



可持续城市出行规划 编制与实施 指南

第二版



版本说明

关于本文：本文根据SUMPs-Up项目框架编写，后者由欧洲联盟“地平线2020”研究与创新计划（第690669号拨款协议）共同资助。SUMPs-Up项目由Ana Dragutescu（倡导地区可持续发展国际理事会欧洲秘书处）负责协调。

引用：Rupprecht Consult（编辑），《可持续城市出行规划编制与实施指南》（第2版），2019年。

作者：Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (Rupprecht Consult)。本文各部分内容基于：Rupprecht Consult,《可持续城市出行规划编制与实施指南》（2013年），版权属欧盟委员会所有。

合著作者：Anthony Colclough, 欧洲城市组织（章节1.2）；Ana Dragutescu, Elma Meskovic和Marko Horvat, 倡导地区可持续发展国际理事会（章节1.4, 活动10.2）；Thomas Durlin, Cerema（章节1.5）；Stefan Werland和Frederic Rudolph, 德国伍珀塔尔研究所（Wuppertal Institute）（活动8.2和活动9.1）；Sasank Vemuri, GIZ和MobiliseYourCity（活动8.2和活动9.1）；Dirk Lauwers, 比利时根特大学（Ghent University）（运用法兰德斯“出行评分法”衡量可达性）；TRT Transport i e Territorio（SUMP流程中的建模工具），EIB/JASPERS（可持续城市出行规划中的主要基础设施项目；战略环境评价（SEA）和可持续城市出行规划），Els Vandebroeck和Evelien Bossuyt, Mobiel21（将SUMP与社会包容政策联系起来）。
先进实践案例协调人：Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult)；Matilde Chinellato（欧洲城市组织（EUROCITIES））；Maija Rusanen, Esther Kreutz（波罗的海城市联盟（UBC）可持续城市委员会）；Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis)；Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat（倡导地区可持续发展国际理事会）：“先进实践案例”章节的所有作者均列于附录C中。

审稿：Prof Peter Jones, 英国伦敦大学学院交通与可持续发展教授；Prof Anthony D May OBE FREng, 英国利兹大学交通运输研究所交通运输工程荣誉教授；Frank Wefering, 可持续性事业部总监（Greenman-Pedersen, Inc.），美国纽约。

致谢：本文得以出版，各咨询研讨会（见附录E）的与会者以及参与SUMP协调平台的各组织机构和个人功不可没，特此致以诚挚谢意！下列专家提出了广泛的宝贵意见：Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, 英国爱丁堡纳皮尔大学；以及欧盟委员会（欧盟委员会移动与交通总司、地区与城市政策总司和环境总司）的代表，欧盟创新和网络执行机构（INEA）和欧洲投资银行/“支持欧洲地区项目的联合援助”（JASPERS）计划。

校对：Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker（倡导地区可持续发展国际理事会），Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)。

中文版翻译：北京富事多翻译服务有限公司

中文版校对：王健、吴英杰、沈蕾、Sebastian Ibold、Marie Peters

中文版翻译委托方：德国联邦环境、自然保护与核安全部（German Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety）

中文版翻译组织方：德国国际合作机构（German International Cooperation）

排版：Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation 德国弗莱堡 | www.rebekkadold.de

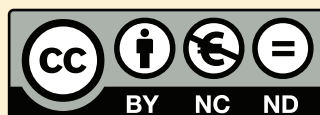
封面图：
www.istock.com

免责声明：本文所表达的观点完全由署名作者负责，未必是欧盟委员会的观点。本指南最初以英语编写，翻译成其他语言的准确性由译者负责。

版权：本文版权属于 Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH。本文所有图片和文本材料（已提供来源）均为有关机构或个人所有。

本文作者希望予以鼓励广泛使用本《指南》。本文可免费使用、通过任何媒介/媒体复制和重新分发，但前提是：(a) 通过上述引用确认来源并致谢；(b) 重新分发材料的使用是免费的。未经版权所有人明确许可，本文不得用于商业用途也不得修改本文内容。

在法律方面，使用本文受《知识共享许可协议CC BY-NC-ND 4.0》（署名-非商业性使用-禁止演绎4.0国际版）之管辖。该许可协议的法律文本可自获取<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>。



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

目录

序言	05
读者指南	06
简介	07
第一章 - 可持续城市出行规划的概念	09
1.1 什么是可持续城市出行规划?	09
1.2 进行可持续城市出行规划有何益处?	13
1.3 可持续城市出行规划的要素是什么?	17
1.4 可持续城市出行规划在实践中如何发挥作用?	20
1.5 国家层面和地区层面如何支持可持续城市出行规划?	25
第二章 - 编制与实施可持续城市出行规划	30
第一阶段：准备与分析	32
起始点：筹备可持续城市出行规划 (SUMP)	32
步骤 1：设立工作框架	34
活动 1.1：评估能力和资源	34
活动 1.2：创建跨部门核心团队	38
活动 1.3：确保政治和机构自主权	40
活动 1.4：规划利益相关方和市民的参与	44
步骤 2：确定规划框架	51
活动 2.1：评估规划需求并确定地理范围	51
活动 2.2：与其他规划流程挂钩	56
活动 2.3：商定时间表与工作计划	61
活动 2.4：考虑获得外部支持	64
步骤 3：分析交通状况	67
活动 3.1：确定信息源并与数据持有者合作	67
活动 3.2：分析问题与机会（所有模式）	74
里程碑：问题分析与机会总结	78
第二阶段：战略制定	79
步骤 4：建立并共同评估情景方案	81
活动 4.1：编制潜在场景	81
活动 4.2：与市民和利益相关方讨论方案	84
步骤 5：与利益相关方共同制定愿景和目标	87
活动 5.1：与市民和利益相关方联合创建共同愿景	87
活动 5.2：商定解决关键问题的目标和所有模式	92
步骤 6：设定指标与目标	95
活动 6.1：为所有目标确定指标	95
活动 6.2：商定可衡量的具体目标	99
里程碑：协商一致的愿景、指标和目标	102

第三阶段：方案规划 103

步骤 7：与利益相关方共同选择措施方案包 105

- 活动 7.1：与利益相关方共同制定并评估措施方案清单..... 105
- 活动 7.2：确定综合方案包 113
- 活动 7.3：策划措施监测和评估方案 121

步骤 8：商定活动方案并明确职责 125

- 活动 8.1：描述所有活动方案..... 125
- 活动 8.2：确定资金来源并评估经济承受能力 129
- 活动 8.3：商定优先事项、职责和时间表 133
- 活动 8.4：确保获得广泛的政治和公众支持 136

步骤 9：方案采纳和筹资计划 139

- 活动 9.1：制定财务计划并商定成本分摊..... 139
- 活动 9.2：“可持续城市出行规划”文件最终定稿并保证质量 142

里程碑：采纳可持续城市出行规划 144

第四阶段：实施与监管 145

步骤 10：管理实施 146

- 活动 10.1：协调活动的实施 146
- 活动 10.2：采购商品和服务 149

步骤 11：监管、调整和沟通 153

- 活动 11.1：监测进展和调整 153
- 活动 11.2：告知并让居民和利益相关方参与进来 156

步骤 12：总结经验和教训 159

- 活动 12.1：分析成功与失败..... 159
- 活动 12.2：分享成果和从中学到的经验教训 161
- 活动 12.3：思考新的挑战 and 解决方案 162

里程碑：评估方案实施效果 165

欧洲可持续性城市出行规划

当今世界，瞬息万变。我很高兴地看到欧洲各地方当局和利益相关方日益积极的参与，让我们的城市出行变得更环保、也更具可持续性。减少与交通相关的空气和噪音污染、拥堵和事故，同时提高我们城市的生活质量，现已成为许多市长的首要任务。今天，我们比以往任何时候都更需要最佳的步行和骑行条件、有效的公共交通和共享交通、多方式协调等等——所有这些均需要智能数字解决方案的支持。而实现这一目标的最佳途径，就是通过综合全面的出行规划，将伟大的理念和创新方案跟政治支持和民众参与有机结合起来。

为此，我感到非常自豪的是，在过去的十年里，欧盟委员会一直积极支持可持续城市出行规划（*sustainable urban mobility planning, SUMP*）。自2009年引入“SUMP”概念并在2013年发布SUMP指南以来，欧盟委员会已帮助欧洲数百个城市确保以可持续交通方式实现均衡、综合发展。这一点可以从欧洲各地对可持续城市出行规划广泛而富有成效的应用得以证实。更重要的是，这一进程所遵循的参与式方式始终围绕着“人们的需求”这一核心要素。事实证明，综合的可持续城市出行规划是解决城市交通面临的气候、能源和环境挑战的有效途径。

我知道许多人和利益相关方非常重视欧洲SUMP的理念和指导方针，我更希望它在可能的情况下获得最充分的运

用并产生最大的效果。为此，欧盟委员会于2018年启动了更新《SUMP指南》的流程，以更好地反映在出行、科技和社会领域的最新趋势，所有这些因素均影响着不断变化的出行状况。在过去的一年半时间里，许多致力于SUMP的人员以共同创造的方式辛勤工作，以实现这一目标。修订版的《SUMP指南》是这一流程的真正令人印象深刻的成果，我对此完全赞同！

我强烈建议所有地方当局充分利用这一非常有价值的规划工具，并尽可能多地运用内容丰富的指导意见。每个城市和城镇，无论其规模大小，均可以——也应当——编制高质量的《可持续城市出行规划》（SUMP），以帮助应对城市出行所面临的主要挑战，并提高其居民的生活质量。



A stylized, handwritten signature in blue ink, consisting of several vertical strokes followed by a horizontal line that curves upwards to the right.

Henrik Hololei
欧盟委员会交通运输总司总司长

读者指南

此《欧洲可持续城市出行规划编制与实施指南》（简称“《SUMP指南》”）¹第二版的发布，标志着欧洲采纳新的规划文化方面的一个重要里程碑。第二版是对已获得广泛使用的《SUMP指南》2013年第一版的全面修订，旨在整合自2013年以来许多城市出行领域的动态发展以及SUMP理念实施以来获得的丰富经验。

第一章向并非一定是专业规划人员但希望了解SUMP原则和基本要素的读者介绍了SUMP非概念（参见章节1.1——什么是可持续城市出行规划？）。决策者可能特别有兴趣阅读关于可持续城市出行规划（SUMP）为什么对城市及其居民有益，以及它对欧洲各城市的长期影响（参见章节1.2——进行可持续城市出行规划有何益处？）。

在编写过程中，我们尽力制定适合全欧洲规划者和决策者实际需求的指南（参见章节1.3——可持续城市出行规划的要素是什么？）。尽管如此，对于要满足多方需求和利益的政策领域而言，这显然是一个理想化的概念。因此，灵活调整这些指导方针以适应具体的城市现实，对于在更具可持续性的城市和城区方面取得进展至关重要。在“章节1.4——可持续城市出行规划在实践中如何发挥作用？”对此进一步讨论。

城市是最接近人民的政府级别，因此在欧洲大多数国家，为居民规划和提供出行服务就是其职责所在。然而，在建立赋予城市法律权限、促进合作和提供财政支持的框架方面，国家和地区政府发挥着重要作用。章节1.5总结了国家和地区政府层面如何支持SUMP的编制。

第二章是对SUMP流程的全面的分步骤说明。尽管《SUMP指南》的读者可能主要是规划实践者和规划流程的积极参与者，但其编写风格对其他类型的读者来说也是易于理解的。这一章节遵循SUMP新循环结构：四个阶段，且每个阶段分三个步骤，总共32项活动。每个阶段、每个步骤均有简短说明。对于每项活动，读者会看到一个基本原理、目的、详细的任务描述、关于时间安排和与其他任务协调配合的信息、一份检查清单、先进实践案例以及完成工作的有用工具。尽管也可以从头到尾阅读，但大多数读者在整个规划流程中，都将使用第二章作为指南；每当他们进入一个新的规划步骤时，他们就可以参考对应章节以获得灵感。

指南的最后是一些**附录**。附录 A 提供了重要术语的词汇表，以促进具有不同语言和规划文化背景之读者的共同理解。附录 B 描述了SUMP流程的规划检查清单。附录 C 包含对所有先进实践案例的更为详细的描述。附录 D 链接到同样基于SUMP概念之补充指南和简报的汇编，但更详细地阐述了某些规划方面，为具体情况提供了指导，或侧重于重要的政策领域。最后但同样重要的是，附录 E 列示了为编制《SUMP指南》第二版而咨询的专家名单。

¹在本文中，术语“Sustainable Urban Mobility Planning（可持续城市出行规划）”是指规划流程，而“Sustainable Urban Mobility Plan（可持续城市出行规划，或可持续城市出行规划）”（或简称“SUMP”）是规划流程的主要（但并非唯一）成果。缩写“SUMP”用于指计划本身，而术语如“SUMP概念”或“SUMP流程”则用于区分相关概念。缩写“SUMP”的如下两种读法均在使用：“sump”（/s mp/）以及“S.U.M.P.”



图片 © funky-data on istock.com

简介

当2013年底发布《可持续城市出行规划指南》第一版²时，来自欧洲各地的1168位规划实践者及其他专家为这一全新规划概念的定义进行了全面协商。³与此同时，欧洲联盟委员会系统地制定了其城市出行政策，并发布了其城市出行一揽子计划⁴，其中包括“可持续城市出行规划（Sustainable Urban Mobility Plans）”概念的定义（参见下文章节1.1）。

自《SUMP指南》第一版发布以来取得了哪些成就？

欧洲和世界各地的许多城市均已制定SUMP，而欧盟资助的许多项目和计划均贡献了宝贵的知识，帮助各个城市制定新一轮的出行规划。

围绕可持续城市出行规划，已形成了一个完整的实践团队。实践者们正在分享内容丰富的先进实践案例；Eltis平台（www.eltis.eu）上有许多免费的工具和专门知识；建立了面向主要利益相关方和项目的协调平台；自2014年以来，每年均举办了非常成功的SUMP会议。最后，拥有最先进的可持续城市出行规划（SUMP）越来越被视为前瞻性城市的必备条件，也是吸引城市交通投资资金（如，欧盟的结构基金和投资基金）的必要要求。

可持续城市出行规划（SUMP）的概念显然是欧洲的一个成功经验，许多利益相关方为此做出了宝贵贡献，许多城市（和市民）也从中受益匪浅。它之所以获得成功，在

于强有力的欧洲政策协调和支持、基于与实践者进行系统性咨询协商的实用指南以及活跃的实践团队。

²Rupprecht Consult. 《可持续城市出行规划编制与实施指南》（2013）；
www.eltis.org/mobility-plans。

³SUMP的起源可追溯到《城市环境专题战略》（Thematic Strategy on the Urban Environment）（参见 COM(2005) 718），该战略提出了可持续城市交通规划指南的编制；另参见PILOT项目的第一份指导文件（2007年），
www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf。

⁴COM(2013) 91。



为何需要更新《SUMP指南》？

在过去几年里，在城市出行（urban mobility）的许多领域，我们已经看到了焕然一新的重大发展。由于新技术的出现，无人驾驶电动汽车可能会很快出现在我们的道路上，新的商业模式提供了“出行即服务（Mobility as a Service, MaaS）”，同时旅者不断变化的态度也导致了共享出行和骑行人数的增加。这些都表明，出行系统的不同层面正在发生重大变化，因此有必要重新思考并更新原有的《SUMP指南》。此外，我们收集了大量的SUMP实施经验，以供给欧洲各地的实践者参考。最后，有些项目和倡议即将制定关于具体规划主题的补充指南；我们必须将其整合起来，以开始形成一个结构化的知识库。

为此，我们2018年启动更新《SUMP指南》。更新包括编写第二版《SUMP指南》，以及就SUMP概念的具体方面制定一系列补充指南和简报。这些文件更详细地阐述了规划的某些方面（如，机构合作），将可持续城市出行规划应用于特定环境（如，大都市地区），或为具体政策领域（如，道路自动化或道路安全）提供指导。

本次更新是如何组织的？

此第二版《SUMP指南》是为期一年的利益相关方密集参与过程的成果。它是在与SUMP团体密切合作的基础上编写而成，并且进行了验证。从2018年SUMP会议的大型调查和专题会议开始，我们已经组织了一系列由来自欧洲各地实践者和其他专家参加的研讨会。通过让几个主要

城市网络密切参与《SUMP指南》的更新，我们特别注意采纳来自所有类型城市和地区的反馈意见。⁵ 总共有300多位交通和城市规划师、其他领域的实践者、政策制定者和研究人员为此次更新做出了贡献。附录 E 包含所咨询的专家名单。

此外，指南更新的灵感来自对现有文献的彻底回顾，这些文献包括具有战略出行规划悠久传统的几个国家的国家层面规划指南。⁶ 连同作为坚实基础的《SUMP指南》第一版，文献回顾、对升级版草案的详细同行评审⁷，以及在2019年SUMP会议上举行的两次专门评审会议和一次反馈调查，确保了本文提供的是成熟的、高质量的规划指南。

⁵Rupprecht Consult (Rupprecht Consult) 以及SUMP+Up的其他城市网络合作伙伴（倡导地区可持续发展国际理事会，欧洲城市组织（EUROCITIES），Polis，波罗的海城市联盟（UBC））、国际公共交通协会（UITP）和SUMP相关项目（PROSPERITY、SUITS、LOW-CARB）的合作伙伴已经组织了为数众多的各类研讨会。

⁶《英国地方交通规划指南》（Guidance for UK Local Transport Plans），《法国城市出行规划》（French Plans de Déplacements Urbains），《德国交通发展规划》（German Verkehrsentwicklungspläne），《瑞典创建有吸引力城市交通规划》（Swedish TRAST）以及《意大利城市出行规划》（Italian Piano Urbano della Mobilità）。

⁷正式的同行评审工作由英国伦敦大学学院交通与可持续发展教授Peter Jones、英国利兹大学交通运输研究所交通运输工程荣誉教授Anthony D May OBE FREng和美国纽约Greenman-Pedersen, Inc. 可持续性事业部总监Frank Wefering负责完成。此外，如下欧洲组织的代表在整个编写过程中提供了宝贵的意见：欧盟委员会出行与交通总司、地区与城市政策总司）、欧洲投资银行/“支持欧洲地区项目的联合援助”（JASPERS）计划以及SUMP协调平台涉及的组织机构和个人。我们还要特别感谢Cerema的Thomas Durlin、Trivector的Caroline Mattsson、Polis的Ivo Cré和爱丁堡纳皮尔大学的Tom Rye，他们为本文的草案版本提出了广泛的宝贵意见。

第一章：可持续城市出行规划的概念

本章介绍可持续城市出行规划。本文面向所有对城市出行感兴趣的读者，包括决策者和其他非规划专家的出行利益相关方。

1.1 什么是可持续城市出行规划？

政策背景

可持续城市出行规划（Sustainable Urban Mobility Planning）是事实上的欧洲城市交通规划的概念。自2005年以来，欧洲政策制定者系统性地制定促进建立城市交通规划的政策。⁸ 其最重要的里程碑是2013年底发布的《城市出行一揽子计划》（Urban Mobility Package），⁹ 欧盟委员会在其附录中定义了“可持续城市出行规划（Sustainable Urban Mobility Plans）”的概念。与此同时，发布了《SUMP指南》第一版。¹⁰

《城市出行一揽子计划》倡导“逐步改变城市出行方式……以确保欧洲…城市…地区沿着…更可持续的道路…发展，并实现欧盟…具有竞争力和资源效率的欧洲交通系统。”¹¹ 它概述了规划流程的指导原则和可持续城市出行规划要解决的主题。《SUMP指南》中包含应遵循的具体步骤、实践指导和先进实践案例。自《城市出行一揽子计划》发布以来，可持续城市出行规划的概念已在欧洲和国际间广泛应用。然而，尽管这一概念已证实是合理且持续有效的，但《SUMP指南》日益需要加以修订。为此，此新版《SUMP指南》仍然基于原有的概念（将在下一章描述），但是对如何编制SUMP的建议做了重大更新。

定义

“可持续城市出行规划”的定义在欧洲和国际间已广泛采纳如下：

“可持续城市出行规划”是一项以满足城市及周边地区居民和企业的出行需求、提高生活质量为目标战略规划。它以现有规划实践为基础，并综合运用整合、参与和评估等原则。”

可持续城市出行规划基于以下原则，详细描述如下：

- ① 为“城市功能区”提供可持续出行规划
- ② 打破部门界限开展合作
- ③ 让市民和利益相关方参与进来
- ④ 评估现状和未来效果
- ⑤ 确定长期发展愿景和明确的行动方案
- ⑥ 综合考虑所有交通方式
- ⑦ 开展监测和评估工作
- ⑧ 确保规划质量

⁸ 在《城市环境专题战略》（2005年）和《城市出行绿皮书》（2007年）的基础上，《城市出行行动计划》（2009年）提出了“鼓励和帮助地方、区域和国家当局实现其可持续城市出行目标的二十项措施”；第一项行动是“加速实施可持续城市出行规划”。《交通白皮书》为城市交通制定了具体目标，以促进全球和欧洲的战略政策目标。

⁹ COM(2013) 913.

¹⁰ Rupperecht Consult. 《可持续城市出行规划编制与实施指南》（2013）：www.eltis.org/mobility-plans.

¹¹ COM(2013) 913, p. 2.

可持续城市出行规划是有效应对城市交通复杂性的战略性综合方法。其核心目标是通过实现向可持续出行的转变，改善可达性和生活质量。SUMP倡导以可持续出行的长期愿景为指导的基于事实的决策。作为关键组成部分，这需要全面评估当前形势和未来趋势，获广泛支持且具有战略目标共同愿景，以及一套综合的监管、推广、金融、技术和基础设施措施来实现目标——其执行过程中应伴之以系统性监测和评估。

相比于传统规划，SUMP特别强调市民和利益相关方的主动参与、部门间政策的协同（特别是交通运输、土地使用、环境保护、经济发展、社会政策、健康卫生、安全保障和能源管理部门之间的协调），以及政府不同层面和与个体之间的广泛合作。这一概念还强调需要以综合方式涵盖出行（人和货物）、模式和服务的所有方面，并对整个“城市功能区”而非对其行政边界内的单一城市进行规划。

传统交通规划和可持续城市出行规划有何区别？

近年来，交通规划的方法在学术界和规划实践中都发生了很大变化。传统方法和可持续城市出行规划间的主要区别总结如下：

图1：传统交通规划和可持续城市出行规划的区别

传统交通规划		可持续城市出行规划
关注交通	→	关注人
主要目标： 交通通行能力和移动速度	→	主要目标： 可达性和生活品质，包括社会公平、健康卫生和环境质量以及经济可行性
集中于出行方式	→	不同交通方式协同发展，并向可持续出行方式的转变
基础设施作为主要主题	→	结合基础设施、市场、监管、信息和推广
部门规划文件	→	符合相关政策领域的规划文件
中短期交付计划	→	包含长期愿景和战略在内的中短期交付计划
覆盖一个行政区域	→	覆盖基于通勤流量的城市功能区
交通工程师	→	多学科背景构成的规划团队
专家规划	→	与利益相关方和市民一同实施的透明和参与式规划
有限的效果评估	→	对影响进行系统性评估，以促进学习和改进

八项原则

《城市出行一揽子计划》中所定义的“可持续城市出行规划（Sustainable Urban Mobility Planning）”概念，基于八项普遍接受的指导原则。¹²



1 对“城市功能区”进行可持续出行规划

城市通过日常的人流和物流与周围环境相联系，这意味着SUMP的地理范围需要建立在此“城市功能区”的基础上。根据当地环境，这可能是一个城市及其周边郊区、整个多中心地区或另一个城市群。在实际人流和物流的基础上进行规划，是制定相关且全面规划的重要标准，即使市政边界可能会遵循不同的逻辑并使之难以实现。

经合组织（OECD）、欧盟委员会统计局（Eurostat）及其地区与城市政策总司已就“城市功能区（functional urban area）”的定义达成一致。它是基于“人口密度来确定城市核心，并且基于通勤流量来确定劳动力市场与核心高度融合的内陆地区。”¹³

SUMP需要以追求改善可达性，并为整个城市功能区提供高质量、可持续出行为总体目标。可持续的交通系统应：

- 可达性高，且能满足所有用户的基本出行需求；
- 平衡并响应居民、企业和行业对出行和交通服务的多样化需求；
- 引导不同交通方式的均衡发展和更好的整合；
- 满足可持续性的要求，平衡经济可行性、社会公平、健康卫生和环境质量的需求；
- 优化效率和成本效益；
- 有效利用城市空间和现有的交通基础设施和服务；
- 提高城市环境、生活质量和公共卫生的吸引力；
- 提高道路安全保障；
- 减少空气和噪音污染，降低温室气体排放和能源消耗；
- 有助于提高跨欧洲交通网络和整个欧洲交通系统的整体性能。

这些SUMP规划的基本标准在规划流程中被逐步分解并确定优先级。



2 打破部门界限开展合作

可持续城市出行规划的编制与实施需要基于各级政府之间以及规划领域各机构（及其部门）之间的高度协作、配合和协商。

可持续城市出行规划应建立在如下因素的基础之上：

- 开展合作，以确保SUMP与交通相关部门（如土地使用和空间规划、社会服务、卫生、能源、教育、执法和警务等部门）的政策与规划（计划）之间保持一致性和互补性。
- 与政府其他级别（如区级、市级、城市群、地区级和州/省级）相关部门密切交流。
- 与公共和私营部门交通服务提供商协调配合。

¹²本章节在很大程度上借鉴了《城市出行一揽子计划》（COM(2013) 913）附录1的内容。

¹³经合组织，《经合组织都市数据库城市功能区的定义》（FUA），2013年，第2页。www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf。

图片 © 不来梅市



公共和私人、客运和货运、机动和非机动、移动和静止。它还包括基础设施和服务。SUMP包含通过一揽子措施（measure packages）（简称“方案包”）实现短期目标和指标的计划。它包括实施时间表和预算，以及明确的责任分配和所需资源的概要。



6 综合考虑所有方式交通

可持续城市出行规划促进所有相关交通方式的平衡和综合发展，同时优先考虑可持续出行解决方案。SUMP提出了一套综合措施，以提高整个出行体系的质量、保障性、安全性、可达性和成本效益。SUMP包含基础设施、技术、监管、推广和金融方面的措施。可持续城市出行规划处理所有形式的集体出行（传统公共交通以及基于共享的新型服务，包括新商业模式）、主动出行（步行和骑自行车）、多式联运出行和门到门移动、道路安全、移动和静止车辆、货运和服务交付、物流、移动管理，以及智能交通系统（ITS）。



3 让市民和利益相关方参与进来

可持续城市出行规划的重点在于满足城市功能区内人们（包括居民和游客）以及功能区内机构和公司的出行需求。它遵循透明和参与式的方法，在整个规划的编制和实施过程中让市民和其他利益相关方积极参与进来。参与式规划是人们对可持续城市出行规划及其所倡导之政策行使主人翁权利（自主权）的先决条件。公众早期和积极的参与使公众更有可能接受和支持SUMP，从而最大限度地减少政治风险并促进SUMP的实施。



4 评估现状和未来的效果

可持续城市出行规划建立在对城市功能区交通系统的现状和未来性能进行全面评估的基础之上。它提供了对现状的全面审查，并建立了可衡量进展的基线标准。为此，可持续城市出行规划（Sustainable Urban Mobility Planning）进程要确定与既定愿景相一致、既雄心勃勃又现实可行的目标，然后为每一个目标确定绩效指标。然后，用它们来评估当前和未来的状况。这种状况分析还包括审查当前的能力和资源以及规划与实的机构设置。



图片 © funky-data on istock.com



5 确定长期发展愿景和明确的行动方案

可持续城市出行规划是基于针对整个城市功能区交通和出行发展的长期愿景，涵盖所有交通方式和交通形式：



7 开展监测和评估工作

必须密切监测可持续城市出行规划（SUMP）的实施情况。根据选定的绩效指标，定期评估完成计划目标和指标的进展情况。需要采取适当行动，以确保及时获得相关数据和统计数字。持续监测和评估方案的实施情况，可以修订指标，并且必要时在实施过程中采取纠正措施。与市民和利益相关方共享和交流的监测报告，报告了可持续城市出行规划的编制和实施进展。



8 确保规划质量

可持续城市出行规划是城市地区发展的关键性文件。建立相关机制以确保SUMP的总体专业质量，并确认是否符合可持续城市出行规划概念（即本文）的要求，是值得为之努力的。需要特别关注，在实施过程中确保数据质量并进行风险管理。这些任务可以委托给外部质量评审机构或其他政府机构（例如，地区级或国家级政府机构），同时也可以通过使用诸如SUMP自我评估等工具来完成此任务。

