale aktualizowany i zawierał cele, grupy docelowe, **kanały komunikacji, strategie zaangażowania**, ramy czasowe, strukturę finansową oraz warunki współpracy między władzami miasta a firmą konsultingową. Do planu włączono tradycyjne działania, takie jak **wykłady publiczne i okrągłe stoły**, a także nowe rozwiązania, takie jak "Brno Mobility – 2050 Vision – Experts Workshop", które zgromadziły 50 ekspertów z różnych sektorów w celu opracowania wizji SUMP. Stworzono interaktywną platformę internetową dla mieszkańców i interesariuszy<sup>35</sup>. W trakcie procesu zaangażowania, który trwał od 2015 do 2018 r., przeanalizowano ponad 2500 uwag mieszkańców, a ponad 500 osób wzięło udział w dodatkowych wydarzeniach i warsztatach.<sup>36</sup> Głównymi odbiorcami zaangażowanymi w ten proces byli: wydziały miejskie (wydział transportu, biuro strategiczne, wydział środowiska, wydział rozwoju miast, wydział zdrowia publicznego, wydział mieszkalnictwa), departamenty kraju południowomorawskiego (wydział planowania transportu, wydział rozwoju regionalnego, wydział urbanistyki), przedsiębiorstwo transportu publicznego, koordynator zintegrowanego systemu transportowego Moraw Południowych, Brneńska organizacja utrzymania dróg, dzielnice Brna, rada miejska i jej komisje (Transport, Smart City Brno, Planowanie Strategiczne), instytucje badawcze i uniwersytety.<sup>37</sup>

Wspomniani wcześniej interesariusze odegrali odrębną rolę w procesie realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Nie tylko dostarczyli oni istotnych danych i wkładu, takich jak strategie i dokumentacja, które były integralną częścią rozwoju planu zrównoważonej mobilności miejskiej w Brnie, ale także aktywnie konsultowali się z nimi w celu zebrania ich opinii.

Innym przykładem współpracy Brna z podmiotami zewnętrznymi było partnerstwo z Komitetem Inteligentnego Miasta Brna. Współpraca ta doprowadziła do zorganizowania eksperckich jednodniowych warsztatów, w których wzięło udział ponad 50 specjalistów z różnych dziedzin, w tym transportu, ekonomii, demografii, badań środowiskowych i urbanistyki. Ekspertiści pochodzili z instytucji badawczych i transportowych, uniwersytetów i partii politycznych. Warsztaty miały na celu wygenerowanie wielu propozycji dotyczących przyszłej wizji mobilności w mieście.

Współpraca z ekspertami w celu rozwiązania problemów związanych z mobilnością okazała się korzystna w ułatwianiu dialogu między administracją miasta a jego mieszkańcami. W związku z tymi doświadczeniami w Wydziale Transportu wprowadzono nową rolę – kierownika ds. komunikacji.

<sup>33</sup> BRNO Mobility Plan, dostępny pod adresem <https://brnoimotion.cz/wp-content/uploads/2020/05/brno-mobility-plan-eng.pdf>

<sup>34</sup> BRNO Mobility Plan, dostępny pod adresem <https://brnoimotion.cz/wp-content/uploads/2020/05/brno-mobility-plan-eng.pdf>

<sup>35</sup> CH4LLENGE, [Rozwiązywanie kluczowych wyzwań związanych z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej](#).

<sup>36</sup> <https://eurocid.mne.gov.pt/sites/default/files/repository/paragraph/documents/10775/sump-annexfinalhighres0.pdf>

<sup>37</sup> [Nawiązanie współpracy instytucjonalnej dla SUMP w Brnie \(Republika Czeska\)](#)

Głównym celem tej roli jest promowanie otwartej dyskusji między mieszkańcami na temat wszystkich kwestii związanych z mobilnością i transportem.<sup>38</sup>

Z drugiej strony, niektóre grupy mieszkańców, takie jak kierowcy samochodów i politycy z dzielnic miejskich, okazały się trudne do zaangażowania poprzez inne zaplanowane wcześniej działania i wydarzenia. W związku z tym wdrożono dodatkowe inicjatywy, w tym spersonalizowaną komunikację online, wystawy, kampanie outdoorowe, treści w publikacjach miejskich i wiele innych. Ponadto niektóre aspekty przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), takie jak proces Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SEA), uległy wydłużeniu. Konieczne jest skuteczne komunikowanie i wyjaśnianie zmian.

W marcu 2017 r. Rada Miasta Brna zatwierdziła ostateczny projekt Planu Mobilności. Jego celem była poprawa zrównoważonej mobilności poprzez zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, zachęcanie do aktywnego transportu, usprawnienie transportu publicznego i zminimalizowanie indywidualnego korzystania z samochodów. Plan obejmował konkretne działania, w tym tworzenie ścieżek rowerowych, poprawę infrastruktury transportu publicznego, zachęcanie do car-sharingu i tworzenie stref niskoemisyjnych. Od momentu wdrożenia plan jest stale realizowany, a postępy są rutynowo sprawdzane i oceniane. W 2018 r. w centrum miasta rozpoczęto pilotażowy projekt strefy niskoemisyjnej, a w 2019 r. uruchomiono program wypożyczania rowerów. Miasto Brno włączyło również Plan Mobilności do innych dokumentów planistycznych i polityk.<sup>39</sup>

Aby opracować ostateczną strategię transportową, w 2015 r. Praga opracowała trzy możliwe scenariusze i przeprowadziła **warsztaty eksperckie** oraz **badanie socjologiczne**<sup>40</sup> w celu określenia najbardziej odpowiedniego wariantu. Podczas warsztatów 57 ekspertów dyskutowało nad scenariuszami w grupach, a w ankiecie socjologicznej zebrano dodatkowe opinie od 2 224 mieszkańców w celu osiągnięcia konsensusu w sprawie wspólnej wizji Pragi i jej okolic. W oczekiwaniu na warsztaty sformułowano trzy różne scenariusze: **Praga Effective**: Priorytetowe traktowanie zintegrowanej sieci transportu publicznego, w szczególności kolei, tramwajów i metra; **Prague Rational**: Skupienie się na krótszych dystansach i zrównoważonych środkach transportu, takich jak transport publiczny i jazda na rowerze, wraz z ulepszeniem istniejącej infrastruktury; **Prague Liberal**: Opowiada się za rozbudową sieci drogowej wraz z surowymi przepisami dotyczącymi ruchu drogowego w centrum miasta, a także inwestuje w pojazdy rowerowe i elektryczne.

57 ekspertów zostało podzielonych na sześć mniejszych grup, aby wspólnie sformułować wizję mobilności dla Pragi i przyległych obszarów. Warsztaty składały się z czterech kluczowych etapów:

1. Porównanie scenariuszy mobilności z problemami (30 min): Ten segment miał na celu zrozumienie definicji przygotowanych scenariuszy i ustalenie powiązań z pierwotnymi, wcześniej zidentyfikowanymi obszarami problemowymi. Kwestie te obejmowały wzajemne połączenia między Pragą a jej regionem metropolitalnym, przepustowość i niezawodność systemu transportu publicznego, wyzwania związane z dostępnością dla pieszych i rowerzystów, obciążenie i podatność sieci drogowej na zagrożenia, wpływ ruchu drogowego na środowisko i przestrzeń publiczną oraz wydolność administracji miejskiej.

<sup>38</sup> Tamże.

<sup>39</sup> BRNO Mobility Plan, dostępny pod adresem <https://brnoimotion.cz/wp-content/uploads/2020/05/brno-mobility-plan-eng.pdf>

<sup>40</sup> [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019\\_mediumres.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf)

2. Ocena zalet i zagrożeń związanych ze scenariuszami mobilności (60 min): W tej fazie omówiono metody rozwiązywania problemów dostosowane do każdego scenariusza. Grupa oceniła również korzyści i ryzyka związane z realizacją tych rozwiązań.
3. Debata i wybór preferowanego scenariusza mobilności (60 min): Na tym etapie oceniono scenariusze mobilności i wybrano jeden z nich jako preferowany. Sformułowano zalecenia mające na celu ulepszenie tego wybranego scenariusza, eliminując wszelkie potencjalne zagrożenia. Proces ten przeniósł punkt ciężkości z problematycznych kwestii na ogólną ocenę wszystkich scenariuszy mobilności.
4. Tworzenie wizji współdzielonej mobilności (60 min): W tym ostatnim segmencie podzielono się między sobą wynikami pracy każdej z grup i omówiono potencjalne konflikty lub różnice zdań. Co ciekawe, każde głosowanie przy okrągłym stole opowiadało się za scenariuszem "Praga efektywna", a niektórzy sugerowali włączenie elementów z innych scenariuszy, takich jak modernizacja istniejącej infrastruktury i rozwój zewnętrznej obwodnicy autostradowej.<sup>41</sup>

Łącząc informacje zwrotne zarówno od interesariuszy, jak i mieszkańców, Praga była w stanie wybrać optymalny scenariusz dla swojej strategii transportowej. Podejście to, wykorzystujące warsztat ekspercki i ankietę socjologiczną z podstawowymi i łatwymi do zrozumienia pytaniami, jest opłacalną i prostą metodą wyboru scenariusza. Ponadto stanowi solidną podstawę do aprobaty politycznej, ponieważ opiera się na szerokich i wyważonych opiniach ekspertów.<sup>42</sup>

Analiza obecnej sytuacji została zatwierdzona w lutym 2017 r., a opracowanie planu zajęło ponad 2,5 roku. W marcu 2017 r. odbyły się warsztaty z udziałem interesariuszy, w wyniku których zatwierdzono Politykę Transportową. W planie zrównoważonej mobilności miejskiej proponuje się skoncentrowanie się na transporcie publicznym, w szczególności kolejowym oraz na jego integrację z innymi rodzajami transportu, takimi jak piesi, rowery i samochody w całym obszarze metropolitalnym. W czerwcu 2017 r. odbyły się konsultacje z zainteresowanymi stronami w celu opracowania propozycji środków, **a także zaplanowano więcej warsztatów i dyskusji panelowych** z udziałem społeczeństwa. Po zakończeniu procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dokument końcowy zostanie przedłożony do zatwierdzenia przez Radę i Zgromadzenie Pragi do września 2018 r.<sup>43</sup>

Miasto Praga przeprowadza również badania nad zachowaniami podróżnych i ruchem drogowym<sup>44</sup> w ramach procesu planowania transportu. Badania te odbywają się co pięć lat, a następnie są włączane do cyfrowego modelu transportu miasta. Model ten pozwala zarówno samemu miastu, jak i sąsiedniemu obszarowi Czech środkowych na proaktywne reagowanie na zmieniające się wymagania i dostosowywanie swoich systemów transportowych. Adaptacje te opierają się na przewidywaniach Zarządu Dróg miasta Pragi.<sup>45</sup>

Ankieta jest wykorzystywana przez Administrację Dróg Miasta Pragi (TSK) do badań zachowań transportowych i ruchu drogowego, które są zamawiane w celu wsparcia modelu transportu. Analizy te są przeprowadzane cyklicznie w różnych odstępach czasu. Podstawowe badania zachowań związanych z podróżowaniem odbywają się co pięć lat. Dane z nich pochodzące są integrowane z modelem transportowym opracowanym przy użyciu oprogramowania PTV Visum. Model ten służy

<sup>41</sup> [PLANOWANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W REGIONACH METROPOLITALNYCH – Modele planowania i zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w regionach metropolitalnych UE](#)

<sup>42</sup> <https://projects2014-2020.interregeurope.eu/innovasump/news/news-article/6526/prague-vilnius-good-practices-in-sump-2-guidelines/>

<sup>43</sup> <http://en.iprpraha.cz/mobilityplan>

<sup>44</sup> [Wykorzystanie badań zachowań podróżniczych w praskim modelu transportowym](#)

<sup>45</sup> <https://www.interregeurope.eu/find-policy-solutions/stories/engaging-citizens-in-transport-planning>

wielu celom – w tym przygotowaniu SUMP – w<sup>46</sup> zakresie planowania transportu zarówno dla Pragi, jak i sąsiednich regionów regionu Czech środkowych.

### 6.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć na temat wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji mieszkańców w Republice Czeskiej, są następujące:

- **Facylitacja zawodowa poprawia jakość zaangażowania:** Wykorzystanie wiedzy specjalistycznej firm zajmujących się komunikacją i partycypacją może znacznie podnieść jakość i skuteczność zaangażowania mieszkańców. Firmy te wnoszą specjalistyczny zestaw umiejętności, narzędzi i doświadczenia, które usprawniają organizację i realizację działań partycypacyjnych. Niezależnie od tego, czy są to dyskusje przy okrągłym stole, wydarzenia publiczne, czy inne formy zaangażowania społeczności, taka facylitacja ekspercka zapewnia, że inicjatywy te są skuteczne, cieszą się dużą frekwencją i przynoszą znaczące spostrzeżenia.
- **Badania socjologiczne rzucają światło na czynniki leżące u podstaw tego zjawiska:** aby naprawdę dostosować plan zrównoważonej mobilności miejskiej do potrzeb mieszkańców, konieczne jest zrozumienie nie tylko ich powierzchownych preferencji, ale także głębszych czynników socjologicznych wpływających na ich decyzje dotyczące mobilności. Wykorzystując badania socjologiczne, istnieje możliwość odkrycia i zrozumienia złożonej sieci barier społecznych, kulturowych, a być może nawet ekonomicznych, które mogą zniechęcać mieszkańców do rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności.
- **Zaangażowanie przed zatwierdzeniem sprzyja zbiorowej odpowiedzialności:** sfinalizowanie i zatwierdzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej nie jest tylko biurokratycznym krokiem. Organizując publiczne dyskusje panelowe i warsztaty tuż przed tym krytycznym etapem, tworzymy przestrzeń dla publiczności do udziału w tym znaczącym kamieniu milowym. Partycypacja służy jako mechanizm walidacji, umożliwiając społeczności przeglądanie, udoskonalanie i zatwierdzanie planu. Co ważniejsze, sprzyja one poczuciu zbiorowej odpowiedzialności.

---

<sup>46</sup> <https://projects2014-2020.interregeurope.eu/innovasump/news/news-article/6526/prague-vilnius-good-practices-in-sump-2-guidelines/>

## 7. Francja

### 7.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

#### Ramka 4: Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej we Francji

- We Francji od trzech dekad funkcjonują Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (*Plans de Déplacements Urbains – PDU*). Ich początki sięgają francuskiej ustawy o orientacji na transport krajowy (*Loi d'Orientation des Transports Intérieurs - LOTI*) z 1982 r., ale naprawdę nabrały rozpędu po ustawie o jakości powietrza z 1996 r., która uczyniła je obowiązkowymi na obszarach miejskich o populacji przekraczającej 100 000 mieszkańców. Początkowo PDU służyły jako kompleksowe narzędzia planowania transportu w regionach miejskich, koncentrując się na usprawnieniu transportu publicznego i promowaniu aktywnych środków mobilności, takich jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze, w latach 80. i 90.<sup>1</sup>
- Z biegiem czasu PDU ewoluowały, aby sprostać współczesnym i wcześniej pomijanym problemom, odzwierciedlając obawy dotyczące środowiska, zmian klimatycznych, dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, związku transportu z planowaniem urbanistycznym, efektywnego zarządzania parkingami i transportu towarów.
- Skuteczność PDU we wpływniu na zachowania mieszkańców w zakresie mobilności została wykazana w ciągu trzech dekad, przyczyniając się do zmniejszenia wykorzystania samochodów w głównych ośrodkach miejskich, wzrostu wykorzystania transportu publicznego i promowania aktywnych środków transportu. Sukces ten zainspirował wiele miast średniej wielkości do przyjęcia dobrowolnego podejścia do planowania mobilności miejskiej, co doprowadziło do uznania PDU za jeden z wzorcowych modeli "planów zrównoważonej mobilności miejskiej" zatwierdzonych przez Europę w jej Planie Działania na rzecz Mobilności Miejskiej.

Poniżej znajduje się krótki opis wybranych przykładów inicjatyw lokalnych we **Francji**.

Kilka francuskich miast opracowało skuteczne strategie i działania mające na celu komunikację z mieszkańcami i zaangażowanie ich w opracowywanie planów transportu miejskiego (*Plans de déplacements urbains – PDU*, francuska wersja planu zrównoważonej mobilności miejskiej). Miasto La Rochelle zorganizowało tematyczne grupy robocze, miasta Nantes, Grenoble i Amiens polegały na ograniczonych warsztatach dla mieszkańców, miasto Tours organizowało nieformalne spotkania w ramach rozmów przy kawie.

### 7.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

W ramach procesu przeglądu planu zrównoważonej mobilności miejskiej miasto **La Rochelle** powołało **tematyczne grupy robocze**, aby umożliwić udział społeczeństwu obywatelskiemu. Stworzono **grupę 400** osób, w skład której weszli: wybrani przedstawiciele 18 gmin aglomeracji, przedstawiciele władz lokalnych, samorządów partnerskich, Izby Przemysłowo-Handlowej, lokalnych przedsiębiorców, techników z aglomeracji oraz stowarzyszenia i komitety sąsiedzkie. Grupa została podzielona na **sześć (6) tematycznych grup roboczych**, z których każda spotykała się dwa razy. Spotkanie było moderowane przez pracowników urzędu miasta odpowiedzialnych za różne obszary

mobilności. Poświęcali oni tyle samo czasu na dyskusje, prezentacje i wymianę poglądów. "Grupa 400" została zebrana w celu przedstawienia procesu opracowywania PDU: utworzono sześć grup roboczych, składających się z wybranych przedstawicieli administracji i stowarzyszeń (handlowców, operatorów taxi, organizatorów podróży rowerowych, konsumentów, , osób o ograniczonej sprawności ruchowej itp.). Celu spotkań grupy była praca nad konkretnym tematem związanym z kwestiami związanymi z podróżowaniem. Niektóre z różnych proponowanych tematów obejmowały: formy i środki transportu; pasażerów; rozwój obszarów miejskich/ dostosowanie infrastruktury; środowisko życia/krajobraz miejski: przestrzenie; obserwacja i ocena (zrozumienie, monitorowanie w celu lepszego działania); centra miast: przestrzenie uspokajonego ruchu, funkcje stymulujące. Forum 400 zostało zwołane w celu przedstawienia diagnozy obecnej sytuacji, która była efektem prac grup roboczych.<sup>47</sup>

Osoby posiadające wiedzę specjalistyczną w obszarach zdefiniowanych przez grupy robocze przedstawiły dane niezbędne do dyskusji. Zorganizowano spotkanie końcowe (**Forum des 400**) w celu zebrania i podsumowania wyników każdej **tematycznej grupy roboczej** (w formie listy propozycji planu działania<sup>48</sup>).

Miasta Nantes, Grenoble i Amiens przeprowadziły **warsztaty obywatelskie** (mini-publics), aby zapewnić aktywny udział mieszkańców. Warsztaty były skierowane do **20-30 osób** losowo wybranych z rejestru stanu cywilnego według wieku, płci, miejsca zamieszkania i innych kryteriów. Wybrani przedstawiciele Gminy lub eksperci techniczni mogli moderować warsztaty organizowane zazwyczaj w następującej formie: 3 sesje po 2 dni lub 2 sesje w ciągu 3 dni. Dla uczestnika mogło zostać przewidziane wynagrodzenie (tylko w przypadku Grenoble przyznano wynagrodzenie pieniężne w wysokości 200 euro).<sup>49</sup> Instrument ten okazał się skuteczny zarówno jako narzędzie diagnostyczne służące do otrzymywania wstępnych informacji zwrotnych na temat transportu miejskiego i mobilności, możliwych ulepszeń i rozwiązań ze strony mieszkańców (faza wstępna), jak i jako narzędzie konsultacyjne służące do przedstawiania konkretnych propozycji ze strony mieszkańców.<sup>50</sup>

Podobne działania przeprowadzono w Tours w ramach "Cafés mobilités" (**Zdecentralizowane warsztaty**) z udziałem ograniczonej liczby osób (5-6 osób), kierownika projektu SUMP i socjologa. Panel został przeprowadzony w różnych częściach miasta.

**Specjalne strony internetowe** zostały zaprojektowane w taki sposób, aby dotrzeć do **szerszego grona odbiorców** i zwiększyć świadomość **na temat** zrównoważonej mobilności miejskiej i działań prowadzonych na szczeblu lokalnym. Miasto Grenoble uruchomiło stronę internetową,<sup>51</sup> aby wspierać proces rozwoju SUMP w mieście. Strona internetowa zawiera kluczowe informacje i koncepcje dotyczące planów zrównoważonej mobilności miejskiej/PDU, ich procesu, zakresu i celu oraz filmy informacyjne.<sup>52</sup> Specjalna strona internetowa poświęcona planom zrównoważonej mobilności miejskiej może być cennym źródłem informacji dla mieszkańców, oferującym możliwości edukacji, przejrzystości i zaangażowania. Sukces takiej platformy, pod względem przyciągania

<sup>47</sup> La Rochelle, 2021. [Idąc z duchem czasu. PDU 2012–2021](#). (Język francuski)

<sup>48</sup> [Angażowanie mieszkańców w proces SUMP Warsztaty obywatelskie we francuskich PDU](#)

<sup>49</sup> Cerema 2015. Mobilność i transport, praktyki lokalne, Arkusz nr 3 – Angażowanie mieszkańców w proces SUMP. Wyzwania i najnowsze trendy we francuskich listwach PDU

Cerema, 2015 [Konsultacje obywatelskie w zakresie rozwoju PDU Główne zagadnienia i najnowsze trendy we Francji](#) (język francuski)

<sup>50</sup> Tamże.

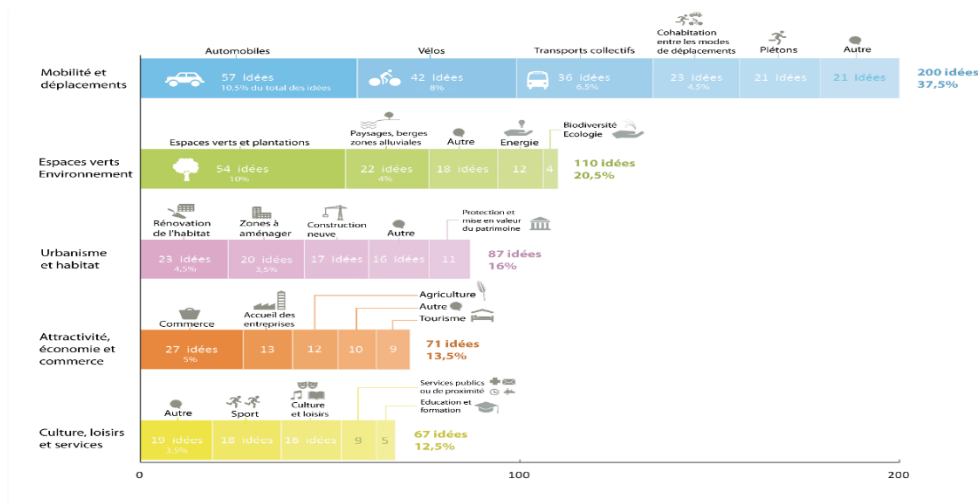
<sup>51</sup> <https://metropoleparticipative.fr/participation/200/32-espace-participatif.htm?access=1&tab=447>

<sup>52</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=FFDZ6Sjq7nw>

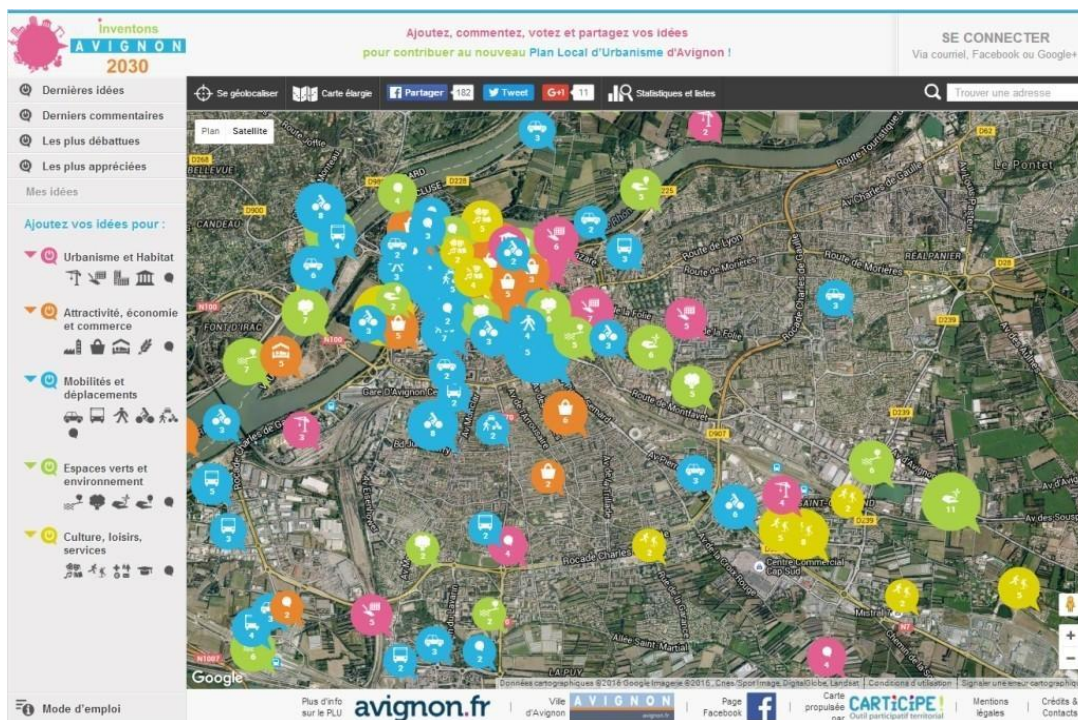
WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

odwiedzających i zwiększania zaangażowania, zależy w dużej mierze od jej promocji, dostępności i jakości treści.<sup>53</sup>

Rysunek 6: Pomysły zamieszczone na Carticipe, według tematu i piktogramu



Rysunek 5: Awinion – 2016 – Konsultacje w sprawie rewizji Lokalnego Planu Zagospodarowania Miejskiego (pobrane z: <https://debatomap.reperageurbain.com/references/#jp-carousel-> )



**Dodatkowym narzędziem internetowym** wykorzystywanym do wspierania komunikacji z mieszkańcami w ramach opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest

<sup>53</sup> Więcej informacji na temat wykorzystania metod marketingowych w celu zwiększenia uczestnictwa i zaangażowania w planowanie zrównoważonej mobilności <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/8/4820>

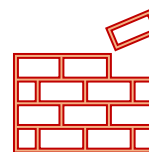
Debatomap/Carticepe. Platforma partycypacyjna opiera się na **interaktywnych kartografiach** miasta (rysunek 1). Narzędzie to pozwala na stworzenie interaktywnej bazy danych zawierającej opinie, uwagi i propozycje mieszkańców, podzielone na kategorie i lokalizowane obszary. Przypadek miasta Awinion reprezentuje nowatorskie podejście do zaangażowania mieszkańców w rozwój obszarów miejskich, łączące przyjazne dla użytkownika narzędzie cyfrowe z bardziej tradycyjnymi narzędziami.

Od wiosny 2016 r., równoległe z uruchomieniem strony internetowej Carticepe inventons-avignon-2030.fr, w całym mieście zorganizowano cztery "partycypacyjne spotkania inauguracyjne", wykorzystujące metodę "kartycypacji opartej na tabelach". Siedząc wokół dużych stołów pokrytych wielkimi mapami miasta, uczestnicy zostali poproszeni o wyrażenie swoich oczekiwań lub wizji na różne tematy PLU, za pomocą naklejek opartych na kształcie i kolorach "bąbelków" oraz piktogramów Carticepe. Wszystkie odpowiedzi zostały następnie opublikowane przez zespół na stronie internetowej.

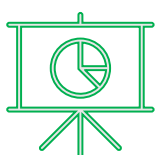
### Rysunek 7: Etapy rozwoju interaktywnego narzędzia kartografii

#### Set up the interactive tool

1. **Data Collection:** This is the first step where raw data about a place is collected. This can be geographical, sociological, historical, or any kind of data that has a spatial component.
2. **Visualization:** Once data is collected, it's processed and visualized on a map interface. Software like ArcGIS, QGIS, or online platforms such as Mapbox or CartoDB can be used. These tools allow users to overlay various data sets on maps, often in layers, which can be toggled on or off.
3. **Interactivity:** Features like pop-up windows, sliders, or dropdowns can be embedded to make maps interactive. Users can click on or hover over different map elements to get more information.



#### Foreseen results of using such a tool



1. **Engagement:** Interactive maps can make complex data accessible and engaging for the general public. They're particularly effective in sparking interest and raising awareness about local issues.
2. **Informed Decision-making:** For urban planners and policymakers, these maps provide a visual tool to better understand the urban environment, helping them make more informed decisions.
3. **Collaborative Planning:** With the rise of participatory planning, interactive cartography can act as a tool for the public to provide feedback, share insights, or even contribute data.
4. **Education:** Educators can use these maps to provide a more immersive learning experience, helping students to understand the geography, history, and sociopolitical landscape of a place.

#### Engaging people/citizens

1. **Workshops and Training:** Organizing workshops or training sessions can help citizens understand how to use the tool and its benefits.
2. **Collaborative Data Collection:** Engage citizens in the data collection process, perhaps by using apps or online platforms where they can input their own observations or findings.
3. **Feedback Mechanisms:** Allow users to provide feedback directly through the platform. This can help in refining the tool, fixing errors, or adding more relevant features.
4. **Promotion:** Use local media, social media, and community events to promote the availability and benefits of the interactive map.
5. **Integration with Other Tools:** If the cartography tool is integrated with other popular platforms or apps, it can drive more users to engage with it.
6. **User-friendly Design:** Ensuring the map interface is intuitive and user-friendly is critical. The easier it is to navigate, the more likely users will engage with it and find value in its offerings.



WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

Podejście partycypacyjne było kontynuowane i pogłębiane jesienią, wraz z organizacją czterech warsztatów tematycznych, podczas których uczestnicy zostali zaproszeni do debaty przy dużych stołach mieszczących od 8 do 10 osób oraz do stworzenia jednego lub trzech zbiorowych "plakatów z pomysłami" na dany temat, a następnie wszyscy uczestnicy zostali zaproszeni do głosowania. Treść propozycji i głosów została później opublikowana przez zespół na Carticipe.

W debatach na temat PLU w Awinionie wzięło udział ponad 700 osób, w tym: 361 internautów zarejestrowało się na stronie internetowej Carticipe (początek stycznia 2017 r.); około 220 osób wzięło udział w 4 wiosennych spotkaniach inauguracyjnych, około 160 osób wzięło udział w 4 spotkaniach tematycznych jesienią. Ogółem zebrano ponad 900 uwag pisemnych: 535 pomysłów (dymków) i 429 komentarzy zamieszczono na stronie Carticipe inventons-avignon-2030.fr, w tym: 302 pomysły (dymki) i 321 komentarzy zostało zamieszczonych bezpośrednio przez internautów, z czego 233 pomysły (dymki) i 108 komentarzy zebrano na spotkaniach (wiosną i jesienią), a następnie Repérage Urbain na stronie internetowej Carticipe. Ponadto na te różne pomysły oddano 2 860 głosów, a strona odnotowała ponad 31 700 odsłon przez ponad 5 600 różnych osób.<sup>54</sup>

### Rysunek8: Korzyści płynące ze stosowania interaktywnych kartografii w planach zrównoważonej mobilności miejskiej we Francji

**Public Engagement:** One of the primary roles of interactive cartography within the context of SUMP is to engage the public. By visualizing planned transportation networks, routes, and systems, residents can get a clearer picture of future transportation plans and provide feedback. This feedback can be crucial for refining and adapting plans to meet local needs.



**Scenario Visualization:** Before finalizing a SUMP, multiple scenarios might be considered. Interactive cartographies allow policymakers and the public to visualize various scenarios, weigh their pros and cons, and choose the most optimal one.

**Real-time Data Collection:** Certain interactive platforms may allow for real-time data collection, such as traffic patterns, bike lane usage, or public transit efficiency. This data can be invaluable when assessing the current state of mobility and planning for future improvements.



**Environmental Impact Visualization:** Given the focus on sustainability, interactive maps can visualize environmental data, such as areas with high pollution levels, to emphasize the need for more sustainable transportation solutions.

**Accessibility & Inclusion:** SUMP emphasize the importance of making transportation accessible to all, including those with disabilities. Interactive cartographies can highlight accessible routes, public transport stations, and other facilities, ensuring that the SUMP is inclusive.



**Infrastructure Planning:** Interactive maps can be used to plan new infrastructure, such as bike lanes, pedestrian zones, bus rapid transit routes, etc. Residents can provide feedback on these plans, ensuring they align with local needs and preferences.

**Monitoring & Evaluation:** After a SUMP has been implemented, interactive cartographies can be used to monitor its effectiveness. By comparing real-time data with projected outcomes, policymakers can evaluate the success of different initiatives and make necessary adjustments.



**Integration with Other Systems:** For a holistic SUMP, it's essential to consider all aspects of urban mobility. Interactive cartographies in France might be integrated with other systems, such as car-sharing platforms, electric vehicle charging stations, or bike-sharing systems, to ensure a comprehensive approach.

**Educational Purpose:** Educating the public about the benefits of sustainable urban mobility is crucial for the success of SUMP. Interactive maps can serve an educational purpose, highlighting the advantages of different sustainable transportation modes and encouraging their adoption.



