



Podstawowe fakty na temat współpracy instytucjonalnej

Wspólna praca z partnerami
instytucjonalnymi w kontekście
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej





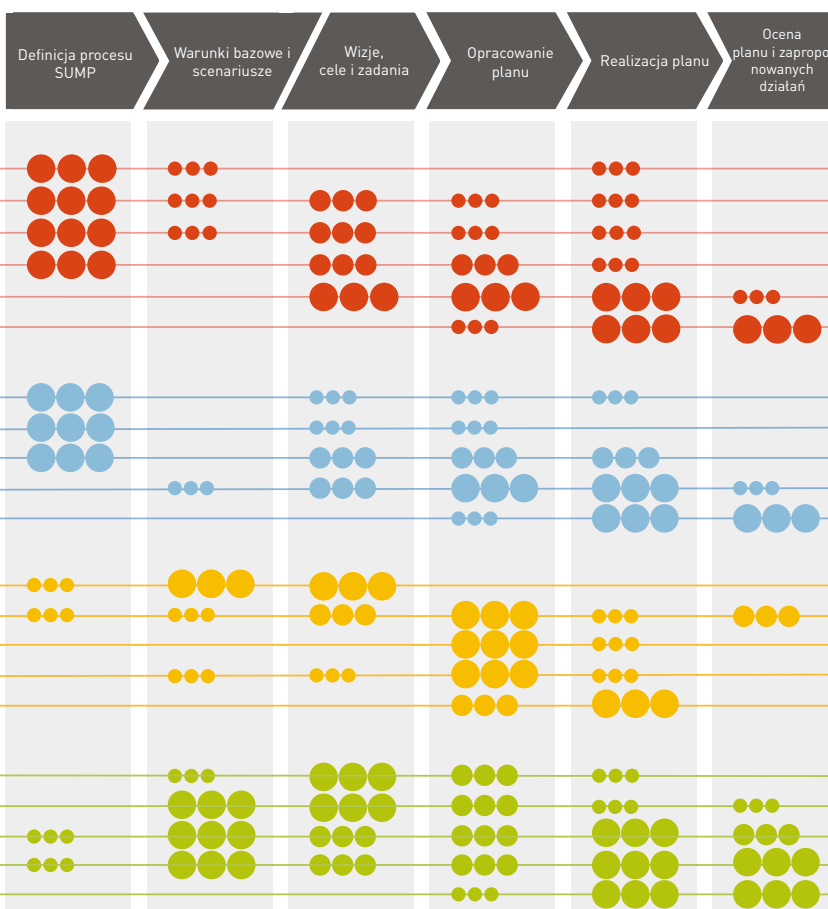
Współpraca instytucjonalna – wyzwanie w pigułce

Jednostka odpowiedzialna za rozwój Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) zwykle zajmuje wiodącą rolę w procesie przygotowywania planu. Powinna ona jednak współpracować z innymi podmiotami instytucjonalnymi, jako że taka współpraca może przynieść dodatkową wartość, wiedzę i zasoby w procesie przygotowania i realizacji planu SUMP. Współpraca instytucjonalna może poprawić akceptowalność SUMP, tworzyć poczucie własności wśród podmiotów instytucjonalnych i w społeczeństwie oraz przyczynić się do znalezienia finansowania dla realizacji działań technicznych. Wzmocnienie współpracy instytucjonalnej może też pozytywnie wpłynąć na strategiczny rozwój sieci transportowych i infrastruktury, w stronę zrównoważonej mobilności w dłuższej perspektywie.

Do współpracy przy SUMP można angażować wielu uczestników, takich jak inne wydziały w ramach władz lokalnych (np. do spraw środowiska, zagospodarowania przestrzennego, zdrowia), jednostki miejskie, organy polityczne, sąsiednie gminy i władze wyższego szczebla.

Współpraca instytucjonalna jest tematem, który powinno się traktować z ostrożnością. Na przykład, organizowanie partnerstwa dla SUMP jest wyzwaniem dla wielu organów planistycznych. Brak doświadczenia w zarządzaniu projektami angażującymi wielu interesariuszy, niekompatybilne terminy i rozbieżności w podejściu do planowania transportu mogą potęgować problem. Uwzględnienie sprzecznych poglądów jest zadaniem koniecznym i wrażliwym. Ponadto,

Główne zadania w rozwoju SUMP



©Rupprecht Consult, 2016



Proces SUMP jest sekwencją faz od definicji procesu planowania do dokonania oceny planu i działań. Wykres przedstawia kluczowe zadania SUMP dla organów planistycznych, związane z czterema wyzwaniami.

Współpraca instytucjonalna i uczestnictwo są ciągłymi, poziomymi działaniami, które powinny rozpocząć się wcześniej, w trakcie fazy planowania procesu SUMP. Wybór działań, jak również monitorowanie i ocena, są szczególnie

istotne w kolejnych analitycznych i technicznych fazach planowania. Wykres odzwierciedla przygotowanie i rozwój Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej po raz pierwszy. Rewizja i aktualizacja SUMP powinna opierać się na istniejących strukturach.

Kluczowe zadania w procesie rozwoju SUMP
Źródło: Rupprecht Consult, 2016



każda władza lokalna musi opracować własne ramy współpracy, przy uwzględnieniu lokalnych struktur i zasobów oraz z poszanowaniem prawnie narzuconych obowiązków współpracy.