1.2 进行可持续城市出行规划有何益处？

是什么使得可持续城市出行规划对城市是有益的？将可持续城市出行规划（SUMP）转化为实际政策的城市中，有哪些成功案例？请继续阅读，了解编制和实施可持续城市出行规划所带来的的一些可能益处。

共同努力，增进健康

在欧盟国家，空气污染每年导致40多万人过早死亡，¹⁴改善空气质量的社和经济优势变得显而易见。此外，减少排放以应对气候危机的必要性已得到各国普遍认同，而公路交通运输是欧盟第二大 CO₂ 排放源。¹⁵尽管如此，许多欧洲城市的空气质量仍然超过了欧洲空气质量标准。

西班牙首都马德里在2018年11月建立其SUMP所规划的低排放区后仅三个月，二氧化氮污染就减少了15%。¹⁶根据图卢兹最新的SUMP（法语简称为“PDU”），该市的目标是在2030年将暴露在高浓度氮氧化物排放下的人口数量从2013年的8,000-18,000人减至少于300人。¹⁷通过许多不同政府部门和各级政府的共同努力，这些均以最有效的方式得以实现——而这一切只有通过共同规划才有可能变为现实。



图片 © deberarr on istock.com

¹⁴欧洲环境署，2018年。《2018年欧洲空气质量报告》，www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018。

¹⁵欧洲环境署，2019年。《欧洲主要空气污染物排放情况》。图2：EEA-33中按部门组列的主要空气污染物排放量，www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4。

¹⁶Sergio Fernández Balaguer，马德里市政交通公司，作者采访，2019年3月4日。

¹⁷《2020/2025/2023出行规划》- 图卢兹大都市区城市迁移计划修订版，2018年。

收获健康和安

公共健康和道路安全也从积极主动的交通方式获益。英国的一项研究发现，经常骑车上班的人患癌症的风险要低45%。通过对公共基础设施的投资，爱沙尼亚第二大城市塔尔图在短短五年之内将自行车出行比例从4%提高到了8%。¹⁸ 可持续城市出行规划旨在保持政策的一致性，同时也致力于将交通和健康联系起来。即使有很多原因使得城市拥有良好的公共卫生政策，然而，可能也非巧合的是，在最成功的城市——欧盟10个最健康城市中有8个城市制定有可持续城市出行规划。¹⁹

2017年，欧盟城市道路交通事故死亡人数为9,600人，占道路死亡总人数25,047的38%。在城市道路上死亡人员中，有70%是弱势群体道路使用者——其中39%是行人，12%是骑自行车的人，19%是骑电动两轮车的人。²⁰ 可持续出行措施可以有效地帮助解决城市的道路安全问题，并有助于实现欧盟到2030年道路死亡和严重伤害减少50%的目标。²¹ 在试图改变城市出行方式时，道路安全应被视为一项重大挑战。真实和感知到的安全对于出行方式选择有着深远影响，尤其是对于最可持续出行方式——步行、骑自行车和乘坐公共交通工具——更是如此。重要的是，要认识到——具有可持续性发展的道路也是更安全的道路。综合政策，例如改善自行车基础设施、拓宽人行道和实行强制限速，改善了城市的道路安全。华沙自2005年左右开始制定SUMP以来，道路交通事故减少了21%，道路死亡人数减少了60%。²²

用车更少，出行更便捷

当充分考虑步行和交通基础设施时——尤其是当各出行和城市规划部门之间协调良好时，公共空间的不同交通方式之间的竞争就会减少。SUMP有助于形成一种互补，满足个人出行需求。2016年米兰SUMP中制定的措施使得居民用车数量下降到50%，远低于意大利的平均水平。该市正在实现其目标的道路上阔步前进。²³ SUMP有助于扭转不利的出行趋势。由于法国在20世纪90年代推行了SUMP，几乎法国的每座大城市均出现了汽车使用量增长趋势的逆转。在之前20年高达22%的增长势头被遏制，取而代之的是高达8%的下降率。²⁴ 在匈牙利第三大城市塞格德（Szeged），SUMP帮助遏制了公共交通使用量的急剧下降。²⁵

赢得公众支持

这些成果已经且只能通过当地居民的积极参与来实现，这对可持续城市出行规划至关重要。通过其SUMP——考虑到755名市民的意见和建议，米兰将该市约70%的地方设为限制汽车使用的低排放区。利益相关方和市民参与的公开激烈辩论有助于将反对的声音降至最低。²⁶

布达佩斯以类似方式收集了1000多条公众意见，其中大多数意见均表示人们希望采取更加环保的措施；这种公众认同也有助于促进政治参与。²⁷ 布达佩斯还发现，除了有助于说服人们，在规划SUMP方面，这种内部协同以及与合作的合作还可以提供重要的见解和新的想法。²⁸

¹⁸Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, www.tartu.ee/sites/default/files/research-import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf.

¹⁹Spotahome, 2019. 世界最健康的城市。哪些城市最适合健康生活? www.spotahome.com/healthiest-cities-world.

²⁰ETSC PIN 报告（2019年），更安全的道路，更安全的城市：如何提高欧盟城市道路的安全性。

²¹欧盟委员会（2019年）2021-2030欧盟道路安全政策框架：迈向“零死亡愿景”的后续措施。

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

²³Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano（米兰出行规划区），作者采访，2019年3月8日。

²⁴CERTU, 2013. 法国可持续城市出行规划（PDU）30年发展历程, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵Sándor Nagy, 塞格德（Szeged）副市长，作者采访，2019年3月11日。

²⁶Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano（米兰出行规划区），作者采访，2019年3月8日。

²⁷《2014-2030布达佩斯出行规划》第一卷“目标与措施”，第12-15页。

²⁸Máté Lénárt, BKK布达佩斯交通中心，作者采访，2019年4月5日。

市民们已准备好迎接他们的地方领导人做出改变。在法国南特，即使家里有车，乘坐公交车出行的受访者中有50%依然选择公共交通工具。²⁹ 通过咨询公众并与公众一起协作来制定可持续城市出行措施，斯德哥尔摩在五年内将拥堵费的公众支持率从33%提高到了67%。³⁰ 至少，市民和利益相关方的参与是一个有用的手段，它有助于政策制定者说服市民和其他利益相关方采取雄心勃勃的措施、理解什么是可以接受的以及降低因不被接受所带来的政治风险。

宜居，人与商业的双赢

可持续的交通方式通常也比私家车出行更为方便。作为米兰可持续城市出行规划的组成部分而建立的共享出行网络，包括电动汽车、踏板车和自行车，吸引了近50万用户，展示了其巨大的魅力。³¹

无论人们的出行方式如何，让街道对每个人都是安全的，这不仅增加了城市的可达性，而且有助于提高人们的生活质量。即使有许多因素在发挥作用，然而，欧盟十大宜居城市中有七个实施了可持续城市出行规划（SUMP），这并非巧合。³² 汽车使用水平的下降使街道更具吸引力，从而将街道从道路变为城市生活和社会凝聚力的场所。

通过多样化出行方式来增强地方意识，可以改善城市形象，帮助当地商店增加人气和收入，鼓励旅游业发展，激励当地复兴，吸引国际投资。在哥本哈根，一条街道成为行人专用道，导致了一年销售额增长30%。³³ 同样的，马德里主大道在2018年圣诞节期间对汽车暂时关闭后，零售消费支出相比2017年上升了9.5%。³⁴ 这些措施短期内可能会暂时减少营业额并遭到反对，但通常只需一年左右的时间就会见到明显收益。

当员工有更多的出行选择时，企业也可以通过增加后备人才库和减少浪费交通时间而受益。高素质的人更有可能在有吸引力的城市找工作，而弱势群体，包括行动不便或经济状况不佳之人，则有可能在出行障碍消除后找到工作。这意味着，出行的改善会提高每个人的生活质量标准，从而带来更大的社会公平，而不是让某个群体以牺牲另一个群体的利益为代价而获益。罗马尼亚阿拉德在为其SUMP方案决策时进行的成本效益分析表明，每投资100万欧元将获得220万欧元的收益。³⁵ 根据斯德哥尔摩的计算，该国每年因出行方案产生的社会经济盈余达6000万欧元。³⁶



图片 © olaser on istock.com

²⁹CERTU, 2013. 法国可持续城市出行规划（PDU）30年发展历程，www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf。

³⁰交通研究中心，2017年。瑞典交通拥堵费：十年历程，第21页，www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf。

³¹ Dr. Paolo Campus, 米兰出行规划区，作者采访，2019年3月8日。

³²经济学人智库，2018年。2018年全球宜居性指数（The Global Liveability Index 2018）www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018。

³³Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: 建筑、零售与公共空间的地域化，Ashgate: Farnham and Burlington, VT, 第44页。

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

³⁵ Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urban Durabil al Municipiului Arad, pp 288-289.

³⁶Eliasson, J., 2014. 斯德哥尔摩交通拥堵费：概述。斯德哥尔摩交通研究中心，第34页，www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf。



正在与33个周边城市和佛兰芒行政当局一起制定一项联合可持续区域出行规划。⁴⁰

各就各位，预备，SUMP出发！

通过明确政治优先事项之间的必要联系，例如出行和就业，可持续城市出行规划（SUMP）确保出行对高级别政治目标的贡献得到更广泛的认识。政府内外的利益相关方（包括民间团体和私营行业）的磋商和参与，增加了对出行活动的支持。这提高了成功和政治认同的可能性。可持续城市出行规划是一个有效管理变化和激发新思维方式的工具。

联合的力量

可持续出行的选择越是多样化和一体化，整个交通系统的效率和弹性就越大。自2017年实施最新的可持续城市出行规划以来，比利时根特市市中心的自行车出行量增加了25%，市中心以外的自行车出行量增加了35%。³⁷ 自实施其SUMP（2015年更新）以来，安特卫普平均每个工作日的开车出行量减少了25%（减少约1.4万人）。³⁸

可持续城市出行规划的长期性和综合性是实现许多潜在效益的最有效途径。因为它涉及长期承诺和广泛商定的目标，因而可持续城市出行规划（SUMP）有助于管理不确定性，并为逐步实现目标明确工作指标。由于SUMP需要不同部门和治理级别之间的通力合作，因此它有助于创建一个共同愿景，并作为一种有效的方式将尚未习惯合作的机构聚集在一起。这极大地提高了政策制定的有效性。

布达佩斯指出，可持续城市出行规划（SUMP）的制定，是不同利益相关方（从市政管理部门、国家行为主体到交通运输公司等）统一思想的关键所在。³⁹ 这种协调确保了这些措施所需的相互支持和后续行动。若警察不执行交通法规，交通法规就毫无用处。行人专用道只有融入更广泛的城市交通战略之中才会取得成功。安特卫普

³⁷Transport & Mobility Leuven（鲁汶交通与出行咨询公司），2018年。Evaluatie Circulatieplan Gent, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

³⁸Marjolein Salens, 安特卫普市, 作者采访, 2019年3月13日

³⁹Máté Lénárt, BKK布达佩斯交通中心, 作者采访, 2019年4月5日

⁴⁰Marjolein Salens, 安特卫普市, 作者采访, 2019年3月13日

1.3 可持续城市出行规划的要素有哪些？

本章节概述了可持续城市出行规划（Sustainable Urban Mobility Planning）的要素和过程。它介绍了“SUMP循环”的十二个步骤，重点是决策者的作用，而关于规划者的详细信息可参见第二章。

概述

自2013年发布SUMP概念以来，编制和实施可持续城市出行规划（SUMP）的业务流程已经在欧洲（以及全世界）许多城市地区得到应用。“SUMP循环业务流程”可类比为—一个时钟（参见图2）。当然，这是对复杂规划流程的一种理想化的简化表示。在某些情况下，步骤可以同时开展（甚至是重复进行），任务的实施顺序也可为适应特定需求会被调整，或者活动可以部分省略，因为其结果可以从实施的另一项规划中获得。

这种灵活性的需求是完全可以理解的，只要遵循可持续城市出行规划的总体原则，就可以鼓励规划人员根据自己的具体情况做出合理调整。章节1.4更广泛地讨论了相关观点。图2展示了可持续城市出行规划的四个阶段，每

个阶段的开始和结束对应相应的里程碑事件，每个阶段又划分为三个步骤（一个规划循环总共包含十二个具体步骤）。此图为决策者提供了一个概览，而图9则为规划者提供了更为详细的描述。

图2：可持续城市出行规划（第二版）的12个步骤——决策者的概述



此符号表示可持续城市出行规划流程中的政治参与点

第一阶段： 准备与分析

第一个里程碑，也是SUMP流程的起始点，是政策制定者明确决定编制可持续城市出行规划（SUMP）。在第一阶段，通过回答如下问题，为规划流程奠定基础：

我们有什么资源？

分析所有可用于规划的（人力、机构、财政）资源，并建立适当的工作和参与架构，以启动规划。在此阶段，决策者需要确保关键机构和政策制定者支持SUMP的制定，并建立一个核心规划团队。

我们的规划环境怎么样？

明确对规划流程有影响的因素，如现有的计划或法律要求。分析交通流量，以确定规划的地理范围，并确保邻近的管理当局和利益相关方“参与进来”。商定规划时间表，并根据需要招聘外部支持人员。此步骤和上步骤的活动密切相关，而且通常同时进行。在此节点，决策者的一项关键任务就是确保“城市功能区”是SUMP的规划区。这通常是一个在制度和政治上都很复杂的决策。

我们的主要问题和机会是什么？

通过运用一套适当的现有数据源，从所有交通方式和相关可持续性方面来分析出行状况。第一阶段的最后一个里程碑是对整个城市功能区与出行相关的主要问题和机会进行完整分析。

第二阶段： 战略制定

第二阶段的目的是与市民和利益相关方合作，明确可持续城市出行规划（SUMP）的战略方向。这一阶段的关键问题是：

我们对未来的选择是什么？

分析对城市出行非常重要的外部因素（如人口统计、信息技术、气候）的可能变化，并制定探索替代性战略方向的情景方案。这些情景试图捕捉“展望未来”带来的不确定性范围，以便为战略决策提供更好的事实依据。

我们想要什么样的城市？

根据出行分析和情景影响的结果，与利益相关方和市民一起进行愿景设想演练，以形成对理想未来的共同理解。共同的愿景（vision）和目标（objectives）是各轮SUMP的基石。愿景是对城市理想出行未来的定性描述，然后该愿景指定了具体目标，指明了所要实现的变化方向。确保您的目标解决了重要问题，并且覆盖城市功能区的所有交通方式。在这一阶段，决策者需要积极参与，因为这是决定未来几年战略方向的关键。

我们怎么样才算是成功的？

明确战略指标（indicators）和具体目标（targets），使您能够监测所有目标（objectives）的进展，而不是收集不切实际的新数据。决策者应确保具体目标（targets）是宏伟的、切实可行的，且相互一致的，得到利益相关方的广泛支持，并与其他政策领域保持一致。

在第二阶段结束时，您就到达一个有广泛支持的愿景、目标和指标的里程碑。如果可能，决策者应采纳这些战略重点事项，以确保措施阶段有一个稳定的指导框架。

第三阶段： 方案规划

在第三阶段中，规划流程将从战略阶段转入执行阶段。本阶段着重于实现商定目标和指标的相应方案。在这一阶段，我们通过回答如下关键问题来完成可持续城市出行规划（SUMP）并准备实施：

我们将具体怎么做？

创建一份方案清单，评估其有效性和可行性，以选择最能满足您目标和具体目标的措施。将措施（measures）整合到综合性的方案包（packages）之中，与市民和利益相关方一起进行讨论并详细评估，以印证您的选择。对每项方案进行监测和评估。

需要投入什么以及谁将执行方案？

将方案包（measure packages）分解为可操作的任务（或“活动”），并详细描述，包括其估计成本、相关性和风险。确定所有活动的内部和外部融资工具和资金来源。在此基础上，就每项行动商定明确的责任、实施重点和时间表。在这一阶段，向政治利益相关方和公众传达将要采取的行动至关重要。例如，即使其相关目标和措施已获得大多数人的支持，在具体的建筑项目上可能会引起争议。此时，需要决策者为SUMP的措施和行动争取政治和公众支持，最好是在决策者和关键利益相关方之间就责任和时表达成正式协议。

我们准备好开始了吗？

许多作者可能对可持续城市出行规划的各个部分做出了贡献。是时候完成文档并检查规划质量了。根据机构的常规做法，详细的财务计划可以纳入规划之中，也可以作为单独流程的一部分。无论哪种情况，在通过SUMP规划之前，您都应该就每个优先行动的预算和在所有相关机构之间分摊成本和收入的长期安排达成一致。

规划流程中最重要的里程碑是方案规划阶段：《可持续城市出行规划》将由主管政治机构的决策者通过。

第四阶段： 实施与监管

第四阶段着重于实施SUMP中规定的措施和相关活动，并进行系统的监测、评估和沟通。在这一阶段，需要通过回答如下关键问题，将这些行动付诸实践：

我们如何进行有效管理？

责任部门和机构应计划其行动的技术细节、承担行动的实施，并在需要时采购所需商品和服务。由于这通常涉及大量的参与者，因此实施过程的整体协调需要予以特别注意。

我们进展如何？

系统性的监测将确认事情是否正在按计划进行，从而能够在需要时采取纠正措施。对于日常通勤者而言，创新的出行计划可能会给他们带来极大的干扰（或是巨大的利益）。基于积极的双向对话，了解公众舆论对于顺利进行实施至关重要。

我们学到了什么？

SUMP循环的最后一个步骤涉及回顾成功与失败，并与利益相关方和公众进行交流。这一回顾过程还着眼于未来，并思考新的挑战 and 解决方案。理想情况下，决策者会对了解哪些已经发挥作用（哪些未发挥作用）产生积极兴趣，以便在下次SUMP更新中考虑这些经验教训。

里程碑“评估方案实施效果”标志着SUMP循环的结束。

总结

- 政治决策启动SUMP，并提供总体指导和领导；
- 合理分析有助于构建场景方案，支持决策的制定；
- 制定共同愿景和目标，确定战略方向；
- 确定能够实现目标和指标的总方案包；
- 将方案包分解为后续可操作的行动计划（可行动的任务），包括责任和融资方面的行动；
- 根据之前的全部决定，通过一项目既有长期愿景又有明确实施计划的SUMP；
- 全面实施协调和定期监测，确保实施的高效和适当性；
- 对实施进行的系统性评估，为下一轮规划循环提供依据。

图9以更具技术性的方式描说明了规划循环及12个步骤中要执行的32项具体活动，第二章对此进行了详细说明。

1.4 可持续城市出行规划如何在实践中发挥作用？

可持续城市出行规划并不是一个理论概念。它是根据许多规划实践者和其他专家的经验、采用自下而上的方法制定的。此《SUMP指南》第二版中建议的原则、步骤和活动是基于欧洲和欧洲以外许多城市的经验。因此，其目的并非仅激发灵感。但同样明显的是，具体的国家规划和资金框架、不同的城市环境、政治权力的格局和利益相关方的影响力将需要一系列创造性的折中方案，而这些折中方案必然会促使该概念能适应当地需求。政治决策也需要务实，且能运用现有资源。尽管如此，明智的政治决策者的思维考虑的不只是一个选举周期和当下执政的政治期间。

可持续城市出行规划也有助于为满足未来需求而创造更好的基础。从战略政治角度来看，SUMP是用于可持续创新变革管理的工具。这意味着SUMP规划循环（如章节1.3所示）应被视为一个螺旋：当一个规划循环完成时，另一个循环应该立即开始，以建立一个持续改进的过程。

本章节探讨可持续城市出行规划如何适应规划的执行实际；它如何与更广泛的城市决策背景相关联；如何将其与城市中的其他规划活动结合起来；如何使SUMP概念适应某一城区的具体环境；以及如何在不确定和快速变化的时代迎接规划面临的挑战。



图片 © Rupprecht Consult

规划的执行

十二个步骤的循环似乎表明这些步骤应该逐步执行，而任务和检查清单的明确结构似乎在建议要逐字逐句遵循《指南》的要求，但事实并非如此。可持续城市出行规划并不是一本食谱，而是一种方法。每个人都知道城市与城市之间有多么大的差别，在一个城区做决策是多么复杂。实施SUMP所面临的挑战在于要使SUMP适应既定的当地环境，同时又要保持雄心且避免不适当的妥协。

SUMP循环（在章节1.1中有介绍，在第二章中有更为详细的描述）旨在作为一种沟通工具，以易于理解的形式描述城市出行规划的要求。在规划实践的现实中，很难确定哪些步骤和活动是排在首位的，因为有些活动必须同步开展。例如，设立工作框架（见步骤1）和确定规划框架（见步骤2）在时间安排和所涉及人员方面有很大的重叠。有时一项看似已完成的任务需要重新审视，因为有些结果并不完全令人满意。图17是SUMP循环视图，显示了在步骤和潜在反馈循环上花费的相对时间以及返回箭头。

规划要求

规划是许多政策领域和各级政府的一个重要方面。地方规划师必须了解影响SUMP的要求（例如，土地使用规划、教育、就业要求），并了解责任所在，以便这些机构能够被纳入SUMP之中。在欧洲层面，大多数规划建议是自愿性质的。其中包括《可持续能源和气候行动计划》（SECAP），该计划符合《市长公约》的气候和能源目标。⁴¹ 在国家层面，基础设施投资规划是常见的，而全面的环境和土地使用规划往往属于区域责任。

图3：SUMP和其他计划之间的关系结构（改编自Ahrens等人所编写的《FGSV 2015，出行总体规划建议》，第8页）



⁴¹See guidebook on ‘How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan’ by Joint Research Centre; www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/

SUMP是一个整合过程

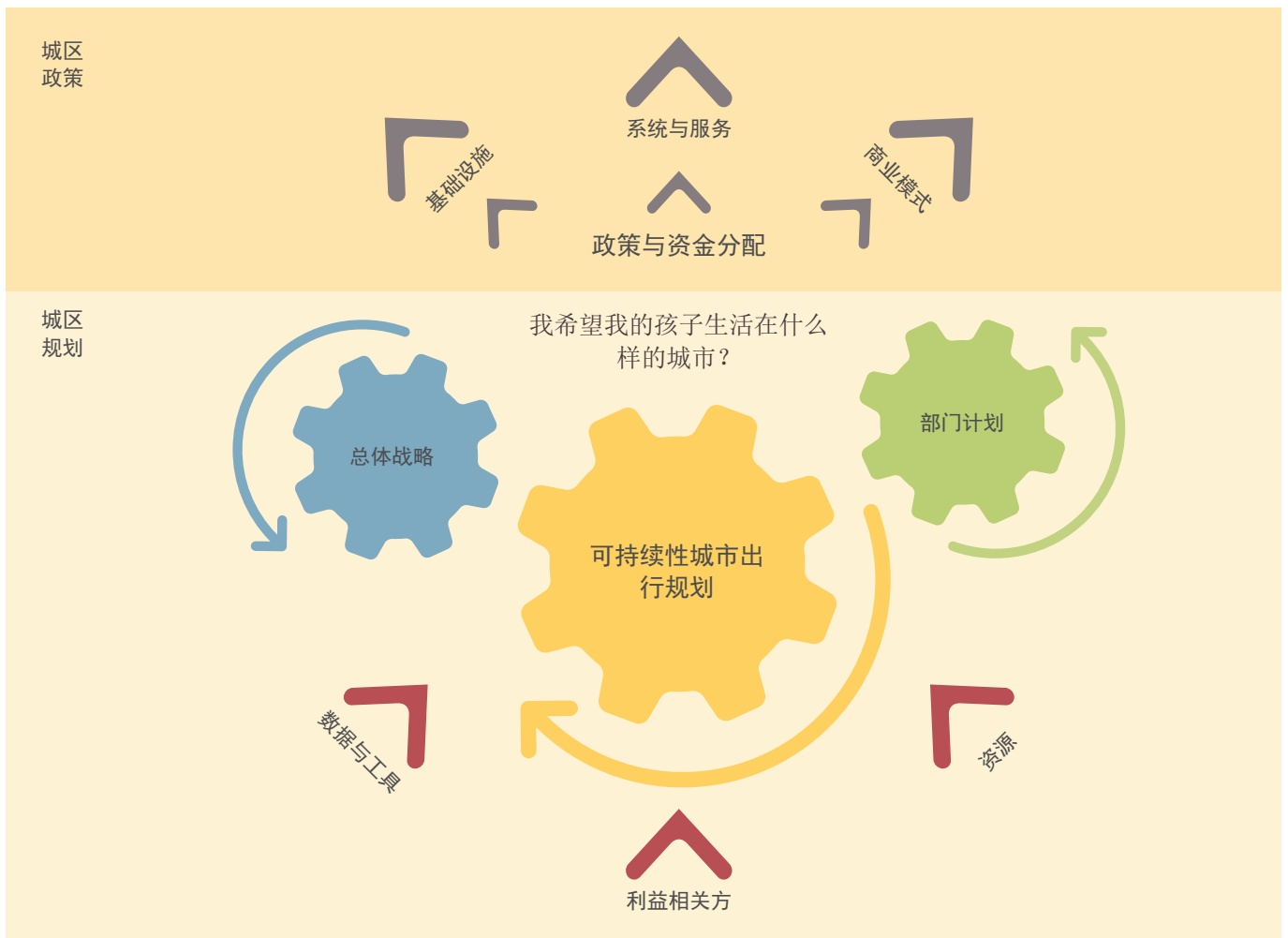
无论地方当局的具体规划组合包含什么，规划流程通常使用相同的数据和工具，需要有相同利益的相关方的参与，甚至有时由有相同财政资源的同类人来贯彻执行。然而，这些流程往往具有不同的时间安排、规划和报告要求，以及不同的地理范围或负责机构。尽管如此，规划始终是一个在关于未来的不同备选方案之间做选择的过程。诸如“我希望我的孩子生活在什么样的城市？”这样的基本问题通常是城市规划的核心问题，而与具体范围无关。

可将SUMP视为一架规模更庞大的规划机器的一个轮子（见图4）。

通常很难确定哪个轮子进行驱动（主动轮），哪个轮子由其他轮子驱动（从动轮），因为这主要取决于所花费的时间范围。一项总体城市发展战略可以为出行设定总

体目标，这是对SUMP的重要投入，反过来又会推动详细部门战略的制定。在实践中，时序可能完全不同，需要政策协调以确保一致性，并协调相关规划流程和政策的时机、空间范围和具体实施。除了通过协同效应来节省资源以及避免政策之间的低效率甚至冲突之外，这种协调还减少了基础设施建设和新系统的引入不协调而造成的干扰。重要的是它还减少了利益相关方的徒劳无功。

图4：SUMP是一个整合过程



调整SUMP指导方针以适应当地实情

SUMP方法必须适应采用该方法的每个城区的特定环境和具体要求，同时仍然保持其雄伟的规划理念。八项SUMP原则将可持续城市出行规划（SUMP）与更传统的交通计划区分开来。然而，“适应（adapting）”并不意味着跳过任何原则；而是改变强度，例如，在保持雄伟的长期规划理念的同时，以适应一个小城市首次制定SUMP的能力。

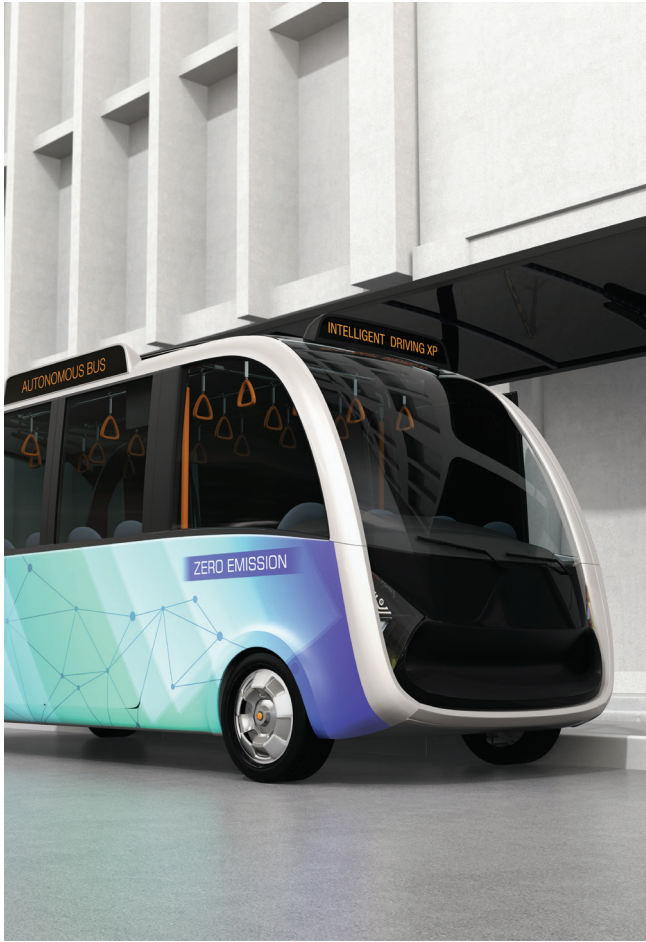
可以以不同的形式适应当地需求。例如，如果城市地区具有非常特殊的功能，假设是一个创造巨大交通流量的国家级港口码头，那么就可能需要适应。或者，城市可能位于一个有季节性交通方式的岛屿上。在这种特定情况下，将SUMP集中在制定一套旨在解决特定出行问题的目标和指标上显然很重要，同时仍然需要遵循SUMP方法以避免制定传统的交通计划（另见图5）。