### 7.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć na temat wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji obywatelskiej we Francji, są następujące:

- **Zinstytucjonalizowane zaangażowanie wzmacnia ciągły dialog:** Ustanowienie konsultacyjnego organu publicznego, takiego jak "Forum des 400", zapewnia zorganizowaną i trwałą platformę zaangażowania mieszkańców i interesariuszy. Taki organ nie tylko ułatwia okresowe przekazywanie informacji zwrotnych, ale także zapewnia, że zaangażowanie mieszkańców, które jest zinstytucjonalizowane, a nie tylko sporadyczne lub reaktywne. Sprzyja kulturze ciągłego dialogu między planistami a społecznością.
  - o Fundament zaufania: Utworzenie organów takich jak "Forum des 400" stanowi formalne zobowiązanie władz do konsekwentnego angażowania mieszkańców w proces decyzyjny. Takie proaktywne podejście może budować zaufanie, ponieważ obywatele zdają sobie sprawę, że ich głos jest poszukiwany nie tylko w sytuacjach kryzysowych lub po zakończeniu projektu, ale jest integralną częścią całego procesu planowania.
  - o Spójność w czasie: Taka zinstytucjonalizowana platforma zapewnia ciągłość. Nawet gdy krajobraz polityczny, polityka lub planiści się zmieniają, mechanizm dialogu pozostaje spójny, zachowując pamięć instytucjonalną i bieżące relacje społeczne.
  - o Dynamiczna pętla informacji zwrotnych: Regularne informacje zwrotne oznaczają, że planowanie może być iteracyjne, umożliwiając wprowadzanie zmian w oparciu o wkład społeczności w czasie rzeczywistym i unikając pułapek związanych z decyzjami podejmowanymi w izolacji.
- **Różnorodność uczestnictwa w warsztatach wzbogaca wyniki:** Zapewnienie wszechstronnej reprezentacji lokalnej społeczności na warsztatach ma kluczowe znaczenie. Korzystając z losowych grup, warsztaty mogą uchwycić szeroki zakres perspektyw, doświadczeń i spostrzeżeń, wzbogacając w ten sposób uzyskane informacje zwrotne i sprawiając, że SUMP jest bardziej dostępny i reprezentatywny dla wszystkich grup społeczności.
  - o Całościowe zrozumienie: Randomizacja grupowa zapewnia różnorodność - czy to wiek, zawód, potrzeby w zakresie mobilności, czy inne czynniki demograficzne. Daje to planistom wielowymiarowy obraz wyzwań i rozwiązań związanych z mobilnością.
  - o Unikanie ograniczonej analizy: Zróżnicowana reprezentacja zapobiega pętłom sprzężenia zwrotnego, które odzwierciedlają tylko odczucia określonej grupy. Wydobywa na światło dzienne potencjalne martwe punkty i sprzyja bardziej holistycznej strategii.
  - o Równość w planowaniu: Warsztaty integracyjne zapewniają sprawiedliwą reprezentację, upewniając się, że żaden segment społeczności nie czuje się pominięty lub zmarginalizowany w procesie planowania.
- **Lokalne niuansy kulturowe wzmacniają uczestnictwo:** sukces działań partycypacyjnych często zależy od ich kulturowego rezonansu. Przyjmując "podejście kulturowe" i dostosowując się do lokalnych zwyczajów społecznych, czego przykładem są zdecentralizowane "cafés mobilités", inicjatywy partycypacyjne mogą stać się bardziej dostępne, powiązane i skuteczne. Takie dostosowanie kulturowe gwarantuje, że obywatele czują, że działania związane z zaangażowaniem są zgodne z ich stylem życia i preferencjami.

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

- o Znaczenie kulturowe: Inicjatywy takie jak "cafés mobilités" nawiązują do znajomości francuskiego życia społecznego, czyniąc je natychmiast rozpoznawalnymi i atrakcyjnymi. Stosowanie strategii zaangażowania istotnych kulturowo zmniejsza bariery uczestnictwa.
- o Pogłębianie zaangażowania: Kiedy obywatele dostrzegają odzwierciedlenie swojej kultury w działaniach angażujących, są bardziej skłonni do aktywnego uczestnictwa i dostarczania głębszych, bardziej znaczących spostrzeżeń.
- o Opierając się na znajomości: Zakorzenie zaangażowania w lokalnych zwyczajach może uprościć logistykę i zwiększyć frekwencję, ponieważ obywatelom łatwiej jest angażować się w znajome otoczenie.
- Narzędzia cyfrowe oferują spostrzeżenia dostosowane do potrzeb geograficznych: integracja narzędzi informatycznych i internetowych, zwłaszcza interaktywnych map, oferuje skuteczny sposób zbierania informacji zwrotnych specyficznych dla danego obszaru geograficznego. Takie narzędzia pozwalają obywatelom wskazać problemy, sugestie lub komentarze dotyczące konkretnych obszarów, ulic lub punktów orientacyjnych. Dzięki temu planiści otrzymują dokładne dane przestrzenne, co pozwala im z dużą precyzją geograficzną rozwiązywać problemy związane z mobilnością.
  - o Precyzja planowania: Interaktywne mapy pozwalają na skuteczną lokalizację informacji zwrotnych. Na przykład można szybko zidentyfikować konkretne skrzyżowanie, na którym występują problemy z widocznością, lub konkretną dzielnicę, w której brakuje połączeń z transportem publicznym.
  - o Dostępność angażująca: Platformy cyfrowe często zapewniają obywatelom elastyczność w zakresie angażowania się w dogodnym dla nich czasie, potencjalnie zwiększając zakres i ilość informacji zwrotnych.
  - o Podejmowanie decyzji w oparciu o dane: Wykorzystanie narzędzi informatycznych pozwala na gromadzenie ustrukturyzowanych danych, które można analizować pod kątem wzorców, trendów i konkretnych obszarów budzących obawy, zapewniając, że decyzje są oparte na prawdziwych przesłankach.

## 8. Niemcy

### Ramka 5: Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Niemczech

- W Niemczech strategie transportu miejskiego są powszechne w większości miast od lat 60. Choć nie jest to prawnie obowiązkowe, wiele miast i regionów miejskich formułuje takie strategie jako istotny aspekt ogólnego planowania przestrzennego. Strategie te były wcześniej znane jako "Generalverkehrsplaene" (GVP); obecnie określa się je jako "Verkehrsentwicklungsplaene" (VEP).
- Odpowiedzialność za planowanie ruchu jest rozdzielana między władze krajowe, federalne i lokalne w oparciu o skalę planowania w każdym scenariuszu. Obowiązkowe Plany Transportu Publicznego oraz nieformalne Plany Rozwoju Ruchu i Transportu (VEP) podlegają jurysdykcji bardziej lokalnych władz, hrabstw i gmin. Te ostatnie (VEP) mogą być ściśle powiązane z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), a wiele gmin opracowało swoje indywidualne Plany Rozwoju Transportu, które obejmują bardziej kompleksowe podejście, a nie są zorientowane wyłącznie na infrastrukturę.
- Integracja wszystkich środków transportu w obrębie miasta i sąsiednich regionów, a także dostosowanie do innych dokumentów planistycznych, ma coraz większe znaczenie. W związku z tym elementy podobne do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) są w coraz większym stopniu włączane do większości VEP. Nadal jednak istnieją odrębne dokumenty planistyczne (np. dotyczące użytkowania gruntów, poprawy jakości powietrza, redukcji hałasu), których cele czasami nieco się różnią.

### 8.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Poniżej znajduje się krótki opis wybranych przykładów inicjatyw lokalnych w **Niemczech**.

Kilka niemieckich miast opracowało skuteczne strategie komunikacyjne i działania mające na celu zaangażowanie mieszkańców w rozwój SUMP.

W 2012 roku Wolne **Hanzeatyckie Miasto Brema**<sup>55</sup> zainicjowało opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP 2025). Plan został jednogłośnie przyjęty przez przywódców politycznych w 2014 r., a w 2015 r. zdobył europejską nagrodę SUMP. W proces planowania zaangażowani byli mieszkańcy, ustawodawcy i organizacje pożytku publicznego za pomocą nowatorskich mechanizmów zaangażowania online i proaktywnej strategii.

Miasto **Drezno** rozpoczęło prace nad planem zrównoważonej mobilności miejskiej w 2009 roku. Pierwsze trzy etapy SUMP Dresden 2025+ zostały ukończone do końca 2013 roku. Zaangażowanie przedstawicieli mieszkańców, licznych interesariuszy i ekspertów było priorytetem w całym procesie.<sup>56</sup>

Opracowując regionalny Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), **Frankfurt nad Menem** położył nacisk na udział społeczeństwa ze względu na skomplikowane problemy związane z mobilnością w tym obszarze. Strategia obejmowała zorganizowanie pięciu forów obywatelskich w całym regionie, w tym w centrum Frankfurtu oraz promowanie zaangażowania online za pośrednictwem strony internetowej władz regionalnych. Podczas gdy fora spotkań stacjonarnych

<sup>55</sup> [https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/SUMP\\_Bremen2025\\_web.pdf](https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/SUMP_Bremen2025_web.pdf)

<sup>56</sup> <http://www.bsr-sump.eu/good-example/sump-dresden-2025>

miały kluczowy wpływ na bezpośrednie interakcje i zbieranie pomysłów, platforma cyfrowa oferowała trwałe wyniki i szersze możliwości zaangażowania.<sup>57</sup>

## 8.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

W **Bremie** opinia publiczna mogła wnieść swój wkład i opinie w całym procesie planowania, korzystając z **narzędzi internetowych i grywalizacji**. Zastosowane narzędzie online było podobne do interaktywnej kartografii opisanej w sekcji poświęconej Francji.<sup>58</sup> W ramach procesu grywalizacji uczestnicy pełnili rolę urbanistów w ramach danego scenariusza i ograniczonego budżetu oraz ustalonego zestawu środków (np. 100 środków) w celu zarządzania sytuacją. Dzięki zastosowaniu "naklejek" na mapie, internetowe narzędzie umożliwiło obywatelom zidentyfikowanie obszarów, w których transport działał sprawnie lub źle. Ta przejrzystość była bezprecedensowa, ujawniając, że nie ma jednej uniwersalnej odpowiedzi na trudności transportowe, a konflikty pojawiają się w wyniku ograniczonej przestrzeni ulicznej<sup>59</sup>. Naturalnie, pojawił się zasadniczy konflikt dotyczący przydziału ograniczonej przestrzeni na ulicach – to, czy priorytetem jest zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla rowerów, czy rozbudowa chodników, często oznaczało likwidację istniejących miejsc parkingowych. Zaowocowało to szeroką gamą kontrastujących komentarzy. Ponadto uczestnicy zgłaszali nowe obawy, takie jak odczuwanie dyskomfortu z powodu palenia papierosów na przystankach autobusowych. Platforma internetowa zebrała znaczne zaangażowanie, z ponad 100 000 odsłon, ponad 4 000 propozycji, 9 000 komentarzy i około 100 000 przypadków opinii publicznej za pośrednictwem opcji "lubię to" lub "nie lubię". W komentarzu dokonano kategoryzacji na podstawie środków transportu (takich jak samochód, rower, pieszy i inne) i podkreślono powszechne konflikty interesów, takie jak debata na temat przydzielania miejsca na parking rowerowy lub parking dla samochodów.

---

<sup>57</sup> <https://www.eltis.org/in-brief/news/frankfurt-rheinmain-move-first-sump-region>

<sup>58</sup> Załącznik do wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej (wydanie 2), s. 32

<sup>59</sup> Załącznik do wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej (wydanie 2), s. 32

Rysunek 9: Opracowanie i wdrożenie planu Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 – Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Brema 2025

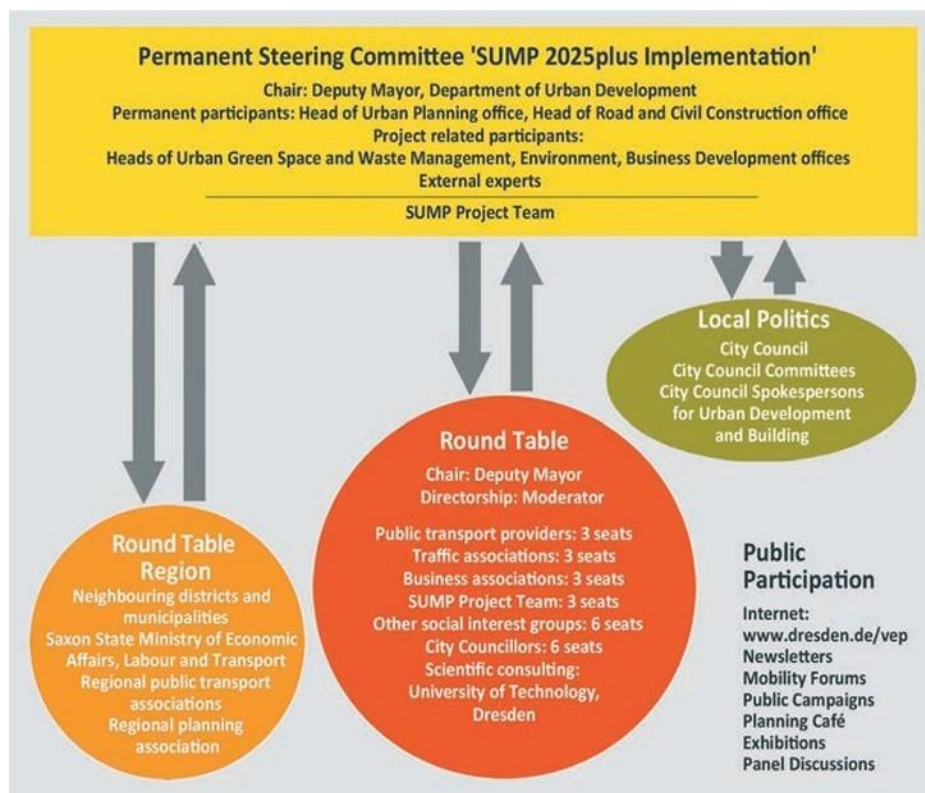


Debata **Drezdeńska** to **nieformalne** miejsce **zaangażowania mieszkańców**, w którym politycy, planiści i osoby prywatne mogą dyskutować o współczesnych problemach rozwoju miasta Drezna. Nieformalne spotkania między mieszkańcami a urzędnikami miejskimi mogą sprzyjać zaufaniu, oferując swobodne i mniej biurokratyczne środowisko, dzięki czemu ludzie mogą swobodniej wyrażać swoje opinie i obawy. Takie rozwiązania demokratyzują proces planowania urbanistycznego, ponieważ są ogólnodostępne, przyciągając udział różnych osób, które mogą wahać się przed dołączeniem do formalnych dyskusji, zapewniając w ten sposób holistyczną reprezentację poglądów społeczności. Co więcej, elastyczny charakter tych spotkań, pozbawiony sztywnych agendy, pozwala na spontaniczne, ale kluczowe tematy, często ujawniając spostrzeżenia, które mogły zostać przeoczone w bardziej ustrukturyzowanych okolicznościach. W Dreźnie tak zwane sesje "Walk 'n talk" są wyraźnym przykładem tego nieformalnego zaangażowania. Spotkanie miało charakter spacerowych rozmów, bez szczegółowej agendy, w celu omówienia zagadnień związanych z procesem planowania i formułowaniem kompleksowego planu rozwoju miasta. W moderowanej **debacie online** forma dialogu dostarcza informacji na temat celów, treści i złożonych warunków ramowych planów lub koncepcji, jednocześnie odnosząc się do postaw i oczekiwań mieszkańców i prawodawców w bieżącym temacie. Debata trwa **cztery tygodnie** i odbywa się zarówno online, jak i w punkcie informacyjnym.

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

Ustawodawca wymaga również formalnego zaangażowania planów zagospodarowania, które są publikowane na stronie internetowej urzędu miasta i na portalu partycypacyjnym kraju związkowego Saksonia.<sup>60</sup> Procedury są stale ogłaszane w dedykowanej sekcji strony internetowej miasta ([Drested.de](http://Drested.de)). W sekcji "[Aktualna partycypacja obywatelska](#)" Biuro Urbanistyki i Mobilności publikuje

Rysunek10: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej 2025+, Drezno



formalne wydarzenia informacyjne o udziale społeczeństwa oraz formalne procedury uczestnictwa, takie jak internetowa ankieta obywatelska na temat Drezdeńskiego Planu Mobilności 2035+.<sup>61</sup>

W tym sensie strona internetowa została zaprojektowana jako interaktywna platforma promująca zrównoważoną mobilność, sprzyjająca zaangażowaniu mieszkańców. Zawiera obszerne materiały informacyjne szczegółowo opisujące projekty i strategie mobilności miasta, a także interaktywne mapy oparte na systemie GIS, które wyświetlają obecną i proponowaną infrastrukturę transportową. Aby ułatwić dwustronną komunikację, na stronie internetowej znajdują się formularze opinii, okresowe ankiety i dedykowane fora, na których mieszkańcy mogą dyskutować o kwestiach mobilności i dzielić się doświadczeniami. Ponadto użytkownicy mogą uzyskać dostęp do kalendarza nadchodzących wydarzeń publicznych, śledzić harmonogramy projektów i pobierać odpowiednie zasoby. Regularne aktualizacje wiadomości informują społeczność na bieżąco, a treści multimedialne pozwalają lepiej przyjrzeć się projektom. Dzięki wielojęzycznym opcjom platforma jest przeznaczona zarówno dla lokalnych mieszkańców, jak i międzynarodowych gości, zapewniając powszechną dostępność i zaangażowanie.

<sup>60</sup> <https://www.dresden.de/de/stadtraum/planen/stadtentwicklung/aktuelle-buergerbeteiligungen.php>

<sup>61</sup> [Rusza internetowa ankieta obywatelska na temat Drezdeńskiego Planu Mobilności 2035+](#) (język niemiecki)

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

Biorąc pod uwagę złożone wyzwania związane z mobilnością w tym policentrycznym regionie, regionalny Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) we **Frankfurcie nad Menem** uwzględnił udział społeczeństwa jako kluczowy element procesu rozwoju. Wykorzystano dwie metody uczestnictwa: fora **obywatelskie** w określonych zaplanowanych terminach oraz **zaangażowanie online**. Zaplanowano pięć forów, po jednym w każdym z czterech regionów i jedno w centrum Frankfurtu, (po jednym w każdym z głównych kierunków regionu, oraz dodatkowe wydarzenie w centrum Frankfurtu). Fora miały zaprezentować bieżące postępy i zebrać pomysły od zainteresowanych osób. Głównym celem stało się jednak uczestnictwo online, a na stronie internetowej władz regionalnych stworzono obszar, który ma to ułatwić. Chociaż osobisty kontakt został uznany za kluczowy dla zrozumienia idei i inspirowania do działania, forum internetowe pozwoliło na bardziej ciągłe zaangażowanie. Fora obywatelskie w Nidderau i Egelsbach pokazały, jak ważny jest kontakt osobisty, a wszyscy mieszkańcy regionu zostali zaproszeni do zgłaszania dalszych pomysłów do internetowego formularza zgłoszeniowego.<sup>62</sup> Proces partycypacji rozpoczął się w listopadzie 2019 r. pod hasłem "Ludzie kształtują mobilność przyszłości regionu". Intencją nie było zanudzenie uczestników monotonnymi prezentacjami i jednostronnymi wykładami. Zamiast tego skupiono się na stworzeniu przyjaznej atmosfery, w której uczestnicy czuli się zachęceni do zgłębiania tematów związanych z transportem i mobilnością na wyznaczonych stacjach oraz bez wahania angażowali się w swobodny dialog. W tym celu stworzono innowacyjny układ pomieszczeń z interaktywnymi funkcjami. Cztery stacje mobilności (Transition in Minds, Doing, Process i Other) zostały utworzone, aby wzbudzić zainteresowanie, umożliwiając uczestnikom podzielenie się swoją wizją i propozycjami dotyczącymi transformacyjnej przyszłości transportu w regionie.

Charakterystyczna czerwona sofa została umieszczona jako centralny punkt zaangażowania. Pod hasłem "O co zawsze chciałem cię zapytać...", uczestnicy mogli zaprosić wybranego gościa (np. eksperta), aby dołączył do nich na kanapie w celu rozmowy, a odpowiedziami podzielił się wszyscy obecni. Cały proces angażowania rzucił światło na wszechstronny i wieloaspektowy sposób, w jaki opinia publiczna postrzega mobilność i jest gotowa do szczegółowej debaty na ten temat.

### 8.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć na temat wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji obywatelskiej w Niemczech, są następujące:

- **Przejrzystość dzięki integracji cyfrowej:** narzędzia internetowe, georeferencyjne informacje zwrotne od mieszkańców mogą zapewnić bardzo wysoki poziom przejrzystości w debacie na temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Może to również pozytywnie wpłynąć na poglądy polityczne na temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- **Spostrzeżenia georeferencyjne:** Wykorzystanie narzędzi online i informacji zwrotnych specyficznych dla danego regionu geograficznego pozwala planistom zrozumieć obawy i sugestie związane z dokładnymi lokalizacjami. To nie tylko sprawia, że informacje zwrotne są bardziej praktyczne, ale także dodają warstwę autentyczności do debaty, zapewniając, że opinie są ugruntowane w rzeczywistych kontekstach.
- **Dostosowanie polityczne:** Przejrzystość zapewniana przez te narzędzia może również wypełnić lukę między mieszkańcami a zainteresowanymi stronami politycznymi. Kiedy przywódcy polityczni są w stanie wizualnie i namacalnie uchwycić opinie i sugestie swoich wyborców, może to prowadzić do bardziej świadomego podejmowania decyzji i lepszego dostosowania się do aspiracji społeczeństwa.

<sup>62</sup> [https://www.region-frankfurt.de/media/custom/3255\\_1406\\_1.PDF?1618303533](https://www.region-frankfurt.de/media/custom/3255_1406_1.PDF?1618303533)

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

- **Zaangażowanie poprzez grywalizację:** wykorzystanie grywalizacji wprowadza innowacyjną i interaktywną metodę konceptualizacji i testowania scenariuszy mobilności. Przekształcenie złożonych wyzwań związanych z planowaniem urbanistycznym w interaktywne i angażujące gry może przyciągnąć szerszą publiczność, w tym tych, którzy tradycyjnie nie uczestniczą w konsultacjach społecznych. Ponadto pozwala to na wizualizację potencjalnych wyników, pomagając obywatelom zrozumieć konsekwencje różnych decyzji związanych z mobilnością. Wykorzystanie grywalizacji przekształca mechanizmy pasywnego sprzężenia zwrotnego w interaktywne i angażujące platformy. Obywatele mogą odgrywać różne scenariusze mobilności, wizualizując ich konsekwencje i potencjalne wyniki. Czyniąc proces bardziej angażującym, grywalizacja może przyciągnąć szersze spektrum uczestników, w tym tych, którzy zazwyczaj nie angażują się w tradycyjne metody konsultacji.
- **Zaangażowanie hybrydowe w celu wszechstronnego uczestnictwa i osiągnięcia podejścia mieszanego, łączącego wydarzenia stacjonarne i online, może zapewnić szersze i skuteczniejsze uczestnictwo.** Nieformalne otoczenie może sprzyjać aktywnemu uczestnictwu i ożywionej debacie. Podczas gdy metody cyfrowe mogą przyciągać mieszkańców obeznanych z technologią lub osoby z ograniczeniami czasowymi, wydarzenia stacjonarne mogą zaspokoić potrzeby tych, którzy preferują bezpośrednią interakcję międzyludzką lub nie mają dostępu cyfrowego. Co więcej, nieformalne otoczenie może stworzyć bardziej zrelaksowane i otwarte środowisko, katalizując bardziej szczerze dyskusje i aktywne zaangażowanie.
- **Debata i forum publiczne, zarówno formalne, jak i nieformalne, wymagają odpowiedniego planowania, aby dać obywatelom wystarczająco dużo czasu na dostarczenie cennych informacji i wkładu:** skuteczność każdej debaty lub forum publicznego jest ściśle związana z jej planowaniem. Niezależnie od tego, czy są prowadzone w formalnych salach konferencyjnych, czy w swobodnych przestrzeniach społecznościowych, ważne jest, aby te dyskusje były dobrze zorganizowane. Kluczowe elementy to właściwe planowanie, jasna komunikacja na temat porządku obrad oraz zapewnienie odpowiedniego czasu na wkład mieszkańców. Gwarantuje to, że obywatele nie są tylko biernymi słuchaczami, ale aktywnymi uczestnikami, dostarczając istotnych spostrzeżeń.
- **Nieodzowna wartość bezpośredniego kontaktu (po pandemii Covid-19):** podczas gdy era cyfrowa oferuje różne narzędzia ułatwiające zdalne zaangażowanie, nie można nie doceniać znaczenia bezpośrednich interakcji twarzą w twarz. Osobiste kontakty sprzyjają głębszemu zrozumieniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej, umożliwiając odbiór wszelkich niuansów podczas dyskusji. Co więcej, interakcje te budują poczucie zbiorowej odpowiedzialności, zapewniając, że obywatele naprawdę czują się częścią formułowania i realizacji planu.

## 9. Hiszpania

### 9.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

#### Ramka 6: Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Hiszpanii

- *Od 2005 roku Hiszpania uznaje znaczenie mobilności miejskiej w swoich ramach regulacyjnych, które zostały wzmocnione przez dekrety ogólne, rozporządzenia ministerialne i wezwania do pomocy mające na celu promowanie zrównoważonej mobilności. W związku z tym w ciągu ostatnich dwóch dekad w różnych miastach Hiszpanii powstały liczne Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Brak specjalnych ram technicznych i regulacyjnych spowodował jednak brak jednolitości w procesie planowania.*
- *Chociaż plany te zyskały popularność w planowaniu lokalnym, ich przyjęcie było czasami bardziej podyktowane dążeniem do uzyskania dotacji i funduszy europejskich na rzecz spójności i rozwoju niż rzeczywistym zaangażowaniem ze strony administracji lokalnej.*
- *Doprowadziło to do powstania szerokiego zakresu podejść technicznych i różnic zarówno w fazie diagnostycznej, jak i proponowanych rozwiązaniach, co doprowadziło do znacznej niejednorodności w różnych inicjatywach SUMP.*

Poniżej znajduje się krótki opis wybranych przykładów inicjatyw lokalnych w **Hiszpanii**.

Nowo opracowany (2022) Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w **Madrycie** kładzie duży nacisk na rewitalizację najbardziej narażonych przedmieść miasta. Aby określić cele tego planu, przeprowadzono szereg działań partycypacyjnych, angażując mieszkańców z różnych dzielnic peryferyjnych w celu zebrania ich potrzeb i opinii. Ponadto zorganizowano dialog z udziałem techników, ekspertów, stowarzyszeń i grup mieszkańców w celu przedstawienia strategicznych kierunków planu mobilności, przeanalizowania konkretnych problemów i zaproponowania możliwych podejść lub rozwiązań. W ramach nowego planu zrównoważonej mobilności miejskiej wdrożone zostaną działania pilotażowe mające na celu zaprezentowanie kierunków działania planu w mieście. Te działania pilotażowe zostaną dokładnie ocenione, aby zapewnić ich skuteczność, a udane inicjatywy będzie można łatwo powielić w innych obszarach miasta, sprzyjając powszechnej i znaczącej poprawie mobilności.

Podczas opracowywania drugiego planu zrównoważonej mobilności miejskiej (2018–2024) gmina **Granollers** przeprowadziła **rozszerzony proces oceny oparty na poprzednim, pierwszym planie**.

### 9.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

W kontekście rozwoju najnowszego planu zrównoważonej mobilności miejskiej w stolicy Hiszpanii gmina opracowała **Madrid Mobility 360**, platformę, która zbiera informacje dostarczane przez różne organizacje, publiczne i prywatne, w tym usługi współdzielonej mobilności: jest to główna innowacja w ramach planistów.

Włączenie środków płatniczych i dostępu, takich jak karta transportowa lub numer rejestracyjny samochodu, umożliwia obywatelom korzystanie z usług parkingowych w tym na przykład z związanych z nimi zniżek "parkuj i jedź", które są już aktywne. Jest to zatem doskonały przykład

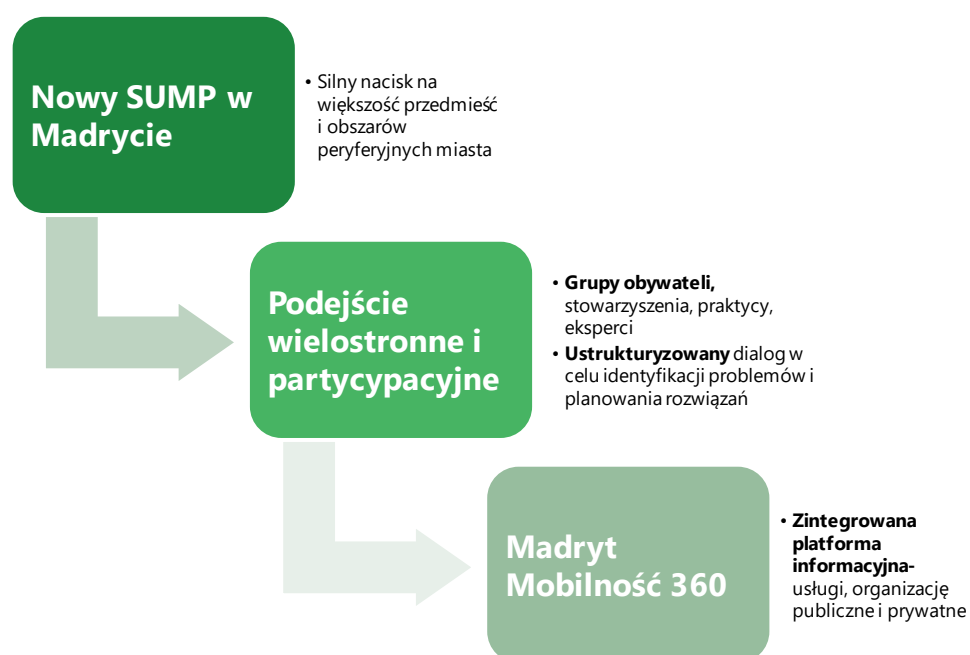
WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

współtworzenia opartego na współpracy różnych podmiotów publicznych i prywatnych oraz ich interoperacyjnych danych.<sup>63</sup>

Włączenie, poprzez opracowanie wytycznych politycznych, słabszych grup społecznych (osób starszych i dzieci) było jednym z kluczowych filarów madryckiej wizji mobilności SUMP. W ramach projektu CIVITAS ECCENTRIC wytyczne koncentrowały się w szczególności na zarządzaniu mobilnością. Celem było wspieranie zmiany mobilności miejskiej na obrzeżach miasta z dominacji korzystania z samochodu na aktywne podróże. W wytycznych ponownie uwzględniono również bezpieczeństwo i postrzeganie ochrony w obszarach peryferyjnych.