Dobre przygotowanie do współpracy instytucjonalnej

Gruntowne przygotowanie do współpracy w ramach SUMP to kluczowe zadanie organów planistycznych. Powinno obejmować ocenę zasobów wewnętrznych, takich jak umiejętności i finanse dostępne dla procesu SUMP oraz przegląd wymagań prawnych dotyczących współpracy. Bardzo ważne jest również powołanie „zarządu projektu”, czyli zespołu lub osoby odpowiedzialnej za zarządzanie całym procesem i partnerstwem w ramach SUMP. Ponieważ rozwój SUMP można traktować jako projekt, zarząd projektu powinien posiadać odpowiedni zestaw umiejętności, takich jak kontrola zarządzania i umiejętności negocjacyjne. Osoby te powinny też wiedzieć, kiedy i w jaki sposób używać odpowiednich narzędzi zarządzania, na przykład planów wdrożeniowych lub sprawozdań z postępów prac.

Identyfikacja odpowiednich partnerów

Na początku procesu SUMP ważne jest określenie, kto zostanie zaproszony do współpracy w przygotowaniu planu. Zarząd projektu powinien zapewnić, że partnerzy reprezentują cały obszar funkcjonalny i razem posiadają niezbędne umiejętności i kompetencje do opracowania i wdrożenia SUMP. Udatne partnerstwo powinno mieć kompetencje w zakresie sieci i usług transportowych w obszarze SUMP, zapewniać wymagany poziom kompetencji w różnych dziedzinach wiedzy oraz być w stanie uzyskać polityczne i społeczne poparcie.

Zachęcanie odpowiednich interesariuszy

By zachęcić do udziału interesariuszy, zarząd projektu musi najpierw podjąć kontakty ze zidentyfikowanymi instytucjami. Może to wymagać wysiłków związanych z perswazją oraz przedstawieniem korzyści, jakie może przynieść partnerstwo SUMP dla poszczególnych partnerów oraz dla miasta i regionu jako całości. Ważne jest też zaprojektowanie jasnego harmonogramu wraz z podmiotami instytucjonalnymi, tak by wiedzieli oni, jakie są oczekiwania i jak duży wkład z ich strony może być wymagany. Ponadto, zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia porozumienia w sprawie priorytetów



Spotkanie - współpraca instytucjonalna w Brnie
Źródło: Marie Schmerková, Urząd Miasta Brno

mobilności i pakietów działań ma zrozumienie programów działania partnerów.

Zgoda co do odpowiedzialności

Partnerstwo SUMP musi uzgodnić zakres projektu, formę zarządzania, rezultaty, harmonogram i wymagane zasoby, jak również procedury podejmowania decyzji. Gdy plan SUMP ma już podstawowy kształt, zarząd projektu może użyć specjalnych narzędzi do szczegółowego planowania, na przykład, niezbędnych zasobów ludzkich dla realizacji każdego działania w obszarze mobilności oraz ustawić poziom zaangażowania partnerów podczas opracowywania SUMP.

Czy chcesz dowiedzieć się więcej?

Dalsze informacje i różne lokalne przykłady można znaleźć w pełnej wersji **Podręcznika nt. Współpracy Instytucjonalnej!**



Aby uzyskać więcej informacji, można również dotrzeć do nas na stronie www.sump-challenges.eu i www.eltis.org

Niniejsza broszura została opracowana w ramach Europejskiego projektu **CH4LLENGE “Odpowiedź na kluczowe wyzwania planowania zrównoważonej mobilności (SUMP)”**, współfinansowanego przez Komisję Europejską i koordynowanego przez Rupprecht Consult.

Konsorcjum CH4LLENGE składało się z następujących partnerów: Rupprecht Consult (DE), Institute for Transport Studies, University of Leeds (UK), Politehnica University of Timisoara (RO), Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia (SI), The Association for Urban Transition (RO), Promotion of Operational Links with Integrated Services, Polis (BE), Union of the Baltic Cities, Sustainable Cities Commission (FI), FGM-AMOR (AT), Miasto Amiens (FR), Miasto Drezno (DE), Miasto Ghent (BE), West Yorkshire Combined Authority (UK), Miasto Brno (CZ), BKK Centre for Budapest Transport (HU), Miasto Kraków (PL), Miasto Timisoara (RO), Miasto Zagreb (HR).

Więcej informacji

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans
www.eltis.org/mobility-plans
E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Unit C.1 - Clean transport & sustainable urban mobility
Rue Jean-André de Mot 28
B-1049 Brussels

Autorzy ponoszą pełną odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji. Treść ta niekoniecznie odzwierciedla stanowisko Unii Europejskiej. EASME ani Komisja Europejska nie ponoszą odpowiedzialności za wykorzystanie informacji zawartych w tych treściach.

Kontrakt: CH4LLENGE – Odpowiedź na kluczowe wyzwania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, Umowa o dofinansowanie nr IEE/12/696/SI2.644740
Tytuł: Podstawowe fakty na temat współpracy instytucjonalnej Wspólna praca z partnerami instytucjonalnymi w kontekście Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Wersja: Marzec 2016
Autorzy: Thomas Mourey, Daniela Stoycheva i Ivo Cré, POLIS; Alistair Ryder i Steve Heckley, WYCA
Projekt graficzny: Laura Sarlin, Union of the Baltic Cities Sustainable Cities Commission
Zdjęcie na okładce: Marie Schmerková, Urząd Miasta Brno

Broszura nt. Współpracy Instytucjonalnej została oryginalnie napisana w języku angielskim i przetłumaczona przez Armus Polska sp z.o.o. Angielską wersję broszury można pobrać ze stron www.eltis.org oraz www.sump-challenges.eu.

Niniejsza broszura jest przedmiotem prawa autorskiego Konsorcjum CH4LLENGE i jego autorów i współpracowników Promotion of Operational Links with Integrated Services (POLIS), West Yorkshire Combined Authority (WYCA) i Rupprecht Consult Forschung&Beratung GmbH.