虽然《SUMP指南》为灵活性和适应当地环境提供了空间，但必须符合以下最低要求：

- 关键里程碑的诞生必须基于事实和参与式方法。这些里程碑是：对城市功能区的问题与机会的简要分析；与利益相关方商定的愿景（vision）、目标（objectives）和具体目标（targets）；以及活动说明，包括其评价和筹集资金。
- 必须密切监测实施过程，并视需要进行调整，让市民和利益相关方积极主动地了解进展情况。

图5：明确规划流程的适应性需求（实例）





图片 © eChesky_W on istock.com

- **自动化和互联智能交通系统 (C-ITS)：**技术在新型出行服务中的应用及其对城市形态和功能的影响。
- **数字经济：**数据作为新业务和政策的驱动力，整合平台中来自现有和新出行服务的新产品，以及越来越多地决定规则和法规的诸如算法之类的基本方面。
- **货运和客运的新业务概念：**基于现有和新的出行服务（例如，出行即服务 (MaaS) 和货运交换平台）提供新的出行产品的整合平台。
- **共享出行：**共享出行的所有（非技术）方面，如叫车服务、共享汽车（特别是自由浮动式 (free-floating) 方案）和共享单车。
- **主动出行：**步行和单车骑行的增长以及新的微出行 (micro-mobility) 概念。
- **改变心态和行为模式：**年轻人中新的出行模式，人们日益增长的对当日送达服务的期待，人们对便捷出行服务的需求（简化），以及去中心化产品（例如，3D 打印）。
- **综合空间管理：**使用和管理城市空间的新的、综合性的方法，如场地营造、城市车辆出入监管、路边管理和城市空中出行管理（如，无人机）。

在详细分析交通状况的基础上，SUMP概念提出情景分析和愿景构建，作为编制SUMP的基本步骤（见步骤3、4和5）。

快速变化时代的规划

我们生活在一个快速发展的时代，在这个时代我们面临着巨大的全球性挑战——如气候、经济和安全等——及其影响。此外，随着技术的进步，人们的习惯、价值观和期望也在不断发展，新的选择不断涌现。但是，对于市民是否会如预期般使用这些新技术、出行文化将如何发展、以及在宏观经济和人口挑战下城市财政将如何发展，这些都存在很大的不确定性。

西维塔斯（公民社会研究所，CIVITAS）一个专家小组确定了该因素的清单，随着时间的推移，此类因素将对城市出行产生最大的影响，因此应被视为城市出行的“游戏规则改变者”。⁴²虽然它们的影响可能因地区而异，但它们可能从根本上“改变城市出行的游戏规则”。显然，像可持续城市出行规划（SUMP）类的战略文件必须考虑到这种（以及其他）长期变化：

- **电气化：**所有出行模式的电气化、电力基础设施的创新使用及其与能源相关问题的联系（如，当地再生性生产）。

⁴²参见即将出版的关于“游戏改变者”的CIVITAS SATELLITE文件。

1.5 国家层面和地区层面如何支持可持续城市出行规划？

城市出行与环境、道路安全、健康卫生、空间规划和能源等其他政策密切相关。相关政策往往是由地方、地区和国家各个层面拟定的。因此，许多欧洲城市均需要更高级政府的赋权性支持，特别是在治理、立法、资金、监测与评估、指导方针与方法论、教育与知识交换等领域的支持。在大多数欧盟成员国，国家政府提供该支持；而在部分国家，地区则拥有更多权限，国家政府发挥的作用反而有限。

有益于国家和地区

虽然城市出行规划主要是一项地方权限，但城市无法单独实现可持续城市出行的宏伟目标。与此同时，国家层面和地区层面的政府也可以从有效的可持续城市出行规划中获益匪浅，因为地方层面的改善也有助于实现地区和国家的目标。以下是国家层面和地区层面的行为者支持SUMP编制的若干激励措施。

改进不同部门政策和治理水平之间的一致性：

城市出行与其他治理层面的部门政策密切相关，但此类政策往往是由地方以及地区、国家乃至欧洲层面的广泛政治和机构行为者制定的。除非协调一致，否则这些政策将汇编成各式各样的规划文件，反映出在治理和法律框架、拟订过程和具体目标方面存在的差异。我们需要解决规划方法和成果之间不一致和冗余的固有风险。最突出的例子涉及土地使用监管和土地税收、弱势群体获得基本服务的能力以及基础设施的发展。

消除SUMP制定和实施的障碍：

有些障碍纯粹是地方性的，必须由地方当局加以克服，而另一些障碍则往往是无效的国家层面框架造成的，而这些框架导致了以下障碍：⁴³

- 城市、地区和国家层面之间缺乏合作；
- 各部委在国家层面的协调配合有限，导致国家级政府部门的政策之间存在着不一致；
- 决策者较低的认知、政治意愿和承诺；
- 国家、地区和地方层面缺乏持续的配套资金；
- 监测和评估不良，质量控制有限或根本没有质量控制；以及

- 专业支持（包括指导方针）、专业培训不足，以及能够传授所需技能的专业人士短缺。

欧洲国家和地方资金流的优化和协调：

财务杠杆是将政治愿景转化为具体行动的重要组成部分。各类欧洲和国家级机构为城市出行提供资金。基于对法律和技术方面的共同理解，创建一个协调的国家级或地区级资金筹集（筹资）框架，可以对可持续城市出行提供支持。最为重要的一点是，为基础设施方案提供资金的任何框架都应促进避免加重交通负担并支持可持续模式。

⁴³关于障碍和需求的更详细描述，请参见《SUMPs-Up状态报告（2018年）》。

促进创新和新市场：

制定国家或地区出行战略可以包含为出行解决方案确定明确的包括创新技术在内的优先重点。例如，《清洁汽车指令》（Clean Vehicles Directive）⁴⁴要求公共机构至少采购一定比例的清洁车辆，从而促进低排放和零排放车辆的推广。这些明确规定的优先重点事项为私营部门和地方当局释放了一个明确而稳定的信号，有助于促进长期投资。

制定国家级或地区级框架：双赢！

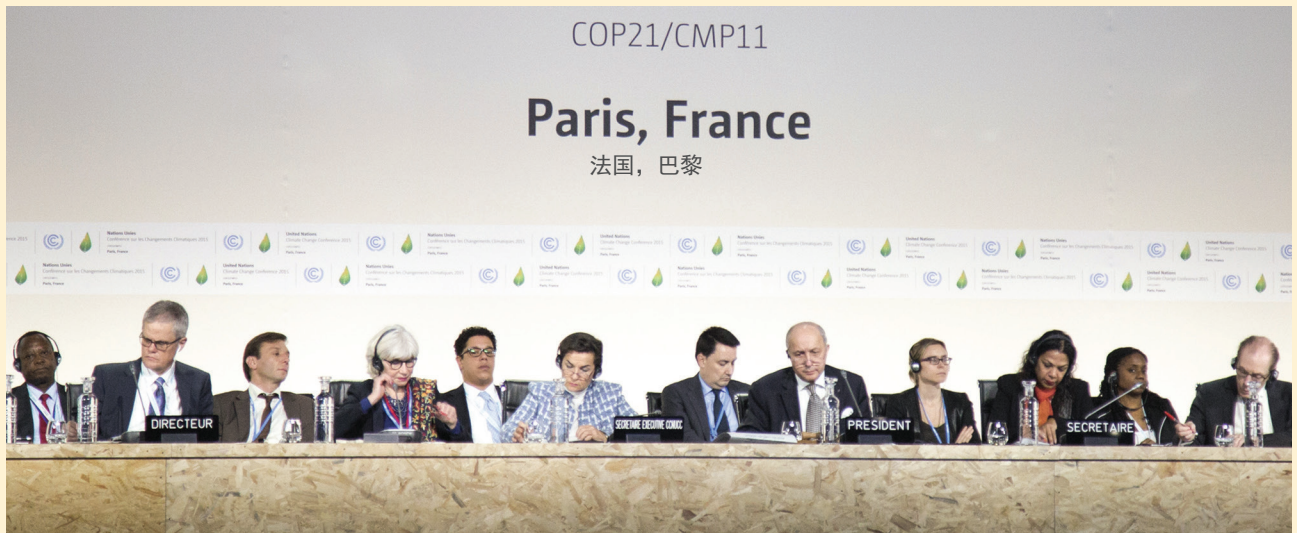
在实施现有的国际协定，如《巴黎协定》（Paris Agreement）和《新城市议程》（New Urban Agenda）时，城市有可能成为变革的主要催化剂。事实上，2015年在巴黎举行的第21届联合国气候变化大会（全称为“《联合国气候变化框架公约》第21次缔约方大会”）（COP 21）认识到城市在有效的气候行动中必须发挥关键作用。例如，促进人们远离私家车使用的一项关键策略就是税收：国家政府部门可以征收车辆购置税和流转税，而地方政府的行动则可以促进人们采取独立于汽车的生活方式。

然而，城市的资源和能力如此有限，以致于无法单独实现向可持续出行的转变。国家或地区对SUMP的支持可以通过建立一个政治、金融和技术框架，提高（从地方层面到国家层面以及公共和私营部门内）利益相关方的认识，从而减少与交通运输相关的温室气体排放。这样，支持SUMP的国家级或地区级政策就代表了对国家自主贡献（Nationally Determined Contributions, NDCs）的直接贡献。

欧洲空气质量要求亦是如此。欧洲立法为保护人类健康设定了排放限值和空气质量标准。2016年，有六个欧盟成员国至少有

一项超过了其排放上限值。总体而言，只有四个欧盟国家符合所有空气质量标准，而十个国家超过了所有空气质量标准的限值。城市出行是减少排放和改善空气质量重要的行动领域之一。国家级或地区级SUMP支持框架将使地方计划更具针对性和可操作性，而这有助于城市保持或提高遵守空气质量要求的能力。

简而言之，若没有城市的贡献，国家和地区政府将无法实现其与气候相关的目标，无法满足欧洲空气质量要求，也无法履行其国际承诺。而且城市需要地区级和国家级政府来支持其实现具有更高可持续性的出行。这无疑是一个双赢的！



图：UNclimatechange on flickr.com

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

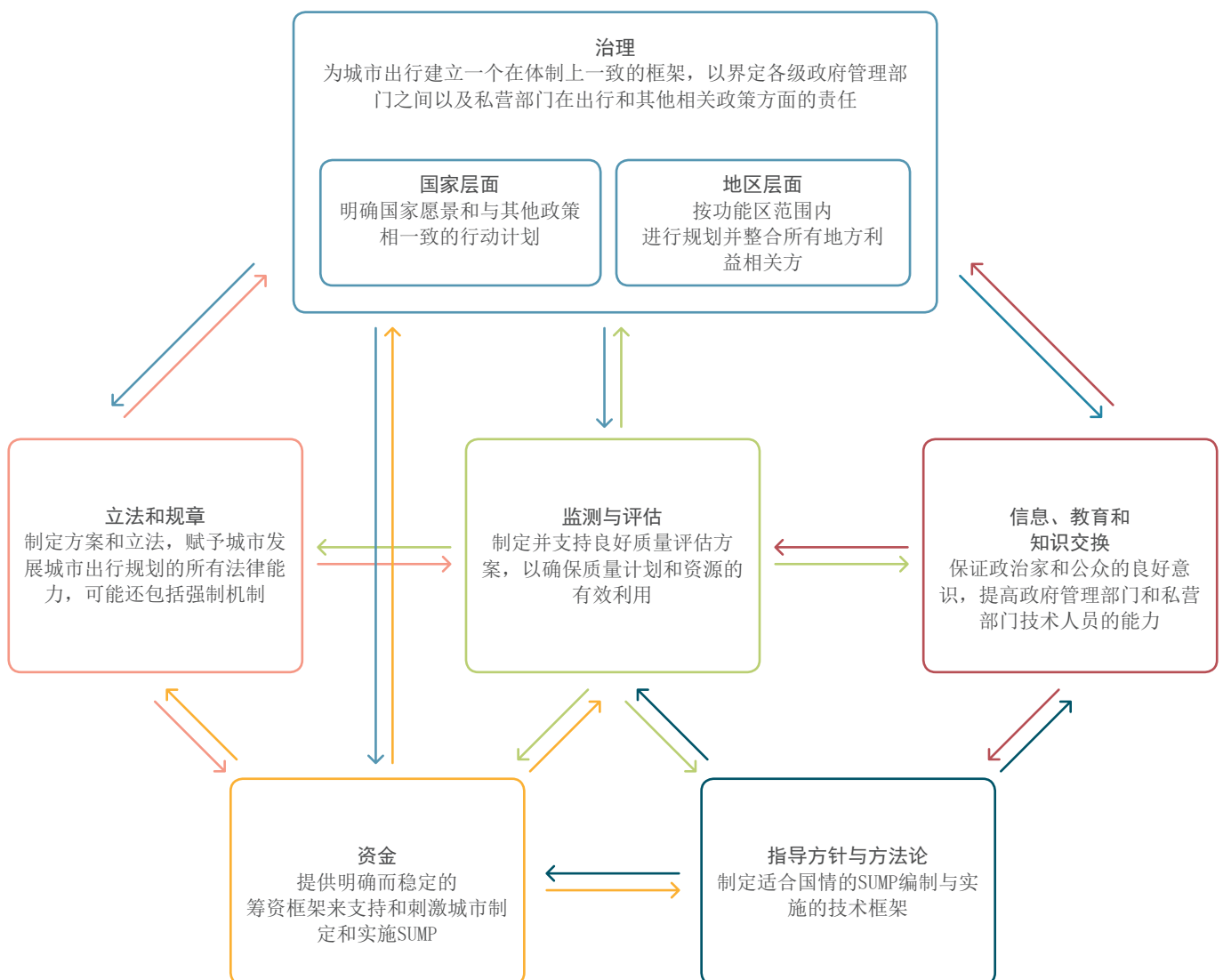
促进采用SUMP的措施和手段

国家行为者可以通过在国家层面采取广泛的行动来支持SUMP的编制。图6显示了与治理、立法和规章、资金筹集、监测与评估、指导方针与方法论、教育与知识交换相关的国家级核心措施。

这些行为之间有着高度的互动性。例如，制定一项国家拨款计划来支持优质SUMP的拟定【资金】意味着对“什么是SUMP”进行定义，并有可能界定与如何拟定相关的【立法和规章、指导方针与方法论】。

筹资过程必须与其他国家级利益相关方【治理】进行协调，并在整个筹资过程中受到监管【监测与评估】。必须在关键时刻（如，启动拨款时）传达其作用，并在整个过程【治理、信息、知识交换】中收集利益相关方的反馈意见。因此，强烈鼓励国家决策者制定一项全面的国家级方案。这将提高一致性、创造协同效应，并增加所有利益相关方——特别是正在制定SUMP的地方局——的瞩目度。

图6：旨在促进SUMP运用的国家层面的措施及其主要关系



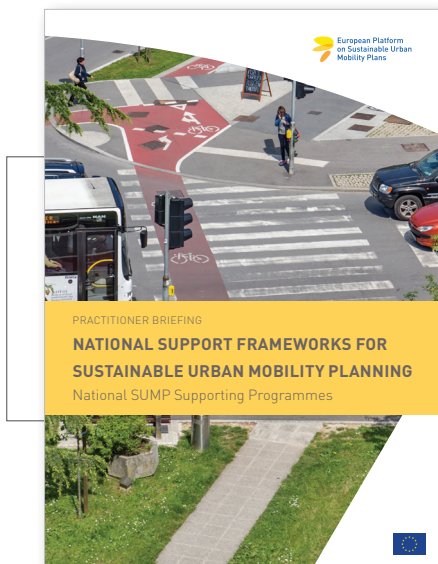
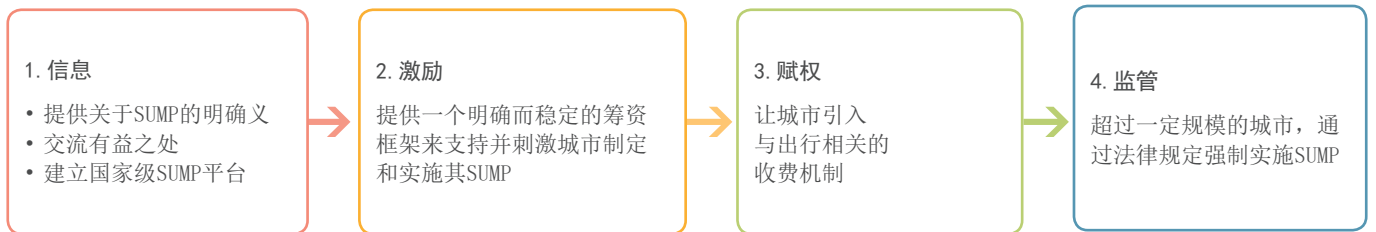
政府可以通过从相互依存的四个方面开展工作，以实现SUMP理念：

- 1. 信息：**国家在政府公文中详述SUMP的概念（及其作用）。各国可促进城市之间就SUMP概念开展交流、提供先进实践案例，并告知（国家级）融资机会。
- 2. 激励：**拥有SUMP是获得城市出行项目国家级资金的先决条件。欧洲结构和投资基金的一些运营计划遵循的就是这一方法。
- 3. 赋权城市和地区：**国家级政府赋予城市引入征税和收费制度的法律权力，或者在相关立法中引入试验条款，以便让城市对可持续出行的新方法进行测试。
- 4. 监管：**基于诸如人口或地方机构类型之类的特定标准，所有城市或某些城市必须依法制定SUMP。



图片 © inakiantonana on istock.com

图7：介入的四个方面



国家级SUMP支持计划是在国家级政府或地区级政府运行的计划，旨在鼓励、支持、要求和/或提供针对SUMP实施的激励措施。详细内容可在《可持续城市出行规划国家支持框架实践者简报》中找到。

最近对欧洲可持续城市出行规划国家框架所做的分析强调，确实需要有效且连贯的国家级和/或地区级SUMP计划，以支持地方SUMP的制定和实施。针对不同的国情，已经确定了更为详细的要求。⁴⁵

图8：地方SUMP的制定和实施需要有效且连贯的国家级或地区级SUMP计划

没有实施或正在着手编制SUMP计划的国家和地区		已实施国家级SUMP计划的国家和地区	
需求	主要领域	需求	主要领域
在国家（部委）层面上对SUMP实行集中管理的承诺和意愿，并为出行规划设立一个共同愿景	治理	不断改进国家级SUMP计划及相关内容	治理 立法和规章
在学术、立法和资金上对SUMP及其方案提供支持	治理 立法和规章 资金	确保或重构针对SUMP制定和实施的国家层面的持续资金支持	资金
采用国家级SUMP指南	指导方针与方法论	扩大城市间或地区间SUMP功能区范围	指导方针与方法论 治理 立法和规章
开展监测和评估，并鼓励定期收集出行数据	监测与评估	改进并加强对决策者和政治支持的实施力度的监测和评估	监测与评估
能力建设（面向市政工作人员和专业人员的培训和讲习班），以支持SUMP的制定、咨询专业知识、质量控制和国家级监督员的培训	信息、教育、知识交换	与大学开展合作，将SUMP纳入相关课程	信息、教育、知识交换
在国家层面整体提高地方政治家、利益相关方和公众对SUMP和城市出行之积极影响的认识	信息、教育、知识交换	持续开展推广SUMP实施的积极影响的交流和宣传活动，尤其是针对决策者和公众开展活动	信息、教育、知识交换

⁴⁵Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovi, L., 2018年。欧盟成员国SUMP状态, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

第二章：编制与实施 可持续城市出行规划

本文中的指导方针（简称“指南”）主要面向城市交通和出行（urban transport and mobility）领域的从业人员，以及参与制定和实施可持续城市出行规划的其他利益相关方。本指南描述了编制和实施SUMP的流程。这一流程由4个阶段组成，总共分为12个主要步骤，并细分为32项活动。SUMP循环的全部四个阶段的开始和结束均对应相应的里程碑事件。里程碑与下一阶段所需的某项决策（decision）或某个成果（outcome）相关联，而且每个里程碑均标志着上一阶段的完成。本指导文件详细介绍了每个步骤以及相关的活动，包括如下方面的信息：

- 活动的基本原理（rationale）、要解决的问题（issues）以及需要回答的问题（questions）；
- 要执行活动的具体目标（aims）；
- 活动中要完成的主要任务（tasks）；
- 超越基本要求的活动，针对有超越基本任务范围的有雄心（和资源）的城市和地区；
- 其他活动时间和协调的要求；以及
- 关于所采取步骤的检查清单。

需要强调的是，各项活动的顺序是逻辑顺序，而不是先后顺序。⁴⁶ 在实践中，活动可以部分并行展开，或者进行反馈循环。关于每项活动的安排和协调的章节强调了这方面的关键因素。下一页提供了规划循环的图形概述，随后详细描述了编制和实施SUMP的所有步骤和活动。指南包括先进实践案例、术语表定义、工具和参考资料，以支持用户编制和实施可持续城市出行规划（SUMP）。

先进实践案例取自欧洲各地的SUMP。有些案例可能并不一定满足所有要求，但它们有助于说明作为编制和实施可持续城市出行规划（SUMP）过程组成部分的各项活动。此举的目的在于提供来自不同欧洲地区的案例组合，以表明良好的规划方法是可能在不同背景下加以运用的。许多案例也演示了前瞻性的规划活动。

更多案例可在如下网站找到：www.eltis.org

SUMP循环

SUMP循环由四个阶段组成，分为12个主要步骤，并细分为32项活动。SUMP循环的全部四个阶段的开始和结束均对应相应的里程碑事件。里程碑与下一阶段所需的某项决策或某个成果相关联，而且每个里程碑均标志着上一阶段的完成。所有步骤和活动均应作为持续改进过程意义上的一个常规规划循环的组成部分。

⁴⁶在章节1.4“可持续城市出行规划在实践中如何发挥作用？”中，对这一方面有详细的描述。

图9：可持续城市出行规划（第二版）的12个步骤——规划者的概述



第一阶段：准备与分析



里程碑：
筹备可持续城市出行
规划 (SUMP)

起始点：筹备可持续城市出行规划 (SUMP)

制定可持续城市出行规划 (SUMP) 的起始点应该是决定改善目前的出行状况，并坚信有必要向更高可持续性转变。从一开始就应该清楚，城市交通或出行本身并不是目的所在，而是应该有助于实现提高人们的生活质量和福祉之类的更高目标。筹备可持续城市出行规划 (SUMP) 始终意味着致力于实现如下总体目标：

- 改善所有人的可达性，无论其收入和社会地位如何；
- 提高人们的生活质量和城市环境的吸引力；
- 改善道路安全和公共卫生；
- 减少空气和噪音污染、降低温室气体排放和能源消耗；以及
- 具有经济可行性、实现社会公平并提高环境质量。

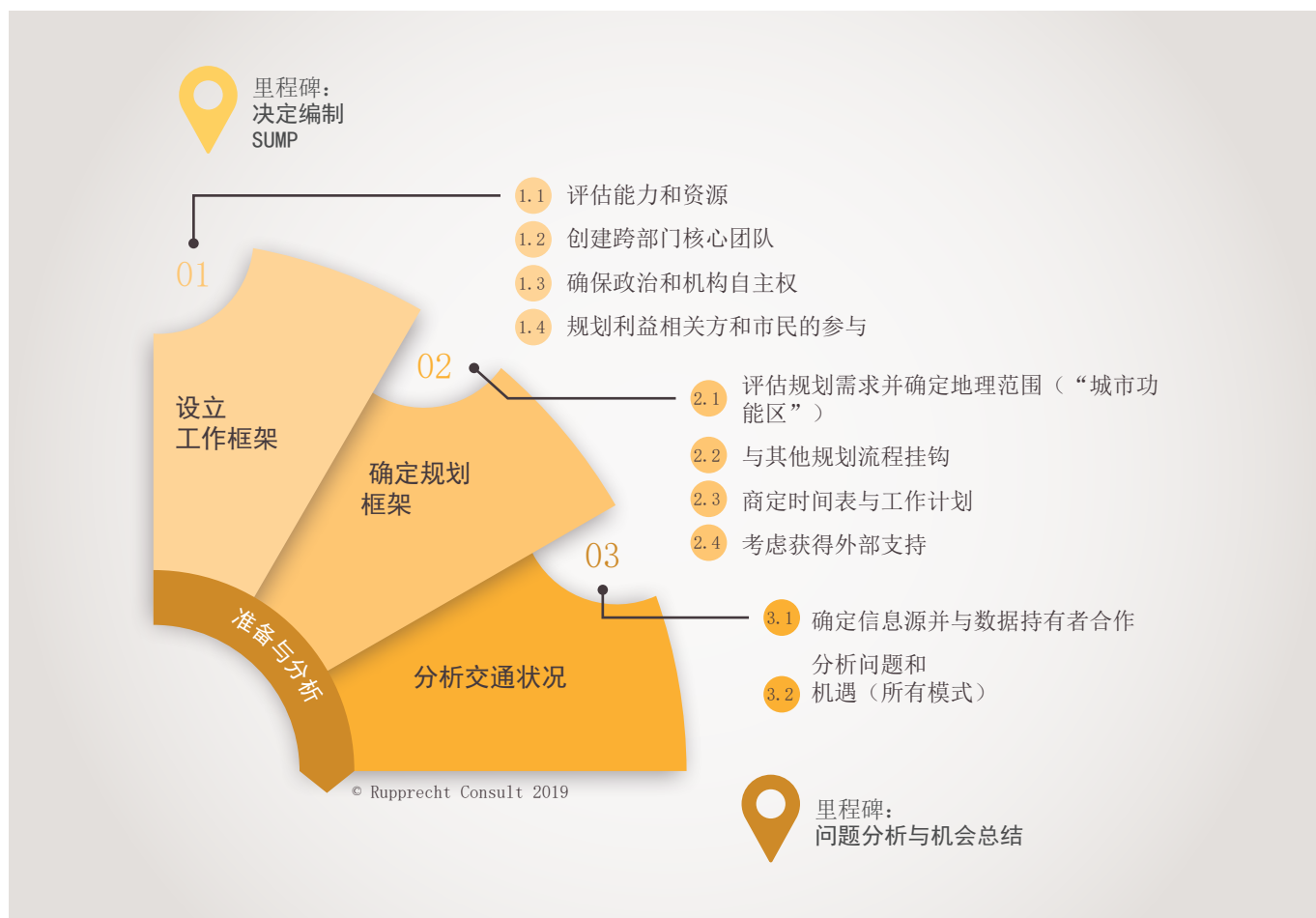
根据国家和地方的情况，国家层面的某项法律义务、某个地方政治机构（如地方议会）的某项官方决定，或地方政府的某项承诺，均可能成为制定SUMP的驱动力。无论如何，我们需要的是真实承诺，使其成为一项真正可持续并且行之有效的计划。如果在地方层面没有政治支持者，那么要说服其他政治家成为支持者可能会是一项棘手的工作。这需要决策者所敬重之人提出有说服力的论点。一个项目或方案本身也可以是启动SUMP进程的触发器。当决定进行某一大型基础设施项目（如一条新的电车线路）或某一项大型城市创新（如一个低排放区）时，其需要纳入一个更广泛的规划框架。

SUMP可以为大型项目提供一种综合方法，包括补充措施、长期目标和多人参与式的方法。特别是对于影响较大的大型创新项目，SUMP提供了获得公众对措施的支持所需的全面参与战略。一个大型基础设施项目可能会，在一个更广泛的规划战略的支持下，倡议在城市功能区启动一项综合出行规划。