Osoby starsze aktywnie włączały się w proces renowacji i rewitalizacji przestrzeni publicznej oraz osiedli. Przeprowadzono działania diagnostyczne w celu zidentyfikowania problemów i zaspokojenia konkretnych potrzeb (np. mobilności autobusów, mobilności pieszych). Podczas wielu sesji dyskusyjnych uczestnicy zostali poproszeni o zidentyfikowanie głównych wyzwań, przed którymi

Rysunek11: Nowy plan mobilności miejskiej w Madrycie



stoją, oraz o zaproponowanie rozwiązań tych problemów w miejscach publicznych. Dodatkowo zaangażowali się w ankietę, aby określić istniejący stan transportu publicznego.<sup>64</sup> Badanie zostało przeprowadzone wśród osób powyżej 65 roku życia w dzielnicach Puente de Vallecas i Villa de Vallecas.<sup>65</sup> Na podstawie tej diagnozy przeprowadzono szereg działań, takich jak remont małej architektury i chodników, montaż tablic informacyjnych o transporcie publicznym, utworzenie klubu dla pieszych itp.<sup>66</sup> Opracowano również dopasowaną kampanię komunikacyjną. Powołano grupę seniorów, którzy pełnili rolę liderów kampanii. Szkolenie z umiejętności medialnych (np. tworzenie wideo, grupa teatralna, projektowanie graficzne, radio) zostało przeprowadzone na wczesnym etapie kampanii mającej na celu utworzenie grupy wiodącej. Kampanie miały na celu wspieranie aktywnej

<sup>63</sup> <https://www.usercentricities.eu/services/madrid-mobility-360-0>

<sup>64</sup> [UWZGLĘDNIANIE RÓWNOŚCI PŁCI I SŁABSZYCH GRUP SPOŁECZNYCH W PLANACH ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ](#)

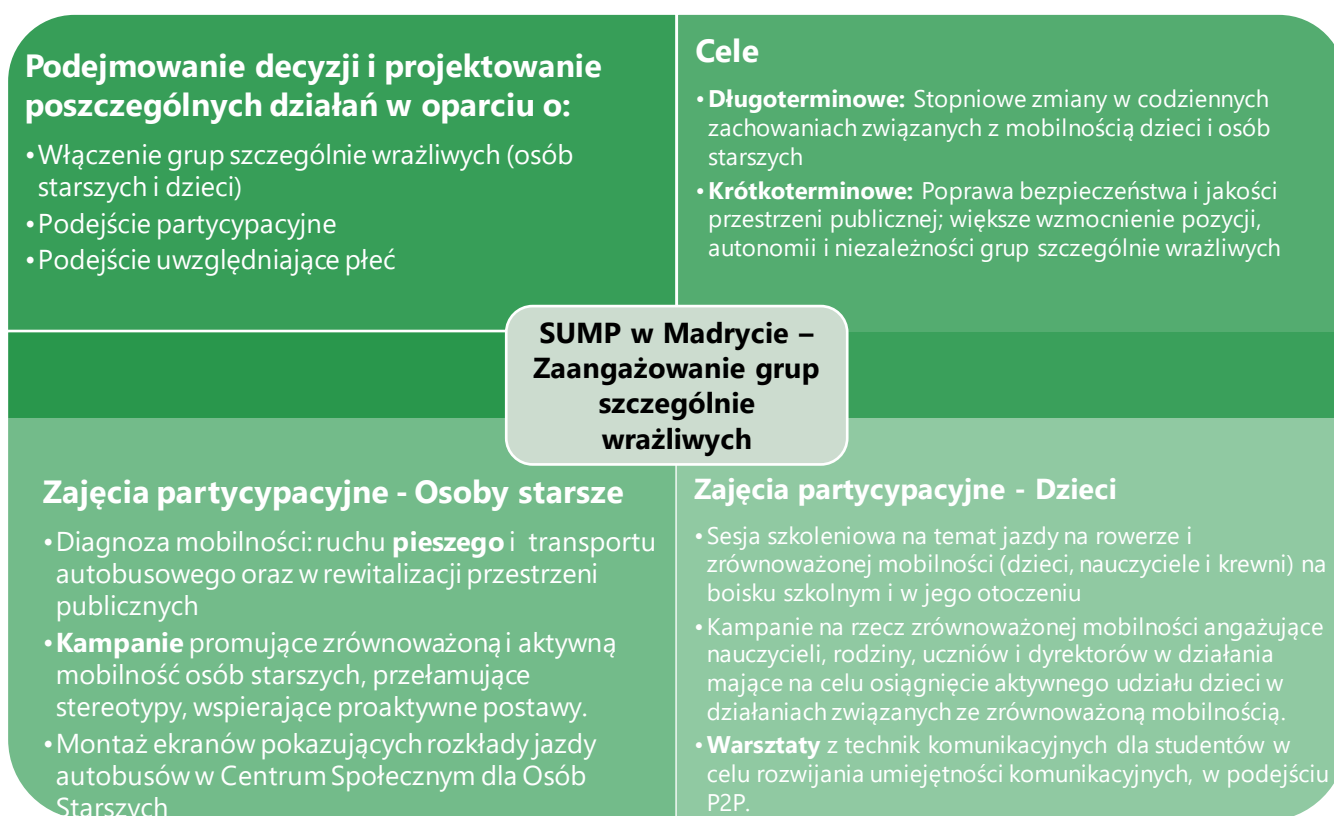
<sup>65</sup> [Wyniki aktualizacji badania "Mobilność dzielnic osób starszych Puente de Vallecas/Villa de Vallecas".](#) (język hiszpański)  
[Strategie zarządzania mobilnością dla słabszych grup społecznych z uwzględnieniem perspektywy płci \(działanie 2.8\).](#) (język hiszpański)

<sup>66</sup> Tamże

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

roli osób starszych, podnoszenie świadomości na temat korzyści płynących z aktywnego życia i (zrównoważonej) mobilności. Kampania obejmowała filmy<sup>67</sup> i audycję radiową.<sup>68</sup> Podobne działania zostały przeprowadzone z myślą o zaangażowaniu dzieci i młodzieży. Działania partycypacyjne były prowadzone głównie w szkole, gdzie również aktywnie uczestniczyli nauczyciele i ich rodziny. W celu promowania zaangażowania i promowania kultury zrównoważonej mobilności w szkołach (np. mobilność rowerzystów) przeprowadzono sesje szkoleniowe i warsztaty na temat "urbanistyki i mobilności". Ponadto warsztaty koncentrowały się na technikach komunikacji i podejściu P2P. Przeszkoleni młodzi liderzy zrównoważonej mobilności zostali wyznaczeni w szkole do opracowania kampanii informacyjnych (wspieranych przez nauczycieli)<sup>69</sup>

Rysunek 12: Zaangażowanie grup szczególnie wrażliwych w madryckim planie zrównoważonej mobilności miejskiej



Działania skierowane do osób starszych i dzieci, wraz z całą strategią rozwoju planu zrównoważonej mobilności miejskiej, opierały się na podejściu uwzględniającym problematykę płci. Ogólnie rzecz biorąc, podejście uwzględniające płeć przyznaje, że kobiety, osoby LGBTQ+ i inne zmarginalizowane grupy (tj. osoby starsze i dzieci) często są narażone na większe ryzyko nękania i przemocy podczas korzystania z transportu publicznego. Angażuje się więc organizacje kobiece, grupy wsparcia LGBTQ+ i organizacje zajmujące się prawami osób niepełnosprawnych. Przez lata Urząd Miasta Madrytu koncentrował się na następujących kierunkach działania:

<sup>67</sup> [Kolejne miasto jest możliwe. nareszcie FILMY!](#) (język hiszpański).

<sup>68</sup> [O tym, jak ważne jest poruszanie się w dobrym towarzystwie](#) (język hiszpański).

<sup>69</sup> [https://civitas.eu/sites/default/files/civitas\\_eccentric\\_booklet\\_madrid\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/civitas_eccentric_booklet_madrid_web.pdf)

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

- Konsolidacja struktury miejskiej ułatwiającej mobilność i korzystanie z przestrzeni publicznej, dostosowując ją do obecnych i przyszłych potrzeb kobiet;
- Promowanie perspektywy płci w diagnozie, planowaniu i realizacji nowych działań w zakresie mobilności miejskiej.
- Wspieranie ich wdrażania w celu promowania korzystania z transportu publicznego oraz niezmotoryzowanych środków transportu pieszego i rowerowego, koncentrując się na projektowaniu skali bliskości, w której ogólnie rozwija się życie ludzi, a przede wszystkim zadania domowe i opiekuńcze kobiet.

Gmina Madryt zorganizowała warsztaty mobilności dla kobiet i dziewcząt, dostarczając im informacji na temat różnych możliwości transportu, środków bezpieczeństwa i ich praw w przestrzeni publicznej. Warsztaty te mają na celu umożliwienie im pewniejszego poruszania się w środowisku miejskim (np. warsztaty dotyczące płci, aby zachęcić dziewczęta do jazdy na rowerze).<sup>70</sup> Warsztaty te zostały zrealizowane we współpracy ze szkołami podstawowymi i średnimi oraz klubami osób starszych. Uzupełnieniem tego podejścia jest również gromadzenie danych uwzględniających aspekt płci. Proces ten polega na systematycznym gromadzeniu i analizowaniu danych związanych z transportem, z uwzględnieniem specyficznych potrzeb i doświadczeń osób różnej płci (z podziałem na płeć). Gromadzenie danych zdezagregowanych według płci pomogło gminie Madryt w zidentyfikowaniu i wyeliminowaniu różnic i nierówności we wzorcach mobilności, kwestiach bezpieczeństwa i dostępie do usług transportowych.<sup>71</sup>

Podczas opracowywania drugiego planu zrównoważonej mobilności miejskiej gmina **Granollers** przeprowadziła **rozszerzony proces oceny oparty na poprzednim planie zrównoważonej mobilności** miejskiej. Granollers skoncentrował się na zapewnieniu szerokiego udziału kluczowych grup i podmiotów. W sesjach wzięli udział członkowie miejskiej rady ds. mobilności i zdrowia, pracownicy rady miejskiej oraz przedstawiciele lokalnej tkanki społecznej i gospodarczej. Szczegółowa debata pozwoliła skupić się na **ponownej ocenie i ustaleniu priorytetów działań** w zakresie **mobilności**. Odbyły się spotkania z przedstawicielami miejskiej rady ds. mobilności i zdrowia, podmiotami gospodarczymi i społecznymi oraz zespołem rady miasta. Odbyły się dodatkowe rozmowy z mieszkańcami i osobami korzystającymi z komunikacji miejskiej. Podczas tych spotkań uczestnicy dokonali przeglądu propozycji działań i przedstawili zalecenia dotyczące udoskonalenia konkretnych elementów i strategii w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej.<sup>72</sup>

### 9.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć w odniesieniu do wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji mieszkańców w Hiszpanii, są następujące:

- **Holistyczne zaangażowanie miast – poza centrami miast:** Zrównoważona mobilność nie powinna ograniczać się do centrum miasta. Położenie nacisku na przedmieścia i obszary peryferyjne w procesie SUMP zapewnia kompleksowe rozwiązanie w zakresie mobilności miejskiej. Koncentrując się na tych często zaniedbywanych regionach, zwłaszcza tych o ograniczonej dostępności transportowej, powstają plany mogące zaoferować bardziej sprawiedliwe korzyści w zakresie mobilności w całym krajobrazie miejskim, czyniąc miasto bardziej spójnym i sprzyjającym włączeniu społecznemu.

<sup>70</sup> [Rozwiązania w zakresie zrównoważonej mobilności w Madrycie](#)

<sup>71</sup> Comunidad de Madrid, [Promowanie perspektywy płci w dziedzinie mobilności](#) Język hiszpański..

<sup>72</sup> Aktualizacja wytycznych dotyczących planów zrównoważonej mobilności miejskiej

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

- **Inkluzywność poprzez zaangażowanie słabszych grup społecznych:** prawdziwie reprezentatywny plan zrównoważonej mobilności miejskiej to taki, który wysłuchuje i uwzględnia poglądy wszystkich mieszkańców, zwłaszcza tych z grup szczególnie wrażliwych. Dostosowane do potrzeb działania, takie jak spacery sąsiedzkie lub wydarzenia szkolne, zapewniają tym grupom możliwości aktywnego uczestnictwa i wyrażania swoich wyjątkowych wyzwań i potrzeb. Zapewniając ich włączenie, SUMP staje się nie tylko dokumentem strategicznym, ale także odzwierciedleniem zróżnicowanej populacji miasta.
- **Znaczenie wrażliwości na płeć:** Poza ogólną dostępnością, w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej kładzie się wyraźny nacisk na podejście uwzględniające aspekt płci. Uznanie i zajęcie się różnymi potrzebami i wyzwaniami w zakresie mobilności, przed którymi stoją różne płcie, zapewnia bardziej zrównoważony i sprawiedliwy krajobraz mobilności. Podkreśla to zaangażowanie Hiszpanii w przełamywanie barier związanych z płcią w miastach.
- **Ustrukturyzowane debaty na rzecz konstruktywnej informacji zwrotnej:** Angażowanie mieszkańców w debaty to nie tylko zbieranie informacji zwrotnych, ale robienie tego w sposób ustrukturyzowany i ukierunkowany. Kierując dyskusje wokół konkretnych tematów, takich jak identyfikacja priorytetów, ponowna ocena obecnych środków i potencjalne bariery wdrażania, debaty te mogą przynieść praktyczne spostrzeżenia. Dzięki temu informacje zwrotne od mieszkańców są nie wartościowe i dotyczą różnych kwestii związanych z mobilnością.

## 10. Włochy

### 10.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

#### Ramka 7: Przegląd planów zrównoważonej mobilności miejskiej we Włoszech

- *Od 2017 r. plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) we Włoszech<sup>1</sup> podlegają regulacji na mocy dekretu nr 397, opublikowanego w Dzienniku Urzędowym. Dekret ten został następnie zaktualizowany dekretem nr 396 w sierpniu 2019 r., którego wyraźnym celem jest wspieranie jednolitego i skoordynowanego podejścia do rozwoju planów zrównoważonej mobilności miejskiej w całym kraju. Wytyczne przedstawione w dekreście nr 396 odnoszą się do następujących kluczowych aspektów: 1) Ustanowienie standardowej procedury projektowania i zatwierdzania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. 2) Określenie strategii referencyjnych, celów makro i szczegółowych oraz działań, które przyczyniają się do realizacji strategii. Dodatkowo kładzie się nacisk na wykorzystanie wskaźników do oceny realizacji celów SUMP.*

Poniżej opisano wybrane przykłady inicjatyw lokalnych we **Włoszech**.

Strategiczne podejście do planowania mobilności miejskiej we Włoszech jest ściśle zgodne z wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi planów zrównoważonej mobilności. We wrześniu 2022 r. Techniczna Struktura Misji MIMS oraz Generalna Dyrekcja ds. Lokalnego i Regionalnego Transportu Publicznego oraz Zrównoważonej Mobilności Publicznej opublikowały Vademecum<sup>73</sup> dotyczące opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), przygotowanego we współpracy z Politechniką w Mediolanie. W ramach tego działania powołano dwa podmioty: **międzyinstytucjonalną grupę roboczą** i **koordynatora ds. mobilności w celu** zachęcenia społeczeństwa do zaangażowania. Ponadto w ramach strategii podjęto szereg działań na rzecz kultury rozwoju, zrównoważonego rozwoju i **działań zachęcających**<sup>7</sup>: interwencje te mające na celu promowanie zmian zachowań opierają się na założeniu, że aby zmienić mobilność pracowników, nie wystarczą interwencje ograniczające i że konieczne jest działanie w zakresie wartości i wymiarów normatywnych życia miejskiego. W tym scenariuszu menedżerowie ds. mobilności zaczęli promować szereg środków mających na celu zachęcenie **do aktywnego i publicznego uczestnictwa** poprzez **kampanie uświadamiające** i **programy** spersonalizowanego marketingu (Personalized Travel Planning - PTP).

Miasto Mediolan jest dobrym przykładem bezpośredniego zaangażowania w proces decyzyjny poprzez **referendum publiczne**.

### 10.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

Jednym z działań wstępnych zdefiniowanych jako proceduralna część wdrażania planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest powołanie **interdyscyplinarnej/międzyinstytucjonalnej**

<sup>73</sup> [Vademecum SUMP](#) (włoska wersja językowa).

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

**grupy roboczej.** W tym kontekście znaczącą rolę należy przypisać postaci **koordynatora ds. mobilności obszarowej**, która jest przewidziana dla gmin w miastach metropolitalnych, stolicach regionów i województw oraz dla gmin o liczbie mieszkańców powyżej 50 000 mieszkańców, (jeśli na ich terytorium znajdują się firmy zatrudniające ponad 100 pracowników). Instytucja koordynatora ds. mobilności obszarowej została po raz pierwszy wprowadzona w 1998 r., ale stała się obowiązkowa dopiero w 2021 r. (dekret ministerialny z 12 maja 2021 r.).<sup>74</sup> Do wewnętrznych podmiotów, które mają być zaangażowane w prace grupy roboczej ds. opracowania gminnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej, należy zatem koordynator ds. mobilności obszarowej. Analiza pozwoliła również na identyfikację ewentualnych słabych stron i sposobów ich eliminacji poprzez zaangażowanie innych interesariuszy (np. ekspertów zewnętrznych, przedstawicieli środowiska nauki, specjalistów do spraw komunikacji). Grupa dba o to, aby obywatele byli aktywnie zaangażowani w cały proces tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej. W Rzymie grupa robocza zorganizowała dwuetapowy proces partycypacyjny<sup>75</sup>. Pierwsza faza uczestnictwa rozpoczęła się w lutym 2022 r. i obejmowała 19 wydarzeń z udziałem interesariuszy, instytucji i mieszkańców. Etap ten miał na celu wspólną aktualizację analizy terytorialnej oraz celów i priorytetów SUMP. Spotkania partycypacyjne przyjęły trzy główne podejścia: **Szkolenia informacyjne:** Sesje te koncentrowały się na ustanowieniu wspólnej metodologii pracy, przekazaniu podstawowych pojęć i języka planowania strategicznego oraz omówieniu zmian terytorialnych wpływających na planowanie. Celem było stworzenie jednolitego języka na wszystkich etapach pracy oraz zwiększenie świadomości społecznej. Kluczowe koncepcje, strategie, działania i metropolitalne znaczenie SUMP zostały podkreślone podczas spotkań i warsztatów. **Słuchanie:** Spotkania te pozwoliły zidentyfikować mocne i słabe strony mobilności na terytorium metropolitalnym, szanse i zagrożenia, zarówno tematycznie (np. aktywna mobilność, transport publiczny), jak i regionalnie. Techniczna grupa robocza zapewniła niezbędne wsparcie w tłumaczeniu potrzeb i opracowywaniu konkretnych celów. **Aktualizacja:** Ostatni etap, po ustaleniu wspólnego języka i metodologii, koncentrował się na przeglądzie wykazu celów i priorytetów ministerialnych w oparciu o niedawne zmiany kontekstu i potrzeby terytorialne. Zorganizowano spotkanie podsumowujące w celu zebrania informacji zwrotnych od uczestników, którzy otrzymali pozytywne uwagi, w tym w odniesieniu do środowiska online/zdalnego.<sup>76</sup>

Druga faza (obecnie trwająca) polegała na zaangażowaniu interesariuszy w nakreślenie strategii i działań w oparciu o ustalone cele i ich priorytety. Podobnie jak faza początkowa, ta faza obejmowała sesje treningowe i odsłuchowe. Miały one na celu przekazanie podstawowych koncepcji SUMP i terminów planowania strategicznego. Celem było wzmocnienie pozycji uczestniczących interesariuszy (opierając się na wysiłkach podjętych w początkowej fazie), aby stworzyć między nimi jednolite zrozumienie i język. Umożliwiło to zainteresowanym stronom stopniowe zrozumienie znaczenia etapów prac poprzez aktywne zaangażowanie w informację. Zasadnicza druga faza uczestnictwa koncentrowała się na zebraniu propozycji działań terytorialnych, skrupulatnym dokumentowaniu i rejestrowaniu oficjalnych sugestii, a następnie ocenie ich przez zespół techniczny. Proces ten zaowocował ponad 100 propozycjami od gmin, urzędów miejskich, przedsiębiorstw, stowarzyszeń, menedżerów ds. mobilności i różnych innych uczestników, które zostały opracowane i ustalone podczas serii dedykowanych spotkań.<sup>77</sup>

Niektóre z **inicjatyw promowanych** przez sieci koordynatorów ds. mobilności we Włoszech obejmują projekty mające na celu promowanie zrównoważonych środowiskowo i finansowo środków transportu oraz wyborów dotyczących stylu życia: kilka firm i administracji proponuje

<sup>74</sup> [Posiadanie menedżera ds. mobilności jest obecnie obowiązkowe dla firm i gmin we Włoszech](#)

<sup>75</sup> [Stolica Rzymu SUMP, uczestnictwo](#). (język włoski)  
Stolica Metropolitalna Rzymu, SUMP, [Papieru](#). (język włoski)

<sup>76</sup> Tamże

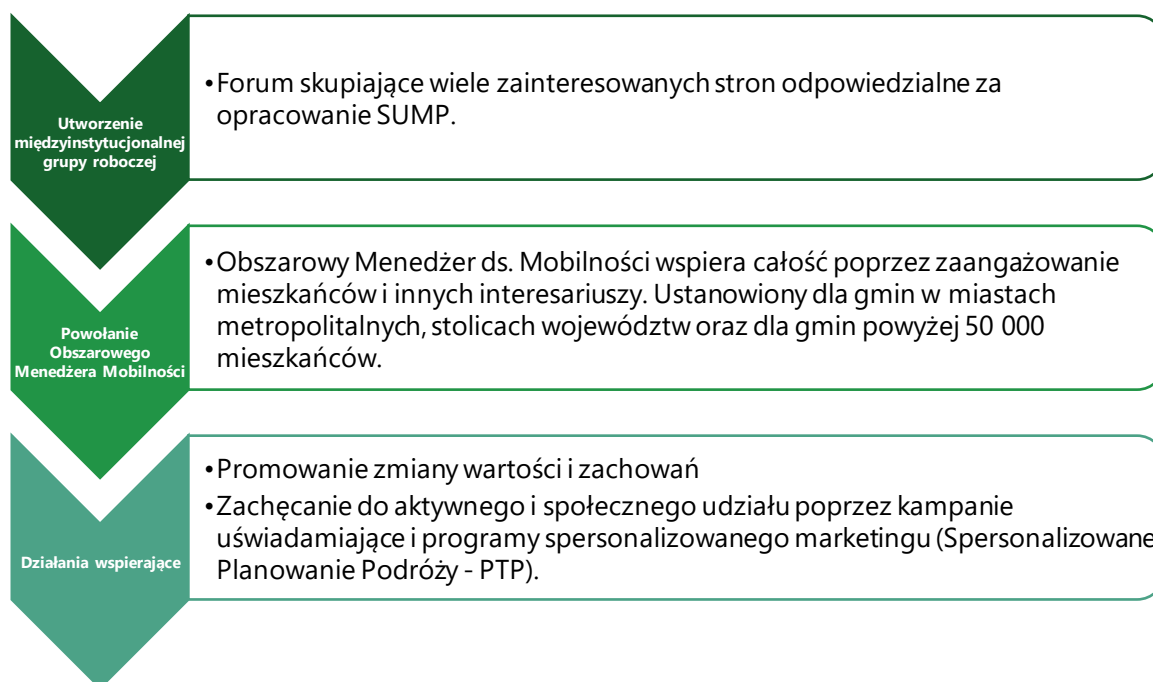
<sup>77</sup> Tamże.

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

innowacje organizacyjne mające na celu poprawę mobilności pracowników. Jak wcześniej wspomniano, koordynator ds. mobilności w firmie jest obowiązkowy dla firm zatrudniających ponad 100 pracowników. Koordynator ds. mobilności w przedsiębiorstwie musi nawiązać stałą komunikację z koordynatorem ds. mobilności w danym obszarze gminy.<sup>78</sup> Od strony technologicznej zwraca się uwagę na interwencje ws. mobilności korporacyjnej w zakresie wdrażania technologii ładowania pojazdów elektrycznych czy integracji paneli fotowoltaicznych na parkingach, a nawet wsparcia upowszechniania infomobilności (np. poprzez instalację paneli informacyjnych, wdrażanie i rozpowszechnianie aplikacji oraz udział w testach lokalnego MaaS – Mobility as a Service). Inne eksperymentalne środki przyjęte w niektórych włoskich metropoliach obejmowały udział koordynatora ds. mobilności w projektowaniu zintegrowanych systemów usług mobilności na dużą skalę terytorialną, wraz z interwencjami w zakresie innowacji organizacyjnych. Miały one na celu lepsze zarządzanie mobilnością poprzez modyfikację kalendarzy pracy tak by desynchronizować godziny szczytu przewozowego. Interwencje te, przetestowane podczas pandemii w celu uniknięcia koncentracji podróży, wymagają starannej koordynacji harmonogramów biznesowych w obszarach metropolitalnych, w których są stosowane.

W oparciu o opisane wielopoziomowe podejście, zaangażowanie mieszkańców było kluczowym atutem przy opracowywaniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Bolonii. W ramach "Forum Zrównoważonej Mobilności" różne zainteresowane strony zostały zaproszone do pracy nad strategiami, polityką i różnorodnymi działaniami. Ogółem 55 różnych gmin i ich mieszkańców wzięło udział w publicznych spotkaniach prezentujących plany zrównoważonej mobilności miejskiej; Sześć dzielnic Bolonii zaangażowało się w warsztaty i specjalne punkty informacyjne. Wraz z rozwojem SUMP, projekt "PUMS Bologna Metropolitana Project" miał na celu zaangażowanie wszystkich podmiotów i mieszkańców poprzez działania partycypacyjne, informacyjne i komunikacyjne (współrealizacja).

Rysunek 13: Włoska międzyinstytucjonalna grupa robocza



78

Hogan Lovells, 2021. [Firmy muszą wdrożyć plan zmniejszenia wpływu podróży z domu do pracy na środowisko.](#)

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

Bolonia przyjęła innowacyjne podejście, opracowując plan mobilności, który jest zintegrowany zarówno na poziomie terytorialnym, jak i tematycznym: SUMP został opracowany dla całego obszaru metropolitalnego i ściśle skoordynowany z planami sektorowymi dotyczącymi logistyki miejskiej i ruchu rowerowego. Aby osiągnąć wspólny proces planowania, zespół Biura Planowania Mobilności od początku planował ich połączenie. Kluczowym wnioskiem płynącym z przypadku Bolonii jest to, że zaangażowanie interesariuszy jest kluczowym aspektem każdego procesu decyzyjnego w obszarze metropolitalnym. Głównym wyzwaniem było znalezienie wykonalnych i skutecznych sposobów kierowania logistyką miejską, która jest rynkiem zdominowanym przez prywatne przedsiębiorstwa z często niewielkim doświadczeniem w planowaniu miejskim. W tym kontekście Lokalna Agencja Transportu Publicznego i Mobilności (SRM – Reti e Mobilità) wsparła projekt aplikacji na smartfony (Powered by the BetterPoints) w celu promowania redukcji podróży samochodem tylko jednej osoby. **Program Bella Mossa** wykorzystywał nagrody i grywalizację na rzecz zrównoważonych podróży. Do głównych elementów inicjatywy Bella Mossa należały:

- Dedykowana aplikacja na smartfony do śledzenia i nagradzania spacerów i jazdy na rowerze;
- Gromadzenie punktów do wymiany w sklepach lokalnych i ogólnodostępnych;
- Realizacja punktów w sklepie poprzez skanowanie kodów kreskowych telefonu;
- Budowanie solidnych partnerstw z firmami w celu poparcia programu i akceptowania punktów lojalnościowych w sklepie;
- Aktywny marketing programu na poziomie lokalnym.

Bella Mossa pozwoliła uczestnikom tworzyć zespoły spoza miejsca pracy, aby rywalizować z przyjaciółmi i rodziną, angażować się w comiesięczne wyzwania i brać udział w wyjątkowym letnim konkursie. W tym samym roku SRM uruchomił również Schools Challenge, zachęcając lokalne szkoły do większego zaangażowania.<sup>79</sup> Ta aplikacja na smartfony, która wykorzystuje nagrody i grywalizację do promowania zrównoważonych podróży, jest bezpośrednią metodą angażowania mieszkańców. Zapewniając zachęty i czyniąc zrównoważony rozwój miasta zachęca mieszkańców do aktywnego udziału w praktykach zrównoważonej mobilności. System grywalizacji i nagród prawdopodobnie pobudził również dyskusje i świadomość na temat zrównoważonych praktyk, jeszcze bardziej integrując etos SUMP z codziennym życiem mieszkańców Bolonii.

**Tabela 1: Przykładowe działania związane z nudgingiem we Włoszech**

Kraj	Inicjatywa
<b>Włochy, Stolica Rzymu</b>	<b>Wycieczki za śmieci:</b> Darmowe bilety komunikacji miejskiej jako nagroda za recykling materiałów, takich jak plastikowe butelki i papiery (np. 30 plastikowych butelek za 1 bilet). Lokalna agencja transportu publicznego zapewnia bilety na metro osobom, które poddają recyklingowi plastikowe butelki za pomocą maszyn znajdujących się na trzech stacjach metra. Inicjatywa szybko zyskała na popularności, a 350 000 butelek zostało poddanych recyklingowi. W planach jest rozbudowa tego systemu w całej sieci metra. Aby skorzystać z programu, osoby dojeżdżające do pracy muszą zainstalować na swoich smartfonach aplikację, która śledzi liczbę zgromadzonych biletów na podstawie butelek, które poddają recyklingowi. Recykling 30 butelek, z których każda jest skanowana za pomocą kodu kreskowego w celu weryfikacji przez maszynę, zapewnia im bilet, który jest

<sup>79</sup> [Bolońska aplikacja Bella Mossa zachęcała mieszkańców do podróżowania po mieście w sposób bardziej zrównoważony.](#)

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

	ważny przez 100 minut podróży. Następnie urządzenie aktualizuje te informacje w aplikacji. <sup>80</sup>
<b>Włochy, Metropolitalne Miasto Bolonia</b>	<b>Bella Mossa:</b> Program bonusowy dla użytkowników transportu publicznego. "Zrównoważone kilometry" są zbierane za pośrednictwem aplikacji mobilnej, aby uzyskać bonusy, rabaty, gadżety w lokalnych sklepach.
<b>Włochy, gmina Bolzano; Włochy, gminy Trydent i Rovereto</b>	<p><b>Viaggia Trento e Rovereto Play&amp;Go, SASABus APP:</b> Gry i grywalizacja na rzecz zrównoważonej mobilności. Użytkownicy zdobywają punkty, zbierają "trofea" i czynią postępy (np. ilość CO2 lub zaoszczędzone pieniądze), aby osiągnąć różne nagrody. Wynik osobisty może być publicznie widoczny, aby sprzyjać konkurencji, a tym samym zrównoważonym zachowaniom. Gracze zdobywają punkty Zielonych Liści za każdą podróż, w oparciu o następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Punkty są przyznawane na podstawie odległości przebytej pieszo, rowerem lub komunikacją miejską, śledzonej przez aplikację. Aplikacja wyświetla potencjalne punkty dla zaplanowanych tras.</li> <li>• Tylko przejazdy w obrębie Trydentu lub Rovereto liczą się do zbierania punktów.</li> <li>• Dienne limity obowiązują dla różnych środków transportu: 10 km pieszo, 30 km jazdy na rowerze/rowerze miejskim, 8 przejazdów pociągiem/autobusem i 4 przejazdów kolejką linową. Przekroczenie tych limitów nie wlicza się do postępów w grze.</li> <li>• Podróże o zerowym wpływie na środowisko, takie jak chodzenie pieszo lub jazda na rowerze, zdobywają dodatkowe punkty.</li> </ul> <p>Gracze automatycznie otrzymują odznaki po osiągnięciu określonych kamieni milowych w grze. Te odznaki należą do różnych kolekcji. Chociaż organizatorzy gry z góry określają wszystkie możliwe do zdobycia odznaki, są one nieujawniane, aby zachować element zaskoczenia i zmotywować graczy. Nagrody mogą obejmować sześciomiesięczne członkostwo w siłowni lub sezonowy abonament na basen itp.</p>
<b>Włochy, Urząd Miasta Bolonia</b>	<b>Śniadanie rowerowe:</b> na znak uznania za korzystanie ze zrównoważonych środków transportu (np. rowerów), obecni użytkownicy otrzymują prezent (np. kawę, śniadanie, ciasto) od lokalnego stowarzyszenia i firmy spożywczej za swój wysiłek.
<b>Belgia, Gandawa Finlandia, Helsinki</b>	<b>MUV – Mobility Urban Values:</b> System MUV składa się z podejścia mieszanego, łączącego techniki zmiany zachowań

<sup>80</sup> <https://www.dailysabah.com/life/2019/10/02/rome-follows-istanbuls-example-offers-free-transport-for-plastic-recyclers>

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

<p><b>Włochy, Palermo</b> <b>Holandia, Amsterdam;</b> <b>Portugalia, Fundão</b> <b>Hiszpania, Barcelona;</b></p>	<p>(np. aplikacje mobilne i gry fizyczne) oraz otwarte dane w celu informowania decydentów i podejścia do współprojektowania (np. zaangażowanie lokalnego biznesu w reklamę platformy MUV). System MUV obejmuje sześć (6) europejskich sąsiadów. Ekosystem technologiczny MUV składa się z <b>trzech elementów: aplikacji mobilnej, rozproszonej sieci stacji monitorowania środowiska (zaprojektowanej wspólnie z lokalnymi społecznościami) oraz skalowalnej platformy chmurowej do gromadzenia, agregowania i analizowania danych.</b> Ogromna ilość danych gromadzonych w społecznościach MUV zasila lokalne procesy planowania i kształtowania polityki w celu opracowania tanich i skutecznych rozwiązań w zakresie mobilności miejskiej. Kreatywność i artystyczny projekt maksymalizują lokalny wpływ i rozpowszechnianie rezultatów projektu poza bezpośrednio zaangażowanymi społecznościami.</p> <p>Przełomowe podejście MUV pozwala zatem osiągnąć zrównoważoną mobilność poprzez połączenie metod: współtworzenia, podnoszenia świadomości, grywalizacji, systemów nagradzania, nowych form komunikacji, projektowania artystycznego, technologii informacyjno-komunikacyjnych i nauki o danych, wytwarzania przyrostowego oraz otwartego zarządzania. Zamiast angażować się w inwestycje o długim i niepewnym zwrocie, MUV umożliwia społecznościom lepsze przekładanie potrzeb mieszkańców na nowe rozwiązania, angażując użytkowników końcowych w cały proces, aby zapobiec ryzyku niskiego wykorzystania. Rzeczywisty wpływ jest mierzony za pomocą podejścia opartego na dowodach, aby zmaksymalizować rentowność ekonomiczną i społeczny zwrot z inwestycji (SROI) oraz zwiększyć i zwiększyć skalę rozwiązań MUV.<sup>81</sup></p>
--	--

Wreszcie, miasto Mediolan zorganizowało również **referendum w** sprawie wprowadzenia nowych środków w zakresie opłat drogowych i opłat za wjazd do centrum miasta (program Ecopass). W **referendum** 79% mieszkańców opowiedziało się za modernizacją i rozszerzeniem istniejącego systemu opłat oraz Strefy Ograniczonego Ruchu<sup>82</sup>. Ten wysoki wskaźnik uczestnictwa został osiągnięty dzięki podejściu oddolnemu i partycypacyjnemu, profesjonalni komunikatorzy ułatwili proces, dostarczając jasnych i zwięzłych informacji na temat proponowanych środków i najbardziej złożonych kwestii związanych z planem zrównoważonej mobilności miejskiej. Ostatecznie cała lokalna ludność była integralną częścią projektu. Według badań przeprowadzonych przez Marco Percoco, "kilka czynników może wpływać na akceptację takich systemów przez użytkowników dróg: oczekiwania wyborców, świadomość znaczenia polityki, znajomość debaty na temat opłat drogowych, postrzegana sprawiedliwość, obawy o środowisko, uzależnienie od samochodów i wartość próby".<sup>83</sup>

<sup>81</sup> <https://cordis.europa.eu/project/id/723521>

<sup>82</sup> [Szkolenie GO SUMP w zakresie finansowania zrównoważonej mobilności](#), Urząd Miasta Mediolan

<sup>83</sup> <https://www.siecon.org/sites/siecon.org/files/oldfiles/uploads/2014/10/Percoco-122.pdf>

### 10.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć w odniesieniu do wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji obywatelskiej we Włoszech, są następujące:

- **Ujednolicona wiedza specjalistyczna na rzecz większego zaangażowania:** Potrzeba scentralizowanego organu, szczególnie w złożonej dziedzinie planowania urbanistycznego i zrównoważonej mobilności, wynika z wieloaspektowego charakteru stojących przed nimi wyzwań. Harmonizując interdyscyplinarną i multidyscyplinarną wiedzę specjalistyczną w ramach scentralizowanej struktury, Włochy zapewniają bezproblemową współpracę różnych specjalistów – od urbanistów i naukowców zajmujących się ochroną środowiska po socjologów i inżynierów ruchu. Ta synergia oparta na współpracy wykracza poza zbiory i wykorzystuje różnorodną wiedzę do podejmowania świadomych decyzji. Ponadto takie skonsolidowane podejście pełni rolę punktu kontaktowego dla mieszkańców, zapewniając jasność i zmniejszając zamieszanie, które może wynikać z interakcji z wieloma instytucjami. Gwarantuje to, że informacje zwrotne przekazywane przez społeczeństwo spotykają się ze skoordynowaną reakcją, która uwzględnia szerokie spektrum aspektów nieodłącznie związanych z mobilnością miejską.
- **Zmiana zachowania:** Zachowanie jest głęboko zakorzenione w nawyku, kulturze i indywidualnych doświadczeniach. Wprowadzanie zmian, zwłaszcza tych, które zaburzają rutynę lub wymagają zmiany stylu życia, może spotkać się z oporem. Na tym polega piękno sugerowania: nie narzuca, ale raczej delikatnie kieruje jednostki w kierunku pożądanego rezultatu. Skupienie się Włoch na nudgingu jako elemencie planów zrównoważonej mobilności miejskiej świadczy o zrozumieniu ludzkiej psychologii i złożoności zmiany zachowania. Nudging może być realizowany na różne sposoby – czy to poprzez elementy urbanistyczne, które zachęcają do chodzenia pieszo lub jazdy na rowerze, zachęty do korzystania z transportu publicznego, czy nawet kampanie informacyjne, które zmieniają postrzeganie zrównoważonego rozwoju. W istocie, wskazywanie to zapewnia delikatny impuls, dzięki czemu ścieżka zrównoważonych wyborów jest nie tylko dostępna, ale także najbardziej atrakcyjna.
- **Demokratyczna walidacja poprzez szeroko zakrojone konsultacje:** Demokracja rozwija się dzięki aktywnemu zaangażowaniu mieszkańców w procesy decyzyjne. Uznając, że niektóre propozycje zawarte w planie zrównoważonej mobilności miejskiej mogą stanowić wyzwanie dla istniejących norm lub preferencji, Włochy podkreślają znaczenie szeroko zakrojonych konsultacji. Zamiast podejścia odgórnego, w którym decyzje są wydawane, Włochy preferują metodę partycypacyjną, aktywnie zasięgając opinii publicznej na temat spornych środków. Mechanizmy takie jak referenda dają obywatelom bezpośredni wpływ na kluczowe decyzje, wzmacniając zasadę rządzenia przez ludzi. Takie demokratyczne walidacje nie tylko uzyskują zgodę, ale budują zaufanie. Kiedy obywatele wiedzą, że zostali wysłuchani, a ich obawy zostały uwzględnione, są bardziej skłonni do współpracy, nawet jeśli decyzje mogą wiązać się z krótkoterminowymi niedogodnościami. Wypełniają lukę między intencjami politycznymi a odbiorem społecznym, tworząc środowisko wzajemnego szacunku i współpracy.