一个有用的方法就是，展示城市若什么都不改变将会面临的挑战和问题，强调可持续城市出行规划 (SUMP) 带

来的好处，并强调选民将会予以回报的事实。为了传达紧迫性，可模拟一切常态发展的负面影响（例如，未来会出现的拥堵以及由此造成的经济损失，或者道路死亡数据或因空气污染而丧失的寿命年数等指标），并借助地图和数字向政治家们进行介绍。当前由数字技术驱动的快速变化，凸显了为未来可持续出行制定连贯战略方法的紧迫性。在传达SUMP的作用时，如下做法通常会有所帮助：通过解释SUMP将如何帮助解决问题，联系到您所在城市当前最迫切需要解决的优先重点问题（如：空气质量、交通、道路安全、住房的可负担性或经济增长）。指出已成功实施可持续城市出行规划的其他城市，这也可能使人信服（见章节1.2）。

政治承诺可能特别难以实现，因为一项SUMP的全部益处只有在比选举周期更长的时间之后才能显现出来。突出SUMP中包含的可见度高的较小规模措施的备选方案，可能会有所帮助，这可以在短期内获得公众支持，并触发制定SUMP的首个决策。例如，用“轻而便宜”的解决方案对公共空间进行临时改造，可以帮助人们想象出想要的积极变化（例如，夏季关闭街道、临时自行车道由花卉种植者分隔开、用Parklets小公园代替停车位；另请参见活动7.2中的场所制造文本框）。



第一个里程碑，也是SUMP流程的起始点，就是政策制定者编制一项可持续城市出行规划（SUMP）的明确决定。通过回答如下问题，为规划流程奠定基础：

我们有什么资源？

分析所有可用于规划的（人力、机构、财政）资源，并建立适当的工作和参与架构，以便开始。确保关键机构和利益相关方支持SUMP的制定。

我们的规划环境怎么样？

确定对规划流程有影响的因素，如现有计划或法律要求。分析交通流量，以确定计划的地理范围，并确保邻近的管理当局和利益相关方“参与进来”。商定规划时间表，并根据需要招聘外部支持人员。这一阶段和上一步骤中的活动密切相关，而且通常并行展开。例如，需要尽早定义地理范围，以便在设立工作框架时将其考虑在内。

我们的主要问题和机遇是什么？

通过运用一套适当的当前数据源，从所有交通方式和相关可持续性方面来分析出行状况。

第一阶段的最后一个里程碑是对整个城市功能区出行相关的主要问题和机遇进行完整分析。



在可持续城市出行规划流程开始时，有必要分析现有的能力和资源，以便设立有效的工作框架。为了实现一个真正全面的规划流程，负责编制SUMP的核心团队应该与行政管理的所有相关领域保持良好的联系。应从一开始就开展专门的活动，以确保政治自主权，并应尽早规划利益相关方和市民的参与。第一步的目的是实现有效的工作框架和对规划流程的广泛支持。

这一步骤中的活动和下一步骤中的活动密切相关，而且通常并行展开。例如，需要尽早定义地理范围，以便在设立工作框架和参与组成时将其考虑在内。

活动1.1：评估能力和资源

基本原理

需要在开始时对规划实践、能力和资源进行自我评估，以便根据您的本地情况量身确定流程。这有助于您识别优势和不足，以及可能影响成功编制可持续城市出行规划的障碍和驱动因素。对您当前规划实践的评估，将决定它们与本指南文件中所列原则的紧密程度。与此密切相关的是在制定和实施计划方面有哪些可用的能力和资源问题。这其中包括人力资源（即，可用的工作人员和技能）以及财力资源。若如充足的资源，将很难成功实施计划。

目的

- 如实并清楚了解当前规划实践在当地环境（如政治、制度和法律框架）制定SUMP的优势、不足和机遇。
- 确保您的地方政府部门和利益相关方具备管理和推动可持续城市出行规划进程的必要（广泛）技能。
- 评估用于展开规划流程和实施相关措施的已确认的和潜在的财力资源。

任务

规划实践

- 分析当前的交通规划活动。建议使用在线SUMP自我评估（参见“工具”章节）来检查您的规划流程在多大程度上已纳入可持续城市出行规划的原则（这些流程是否得到了充分的考虑、程度有限的考虑，还是根本未考虑？）。这样，您可以确定在新的SUMP制定过程中应该加以解决的差距。
- 确定并分析在您的城市群中进行规划制定流程的驱动因素和遇到的障碍，例如：
 - 能够支持SUMP制定和实施的驱动因素（例如，政治领导人，表示需要更好地协调市政活动，与另一个刚刚启动的规划产生协同效应）。
 - 影响整个规划流程的制度、可接受性、法律、监管和财力方面的障碍。（例如，公交巴士公司是私营的还是由另一级政府控制的？出行收益是否可以用来资助出行方案？您是否能够影响诸如打车服务公司之类的第三方供应商？是否至少在原原则上有这样的政治意愿和公众支持？）
 - 规划流程中可能出现的流程障碍（例如，不同部门之间的管理或沟通，或选举）。
 - 如实进行自我评估，作为改进规划流程和政策的起始点。其结果无需向公众公开。

能力

- 评估牵头组织内部和利益相关方之间可用的技能。确保考虑可持续城市出行规划的所有核心技能（参见“工具”章节的列表）。
- 制定一项旨在弥补技能差距的策略（例如通过培训、合作、招聘或分包方式）。这应该由熟悉可持续城市出行规划流程的人来完成（若适用，与您的人力资源经理合作）。

资源

- 确定SUMP制定过程所需的预算，并确保获得政治层面的批准。
- 评估针对方案实施的预计合适的预算框架。考虑地方、地区、国家、欧盟和外部的融资机会。在这个阶段，这可能依然只是一个粗略的估计，但它将帮助您不至于脱离现实。



图片 © Willbras1121 on istock.com

基本要求之外的行动

- 运用外部专家的同行评审方法来评估规划实践。
- 与其他部门合作或让外部合作伙伴（如顾问、大学）参与进来，以填补技能缺口（更多详情请参见活动2.4）。

时间安排与协调

- 这项活动在开始时是需要的，在设立有效的工作框架特别是核心团队时，要考虑到结果（见活动1.2、1.3和1.4）。
- 在设计本地定制的可持续城市出行规划流程和决定是否需要外部支持方面的基本建议（见活动2.1、2.2、2.3和2.4）。
- 在方案规划第三阶段需要考虑到的障碍。

检查清单

- ✓ 确定制定SUMP方面的优势、不足和遇到的障碍。
- ✓ 作为优化本地规划流程起始点的自我评估结果总结。
- ✓ 分析规划流程所需要的技能和财政资源。
- ✓ 制定旨在弥补技能差距的策略。
- ✓ SUMP流程的预算在政治层面已获批准。
- ✓ 评估针对方案实施的可能财务框架。



规划实践的评估方法

SUMP自我评估的内部会议和评审

自我评估可以很简单：一群参与规划流程的人坐在一起，讨论当前规划流程的优缺点以及如何改进它们。为了指导讨论，建议使用Eltis上提供的在线SUMP自我评估。完成SUMP自我评估之后，评估结果页面将显示您的规划活动在多大程度上已符合SUMP的原则，并将为进一步改进提供量身定制的建议。通过让所有与会者自己完成问题的回答，然后作为一个小组讨论回答的异同，可以获得高度相关的见解。

SUMP自我评估链接：www.eltis.org/mobility-plans



同行评审

评估SUMP规划环境的另一种方法是通过同行评审进行评估。这意味着邀请一位或多位有经验的规划者或该领域的其他专家来评估您所在城市的情况。同行评审者可以考虑当前规划流程和组织架构的质量，也可以将它们与“同类最佳”参照物进行对比。他们可以就如何以最佳方式组织可持续城市出行规划的编制提供有益的外部视角和反馈意见。

来源：*Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye*, 爱丁堡纳皮尔大学

图10：可持续城市出行规划的技能要求

项目协调的管理技能
<ul style="list-style-type: none"> 项目管理（团队建设、流程制定、审核和文件记录） 财务管理（预算规划） 员工管理（包括管理由内部和外部员工组成的多学科团队）
团队成员的技术技能
<ul style="list-style-type: none"> 城市规划和交通规划，包括监管框架 重要部门政策（经济、社会、环境政策）方面的专业知识 审核、调解 数据采集方法和经验分析（调查、访谈和建模） 出行措施和影响评估知识 公关写作和设计技巧 经济分析、融资（筹资）和投资专业知识 采购相关法律专业知识



SUMP制定的预算要求

根据现有计划和研究的范围和可用性以及所需的外部援助，制定可持续城市出行规划（SUMP）的成本差异很大。成本最高的要素是数据采集和交通建模，因此在寻求预算批准之前，必须清楚在您的案例中需要多少数据以及建模的复杂程度。因为其背景下决策的高成本和有限复杂性，规模较小的城市通常决定不使用某一交通模型，而是将重点放在已证明在类似背景下获得成功的措施上（关于何时使用某一模型的指南，请参见活动4.1）。往往成本高昂但非常有用的其他方面是一个全面参与的过程以及专业的设计与沟通。

先进实践案例

克罗地亚科普里夫尼察市：对SUMP团队的早期外部支持

2014年，科普里夫尼察市决定制定一项SUMP。作为SUMP制定过程第一阶段的组成部分，该市研究了编制这样一份文件需要采取的步骤和所需的资源。根据这项研究，科普里夫尼察市的SUMP团队确定他们没有足够的资源，因此需要出行领域外部专家的参与。SUMP团队在克罗地亚寻找具有足够经验的出行领域专家来指导团队完成SUMP制定过程。在这些专家的帮助下，该市进行了一项现状分析和一项基线交通调查。



作者：Nebojsa Kalanj，由倡导地区可持续发展国际理事会整理
图：科普里夫尼察市

活动1.2：创建跨部门核心团队

基本原理

制定和实施可持续城市出行规划（SUMP）是一个复杂的过程，需要跨界跨部门开展工作，并协调相关政策和相关组织（例如，协同土地使用规划、环境保护、社会包容、性别平等、经济发展、安全、卫生、教育、信息技术等）。为了协调和管理这一过程，需要明确一个在相关组织机构内拥有足够能力和资源以及权威的项目负责人来推动后续流程。

目的

- 为规划流程设立有效的工作框架，最大限度地利用可用资源。
- 实现一项综合的SUMP，考虑不同交通方式之间的联系，而不是孤立地解决这些方式，并承认城市结构（土地使用、密度、功能、社会经济模式、生态系统）和出行之间的相互作用。
- 将出行和交通规划确立为一个共享的政策领域，而不是规划目的本身。
- 确保在整个规划流程中考虑了基本的可持续性原则。
- 通常项目协调员涵盖大部分此类管理技能，但是根据您本地的情况，其他团队成员可能会承接某些管理任务。
- 在整个规划流程中，与政治领域保持联系，这一点非常重要。因此，让团队成员与市长、其他主要政治家和您规划管理部门中的关键行为者保持良好的联系，这么做可能不无裨益。（有关如何确保政治和机构自主权的更多详细信息，请参见活动1.3。）

任务

- 确保团队将在整个规划流程中做出合理规划决策所需的所有技术技能和政策背景结合起来。交通和城市规划是最重要的技能，但对相关规划领域（如经济、社会和环境政策）的了解，对于实现真正的综合规划进程而言同样至关重要，该进程的成果已被纳入其他行业部门的主流。例如，若SUMP主要是由某一个部门制定，则团队应该包含来自其他部门或单位的成员。
- 在选择团队成员时，考虑特定规划步骤所需的操作技能，但要让团队保持发挥作用的规模。并非所有这些技能均必须由团队核心成员所掌握并提供，因为您组织机构中的其他同事也可以参与相应的规划步骤。对于大多数公共政府机构而言，这些具体技能可能超过其工作人员的能力范围，在这种情况下，应引进外部的专门知识专家来完成特定的技术任务（另见活动2.4）。
- 任命一位肩负责任、拥有授权并掌握资源的项目协调员，以促进和推动规划流程向前推进。在一些城市，任命两位协调员来交换意见并在其中一位缺席（如假期）时轮流当值，以保持规划流程随时正常运行，这已被证明是一种成功的做法。
- 还应任命一位更高级别的项目总监，例如您所在部门的负责人，来提供必要的高层次支持以确保合作，并在必要时在指导层面上为SUMP流程发出声音。
- 作为项目负责人，应建立一个核心团队，定期参与SUMP的整个制定过程。
- 确保所有团队成员均具备领导规划流程所需的所有管理技能。这包括项目、政治、技术、财务和人员管理技能（另见活动1.1的“工具”章节）。

- 讨论您的规划实践自我评估结果，或作为一个团队一起以优化方式进行评估，以形成对可持续城市出行意味着什么共同理解（参见活动1.1）。强调不同交通方式之间的联系以及城市结构（密度、功能、社会经济模式、生态系统）和出行之间的联系。将视野从交通和出行扩展到它需要服务的不同社会需求领域——经济、社会和环境领域。

基本要求之外的行动

- 鼓励各部门派遣高级员工作为核心团队的成员，以显示他们的承诺，并强调SUMP的重要性。通常，可能每个部门派出两位（或更多）核心团队成员，而高级职员只参加具有战略重要性的会议，以保持他们的工作量可控。或者，考虑建立一个单独的控制小组，由您部门和其他部门的高级决策者（如部门负责人）所组成。控制小组将支持核心团队在SUMP制定过程中做出重要决策。
- 与其他部门合作或让外部合作伙伴（如顾问、大学）参与进来，以填补技能缺口（更多详情请参见活动2.4）。
- 考虑聘请那些无交通相关背景的人员来完成特定的任务（比如，市场营销）。这有助于引入新的视角，而这是可持续城市出行规划的一个关键组成部分。同时要考虑结合不同利益相关方的资源来为职员提供资助。

时间安排与协调

- 从头开始，在整个规划流程中不断调整工作框架，以适应不断变化的需求和情形。
- 考虑您SUMP的规划要求和地理范围（活动2.1）。

检查清单

- ✓ 确定规划流程的协调员。
- ✓ 建立拥有必要技能的核心团队，其成员包括来自整个规划领域关键管理部门的主管。
- ✓ 团队对可持续城市出行（规划）形成共识。

先进实践案例

英国爱丁堡：多学科的空间政策小组

爱丁堡的SUMP正在由该市议会的空间政策小组制定。核心团队由交通和出行规划师、空气质量专业人员以及城市、景观和空间规划师所组成。能够在个案基础上做出贡献的更广泛团队，利用了来自一系列交通团队（主动出行、公共交通、道路安全工程）、土地使用规划者、可持续发展官员、经济学家和通信专家的技能与知识。该小组正在开展和协调三个主要的相互关联的项目：城市出行计划（SUMP）、一项城市中心改造战略，以及在爱丁堡引入一个低排放区的举措。

作者：爱丁堡市议会，由Wuppertal Institute（伍珀塔尔研究所）整理
图：爱丁堡市议会



先进实践案例

德国比勒费尔德：得到更广泛专家和利益相关方指导小组支持的部门间核心团队

在比勒费尔德，由五人组成的SUMP核心团队包括来自出行、城市规划和环境办公室的代表，以及城市和出行规划部主任办公室和当地公共交通服务提供商的代表。选择同时也参与相关平行规划进程的高级团队成员，这么做确保了良好的协调与政治决策者的紧密联系。该团队得到了一名经验丰富的外部专家的支持，该专家进行了出行分析、主持并记录了参与过程，并根据与利益相关方指导小组举行的几次研讨会制定了愿景和目标。所有结果均是与核心团队密切协调而制定的，而核心团队定期开会来管理规划流程并做出决定。

作者：Olaf Lewald，比勒费尔德市，由Polis整理
图：Grafikbüro Wilk



活动1.3：确保政治和机构自主权

基本原理

界定关键利益相关方并确保他们产生主人翁意识对于可持续城市出行规划的长期成功而言至关重要。良好的利益相关方分析有助于确定可能的冲突和联盟，以及这些冲突和联盟如何反过来从地理覆盖面、政策整合、资源可用性和总体合法性方面影响您的规划流程。政治和机构利益相关方的早期参与有助于他们产生主人翁意识，并使他们更有可能支持这一进程的成果。

目的

- 为所有利益相关方群体之间的持久合作创造一个良好的基础。
- 确定利益相关方之间可能的协同效应或冲突。
- 提高针对您SUMP制定和实施的指导能力和接受度。

任务

- 确定所有相关利益相关方及其目标、权力、能力和规划资源（例如，使用利益相关方绘图工具，参见下文工具部分的技能表和影响-利益矩阵）。
- 争取一个广泛的联盟来支持您的SUMP并产生主人翁意识。不仅获得执政党的支持，而且获得反对党的支持，这有助于确保SUMP的连续性。避免与一个或多个强有力的行为者发生实质性冲突，但始终坚持可持续出行的核心原则。制定一项简单的利益相关方协调策略来指导这项任务。
- 在早期阶段亲自会见关键的政治家和规划实践者，对他们的观点和参与进行讨论。

- 向所有相关部门的政治家和同事宣传可持续城市出行规划的理念，例如组织提高认识的研讨会或参观可持续出行示范城市。
- 从一开始就采取开放和透明的行动者合作方式（包括市政边界以外的组织），确保来自不同政策领域（例如不同行政部门）行动者的参与。

时间安排与协调

- 从一开始——确定并分析利益相关方。
- 若利益相关方联盟发生变化，则定期重新评估。
- 在规划流程的早期就开始提高人们对SUMP认识的活动。
- 经常需要政治支持和参与，请参见图2，了解政治决策的时机和协调。

检查清单

- ✓ 确定利益相关方群体。
- ✓ 分析实施行为者群体。
- ✓ 制定基本利益相关方的协调方法。
- ✓ 确定所获政治支持。
- ✓ 实现关键利益相关方对可持续性原则的总体承诺。



根据具体的行动领域，不同类型的利益相关方应参与到可持续城市出行规划进程中。在城市物流领域，各种各样的利益相关方均会受到影响。因此，《可持续城市物流规划主题指南》建议为城市物流规划建立一个多方利益相关方平台。三个主要群体应通过此平台直接参与此物流规划流程：

- 供应链利益相关方（如货运代理、交通运输运营商、托运人、主要零售链、店主）
- 公共政府机构（如地方、地区或国家政府）
- 其他利益相关方（如工商协会、消费者协会、研究机构和学术界）
- 专家

有关此平台以及如何将城市物流整合到可持续城市出行规划中的更多信息，请参见该主题指南。



确定相关利益相关方

下表有助于您让拥有可持续城市出行规划所有必要技能和知识的利益相关方参与进来。它让您检查让谁参与进来的想法，并确定（新的）组织机构或带来缺失技能或知识的人。这一概念指出，只有在所涉及的合作伙伴具备四种功能能力的情况下，SUMP才会成功：

1. 获得政治支持的能力
2. 交通运输网络和服务方面的能力
3. SUMP制定方面的技术卓越性
4. 获得公众支持或理解公众迫切需要的能力

图11：应用于SUMP的金登模型：功能性和相应的相关性、利益相关方和资产（基于Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016年。《CHALLENGE 机构合作手册》：在可持续城市出行规划背景下与机构合作伙伴一道共同努力，第24页，www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit）。

功能性	相关性	哪些利益相关方？	关键资产
政治支持	谁能保证交通运输部门内外的政治支持和资源？	<ul style="list-style-type: none"> • 正在规划SUMP的城市市长和市议员（包括多数派和反对派） • 邻近城市的市长和代表 • 大都会区、省、县、地区的负责人 • 地区市政厅的代表 • 政党 • SUMP伙伴关系中来自不同地方当局的政治家 	愿景，领导力，权力，资源
交通运输网络能力	谁负责管理相应的交通运输网络？	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通公司（市政公共汽车、电车和地铁以及地区公共汽车和火车公司） • 交通运输基础设施（道路、停车场、换乘站等）的所有者。 • 国家铁路公司 • 港务局（如适用） • 机场管理部门（如适用） • 新出行服务提供商（如共享单车、共享汽车） 	技术可行性
技术专长	谁拥有数据和相关技能来交付技术上合理的计划？	来自不同组织的技术专家： <ul style="list-style-type: none"> • 城市部门或公共行政管理部（交通和空间规划、经济发展、环境、卫生、旅游等部门） • 大学和其他研究机构 • 具备资质的公司 • 专业机构 • 具备资质的非政府组织和协会 	技术上合理的规划
公众支持	谁理解公众和利益相关方的意见？	为市民、其他利益相关方和媒体提供访问渠道的政府机构。在城市服务领域，这可以是： <ul style="list-style-type: none"> • 通信部门 • 警察部队 • 经济发展部，职业教练 • 城市监察员/调解员 • 教育部门 • 不同政策领域（交通和空间规划、经济发展、市政青年理事会等）咨询委员会的调停人。 	价值观，紧迫感



行为者集合架构分析

在已经确定利益相关方之后，应分析这些行为者之间的集合架构。这一分析应基于一份与相应情况相关的不同标准或属性的列表，例如利益、权力、相互影响、联盟等。这样，您就可以发现：每个利益相关方的目标是什么；他们隐藏的议程是什么；如果实施一项给定的项目，他们是否认为自己是“赢家”或“输家”。

对行为者集合架构进行系统分析，其目的在于清楚地了解存在的利益冲突或潜在联盟，并能够更好地确定利益相关方集群，而这些利益相关方集群可能在相应问题上表现出不同程度的兴趣、能力和知识。例如，这可以通过制定“影响-利益矩阵”来实现，该矩阵根据利益相关方的影响/重要性级别对其进行分组：

图12：影响-利益矩阵（基于联合国人居署，2001年。支持城市决策的工具，内罗毕，第24页）

	低影响力	高影响力
低利益	最不优先利益相关方群体	有助于决策和意见制定、中介
高利益	可能需要赋能的重要利益相关方群体	最关键的利益相关方群体

在利益相关方确定过程中，考虑确定现有“本地拥护者”的角色。这些角色是当地网络中的关键人物，因为他们的个人技能、人脉以及他们在调动资源、创建联盟等方面的重要作用而得到广泛认可。在SUMP的背景下，考虑对他们的角色进行早期战略评估——此类人士会对这个规划流程产生非同寻常的影响，而且您可能希望他们站在您这边。

先进实践案例

匈牙利布达佩斯：决策者定期进行圆桌会议

为了支持一种针对SUMP方案规划的新的机构决策形式，BKK布达佩斯交通中心专门成立了一个“SUMP委员会”。通过定期圆桌会议，该委员会成为一个讨论和协调措施和项目计划的论坛。而且该委员会还可以就新的SUMP措施向市议会提出建议。它一共有21名成员，分别来自主要利益相关方机构，如市政当局、交通规划部委和政府机构、国家铁路公司、地区议会、主要交通运营商以及大学专家。个人接触和活动的专业组织对于组建一个有效的委员会是必要的。



作者：BKK布达佩斯交通中心，由UBC整理
图：BKK布达佩斯交通中心

先进实践案例

伦敦、布鲁塞尔、德累斯顿、格罗宁根、卢布尔雅那： 强势推行SUMP的市长们

就在不久之前，欧洲城市的一些高层政治家为可持续出行和他们当地的SUMP提供了强有力的支持。市长们通常专注于特定的措施、目标或愿景。伦敦（英国）市长Sadiq Kahn将其策略集中在可达性和空气质量上。在布鲁塞尔地区（比利时），前交通部长Pascal Smet支持从以汽车为导向的城市向为人们打造的城市转变。在德累斯顿（德国），议员Raoul Schmidt-Lamontain自豪地推广“MOBI”品牌塑造活动，该品牌应用于可持续出行模式和服务。格罗宁根（荷兰）负责出行的副市长Paul de Rook追求坚持这座城市对自行车友好的悠久传统。卢布尔雅那（斯洛文尼亚）副市长Dejan Crnek在担任CIVITAS政治咨询委员会主席期间，肩负欧洲推广这一角色。他在自己的城市里大力发展多式联运出行。

由Polis整理
图：Polis



活动1.4：规划利益相关方和市民的参与

基本原理

向可持续出行迈步，这需要利益相关方和广大公众的积极支持。与利益相关方合作通常被认为是一种惯例——但通常只有某些群体在规划中真正有发言权。至关重要是，要让所有相关的利益相关方参与整个规划流程，以满足他们的具体要求。这有助于使SUMP合法化并提高其质量。一项可持续城市出行规划（SUMP），只有与重要利益相关方和公众一道合作制定，才能被接受，并在实际和财政方面有效。因此，市民和利益相关方的参与是SUMP的一个基本要素。

利益相关方的参与需要有一项专门的战略，在与管理局、私营企业、民间社会组织或所有这些利益相关方打交道时，要分别采取不同的形式和技巧。公众参与对于确保决策的合法性和质量而言至关重要，这也是欧盟和国际公约所要求的。

目的

- 确保所有相关的利益相关方在整个规划流程的关键阶段都井然有序地参与进来。
- 创建一种透明的、基于对话的规划文化，该文化要以定期沟通和咨询协商为基础。
- 鼓励并使市民参与并加入辩论，尤其是在规划流程仍然处于开放和灵活状态的早期规划阶段。
- 为参与过程设计可持续、受支持的方法，旨在提高居民的生活质量，并建立规划流程的广泛公众自主权。
- 增强民间社会团体和地方政治文化的活力。
- 提高可持续城市出行规划的整体质量、有效性、（成本）效率、透明度、可接受性和合法性。



“市民 (Citizens)” 和 “利益相关方 (Stakeholders)” 的涵义？

市民是指在您正为之编制SUMP的城市功能区居住和/或工作的所有人。本文中“市民”这一术语主要与“人”、“居民”和“公众”等术语互换使用。

利益相关方是受SUMP影响和/或能够影响SUMP的所有个人、团体或组织。虽然市民也是其中的一部分，但在本文中，“利益相关方”主要指机构利益相关方，例如公共政府机构、政党、公民和社区团体、商业组织、交通运输运营商和研究机构等。

相较于一般公众，关键利益相关方通常更密切地参与SUMP流程。因此，需要确保社会所有受影响部分的利益，包括通常代表性不足的“难以触及”群体的利益，在所涉及/参与的相关利益相关方群体中均能获得适当的代表地位。

任务

- 将参与活动作为标准规划实践的组成部分。确定利益相关方和市民将参与的规划步骤（参见图13中关于市民在SUMP流程中参与的建议），以及适合他们每个人的参与方法（参见图14关于参与方法和参与工具）。查看面对面和在线参与工具，并选择最有用的工具。
- 建立一个由重要政治家和其他关键利益相关方组成的永久性“指导小组”。该小组在整个规划流程中为战略决策提供指导和建议。使用活动1.3中进行的利益相关方绘图来确定要包括哪些利益相关方。定期让“指导小组”参与会议或简报，并寻求反馈意见，为关键决策制定框架。
- 制定沟通和参与的战略和时间表，包括公关活动（如媒体参与）的总体战略。
- 争取尽可能多的互动参与（见下文“基本要求之外的活动”一节），但在您的策略中至少要包含面向公众的积极主动信息（即您接近人们，而不是相反）。
- 确保社会所有受影响的群体均参与进来，包括残障人士、年轻人和老年人、少数民族、不太富裕人群、单亲人士以及其他通常代表性不足的“难以接触”群体。不只是将他们视为受益者，而是让他们参与到规划流程之中。小心那些游说团体，因为他们会阻止这一过程。
- 做好新闻发布的计划安排，传达这样一个信息：本市/本地区将要制定一项新的SUMP，而且所有市民群体和利益相关方均有机会参与其中。考虑结合使用多种工具，包括传统方式，如报纸平面广告、网站公告、时事通讯或家庭信函，也包括较新的方式，如社交媒体、短视频、开放式中心或专用网站。更多详情请参见图14。

基本要求之外的行动

- 运用更广泛的参与工具（例如参观考察、利益相关方活动、互联网论坛、市民小组等），计划安排让利益相关方和市民在整个规划流程中参与进来。
- 将利益相关方的参与范围扩大到更多群体，包括利益群体和游说团体（但确保关键的讨论井然有序地展开）。
- 在整个规划流程中，确保最大的透明度，并且实现更加民主化、更具参与性的决策（《奥胡斯公约》（Aarhus convention））。
- 对于先进城市：让利益相关方积极参与决策和SUMP制定的管理。



任务详细信息

参与战略要解决的问题

在制定一项参与策略时，需要考虑四个关于过程的主要问题。

- 为什么？为什么要参与进程？它将如何影响策略/方案？
- 谁？谁应该参与决策过程？如何确定这些人？
- 怎样？如何参与？应该使用何种工具和技术？
- 何时？不同的活动应该何时进行？何时不适合参与？

时间安排与协调

- 在启动SUMP规划流程之前，完成主要参与活动的策划。
- 考虑到您SUMP的规划要求和地理范围(见活动2.1)，与（新建立的）核心小组一道，建立政治家和其他关键利益相关方的“指导小组”。
- 让利益相关方参与整个规划流程。
- 确保市民参与选定步骤的重要决策。若在选定的活动中做得很好——而不是试图让他们参与太多活动从而冒着产生参与疲劳的风险——那么市民的参与可能会更加成功。下图推荐了市民参与的有效步骤。

图13：市民参与SUMP流程





图片 © Orbon Alija on istock.com

市民参与SUMP流程 - 采取正确方式!

市民的参与应贯穿于SUMP的整个循环，而不是12个步骤中的每一个步骤。图13建议了要将重点放在哪里。它建议了一些步骤和活动，在这些步骤和活动中需要作出重要决定，而规划流程将受益于当地居民的想法、愿景和承诺。

让市民从一开始就参与进来是有益处的。在已经做出准备编制SUMP的决定之后，可以通知市民（让市民享有知情权），并动员感兴趣的市民参与规划流程。但市民参与的四个最重要的规划步骤是：情景讨论（活动4.2）、愿景制定（活动5.1）、方案包的选择和验证（活动7.2）和实施（活动11.2）。此外，在对出行情况进行问题分析（活动3.2）、确保计划的行动获得公众的广泛支持（活动8.4）以及评估成功和失败（见活动12.1）时，让市民参与其中，您的SUMP会受益匪浅。

除了这些活动之外，里程碑是向公众传达已完成阶段之结果的良好时机。尤其第三个里程碑提供了一个与市民一道验证战略方向的机会，而第四个里程碑则受益于与市民一起庆祝SUMP的通过。每当你为市民参与而策划活动或其他方法时，请注意如下几条规则：

- 要有创造性，但也要对建议的参与工具和形式持自我批评态度。例如，应用程序（Apps）和在线调查可能无法覆盖/触及所有目标群体（例如老年人、无法使用电脑的人）。因此，除了在线方式之外，请始终提供离线方式。
- 有一点至关重要：向市民传达——市民参与的结果将如何用于规划流程，强调它们不会凭空消失在抽屉里。向参与者承诺：每一份贡献均将纳入考虑范围，而且如果为了SUMP而考虑到了某些因素，将会给予反馈。
- 思考沟通所采用的语言。如果您只使用本地语言，那么您有可能会将具有移民背景的人排除在外。还要一点也须谨慎，就是不要使用技术术语（行话）。
- 对于任何公共会议，请仔细选择会议举办地点，并确保其易于接近、无进出障碍、可乘坐公共交通工具到达，并提供适当的设备以及灯光明亮、音响效果良好的房间。规划好座位安排事项，注意不同的座位并不意味着权力等级。
- 考虑到人们的时间计划安排各不相同，最好将您的活动安排在晚上举行。下午的活动可能会将白天上班的员工排除在外，而晚上的活动对于有孩子要照顾的父母而言则可能是一件比较困难的事情。
- 确保专业且合理尊重参与者。

检查清单

- ✓ 确定和决定参与时机、方法和所涉及的市民群体。
- ✓ 最终确定参与和沟通方式。
- ✓ 成立包含关键利益相关方代表的指导小组。



图14: 针对SUMP制定而建议采用的参与工具和方法（重要的工具和方法以粗黑体标记），根据SUMP的四个阶段并按参与级别分类（从参与最低级别的“知情”，到“咨询”、“协作”和最高级别的“赋权”）

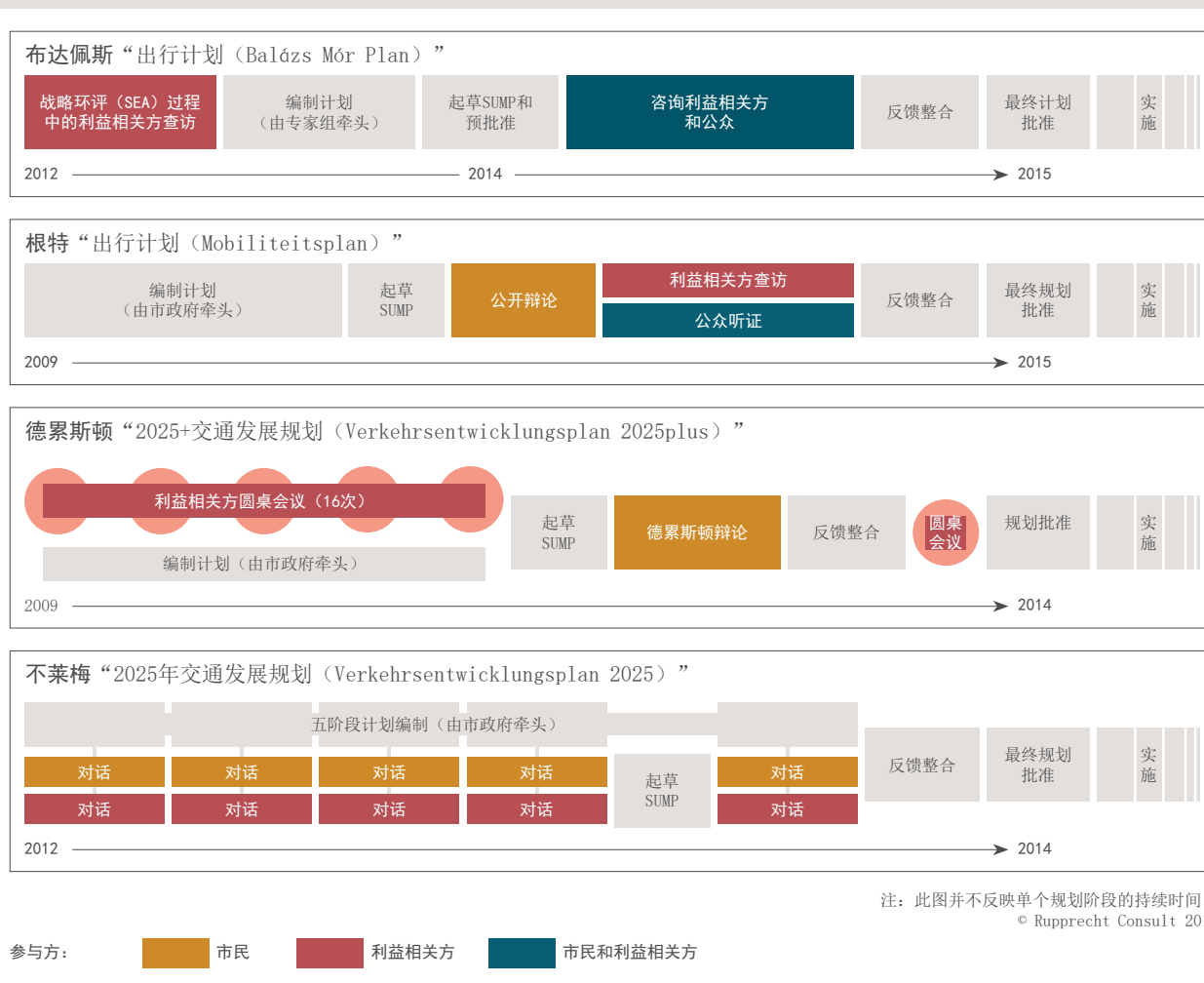
	准备与分析	战略制定	方案规划	实施与监管
告知	<p>面对面: 资讯活动、新闻发布会、公共空间信息亭、公共空间展览、与作为社区传播者和扩音器角色的本地名人、本地市民/利益相关方共同举办的资讯运动</p> <p>印刷品: 海报、传单、小册子</p> <p>在线: 社交媒体帖子、网站、信息App、广播/播客、视频频道、时事通讯</p>			
咨询	<p>社交媒体（调查）、网站上的反馈表、通过App提供的调查/反馈表</p>			
	<p>问卷调查、访谈 (电话访谈、关键人物访谈, ...)</p> <p>众包数据, 例如基于地图的在线调查或通过App报告问题; (出行)日志, 可行走性检查</p>	<p>关于未来趋势的德尔菲调查</p>	<p>措施选择调查, 众包数据</p>	<p>评估问卷调查、评估访谈(电话访谈、关键人物访谈, ...), 众包数据, (出行)日志, 闭目行走</p>
协作	<p>焦点问题小组、世界咖啡馆、专题活动、利益相关方圆桌会议、公众讨论</p>			
	<p>问题分析研讨会, 头脑风暴/脑力行走, 闭目行走</p>	<p>情景研讨会、愿景设计活动、“未来探索”工作坊, 开放空间活动, 参与式地理设计</p>	<p>黑客马拉松, 措施研讨会, 情景规划</p>	<p>实施现场实地考察, 共同维护(领养方案), 生活实验室</p>
赋权	<p>市民陪审团/市民咨询委员会, 投票</p>			
			<p>参与式预算编制</p>	<p>共同维护/共同实施(领养方案, 例如树木领养)</p>



市民和利益相关方参与SUMP流程的实践案例

布达佩斯、根特、德累斯顿和不莱梅这些城市已根据各自的当地情况、规划专长、资源和能力，制定了将市民参与纳入SUMP进程的个别方法。采用的方式有混合形式（例如布达佩斯、根特），以及利益相关方和市民单独但同时参与（例如不莱梅、根特）和分阶段参与（德累斯顿）。请注意：此图展示了选择的案例示例，以说明各种可能的方法。当然，根据城市各自的规划环境，还有各种其他方式让利益相关方和市民参与进来。

图15：让市民和利益相关方参与SMP过程的实践案例，Rupprecht Consult，2016年（基于Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016年。《CHALLENGE 参与手册》：使市民和利益相关方积极参与可持续城市出行规划（SUMP）的制定，第17页，www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit）。



先进实践案例

捷克共和国布尔诺市：传统和在线相结合, 让市民参与战略制定

布尔诺市与一家专门从事沟通和参与的咨询机构合作, 制定了一项SUMP参与战略, 帮助该市开展专业的、有意义的参与进程。该战略包括传统方法, 如公开讨论、圆桌会议和通过专门网站进行交流, 但也包括新的方法, 如“布尔诺出行 - 2050愿景 - 专家研讨会”。在2015年至2018年的参与过程中, 对来自市民的2500多条意见进行了分析, 500多人参与了约30项活动, 并组织了几次由市民、专家、市辖区和市政府代表以及政治家参与的研讨会。

作者: Iva Roreková (Machalová)和Lukáš Bača, 布尔诺市, 由EUROCITIES整理 | 图: Marie Schmerková (布尔诺市政府)



先进实践案例

立陶宛维尔纽斯：全面参与实现SUMP的广泛自主权

维尔纽斯SUMP流程的第一步是制定项目管理路线图, 确定如何与相关利益相关方和市民合作的战略。定义了四个明确的目的: 明确期望; 不断告知规划流程的进展情况; 接触特定的目标群体, 并组织旨在提高人们认识的活动。维尔纽斯与行为科学家和社会学家合作, 确定与不同目标群体(政治家、利益相关方、市民)沟通的最有效方式。一位负责协调各项活动、充足预算、明确目标和关键绩效指标的专职人员帮助开展了一场成功的运动, 并在当地社区、媒体和政治家中发起了关于SUMP的讨论。

作者: Kristina Gaušienė, 由UBC整理
图: Saulius Jūra





在设立工作框架的同时，需要确定规划框架，使可持续城市出行规划（SUMP）的制定适应当地情况。这包括地理范围的定义，而理想的地理范围应该是“城市功能区”。其他重要方面是遵循法律规划要求，并与相关领域的规划流程相联系。然后，所有先前活动的结果被总结成一份商定的时间表和工作计划，该时间表和工作计划应该获得政治上的批准，以便为所涉及的行为者创造可靠性。若之前已经发现能力不足，则需要做出适当的安排，以获得对SUMP制定的外部支持。

活动2.1：评估规划需求并确定地理范围 （基于“城市功能区”）

基本原理

一项可持续城市出行规划（SUMP）被纳入更广泛的地区级和国家级规划框架。例如，这包括针对空间和交通运输发展的法规、资金流或更高层次的战略（如国家级交通运输计划，若有的话）。至关重要的一点是：要评估地区级和国家级规划框架的影响，以充分利用好各种机会，避免以后与上级管理当局发生冲突。

SUMP应覆盖城市功能区（即上下班通勤区域），在大多数情况下，该区域超出了城市的行政边界。若没有关于SUMP地理范围的地区级或国家级条例，则最合适的空间覆盖范围需要得到相关利益相关方的同意并得到政治机构的批准。一方面，这取决于相应的地方或地区当局所负责的区域。但另一方面，它必须尽可能地遵循实

际的出行方式。一项覆盖整个城市群的计划将比仅仅只覆盖一个城市群部分区域的计划更为有效。

任务

- 确保确定针对SUMP的相关地区、国家和欧洲层面的法律要求。
- 清楚地了解地区、国家和欧洲层面框架将如何影响规划流程。
- 确定您计划的地理范围，通常包括实际出行方式的城市功能区（例如，上下班通勤区域）。
- 确定在规划流程中发挥领导作用的一个或多个适当机构。
- 获得批准地理范围和领导组织的政治决策。
- 确保考虑与长途交通运输走廊的连接。

目的

规划要求

- 确定、记录和评估：
 - 关于如何制定SUMP的法律法规和指南，包括针对地理范围的潜在要求或不同类型规划管理部门（如有）的责任。
 - 相关的地区级和国家级筹资标准。
 - 可能影响您SUMP的更高层次的计划、战略（策略）和目标。例如，国家道路管理局计划新建或扩建道路，这可能会鼓励更多的汽车开进城市，从而有悖于SUMP规划的目标。
- 在您的SUMP中创建一份地区级和国家级框架概要，以及关于如何处理建议。

地理范围

- 分析交通模式和行政边界。确定您的城市功能区（参见下文的工具章节以获得更多的指引）。还包括通往长途交通运输走廊的连接道（如，泛欧交通运输网络（Trans-European Transport Network，英文简称“TEN-T”）、国家铁路网）。
- 让设想规划区域内的关键利益相关方和主管部门参与进来，并且争取就规划活动的地理范围达成正式协议。
- 采取公开和透明的方式，确保相关主管部门的参与。确保相关部门之间的定期沟通和交流。

- 协商计划的整体责任。
- 如果无法确定一个与城市出行功能区完全一致的规划区域，那么至少要努力与行为者仅就聚合层面能够解决的挑战进行良好合作。这可以建立在现有合作的基础之上，或者采用新的做法（例如，正式程序，如联合土地使用计划；或非正式程序，如工作组）。
- 确保来自整个规划领域的利益相关方在指导小组中的代表性。
- 确保整个规划区域的市民均参与相关活动。

基本要求之外的行动

- 确保覆盖与重大社会经济和环境运输影响相关的区域。

时间安排与协调

- 从一开始就确定法规和相关的规划要求，并在整个过程中考虑这些要求。
- 在确定利益相关方和市民的参与（见活动1.4）、地理范围（此活动）、与其他规划流程的衔接（见活动2.2）以及时间安排和工作计划（见活动2.3）时，应特别考虑这些因素。
- 尽早确定地理范围，以便在设立工作框架和参与架构时考虑这一点（见步骤1）——在启动正式的可持续城市出行规划流程之前，需要达成一项明确的协议（见活动2.3）。

检查清单

- ✓ 审查相关国家和地区文件，并总结成果。
- ✓ 确定地区和国家框架可能导致的机会和影响。
- ✓ 确定地理范围（若有可能，城市功能区）。
- ✓ 达成关于地理范围、当局和政治家基本角色和职责的政治协议。
- ✓ 来自规划区域关键部门的代表已纳入核心团队和/或指导小组。
- ✓ 签署政治协议，并由市议会通过。



欧盟成员国的城市功能区

经合组织与欧盟委员会已经联合制定了一种方法，以一致的方式在各国确定城市功能区（functional urban areas, FUAs）。城市功能区（FUA）以人口密度和通勤流量为关键信息，包含一个人口密集的城市和一个劳动力市场以及与该城市高度融合的周边地区（通勤区）。

- 城市核心区（urban core）的人口密度至少达每平方公里1500名居民。
- 如果一个市政区（municipality）至少有50%的人口居住在集群区域（cluster），那么这个市政区就是城市核心区的一部分。
- “腹地（hinterland）”被定义为城市劳动力市场的“工作人员聚集区（worker catchment area）”，位于人口稠密的核心区域之外。至少有15%的就业居民在某个城市核心区工作的所有市政区（municipalities），均被定义为城市腹地（urban hinterland）的组成部分。

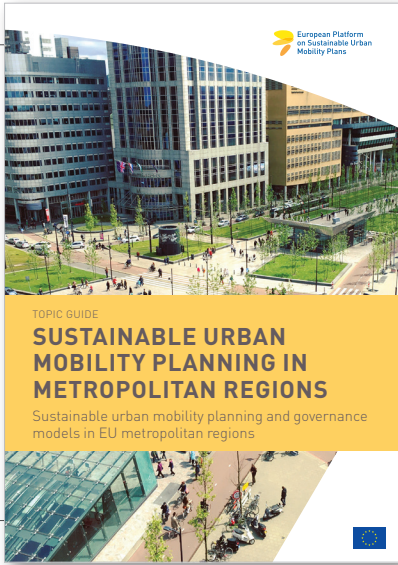
经合组织-欧盟对城市功能区定义方法的最终目标，是为城市（cities）及其影响地区（areas）制定一个协调一致的定义，以便进行国际比较并就与城市发展（urban development）有关的问题进行政策分析。

经合组织提供了每个欧盟国家的城市功能区概况。每个概况包含一张包含所有城市功能区的国家地图（也可免费获得矢量图图形格式文件）、一份按人口规模和生活在这些城市功能区的人口分列的城市功能区列表。若需访问/获取这些资料，请登录网站www.oecd.org并搜索“functional urban area”（城市功能区）。

来源：2019经合组织



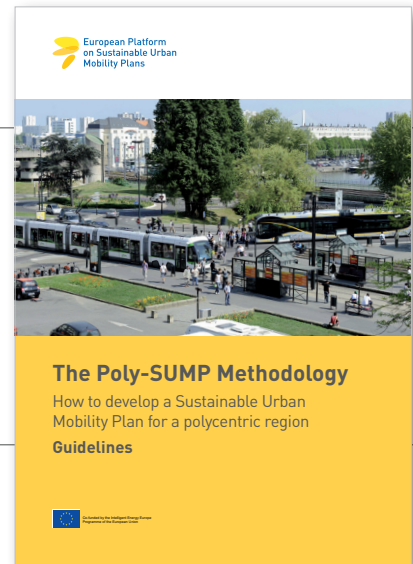
图片 © baoma on istock.com



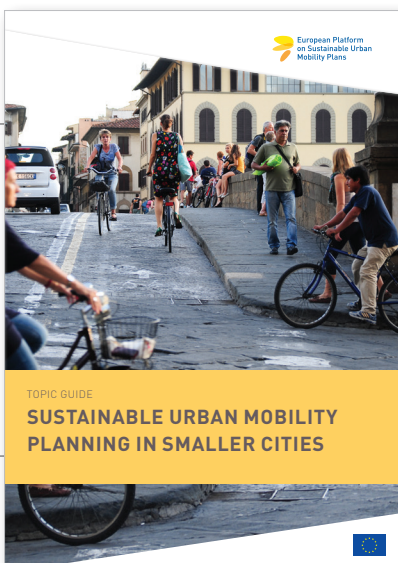
根据经合组织-欧盟共同的方法，都市地区（metropolitan regions）的定义是拥有至少25万居民的相互毗连、人口稠密且已经建成的城市功能区。它们往往具有较高的经济吸引力、较大的通勤流量和复杂的多式联运出行系统，同时通常也是国家和欧洲重要的交通运输节点。由于SUMP会影响到许多市政区（municipalities）和其他机构，因此大都市地区在可持续城市出行规划方面可能面临特别大的挑战。

《大都市地区可持续城市出行规划主题指南》为都市规模的SUMP提供了指引。它确定了都市治理的四种类型（非正式/软协调、市政当局内部、超市政当局、特殊地位大都会城市），并介绍了不同机构设置的实例和规划原则。

城市功能区的类型多种多样，它们对SUMP制定的需求也各不相同。《多项式可持续城市出行规划法指南》（Poly-SUMP Methodology）为拥有多个市政区（municipalities）的多中心地区（polycentric regions）或相互紧密依赖的城市（cities）提供了指引。它就如何在如此复杂的区域发起或开展区域交通合作给出了建议。根据多重SUMP指南（Poly-SUMP guide）的术语，多中心地区的特点是一个首府城市，人口相对较少（规模较大的地区人口少于20万居民，规模较小的地区人口少于10万居民），还有大量中间极地区，规模比首府城市小、但居民超过5000人。



The Poly-SUMP Methodology
How to develop a Sustainable Urban
Mobility Plan for a polycentric region
Guidelines



可持续城市出行规划对于小城市和大都市地区同样有效，但小城市的需求与大城市不同，而且其战略规划能力通常非常有限。《小城市可持续城市出行规划主题指南》调整了SUMP流程，以适应规模较小城市的规划现实。它既为那些想要制定自己SUMP的城市提供了指引，同时也为那些想要成为由附近较大城市发起的区域SUMP组成部分的城市提供了指引。除了已被证明行之有效的规划工具和参与方法之外，该指南还特别关注那些适合汽车依赖性强、公共交通薄弱的较小城市的措施。



欧盟成员国SUMP监管条例的现状

有关如何在欧盟成员国制定可持续城市出行规划（SUMP）的地区法规和国家法规的更多详情，请参见：CIVITAS SUMP_s-Up与繁荣：欧盟成员国SUMP规划现状

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

先进实践案例

瑞士巴塞尔：三国聚合的跨境规划合作

巴塞尔城市州的SUMP包含各种跨境措施（横跨瑞士、法国和德国），以减少汽车通勤交通，并限制高峰时段的拥堵。例如，“彭德尔基金（Pendlerfonds）”是一项自州内停车场管理中获取收入的专项基金，。该基金用于资助那些被证明对来往巴塞尔的通勤交通有积极影响的项目。大部分的融资项目是在区域铁路网的关键车站设置的自行车&乘车（Bike&Ride）和停车&乘车（Park&Ride）设施。自2012年该基金成立以来，在各火车站共提供了394个自行车位和966个汽车停车位。

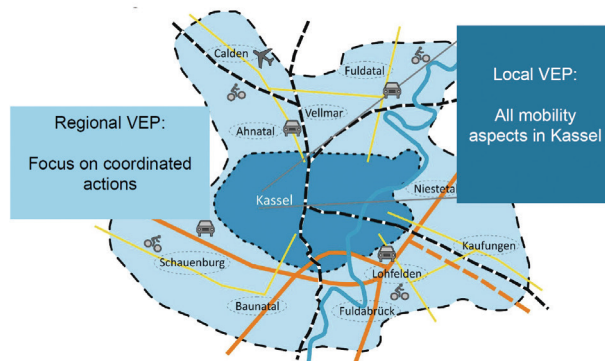


作者：Martin Dollesche, 巴塞尔城市州，由EUROCITIES整理 | 图：EUROCITIES

先进实践案例

德国卡塞尔市：同步制定市政SUMP与地区SUMP规划

由于卡塞尔及其周边地区的区域交通网络密集交织，“卡塞尔2030年SUMP规划”得到了区域出行发展计划的补充。SUMP规划侧重于城市内部交通和交通流，而区域出行发展计划则侧重于区域交通和可达性。这两项计划在内容和空间维度上是同步的，并且建立了一个区域交通模型作为这两项计划的基础。共同目标集指导两项计划中措施和行动的制定与实施，并为后续的评价确定标准。这两个综合行动概念均包含一个协调的实施措施方案。



作者：Simone Fedderke, 可持续城市出行能力中心：黑森州和卡塞尔市，由Rupprecht Consult整理 | 图：卡塞尔市

先进实践案例

法国大南锡：大都会市政间城市住房和发展计划

大南锡都会区（Grand Nancy）正在制定一项大都市SUMP，它将多个部门的计划整合到一项计划之中。通过在整合层面汇集资源和技能，这份独特的文件旨在协调城市规划、住房、出行、经济和商业发展以及环境方面的公共政策，以实现一个共享、一致和统一的地区项目。该计划是由一个跨学科技术团队编制的，该团队汇集了来自大南锡都会区管理局城市规划、住房、经济发展、可持续发展和出行部门的工作人员，并得到了地区发展与城市规划机构的支持。

作者：Aurélie Dore-Speisser），大南锡都会区，由EUROCITIES整理。
图：大南锡都会区



活动2.2：与其他规划流程挂钩

基本原理

当今城市交通规划的一个主要缺点在于，除了交通方式的整合之外，与其他政策和组织之间缺乏协调。解决这一不足是可持续城市出行规划面临的一大挑战（例如，与土地使用规划、环境保护、社会包容、性别平等、经济发展、安全、卫生、教育、信息技术、能源、住房领域的协调），但同时也是创新和改进的主要源头。

与其他规划流程挂钩，并且协调各项目标和目的，这么做可以强化您的可持续城市出行规划（SUMP），以及与您的SUMP挂钩的其他计划。

目的

- 将对城市结构（密度、功能、社会经济模式、生态系统）的变化和相关市政部门和当局出行计划之间相互作用的认识纳入主要考察范围。
- 确定可持续城市出行规划和其他地方及地区层面政策的整合方式。

- 努力协调SUMP与其他技术及政治决策过程（例如：整体战略、部门计划、选举/遴选过程等）的时间安排。
- 建立作为共享策略领域的出行和交通规划。

任务

- 确定交通和出行方面的地方部门战略（例如针对不同交通模式的策略），以及可能对城市出行产生影响的其他政策领域的地方规划（例如土地使用、能源、环境、经济发展、社会包容、健康和领域）。而且还要确定规划区域内本地交通运营商、服务提供商及其他市政区的相关计划。

- 审查计划的目标是否支持可持续城市出行目标，还是与这些目标相冲突。例如，一项利用棕地的土地使用政策是支持性的，而一项促进城市扩张的政策则与这些原则相冲突。再举一个例子，如果一项健康改善计划只强调通过有组织的运动来开展体育活动，而不是在日常出行中增加步行和骑自行车，或者如果一项教育政策鼓励更长的上学路程，那么就存在着冲突。
- 确定相关政策领域的协调要求。土地使用规划和交通之间的关系就是一个例子。在土地使用的规划流程中，需要考虑交通的影响，以便在新的开发项目中最大限度地利用可持续的出行方式。
- 与已成立的区域公司（例如：一个大都市组织）建立联系。这还包括长途交通运输走廊，如泛欧交通运输网络（TEN-T）。
- 考虑战略环境影响评估（SEA）的具体要求。
- 与相关政策领域的行为者合作，制定共同行动计划。力争修改部门政策和做法和/或建立新的部门间活动领域。
- 确保相关部门之间（以及部门内部）的定期沟通和交流（例如，通过交通运输和土地使用规划人员之间的定期会议进行沟通和交流）。考虑在您的核心团队或指导小组中加入一位土地使用规划师，让他们在规划流程中扮演一个明确的角色，从而创造自主权。
- 力争将可持续城市出行规划完全纳入其他现有政策和战略（策略）的制定和实施日程。

基本要求之外的行动

- 力争与更广泛的长期战略相融合。一些城市和地区有长远的地方发展战略或愿景，其远景长达20-30年。若这样的战略是可用的，则它可以在确定首要总体目标方面为SUMP提供宏观定位/方向。

时间安排与协调

- 从一开始就作为一项持续的活动。在确定时间表之前，对协调要求和潜力进行初步审查（参见活动2.3）。

检查清单

- ✓ 确定相关政策关联（协同作用和冲突）。
- ✓ 评估政策整合的最初选项。
- ✓ 建立与相关行为者针对整合可能性的对话。
- ✓ 就整合选项的初始优先顺序作出决定。

将不同规划流程关联起来的一个例子就是：将可持续城市出行规划与可持续能源和气候行动计划（SECAP）协调起来。这就解决了将可持续出行、气候适应和能源的战略规划结合在一起的需求，而且产生了两项协调的计划，而它们的实施和监测阶段均得到了很好的调整。详细的指引可参见《能源和可持续城市出行规划协调指南》。



战略环境评价（简称“战略环评”，SEA）与可持续城市出行规划

就某些措施而言，必须进行战略环评。由于战略环评和SUMP有共同的元素，因此建议将这两个过程关联起来。在SUMP层面开展战略环评，能够为决策提供一致的、全面的框架。在规划阶段纳入相关环境信息和考量因素，这将有助于制定出更具可持续性和更为有效的解决方案。不应该将战略环评作为一项单独的工作来处理，而应该作为SUMP制定的一个组成部分来处理，在不同的步骤中执行，且这些步骤与计划相互补充：