## 11. Holandia

### 11.1. Wybór krajowych i lokalnych dobrych praktyk w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

#### Ramka 8: Migawka SUMP w Holandii

- Rząd holenderski aktywnie promował praktyki w zakresie zrównoważonego transportu i wdrożył kilka polityk i środków mających na celu osiągnięcie zrównoważonej mobilności miejskiej. Polityki te obejmują różne aspekty mobilności, takie jak infrastruktura rowerowa, transport publiczny, wspólne korzystanie z samochodów, pojazdy elektryczne i redukcja emisji gazów cieplarnianych.
- Rząd holenderski zachęca lokalne gminy i regiony do opracowania własnych planów zrównoważonej mobilności, które są zgodne z krajowymi celami i priorytetami. Te plany lokalne często obejmują środki mające na celu poprawę infrastruktury rowerowej, promowanie korzystania z transportu publicznego, tworzenie stref wolnych od samochodów i priorytetowe traktowanie ulic przyjaznych pieszym. W 2019 r. wprowadzono nowe przepisy zwane „de Omgevingswet”, mające na celu rozwiązanie problemów środowiskowych.
- Ta kompleksowa ustawa zastępuje 26 istniejących ustaw związanych z planowaniem przestrzennym i różnymi przepisami, w tym ustawą o planach ruchu i transportu z 1998 r. Wśród elementów tego nowego prawodawstwa znajduje się wizja i plan środowiskowy, który służy również jako plan strategiczny w zakresie mobilności. Coraz częściej liczne gminy przyjęły już nowe prawo, przyjmując w swoich inicjatywach opracowanie wizji i planu środowiskowego.

Poniżej znajduje się krótki opis wybranych inicjatyw lokalnych w **Holandii**.

Wybrane dobre praktyki obejmują Groningen, Utrecht i **region Parkstad Limburg**. **SUMP w Groningen** jest zakorzeniony w długiej tradycji zrównoważonego planowania dla miasta i miasta-regionu. Miasto formalnie powołało organ koordynujący realizację działań. **Utrecht** wykorzystał zaangażowanie sektora prywatnego w celu utrzymania upodmiotowienia społeczności. W **Parkstad Limburg** zastosowano "podejście pracodawcy" do wpływania na zachowania pracowników związane z mobilnością.

### 11.2. Szczegółowy opis dobrych praktyk, metodologii i procesu angażowania mieszkańców w poszczególne etapy SUMP

**Groningen Bereikbaar** stanowi partnerstwo publiczno-prywatne na rzecz zrównoważonego i dostępnego Groningen, zapewniając skuteczną współpracę wszystkich stron oraz koordynację działań w pracach nad różnymi projektami związanymi z transportem. Takie podejście pozwoliło organowi uzyskać poparcie polityczne i zwiększyć zaangażowanie przekrojowe. W ten sposób organ ten gromadzi najlepszą dostępną wiedzę fachową z sektora publicznego i prywatnego, środowisk akademickich, mieszkańców i różnych grup interesariuszy.

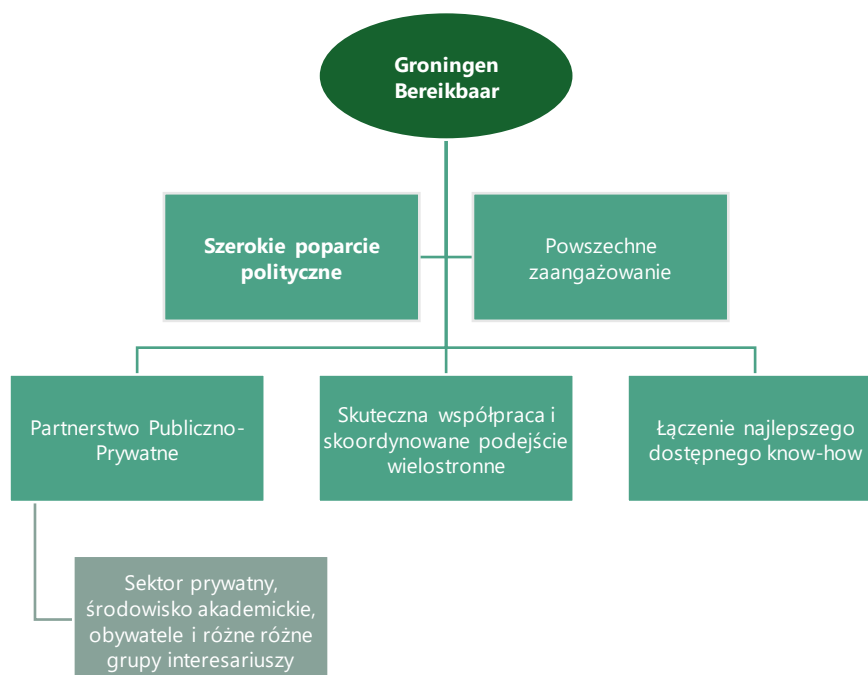
WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

Na dedykowanej [stronie internetowej](#)<sup>84</sup> można znaleźć informacje o aktualnych projektach i działaniach w zakresie mobilności w mieście (np. bezpłatny okres próbny roweru elektrycznego) oraz informacje o ruchu drogowym na bieżąco. Strona internetowa jest zarządzana przez organizację o nazwie Groningen Bereikbaar, która zrzesza społeczność biznesową, gminę Groningen, prowincję Groningen, Ministerstwo Infrastruktury (Rijkswaterstaat) i ProRail. Dzięki współpracy między zarządcami dróg, firmami budowlanymi, organizacjami i rządem, Groningen Bereikbaar oferuje szczegółowe informacje na temat prac budowlanych, zakłóceń w ruchu drogowym oraz porady dotyczące podróży. Odbyna się to za pośrednictwem kanałów takich jak strona internetowa, media społecznościowe, biuletyny cyfrowe i gazeta. Kierowcy mogą zobaczyć aktualne informacje o zamknięciach dróg na inteligentnej mapie.<sup>85</sup> Za pomocą tablic informacyjnych na drodze organizacja powiadamia podróżnych o wypadkach, warunkach drogowych, alternatywnych ścieżkach oraz opcjach parkowania i tranzytu z lokalizacji P+R.

Zaktualizowane wytyczne SUMP zostały przedstawione do wglądu przez społeczność SUMP. Od czasu ich wprowadzenia w 2013 r. wytyczne stały się głównym punktem odniesienia przy opracowywaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (link is external) i zostały szeroko przyjęte w całej Europie. Wytyczne zostały zaktualizowane w celu odzwierciedlenia najnowszych trendów w zakresie mobilności, technologii i społeczeństwa. Podczas różnych sesji w różnych formatach (panele, sesje fokusowe, warsztaty interaktywne) uczestnicy przedstawili swoje uwagi i informacje zwrotne na temat projektu zaktualizowanych wytycznych oraz wyrazili swoje poglądy na temat długoterminowego planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Przeprowadzono serię wizyt na miejscu, podkreślając działania na rzecz zrównoważonej mobilności w Groningen. Uczestnicy mogą wziąć udział w wycieczkach prezentujących inteligentne trasy rowerowe w mieście, zautomatyzowane autobusy wahadłowe, rozwój zorientowany na tranzyt.

Rysunek 14: Partnerstwo publiczno-prywatne w Groningen



84 Groningen Reachbar [strona www](https://www.groningenbereikbaar.nl/en/projects): <https://www.groningenbereikbaar.nl/en/projects>

85 Inteligentna mapa: <https://www.groningenbereikbaar.nl/actuele-verkeersinformatie>

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

Podobne podejście zastosowano w **Utrechcie**<sup>86</sup>, gdzie aktywne zaangażowanie sektora prywatnego przyczyniło się do wzmocnienia pozycji społeczności i zaangażowania lokalnego. Firmy działające w mieście wykupiły bilet na transport publiczny dla wszystkich swoich pracowników, aby uniknąć problemów z dotarciem do pracy w godzinach szczytu. Z obowiązku korzystania z transportu publicznego zwolnieni byli tylko ci, którzy potrzebowali samochodów lub pracowali na nocne zmiany. W ramach szerszego porozumienia krajowego pracodawca nabył bilet na transport publiczny (PT) bez podatku. Bilet ten umożliwiał użytkownikom dostęp do całej sieci komunikacji miejskiej w Utrechcie, wypożyczanie rowerów publicznych w całym kraju, korzystanie z obiektów Park and Ride w Utrechcie oraz korzystanie z niektórych tras kolejowych. Osoby dojeżdżające do pracy mogą podróżować bez opłat po regionie Utrechtu przez cały dzień, każdego dnia w roku. "Utrecht Accessible" pomaga w rejestracji biletów, zbieraniu zdjęć do biletów i komunikowaniu się z użytkownikami w sprawie korzystania z biletu. Trzy organy odpowiedzialne za infrastrukturę, które wdrożyły ten środek, skoordynowały swoje działania w celu zapewnienia skuteczniejszej komunikacji, którą skoncentrowano na rozpoznawalności marki i marketingu biletu PT. Kanały komunikacji obejmują standardową i mobilną stronę internetową, powiadomienia o robotach drogowych, reklamy, spoty radiowe, billboardy oraz wzajemne konferencje prasowe i komunikaty prasowe.

W regionie **Stadsregio Parkstad Limburg**<sup>87</sup> (SPL) opracowano regionalne narzędzie o nazwie "Podejście pracodawcy" do wpływania na zachowania pracowników w zakresie mobilności. Broker mobilności odwiedza firmy w celu zbadania i stymulowania bardziej zrównoważonego transportu, alternatywnych tras podróży samochodem, ofert pilotażowych dla pracowników, takich jak system zwrotu kosztów lub bezpośrednia rekompensata kosztów. Pracodawcy mogą korzystać z ulg podatkowych (wynikających z prawa krajowego). Pomimo tego, że pracodawcy i firmy odgrywają znaczącą rolę w tych dobrych praktykach, inicjatywy mające na celu wpłynięcie na zachowania pracodawców w zakresie mobilności zwiększyły zarówno zaangażowanie, jak i bezpośredni udział pracowników/mieszkańców w wysiłkach na rzecz bardziej zrównoważonej mobilności w mieście. Ponadto, w ramach opracowywania regionalnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej i Planu Działania, SPL było gospodarzem spotkania "Walk and Talk", aby podkreślić potrzebę przejścia na zrównoważoną mobilność. W ramach holistycznej strategii SUMP, SPL zaprosiło eksperta, który podkreślił pilną potrzebę ewolucji w zakresie zrównoważonego rozwoju i mobilności. Po wprowadzeniu, dyskusje na spotkaniu "Walk and Talk" koncentrowały się na złożoności zintegrowanego podejścia, które przekształciło się w regionalny plan zrównoważonej mobilności miejskiej. Szeroko omówiono takie tematy jak jazda na rowerze, transport publiczny, samochody elektryczne oraz wpływanie na zachowania i zmiany. Wnioski z tych dyskusji zostały włączone do działań planu działania i planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

W 2017 roku SPL przeprowadziło Ankiętę Obywatelską, dostosowaną do odbywającego się co dwa lata Programu Badań Obywatelskich. Badanie to opierało się zarówno na ilościowych, jak i jakościowych danych dotyczących mobilności "Parkstadmonitor", organizowanych przez gminy podległe SPL. Ocena mierzyła zadowolenie mieszkańców z różnych elementów mobilności w ich okolicy, w tym ruchu drogowego, prędkości, dostępności miejsc parkingowych, warunków na chodnikach, przejść dla pieszych, bezpieczeństwa drogi do szkoły, infrastruktury rowerowej, usług autobusowych i zasad pierwszeństwa ruchu. W badaniu z 2017 r. wzięły udział gminy Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Brunssum, Simpelveld i Landgraaf, wszystkie należące do SPL. W ramach dążenia do regionalnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej Parkstad Monitor oferuje kompleksowy obraz aktualnej sytuacji w ruchu miejskim. Długoterminowe dane z raportu rzucają światło na trendy w ruchu drogowym. SPL postrzega wyniki Monitora jako kluczowe dane dla rozwoju regionalnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej. W ramach planowanej

<sup>86</sup> Studium przypadku CIVITAS – [Utrecht](#).

<sup>87</sup> [Regionalny plan działania Stadsregio Parkstad Limburg](#)

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH  
W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

kompleksowej strategii SUMP, SPL rozszerzy swój przegląd o dane demograficzne, wzorce przemieszczania się, rozkład zdań przewozowych, docelowe dane demograficzne, zdrowie, środowisko i inne, dążąc do holistycznego zrozumienia wyzwań stojących przed Parkstad. Ta poszerzona perspektywa będzie wykraczać poza ruch drogowy i obejmie powiązane dziedziny, takie jak środowisko i zdrowie. To wieloaspektowe podejście wzbogaca głębię regionalnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

### 11.3. Doświadczenia

Wnioski, jakie można wyciągnąć w odniesieniu do wybranych dobrych praktyk w zakresie partycypacji obywatelskiej w Holandii, są następujące:

- **Synergia publiczno-prywatna napędza akceptację SUMP:** Holandia dostrzega siłę współpracy między sektorem publicznym i prywatnym w stymulowaniu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Tworząc organ konsultacyjny i wielostronny, który integruje oba sektory, istnieje szersza baza wsparcia i zrozumienia dla planów zrównoważonej mobilności miejskiej. To połączenie celów publicznych i dynamiki sektora prywatnego zwiększa bogactwo planu zrównoważonej mobilności miejskiej, zapewniając jego wszechstronność i odporność. To wspólne podejście nie tylko wykorzystuje wiedzę fachową i zasoby z obu sektorów, ale także zapewnia, że plan zrównoważonej mobilności miejskiej uzyska poparcie szerszego grona wpływowych podmiotów, zwiększając jego szanse na sukces i powszechną akceptację.
- **Sektor prywatny jako katalizator zaangażowania społeczności:** Poza samym planowaniem, zaangażowanie sektora prywatnego zostało zidentyfikowane jako kluczowy czynnik zaszczepiający poczucie sprawczości i zaangażowania w społecznościach. Firmy często mają silne powiązania z lokalnymi społecznościami – czy to poprzez swoich pracowników, lokalne inwestycje, czy programy społeczne. Wykorzystując te powiązania, mogą one służyć jako pomosty, przybliżając mieszkańców do procesu SUMP i zapewniając, że ich głosy zostaną wysłuchane i uwzględnione. To oddolne zaangażowanie, wspierane przez sektor prywatny, gwarantuje, że plany zrównoważonej mobilności miejskiej współgrają z rzeczywistymi aspiracjami i wyzwaniami lokalnych mieszkańców.
- **Korporacje wpływają na decyzje dotyczące mobilności:** Holandia przyznaje, że firmy i korporacje mają znaczący wpływ na zachowania swoich pracowników i klientów. Wprowadzając systemy wsparcia, czy to w formie zachęt, kampanii informacyjnych, czy infrastruktury (np. zapewnienie udogodnień dla rowerzystów lub promowanie wspólnych przejazdów), przedsiębiorstwa mogą odegrać kluczową rolę w zachęcaniu mieszkańców do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów w zakresie mobilności. Co więcej, ukierunkowane kampanie lub współpraca z lokalnymi operatorami transportowymi mogą dodatkowo promować zrównoważone dojazdy do pracy wśród szerszego grona odbiorców. Zasadniczo przedsiębiorstwa stają się aktywnymi uczestnikami zmian, kierując swój wpływ na wspieranie kultury zrównoważonej mobilności.

## 12. Instrumenty partycypacji

Tabela 2: Główne instrumenty przyjęte przez państwa członkowskie UE – na podstawie CEREVA

Narzędzia/Aktywność	Informowanie i rozpowszechnianie		Udoskonalanie wiedzy, diagnoza zbieranie informacji			Animacja, angażowanie się w debatę		Zwiększenie trafności i przydatności	
	Informowanie o problemach i postępcach w realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej	Rozpowszechnianie technicznych aspektów planów zrównoważonej mobilności miejskiej/podróżności	Lepsze zrozumienie praktyk w zakresie mobilności	Zbieraj dane i obserwuj w terenie	Zidentyfikuj potrzeby, oczekiwania	Zachęcanie do debaty, wspieranie wielości wypowiedzi (pluralizm)	Promowanie akulturacji w zakresie planów zrównoważonej mobilności miejskiej	Wydobywanie nowych pomysłów	Sprawdzanie dopuszczalności niektórych środków
Spotkania publiczne	●●●	●●●		●●	●	●●			●
Tematyczne grupy robocze		●●●			●●●	●●	●		
Mini-publiczne warsztaty		●●●	●●	●	●●	●●	●●●	●●	●●●
Ankieta internetowa	●●		●●	●●	●●			●●	●●●

WSPARCIE POLSKICH MIAST/OBSZARÓW MIEJSKICH/OBSZARÓW METROPOLITALNYCH W PRZYGOTOWANIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
(REFORM/SC2022/102)

Ankieta telefoniczna	•		•••	•	•				•••
Konferencja-debata		•••			•	•••	•••		
Kartografia sieci społecznościowych				••	••			••	
Ankieta w podróży				•••	••			•	

"Zestaw narzędzi" w kontekście Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) odnosi się do zestawu wytycznych, zasobów i metodologii, które służą jako ramy wspierające udział mieszkańców w procesie SUMP. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej to dokumenty planowania strategicznego opracowywane przez miasta i obszary miejskie w celu promowania zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych oraz rozwiązywania problemów związanych z mobilnością. Włączenie mieszkańców w proces planowania i podejmowania decyzji ma zasadnicze znaczenie dla tworzenia skutecznych i przyjaznych włączeniu społecznemu planów mobilności miejskiej. Zasób ten został zaprojektowany, aby wyposażać urbanistów, decydentów i interesariuszy w Polsce w wszechstronny zestaw strategii i technik.

Prezentowany zestaw narzędzi gromadzi **metody i podstawowe narzędzia wpływania** na preferencje i **wzorce** mobilności mieszkańców, **a także wybrane** metodologie i **inicjatywy** rekomendowane polskiej administracji **w celu zapewnienia skutecznego** zaangażowania mieszkańców w różne etapy **przygotowania planów zrównoważonej mobilności** oraz **wdrożenie** z przewodnikiem **krok po kroku**. Ten zestaw narzędzi oferuje zbiór innowacyjnych metod, najlepszych praktyk i praktycznych wskazówek, które umożliwiają polskim władzom wspieranie konstruktywnej współpracy ze społecznościami. Wykorzystując te narzędzia, Polska może podnieść jakość swoich planów mobilności miejskiej, zapewniając, że współgrają one z potrzebami, preferencjami i pomysłami mieszkańców, a ostatecznie torują drogę do bardziej przyjaznych do życia i świadomych ekologicznie miast.

## 12.2. Promowanie zasad zrównoważonej mobilności i preferencji mieszkańców

W ciągu ostatniej dekady nauki behawioralne okazały się bardzo przydatne w poprawie zdrowia i przyczynianiu się do dobrobytu ludzi. Pojęcie "szturchnięcia" zostało zdefiniowane jako "każdy aspekt architektury sytuacji wyboru, który w przewidywalny sposób zmienia zachowanie, nie zakazując żadnych opcji ani nie zmieniając znacząco korzyści ekonomicznych".<sup>88</sup> Spójna istniejąca literatura naukowa wskazuje, że stosowanie zachęt byłoby pożądane nie tylko w celu zmniejszenia zużycia paliwa, ale także w takich kwestiach, jak bezpieczeństwo drogowe, promowanie wspólnych przejazdów, zarządzanie ruchem na obszarach turystycznych i zachęcanie do mobilności współdzielonej<sup>89</sup>. Ponadto, z perspektywy kosztów i korzyści, badania wskazują na cele indywidualne jako najskuteczniejszą formę interwencji (Gosnell, List i Metcalfe, 2016). Działania Nudges są wszechstronne i elastyczne, mogą być kontynuowane przez różne podmioty, a ramy czasowe implantacji są stosunkowo krótkie.

Cztery (4) główne **narzędzia** mogą być wykorzystywane jako techniki nakłaniania i jako działania mające na celu wpływanie na decyzje i zachowania związane z mobilnością<sup>90</sup>: **uproszczenie i ujęcie w ramy informacji, zmiany w środowisku fizycznym, zmiany w domyślnej polityce, stosowanie norm społecznych**.

### 1.1.1. Uproszczenie i ujednoczenie informacji

W kontekście nudgingu prezentacja informacji ma istotne znaczenie, równoważne z ilością i dostępnością samych informacji. Kluczowe znaczenie ma zapewnienie, aby informacje były przedstawiane w sposób łatwo zrozumiały i dostosowany do możliwości przetwarzania i procesów decyzyjnych grupy docelowej. W szczególności w przypadku komunikowania się z mieszkańcami niezbędne staje się sformułowanie informacji w prosty sposób, który współgra z ich zdolnościami

<sup>88</sup> Thaler R.H. i Sunstein C.R., 2008. Nudge: Poprawa decyzji dotyczących zdrowia, bogactwa i szczęścia: Yale University Press.

<sup>89</sup> Zobacz także Byerly, Balmford, Ferraro, Hammond Wagner, Palchak, Polasky, & Fisher, 2018; Rubaltelli, Manicardi, Orsini, Mulatti, Rossi i Lotto, 2021; Werkmeister, Schoormann i Knackstedt, 2021.

<sup>90</sup> Lehner, M., Mont, O. i Heiskanen, E. 2014. Trąca. Narzędzie do zrównoważonych zachowań? Raport szwedzkiej agencji ochrony środowiska 6643.

Lehner, M., Mont, O. i Heiskanen, E., 2016. Trąca. Obiecujące narzędzie do zrównoważonych zachowań konsumpcyjnych? W: Journal of Cleaner Production, s.166-177.

poznawczymi i wzorcami podejmowania decyzji. W ten sposób można zwiększyć skuteczność inicjatyw zachęcających, ułatwiając lepsze zaangażowanie i świadome podejmowanie decyzji przez mieszkańców.

Zachęcanie do zrównoważonych zachowań transportowych, takich jak korzystanie z transportu publicznego, chodzenie pieszo, jazda na rowerze lub udział w programach car-sharing, często wymaga zmiany naszych zakorzenionych nawyków, zwłaszcza skłonności do polegania na samochodach prywatnych w codziennych podróżach. Aby promować tę zmianę, kluczowe jest zrozumienie motywacji stojących za decyzjami transportowymi ludzi. **Sposób, w jaki prezentujemy informacje na temat zrównoważonej mobilności**, może znacząco wpłynąć na jej akceptację. Na przykład, podkreślając zalety jazdy na rowerze, takie jak jego pozytywny wpływ na zdrowie osobiste, środowisko i oszczędność kosztów, może on silniej rezonować z niektórymi osobami w porównaniu z oferowaniem go jako alternatywnego środka transportu. Zrównoważone opcje transportu są czasami postrzegane jako skomplikowane lub niewygodne.

**Uproszczenie informacji**, takie jak tworzenie przyjaznych dla użytkownika rozkładów jazdy transportu publicznego lub przejrzystych map tras rowerowych, może pomóc w obniżeniu barier w ich wdrażaniu. Ponieważ ludzie zazwyczaj opierają swoje decyzje transportowe na takich czynnikach, jak czas, koszt i wygoda, inicjatywy mające na celu zachęcanie do zachowań powinny kształtować opcje zrównoważonej mobilności z uwzględnieniem tych aspektów, aby współgrać z **wzorcami podejmowania decyzji przez mieszkańców**. Na przykład, jeśli jazda autobusem jest nie tylko tańsza, ale także prawie tak szybka, jak jazda samochodem w godzinach szczytu, podkreślenie tych aspektów może skłonić ludzi do wyboru transportu publicznego.

**Przedstawianie zbyt dużej ilości informacji** lub **zbyt złożonych rozwiązań** może prowadzić do zmęczenia decyzyjnego. Przedstawiając opcje w prosty sposób i zmniejszając obciążenie psychiczne jednostek, zwiększamy prawdopodobieństwo, że ludzie będą rozważać i akceptować zrównoważone wzorce transportu. Co więcej, skuteczne nudging może również obejmować **przekazywanie informacji zwrotnych** osobom na temat ich decyzji. Na przykład aplikacja, która **monitoruje i nagradza korzystanie z transportu publicznego** lub dystans pokonywany pieszo i rowerem, **może wzmacniać zrównoważone zachowania, uświadamiając użytkownikom ich pozytywny wkład, taki jak zmniejszenie śladu węglowego lub spalanie kalorii**.

Istotną rolę odgrywają również czynniki społeczne. Postrzeganie zrównoważonego transportu jako popularnego lub społecznie odpowiedzialnego może wykorzystać ludzkie pragnienie dostosowania się lub bycia częścią większego ruchu, zachęcając w ten sposób więcej osób do przyjęcia takich zachowań.

### 1.1.2. Zmiany w środowisku fizycznym

Środowisko fizyczne znacząco wpływa na zachowania i decyzje jednostek oraz odgrywa kluczową rolę w promowaniu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jedną z kluczowych strategii zachęcających do zrównoważonego transportu są przemyślane zmiany w układzie przestrzeni fizycznych. Na przykład ułatwienie zrównoważonej mobilności można osiągnąć poprzez zapewnienie wystarczającej ilości miejsc parkingowych dla rowerów lub stworzenie płynnej integracji między transportem publicznym a infrastrukturą rowerową. Wdrożenie środków uspokojenia ruchu w dzielnicach mieszkalnych może również mieć pozytywny wpływ na promowanie zrównoważonych form podróżowania.

**Sposób, w jaki projektowane i kształtowane są drogi, chodniki, ścieżki rowerowe**, systemy transportu publicznego i inne elementy infrastruktury, w dużej mierze wpływa na wzorce mobilności mieszkańców. W urbanistyce i projektowaniu chodniki konsekwentnie pojawiają się jako centralny punkt rozważań. Analiza dowolnego obszaru metropolitalnego podkreśla kluczowy charakter **wymiaru i utrzymania** tych arterii pieszych.

Szerszy i **solidny chodnik** niezmiennie prezentuje się jako bardziej zdatny dla ruchu pieszego. Takie ścieżki, ze względu na swoją konstrukcję, wydają się ułatwiać i promować ruch, sprzyjając zarówno spacerom użytkowym, jak i rekreacyjnym. I odwrotnie, chodniki, które wyraźnie przeszkadzają, są w

złym stanie lub wykazują przeszkody, mogą nieumyślnie zniechęcać pieszych do korzystania z nich, skłaniając osoby do szukania alternatywnych tras lub całkowicie zniechęcając do chodzenia. Podobne rozważania można poczynić w odniesieniu do ścieżek rowerowych: **chronione lub wydzielone ścieżki rowerowe** mogą sprawić, że jazda na rowerze będzie bezpieczniejsza, zachęcając w ten sposób więcej osób do wyboru jazdy na rowerze zamiast jazdy samochodem. Ponadto **spójna sieć** ścieżek rowerowych zapewnia rowerzystom możliwość przemieszczania się z jednego punktu do drugiego bez większych objazdów, co zwiększa atrakcyjność roweru jako środka transportu. Wreszcie, **strefy wolne od samochodów** zachęcają mieszkańców i turystów do korzystania z bardziej ekologicznych środków transportu, takich jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze lub korzystanie z transportu publicznego. Zgodnie z tym, co już zostało przedstawione, obszary wolne od samochodów często stają się węzłami ulepszeń infrastruktury, takich jak poszerzone chodniki, ścieżki rowerowe i wydajne sieci transportu publicznego. Takie ulepszenia dodatkowo zwiększają bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, promując kulturę, w której zrównoważone opcje transportu są nie tylko dostępne, ale także bardziej atrakcyjne i wydajne.

Wreszcie, **oznakowanie i informacja** odgrywają przekrojową rolę we wspieraniu wywierania wpływu na zmianę zachowań (zrównoważoną mobilność). Skuteczne odnajdywanie drogi, obejmujące jasne i intuicyjne znaki, prowadzi pieszych, rowerzystów i użytkowników transportu publicznego, usprawniając ich nawigację w krajobrazie miejskim. Ta łatwość nawigacji zachęca do chodzenia pieszo, jazdy na rowerze i korzystania z transportu publicznego zamiast pojazdów osobistych. Ponadto **systemy informacyjne działające w czasie rzeczywistym**, takie jak te wyświetlające godziny przyjazdu autobusów lub dostępność rowerów miejskich, dostarczają osobom fizycznym **aktualnych i dokładnych danych, zmniejszając niepewność** związaną z transportem publicznym lub opcjami współdzielonej mobilności. Kiedy ludzie są dobrze poinformowani i mogą przewidzieć swoje podróże, są bardziej skłonni do wyboru zrównoważonych form transportu, co prowadzi do znaczącej zmiany wzorców mobilności w miastach.

### 1.1.3. Zmiany w zasadach - tryb domyślny

Zmiana zachowania na wzorec mobilności może mieć znaczący wpływ tzw. tryb domyślny, w której jednostki są popychane w kierunku pożądanego rezultatu bez konieczności podejmowania proaktywnych działań. Jednym z ilustrujących przykładów tej zasady jest ustawienie domyślnej **opcji** drukowania dwustronnego, co skutecznie zmniejsza zużycie papieru bez konieczności wyraźnej interwencji użytkownika.

Podobnie, w kontekście zrównoważonej mobilności, domyślne rozwiązania mogą odgrywać istotną rolę w promowaniu przyjaznych dla środowiska wyborów dotyczących podróży. Na przykład **planiści tras, systemy nawigacyjne i oprogramowanie do obsługi ruchu drogowego** mogą proponować użytkownikom **zrównoważone środki podróżowania** jako **opcję domyślną**. Przedstawiając te opcje z góry, ludzie są bardziej skłonni zdecydować się na zrównoważony transport bez dodatkowego wysiłku, przyczyniając się do bardziej świadomego ekologicznie i wydajnego krajobrazu transportu miejskiego.

Podkreślanie domyślnych zachowań w kształtowaniu zachowań transportowych stanowi potężne narzędzie zachęcające do zrównoważonych praktyk i sprzyjające pozytywnym zmianom społecznym. Na przykład, jeśli miejski **system informacji o transporcie publicznym** domyślnie wybiera najbardziej **przyjazny dla środowiska sposób podróży** (np. transport publiczny zamiast prywatnych wypożyczalni samochodów lub wspólne przejazdy w pojedynkę w aplikacjach do współdzielenia przejazdów), użytkownicy mogą skłaniać się ku tym opcjom, chyba że wyraźnie zrezygnują.

Zmiana domyślnej polityki może również pomóc w przeformułowaniu **percepcji społecznej** (zob. również następny akapit). Kiedy transport publiczny lub jazda na rowerze staje się **"normą"** lub **standardem**, sprzyja to zmianie kulturowej, w której takie środki transportu są postrzegane jako główny nurt, co prowadzi do szerszej akceptacji. Ponadto w przypadku miesięcznych lub rocznych abonamentów na podróże miejskie pakiety domyślne mogą obejmować określoną liczbę przejazdów transportem publicznym, dostęp do rowerów miejskich lub punkty ładowania pojazdów

elektrycznych. Użytkownicy musieliby dostosować swoje pakiety, jeśli chcieliby mieć więcej opcji skoncentrowanych na samochodach.