- 基线环境信息的收集；
- 范围界定和战略环评目标；
- 措施评估；
- 效果和影响的预测和评估；
- 关于缓解措施和监测的建议。

所有上述事项均需与SUMP的不同步骤紧密关联起来。在针对SUMP规划进行战略环评方面，有效决策的基本支柱是：明确当局（管理部门）之间的责任；有效的公共信息和咨询/协商；以及在计划通过前考虑已表达的意见。

作者：EIB/JASPERS

图16：SUMP与战略环评中的相应活动（EIB/JASPERS）

SUMP		战略环境评价
活动3.1：确定信息源并与数据持有者合作 活动3.2：分析问题与机会（所有模式）		方法 其他相关计划、方案、环境保护目标的确定 数据采集 环境问题的分析/确定
活动5.2：商定解决关键问题和所有模式的目标	交互参照/协调	战略环评目标
步骤7：与利益相关方共同选择措施方案包（包括措施评估、措施遴选、方案包组合）	协调	方案/方案集（备选方案）的评估与战略环评目标 公众咨询（强烈建议）
活动9.2：“可持续城市出行规划”文件最终定稿并保证质量		规划效果/影响的预测和评估 缓解措施 监测措施
公众参与 （例如，活动4.2、5.1、8.4、11.2）	可能一起制定	战略环评（SEA）报告 关于战略环评的公众咨询

将SUMP与社会包容政策关联起来

在比利时的几个城市，SUMP的制定与在出行领域增加社会包容性的政策相辅相成。在公共交通可及性方面，超过140个佛兰芒市政区（municipalities）和城市（cities）与公共交通供应商签订了公交出行第三方支付协议。这意味着他们的市民能够以较低的费用受益于公共交通，通常还会为儿童、学生和/或老年人提供额外的折扣。此外，对于那些无法开车、收入较低的人，有16个市政区和城市针对出租车乘坐收取社会规费，而更多市政区还有志愿者服务的按需交通系统。而且，各城市和市政区也越来越多地向弱势群体提供培训：安特卫普市和鲁汶市有自己的成人自行车学校，奥斯坦德市则为新来者获取驾照提供帮助。

作者：Els Vandenbroeck和Evelien Bossuyt, *Mobiel 21*



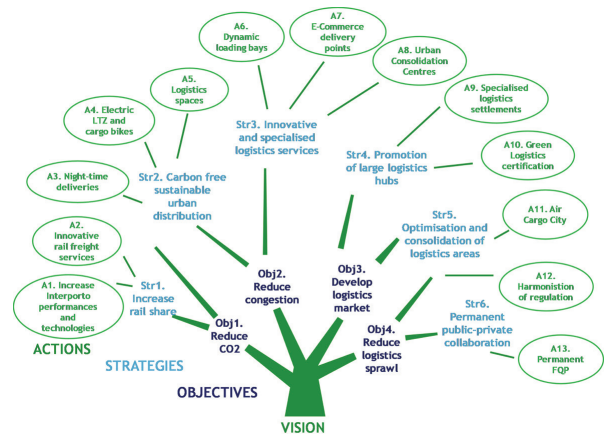
图片 © RomantBabakin on istock.com

先进实践案例

意大利博洛尼亚市：将地域性规划、出行规划和物流规划关联起来的大都市SUMP

博洛尼亚采取了一种创新的方法，制定了一项在地域和主题层面均一体化的出行计划：它的SUMP是为整个大都市地区而制定的，并与针对城市物流和自行车骑行的部门计划密切协调。为了实现一个共同规划流程，出行规划办公室的团队从一开始就计划将它们整合在一起。博洛尼亚案例值得借鉴的关键之处在于，在大都市地区，利益相关方的参与是任何决策过程的一个关键方面。面临的主要挑战是为政策制定者找到可行而有效的方法来引导城市物流，而城市物流是一个由私营企业主导的市场，他们通常没有多少市政规划经验。

作者：博洛尼亚大都会市，Catia Chiusaroli，由Polis整理。
图：大都会城市博洛尼亚



先进实践案例

西班牙蒙松：协同编制SUMP和SECAP

根据SUMP-SECAP协调指南，蒙松以整合方式制定了其SUMP和可持续能源与气候行动计划（SECAP）。主要活动包括：（1）成立协调小组，负责制定两项计划并发挥协同作用；（2）在两项计划之间共享交通排放清单；（3）对排放清单使用相同的参考年度；（4）进行一项研究以确定哪些措施可纳入在这两项计划；（5）根据SUMP措施“对SECAP的影响”标准，对SUMP措施进行优先排序；（6）让可能受SUMP和SECAP实施之影响的所有市政部门参加联席会议。

作者：Andrea Conserva, Circe Foundation（瑟西基金会），由EUROCITIES整理
图：能源和可持续城市出行规划的协调指南，2018年



先进实践案例

芬兰拉赫蒂：土地使用规划和出行规划的整合

为了将土地使用规划和出行规划结合起来，拉赫蒂已制定了一个综合的战略过程——“拉赫蒂方向”。新方案于2019年首次实施，其目的是与市民、利益相关方和决策者一道建设一个可持续发展的城市。这一进程是持续进行的，而且具有周期性，每四年或每届议会更新一次战略。它包含城市规划、SUMP、环境方案和服务网络方案。迄今为止，事实已证明这种综合方法效果良好。它加强了土地使用规划者和出行规划者之间的合作，并且提高市民在出行规划流程中的参与度。

作者：Anna Huttunen, 拉赫蒂市，由UBC整理
图：Lassi Häkkinen, 拉赫蒂市



活动2.3：商定时间表与工作计划

基本原理

确保恰当的时间安排和清晰的工作计划，这是成功的关键所在。制定可持续城市出行规划（SUMP）的各项活动在一定程度上是相互依赖的，而相互依赖需要谨慎地转化为符合当地情况的逻辑顺序。在确定时间表时，至关重要的一点是必须考虑可能影响进程的现行规划和决策活动，例如选举、立法进程和其他规划活动。

从机制上讲，制定和实施SUMP是一个复杂的过程。它通常需要对规划实践进行修订并且需要跨界协作。这些管理安排需要获得政治授权才能使其获得广泛接受。工作计划应指明所有的里程碑，并明确界定哪些参与者应该做什么以及什么时候获批准。

目的

- 制定适合当地环境、将各项活动进行良好协调的量身定制规划流程。
- 努力协调不同技术决策流程和政治决策流程（如：整体战略、部门计划、选举等流程）的时间安排。确定协调的时间窗口。
- 明确所有行为者的角色及其资源贡献，并使其规范化。
- 确保规划流程的可靠性和透明性。
- 促进高效的规划流程，使其考虑到各项活动之间在时间上的相互依存性、将与时间安排相关的风险降至最低，并以最优方式利用各项资源。

任务

时间表：

- 花足够多的时间准备规划流程。为制定一项SUMP而达成一项决策、设立工作框架和确定规划框架所需的时间因城市不同而存在显著差别。这在很大程度上取决于一个城市在战略规划流程、制度架构、政治环境和当地“规划文化”方面的经验。
- 确定SUMP制定的时间框架，包括分析、战略制定和方案规划的各个阶段。总体而言，从规划流程正式开始到规划的通过，城市往往需要至少一年的时间，通常需要更长的时间。
 - 分析通常需要两到六个月的时间，但若还须采集大量额外数据，则分析时间可能会更长；
 - 战略制定（包括愿景、目标和指标）通常需要两到五个月的时间；
 - 方案规划通常需要三到八个月的时间（从初步确定潜在措施到商定一套方案包（一揽子措施），包括确定融资来源和责任，这些事项均包含在最终定稿的SUMP文件中）。但这在很大程度上取决于SUMP流程中制定措施的详细程度。
 - 通常情况下，SUMP编制好之后尚需一些额外时间才能获得通过。这个时间因不同的政治环境而显著不同，从几周到半年不等，甚至更久。将决策者妥当地融入规划流程，这有助于降低延迟通过的风险。
- 考虑潜在的面临挑战的时间段（例如：选举或预算规划期）。在选举前的几个月里，可能很难迅速往前推进。这可能会影响到规划流程的时间安排。

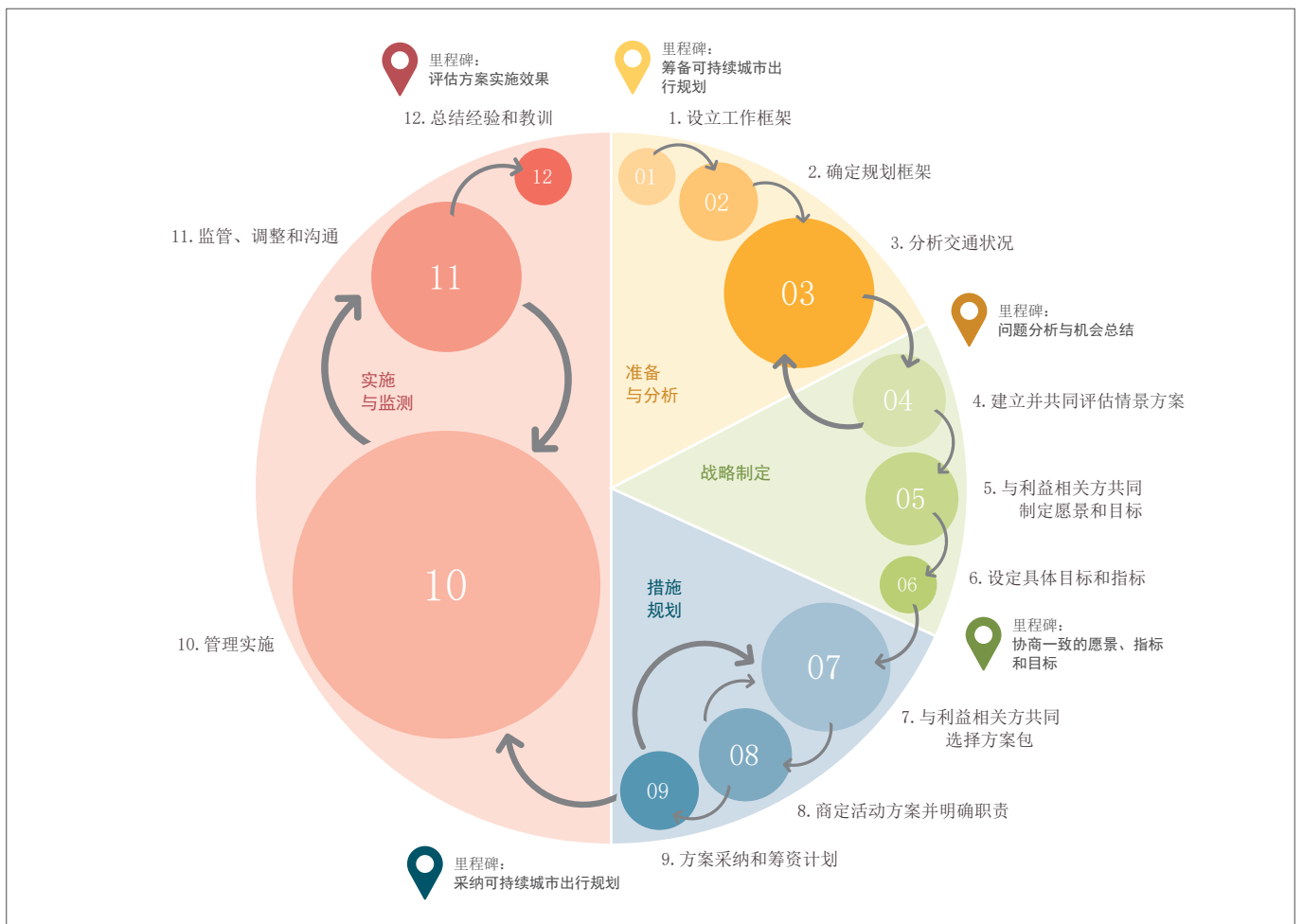
- 计算一些“安静”的工作时间段，以使总体规划变得更加灵活，并且避免严重的延误。此外，谨记在做时间安排时，要将沟通以及利益相关方和市民参与所需的时间包含进来。
- 传达临时的时间表，以便参与的行为者能够及时安排自己的日程，从而做出自己的贡献。
- 在工作计划编制和SUMP制定的过程中，继续以高可见度实施各项措施。这有助于避免不积极的印象，而这对于决策者而言尤其重要。
- 选择方案实施的初步时间框架，该时间框架将在方案规划阶段以更为详细的方式确定。
- 在您的详细规划中，首先要将重点放在未来的两到三年，但同时也要对未来10年做一个粗略的规

划，并注意到将在10年内开始且之后将持续实施的长期措施（例如，重大项目，如兴建一条电车线路）。

- 一些城市更喜欢通过重要的里程碑来确定他们的时间框架，而不是使用确切的时间框架。例如开通一条新的快速公交线路，以及在开通前后将要实施的措施。这有助于保持时间框架的现实可行性，并使城市和公众更容易遵循。
- 在SUMP通过之后，及时建立监测和更新措施（另见活动11.1）。审核和更新的频率取决于您所在地的具体情况，同时也要考虑法律要求和选举周期，但至少应当每两年进行一次。

图17：SUMP各步骤的相对时间要求。

12个步骤的可视化展示了一个典型的SUMP流程中，相对于所有其他步骤，完成每一个相应步骤所需的相对时间量。例如，实施过程的管理通常需要占用实施和监测阶段的大部分时间，并且与监测步骤相关联。各个箭头表示典型的反馈循环，例如：如果在步骤8中某些措施明显需要太多的相关能力，则在步骤7中可能需要重新调整已选定的方案包。（此图所示相对时间量并不是基于精确的时间测量数据，而只是为规划者提供一个大致考量方向。）



- 考虑每5到10年审核和更新一次完整的SUMP。十年之后，该文件通常已经过时，因此应当更加频繁地更新这些措施。

工作计划

- 加强针对SUMP制定的政治授权。确保决策者在正式决定进行规划流程时大体上同意可持续性原则，这应该是SUMP的核心所在。这意味着要关注出行对环境和社会的益处，而不仅仅是改善交通流量。
- 起草SUMP流程的总体工作计划，说明所有必要的里程碑。保持一定的灵活性，在工作向前推进时根据实际情况对工作计划进行修订。
- 制定克服障碍的方法，并充分利用可持续城市出行规划的驱动因素（根据活动1.1的自我评估结果）。
- 与负责规划任务的利益相关方（也可以在您自己的组织内）就管理程序和任务达成一致意见。
- 对风险进行评估，并对无法预计的相关情形做好应对预案。

- 对进展进行监测、实施已制定的工作计划、适应变化并做出相应调整。

基本要求之外的行动

- 考虑为您的规划流程塑造品牌（例如名称、LOGO徽标），从而在整个规划流程的所有公共传播/沟通和活动中实现专业化、可识别的可见度。



关于任务的详细信息

一项可持续城市出行规划（SUMP）的制定过程通常是作为一个本地项目而设立的，并且也有具体的名称。使用英语术语（English terminology）是比较合理的。但是，这可能会在非英语国家/地区引起利益相关方和公众的抵制。为了避免这种情况，建议选择一种（本地）特定术语，该术语应由利益相关方确认或共同确定。使用适当的术语对于创造人们对参与和规划流程的接受度也很重要。如果已经选择了一个特定名称，也可以将规划流程直接命名为最终产品（参见活动9.1“为您的规划塑造品牌”）。

时间安排与协调

- 在建立工作框架并分析规划要求后、在开始分析出行状况前，确定时间轴。
- 持续微调具体活动（例如新闻发布、会议日程）的时间安排。
- 在开始正式的SUMP制定之前，采纳工作计划，作为一个里程碑。

检查清单

- ✓ 针对可持续城市出行规划流程的现实可行的基本时间表已制定。
- ✓ 同意制定您SUMP的政治授权已确认。
- ✓ 风险管理和质量管理策略已制定。
- ✓ 时间表和工作计划已制定并已在政治层面获得批准。

活动2.4：考虑获得外部支持

基本原理

对于大多数公共政府机构而言，运行可持续城市出行规划（SUMP）过程所需的特定技能将超出其职员的能力范围。本活动旨在通过聘请外部专家来满足即时的技能需求。如果需要，还可以在您自己组织内部发展和维护可持续城市出行规划的相关专业知识。

目的

- 平衡短期技能需求，并在您自己组织内和更广泛的专业社区中建立能力。
- 促进以最佳方式利用资源的高效规划流程。
- 通过与在关键问题上提供新方法或新观点的专家合作，为SUMP增添价值。

任务

- 根据您旨在弥补技能差距的策略（参见活动1.1），确定哪些需要外部支持的任务无法由内部能力建设（或招募新员工）所涵盖。
- 针对在您组织内部缺乏相关技能的部分任务，若在内部尝试又会降低质量或大大延长流程时间，则要考虑获得外部支持。
- 确定是否可以将任务捆绑在一起招标（通常是彼此密切相关的任务，例如市民的参与和沟通），或者，确定任务是否需要非常具体的技能、是否需要单独招标（例如，数据采集，或者更具体而言，一项家庭调查或一项关于自行车基础设施质量的分析）。
- 为选定的任务举行招标、签订外部服务合同。使用明确的权责范围以尽可能准确地描述任务，包括每项任务的时间表和具体输出。使用恰当的标准来选择报价，并需要在权责范围中加以规定。除了价格之外，您还应适当考虑内容标准（例如，所描述概念和方法的质量以及所提供人员的专业知识）。经验表明：质量本身是有回报的，而不切实际的低报价通常会导致质量低劣的结果或城市的后续成本代价。

- 将项目管理活动委派给顾问时，应使总体协调职能保持在您的规划部门内部。对于所有已委派的任务，要始终保持您的单位有足够的时间和资源来进行质量管理。尽可能在责权范围内整合能力建设活动，以便您的内部职员能够获得下一个规划流程所需的相应能力。

时间安排与协调

- 在制定时间表和工作计划时要考虑计划招标的时间。
- 仅在获得政治授权并批准工作计划后才进行招标和签约。

检查清单

- ✓ 对哪些任务需要获得外部支持作出决定（如有）。
- ✓ 选择了解SUMP方法的服务供应商和合适承包商。



获取外部支持的任务示例

任务	详情
准备、组织和促进利益相关方和市民参与相关活动，并对讨论结果的记录和分析	开展良好参与进程所需的行政努力不应被低估。 评论意见的审核工作通常由人工完成，而这需要大量时间。尤其在线参与需要规划部门处理大量的回应（超过1000条评论意见的情况并非罕见）。 让中立的调解人参与也有助于避免（旧有的）冲突，并帮助团体在建设性的气氛中进行协作。
与公众沟通	沟通交流活动，例如撰写用于印刷和在线发布的有吸引力的新闻条目、设计公共报告（例如，出行策略和SUMP）、促进社交媒体渠道的运用（这些媒体渠道可接收大量评论）以及在活动期间拍摄专业水准的照片。
分析出行状况，包括数据采集。	这可以是整体分析，也可以是特定的技术子任务或领域，通常是很容易区分的（例如，自行车骑行基础设施质量分析、交通统计数据采集、步行性分析、执行某项家庭调查、建立某个交通模型等等）。
特定活动培训	培训可以帮助地方当局在内部完成SUMP流程更大的一部分。这也可以用于像建模这样的情形。如果一个城市应用了某一交通模型，即使该模型由顾问负责运行，但对于该城市而言，拥有如何使用该模型的专业知识也同样重要。
法律建议	在一些国家，存在一个有约束力的法律框架来降低SUMP在法庭上受到质疑的风险。



图片 © BKK布达佩斯交通中心

先进实践案例

罗马尼亚克卢日-纳波卡市：由外部顾问驱动SUMP编制

克卢日-纳波卡的城市出行计划是由一家外部咨询公司在“支持欧洲地区项目的联合援助”（JASPERS）计划和欧洲复兴开发银行（EBRD）的协调和指导下制定的。顾问牵头负责整个过程的组织和实施，包括数据采集、对现有情况的分析以及SUMP行动计划的制定。内部职员也密切参与所有步骤，提供有关当地情况的宝贵知识，从而支持顾问制定量身定制的解决方案和稳健的SUMP规划。总体而言，聘请外部顾问带来了技术专长和崭新的思想，且有助于提高规划流程的效率。

作者：克卢日-纳波卡市，由倡导地区可持续发展国际理事会整理。
图：克卢日-纳波卡市

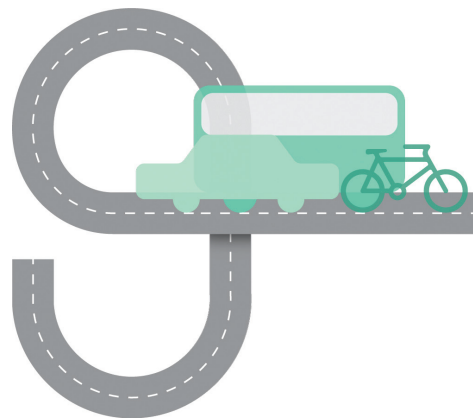


先进实践案例

希腊塞萨洛尼基：出行监测中心的建立获得专家支持

针对SUMP的制定和措施的监测，塞萨洛尼基地方当局分析了各种出行数据。市政当局与一家研究所签署了一项合作协议（2016年启动，现仍在继续进行中），这得益于该研究所在可持续出行规划以及信息技术服务（ITS）、大数据管理和交通建模等诸多方面具备的科研技能。合作是关键所在，可确保SUMP的实施包含技术与科学工作的良好结合，提高地方当局工作人员在利益相关方参与和数据采集方面的能力和技能。

作者：Maria Zourna，塞萨洛尼基市；Georgia Aifantopoulou和Maria Morfoulaki，海拉斯研究技术中心（CERTH）/希腊交通研究所；由Polis整理
图：塞萨洛尼基SUMP徽标





为可持续城市出行规划（SUMP）做好充分准备的最后一个步骤就是分析城市的出行状况。这是一个重要的里程碑，它为制定合理、透明的战略奠定了基础。在对城市出行领域的问题和机遇进行分析以及将市民纳入分析范畴之前，需要确定信息和数据来源，并应与数据持有者建立合作关系。目的是以目标为导向、使用针对性的数据采集和分析方法，包括所有交通方式以及重要的、与出行相关的目标以及整个城市功能区所面对的趋势。

活动3.1：确定信息源并与数据持有者合作

基本原理

在就未来的政策作出决定前，最基本的是要了解您目前面临哪些问题。在城市交通和出行方面，这种了解通常非常分散而且不完整。就像拼图一样，为描述当前的状况，需要将数据和信息汇总。为了进行良好的分析，您首先要确定需要哪些数据（以对SUMP进行全面分析，尤其是您规划流程的政治层面优先重点事项）、有哪些可用的信息以及仍然缺少的信息。刚开始着手制定SUMP的城市，如果没有或仅有少量数据可用，这些城市不应气馁，而应将此视为SUMP流程中改进数据采集的机会。大多数城市所面临的一项挑战就是：它们的数据在时间尺度或空间覆盖方面不协调，而且数据常常分布在不同的数据持有者或存储系统之间。其结果是，由于缺乏关于现有数据库的信息以及不愿意分享信息的原因，访问/获取信息可能会成为一个问题，特别是当涉及商业经营者时，他们可能还会要求对其数据支付高额费用或援引商业机密条款。对数据进行彻底的审核、与数据持有者进

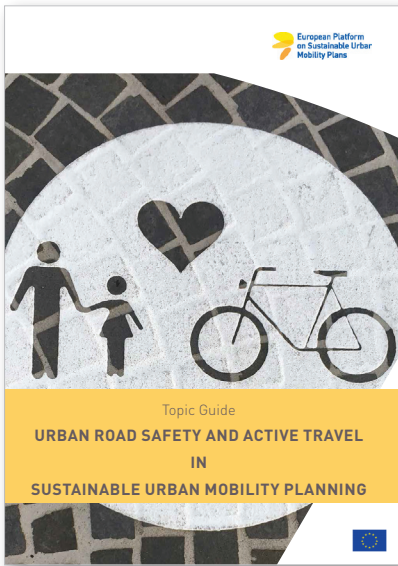
行出色的沟通以及与他们相互分享（共享）数据，这么做可以帮助克服这一问题。经验表明：内部和外部数据持有者的早期参与以及明确的数据分享协议，这将有助于达成更高的合作意愿。

目的

- 根据政治优先重点事项和可能的目标确定数据需求。
 - 全面了解可用数据，包括数据的质量和可及性。
 - 确定数据差距和您的出行分析所需的其他信息。
 - 与外部和内部组织合作以完善您的数据集，理想情况下可建立长期协议，以确保将来也能提供良好的数据。
 - 确保尽可能地填补数据差距。
 - 通过结合您单位不同部门和其他单位的可用数据，以及（必要时）通过采集新数据的方式，获得有关城市出行和相关区域的信息集，供状况分析使用。
- 应当努力安排与您的分析所需的数据外部所有者共享数据。尊重机密性（遵循欧洲和国内的法规），对个人信息进行匿名处理并谨慎处理数据，以避免合作问题（考虑为您的数据管理设置安全策略）。明确地说明为何需要数据，展示使用数据所带来的益处，并说明您的组织将如何使用和持有数据。共同商定收集和共享数据的过程，以便所有合作伙伴均可依赖于一组单一、共同的信息来开展工作（例如安全数据共享平台）。
 - 为了填补数据中剩余的重要空白，您应该检查默认值的可用性，例如由国家层面提供的值，或者收集内部或外部数据持有者无法访问/获取的其他数据。可以通过多种方式收集/采集数据。例如，行人数量的趋势可通过每年在城市的关键点进行人工统计来加以确定，如：安装计数器或进行家庭调查。方法的选择取决于可用的资源、城市的规模和所需的可靠性水平。可以区分如下所述的一般数据类型：

任务

- 审核数据。概述数据需求和数据来源，确定与可持续城市出行规划（SUMP）相关的所有可用数据，并评估其质量和可及性。
 - 检索可用的数据，综合其内容，并为您的主要出行问题确定数据差距。选择适当的数据来描述您城市中交通和出行的状况，重点是可持续城市出行的总体目标（参见第一个里程碑）以及推动SUMP制定决策的政治优先重点事项。例如，如果政治优先事项是改善道路安全，则需要有关死亡人数的数据。您的数据应提供有关如下方面内容的状态和趋势的信息：
 - 您所在城市使用的所有交通运输方式，包括货运和各种交通运输方式的整合程度（多式联运出行）；
 - 与您所在城市相关的所有主要可持续出行方面（如空气污染、交通噪音、道路安全、公共空间的宜居性、服务的公平可及性、就业和教育等方面）。
 - 需超越对现状的简单描述，而以理解深层原因为目的。例如，为何尽管停&乘车（Park & Ride）项目的可及性很高，但大多数人还是开车去市中心并停在那儿？力争获得可解释您想要影响的出行行为动机的数据，例如通过在出行调查中纳入与定性行为相关的问题。此信息将有助于以后选择有效的措施。
 - 就SUMP应该解决的问题（problems and issues），向利益相关方和公众征求意见。这能使他们了解规划流程，确保他们的呼声能被听到，并使公众对SUMP产生主人翁意识。他们的集体印象也可能是有助于填补数据差距的宝贵信息来源。
- 来自自动测量装置（例如计数器、红外和其他传感器、摄像头、卫星等）的定量数据或GPS数据（例如车辆跟踪，通过App或移动通讯运营商收集的移动电话位置等）；
 - 来自调查（家庭调查、街头调查、车内调查）或路旁观察（例如人工交通流量计数、实地考察、路边空间分配清单等）的定量和定性数据；
 - 来自访谈或焦点小组的定性数据；
 - 来自期刊、博客、社交媒体的数据；
 - 对数据进行建模以填补数据空白。



对于数据采集，重要的是要生成精确的、特定的、完整的数据集，而且还要为数据的目的设置优先级和明确的目标。《可持续城市出行规划中的城市道路安全和主动出行主题指南》提供了与道路安全相关的数据采集的优先事项列表：

- 确定主要的事故类型，作为确定正确的目标群和要制定之措施的一个依据；
- 确定多式联运出行网络中的危险节点；
- 为安全政策设定切合实际但雄心勃勃的目标；
- 意识建设：正确的事数数字可以帮助建立意识；

它还确定了分析城市道路安全状况所需的最少数据集。最为重要的是，分析时应考虑：

- 在至少三年时间里，每年城市中的伤亡总数；
- 在至少三年时间里，按不同交通方式分组统计的无伤亡交通意外事故的总数；和
- 城市（多式联运出行）交通网中事故的地点和类型。

基本要求之外的行动

- 尽可能使用开放数据。这将使SUMP过程变得更加透明，使市民和利益相关方可以访问和使用数据，从而使您的规划活动受益（例如，对出行/出行问题进行深入分析的大学生或为您的城市编写出行App的大学生）。确保使用的公开数据是高质量数据。
- 建立一个中央市政数据中心，以管理所有部门的数据。这有助于内部数据交换和综合性规划，从而可以更容易地考虑其他部门的数据和策略方面。

时间安排与协调

- 一旦成立了核心团队成立并确定了地理范围(参见活动1.2和2.1)，最迟在时间表和工作计划达成一致后，就可以开始。
- 直接反映在活动3.2的出行分析中。
- 数据源和需求的确定跟目标的定义（活动5.2）、战略指标（活动6.1）和监测过程（活动11.1）关联起来。

检查清单

- ✓ 根据政治优先重点事项和可能的目标，制定需求数据。
- ✓ 确定可用数据，并检查其质量。
- ✓ 确定数据差距，并确定其他数据资源。
- ✓ 建立安全的数据管理。
- ✓ 商定与相关数据的外部所有者共享数据。
- ✓ 采集其他数据（若需要）。



衡量公共空间质量的工具

有一系列可用的工具可帮助您衡量人们对公共空间的使用方式，并了解如何改善其中发生的公共生活质量。作为该领域的先驱之一，盖尔研究所（Gehl Institute）在其网站上提供了一系列此类工具，例如：

- 十二条质量标准（Twelve Quality Criteria）是研究用户如何体验公共场所设施的一个工具。更具体而言，它用于评估公共空间的不同功能对人们是否具有保护作用、舒适性和娱乐性。
- 人员移动计数（People Moving Count）模块可测量有多少人移动、穿越某个空间以及以何种方式移动。该信息使您了解一个空间在一天中的不同时间有多繁忙，以及采用不同交通方式的便捷性。
- 固定活动绘图（Stationary Activity Mapping）工具可帮助您描绘给定时间内人们在某个空间内的活动情况，例如坐在长椅上、进行运动或演奏现场音乐等。其结果相当于您调查区域中的活动“快照”。通过评估某个地方已经发生的事情，您可以着手确定公共生活的潜在改善方案。
- 越来越多的Apps（应用程序）可用于公共空间分析，这使城市能够更容易地采集现场数据，将来可在公共数据库中组织和共享这些数据。

更多详情请参见：<https://gehl.institute.org/tools/>



图片 © Mark Englert



听并学！ - 用于数据收集的在线地图调查⁴⁷

为人（people）进行规划时，需要（较早地）使市民参与这一进程，例如通过公众参与GIS（地理信息系统）进行数据采集的方式。基于地图的在线调查，将在线调查与交互式地图技术相关联，并且将公众参与和数据采集结合起来，以便根据人的需求、看法和想法进行智能规划。公众参与GIS（PPGIS）可以从一大批不同人群中收集数据，同时可以提高公众的参与度，有助于建立人们对流程的主人翁感受（自主权），还可以从市民的角度出发做出审视。对于规划者而言，采集的数据可以成为一个信息来源，而PPGIS也可用于在SUMP过程中赋予市民决策权。例如，通过确定干预区域并绘制需要改进的区域（例如，对公共交通服务的看法、绘制不安全区域、自行车骑行路线不足等）。采用这种办法，赫尔辛基市与市民一道制定了其总体规划，而斯德哥尔摩市则收集了一个设计新社区的创意思法。基于地图的在线调查并不是简单地代替传统调查方法，而是可以对它们进行补充以扩大公众触及范围，并提高所采集数据的质量。尤其对于大都市区域，公众参与GIS可以为整个地区的广大受众打开参与的大门。

您可以通过基于地图的在线调查收集哪种数据？

直接从市民处收集数据或与市民一起收集数据，可为您带来对人们生活环境的全新洞见，而这种洞见可以在规划流程中加以利用。通过要求参与者在地图上定位各种地方（例如，他们的日常活动场所或他们喜欢/规避的区域）、评估基础设施的质量或为城市的未来发展描绘他们的想法，可持续城市出行规划可以从市民那里获得更为贴近的视角，并了解需要在哪里采取行动。通过收集/采集空间数据，可以将地理格局与社会人口统计、态度和环境质量等方面关联起来。例如，基于地图在线调查中的数据可用于进一步了解如下方面：

- 出行行为（例如，通过绘制造访地点、路线、出行目的、造访频率、模式选择）；
- 名胜古迹和活动空间；
- 对社区、城市空间、可达性、公共安全、绿化空间、交通（出行）服务、基础设施等的满意度（不满意度）和认知；
- 确定需要改进的领域（例如公共交通服务的不足）；
- 与出行相关的健康结果和福祉；以及
- 人口统计数据。

哪些在线工具可用？

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



图片 © 拉赫蒂市

⁴⁷信息来源和扩展阅读：Czepakiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, B., Kowska-Waldmann, E., Mlodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). 可持续城市出行规划的公众参与GIS：方法、应用和挑战。《区域发展与区域政策》（Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna），第35期；9-35。



衡量可达性的佛兰德“Mobiscore”方法

城市出行规划不仅应关注狭义的出行（即在城市中的便捷出行），还应关注出行的最终目标，即地点和活动的可达性（accessibility）。可达性描述了参与家庭以外活动（out-of-home activities）的实际潜力。为了更明确地解决SUMP中的可达性，您需要克服的障碍之一就是衡量它的难度。

佛兰德工具及其在佛兰德斯的使用

2019年5月，佛兰德斯政府环境、自然和能源部（LNE）启动了基于Web（网页）的工具“Mobiscore”，该工具为特定房屋或土地分配了“可达性分值（accessibility score）”。该分数告知潜在的购房者或房屋租赁者，在以可持续方式（如，步行或骑自行车）抵达各种设施（如火车站、公交车站、学校等）方面，这些设施的表现如何。随着这一工具的发展，该部希望提高市民们在居所选择带给出行的影响方面的认识。购房或租房的决定无疑是一个有影响力的时刻，可以被用来推动人们出行行为方式的改变，例如对出行方式的选择。想要搬到新家的人可以在Mobiscore网站（www.mobiscore.be，目前仅有荷兰语版本）上轻松比较不同位置的可达性。该工具还可以发展成为用于城市出行规划的一款有用的分析工具。当它为每公顷（100x100m）地域进行可达性打分时，城市功能区中不同得分的地图将显示出可达性高低不同的区域。例如，这可帮助决定在哪里升级公共交通或自行车联络道是最为迫切的任务。此外，通过说明在哪里开发建设住房、学校等，它肯定可以更好地将城市发展政策与出行规划关联起来，以促进可持续的交通模式。

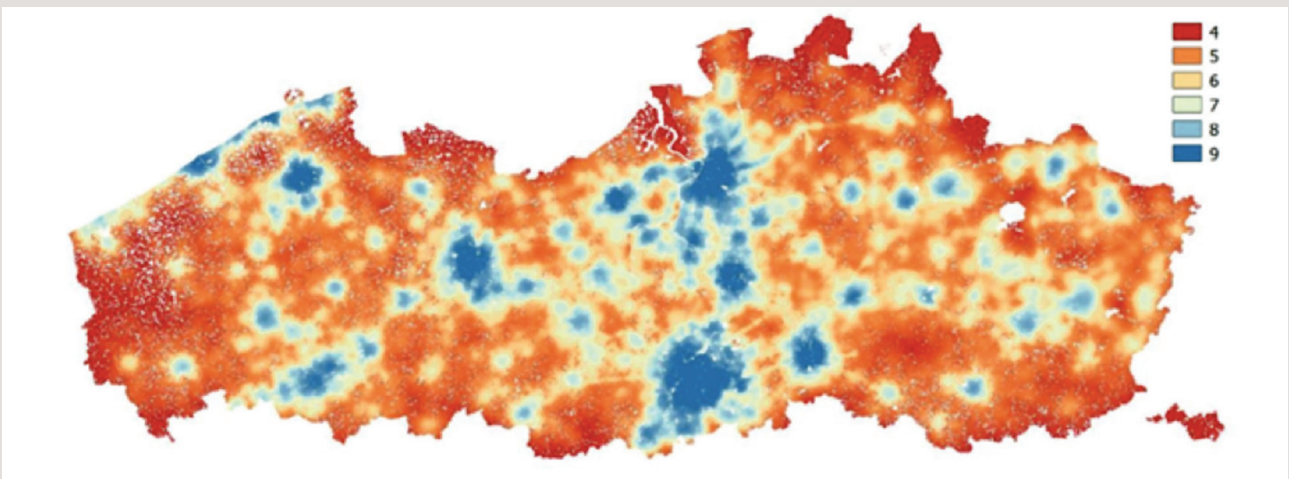
佛兰德方法如何为您的SUMP带来启发

您的城市不太可能有现成的工具来衡量日常常见目的地的可达性。但是，在活动3.1（确定信息来源并与数据持有者合作）期间，您应向您所在地区的空间或城市规划部门或研究机构进行查询，以查看是否有基于GIS的商店、学校等位置的可用数据。基于这些密度数据，可以给城市中的不同区域给出可达性得分。此外，还可以分析公共交通站点的密度或这些站点步行范围内（例如公共汽车站400米范围内和火车站800米范围内）的区域。在战略/策略制定的SUMP第二阶段，可达性指标绘图可以为与公共交通供应商、市民和其他利益相关方的讨论提供信息。在与城市发展部门合作以制定所谓的TOD（Transit Oriented Development，即“以公共交通为导向”的开发模式）战略时，这一做法尤其有用，也即以公共交通节点为导向的城市发展，同时不鼓励在公共交通可达性低、汽车依赖性高的地区进行开发。在社区邻里层面，可达性绘图可以鼓励开发主动出行路线，并有助于规划包含学校、商店和服务在内的综合利用开发模式。

有关佛兰德斯开发的“出行分”指标所用方法的更多详细信息，请参阅：
<https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore>（目前仅有荷兰语版本）。

作者：Dirk Lauwers, 出行和空间规划中心，根特大学

图18: Mobiscore在佛兰德斯地区的地理分布（以1公顷为方格单位的得分；红色(4)是可达性最低的方格；蓝色(9)是可达性最高的方格；Transport & Mobility Leuven, 2019年。Mobiscore, www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore。）





更多分析工具

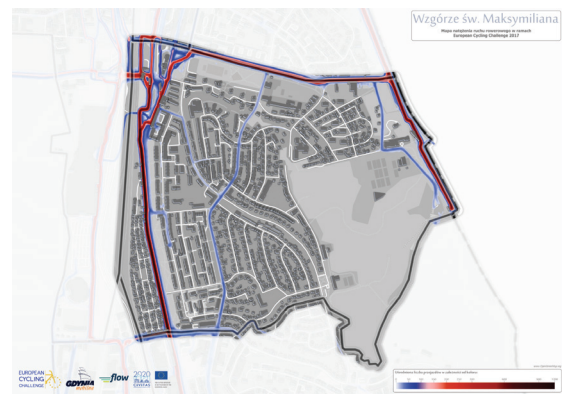
- 步行和自行车骑行健康经济评估工具（HEAT）（世卫组织/欧洲）从经济角度评估城市中步行和自行车骑行的健康影响，参见网址：www.heatwalkingcycling.org/#homepage
- AirQ +（WHO）进行的计算可以量化暴露于空气污染的健康影响，包括对预期寿命减少的估计，参见网址：www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
- 英国交通部提供关于自行车骑行和步行网络方面的指南，包括一个步行路线审核工具，参见网址：www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools
- 作为一座城市，您可以鼓励市民在特定平台上报告有关道路安全和基础设施问题的议题。一些城市或国家/地区拥有自己的报告平台，例如奥地利维也纳的Radkummerkasten（www.radkummerkasten.at）或英国的FixMyStreet（www.fixmystreet.com）
- BYPAD（自行车政策审核）可帮助您评估城市的自行车骑行政策，参见网址：www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en
- 如需了解更多数据采集工具，请参阅《CIVITAS城市出行工具清单》：https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923

先进实践案例

波兰格丁尼亚市：市政当局与公共交通管理部门之间的数据采集合作伙伴关系

在过去的几年中，格丁尼亚已经与不同行为者建立了宝贵的合作伙伴关系，以收集用于出行规划的数据。数据来源还包括：与市民进行的有关出行偏好和行为的详细访谈（由公共交通管理部门进行）、在各种不同的运动和项目中采集的GPS数据、交通观察数据，以及在街头与行人、汽车驾驶员和商店所有者的访谈。它可用于热图绘制、自行车骑行流量动画演示以及对交通和城市规划者有用的货运统计信息。与您的合作伙伴建立可信赖的关系并将其纳入整个SUMP流程，这么做可以帮助您既能接收到有用的相关数据，又能维持未来的合作伙伴关系。

来源：格丁尼亚市，由UBC整理



先进实践案例

德国不莱梅市：用于评估出行状况的市民在线参与模式

不莱梅市对传统数据采集方法进行了补充，利用基于众包的方法来分析该市出行发展方面存在的问题和机遇。积极主动的参与策略和创新的在线参与模块，能够使市民成为一个关键数据来源。市民会通过一个在线平台提出类似问题——“哪里运行不良？”以及“哪里运行平稳？”——该平台使用户能够按照不同交通方式在地图上进一步标记特定位置并用颜色编码相应条目。该门户网站收到了超过10万次页面浏览、超过4000个贡献、超过9000次评论以及超过10万次的“喜欢”或“不喜欢”标记。

作者：Michael Glotz, 不莱梅市，由EUROCITIES整理
图：不莱梅市



活动3.2：分析问题与机会（所有模式）

基本原理

良好的出行分析对于帮助确定恰当的政策至关重要，且能够提供用来衡量进度的必要基准。分析应尽可能全面，但考虑到既定资源，分析过程也应易于管理。需要确保对所有交通网络、模式/方式和可持续城市出行的关键方面进行适当的分析，但您应避免花费太多时间和精力来分析与您城市关键问题不太相关的综合数据。在任何有用之处，规划流程均应以现有计划和战略/策略的结果为基础。

目的

- 根据客运和货运交通运输的数据和相关规划文件，对整个城市功能区的重要出行和交通运输发展现状进行审查。
- 编制与城市出行相关的问题和机遇清单（例如，服务可达性、污染、社会不公平情况、道路安全、气候保护、土地使用方式和交通网络的弹性）。
- 确定您的SUMP需要加以解决的关键问题及其优先顺序。

任务

- 检查与城市交通有关的关键规划文件，以便对当前状况、问题和战略/策略进行有用的分析。此类文件可包括来自当地交通运营商和其他市政当局各部门出行战略和计划（例如，步行、骑自行车、公共交通、公路运输、停车、货运等）以及其他相关政策领域（例如，土地使用、能源、环境、经济发展、社会包容、健康和安全的计划和文件。（在您的规划文件分析中以活动2.2为基础）。
- 还需要参考市政预算。在不同的交通方式上和针对不同可持续性领域的措施方面分别投入了多少资金？这是否与您所在城市的工作优先重点相符或存在着差异？
- 分析您的数据（在活动3.1中审视）。确保也使用空间分析方法，例如，针对道路事故、空气污染和噪音水平、远离任何公园的区域、公共交通无法抵达的区域或自行车道与人行道网络方面存在的差距，绘制相应的图谱。根据现有信息和专家评估，初步确定主要问题和策略。

- 与关键利益相关方和市民一道，准备基线分析，以确定您的SUMP将要解决的主要问题并对其进行优先级排序。尽可能尝试量化出行和交通领域的目前状况，并将其在地图上以可视化方式呈现出来。您的基线应包括如下方面的状态、趋势和问题领域：
 - 您所在城市使用的包括货运在内的所有交通方式，以及它们的整合水平（多式联运出行）；
 - 与您城市相关的可持续出行的所有主要方面（例如，空气污染、交通噪音、道路安全、公共场所宜居性、服务的公平可及性、就业和教育等）。
- 让居民参与问题与机会的分析（例如，通过提供在线地图，让他们能够在其中找到特定交通方式的消极和积极方面）。
- 在交通政策框架内评估社会排斥问题。这意味着要考虑到整个社区各个群体的需求，包括儿童、行动不便者、老年人、低收入家庭、少数族群等弱势群体，还应考虑性别方面，即给男女提供平等的机会。要考虑的重要问题包括：
 - 交通系统是否能保证平等的可及性、经济负担性和可用性？
 - 与交通有关的措施是否能促进就业并支持包容性劳动力市场的发展？

基本要求之外的行动

- 利用关键行为者的知识，以获取对部门政策文件的洞见（例如，通过访谈、会议等形式）。
- 根据对主要问题与机会的初步识别/确定，考虑进行重点分析以完成状况描绘。例如，通过假设分析来验证已提出的某一特定问题，通过诊断分析来尝试确定尚未提出的问题，或通过愿景分析来深入探索未来的优先主题。

时间安排与协调

- 直接建立在数据采集（参见活动3.1）以及小范围自我评估（参见活动1.1）和相关计划的评估（参见活动2.2）的基础上。
- 该任务的结论对于情景构建（参见活动4.1）和整个规划流程都是重要的输入。

检查清单

- ✓ 已与关键利益相关方和市民就问题与机会进行讨论和分析。
- ✓ 审视和问题分析已完成。所有交通方式的现状以及可持续城市出行的主要方面已描述。
- ✓ 可用于衡量进展情况的基准已设定。
- ✓ SUMP需处理的关键机遇和问题已进行优先排序。



图19：如何使用分析表来确定交通系统状况的示例（基线分析）（改编自Sundberg. R.，2018年，《SUMP-UP措施和方案包整合手册》：开始章节，第10页）

功能 / 交通模式	模式份额	基础设施质量	安全性与宜居性	环境与健康	公平的及性	方案实施状况	主要建议
步行	12%	较差	学校附近道路交叉口发生许多事故	越来越少的小学生步行去上学	一些地区缺少步行可进入的公园和体育设施	主动性低新“步行上学”运动	需要交通安全措施
骑自行车	7%	中等	骑自行车的人经常感到不安全；公园里有吸引力的自行车道	使用率低带来的益处很小	沿主要道路的自行车道很少	绘制自行车网络的努力取得进展。新措施的预算较低。	增加城市管理部门用于自行车骑行措施的预算
公共交通工具（公共汽车、电车、地铁、火车等）	16%	良好	一些公交车站需要维修，晚上感到不安全	配置了新的公交车队，减少了对空气质量的影响	降低失业者的票价，但通往贫穷郊区的公交车很少	主动性高，已制定公共交通策略	向正确的方向迈进、继续前进
车辆共享（汽车、自行车、电动踏板车等）	0.5%	中等	电动踏板车阻碍步行道路	使用率低带来的益处很小	共享优惠仅在中心区域可用	无任何主动性，完全是私人驱动领域	需要适当的监管法规和知识
私人机动交通（汽车、摩托车等）	64.5%	良好	步行或骑自行车的人发生许多事故	汽车的大量使用严重影响空气质量和噪音水平	道路网络覆盖整个城市所有部分	主动性高，新的支路正在建设中。	采取措施减少支路完成后市中心的汽车交通流量
多式联运出行（火车站，换乘站）	不适用	良好	新火车站很吸引人。下班时间的变化不会刺激汽车的使用	主要巴士站的距离超出主要火车站步行范围	在郊区没有停&乘车（Park&Ride）服务场所。主要换乘站缺乏安全的电动自行车停车位。	主动性低	将换乘站和P+R及B+R的位置纳入公共交通战略
货运	不适用	良好	中心区域的重型卡车交通造成安全风险	中心区域的卡车造成空气和噪音污染	所有工业区连接良好	主动性低	制定策略以转移中心区域的重型货物交通流量
分析	汽车是主要交通方式	步行和自行车骑行基础设施需要改善	需要优先考虑交通安全	轿车和卡车的空气污染是最大的问题	改善公交车通往郊区的连接问题	需要在数个领域加强能力	



“不要告诉我你的优先事项在哪里。告诉我你在哪里花钱，我就会告诉您它们是什么。”（James W. Frick）

对自行车骑行基础设施的持续投资水平是自行车骑行发展受到多大重视的一块试金石。联合国环境规划署（UNEP）建议，在整个交通预算中至少应有20%专门用于非机动车交通。在欧洲最方便骑自行车的国家荷兰，每年人均自行车骑行发展投资约为35欧元，其中最大的份额来自地方当局。对于出行分析而言，为不同出行模式进行的投资是观察一个城市优先行动领域并发现潜在投资缺口（例如自行车骑行）的一个良好指标。

在《在可持续城市出行规划中支持和鼓励自行车骑行实践者简报》中，可以找到有关如何在可持续城市出行规划中成功促进自行车使用的更多指导。



图20：如何说明城市优先重点事项（本示例中的交通方式和目标）与城市实际投资之间一致性的示例（改编自 Sundberg, R., 2018年, 《SUMP-UP措施和方案包的整合手册》：逐步提高, 第11页）。

交通模式	优先级	去年的投资	过去五年的投资
步行		100	800
骑行		200	1300
公共交通		5000	19000
出租/交通 特别交通服务		200	1000
汽车共享		100	200
小汽车		2000	15700
总数		7600	38000

目标	优先级	去年的投资	过去五年的投资
提高安全与保障		1000	4000
增加骑行		200	1300
提高公共交通质量和使用率		5000	19000
有效运输系统		1000	3000
私人汽车的通达性		2000	15700
总数		9200	43000

先进实践案例

瑞典马尔默：包括人工统计、机械统计、调查和基于App的数据采集综合方法

马尔默市运用多种方法来采集有关出行状况以及噪音和空气污染的数据。这包括每年两次的人工和机械交通流量统计，以及每五年测量一次出行习惯变化和影响因素的出行调查。在传统方式基础上，最近一次调查将被用于手机的在线App（应用程序）。成功的关键因素是将采集到的数据与交通模型以及城市基础设施投资的后续行动联系起来。这能够支持决策者为城市发展而采取的行动。

作者：Andreas Nordin, 马尔默市, 由UBC整理
图：马尔默市



先进实践案例

比利时丁泽：儿童和老年人的可达性筛查

代因兹市的SUMP包括公共空间可达性筛查以及连接城市不同活动场所的道路设计。可达性筛查是该城市如何应用佛兰德SUMP计划中定义的“优先模式（STOP [1]）”、“关注弱势目标人群”和“邻近度”的原则和目标的示例，从分析过程开始。

作者：代因兹市，由Mobiel 21整理
图：代因兹市

[1] 荷兰语缩写优先模式 - 在所有佛兰德城市和市政当局的SUMP规划中，步行、骑自行车、PT、（共享）作为出行优先模式，而私家车仅作为最后的出行选项。

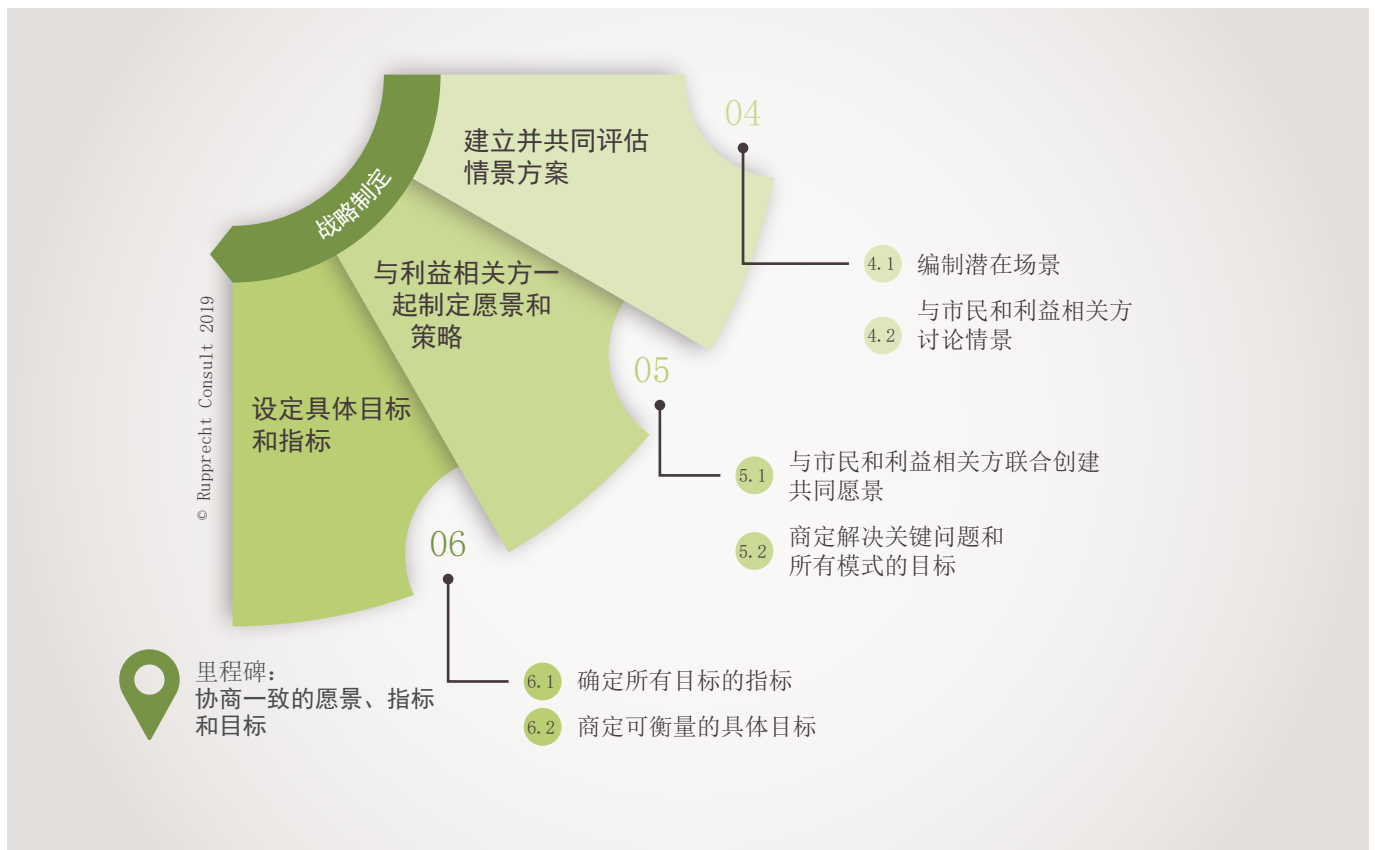


里程碑： 问题分析与机会总结

在SUMP循环的这一节点上，您应该已经完成了所有准备步骤和状态分析。您已充分了解出行状况和规划框架的概况，您已经建立了有效的工作框架，并且您知道在制定您城市SUMP的愿景、目标、指标和措施时需要考虑的重要因素。作为可持续城市出行规划的一项基本里程碑，您应该与重要的利益相关方一道就主要问题和机遇达成共识。如果可能，应当再次邀请关键利益相关方和地方政治家参与，以促进对SUMP的接受、使SUMP流程可理解，并为即将到来的战略制定奠定良好的基础。您应该分享您分析结果的摘要内容，包括所有问题和机遇，并确保支持对可持续城市出行规划的进一步参与。为了更便捷地分享您的分析结果并分解主要问题和机遇，在理想情况下，您最好在一份“基线报告”中总结分析得出的关键点。



第二阶段：战略制定



第二阶段的目的是与市民和利益相关方合作，确定可持续城市出行规划（SUMP）的战略方向。关键问题是：

我们对未来的选择是什么？

分析影响城市出行重要外部因素（例如人口统计、信息技术、气候）的可能变化，并制定探索替代战略方向的情景。这些情景试图捕捉“展望未来”带来的不确定性范围，以便为战略决策提供更好的事实依据。

我们想要什么样的城市？

根据出行分析和情景影响的结果，与利益相关方和市民一道进行愿景设想练习，以形成对理想未来的共同理解。共同的愿景（vision）和目标（objectives）是各轮SUMP的基石。