#### 1.1.4. Stosowanie norm społecznych

Normy społeczne mają silny wpływ na ludzkie zachowanie. Są one szczególnie skuteczne, gdy są istotne i widoczne dla grupy docelowej oraz poparte okresowymi przypomnieniami w celu zwiększenia szansy na przestrzeganie określonej normy<sup>91</sup>.

Dostarczając **regularne wskazówki i odpowiedzi**, znacznie wzrasta prawdopodobieństwo, że docelowa norma będzie przestrzegana. Przypomnienia te służą jako delikatne zachęty, skłaniając jednostki do dostosowania swojego zachowania do panujących norm społecznych. W kontekście promowania korzystania z transportu publicznego wykorzystanie pozytywnych modeli społecznych staje się instrumentalne.

Podkreślając **powszechne decyzje transportowe osób** w okolicy, takie jak dojazdy metrem, autobusem lub rowerem, kultywowany jest wspólny pozytywny wizerunek. Na przykład **obserwowanie, jak znaczna liczba kolegów** decyduje się na dojazdy rowerem lub dostrzega, że transport publiczny stał się powszechnie akceptowanym środkiem transportu, może znacznie wpłynąć na upodobania jednostki do bardziej zrównoważonej mobilności. Skłonność ta jest jeszcze bardziej uwydatniona, gdy podmioty korporacyjne zapewniają namacalne zachęty do korzystania z ekologicznych rozwiązań transportowych lub gdy pojawiają się społeczności i grupy opowiadające się za zaletami zrównoważonego transportu, tworząc w ten sposób zbiorowy etos skoncentrowany na mobilności przyjaznej dla środowiska.

Ponadto obecność wpływowych osobistości, niezależnie od tego, czy są to lokalni przywódcy, czy inne osobistości publiczne, opowiadające się za zrównoważonymi rozwiązaniami transportowymi, służy wzmocnieniu tego ruchu, zwłaszcza gdy infrastruktura fizyczna, taka jak wyznaczone ścieżki rowerowe lub wydajne systemy transportu publicznego, jest wyraźnie obecna, a tym samym pośrednio popierana. Narzędzia i platformy cyfrowe, które dostarczają jednostkom informacji zwrotnych, w szczególności poprzez zestawienie redukcji śladu węglowego z szerszymi średnimi, wykorzystują wrodzoną ludzką skłonność do porównań społecznych, co dodatkowo napędza świadome ekologicznie decyzje transportowe. Co więcej, narracje i referencje przedstawiające rzeczywistych beneficjentów zrównoważonego transportu służą nie tylko celom edukacyjnym, ale także działają jako potężny instrument do rekalkibracji percepcji społecznej, delikatnie popychając większą część populacji do rozważenia, a następnie przyjęcia paradygmatów zrównoważonej mobilności. Podkreślanie tego, co robi większość ludzi, tworzy poczucie atrakcyjności społecznej i zachęca jednostki do dostosowania własnego zachowania do obserwowanej normy.

Przy opracowywaniu inicjatyw i działań związanych z zachętą sugeruje się następujące kroki:

1. **Zidentyfikuj grupy docelowe.** Najczęstszymi grupami docelowymi są mieszkańcy, osoby dojeżdżające do pracy i turyści. Pierwszą grupą mogą być dodatkowo podkategorie, grupujące mieszkańców według miejsca docelowego wzorców mobilności (np. miejsce pracy, szkoły, szpitale, tereny rekreacyjne itp.) lub według grupy wiekowej. W tym kontekście pierwszym krokiem jest jasne wyartykułowanie, jakie zachowanie chce się wdrażać. Na przykład, jeśli celem jest promowanie korzystania z transportu publicznego, grupami docelowymi mogą być osoby codziennie dojeżdżające do pracy samochodem, okazjonalni kierowcy lub osoby mieszkające w pobliżu węzłów przesiadkowych. Po drugie, potrzebna jest procedura gromadzenia danych, aby zrozumieć obecne zachowania osób. Może to obejmować ankiety, obserwacje lub analizę istniejących zbiorów danych. Identyfikacja wzorców może pomóc w ustaleniu, które grupy są bardziej lub mniej skłonne do pożądanego zachowania. Kategoryzacja zebranych danych może pomóc w głębszym

<sup>91</sup> Cialdini, Robert B. i Noah J. Goldstein 2004. "Social Influence: Compliance and Conformity" Annual Review of Psychology, tom 55 nr 1, s. 591–621.

Cialdini, R.B., et al., 1990. "A Focus Theory of Normative Conduct: Recycling the Concept of Norms to Reduce Littering in Public Places" [Teoria skupienia na postępowaniu normatywnym: recykling koncepcji norm w celu ograniczenia zaśmiecania w miejscach publicznych], Journal of Personality and Social Psychology, tom 58, nr 6, s. 1015–1026.

zrozumieniu i uzasadnieniu barier dla pożądanego zachowania. Segmentacja taka może być **demograficzna** (wiek, płeć, dochód, wykształcenie itp.), **geograficzna**: (lokalizacja, bliskość usług lub infrastruktury), **psychologiczna** (wartości, postawy, style życia i zainteresowania), **behawioralna** (przeszłe zachowania, obecne nawyki, gotowość do zmiany).

- II. **Wybierz kanał komunikacji.** Jak wcześniej wspomniano, prosty i nieskomplikowany sposób komunikacji jest kluczowym narzędziem do nudgingu. Zarówno **bezpośredni**, jak i **pośredni** sposób komunikacji może być wykorzystany – zwłaszcza na wczesnych etapach – w działaniach związanych z nudgingiem. Komunikacja pisemna, taka jak listy, e-maile i media społecznościowe, jest najczęstszym kanałem komunikacji bezpośredniej, podczas gdy radio, telewizja, media i panele informacyjne są zwykłymi kanałami komunikacji pośredniej. Projektując działania związane z nudgingiem, wybór najbardziej odpowiednich kanałów komunikacji może znacząco zadecydować o sukcesie. **Platformy cyfrowe**, takie jak media społecznościowe, są nieocenione ze względu na ich ogromny zasięg i zdolność adaptacji. Platformy takie jak Facebook i X pozwalają na integrację atrakcyjnych wizualizacji i historii, podczas gdy spersonalizowane kampanie e-mailowe mogą wysyłać ukierunkowane zachęty do poszczególnych osób, zachęcając do określonych zachowań. Aplikacje mobilne, z funkcjami takimi jak powiadomienia push czy grywalizacja, służą jako ciągłe przypomnienia i motywatory do pożądanego działania. W **sferze fizycznej** strategiczne rozmieszczenie w węzłach transportu publicznego lub lokalizacjach handlowych może skutecznie przyciągnąć uwagę. Na przykład cyfrowe ekrany na przystankach autobusowych lub lokowanie produktów w sklepach mogą subtelnie kierować wyborami. W miejscach pracy fizyczne przypomnienia mogą skłaniać do działań, takich jak recykling. Tymczasem **tradycyjne media**, takie jak telewizja, radio i prasa, choć czasami uważane za staromodne, nadal mają znaczny wpływ. Angażujące reklamy lub trafne reportaże mogą wprowadzić i wzmocnić pożądanego zachowania wśród szerokiego grona odbiorców. **Działania na rzecz społeczności**, takie jak warsztaty lub zaangażowanie lokalnych liderów, zapewniają bardziej osobisty kontakt, tworząc autentyczne więzi i sprawiając, że zachęty są bardziej relatywne. Spersonalizowana komunikacja, za pomocą metod takich jak SMS lub interakcje twarzą w twarz, może oferować bezpośrednio i skutecznie zachęty dostosowane do indywidualnych potrzeb.

Aby zmaksymalizować skuteczność tych kanałów:

- a. Dostosuj przekaz do określonych segmentów odbiorców, zapewniając trafność.
- b. Zachowaj spójność przekazu we wszystkich kanałach.
- c. Wykorzystaj mechanizm informacji zwrotnej, aby udoskonalić strategię i podejście.
- d. Dąż do jasnego, nieskomplikowanego przekazu, który rezonuje emocjonalnie.

- III. **Ustanowienie punktu kontaktowego:** punkt kontaktowy ma na celu dostarczenie dodatkowych informacji i uzupełnienie pośrednich sposobów komunikacji. Zainteresowane strony, lokalne gminy, agencje mobilności, szkoły, miejsca pracy, stowarzyszenia społeczne i kulturalne są najodpowiedniejszymi podmiotami do pełnienia funkcji punktu kontaktowego. Powinny być one ustanowione w krytycznym punkcie obszaru interwencji i mogą być zarówno scentralizowane (tj. biura lokalne), jak i zdecentralizowane (np. stoisko typu pop-up).

Spójna **linia komunikacji** nie tylko usprawnia rozpowszechnianie informacji, ale także sprzyja poczuciu zaufania. Osoby znajdują pewność, wiedząc, że istnieje dedykowany kanał lub osoba, do której mogą się zwrócić z pytaniami lub wątpliwościami (**budowanie zaufania**). Ta przejrzystość buduje wiarygodność i zapewnia rozliczalność. Informacja zwrotna jest kolejnym kluczowym elementem sukcesu działań związanych z nudgingiem.

Wyznaczony punkt kontaktowy staje się kompendium **informacji zwrotnych** w czasie rzeczywistym, pomagając organizacjom ocenić skuteczność ich wysiłków i odpowiednio się dostosować. **Konsekwentna interakcja** umożliwia również głębsze zrozumienie unikalnych

potrzeb grupy docelowej, co pozwala na bardziej dostosowane i rezonujące bodźce. Ponadto punkt kontaktowy pomaga w ułatwieniu działania. Po wskazaniu drogi osoby często potrzebują wskazówek dotyczących kolejnych kroków. Mając jasne odniesienie, mogą płynnie przejść od intencji do działania. Z biegiem czasu ta relacja wykracza poza zwykłe zadania związane z zachętą. Toruje drogę do **trwałego zaangażowania**, kładąc podwaliny pod przyszłe inicjatywy i zapewniając, że spotkają się one ze zwiększoną otwartością.

Właściwy punkt kontaktu często zależy od charakteru i zakresu działania informatora. W przypadku zachęt mających na celu wpłynięcie na zachowania w organizacji (np. zachęcenie pracowników do korzystania ze schodów) punktem kontaktowym może być ktoś z zespołu HR lub komunikacji wewnętrznej (**Internal Nudging Activities**). W przypadku szerszych kampanii skierowanych do ogółu społeczeństwa (np. promujących recykling) rozsądnie byłoby skorzystać z pomocy kierownika projektu lub specjalisty ds. public relations jako osoby kontaktowej (**Public Nudging Campaigns**). W przypadku bardziej specjalistycznych zachęt (np. zachęcania do określonych zachowań zdrowotnych) idealnym kontaktem będzie ktoś z doświadczeniem w tej dziedzinie, np. pracownik służby zdrowia lub naukowiec behawioralny (**Specialized Nudging Activities**). W przypadku zachęt na poziomie społeczności (np. promowanie wspólnych przejazdów w danej miejscowości) punktem kontaktowym może być lokalny lider lub zaufana osoba ze społeczności (**Community-based Nudging**).

## 12.3. Metodologie zaangażowania mieszkańców w plan zrównoważonej mobilności miejskiej i wytyczne krok po kroku

W tej części przedstawiono szereg różnorodnych metodologii, które krok po kroku mają na celu włączenie mieszkańców w proces planowania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Metodologie te, oparte na dobrych praktykach, obejmują szeroki zakres działań, od konwencjonalnych warsztatów i zogniskowanych dyskusji grupowych po powstające platformy cyfrowe i mapowanie partycypacyjne. Badając te metodologie, polskie władze i urbaniści mogą zaprojektować plany zrównoważonej mobilności miejskiej, które całościowo odpowiadają na potrzeby społeczne, jednocześnie wspierając poczucie odpowiedzialności i współpracy w społecznościach poprzez aktywne uczestnictwo mieszkańców. Metodologie zostały sprawdzone pod kątem zgodności z wytycznymi dotyczącymi opracowywania i wdrażania Planu Zrównoważonej<sup>92</sup> Mobilności Miejskiej, w szczególności z "cyklem SUMP" opisanym w wytycznych opracowanych przez Obserwatorium Mobilności Miejskiej Eltis.

**Rysunek 15: Cykl SUMP – 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (z wytycznych SUMP wydanie 2)**



<sup>92</sup> [Wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej](#)

## Udostępnianie informacji

- Wymiana informacji polega na dostarczaniu dostępnych i przejrzystych informacji na temat procesu SUMP, celów i potencjalnych środków. Obejmuje to wymianę danych i ogólnych informacji na temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej, aktualnych wzorców, wyzwań i wpływu na środowisko w celu wspierania świadomego społeczeństwa. Jasna komunikacja jest niezbędna, aby upewnić się, że społeczność rozumie, co ma osiągnąć SUMP, i podnieść świadomość na temat zrównoważonej mobilności. Dzielenie się danymi na temat aktualnych wzorców, wyzwań i wpływu na środowisko ma kluczowe znaczenie dla dostosowania rozwiązań do potrzeb społeczności. Przejrzystość danych, w szczególności w postaci informacji o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym, statystyk bezpieczeństwa i danych środowiskowych, zwiększa zaufanie i informuje mieszkańców. Kluczowa jest również dostępność, a informacje są oferowane w wielu językach i w przystępnych formatach. Regularne aktualizacje postępów w realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej, dwustronna komunikacja z podmiotami oraz kampanie uświadamiające społeczeństwo dodatkowo angażują społeczność. Z analizy dobrych praktyk wynika, że powszechną praktyką jest tworzenie publicznie otwartych stron internetowych w celu dzielenia się informacjami, jak to miało miejsce we **Francji, Grecji, Niemczech**. W tym celu SUMP.S.pl strony internetowej <https://sumps.pl/> mogą być realizowane. Serwis może pełnić funkcję centralnego hubu z dedykowaną sekcją przekierowującą mieszkańców na strony internetowe inicjatyw uruchomionych i już istniejących w różnych polskich gminach (np. Lublin, Kraków, Gdynia). Można również opracować scentralizowaną internetową platformę danych w formie aplikacji mobilnej lub pulpitu nawigacyjnego, aby zapewnić dostęp do danych w czasie rzeczywistym. Podobnie portal internetowy mógłby ułatwić dostęp do informacji o polityce, takich jak polityka transportowa, przepisy itp. Należy pamiętać, że w tym celu można wykorzystać istniejące strony internetowe gminy, postępując zgodnie z poniższymi krokami i informacjami zawartymi w ramce.

**Odpowiednie kraje:** Francja, Grecja, Niemcy

**Omówiono główne etapy SUMP:** Krop od 1 do 12

### **Przewodnik krok po kroku (zasady ogólne):**

1. Jasno informuj o celach procesu SUMP i znaczeniu przejrzystości w podejmowaniu decyzji. Wyjaśnij, w jaki sposób dostępne informacje umożliwią interesariuszom udział i wkład w proces planowania.
2. W celu zagwarantowania, że informacje są łatwo zrozumiałe dla szerokiego grona odbiorców, w tym osób o ograniczonej wiedzy na temat planowania mobilności lub napotykających bariery językowe, informacje powinny być przedstawiane jasnym i prostym językiem. Stosowanie skomplikowanej terminologii powinno być ograniczone do minimum, ułatwiając w ten sposób aktywne zaangażowanie mieszkańców.
3. Pomoce wizualne, infografiki i mapy mogą odgrywać kluczową rolę w zwiększaniu zrozumienia i zaangażowania w złożone dane i koncepcje. Przekładając skomplikowane informacje na atrakcyjne wizualizacje, obywatele z większym prawdopodobieństwem zrozumieją kluczowe spostrzeżenia i implikacje, sprzyjając w ten sposób głębszemu przywiązaniu do tematyki.
4. Poza zwykłym rozpowszechnianiem informacji ogromne znaczenie ma ustanowienie mechanizmów informacji zwrotnej. Zainteresowane strony powinny mieć możliwość wniesienia wkładu, podzielenia się swoimi perspektywami i wyrażenia opinii na temat procesu SUMP. Ta otwarta droga do informacji zwrotnej wzmacnia pozycję interesariuszy, ponieważ czują się oni doceniani i aktywnie zaangażowani w kształtowanie wyników planowania. Ponadto kluczowe znaczenie ma szybkie i przejrzyste odpowiadanie na

zapytania i informacje zwrotne, wzmacniając zaangażowanie w otwartość i odpowiedzialność w całym procesie planowania.

### Szczegółowa ramka 1: Konfiguracja na dedykowanej stronie internetowej/aplikacji mobilnej/pulpicie nawigacyjnym w celu uzyskania informacji w czasie rzeczywistym

1. Określ konkretne potrzeby i cele dotyczące danych dla Twojej platformy danych online. Mogą to być dane o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym, rozkłady jazdy transportu publicznego, statystyki dotyczące liczby pasażerów, dane dotyczące wpływu na środowisko. Ponadto narzędzie może również dostarczać informacji o alternatywnych trasach oraz powiadomień o zamknięciu dróg lub działaniach związanych z utrzymaniem.
2. Ustanów metody i systemy gromadzenia danych w celu zebrania wymaganych informacji. Upewnij się, że źródła danych są wiarygodne i dostarczają aktualnych informacji. Technologie takie jak czujniki, GPS i kamery drogowe do przesyłania danych w czasie rzeczywistym mogą spełnić ten cel.
3. Utwórz internetową platformę danych, która może być dedykowaną stroną internetową, pulpitem nawigacyjnym lub aplikacją mobilną, w której obywatele będą mogli uzyskać dostęp do danych transportowych. Wybierz przyjazny dla użytkownika projekt i upewnij się, że reaguje na różne urządzenia (np. smartfony, tablety i komputery stacjonarne).
4. Korzystaj z interaktywnych wykresów, wykresów, map i infografik, aby wizualizować dane w przyjazny dla użytkownika i zrozumiały sposób. Zapewnienie, aby dane były przedstawiane w sposób przejrzysty i mogły być łatwo interpretowane przez mieszkańców.
5. Zapewnij, aby platforma danych była publicznie dostępna. Udostępnianie danych w formatach nadających się do odczytu maszynowego w celu zwiększenia przejrzystości. Rozważ użycie standardów otwartych danych, takich jak GTFS (General Transit Feed Specification) dla rozkładów jazdy transportu publicznego.
6. Zobowiąż się do regularnego aktualizowania platformy danych. Obejmuje to zapewnienie, że dane są aktualne, dokładne i odzwierciedlają bieżące zmiany we wzorcach i trendach transportu miejskiego.
7. Wprowadź mechanizm informacji zwrotnej, który umożliwi obywatelom zgłaszanie problemów, sugerowanie ulepszeń lub zwracanie się o dodatkowe dane. Podaj dane kontaktowe lub dedykowaną sekcję z opiniami na temat platformy. Zachęcaj mieszkańców do korzystania z danych, zadawania pytań i uczestniczenia w dyskusjach na temat trendów transportowych i potencjalnych środków SUMP.

## Szczegółowa ramka 2: Utworzenie portalu internetowego zawierającego informacje o zasadach

1. Jasno określ cele portalu internetowego. Określ, jakie konkretne zasady, przepisy i wytyczne dotyczące transportu zostaną uwzględnione, i zidentyfikuj grupę docelową, w tym interesariuszy, mieszkańców i ekspertów.
2. Wybierz odpowiednią technologię tworzenia stron internetowych i system zarządzania treścią (CMS) do tworzenia portalu. Upewnij się, że obsługuje funkcje, takie jak fora dyskusyjne, przesyłanie dokumentów i zarządzanie użytkownikami.
3. Opracuj wysokiej jakości i pouczające treści związane z polityką i przepisami transportowymi. Upewnij się, że treść jest dokładna i aktualna. Zaprojektuj system zarządzania treścią, który pozwala na łatwe aktualizacje.
4. Stwórz przyjazny dla użytkownika i intuicyjny projekt portalu internetowego. Układ powinien być atrakcyjny wizualnie, łatwy w nawigacji i responsywny na różnych urządzeniach.
5. Opracuj repozytorium do przesyłania i uzyskiwania dostępu do dokumentów związanych z polityką i przepisami transportowymi. Upewnij się, że dokumenty są dobrze zorganizowane i można je przeszukiwać.
6. Włącz do platformy forum dyskusyjne, które umożliwi obywatelom i zainteresowanym stronom angażowanie się w konstruktywne dyskusje na temat polityki i przepisów transportowych.
7. Opracuj zestaw wytycznych dotyczących uczestnictwa w forum i przesyłania treści. Wyznacz moderatorów odpowiedzialnych za egzekwowanie wytycznych i utrzymywanie pełnego szacunku i informacyjnego środowiska.

### Sugerowana lista dokumentów programowych obejmuje:

- a. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP): Kompleksowy dokument SUMP, który nakreśla strategię miasta i działania na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej w określonym okresie planowania.
- b. Polityka transportowa miasta: Nadrzędny dokument programowy, który nakreśla wizję, cele i strategię miasta w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.
- c. Przepisy dotyczące transportu publicznego: zasady i wytyczne regulujące funkcjonowanie, bezpieczeństwo i dostępność usług transportu publicznego, w tym autobusów, tramwajów, metra i pociągów podmiejskich.
- d. Zasady dotyczące ruchu rowerowego i pieszego: Dokumenty, które promują i regulują infrastrukturę rowerową i pieszą, bezpieczeństwo i promocję w mieście.
- e. Zasady parkowania: Przepisy dotyczące stref parkowania, cen, zezwoleń i zarządzania miejscami parkingowymi.
- f. Normy jakości powietrza i emisji: Dokumenty zawierające szczegółowe normy i przepisy dotyczące jakości powietrza, a także cele i strategie redukcji emisji.
- g. Plany bezpieczeństwa ruchu drogowego: Strategie i plany poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenia liczby wypadków i wzmocnienia środków bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- h. Strategie aktywnej mobilności: Polityki i wytyczne, które zachęcają i wspierają chodzenie

## Wydarzenia konsultacyjne

- Wydarzenia konsultacyjne obejmują organizowanie warsztatów, spotkań w ratuszu, grup fokusowych i konsultacji społecznych w celu zebrania opinii, pomysłów i obaw mieszkańców. Wydarzenia te tworzą platformę konstruktywnych dyskusji między mieszkańcami, władzami lokalnymi i ekspertami w dziedzinie mobilności. Zdecydowanie zaleca się organizowanie spotkań osobistych i spotkań konsultacyjnych w celu nawiązania bezpośrednich relacji z mieszkańcami, rozwiązania problemów i wątpliwości, a ostatecznie zapewnienia lokalnej społeczności odpowiedzialności za plan zrównoważonej mobilności miejskiej. Zdarzenia te są zwykle bardziej czasochłonne niż inne narzędzia. W związku z tym zachęca się polskie władze lokalne do planowania z odpowiednim wyprzedzeniem i odpowiednim nagłośnieniem. Spośród analizowanych państw szczególnie skuteczne w prowadzeniu tych działań okazały się **Czechy, Francja, Grecja, Słowenia i Hiszpania**. W szczególności **Grecja i Hiszpania** zorganizowały grupy fokusowe i interaktywne działania w celu przeprowadzenia analizy i diagnozy sytuacji w zakresie mobilności (etap 3 Analiza sytuacji w tym zakresie). We Francji zorganizowano różne rodzaje warsztatów w różnych warunkach (np. zdecentralizowane, nieformalne itp.) i projektach (np. ograniczona liczba osób, losowy wybór), dostosowując się również do przyzwyczajień mieszkańców (np. Café mobilités). Warsztaty eksperckie były kluczowym instrumentem wykorzystanym w **Brnie (Republika Czeska)**, gdzie konsekwentnie wykorzystywano je do przedstawienia i przeanalizowania pięciu propozycji wizji (Krok 5 Opracowanie wizji i strategii z interesariuszami). Podobnie w Lublanie (Słowenia) odbyły się warsztaty tematyczne i spotkania w ratuszu, których celem była ocena i rozwój wizji i strategii SUMP, przy jednoczesnym zebraniu informacji zwrotnych od lokalnej ludności.

### Zainteresowane kraje: Republika Czeska, Francja, Grecja, Słowenia i Hiszpania

**Główne etapy SUMP:** Krok 3 Analiza sytuacji w zakresie mobilności, Krok 4: Tworzenie i wspólna ocena scenariuszy, Krok 5: Opracowanie wizji i strategii z interesariuszami

### Przewodnik krok po kroku:

- Pierwszym krokiem jest dokładne określenie celów wydarzeń. Wiąże się to z wyjaśnieniem poszukiwanych informacji i zrozumieniem, w jaki sposób otrzymane informacje zwrotne wpłyną na decyzje i politykę związaną z mobilnością zrównoważoną. Ustalenie jasnych celów staje się podstawą całego procesu planowania.
- Po ustaleniu celów kolejnym kluczowym krokiem jest identyfikacja grupy docelowej i kluczowych interesariuszy. Ta zróżnicowana grupa może obejmować mieszkańców, osoby dojeżdżające do pracy, lokalne firmy, ekspertów ds. transportu, organizacje ekologiczne i przedstawicieli rządu. Rozpoznanie i zaangażowanie tych interesariuszy gwarantuje, że podczas konsultacji rozważany jest szeroki zakres perspektyw.
- Wybór odpowiednich dat i miejsc wydarzeń ma ogromne znaczenie. Organizatorzy muszą wziąć pod uwagę takie czynniki, jak dostępność, bliskość transportu publicznego i ogólna wygoda uczestników. W erze cyfrowej można również wziąć pod uwagę wydarzenia wirtualne, które wymagają niezbędnej technologii, aby ułatwić bezproblemowe zaangażowanie online.
- Opracowanie szczegółowego programu każdego wydarzenia jest niezbędne dla ustrukturyzowanego i owocnego procesu konsultacji. Agenda powinna określać tematy do omówienia, materiały do prezentacji i interaktywne działania. Przydzielenie czasu na otwarte dyskusje, sesje pytań i odpowiedzi oraz grupy dyskusyjne umożliwiają uczestnikom dzielenie się różnymi perspektywami i wzbogacanie dialogu.

5. Skuteczne zapraszanie uczestników ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia wysokiej frekwencji. Korzystanie z różnych kanałów komunikacji, takich jak poczta elektroniczna, media społecznościowe, lokalne gazety i tablice społecznościowe, może skutecznie rozpowszechnić informacje. Podkreślanie znaczenia wkładu uczestników i zachęcanie ich do zaangażowania sprzyja poczuciu odpowiedzialności i zaangażowania w proces konsultacji.
6. Współpraca z lokalnymi grupami społecznymi, organizacjami pozarządowymi i władzami transportowymi jest cenną strategią współorganizowania wydarzeń i zdobywania wsparcia. Taka współpraca zwiększa wiarygodność wydarzeń konsultacyjnych i rozszerza ich zasięg na szersze grono odbiorców.
7. Podczas wydarzeń kluczową rolę odgrywają angażujące prezentacje na temat inicjatyw zrównoważonej mobilności, aktualnych wyzwań i proponowanych rozwiązań. Wykorzystanie danych, statystyk i studiów przypadków z życia wziętych uwiarygadnia prezentowane informacje, przyciągając uwagę uczestników i sprzyjając głębszemu zrozumieniu problemów.
8. Aby zapewnić inkluzywność i aktywne uczestnictwo, do moderowania dyskusji wyznaczani są wykwalifikowani facylitatorzy. Facylitatorzy ci zachęcają do różnych punktów widzenia, koncentrują się na agendzie i promują atmosferę szacunku i konstruktywności.
9. Zbieranie informacji zwrotnych od uczestników ma kluczowe znaczenie dla dokładnej oceny nastrojów społecznych. Wykorzystanie ankiet, kwestionariuszy czy cyfrowych narzędzi sondażowych podczas wydarzeń pozwala na systematyczne zbieranie danych. Można zaoferować opcje anonimowości, aby zachęcić do szczerych odpowiedzi, zapewniając, że otrzymane informacje zwrotne są autentyczne.
10. Po tych wydarzeniach konieczna jest dokładna analiza informacji zwrotnych. Identyfikacja wspólnych tematów, obaw i praktycznych spostrzeżeń pomaga w zrozumieniu priorytetów i obaw społeczności. Przejrzyste dzielenie się wynikami z uczestnikami i szerszą społecznością pokazuje odpowiedzialność i pokazuje, że ich wkład jest ceniony.
11. Utrzymanie zaangażowania społeczności po zakończeniu konsultacji ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania wsparcia dla wysiłków na rzecz zrównoważonej mobilności. Regularne aktualizacje, biuletyny i dodatkowe konsultacje pomagają budować długoterminowe relacje oparte na zaufaniu i zaangażowaniu, wzmacniając zaangażowanie społeczności w kształtowanie zrównoważonej przyszłości transportu.

### Szczegółowa ramka 3: Ogólne zalecenia dotyczące spotkań konsultacyjnych

- Dzięki tym konsultacjom decydenci polityczni mogą uzyskać informacje zwrotne na temat proponowanych scenariuszy. Te informacje zwrotne mogą zapewnić wgląd w preferencje społeczne, postrzegane wyzwania i potencjalne rozwiązania.
- Informacje zwrotne zebrane podczas tych wydarzeń można wykorzystać do oceny i udoskonalenia proponowanych scenariuszy, upewniając się, że są one zgodne z potrzebami i odczuciami społeczności.
- Angażując społeczność w proces tworzenia i oceny scenariuszy, decydenci mogą budować zaufanie, wspierać akceptację społeczności i zapewnić, że proponowane strategie są zarówno skuteczne, jak i wspierane przez społeczeństwo.
- Zdarzenia mogą służyć jako platforma do zbierania danych, które można wykorzystać do weryfikacji lub zwiększenia dokładności scenariuszy.
- Dzięki wglądowi w te wydarzenia scenariusze można udoskonalić, upewniając się, że są realistyczne, wykonalne i współgrają z potrzebami społeczności.

## Ankiety i kwestionariusze

- Ankiety i kwestionariusze: Korzystanie z ankiet i kwestionariuszy pozwala zebrać informacje zwrotne od szerszego grona odbiorców oraz zrozumieć preferencje i potrzeby różnych grup demograficznych. W związku z tym sugeruje się ankiety telefoniczne lub internetowe, gdyż ten sposób może być użytecznym narzędziem dotarcia do większej liczby mieszkańców. W przypadku ankiet internetowych polskie administracje mogą opublikować ankietę na stronie internetowej poświęconej mobilności lokalnej. Na stronie internetowej [SUMPS.pl](http://SUMPS.pl) można reklamować ankiety dostarczające podstawowych informacji i przekierowywać mieszkańców na odpowiednią stronę internetową. Ankiety i kwestionariusze wykorzystano w większości analizowanych krajów, mimo że najlepszymi przykładami są **Słowenia, Grecja, Republika Czeska i Włochy**. W **Słowenii** (Ljutomer) przeprowadzono ustrukturyzowane wywiady i ankiety w celu zebrania informacji na temat obecnego systemu mobilności (etap 3 "Analiza", sytuacja w zakresie mobilności) oraz na temat możliwych scenariuszy (etap 4: Opracowanie i wspólna ocena scenariuszy). W **Grecji** przyjęto również kwestionariusze internetowe w celu zaangażowania młodzieży i studentów (tj. gimnazjalistów). Wreszcie, przeprowadzono badanie socjologiczne – w połączeniu z warsztatami – w celu wybrania optymalnego scenariusza spośród trzech wariantów. W najszerszej formie sondaże mogą przybrać formę prawdziwego referendum, jak w przypadku Mediolanu (**Włochy**). W związku z tym stanowią one również wysoce partycypacyjne narzędzie do wyboru i przyjmowania środków (Krok 7: Wybór pakietów środków z interesariuszami, Planowanie środków). We wszystkich przypadkach ankieta i kwestionariusz online były zawsze uzupełnione przeglądem i jasnymi informacjami na temat całego procesu SUMP. W przeciwieństwie do wydarzeń fizycznych i konsultacyjnych, ankiety i kwestionariusze mają tę zaletę, że mogą potencjalnie dotrzeć do większej liczby osób i zaangażować je przy ograniczonych kosztach. Z drugiej strony istnieje ryzyko, że będą nadmiernie bezosobowi, nie przewyżając – ostatecznie – nieufności i barier uczestnictwa. W kontekście polskiego planu zrównoważonej mobilności miejskiej ankiety i kwestionariusze online mogą być przydatne do angażowania mieszkańców na różnych etapach przygotowania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w celu dotarcia do szerszego grona odbiorców. Jednocześnie zdecydowanie zaleca się łączenie tych działań z innymi inicjatywami, takimi jak warsztaty, spotkania publiczne i wydarzenia osobiste, aby zapewnić bardziej efektywne zaangażowanie.

**Główne istotne kraje:** Słowenia, Grecja, Republika Czeska, Włochy

**Główne etapy SUMP:** Krok 3 Analiza sytuacji w zakresie mobilności, Krok 4: Tworzenie i wspólna ocena scenariuszy, Krok 7: Wybór pakietów środków z interesariuszami

### Przewodnik krok po kroku:

1. Aby rozpocząć ten proces, ważne jest, aby mieć jasną wizję tego, co chcesz osiągnąć za pomocą ankiety lub kwestionariusza. Wiąże się to z określeniem konkretnych celów związanych ze zrównoważoną mobilnością, takich jak zrozumienie nawyków społeczności związanych z dojazdami do pracy, preferencjami dotyczącymi środków transportu, kwestii środowiskowych lub postaw wobec inicjatyw na rzecz zrównoważonego rozwoju. Posiadanie dobrze zdefiniowanych celów służy jako kompas przewodni podczas całego planowania i realizacji badania. (Zdefiniuj cele)
2. Zidentyfikuj grupę docelową: Sukces ankiety zależy od zidentyfikowania i zaangażowania odpowiednich uczestników. Weź pod uwagę kluczowych interesariuszy i grupy demograficzne, które są najbardziej istotne dla Twoich inicjatyw w zakresie zrównoważonej mobilności. Może to obejmować mieszkańców, osoby dojeżdżające do pracy, studentów, pracowników i określone segmenty społeczności, które odgrywają kluczową rolę w kształtowaniu zachowań i wyborów transportowych.

3. Wybierz typ ankiety: W zależności od celów i grupy docelowej starannie wybierz najbardziej odpowiedni typ ankiety. Dostępne są zarówno tradycyjne kwestionariusze papierowe, jak i nowoczesne ankiety online, wywiady telefoniczne, a nawet interakcje twarzą w twarz. Każda metoda ma swoje zalety i ograniczenia, dlatego decyzja powinna być zgodna z celami i preferencjami uczestników.
4. Opracuj jasne pytania: Tworzenie dobrze zaprojektowanych i zrozumiałych pytań ma fundamentalne znaczenie dla uzyskania dokładnych i znaczących odpowiedzi. Skoncentruj się na formułowaniu jasnych, zwięzłych i bezstronnych pytań, które bezpośrednio odnoszą się do celów ankiety. Unikaj pytań naprowadzających, które mogą wpłynąć na odpowiedzi uczestników i upewnij się, że używany język jest łatwo zrozumiały dla grupy docelowej.





Jeśli badanie obejmie dużą próbę o zróżnicowanej grupie odbiorców (np. kierowców samochodów, rowerzystów, pasażerów transportu publicznego, osób dojeżdżających do pracy itp.), sugeruje się oparcie się na *badaniu segmentacyjnym*. Ankieta segmentacyjna polega na zorganizowaniu kwestionariusza ankiety w celu zebrania konkretnych informacji od różnych grup docelowych lub segmentów odbiorców. Aby ułatwić udzielanie odpowiedzi na ankietę, zaleca się opracowanie podstawowej części ankiety, która zawiera pytania istotne dla wszystkich segmentów. Następnie przygotuj osobne sekcje dla każdego segmentu docelowego, opracuj pytania, które bezpośrednio odnoszą się do obaw, preferencji i doświadczeń każdego segmentu. Na przykład kierowcy samochodów osobowych mogą skupić się na strefie ograniczonego ruchu, podczas gdy osoby dojeżdżające do pracy na transporcie publicznym lub transporcie multimodalnym. Ankiety segmentacyjne powinny wykorzystywać złożoną *logikę* "pomijania" lub rozgałęzienia, aby kierować uczestników do odpowiednich pytań na podstawie ich odpowiedzi. Na przykład, jeśli uczestnik identyfikuje się jako rowerzysta, pominie pytania związane z kierowcami samochodów.

5. Wstępny test ankiety: przed uruchomieniem ankiety na większą skalę rozsądnie jest przeprowadzić test pilotażowy na małej próbie grupy docelowej. Ten wstępny przebieg pomaga zidentyfikować potencjalne problemy z pytaniami ankiety, przepływem lub formatowaniem. Informacje zwrotne z testu pilotażowego umożliwiają dostosowanie i udoskonalenie w celu optymalizacji skuteczności ankiety.
6. Wybierz narzędzia ankietowe: W przypadku ankiet online wybierz niezawodną platformę ankietową, która oferuje przyjazne dla użytkownika funkcje gromadzenia, analizy i raportowania danych. Platformy takie jak Google Forms, SurveyMonkey czy Qualtrics są popularnym wyborem znanym ze swojej wydajności i wszechstronności.
7. Ustal oś czasu: Ustal dobrze zdefiniowany harmonogram przeprowadzenia ankiety i dystrybucji kwestionariuszy. Weź pod uwagę termin odpowiedzi i czas potrzebny na analizę danych. Dobrze skonstruowany harmonogram zapewnia sprawny proces badania i terminową dostępność wyników.
8. Komunikacja i promocja: Komunikacja jest kluczem do zachęcania do maksymalnego uczestnictwa. Zastosuj wieloaspektowe podejście do promowania ankiety za pośrednictwem różnych kanałów, takich jak biuletyny e-mailowe, platformy mediów społecznościowych, tablice ogłoszeń społeczności i wydarzenia lokalne. Jasno określ cel ankiety i podkreśl znaczenie wkładu uczestników w kształtowanie inicjatyw na rzecz zrównoważonej mobilności. Chociaż nie ma ścisłych "minimum" lub "maksimum", jako ogólnych wytycznych, dla mniejszych społeczności kilkaset odpowiedzi może być wystarczająco reprezentatywnych, podczas gdy w przypadku większych miast może być konieczne kilka tysięcy. W rzeczywistości bardzo duże próbki mogą być niepotrzebne i mogą nie zapewniać znacznie dokładniejszych wyników niż próbka o rozsądnej wielkości. Ponadto, aby uzyskać całościowe zrozumienie i podejmować świadome decyzje, kluczowe

znaczenie ma uzyskanie informacji zwrotnych od przekroju społeczności, reprezentującego różne grupy wiekowe, zawody, wyzwania związane z mobilnością itp. Jednocześnie próba musi być dostosowana do konkretnych rozważanych kwestii. Na przykład bariery lub przeszkody architektoniczne mogą być bardziej skoncentrowane na osobach starszych lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Z drugiej strony, aby ocenić środki, takie jak wprowadzenie hulajnóg elektrycznych w ramach współdzielenia, konieczne może być ściślejsze skupienie się na młodych ludziach.

9. Zachęty (opcjonalnie): aby zwiększyć wskaźniki odpowiedzi i wspierać aktywne zaangażowanie, rozważ zaoferowanie zachęt uczestnikom. Nagrody, rabaty lub inne nagrody mogą działać motywująco, zachęcając więcej osób do wzięcia udziału w ankiecie.
10. Gromadzenie danych: W okresie badania należy upewnić się, że gromadzenie danych odbywa się z należytą starannością i konsekwentnie. W przypadku ankiet online należy regularnie monitorować proces, aby rozwiązać wszelkie problemy techniczne i zagwarantować dokładność odpowiedzi. Po zakończeniu fazy zbierania danych przystąp do dokładnej analizy odpowiedzi. Ten krytyczny krok obejmuje identyfikację wzorców, trendów i kluczowych spostrzeżeń związanych ze zrównoważoną mobilnością. Korzystaj z odpowiednich narzędzi i metodologii statystycznych, aby wyciągać znaczące wnioski z danych (np. IBM SPSS). Zasięg i przejrzystość mają zasadnicze znaczenie w procesie badania. Zaangażuj uczestników dzieląc się wynikami ankiety z nimi i szerszą społecznością. Wyraź wdzięczność za ich cenny wkład i poinformuj o wszelkich planowanych działaniach lub zmianach w polityce na podstawie wyników ankiety. Wspieranie poczucia odpowiedzialności i współpracy wzmacnia zaangażowanie społeczności.

**Tabela 3: Cele i grupa docelowa w badaniach i kwestionariuszach (1)**


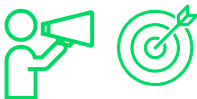
<b>Tradycyjny kwestionariusz papierowy</b>	
<b>Cele</b> 	Docieranie do populacji o ograniczonym dostępie cyfrowym
	Zbieranie informacji zwrotnych podczas spotkań osobistych (wydarzenia publiczne, warsztaty)
	Umożliwienie pogłębionych, otwartych odpowiedzi
<b>Grupa docelowa</b>   	Starsze populacje, które mogą czuć się bardziej komfortowo z metodami papierowymi niż cyfrowymi
	Uczestnicy wydarzeń publicznych, warsztatów lub spotkań
	Mieszkańcy obszarów o ograniczonej łączności z Internetem.
<b>Ankieta online</b>	
<b>Cele</b> 	Zbierz dużą liczbę odpowiedzi w stosunkowo krótkim czasie.
	Ułatw łatwiejszą analizę danych dzięki zautomatyzowanym narzędziom.
	Minimalizacja wpływu na środowisko i kosztów związanych z papierem i drukowaniem
	Młodsze i średnie populacje przyzwyczajone do narzędzi cyfrowych
	Mieszkańcy z regularnym dostępem do Internetu.

**Grupa docelowa**


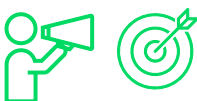
Szerszy zasięg, w tym osoby, które mogą nie uczestniczyć w wydarzeniach lub spotkaniach osobiście.

Tabela 1: Cele i grupa docelowa w badaniach i kwestionariuszach (2)

### Wywiady telefoniczne

<p><b>Cele</b></p> 	<p>Uzyskanie bardziej dogłębnych i jakościowych informacji</p> <p>Personalizacja procesu informacji zwrotnej, która może przynieść bogatsze spostrzeżenia</p> <p>Docieraj do odbiorców, którzy mogą nie odpowiadać na pisemne kwestionariusze, zarówno online, jak i w formie papierowej.</p>
<p><b>Grupa docelowa</b></p> 	<p>Populacje, które mogą nie uczestniczyć w wydarzeniach osobistych lub nie mieć dostępu do platform internetowych.</p> <p>Konkretni interesariusze lub eksperci, którzy mogą być w stanie przedstawić spostrzeżenia na wrażliwe lub skomplikowane tematy, które wymagają zniuansowanych dyskusji.</p> <p>Starsze populacje, które mogą docenić osobistą interakcję.</p>

### Wywiady twarzą w twarz

<p><b>Cele</b></p> 	<p>Zagłębianie się w konkretne tematy lub wyzwania</p> <p>Zachęcanie do dyskusji grupowych w celu przeprowadzenia burzy mózgów</p> <p>Umożliwienie natychmiastowych wyjaśnień i pytań uzupełniających</p>
<p><b>Grupa docelowa</b></p> 	<p>Przedstawiciele określonych grup interesu (np. rowerzyści, użytkownicy transportu publicznego).</p> <p>Mieszkańcy określonych dzielnic lub obszarów, których dotyczą proponowane zmiany.</p> <p>Zróżnicowane grupy dla zrównoważonej perspektywy (np. łączenie młodych profesjonalistów, seniorów i przedstawicieli szkół w jednej grupie fokusowej).</p>

## Rysunek15: Przykładowe pytania dotyczące celu badania SUMP.

**1. Travel Habits:**

"How do you typically commute to work/school?"

- Walking
- Cycling
- Car
- Public Transport
- Other (please specify)

"On average, how long is your daily commute (one way)?"

- Less than 15 minutes
- 15-30 minutes
- 30-60 minutes
- More than an hour

**2. Public Transport:**

"How would you rate the reliability of public transportation in the city?"

- Excellent
- Good
- Fair
- Poor

"What improvements would most encourage you to use public transport more frequently? (Select up to two)"

- More frequent service
- Cleaner facilities
- Better coverage/routes
- Lower fares
- Real-time tracking

**3. Cycling:**

"How safe do you feel cycling in the city?"

- Very Safe
- Somewhat Safe
- Neutral
- Somewhat Unsafe
- Very Unsafe

"Which of the following would encourage you to cycle more often? (Select up to two)"

- Dedicated bike lanes
- Bike-sharing programs
- Secure bike parking
- Traffic-calming measures
- Cycling workshops/training

**4. Pedestrian Facilities:**

"How would you rate the pedestrian infrastructure (e.g., sidewalks, crossings) in your neighborhood?"

- Excellent
- Good
- Fair
- Poor

"What's the most significant barrier to walking more in the city?"

- Lack of sidewalks
- Safety concerns
- Insufficient crossing points
- Weather protection
- Distance to destinations

**5. Future Mobility and Innovations:**

"Would you consider using electric scooters if they were available as a shared service in the city?"

- Definitely
- Maybe
- Not interested

"What are your views on autonomous (self-driving) public transport options in the future?"

- Excited and would use it
- Curious but cautious
- Would not trust or use it

**6. General Feedback:**

"In your opinion, what's the single most important change the city could make to improve mobility?"

Open-ended response

Rysunek16: Sugerowany harmonogram organizacji ankiet i badań

### 1. Faza przygotowawcza (1-2 miesiące przed rozpoczęciem badania):

- **Tydzień 1-2:** Zdefiniuj cele, grupę docelową i kluczowe tematy ankiety. Zdecyduj o sposobie dystrybucji ankiet (np. online, w wersji papierowej).
- **Tydzień 3-4:** Przygotuj pytania do ankiety i przeprowadź wewnętrzne recenzje.
- **Tydzień 5-6:** Test pilotażowy ankiety na małej grupie w celu zidentyfikowania wszelkich problemów lub niejasności. W razie potrzeby popraw.
- **Tydzień 7-8:** Sfinalizuj kwestie logistyczne, takie jak platformy ankiet online, druk ankiet w formie papierowej lub planowanie wywiadów bezpośrednich. Rozpocznij promocję nadchodzącej ankiety wśród opinii publicznej.

### 2. Uruchomienie ankiety i zebranie danych (1-2 miesiące):

- **Tydzień 1:** Oficjalne rozpoczęcie ankiety. Jeśli jest online, udostępnij linki za pośrednictwem strony internetowej gminy, mediów społecznościowych, biuletynów itp. W przypadku ankiet w formie papierowej rozprowadź je w miejscach publicznych, podczas wydarzeń lub pocztą.
- **Tydzień 2-7:** Stale promuj ankietę. Monitoruj współczynnik odpowiedzi i rozwiąż wszelkie problemy techniczne.
- **Week 8:** Prześlij przypomnienie w celu wzmocnienia partycypacji. Zakończ ankietę pod koniec tygodnia.

### 3. Analiza i interpretacja danych (1-2 miesiące):

- **Tydzień 1-2:** Skompiluj i wyczyść zebrane dane. W przypadku ankiet w formie papierowej może to wymagać ręcznego wprowadzania danych.
- **Tydzień 3-4:** Rozpocznij analizę danych, identyfikując wzorce, trendy i kluczowe spostrzeżenia.
- **Tydzień 5-6:** Przygotuj wstępny raport na temat ustaleń.
- **Tydzień 7-8:** Przeprowadź wewnętrzne przeglądy i sfinalizuj analizę.

### 4. Informacje zwrotne i integracja (1 miesiąc):

- **Tydzień 1-2:** Podziel się wynikami ankiety z zainteresowanymi stronami i opinią publiczną. Może to się odbywać poprzez spotkania publiczne, publikacje online lub inne platformy.
- **Tydzień 3-4:** Zintegruj wnioski z ankiety z procesem planowania SUMP. Zadbaj o to, aby informacje zwrotne od obywateli wpływały na proces podejmowania decyzji i opracowywania planu.

## Fora obywatelskie

- Fora obywatelskie: Fora obywatelskie, jako dobre podejście partycypacyjne, polegają na tworzeniu platform internetowych i/lub offline lub forów społecznościowych, na których obywatele mogą dzielić się swoimi przemyśleniami, sugestiami i doświadczeniami związanymi z kwestiami mobilności i potencjalnymi rozwiązaniami. Fora takie realizowane są w różnych krajach (m.in. we **Francji, Niemczech, Włoszech**), w tym w **Polsce**. We Frankfurcie nad Menem (**Niemcy**) wykorzystano fora obywatelskie do prezentowania bieżących postępów, zbierania uwag i pomysłów. Spotkania konsultacyjne i podejścia partycypacyjne służą jako dwie odrębne metody angażowania mieszkańców w proces przygotowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Chociaż konsultacje są ustrukturyzowanymi wydarzeniami, podczas których władze przedstawiają społeczeństwu z góry określone plany i zabiegają o informacje zwrotne, często stanowią one jednokierunkowy kanał komunikacji o ograniczonej głębokości i elastyczności w odniesieniu do rzeczywistych zmian w oparciu o wkład mieszkańców. Z kolei podejście partycypacyjne leżące u podstaw forów obywatelskich sprzyja bardziej szerokiemu i dwustronnemu dialogowi. Obywatele są aktywnie zaangażowani od samego początku, współtworząc i współkształtując plany, pielęgnując poczucie wspólnej własności. Korzyści płynące z forów obywatelskich są wielorakie. Fora obywatelskie prezentują ustrukturyzowany, ciągły model zaangażowania, obejmujący szerszy zakres tematów SUMP i zapewniający reprezentację zróżnicowanego przekroju społeczności. Nieodłączną cechą forów sprzyja głębszemu zaufaniu między mieszkańcami a decydentami i sprzyja bardziej ukierunkowanym dyskusjom. Ponadto iteracyjny charakter forów zapewnia przejrzystą pętlę informacji zwrotnych, dając obywatelom jasność co do wpływu ich wkładu. W rezultacie, podczas gdy wydarzenia konsultacyjne oferują ukierunkowane spostrzeżenia, fora obywatelskie, dzięki ich holistycznemu, szerokiemu i głębokiemu zaangażowaniu, są w stanie zapewnić bardziej wszechstronną i reprezentatywną perspektywę, zapewniając, że plany mobilności miejskiej są projektowane wspólnie ze społecznością, dzięki czemu są bardziej solidne, powszechnie akceptowane i zrównoważone. Forum obywatelskie umożliwia również obywatelom spotkanie się z szerszym gronem interesariuszy, co skutkuje lepszym zrozumieniem planów zrównoważonej mobilności miejskiej. W związku z tym wskazane jest sporządzenie wykazu interesariuszy, organizacji sektorowych (tj. prywatnych, nienastawionych na zysk, prywatnych organizacji społecznych itp.) w celu stworzenia solidnej sieci wokół forum. Udział mieszkańców za pośrednictwem tego narzędzia dowiódł skuteczności kontaktów osobistych, a także przyczynił się do utrzymania aktywnego uczestnictwa w działaniach uzupełniających (np. wydarzeniach konsultacyjnych, ankietach internetowych, platformie itp.). Zdecydowanie zalecamy utworzenie forum obywatelskiego (zarówno osobistego, jak i internetowego) jako optymalnego rozwiązania dla bardziej ciągłego i skutecznego zaangażowania w cały proces SUMP, w tym planowanie działań (etapy 7–9) oraz wdrażanie i monitorowanie (etapy 10–12).

**Odpowiednie kraje: Francja, Niemcy, Włochy**

**Główne etapy SUMP:** Krok 3 *Analiza sytuacji w zakresie mobilności*, Krok 4: *Tworzenie i wspólna ocena scenariuszy*, Krok 7: *Wybór pakietów środków z interesariuszami*, Krok 8: *Uzgodnienie działań i obowiązków. Planowanie środków (etapy 7–9), wdrażanie i monitorowanie (etapy 10–12).*

**Przewodnik krok po kroku:**

1. Podstawą forum obywatelskiego jest posiadanie dobrze zdefiniowanych celów. Zasadnicze znaczenie ma określenie konkretnej roli, jaką forum będzie odgrywać w procesie rozwoju Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Określenie celu i zakresu forum zapewnia, że dyskusje pozostaną skoncentrowane i znaczące.

2. Skuteczne forum obywatelskie rozwija się dzięki szerokiemu zasięgowi. Należy wybrać miejsce spotkań sprzyjające włączeniu społecznemu i dostępne, zapewniające możliwość uczestnictwa wszystkim obywatelom oraz uwzględnianie różnych kwestii. Należy zaangażować lokalne podmioty i wpływowe osoby, aby zachęcić mieszkańców i pracowników do uczestnictwa. Zaangażowanie lokalnych działaczy w te spotkania może zachęcić mieszkańców i pracowników do uczestnictwa, sprzyjając poczuciu odpowiedzialności społeczności za inicjatywy na rzecz zrównoważonej mobilności. Podstawowym aspektem jest zapewnienie, że forum obejmuje szerokie spektrum społeczności. Wiąże się to z celowym docieraniem do różnych grup demograficznych, w tym do różnych grup wiekowych, klas społeczno-ekonomicznych, potrzeb w zakresie mobilności i dzielnic.
3. Aby utrzymać zaangażowanie i nabrać rozpędu, kluczowe znaczenie ma zaplanowanie spójnego harmonogramu regularnych spotkań na forum obywatelskim. Konsekwencja pielęgnuje poczucie ciągłości i zaangażowania wśród uczestników, sprzyjając długoterminowemu zaangażowaniu w wysiłki na rzecz zrównoważonej mobilności.
4. Kluczowy jest sposób komunikacji i zaangażowania na forum. Gminy mogą rozpowszechniać informacje o wydarzeniu za pośrednictwem swoich kanałów medialnych lub na swoich stronach internetowych. Konieczne jest sprawdzenie, czy podejście to dociera do wszystkich grup, nie wykluczając nikogo. Mogą to być urzędnicy samorządowi, władze transportowe, organizacje ekologiczne, liderzy społeczności i eksperci w dziedzinie zrównoważonej mobilności. Zadbaj o reprezentację przedstawicieli różnych grup demograficznych i społeczności na danym obszarze. Zachęcanie do różnorodnego uczestnictwa wzbogaca dyskusje i prowadzi do bardziej kompleksowych wyników. W tym celu forum musi promować otwartą i przejrzystą komunikację. Obywatele otrzymują jasne informacje na temat celów, postępów i wyzwań związanych z planem zrównoważonej mobilności miejskiej. Z kolei podczas spotkań i/lub wydarzeń są zachęceni do wyrażania swoich doświadczeń, obaw i aspiracji związanych z mobilnością miejską.
5. Powołanie komitetu sterującego składającego się z przedstawicieli różnych grup interesariuszy. Komitet będzie odpowiedzialny za planowanie, koordynowanie i nadzorowanie działań forum obywatelskiego. Forum obywatelskie powinno opierać się na wspólnym podejmowaniu decyzji: zamiast jedynie zbierać informacje zwrotne (co może mieć miejsce podczas wydarzeń konsultacyjnych), forum partycypacyjne sprzyja poczuciu współprojektowania. Obywatele, wraz z ekspertami i decydentami, wspólnie przeprowadzają burzę mózgow, ustalają priorytety i udoskonalają rozwiązania w zakresie mobilności. Wspólne warsztaty rozwiązywania problemów, budżet partycypacyjny, planowanie scenariuszy, wspólne opracowywanie to tylko niektóre przykłady metodologii współpracy.
6. Aby skutecznie komunikować się z uczestnikami, przygotuj angażujące i pouczające prezentacje. Wysyłając zaproszenia, uczestnicy mogą zostać zapytani o konkretne informacje, które chcą usłyszeć, co będzie cenne przy dostosowywaniu prezentacji. Typowe tematy do omówienia obejmują zrozumienie godzin pracy, map obszaru, szczegółowych i ogólnych informacji o taryfach oraz wytycznych dotyczących rezerwacji lub modyfikacji podróży, zwłaszcza w elastycznym systemie. Materiały informacyjne powinny być udostępnione podczas wydarzenia. Aby zapewnić skuteczną komunikację i znaczące uczestnictwo, konieczne jest wyposażenie mieszkańców w wiedzę na temat wyzwań związanych z mobilnością miejską, potencjalnych rozwiązań i zasad planowania. Warsztaty, sesje szkoleniowe lub prezentacje ekspertów (tj. wydarzenia związane z budowaniem potencjału) mogą być częścią programu forum w celu budowania wiedzy i podnoszenia świadomości.
7. Oferuj materiały edukacyjne, prezentacje i istotne dane na temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Jak już wcześniej wspomniano, działania na rzecz budowania

zdolności mogą informować uczestników i umożliwiać im podejmowanie świadomych decyzji i skuteczny wkład w dyskusje.

8. Wspólnie opracowujcie plany działania w oparciu o dyskusje i pomysły wygenerowane na forum obywatelskim. Na przykład uczestnicy mogą wspólnie wytyczyć idealne trasy transportowe lub odegrać role różnych osób w scenariuszu mobilności (interaktywne warsztaty). (Online/offline) Można skonfigurować tablice opinii, na których uczestnicy mogą publikować pomysły, komentarze lub pytania. Pozwala to na komunikację asynchroniczną, w której uczestnicy mogą wносить swój wkład we własnym tempie. Zidentyfikuj możliwe do zrealizowania kroki w celu wdrożenia inicjatyw w zakresie zrównoważonej mobilności i przypisz obowiązki odpowiednim podmiotom.
9. Biorąc pod uwagę zainteresowanie mediów w regionie, może to być korzystne dla przyciągnięcia większej liczby uczestników na przyszłe spotkania. Biorąc pod uwagę zainteresowanie mediów w regionie, może to być korzystne dla przyciągnięcia większej liczby uczestników na przyszłe spotkania.

## Media społecznościowe i zaangażowanie online

- Media społecznościowe i zaangażowanie online: Wykorzystanie platform mediów społecznościowych i narzędzi internetowych pomaga dotrzeć do szerszego grona odbiorców, udostępniać aktualizacje i zachęcać społeczeństwo do udziału. Aby efektywnie korzystać z mediów społecznościowych, konieczne jest ustanowienie strategicznej obecności na platformach takich jak między innymi Facebook, X, Instagram i LinkedIn. Jak wiadomo, platformy te umożliwiają komunikację w czasie rzeczywistym i szybkie rozpowszechnianie informacji w szerokim spektrum demograficznym. Angażujące treści, regularne aktualizacje i kreatywne kampanie mogą zwiększyć świadomość i zwrócić uwagę na proces SUMP. Ponadto interaktywny charakter mediów społecznościowych sprzyja dialogowi i ułatwia gromadzenie natychmiastowych informacji zwrotnych od mieszkańców. **Wdrożenie zespołu zarządzającego** mediami społecznościowymi z umiejętnościami w zakresie tworzenia treści, zarządzania społecznością i analizy danych ma kluczowe znaczenie dla skutecznego wykorzystania tego medium. Przyjazne dla użytkownika i interaktywne narzędzia i aplikacje cyfrowe stanowią wyrafinowane podejście do angażowania mieszkańców. Narzędzia te mogą przybierać formę forów internetowych, aplikacji mobilnych lub interaktywnych platform mapowych. Umożliwiają one obywatelom aktywne uczestnictwo poprzez dzielenie się swoimi spostrzeżeniami, obawami i sugestiami bezpośrednio związanymi z kwestiami związanymi z planem zrównoważonej mobilności miejskiej. Rozwój i utrzymanie takich rozwiązań cyfrowych wymaga wiedzy technicznej, obejmującej tworzenie oprogramowania, zarządzanie bazami danych i projektowanie doświadczeń użytkownika. Zapewnienie prywatności, bezpieczeństwa i dostępności danych jest najważniejsze. Współpraca z doświadczonymi programistami i projektantami doświadczeń użytkownika jest niezbędna do tworzenia narzędzi, które rezonują z różnorodną publicznością. Pierwszym krokiem jest zidentyfikowanie firm, które są w stanie stworzyć aplikację cyfrową (np. strony internetowe, interaktywne mapy). W tym celu należy zorganizować zaproszenie do składania ofert na szczeblu gminnym. Większość państw objętych analizą korzystała z pewnego rodzaju narzędzi internetowych. W **Niemczech** miasta Brema i Drezno stworzyły specjalne strony internetowe i platformę do animowania debaty online, dostarczając informacji o celach, koncepcjach odpowiadających na oczekiwania, komentarze i opinie mieszkańców, takie jak oficjalne strony w mediach społecznościowych (np. Facebook). Innowacyjną praktyką jest mapowanie oparte na współpracy. Narzędzia georeferencyjne i ćwiczenia mapowe – w pełni przetestowane w Awinionie (**Francja**) – zachęcają mieszkańców do uczestnictwa, podkreślając obszary o wyzwaniach związanych z

mobilnością, obawy dotyczące bezpieczeństwa lub miejsca, w których potrzebna jest zrównoważona infrastruktura. W związku z tym narzędzie to jest szczególnie przydatne do przeprowadzania wstępnej oceny, analizy problemów i potencjalnych możliwości (Krok 3: Analiza sytuacji w zakresie mobilności). Miasto **Madryt** (Hiszpania) opracowało inteligentną aplikację mobilności "Madryt mobility 360" w celu wdrożenia planu o tej samej nazwie. Wśród praktyk angażujących online, grywalizacja nabiera również rozpędu w celu oceny scenariuszy, ale także wdrażania środków, działań oraz gromadzenia danych i informacji zwrotnych w czasie rzeczywistym (Krok 10: Zarządzanie wdrożeniem i Krok 11: Monitorowanie, dostosowywanie i komunikacja). Włochy z powodzeniem przeprowadziły kilka inicjatyw łączących grywalizację, wykorzystanie aplikacji mobilnej i nudging. Bella Mossa, w mieście Bolonia (Włochy), to program bonusowy dla użytkowników transportu publicznego, w ramach którego za pośrednictwem aplikacji mobilnej zbierane są "Zrównoważone Kilometry", aby uzyskać bonusy, zniżki, gadżety w lokalnych sklepach.

**Odpowiednie kraje: Francja, Niemcy, Włochy, Hiszpania**

**Główne etapy realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej:** Krok 3 Analiza sytuacji w zakresie mobilności, Krok 4: Tworzenie i wspólna ocena scenariuszy, Krok 10: Zarządzanie wdrożeniem, Krok 11: Monitorowanie, adaptacja i komunikacja.

**Przewodnik krok po kroku:**

1. Konieczne jest opracowanie aplikacji z funkcjami grywalizacji. Jasno określ cele swojej aplikacji mobilnej. Określ jego główny cel, niezależnie od tego, czy jest to informacja o transporcie publicznym, usługi współdzielenia przejazdów, wypożyczalnia rowerów, czy kombinacja usług. Zidentyfikuj grupę docelową, taką jak osoby dojeżdżające do pracy, podróżni lub mieszkańcy określonej lokalizacji. W związku z tym precyzyjne wytyczne określające cele i grupy docelowe aplikacji muszą być uszczegółowione i przekazane wcześniej wybranej firmie deweloperskiej.
2. W przypadku aplikacji służącej do gromadzenia "zrównoważonych kilometrów" (np. Bella Mossa) aplikacja powinna obejmować system rejestracji przebiegu, który można zintegrować z innymi narzędziami, takimi jak bilety elektroniczne. Może być konieczne zatrudnienie ratowników w autobusach, wykorzystujących technologie takie jak Bluetooth lub NFC, aby zweryfikować użycie aplikacji.
3. W przypadku wyłonienia zwycięzców należy ustanowić dobrze zorganizowany system nagród, któremu towarzyszy jasno określona procedura procesu dystrybucji nagród.
4. Alternatywnie można opracować narzędzie oparte na mapie. Podobnie jak w poprzednim przypadku, wybrane cechy należy określić wybranej firmie w fazie rozwoju. Interaktywna mapa powinna umożliwiać użytkownikom co najmniej dzielenie się planami podróży i codziennymi trasami, przekazywanie opinii i informacji zwrotnych (np. na temat bezpieczeństwa, komfortu i praktyczności), przeprowadzanie ankiet i dyskusji opartych na mapie. Aby zachęcić mieszkańców do dzielenia się planami podróży i przekazywania informacji zwrotnych podczas przygotowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej, przydatne może być wykorzystanie przyjaznej dla użytkownika interaktywnej platformy mapowej, która jest dostępna na wszystkich urządzeniach; narzędzia takie jak [ArcGIS](#), [Mapbox](#) lub [Debatomap/Carticipa](#) są tego najlepszym przykładem. Jasno komunikuj cel gromadzenia danych, podkreślając jego rolę w procesie SUMP i podaj jasne instrukcje dotyczące wprowadzania trasy i przesyłania informacji zwrotnych. Prywatność jest również najważniejsza; Uczestnicy powinni mieć zapewnioną anonimowość swoich wpisów, z jednoznaczną polityką prywatności i opcjami udostępniania uogólnionych danych o trasie. W celu gromadzenia różnorodnych spostrzeżeń platforma powinna ułatwiać różne mechanizmy informacji zwrotnej, umożliwiając użytkownikom wskazywanie problemów lub dzielenie się przemyśleniami. Co więcej, maksymalizacja zasięgu ma kluczowe znaczenie. Promuj inicjatywę w wielu

kanałach, od lokalnych gazet i radia po tablice ogłoszeń społeczności, upewniając się, że szerokie spektrum społeczności jest świadome i zaangażowane w ten wspólny wysiłek.

5. Strategiczne działania powinny być podejmowane za pośrednictwem wielu kanałów komunikacji (opisanych powyżej), aby zapewnić kompleksowe dotarcie do grup docelowych i uzyskanie cennych informacji zwrotnych. Najlepiej, aby kampania w mediach społecznościowych uzupełniała te wysiłki, aby wzmocnić widoczność aplikacji i promować nagrody wśród szerszego grona odbiorców.

#### Szczegółowa ramka 4: Szczegółowe informacje – Utworzenie internetowego forum na rzecz zaangażowania mieszkańców

1. Jasno nakreśl cele forum internetowego. Co zamierzacie osiągnąć dzięki tej platformie i w jaki sposób przyczyni się ona do procesu planowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej? Zastanów się nad celami, takimi jak wspieranie zaangażowania społeczności, zbieranie informacji zwrotnych i promowanie przejrzystej komunikacji.
2. Wybierz platformę forum lub oprogramowanie dla swojej społeczności internetowej. Dostępne opcje obejmują Discourse, phpBB, vBulletin, **dedykowaną stronę na stronie internetowej władz lokalnych/gminy/FUA** a nawet niestandardowe rozwiązania. Upewnij się, że platforma obsługuje funkcje, takie jak rejestracja użytkowników, tworzenie tematów i wątki dyskusji.
3. Określ, czy chcesz utworzyć segmentowane sekcje na forum, aby zająć się różnymi grupami interesariuszy lub tematami. Ta segmentacja pozwala na bardziej skoncentrowane dyskusje. **Lista potencjalnych segmentów odbiorców może obejmować takie grupy jak:**
  - **Mieszkańcy**
  - **Rowerzyści i piesi**
  - **Użytkownicy transportu publicznego**
  - **Dojeżdżający**
  - **Studenci i młodzież**
  - **Osoby starsze i niepełnosprawne**
  - **Mniejszości i społeczności marginalizowane**
  - **Rodzice i rodziny**
  - **Organizacje non-profit i grupy społeczne**
  - **Właściciele firm**
  - **Dostawcy usług transportowych**
  - **Instytucje edukacyjne**
4. Zdefiniuj przejrzystą strukturę i procedury forum, korzystając z kategorii i wytycznych. Podziel forum na kategorie i podkategorie, ułatwiając użytkownikom znajdowanie odpowiednich tematów. Utwórz kategorie, takie jak "Dyskusja ogólna", "Transport publiczny", "Inicjatywy rowerowe" i inne. Ustal jasne i związane zasady i wytyczne dotyczące uczestnictwa w forum. Zasady te powinny zachęcać do konstruktywnych dyskusji opartych na szacunku.
5. Aktywnie promuj forum za pośrednictwem różnych kanałów, w tym mediów **społecznościowych**, oficjalnej strony internetowej miasta, komunikatów prasowych i biuletynów społecznościowych. Zachęcaj do udziału poprzez kampanie marketingowe.
6. Zachęcaj do uczestnictwa i publicznego uznania. Promuj zaangażowanie społeczności poprzez zachęty, takie jak uznanie lub nagrody dla aktywnych uczestników. Wyróżnij wkład użytkowników i docień ich wkład. Doceniaj i doceniaj wkład aktywnych i zaangażowanych członków społeczności. Przedstaw ich pomysły i ich wpływ na proces przygotowania SUMP.

## Kampanie uświadamiające

Kampanie uświadamiające: Prowadzenie kampanii uświadamiających mających na celu edukowanie mieszkańców na temat korzyści płynących ze zrównoważonej mobilności i znaczenia ich udziału w kształtowaniu polityki mobilności miejskiej jest szeroko stosowane w ramach rozwoju. Kampanie te, oparte na podejściu partycypacyjnym i silnym zaangażowaniu mieszkańców, działają jak katalizator transformacyjnych zmian w mobilności. Dzięki aktywnemu zaangażowaniu mieszkańców, osób dojeżdżających do pracy i różnych interesariuszy w proces planowania, kampania uświadamiająca zapewnia, że wcześniej wspomniany plan odzwierciedla rzeczywiste potrzeby i aspiracje społeczności, której służy. Zaangażowanie mieszkańców może odbywać się na różne sposoby poprzez otwarty dialog, warsztaty i platformy cyfrowe, które nie tylko zapewniają obywatelom miejsce do wyrażania swoich obaw i pomysłów, ale także sprzyjają poczuciu odpowiedzialności za przyszłość transportową miasta. Ponadto umożliwia obywatelom dokonywanie świadomych wyborów dotyczących zrównoważonej mobilności, zachęcając do stosowania przyjaznych dla środowiska praktyk i zmiany zachowań. Ostatecznie, dobrze przeprowadzona kampania uświadamiająca, która jest zakorzeniona w aktywnym udziale społeczności, może położyć podwaliny pod bardziej szeroki, zrównoważony i skoncentrowany na ludziach system transportu miejskiego, przynosząc korzyści całemu miastu. Kampania opracowana w ramach "Madrid 360" (**Hiszpania**) opiera się na podejściu partycypacyjnym i współprojektowaniu, które ma tę zaletę, że obywatele mogą aktywnie uczestniczyć w opracowywaniu treści kampanii uświadamiających. W przypadku Madrytu grupa seniorów pełniła rolę liderów. Przeprowadzono szkolenie z umiejętności medialnych (np. tworzenie wideo, grupa teatralna, projektowanie graficzne, radio) w celu wyłonienia grupy wiodącej. Podobną metodologię zastosowano do angażowania dzieci i młodzieży. Działania partycypacyjne były prowadzone głównie w szkole, gdzie również aktywnie uczestniczyli nauczyciele, nauczyciele i ich rodziny.

**Odpowiednie kraje:** Hiszpania, różne kraje.

**Omówiono główne etapy SUMP:** Etapy od 1 do 12

### Przewodnik krok po kroku:

1. Podstawą każdej udanej kampanii uświadamiającej jest zdefiniowanie jasnych i konkretnych celów. Określ kluczowe przesłania, które chcesz przekazać grupie docelowej i ustal pożądane wyniki kampanii. Niezależnie od tego, czy chodzi o zwiększanie świadomości społecznej na temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej, promowanie zmiany zachowań, czy zachęcanie do aktywnego udziału w inicjatywach na rzecz mobilności, dobrze zdefiniowane cele wyznaczają kierunek kampanii.
2. Zrozumienie grupy docelowej ma kluczowe znaczenie dla dostosowania przekazu i działań kampanii do ich potrzeb, preferencji i obaw związanych z mobilnością. Rozpoznaj zróżnicowane grupy demograficzne w społeczności, takie jak mieszkańcy, osoby dojeżdżające do pracy, studenci, firmy i organizacje lokalne, i odpowiednio dostosuj kampanię.
3. Twórz wiadomości, które przyciągną uwagę i zainteresowanie docelowych odbiorców. Podkreśl korzyści płynące ze zrównoważonej mobilności, takie jak zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, poprawa jakości powietrza, oszczędność kosztów i zdrowszy styl życia. Komunikaty powinny być jasne, zwięzłe i angażujące emocjonalnie, aby wywołać pozytywną reakcję.
4. Aby zmaksymalizować zasięg kampanii, wykorzystaj wielość kanałów komunikacji. Wykorzystaj media społecznościowe, strony internetowe, biuletyny e-mailowe, lokalne gazety, tablice społecznościowe, plakaty, radio i telewizję, aby upewnić się, że przesłanie kampanii dotrze do szerokiego grona odbiorców na różnych platformach.

5. Współpraca z lokalnymi influencerami, liderami społeczności i odpowiednimi organizacjami wzmacnia wpływ kampanii. Współpraca z podmiotami, takimi jak władze transportowe, grupy ekologiczne i instytucje edukacyjne, uwiarygadnia kampanię i rozszerza jej zasięg w społeczności.
6. Kampanie uświadamiające na temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej są najskuteczniejsze, gdy są ciągłe i utrzymywane w czasie. Zaplanuj je z długoterminową perspektywą, aby zapewnić trwałe wpływy i wspierać trwałą zmianę zachowań w społeczności.
7. Budowanie poczucia wspólnoty i wspólnej odpowiedzialności za zrównoważoną mobilność wzmacnia oddziaływanie kampanii. Zachęć uczestników do dzielenia się swoimi doświadczeniami, pomysłami i historiami sukcesu, tworząc środowisko wspierające i oparte na współpracy. Podejście integracyjne zapewnia, że kampania jest dostępna dla wszystkich członków społeczności, w tym osób z niepełnosprawnościami lub barierami językowymi. Dostarczanie materiałów w różnych językach i dostępnych formatach świadczy o zaangażowaniu i poszerza jej

.

## Szczegółowa ramka 2: Elementy kampanii informacyjnej

### **Wprowadzenie:**

Kampania "Nasze miasto, nasza mobilność" to dynamiczna i partycypacyjna inicjatywa mająca na celu podnoszenie świadomości i wspieranie aktywnego zaangażowania mieszkańców w proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Koncentrując się na inkluzywności, przejrzystości i współpracy, kampania ma na celu umożliwienie mieszkańcom, osobom dojeżdżającym do pracy i wszystkim interesariuszom miejskim dzielenia się cennymi spostrzeżeniami i pomysłami na zrównoważony, wydajny i skoncentrowany na ludziach system transportu miejskiego.

### **Kluczowe elementy:**

**Angażująca identyfikacja wizualna:** Kampania wykorzystuje atrakcyjne wizualnie i łatwo rozpoznawalne logo oraz kolorystykę, która reprezentuje tętniące życiem i dynamikę miasta.

**Warsztaty** społecznościowe: Zorganizuj serię interaktywnych warsztatów w różnych dzielnicach, domach kultury i instytucjach edukacyjnych. Warsztaty te stanowią platformę dla mieszkańców, aby dowiedzieć się więcej o planie zrównoważonej mobilności miejskiej, jego celach i potencjalnym wpływie na ich codzienne życie. Uczestnicy są zachęceni do dzielenia się swoimi przemyśleniami i pomysłami.

**Fora publiczne:** Organizuj fora publiczne i spotkania w ratuszu, na których urzędnicy miejscy, eksperci ds. transportu i obywatele spotykają się na otwarte dyskusje, rozpowszechniają ankiety i kwestionariusze,

**Centrum online:** Utwórz interaktywne centrum online, które służy jako centralne źródło informacji, dyskusji i zaangażowania. Platforma zawiera zasoby do pobrania, artykuły informacyjne i aktywne forum zaangażowania cyfrowego.

**Wyzwanie związane ze zrównoważonymi kilometrami:** Zorganizuj konkurs "Zrównoważone kilometry" za pośrednictwem specjalnej aplikacji mobilnej, zachęcając mieszkańców do wybierania przyjaznych dla środowiska środków transportu. Uczestnicy mogą śledzić swoje kilometry w sposób zrównoważony i otrzymywać zachęty lub uznanie za swój wkład w redukcję emisji dwutlenku węgla.

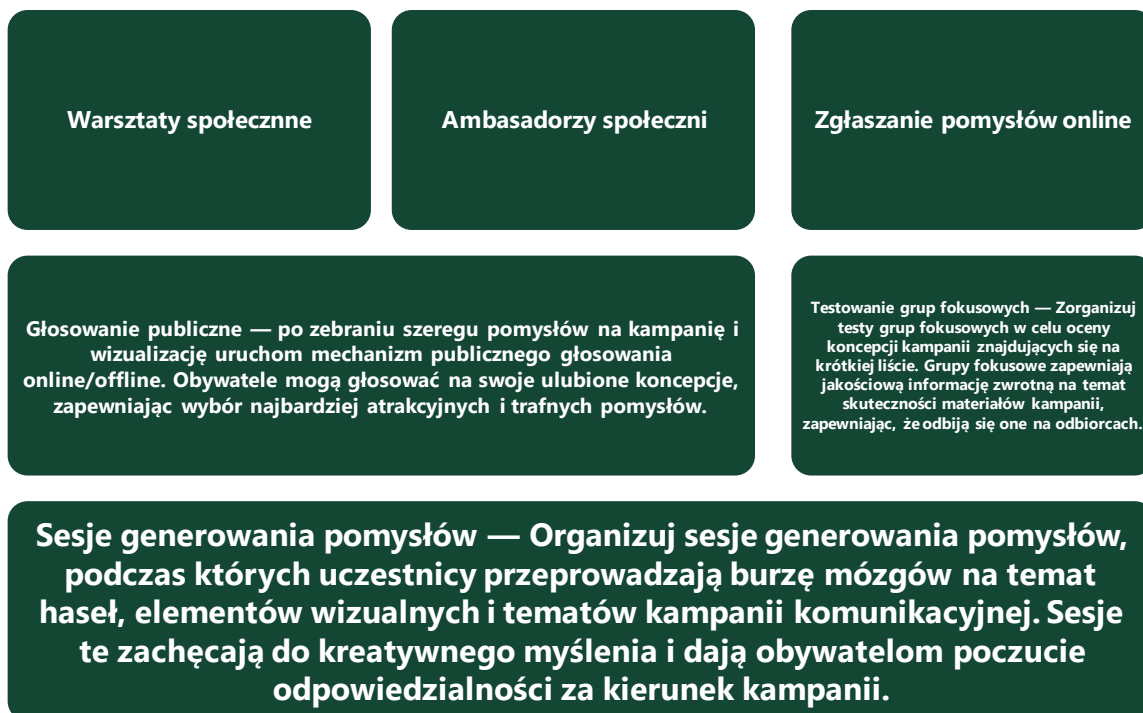
**Zaangażowanie młodzieży:** Zaangażuj w kampanię lokalne szkoły i uniwersytety. Zachęcaj uczniów do opracowywania projektów, dzieł sztuki lub inicjatyw promujących zrównoważoną mobilność miejską. Te działania prowadzone przez młodzież pomagają podnosić świadomość wśród pokoleń.

**Kampania w mediach społecznościowych:** Uruchom angażującą i pouczającą kampanię w mediach społecznościowych, korzystając z platform takich jak Facebook, Twitter i Instagram, aby dzielić się regularnymi aktualizacjami, historiami sukcesu i treściami generowanymi przez użytkowników. Interaktywne ankiety i wyzwania utrzymują zaangażowanie społeczności internetowej.






**Ambasadorzy** społeczności: Wyznacz ambasadorów społeczności, którzy będą wspierać kampanię. Osoby te reprezentują różne segmenty miasta i aktywnie zachęcają swoje społeczności do udziału w procesie SUMP.

**Informacje zwrotne w czasie rzeczywistym:** Stwórz mechanizm informacji zwrotnej, który umożliwi obywatelom zgłaszanie problemów związanych z transportem i śledzenie postępów w zgłaszaniu zgłoszonych przez nich obaw lub sugestii.

## Szczegółowa Ramka 6: Skoncentrowanie się na działaniach partycypacyjnych i narzędziach kampanii uświadamiającej.



## Szczegółowa Ramka 7: Oczekiwane wyniki kampanii informacyjnej

-  **Cenny wkład**  
Trwający dialog generuje bogactwo cennych spostrzeżeń i pomysłów, umożliwiając urbanistom stawienie czoła konkretnym wyzwaniom za pomocą świadomych rozwiązań.
-  **Innowacyjne rozwiązania**  
Dzięki ciągłemu zaangażowaniu prawdopodobnie pojawią się innowacyjne i dostosowane do potrzeb lokalnych rozwiązania, które doprowadzą do ulepszeń infrastruktury transportu miejskiego.
-  **Poprawiona przejrzystość**  
Przejrzyste udostępnianie wyników ankiet, dyskusje na forach i wyniki spotkań sprzyjają zaufaniu między miastem a jego mieszkańcami, zachęcając do bardziej szczerego i świadomego dialogu.
-  **Własność wspólnotowa**  
Gdy obywatele widzą, że ich sugestie i opinie są uwzględniane w SUMP, rozwijają w nich poczucie odpowiedzialności i za przyszłość miasta, co prowadzi do zwiększonego wsparcia dla zrównoważonych inicjatyw.
-  **Większe zaangażowanie obywateli:**  
Ciągły charakter kampanii zapewnia trwałe zaangażowanie obywateli w planowanie mobilności w miastach. Oczekuje się, że z czasem coraz więcej mieszkańców będzie aktywnie w nich uczestniczyć.

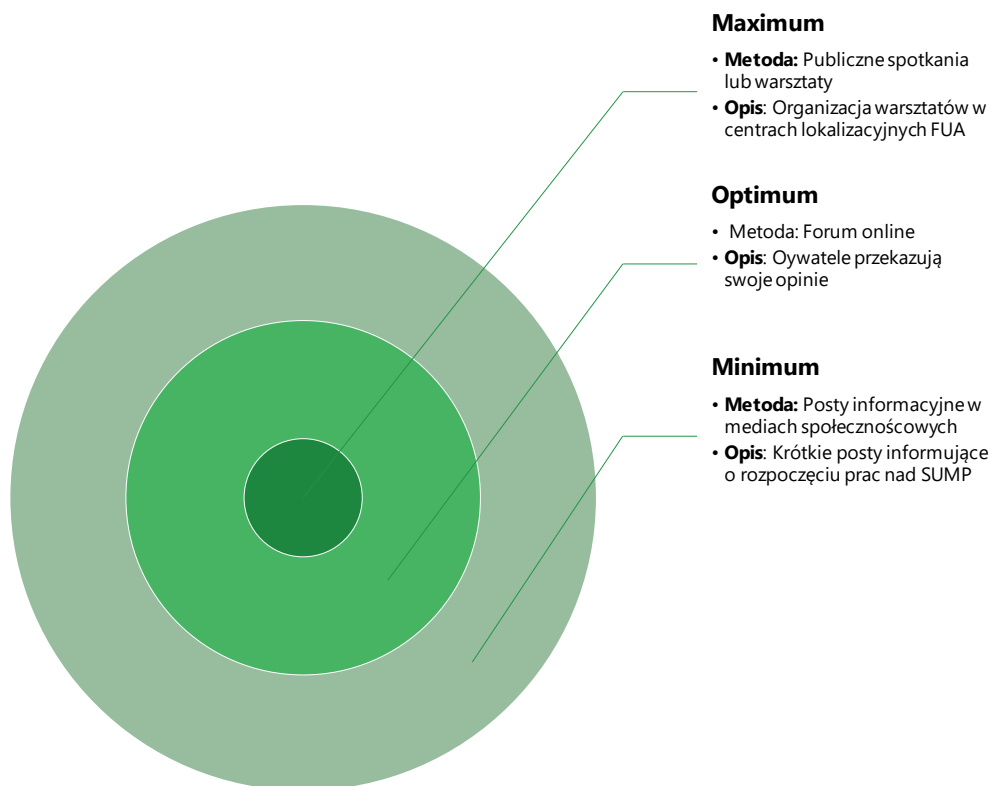
### Szczegółowa ramka 3: Program dotyczący orientacyjnych celów w zakresie zasięgu i uczestnictwa

Małe miasto (populacja poniżej 50 000 mieszkańców)	Miasto średniej wielkości (populacja od 50 000 do 500 000)	Duże miasto (populacja powyżej 500 000 mieszkańców)
<p><b>1. Warsztaty:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: 15–30 mieszkańców na warsztat.</li><li>2. Liczba warsztatów: 3–5 warsztatów.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 75–150 mieszkańców.</li></ol> <p><b>2. Grupa badawcza:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Uczestnicy docelowi: 8–12 uczestników w grupie.</li><li>2. Liczba grup fokusowych: 2–3 grupy.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 16–36 mieszkańców.</li></ol> <p><b>3. Kampanie ankietowe:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ankiety internetowe: docelowo 200–400 respondentów.</li><li>2. Ankiety papierowe: docelowo 100–200 respondentów.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 300–600 mieszkańców.</li></ol> <p><b>4. Informacje zwrotne na forach internetowych i narzędziach interaktywnych:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: staraj się pozyskać 50–100 aktywnych współpracowników.</li><li>2. Łączna liczba uczestników: 50–100 mieszkańców.</li></ol> <p><b>5. Kampanie publiczne:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: staraj się pozyskać 50–100 aktywnych współpracowników.</li><li>2. Łączna liczba uczestników: 50–100 mieszkańców.</li></ol>	<p><b>1. Warsztaty:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: 30–50 mieszkańców na warsztat.</li><li>2. Liczba warsztatów: 5–8 warsztatów.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 150–400 mieszkańców.</li></ol> <p><b>2. Grupa badawcza:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: 12–20 uczestników na grupę.</li><li>2. Liczba grup fokusowych: 3–4 grupy.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 36–80 mieszkańców.</li></ol> <p><b>3. Kampanie ankietowe:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ankiety internetowe: docelowo 500–1000 respondentów.</li><li>2. Ankiety papierowe: docelowo 300–600 respondentów.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 800–1600 mieszkańców.</li></ol> <p><b>4. Informacje zwrotne na forach internetowych i narzędziach interaktywnych:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: staraj się pozyskać 100–200 aktywnych współpracowników.</li><li>2. Łączna liczba uczestników: 100–200 mieszkańców.</li></ol> <p><b>5. Kampanie publiczne:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowo 1000–2500 uczestników wydarzeń publicznych i kampanii uświadamiających.</li><li>2. Łączna liczba uczestników: 1000–2500 mieszkańców.</li></ol>	<p><b>1. Warsztaty:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: 50–100 mieszkańców na warsztat.</li><li>2. Liczba warsztatów: 8–10 warsztatów.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 400–1000 mieszkańców.</li></ol> <p><b>2. Grupa badawcza:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: 20–40 uczestników na grupę.</li><li>2. Liczba grup fokusowych: 4–6 grup.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 80–240 mieszkańców.</li></ol> <p><b>3. Kampanie ankietowe:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ankiety internetowe: docelowo 1 000–5 000 respondentów.</li><li>2. Ankiety papierowe: docelowo 600–3000 respondentów.</li><li>3. Łączna liczba uczestników: 1600–8000 mieszkańców.</li></ol> <p><b>4. Informacje zwrotne na forach internetowych i narzędziach interaktywnych:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowi uczestnicy: staraj się pozyskać 200–1000 aktywnych współpracowników.</li><li>2. Łączna liczba uczestników: 200–1000 mieszkańców.</li></ol> <p><b>5. Kampanie publiczne:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Docelowo 2500–10 000 uczestników wydarzeń publicznych i kampanii uświadamiających.</li><li>2. Łączna liczba uczestników: 2500–10 000 mieszkańców.</li></ol>



# 13 Udział mieszkańców w różnych etapach przygotowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej

## 1. Nawiązanie formalnej współpracy w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (FUA)



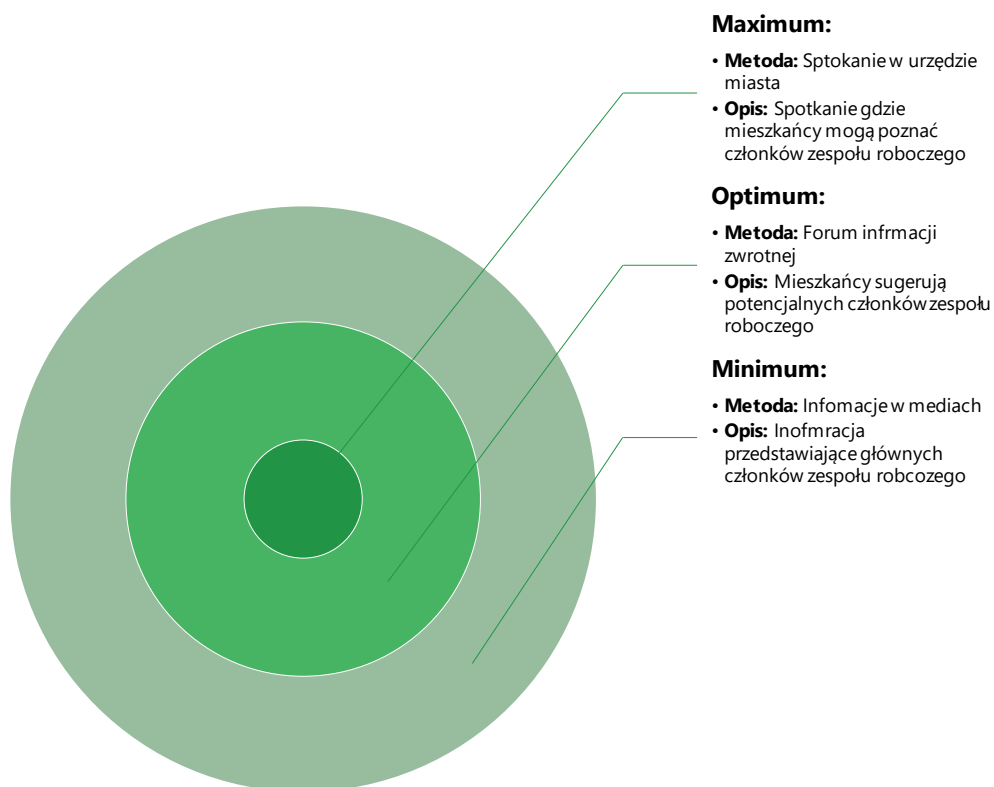
Dążąc do sformalizowania współpracy w ramach miejskiego obszaru funkcjonalnego (FUA), proponuje się szereg metodologii ułatwiających zaangażowanie społeczności na różnych poziomach zaangażowania.

Przy minimalnym progu zaleca się wykorzystanie postu informacyjnego online lub ogłoszenia w mediach społecznościowych. Ta zwięzła, ale pouczająca komunikacja online służy jako pierwszy krok, oferując krótkie powiadomienie o rozpoczęciu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Aby stworzyć bardziej kompleksowe i interaktywne podejście, optymalna metoda polega na stworzeniu forum internetowego lub forum dyskusyjnego. Platforma ta umożliwi obywatelom proaktywne uczestnictwo poprzez dzielenie się swoimi wstępnymi pomysłami i przemyśleniami, promując w ten sposób bardziej solidną wymianę perspektyw i spostrzeżeń.

W celu zapewnienia najwyższego stopnia zaangażowania społeczności proponuje się podejście maksymalne. Wiąże się to z organizacją publicznych spotkań lub warsztatów odbywających się w centralnych lokalizacjach w FUA, takich jak spotkania w ratuszu. Wydarzenia te służą jako interaktywne fora, na których obywatele mogą się spotykać, angażować w dyskusje twarzą w twarz i aktywnie przyczynić się do kształtowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Przyjmując te metodologie, ustanawia się kompleksowy proces, zapewniający, że obywatele przyjmują kluczową rolę w formalizacji współpracy w ramach FUA.

## 2. Powołanie zespołu roboczego



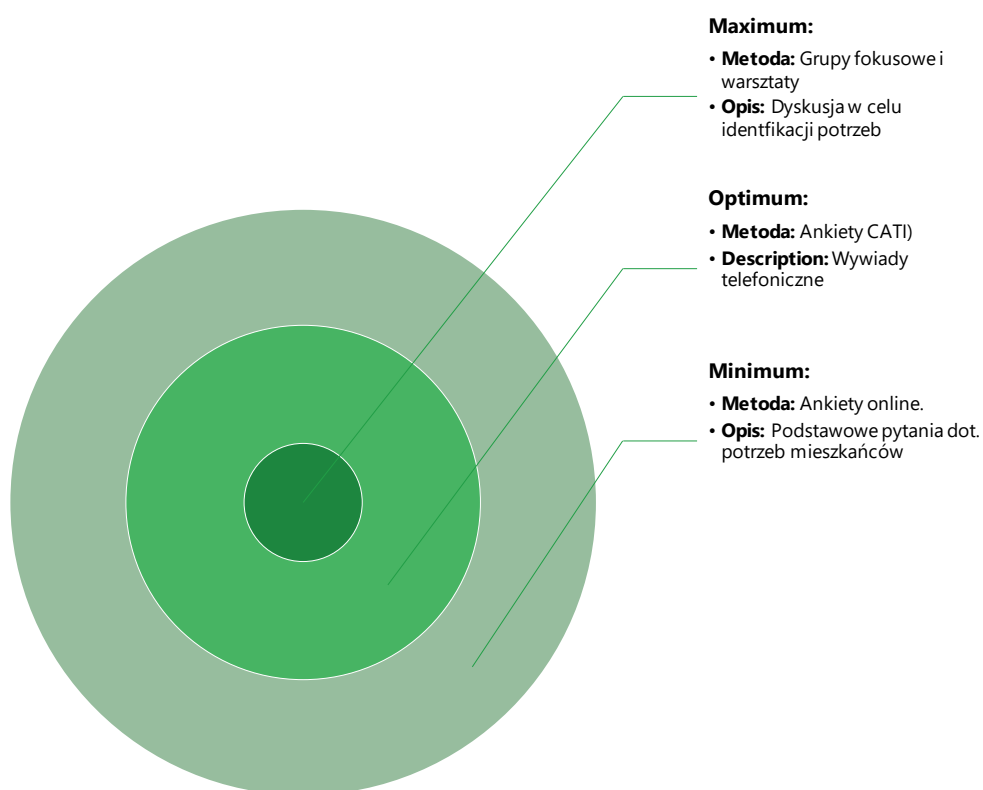
Aby zapewnić zdecydowany udział mieszkańców w opracowywaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), konieczne jest powołanie zespołu roboczego w sposób zachęcający do zaangażowania.

Na minimalnym poziomie wskazane jest wykorzystanie stron internetowych i ogłoszeń w mediach społecznościowych jako metody wyboru. Metoda ta polega na ogłoszeniu głównych członków zespołu roboczego, dzięki czemu opinia publiczna jest dobrze poinformowana o kluczowych czynnikach przyczyniających się do rozwoju planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Aby uzyskać bardziej kompleksowe podejście należy wybrać metodę, która polega na wykorzystaniu internetowego formularza informacji zwrotnej. Platforma ta daje obywatelom możliwość aktywnego uczestnictwa poprzez sugerowanie potencjalnych członków lub ekspertów, którzy ich zdaniem wniosliby cenny wkład do zespołu roboczego. Gwarantuje to, że ich spostrzeżenia i rekomendacje zostaną uwzględnione w procesie selekcji.

Aby zmaksymalizować zaangażowanie mieszkańców i zapewnić bezpośrednią drogę do przekazywania im informacji zwrotnych, zaleca się podejście maksymalne. Obejmuje to zorganizowanie spotkania w ratuszu, podczas którego mieszkańcy mogą osobiście spotkać się z zespołem roboczym. Takie wydarzenie oferuje wyjątkową okazję do interakcji twarzą w twarz, umożliwiając obywatelom bezpośredni kontakt z zespołem i przekazanie cennych informacji zwrotnych, zapewniając w ten sposób, że ich głosy są integralną częścią rozwoju SUMP. Wdrażając te metodologie, można osiągnąć kompleksowe i inkluzywne podejście do udziału mieszkańców w opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

### 3. Opracowanie raportu diagnostycznego i strategicznego



Opracowanie kompleksowego raportu diagnostycznego i strategicznego dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) stanowi kluczową inicjatywę. Aby zapewnić kompleksowe i najszersze zaangażowanie mieszkańców w formułowanie sprawozdania diagnostycznego i strategicznego, kluczowe znaczenie ma zaoferowanie zróżnicowanego zestawu dobrze zorganizowanych metod uczestnictwa.

Na poziomie podstawowym zaleca się wykorzystanie ankiety internetowej, ułatwiającej dystrybucję podstawowych pytań związanych z wymogami i wyzwaniem mieszkańców w zakresie mobilności. Takie podejście zapewnia przyjazny dla użytkownika i dostępny sposób gromadzenia informacji od mieszkańców.

W celu dokładniejszego i bardziej osobistego zrozumienia perspektywy mieszkańców, optymalnym podejściem jest wdrożenie wywiadów telefonicznych wspomaganym komputerowo (CATI). Metoda ta umożliwia bezpośrednie wywiady, pozwalając na zebranie bardziej szczegółowych informacji i zapewniając kompleksową reprezentację różnorodnych opinii i obaw.

W celu maksymalnego zaangażowania mieszkańców i promowania pogłębionych dyskusji zaleca się kompleksowe podejście. Obejmuje to organizację grup fokusowych i warsztatów publicznych, specjalnych platform dla mieszkańców, aby mogli zaangażować się w głębokie dyskusje mające na celu zidentyfikowanie krytycznych problemów i potencjalnych rozwiązań. Te interaktywne fora umożliwiają całościowe zrozumienie potrzeb i aspiracji społeczności, zapewniając, że obywatele odgrywają centralną rolę w kształtowaniu raportu diagnostycznego i strategicznego dla planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Przyjmując te metodologie, można skutecznie zrealizować gruntowne i wszechstronne podejście do udziału mieszkańców w rozwoju planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

#### Szczegółowa ramka 4: Ankieta online do raportu diagnostycznego i strategicznego

##### **1. Dane demograficzne (opcjonalne, ale pomocne w analizie danych):**

- 1.1. Jaka jest Twoja grupa wiekowa?
- 1.2. W jakiej okolicy lub okolicy mieszkasz?

##### **2. Aktualne nawyki związane z mobilnością:**

- 2.1. Jak zazwyczaj podróżujesz po mieście? (np. samochód, transport publiczny, pieszo, jazda na rowerze)
- 2.2. Jak często korzystasz z transportu publicznego?
- 2.3. Jeśli jeździsz samochodem, jak często jeździsz samochodem?

##### **3. Potrzeby i wyzwania związane z mobilnością:**

- 3.1. Jakie są główne wyzwania, z którymi mierzysz się podczas podróżowania po mieście? (np. zatory drogowe, brak bezpiecznych ścieżek dla pieszych, rzadki transport publiczny)
- 3.2. Czy są jakieś obszary lub trasy, których unikasz ze względu na transport lub bezpieczeństwo?
- 3.3. Jak oceniasz dostępność i jakość transportu publicznego w Twojej okolicy?

##### **4. Zrównoważona mobilność:**

- 4.1. Czy rozważylibyście korzystanie z bardziej zrównoważonych środków transportu (takich jak jazda na rowerze lub chodzenie pieszo), gdyby infrastruktura została ulepszona?
- 4.2. Jakie zachęty lub zmiany zachęciłyby Cię do częstszego korzystania z transportu publicznego lub przejścia na bardziej zrównoważony środek transportu?

##### **5. Przyszłe potrzeby:**

- 5.1. Czy istnieją konkretne trasy lub obszary, na których chciałbyś zobaczyć ulepszone opcje transportu lub infrastrukturę?
- 5.2. Czy poparłbyś takie inicjatywy, jak strefy wolne od samochodów lub dni w centrum miasta?

##### **6. Informacje zwrotne na temat wcześniejszych inicjatyw (jeśli dotyczyły):**

- 6.1. Czy wiesz o jakichś wcześniejszych lub trwających projektach transportowych w mieście?
- 6.2. Jeśli tak, jak ocenia Pan te inicjatywy? (np. bardzo skuteczny, nieco skuteczny, nieskuteczny)

##### **7. Dodatkowe uwagi:**

- 7.1. Czy masz jakieś inne sugestie, obawy lub pomysły związane z mobilnością miejską w naszym mieście?

Pamiętaj, że nawet jeśli jest to ankieta "minimalna", przejrzystość pytań i przyjazność dla użytkownika platformy ankietowej jest niezbędna. Warto również na początku ankiety wyjaśnić jej cel, sposób wykorzystania danych oraz zapewnienie prywatności respondenta.

## Szczegółowa ramka 5: Pytania dostosowane do rozmowy telefonicznej wspomagananej

Decydując się na metodę wywiadu telefonicznego wspomaganego komputerowo (CATI) na etapie diagnostycznym i strategicznym Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), pytania mogą być bardziej dogłębne i eksploracyjne w porównaniu z ankietą online ze względu na interaktywny charakter wywiadu telefonicznego. Oto sugerowane pytania dostosowane do CATI:

1. **Wprowadzenie:**
  - 1.1. "Cześć, nazywam się [imię i nazwisko osoby przeprowadzającej wywiad] i dzwonię w imieniu [nazwa miasta/agencji] w sprawie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Twoja opinia jest kluczowa dla tego procesu. Czy mogę kontynuować?"
2. **Dane demograficzne:**
  - 2.1. Czy możesz mi powiedzieć, w jakiej dzielnicy lub okolicy mieszkasz?
  - 2.2. Do jakiej grupy wiekowej należysz?
3. **Aktualne nawyki związane z mobilnością:**
  - 3.1. "W jaki sposób podróżujesz głównie po mieście?"
  - 3.2. "Jak często korzystasz z transportu publicznego i dlaczego?"
  - 3.3. "Jeśli jeździsz samochodem, czy często dzielisz się przejazdami z innymi lub jeździsz samochodem? Dlaczego lub dlaczego nie?"
4. **Potrzeby i wyzwania związane z mobilnością:**
  - 4.1. "Z jakimi wyzwaniami lub problemami borykasz się podczas dojazdów do pracy w mieście?"
  - 4.2. "Czy są jakieś trasy lub obszary, których unikasz ze względu na transport lub bezpieczeństwo? Czy możesz wyjaśnić dlaczego?"
  - 4.3. "Jak opisałbyś opcje transportu publicznego w Twojej okolicy pod względem częstotliwości, komfortu i dostępności?"
5. **Zrównoważona mobilność:**
  - 5.1. "Czy byłbyś otwarty na korzystanie ze zrównoważonych środków transportu, takich jak jazda na rowerze lub chodzenie pieszo, gdyby udogodnienia zostały ulepszone? Jakie ulepszenia byś zasugerował?"
  - 5.2. "Jakie zachęty lub udogodnienia zmotywowałyby Cię do częstszego korzystania z transportu publicznego lub przejścia na bardziej ekologiczny środek transportu?"
6. **Informacje zwrotne na temat poprzednich inicjatyw:**
  - 6.1. "Czy znasz jakieś przeszłe lub trwające projekty transportowe w naszym mieście? Jeśli tak, czy możesz podzielić się swoimi przemyśleniami na ich temat?"
  - 6.2. "Czy były jakieś aspekty tych inicjatyw, które uznałeś za szczególnie korzystne lub trudne?"
7. **Przyszłe potrzeby:**
  - 7.1. "Czy są jakieś konkretne trasy, obszary lub usługi, w których chciałbyś zobaczyć ulepszenia lub dodatki transportowe?"
  - 7.2. "Czy poparłbyś takie inicjatywy, jak strefy wolne od samochodów lub dni wolne od samochodów w niektórych częściach miasta? Dlaczego lub dlaczego nie?"
8. **Dodatkowe uwagi:**
  - 8.1. "Czy masz jakieś inne spostrzeżenia, obawy lub pomysły, którymi chciałbyś się podzielić na temat mobilności miejskiej w naszym mieście?"
9. **Wnioski:**
  - 9.1. "Dziękujemy, że poświęciłeś czas na przekazanie swojej opinii. Twoje spostrzeżenia są cenne w kształtowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej naszego miasta. Miłego dnia!"

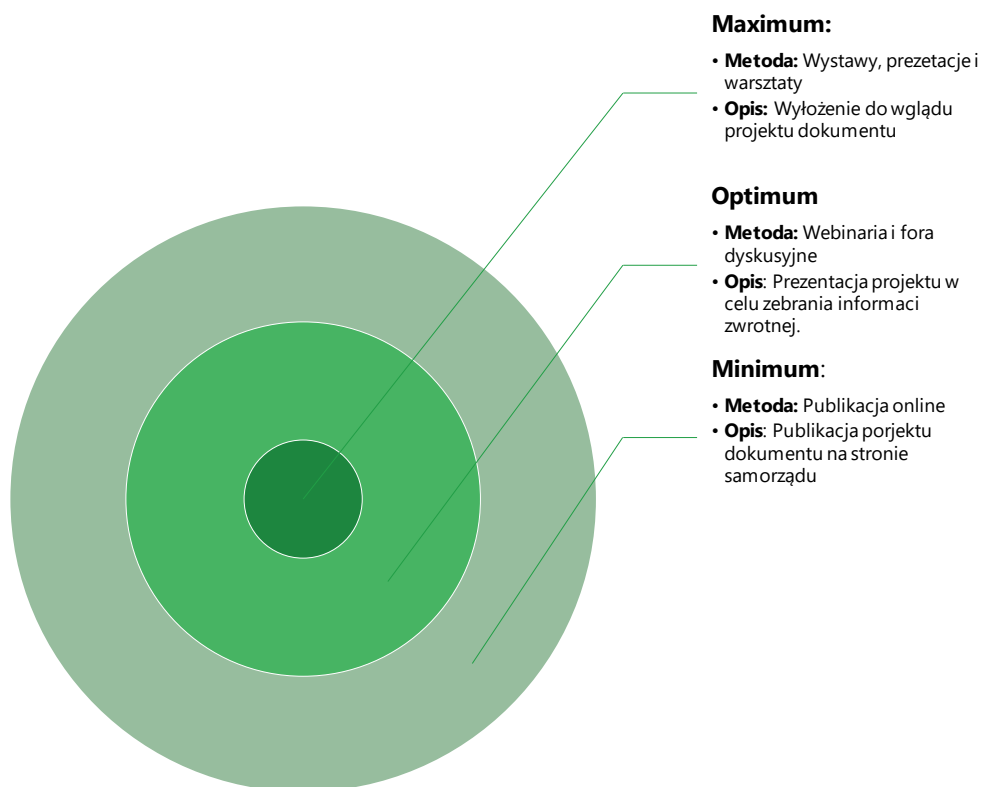
W przypadku **CATI** ważne jest również, aby:

Przeszkol ankieterów, aby radzili sobie z różnymi odpowiedziami, upewnij się, że respondent czuje się komfortowo i udzielaj wyjaśnień w razie potrzeby.

Miej system do notowania dodatkowych uwag lub spostrzeżeń, które mogą pojawić się podczas rozmowy.

Zadbaj o prywatność i poufność.

#### 4. Opracowanie projektu dokumentu SUMP



W trakcie opracowywania projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) zaproponowano kilka metod zapewniających kompleksowe zaangażowanie społeczności.

Na minimalnym poziomie działanie, które należy rozważyć, obejmuje publikację online. Wiąże się to z udostępnieniem projektu dokumentu do publicznego wglądu za pośrednictwem platform cyfrowych.

Aby podnieść jakość dokumentu SUMP i uzyskać różnorodne spostrzeżenia, optymalne podejście obejmuje prowadzenie webinarów w połączeniu z udostępnianiem formularzy informacji zwrotnych online. Metoda ta ma na celu umożliwienie prezentacji projektu dokumentu, a następnie systematyczne gromadzenie bezcennych informacji zwrotnych od społeczeństwa, zapewniając w ten sposób uwzględnienie szerokiego spektrum perspektyw.

Aby uzyskać maksymalnie szerokie i interaktywne podejście, wybranym działaniem byłoby organizowanie publicznych wydarzeń i interaktywnych warsztatów. To kompleksowe podejście obejmuje fizyczną ekspozycję projektu w miejscach publicznych, a także organizację warsztatów mających na celu zachęcenie do bezpośredniego zaangażowania i informacji zwrotnych od społeczności. Przyjmując te metodologie, wypracowywana jest przejrzysta i oparta na współpracy ścieżka rozwoju dokumentu SUMP, który autentycznie odzwierciedla potrzeby i aspiracje społeczności.

## Ramka 6: Prowadzenie webinaru i zbieranie informacji zwrotnych (online)

### Struktura webinarów:

#### 1. Wprowadzenie do planu SUMP:

- 1.1. Krótki przegląd tego, czym jest SUMP i jakie jest jego znaczenie.
- 1.2. Wyjaśnienie aktualnych wyzwań związanych z mobilnością w mieście lub regionie oraz celów planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

#### 2. Prezentacja projektu dokumentu:

- 2.1. Przewodnik krok po kroku po głównych punktach i proponowanych rozwiązaniach w projekcie planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- 2.2. Podkreśl zmiany w stosunku do poprzednich planów lub powody stojące za nowymi propozycjami.

#### 3. Zaproszeni prelegenci/opinie ekspertów:

- 3.1. Zaprosz ekspertów w dziedzinie mobilności miejskiej, aby podzielili się swoimi spostrzeżeniami lub zatwierdzili propozycje.
- 3.2. Mogą to być również przedstawiciele innych miast, które z powodzeniem wdrożyły plany zrównoważonej mobilności miejskiej.

#### 4. Interaktywna sesja G&A:

- 4.1. Pozwól uczestnikom zadawać pytania prezenterom lub panelowi.
- 4.2. Odnieś się do typowych obaw i przedstaw wyjaśnienia.

#### 5. Studia przypadków lub demonstracje:

- 5.1. Zaprezentuj przykłady z innych miast lub regionów, w których podobne strategie okazały się skuteczne.
- 5.2. Korzystaj z multimediiów, takich jak filmy lub animacje, aby lepiej zrozumieć.

#### 6. Mechanizm sprzężenia zwrotnego:

- 6.1. Pod koniec webinarium poinstruuuj uczestników, w jaki sposób mogą przekazać informacje zwrotne, kładąc nacisk na formularze opinii online.
- 6.2. Zachęcaj do aktywnego uczestnictwa.

#### 7. Wnioski i kolejne kroki:

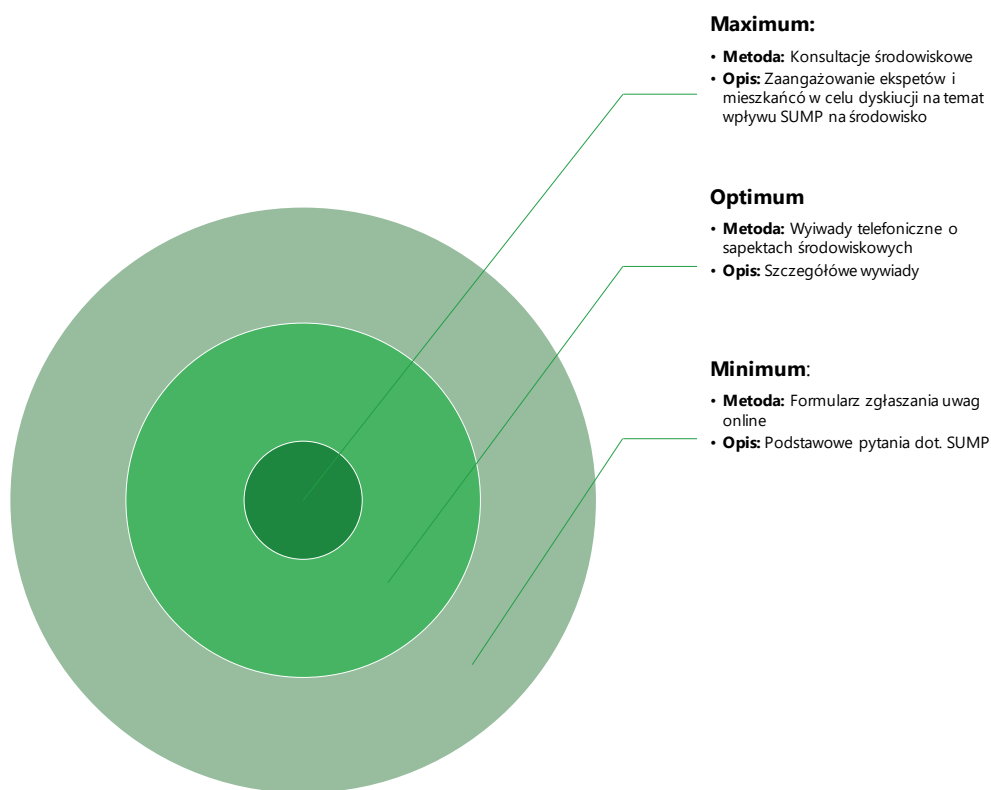
- 7.1. Podsumuj kluczowe omówione punkty.
- 7.2. Wyjaśnij kolejne etapy rozwoju planu zrównoważonej mobilności miejskiej i wyjaśnij, w jaki sposób obywatele mogą pozostać zaangażowani.

### Formularze opinii online:

#### Dane demograficzne:

8. (Opcjonalnie) Zebranie podstawowych danych demograficznych może pomóc w zrozumieniu, które segmenty populacji przekazują informacje zwrotne.
9. Informacje zwrotne na temat poszczególnych sekcji:
  - 9.1. Podziel projekt planu zrównoważonej mobilności miejskiej na sekcje lub kluczowe propozycje i poproś o opinie na temat każdej z nich.
  - 9.2. Użyj kombinacji pytań wielokrotnego wyboru, skali Likerta (np. Zdecydowanie się zgadzam, aby zdecydowanie się nie zgadzać) i pytań otwartych.
10. **Ogólne opinie:**
  - 10.1. "Co najbardziej podoba Ci się w proponowanym planie zrównoważonej mobilności miejskiej?"
  - 10.2. "Czy są jakieś obszary budzące obawy lub sugestie dotyczące poprawy?"
11. **Opinie na temat implementacji:**
  - 11.1. "Które proponowane rozwiązania w zakresie mobilności powinny być Twoim zdaniem traktowane priorytetowo?"
  - 11.2. "Czy są jakieś strategie, które Twoim zdaniem mogą napotkać wyzwania podczas wdrażania? Dlaczego?"
12. **Dodatkowe uwagi:**
  - 12.1. Zapewnij respondentom sekcję, w której będą mogli podzielić się innymi spostrzeżeniami, pomysłami lub obawami.

## 5. Przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko



W procesie przeprowadzania procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w celu zaangażowania mieszkańców w przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) można rozważyć szereg metod w celu zapewnienia solidnego i całościowego podejścia.

Na minimalnym poziomie jednym z sugerowanych działań jest wykorzystanie formularza opinii online. Platforma ta zawiera podstawowy kwestionariusz, dzięki któremu obywatele mogą wyrazić swoje obawy i priorytety dotyczące środowiska w wygodnym formacie cyfrowym.

W celu głębszego zrozumienia perspektyw środowiskowych optymalnym podejściem jest wdrożenie wywiadów telefonicznych wspomaganych komputerowo (CATI). Dzięki tej metodzie przeprowadzane są szczegółowe wywiady, które dają możliwość zagłębienia się w zawiłości indywidualnych obaw i aspiracji środowiskowych.

Aby osiągnąć najwyższy poziom zaangażowania i wiedzy fachowej, należy zorganizować warsztaty konsultacji środowiskowych. Stanowią one dynamiczną platformę do zaangażowania zarówno ekspertów, jak i mieszkańców w dogłębne dyskusje na temat wpływu planów zrównoważonej mobilności miejskiej na środowisko. Wspierając bezpośrednie interakcje i współpracę, warsztaty te zapewniają uwzględnienie szerokiego wachlarza perspektyw i włączenie ich do procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

## Szczegółowa ramka 7: Internetowy formularz informacji zwrotnych na potrzeby strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

### **Wprowadzenie:**

Krótki opis wyjaśniający przeznaczenie formularza informacji zwrotnej i jego znaczenie w procesie rozwoju SUMP.

### **Podstawowe dane demograficzne (opcjonalnie):**

Np. grupa wiekowa, dzielnica mieszkalna itp. Pomaga w analizie danych w celu określenia, czy informacje zwrotne reprezentują różne segmenty populacji.

### **Świadomość i zrozumienie:**

"Czy wcześniej zdawałeś sobie sprawę z wpływu strategii mobilności miejskiej na środowisko w naszym mieście?" (Tak/Nie)

"Jak ocenia Pan/Pani zrozumienie proponowanej oceny oddziaływania na środowisko po zapoznaniu się z projektem planu zrównoważonej mobilności miejskiej?" (Skala od słabej do doskonałej)

### **Informacje zwrotne na temat proponowanych środków zaradczych:**

"Czy uważa Pan, że środki łagodzące skutki dla środowiska zaproponowane w planie zrównoważonej mobilności miejskiej są wystarczające?" (Tak/Nie/Może)

Jeśli nie/może: "Jakie dodatkowe środki lub obszary budzące obawy sugerujesz?"

### **Priorytety środowiskowe:**

"Który aspekt środowiskowy, Pana zdaniem, powinien być traktowany priorytetowo w naszych strategiach mobilności miejskiej?" (Opcje mogą obejmować: jakość powietrza, zanieczyszczenie hałasem, emisje gazów cieplarnianych, różnorodność biologiczną itp.)

### **Ogólne opinie:**

"Czy są jakieś konkretne obawy lub sugestie dotyczące wpływu proponowanych strategii SUMP na środowisko?"

### **Gotowość do przyszłego zaangażowania:**

"Czy byliby Państwo zainteresowani udziałem w przyszłych konsultacjach lub aktualizacjach związanych z aspektem środowiskowym SUMP?" (Tak/Nie)

### **Wnioski i zgłoszenia:**

Podziękuj respondentowi za poświęcony czas i opinię.

Opcjonalna sekcja, w której respondenci mogą podać swój adres e-mail lub dane kontaktowe, jeśli chcą otrzymywać aktualizacje (z odpowiednimi zastrzeżeniami dotyczącymi prywatności danych).

Przycisk przesyłania.

## 8: Pytania CATI dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Pytania CATI do Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko:

### **Wprowadzenie:**

"Cześć, nazywam się [imię i nazwisko osoby przeprowadzającej wywiad] i dzwonię w imieniu [nazwa miasta/agencji], aby zebrać wasze opinie na temat kwestii środowiskowych naszego nadchodzącego Planu Mobilności Miejskiej. Czy mogę kontynuować?"

### **Świadomość i zrozumienie:**

"Czy wiedział Pan o procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko związanego z mobilnością miejską w naszym mieście?"

"W skali od 1 do 5, gdzie 5 oznacza dużą wiedzę, jak oceniasz swoje zrozumienie wyzwań środowiskowych związanych z mobilnością miejską w naszym mieście?"

Informacje zwrotne na temat proponowanych środków łagodzących:

"Z tego, co wiesz, czy uważasz, że zaproponowane przez nas środki łagodzące skutki dla środowiska rozwiązują kluczowe problemy? Dlaczego lub dlaczego nie?"

"Czy są jakieś konkretne strategie łagodzenia skutków środowiskowych, z którymi się spotkałeś lub o których słyszałeś, które Twoim zdaniem powinny zostać rozważone?"

### **Priorytetowe kwestie związane z ochroną środowiska:**

"Kiedy myślisz o mobilności miejskiej i jej wpływie na środowisko, co Cię najbardziej niepokoi? Czy chodzi o jakość powietrza, zanieczyszczenie hałasem, emisję gazów cieplarnianych, bioróżnorodność, czy coś innego?"

### **Odpowiedź na potencjalne inicjatywy:**

"Jak byś zareagował, gdyby miasto zaproponowało dzień bez samochodu raz w miesiącu, aby poprawić jakość powietrza?"

"Czy poparłbyś inicjatywy, takie jak zwiększenie terenów zielonych lub lasów miejskich, aby zrównoważyć emisje z transportu?"

### **Zaangażowanie i sugestie:**

"Czy brałeś udział w jakichś lokalnych inicjatywach lub programach środowiskowych związanych z transportem?"

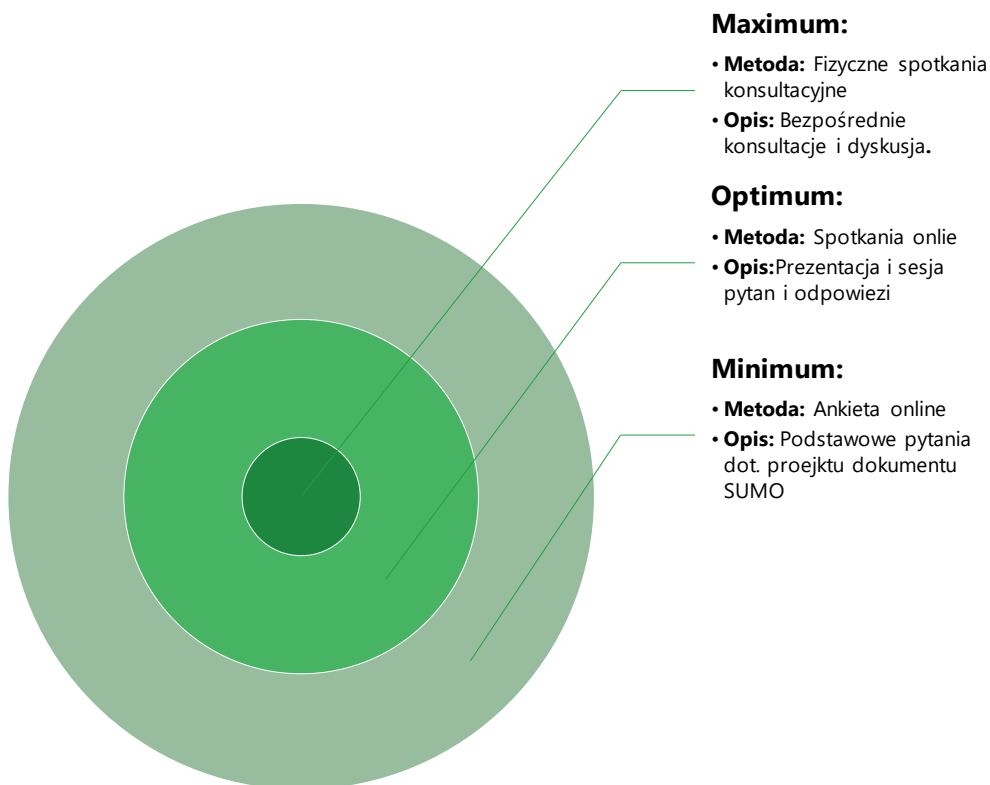
"Czy masz jakieś sugestie, w jaki sposób miasto może lepiej zaangażować mieszkańców w zrozumienie i zajęcie się wpływem transportu na środowisko?"

### **Informacje zwrotne na temat rozpowszechniania informacji:**

"W jaki sposób zazwyczaj otrzymujesz informacje o inicjatywach środowiskowych lub aktualizacjach z miasta? Czy jest jakaś metoda, którą preferujesz?"

"Czy byłbyś zainteresowany udziałem w warsztatach lub webinarium poświęconych środowiskowemu aspektowi planu mobilności naszego miasta?"

### **Uwagi końcowe:**



W kontekście konsultacji społecznych mających na celu zaangażowanie mieszkańców w przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) proponuje się szereg metodologii zapewniających kompleksowe zaangażowanie społeczności.

Na minimalnym poziomie ankiety online mogą służyć jako wartościowa metoda. Ankiety te zawierają podstawowe pytania, których celem jest ocena opinii mieszkańców na temat ogólnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej i jego przewidywanego wpływu, przy równoczesnym oferowaniu wygodnej platformy dla tychże opinii.

Aby uzyskać bardziej interaktywne i angażujące podejście, optymalna metoda polega na organizacji wirtualnych spotkań w ratuszu. Spotkania te stanowią dynamiczną scenę dla sesji pytań i odpowiedzi oraz prezentacji na temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Umożliwiają obywatelom aktywny udział w dyskusjach i otrzymywanie szczegółowych informacji na temat planu.

Na najwyższym poziomie zaangażowania, maksymalne podejście obejmuje fizyczne spotkania z autorem dokumentu w ratuszu. W tych osobistych sytuacjach mieszkańcy mają możliwość bezpośrednich konsultacji, zbierania informacji zwrotnych i dogłębnych dyskusji na temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wydarzenia te sprzyjają bezpośredniej interakcji, zapewniając obywatelom solidną platformę do wyrażania opinii i aktywnego udziału w kształtowaniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Dzięki zastosowaniu tych metod ustanawia się kompleksowy i głęboki proces, dzięki któremu obywatele są kluczowymi podmiotami w przygotowaniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

**Wprowadzenie:**

Krótkie wyjaśnienie celu badania i jego znaczenia w procesie rozwoju SUMP.  
Szacowany czas ukończenia.

**Dane demograficzne (opcjonalne, ale pomocne):**

Grupa wiekowa, dzielnica zamieszkania, podstawowy środek transportu itp. Pomaga to w analizie, czy informacje zwrotne reprezentują różne segmenty populacji.

**Świadomość i znajomość:**

"Czy wiedzieli Państwo o trwających konsultacjach społecznych związanych z planem zrównoważonej mobilności miejskiej?"

"Czy miałeś okazję zapoznać się z proponowanymi strategiami SUMP?"

**Informacje zwrotne na temat konkretnych propozycji:**

Wypisz główne strategie lub propozycje zawarte w planie zrównoważonej mobilności miejskiej.

W przypadku każdego z nich zapytaj: "Czy zgadzasz się z tą propozycją?" (Opcje: zdecydowanie się zgadzam, zgadzam się, neutralnie, nie zgadzam się, zdecydowanie się nie zgadzam)

Uzupełnij: "Proszę podać wszelkie dodatkowe uwagi lub sugestie dotyczące tej propozycji".

**Priorytetyzacja wniosków:**

"Która z poniższych strategii lub propozycji powinna być Państwa zdaniem potraktowana priorytetowo?" (Podaj listę i zezwól na klasyfikację lub wybór)

**Postrzegany wpływ:**

"Jak myślisz, w jaki sposób proponowany plan SUMP wpłynie na Twoje codzienne dojazdy do pracy lub mobilność?" (Opcje: pozytywnie, bez zmian, negatywnie)

"Co Pana zdaniem będzie najważniejszą korzyścią z proponowanego planu SUMP dla naszego miasta?"

"Czy ma Pan jakiegokolwiek obawy dotyczące potencjalnych negatywnych skutków proponowanego planu zrównoważonej mobilności miejskiej?"

**Kanały komunikacji:**

"W jaki sposób chcesz otrzymywać aktualizacje lub informacje związane z planem zrównoważonej mobilności miejskiej?" (Opcje: e-mail, SMS, seminaria internetowe, spotkania publiczne, media społecznościowe itp.)

**Informacje zwrotne na temat procesu konsultacji społecznych:**

"Jak ocenia Pan dotychczasowy proces konsultacji społecznych?" (Skala od słabej do doskonałej)

"Czy ma Pan sugestie dotyczące zwiększenia zaangażowania społeczeństwa w przyszłe konsultacje?"

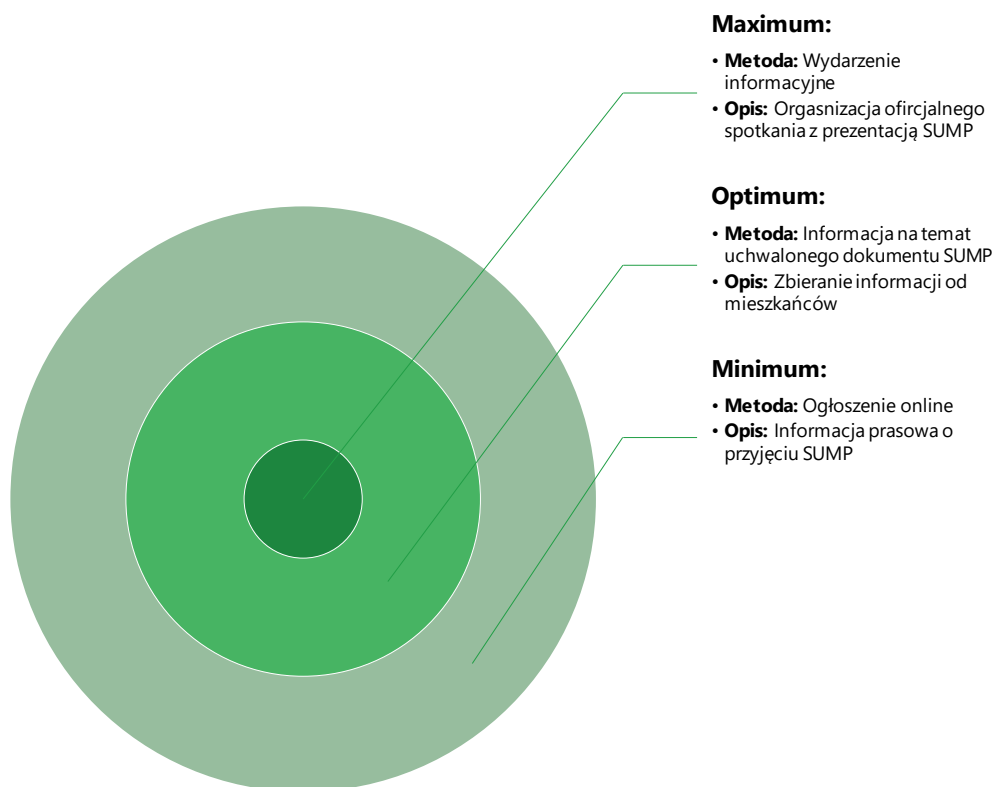
Gotowość do zaangażowania się w przyszłość:

"Czy byliby Państwo zainteresowani udziałem w przyszłych konsultacjach, spotkaniach lub warsztatach związanych z planem zrównoważonej mobilności miejskiej?"

**Uwagi końcowe:**

Zapewnij otwartą sekcję, w której respondenci będą mogli dzielić się wszelkimi innymi spostrzeżeniami, opiniami lub obawami, które mogą mieć.

## 7. Uchwalenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej w drodze uchwały rady gminy



W kontekście formalnego przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w drodze uchwały rady gminy, z należyтым uwzględnieniem zaangażowania mieszkańców i społeczności, konieczne jest rozważenie szeregu działań w celu zapewnienia kompleksowego i integracyjnego podejścia.

Na poziomie minimalnym sugerowana metoda polega na wydaniu ogłoszenia online. To formalne ogłoszenie służy jako publiczne powiadomienie, oznaczające przyjęcie planu zrównoważonej mobilności miejskiej i dostarczające obywatelom istotnych informacji dotyczących sfinalizowanego planu.

Aby uzyskać bardziej szczegółowe i szerokie podejście, optymalna metoda wymaga wykorzystania formularza informacji zwrotnej skrupulatnie zaprojektowanego dla ostatecznego planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Formularz ten służy jako specjalna platforma do systematycznego gromadzenia cennych przemyśleń i spostrzeżeń mieszkańców na temat ukończonego planu, zapewniając, że ich punkt widzenia jest należycie uwzględniany w procesie decyzyjnym.

Na najwyższym poziomie zaangażowania społeczności maksymalne podejście obejmuje zorganizowanie uroczystości i wydarzenia informacyjnego. Wydarzenie to służy dwóm celom: stanowi formalną platformę do zaprezentowania społeczności ostatecznej wersji planu zrównoważonej mobilności miejskiej, ułatwiając bezpośrednie przekazywanie informacji zwrotnych, a jednocześnie upamiętniając aktywne i znaczące zaangażowanie mieszkańców. Włączenie elementu świętowania nie tylko uznaje znaczenie zaangażowania społeczności, ale także podkreśla zasady przejrzystości i włączenia jej w przyjęcie planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

**Szczegółowa ramka 10: Formularz informacji zwrotnej na temat ostatecznej wersji planu zrównoważonej mobilności miejskiej**

**Wprowadzenie:**

Krótki kontekst dotyczący sfinalizowanego planu SUMP i znaczenia tego formularza opinii.

Szacowany czas ukończenia.

Zapewnienie poufności i anonimowości.

**Dostęp i przejrzystość:**

"Czy ostateczna wersja dokumentu SUMP była dla Ciebie łatwo dostępna?"

"Jak ocenia Pan przejrzystość informacji i strategii przedstawionych w SUMP?" (Opcje: Bardzo jasne, Jasne, Neutralne, Niejasne, Bardzo niejasne)

Zgodność z wcześniejszymi konsultacjami:

"Czy uważa Pan, że ostateczna wersja planu zrównoważonej mobilności miejskiej skutecznie uwzględniła informacje zwrotne i sugestie z poprzednich konsultacji społecznych?"

**Porozumienie z konkretnymi propozycjami/sekcjami:**

Wypisz główne sekcje lub strategie w SUMP.

W przypadku każdego z nich zapytaj: "Czy zgadzasz się z treścią tej sekcji/propozycji?" (Opcje: zdecydowanie się zgadzam, zgadzam się, neutralnie, nie zgadzam się, zdecydowanie się nie zgadzam)

Kontynuacja: "Proszę podać wszelkie dodatkowe uwagi lub sugestie dotyczące tej sekcji/propozycji".

**Ogólna opinia:**

"Jak bardzo jesteś zadowolony z ogólnych strategii i działań zaproponowanych w sfinalizowanym planie zrównoważonej mobilności miejskiej?" (Skala od bardzo niezadowolonego do bardzo zadowolonego)

**Wdrożenie i wpływ:**

"Czy istnieją konkretne strategie w SUMP, które Twoim zdaniem powinny być traktowane priorytetowo w celu natychmiastowego wdrożenia?"

"Czy masz obawy dotyczące wdrożenia lub potencjalnego wpływu którejkolwiek z konkretnych strategii w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej?"

**Kanały komunikacji i przejrzystości:**

"W jaki sposób chcesz być informowany o postępach i aktualizacjach związanych z wdrażaniem SUMP?" (Opcje: e-mail, SMS, seminaria internetowe, spotkania publiczne, media społecznościowe itp.)

"Czy uważasz, że proces prowadzący do sfinalizowania SUMP był przejrzysty i inkluzywny?"

**Dodatkowe spostrzeżenia i zalecenia:**

"Biorąc pod uwagę przyszłe rewizje lub aktualizacje planu zrównoważonej mobilności miejskiej, czy macie jakieś zalecenia dotyczące ulepszeń?"

"Czy są jakieś inne spostrzeżenia, opinie lub obawy, którymi chciałbyś się podzielić na temat sfinalizowanego planu SUMP?"

**Uwagi końcowe:**



Valdani Vicari & Associati

---

**BRUKSELA**

Avenue des Arts 11  
1210 Bruksela  
Telefon: +32 476771187  
[www.vva.it/economics-policy/](http://www.vva.it/economics-policy/)

---

---

**MEDIOLAN**

Palazzo Stampa di Soncino – Via Torino, 61  
20123 Milano  
Telefon: +39 02 727331  
[www.vva.it](http://www.vva.it)

---