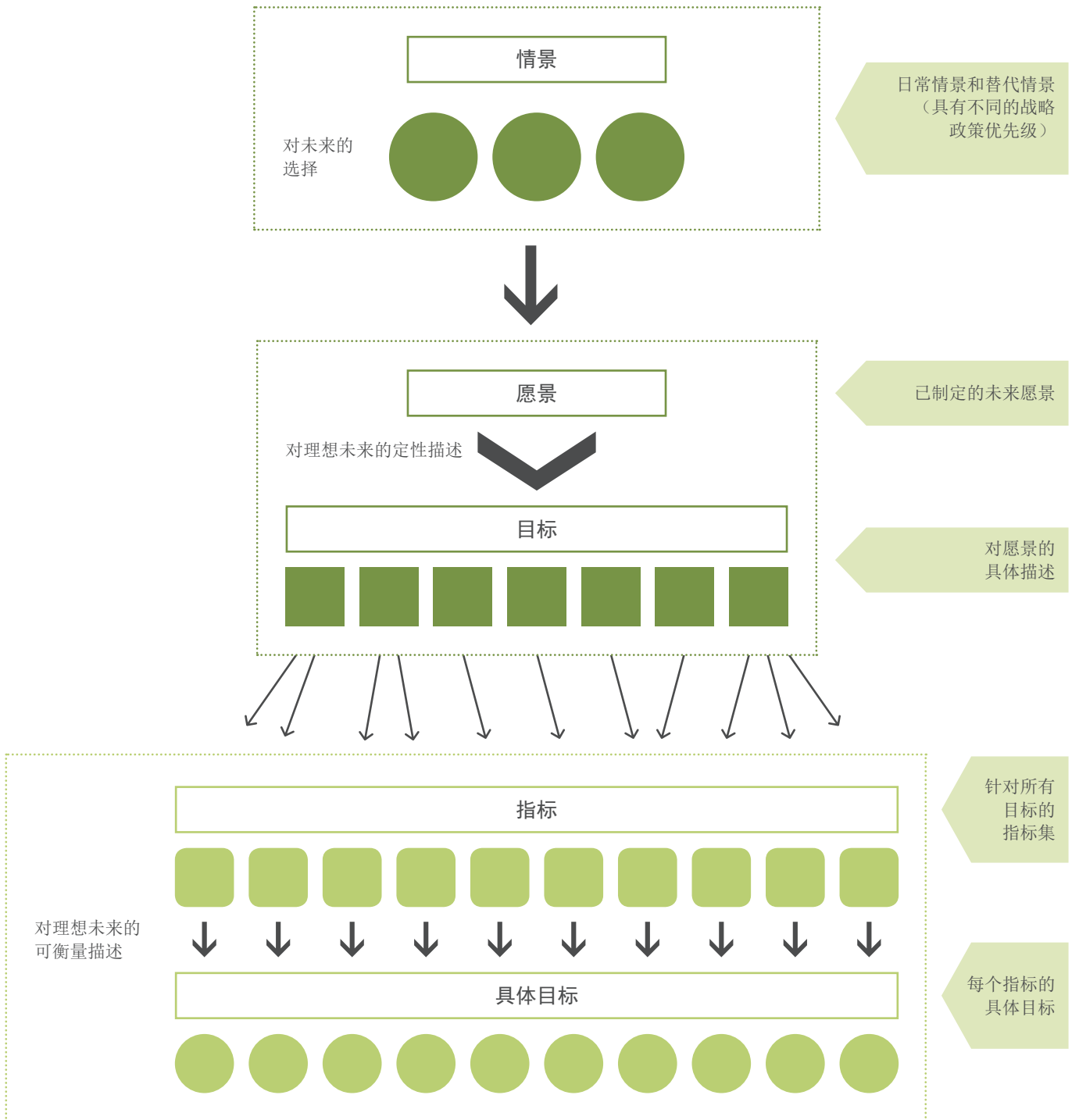
确保您的目标解决了重要问题，并且涵盖了城市功能区的所有交通方式。

我们怎么样才算是成功的？

确定一组战略指标（indicators）和具体目标（targets, 简称“指标”），使您可以监测所有目标的进展，且无需收集不切实际的新数据。选择与其他政策领域保持一致的雄心勃勃但可行的具体目标。

在第二阶段结束时，您已经达到了取得获得广泛支持的愿景、目标和指标的另一个里程碑。

图21：第二阶段主要步骤（情景，愿景，目标，指标）概述





根据对问题和机遇的分析，应制定不同的情景，并与市民和利益相关方就这些情景进行讨论。这些情景有助于您更好地了解您城市未来可能展望的城市出行状况。通过这种方式，它们可以告知并启发您后续的愿景制定。

活动4.1：编制潜在场景

基本原理

情景将有助于更好地理解影响城市出行的外部因素（如气候变化、信息技术、金融和安全方面的变化）带来的可能影响，以及应对此变化的替代方法。通过演示未来可能出现的不同情况，规划人员能彼此独立地对当前趋势、潜在的社会变化和地方变化以及替代性战略政策优先重点事项进行评估。审查不同情景的影响，强化了战略决策的事实依据。它可以为愿景和目标的制定提供信息和启示（参见步骤5），而且可以帮助您为战略指标设定切合实际的具体目标（参见步骤6）。

目的

- 了解有关当前趋势和情况的可能变化的风险和机遇。
- 制定替代情景，以了解不同战略政策方向可能产生的影响。
- 为愿景、目标和指标的后续发展建立事实依据。

任务

- 探索与城市出行相关度最高之外部因素的未来可能发展趋势（例如，超出城市控制范围的因素，如人口统计、石油价格、经济形势、气候危机、技术变革或对可持续出行的政治支持水平）。考虑最近的专家报告所预测的当前趋势和可能的变化。分析典型先行城市（例如旧金山）的趋势，并考虑如果您的城市也可以采取数字出行创新时，将会发生什么情况。此外，要考虑可能性较小但具有高度破坏性的变化情况，这些变化将会严重影响您城市的出行状况。

- 分析未来外部环境对您本地交通系统的影响。这包括全球或国内变化的影响（例如，启用“出行即服务（MaaS）”的新技术、自动驾驶或自由浮动模式共享出行）以及局部趋势（例如，影响城市预算和城市发展选择的人口急剧增加或减少）。评估它们对您的城市意味着何种机遇和约束。它们会为您的城市开启新的选择吗？还是会使某些可持续政策变得更加困难？
- 制定若干情景，以描述替代性政策优先重点以及其对战略层面的影响。至少应该制定三种情景：
 - 日常情景：描述如果继续当前的政策方向并且仅实施已经计划好的措施时，能够预测的发展情况。
 - 替代情景：描述不同战略政策优先重点的预测发展情况（例如，聚焦公共交通VS聚焦主动出行VS聚焦电动出行）。这些情景显示了不同政策方向的贡献，有助于您确定最需要强调的内容。建议仅纳入可持续的政策方向，因为日常情景已经可以与可持续性较低的情景相提并论。
- 使用适当的情景构建技术，例如建模、纯定性分析（基于专家判断或基于您所在城市或类似城市环境政策策略的以往结果），或将两者结合使用。在建模的情况下，基于价格便宜、运行迅速并且可以交互使用的特点，在此阶段建议使用战略和草案规划模型。详细的交通模型通常仅在高度成熟且无需支付高昂额外费用的情况下使用。
- 评估不同部门之间的相关性：交通、土地使用、环境、经济等。确定战略层面的协同效应、整合潜力以及各部门趋势的负面影响。
- 在考虑您先前对这些因素的分析之后，评估情景对重要外部因素的敏感性。（为了识别/确定风险和局限性，专门搜索可能会出错的情况、最坏的情况将会很有用。）这样的评估可帮助您为潜在的变化及其影响做好准备，并让您了解哪种情景更适合未来。它还有助于展示当前状况（日常情景）的局限性和风险，解释为何即使当前大多数人对此感到满意，也必须做出改变才能为将来做准备。
- 使利益相关方参与情景构建，例如，在讨论制定多少个情景以及制定哪些情景时参与讨论。这增强了他们对愿景制定过程的主人翁感觉，也提高了接受度。（另参见活动4.2）



何为“情景”？

情景（Scenario）是对未来与城市出行相关的一组特定发展状况的描述，包括外部因素的可能影响（如人口统计情况和经济状况）以及战略性政策优先重点的影响（如强势聚焦于主动出行或电动出行方式）。⁴⁸

有关该主题的更多信息，另请参阅《美国联邦公路局情景规划指南》：www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning

基本要求之外的行动

- 在情景构建过程中就让利益相关方参与进来，例如，参与讨论要制定多少个情景、制定哪些情景。这增强了他们对战略制定过程的主人翁感觉和接受度。

⁴⁸为避免混淆，应当注意的是，一些规划师从措施或政策情景的角度出发，会在规划流程的后期使用情景。在此方面，对于各项目措施不同组合进行评估以确定实现目标和指标之最佳方式的过程，本文将之称为方案包评估（参见活动7.2）。

时间安排与协调

- 进行状态分析。
- 场景的开发伴随着共同愿景（见活动5.1）、目标（见活动5.2）和具体目标（即指标）（见活动5.2）的制定。

检查清单

- ✓ 外部因素潜在变化的影响已探究。
- ✓ 不同的替代情景（包括日常情景）已描述。
- ✓ 适当的技术已运用，以支持情景的制定和评估。
- ✓ 情景对不断变化之情形的敏感性已评估。



在制定未来情景时，需要考虑可能的趋势和政策方向。作为当前的主要趋势之一，许多先行城市正在实施各种共享出行的概念，并且有望在未来几年内进一步普及。诸如公共自行车共享（共享单车）、电动踏板车共享、电动摩托车共享、（电动）汽车共享、骑行顺风车和专车以及共享货运交通等出行选项可能是一个情景之政策方向的组成部分。有关共享出行不同形式以及如何在可持续城市出行规划（SUMP）框架中实施这些模式的更多信息，请参见《可持续城市出行规划中整合共享出行方式的主题指南》。

先进实践案例

葡萄牙玛雅市：实现一致愿景的不同抱负所对应的情景

玛雅市于2013年制定了其第一项SUMP。为了更接近促进可持续交通方式的城市出行，玛雅市确定了三种不同的情景：日常情景、过渡情景和前瞻情景。过渡情景既包括期望的措施，也包括可行的措施，而前瞻情景中的措施则更具雄心。尽管后者由于未考虑可能的限制因素而获得了分数较高的评估结果，但有关键利益相关方参加的一项参与式活动让玛雅市最终选择了过渡情景，因为它在现实层面更有可能实现。在制定未来情景并达成共识时，该过程突出了利益相关方参与的重要性。

作者：能源和交通局，玛雅市，由倡导地区可持续发展国际理事会整理
图：玛雅市



先进实践案例

德国莱比锡市：交通建模支持的情景构建

莱比锡市在一个科学、开放的过程中为未来的不同选择制定了六种情景。

这六种情景是：

1. 继续现行的出行策略；
2. 以不变的价格继续现行的出行策略；
3. 可持续发展情景；
4. 自行车城市情景；
5. 公共交通优先情景；以及
6. 社区情景。

该市运用各种标准（对用户的吸引力、生态吸引力、经济吸引力、系统性吸引力）和定性评估对这些情景进行了评估。通过评估结果，确定了如下情景的优先顺序：1. 自行车情景；2. 可持续性情景和3. 公共交通情景。

作者：莱比锡市，由Marupe Damerau (Rupprecht Consult) 整理
图：莱比锡市



活动4.2：与市民和利益相关方讨论情景

基本原理

与市民和利益相关方讨论不同情景及其影响，这是迈向被广泛接受的出行愿景的第一步。展示不同的潜在未来景象，并一起思考它们，这将建立对未来各种选择的共同理解。它还能帮助人们认识到不同政策和部门之间的相互依赖关系和权衡关系，以及要采取的战略决策的复杂性以及所面临的风险。

其目的在于讨论并努力达成共识，以了解需要什么样的情景或情景要素。在这个阶段让市民和利益相关方参与进来，将帮助您建立广泛的主人翁感（自主权），并接受稍后将要选择的目标和措施。

目的

- 使用替代情景作为讨论未来发展总体政策优先重点和战略（策略）的基础。

- 建立广泛的主人翁感（自主权）以及对共同愿景和目标选择流程的接受度。

任务

- 向关键利益相关方介绍情景及其结果。推动关于战略政策替代方案及其影响的讨论。小组作业和其他交互方式可以帮助您在会议上营造一种建设性的、引人入胜的氛围。确保每个人都有平等的机会就如下问题发表个人意见：
 - 日常情景揭示了哪些需要变化的方面？
 - 替代政策优先项中哪些是大家期望的？
 - 未来实现可持续出行需要什么样的抱负？

- 还要讨论交通部门和其他部门的变化之间的相互依赖关系。如何实现协同效应并避免产生负面影响？考虑您当前的交通系统和不同情景在应对不断变化的外部情形方面的弹性。
- 与社会所有阶层的人们广泛讨论这些情景。目的是为了采取各种参与方法，这些方法也适用于代表性不足的人群，例如年轻人和老年人、少数民族、低收入人群、单亲父母和残障人士。此类方法可以包括：在城市不同地区（例如，在商业广场和购物中心，以及在低收入地区）发布信息和设置反馈箱或站点；在线或通过社交媒体收集反馈；与代表这些群体的组织合作（例如幼儿园、学校、大学、文化协会、就业中心等）；采用多种语言进行沟通交流；以及进行具有代表性的调查（另见活动1.4）。通过将您的会议和在线参与者的人口组成与您所在城市的一般人口进行比较，您可以确定您应该积极寻求接触的代表性不足的群体。
- 在邀请利益相关方和市民时，一定要传达一个清晰的流程和议程，这样他们就知道期望他们做什么、需要付出多少努力和能力。说服他们参与的一个很好的理由是，若没有他们的参与，就无法在规划流程中考虑到他们的需求。

基本要求之外的行动

- 代表您的市长（或您组织负责人）发出正式的个人邀请，邀请高级别的利益相关方（例如，邻近地方当局的市长、地方议员或大型组织的董事）。他们的出席有助于获得对SUMP流程的高层政治支持。

时间安排与协调

- 跟随或伴随场景开发。
- 对情景的讨论与共同愿景和目标的制定紧密结合（见活动5.1和5.2）。情景和愿景密切相关，而不同城市之间制定情景和愿景的顺序可能会各不相同甚至平行进行。

检查清单

- ✓ 与利益相关方和市民讨论的日常情景揭示了需要作出的变化。
- ✓ 与利益相关方和市民讨论哪些情景或情景要素是他们期望的。



图片 © 不来梅市

先进实践案例

布拉格市，捷克共和国：利益相关方和市民大力参与情景构建

2015年，布拉格市设计了三种可能的情景，并组织了一次专家研讨会、进行了一次社会学调查，以选择最合适的情景。57名被选定的专家汇聚一堂，在为期半天的研讨会中分组讨论了各个情景。这项社会学调查收集了来自2224位市民的附加意见。根据利益相关方和市民的共同意见，布拉格市制定了其最终的交通战略（策略）。设计一项针对基本、简单问题的专家研讨会和社会学调查是一个简单、成本低廉和展示性的情景选择解决方案。它还根据广泛而均衡的专家意见为政治批准提供了强大的依据。

作者：Václav Novotný，布拉格规划与发展研究所
由EUROCITIES整理|图：布拉格市



先进实践案例

比利时安特卫普市：在情景讨论中广泛整合市民、政策制定者和专家的意见

安特卫普市引入了创新的治理方法，以获得广大公众对其城市愿景的支持。在研究了可能的情景后，指导小组选择了一个最符合安特卫普市宏伟目标的情景，其中还包括该区域的适当的和相关的的项目。这种方法能够激发市民和利益相关方共同开发创新思想的雄心壮志。该市一共组织了100次工作会议，约3500位专家和政策制定者以及约3000名市民和机构代表参加了会议。该市还成立了一个联盟，而且该联盟制定了一个治理架构来管理流程。多学科团队使用参与和共创工具来处理从市民那里接收的意见/建议。

作者：Annlies Heijns，由倡导地区可持续发展国际理事会整理
图：安特卫普市





现在您已准备好启动编制可持续城市出行规划（SUMP）的主要步骤。制定共同愿景和目标是每一项SUMP的基石。愿景是对城市及其出行理想未来的一个重要定性描述，然后愿景由具体目标作出规定，这些目标说明了期望实现的变化类型。两者为确定战略指标和具体目标以及选择措施的所有后续步骤提供了基础/依据。情景和愿景密切相关，制定它们的顺序可以在不同环境中各不相同甚至可以并行运行。愿景和目标只有在利益相关方和市民均广泛接受的情况下才能作为指导要素；因此，联合创建愿景和目标并建立共同的主人翁感（自主权）至关重要。

活动5.1：与市民和利益相关方联合创造共同愿景

基本原理

我们想要生活在什么样的城市？与其他各城市有何不同？这些是所有利益相关方和市民参与的愿景设想练习需要回答的核心问题。愿景为期望的城市出行未来提供了定性描述，并有助于指导制定适当的规划措施。它需要将交通重新置于城市和社会发展的环境中。换言之，交通如何为更美好的未来做贡献？

构想愿景时应考虑其寻求解决的所有政策视角，尤其是现有的总体城市愿景或战略计划、城市和空间规划、经济发展、环境、社会包容、性别平等、健康和安全的视角。

为提高认识并能获广泛接受，公众应积极参与愿景构建过程及其结果。市民应参与制定愿景，例如，通过专门的研讨会。只有市民理解愿景并支持愿景更广泛的目标，可持续城市出行规划的成果才能成功实现。

目的

- 同意在情景讨论结果的基础上建立获广泛支持共同愿景——因为这是出行发展的长期目标，可以作为规划流程的指南针。

- 超越交通和出行的范畴，例如生活质量、健康和土地使用，以开拓性的视野进行。
- 加强当地社区的认同感和公众对愿景的集体主人翁意识。
- 强调SUMP的政治价值，并确保获得关键参与者和决策者的承诺。

任务

- 建立一个由关键利益相关方组成的代表小组，负责制定愿景。这可以在活动1.4中创建的SUMP“指导小组”。
- 筹备、举行并跟进利益相关方会议。不同模式对于实现公开、尊重和富有成果的对话很有用（有关模式的概述，参见下文的愿景构建方法以及活动1.4）。在首次会议上，向利益相关方提供基本信息，以确保具有共同的认识水平。这应该包括有关任何现有愿景的信息，以及出行分析的结果（步骤3）和情景内容（步骤4）。尽量使用来自其他城市的地图、可视化图表和具体例子来激发讨论。
- 避免保密和社团主义：采用公开听证会形式，并将利益相关方会议纪要向公众公开，以保证透明度。
- 考虑通过与利益相关方会议类似的会议或研讨会，直接让市民参与愿景的构建。您至少应该向市民积极主动地介绍愿景构建过程（例如在公共关系运动中），并让他们有机会对构想草案做出反馈。认真对待所有建言献策，但提前明确地公开表明——并非所有建议都会被采纳，而且必须根据常常彼此矛盾的观点来做出决策/决定。
- 拟定一份愿景草案，涵盖整个城市群以及可持续性的所有相关方面，例如道路安全、可达性/可及性、宜居性、噪声和空气质量等。它还应考虑到所有交通方式/模式和形式，也即：公共和私人交通、客运和货运交通、机动和非机动交通、移动和静止状态。在起草愿景时，要考虑各个情景的结果和讨论意见，例如，包括显示最佳效果且得到最广泛支持的情景或情景要素。
- 始终让决策者参与整个愿景制定过程。考虑与各方首要政治人物讨论愿景草案，这也可以在非正式会议上进行，以实现愿景的广泛主人翁感（自主权）。对公众进行简单的民意调查会很有用；这些揭示的趋势可以作为说服政治决策者的论据。

- 与利益相关方讨论愿景草案和来自市民和决策者的反馈，并就愿景的最终版本达成一致。
- 以一种易于理解的形式发布愿景，并以可视化方式传达。广泛传播愿景文件，包括使用媒体（当地媒体、广播、电视、社交媒体）。

时间安排与协调

- 以出行分析结果（步骤3）和情景（步骤4）为基础。
- 情景和愿景密切相关，制定情景和愿景的顺序可能因环境不同而各不相同，甚至可以并行运行。



何为“愿景”？

愿景是对期望的城市未来的定性描述，可用于指导目标、战略指标和具体目标的制定以及整个SUMP流程的选择。它通常具有长期的视野，甚至可以超出SUMP的时间范围，设想20-30年后的情况。

检查清单

- ✓ 建立负责愿景制定的利益相关方小组。
- ✓ 利益相关方已同意愿景的最终草案。
- ✓ 市民积极参与愿景构建过程。
- ✓ 愿景结果已记录成文。
- ✓ 完成编写愿景初稿，并与市民和决策者讨论。



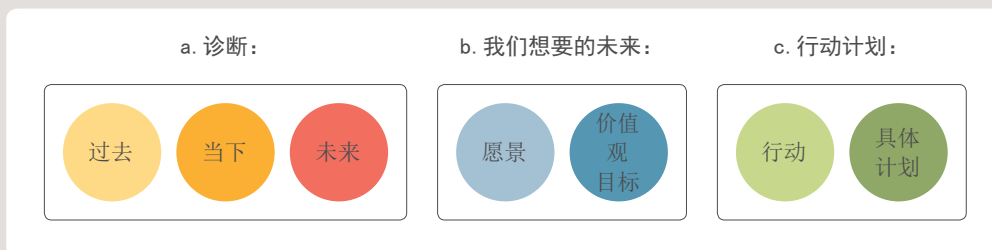
“未来探索”工作坊

有很多形式可以使利益相关方和市民参与愿景构建过程。其中一个形式是“未来探索”工作坊。为期三天的研讨会旨在将所有重要的利益相关方聚集在一起，以建立共同点。在一个简短的17小时的过程中，参与者大多以小组形式共同创造愿景。理想情况下，您应该召集大约50至60个利益相关方组成的多元化小组，其中包括决策者、规划人员、研究人员以及所有重要团体的代表。

“未来探索”工作坊通常围绕如下三个主题进行：

- a. **诊断**：采用时光倒流法，以分析当前的交通状况将如何发展。然后，通过探索可能会影响未来出行方式的结构化趋势以展望未来。
- b. **我们想要的未来**：确定理想的未来情况，并与其他参与者共享。寻求共同点，概述实现预期未来所需的行动原则。任何差异和分歧也将被收集。
- c. **行动计划**：在该过程的最后一步，重点将聚焦于根据上一阶段制定的愿景，制定具体的项目和行动。

图22：“未来探索”工作坊的三个主题（来源：Adell, E., Ljungberg, C., 2014年，多重SUMP方法，第21页）



更多相关信息，请参阅《Poly-SUMP指南》和《运行“未来探索”工作坊的实用指南》：
www.poly-sump.eu/tools



多区块城市

CREATE项目研究了过去50至60年间城市当局的政策观点。从历史上看，他们确定了三个不同的愿景。在大多数西欧城市中，这些观点大致都遵循三个阶段的顺序过程：从以汽车为中心的城市、发展成为可持续交通出行城市、然后发展为多区块城市。实际上，这种转变远没有那么明确，选举后政策会出现重叠，有时会出现短期逆转。这三个阶段通常也同时存在于一个城市中，在城市的不同地区中。以区块为导向的政策往往始于中心地区，然后向外扩展至郊区；在郊区，以汽车为导向的观点占主导地位的时间更长。尽管确切的时间安排可能很复杂，并且因城市而异，但很明显，朝着基于区块的愿景发展是一个普遍趋势。



图23：城市交通愿景及其典型的政策措施



基于区块的愿景的典型目标可能是创建：

- 出行服务，主要使用可持续的交通方式，使每个人都可以在该区域自由安全地行驶，而不会造成不必要的延误。
- 土地使用模式支持主要走廊上的高频和高质量公共交通服务，并提供足够的当地多样性，居民可以步行或骑自行车来获得满足日常需求的服务。
- 宜居的城市，并提供安全和有吸引力的场所（街道、枢纽等），人们可以在其中参与经济、社会和社区活动。
- 成功实现更广泛的城市政策目标，例如再生，良好的公共卫生和福祉以及社区凝聚力。
- 促进或支持变革的治理安排，例如知识和专业知识，执行机制，综合交通计划，业务模型等。

来源：Peter Jones等人，2018年，CREATE项目摘要以及对城市的建议：
<http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

先进实践案例

比利时鲁汶市：得到广泛接受的鲁汶市气候愿景

鲁汶市长表达了对实现气候中性重要性的看法，签署了《市长盟约》，启动了磋商程序，鲁汶市成立了鲁汶2030年气候中性协会（或鲁汶2030）。该协会为确定城市的总体远景提供了框架。该协会的会员代表了社会的所有部门，市政当局也积极参与了这一过程。减少温室气体排放的目标也反映在了当地的SUMP中。它设定的目标是在2030年将自行车和公共交通的出行方式份额增加一倍，并使鲁汶的汽车使用量减少20%。

作者：Tim Asperges，鲁汶市，由Polis整理。
图：KarlBruninx



先进实践案例

瑞典哥德堡市：为道路安全采取的“零死亡愿景”措施

拥有57万居民的哥德堡，与瑞典其他地区一样，对道路交通死亡和严重伤害采取了长期“零死亡愿景”。该市的中期目标是在2010-2020年期间将每年的道路交通事故死亡人数从9人减少到3人，严重和中度受伤的人数从227人减少到75人。1978年，哥德堡经历了一次减速。2019年，大约有2500项交通平缓措施，但市民要求的更多。交通的平缓化以及主动交通方式与机动车的分离，导致城市道路上80%的伤害不涉及汽车。

作者：Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, 由Rupprecht Consult整理。
图：哥德堡市，2007年

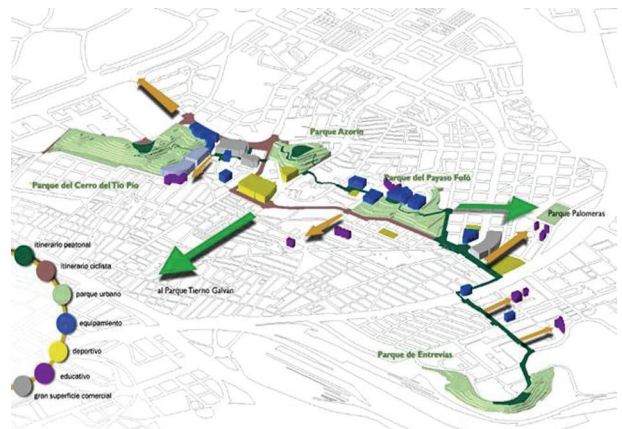


先进实践案例

西班牙马德里市：确定周边地区的目标

新的马德里SUMP重点关注城市最脆弱郊区的复兴。该计划的目标是基于与邻居的一系列参与性活动而确定的，目的是收集不同外围地区的需求或问题。此外，还与技术人员、专家、协会和市民团体组织了一整天有组织的对话，介绍了出行计划的工作战略路线，分析了具体问题，并提出了可能的办法或解决办法。新的SUMP将制定试点行动，以使该计划的行动路线在城市中可见，评估并在城市的其他地区进行轻松复制。

作者：Cristina Moliner Hormigos, 马德里市议会, 由EUROCITIES整理
图：马德里市议会



活动5.2：商定解决关键问题和所有模式的目标

基本原理

为了提供战略指导，愿景需要由具体的目标来确定，这些目标表明了所期望的变革类型。确定目标意味着需明确目标是对社会、环境或经济做出什么样的改善，并确切说明什么需要“减少”、“增加”或“保持”。目标是可持续城市出行规划的更高层次的目的(如减少拥堵)，而措施(如建造电车)则是实现这些目标的手段。这种面向目标的方法与计划方法相反，后者只关注计划和基础结构的交付，而不涉及更高级别的目标。利益相关方的持续参与是确保接受已确定的出行优先事项的必要条件。

目的

- 考虑到共同愿景的各个方面，需指定SUMP应该实现的目标。
- 制定明确的目标和战略重点，以指明改进的方向。

任务

- 通过分析愿景概述的改进情况，在愿景的基础上继续前行。此外，要考虑到场景开发的结果，特别是在确定战略重点和改善局势时应重点关注的领域时。
- 考虑地区、国内和欧盟层面的相关目标。
- 与利益相关方一起评估并确定需要改进的方面。通过举办利益相关方研讨会和会议来完成准备和跟进工作。就总体主题达成一套战略目标，以反映城市群中利益相关方和市民的需求。并非所有目标都容易实现，因此可能需要确定最重要的目标。
- 确定明确的目标，以帮助定位措施选择和设计。指定应实现的内容和实现时间。目标通常还包括战略重点和改善局势的重点领域。例如，一个城市可能不仅设定了改善空气质量和宜居性的目标，而且已经决定减少汽车使用量或成为一个“短途城市”来实现这一目标。这些优先级仅提供战略方向（面向目标的计划），并且不应过于详细，因为仅在方案规划阶段（活动7.1及以下）中确定了确切的方法。目标应包括对所有交通方式的综合处理，同时应转向更可持续的运作方式。

基本要求之外的行动

- 与市民讨论目标草案，并在确定最终目标时考虑他们的反馈。
- 考虑使您的目标与外部资金来源单位的目标保持一致，以使《可持续城市出行规划》中包含的措施具有吸引力。例如，如果将重点放在节能或减少温室气体排放上，国家环境机构可能愿意资助计划中的措施。
- 在愿景和对象的制定过程中以及整个规划流程中，在寻找共识时要对冲突敏感。如有必要，请考虑采取预防冲突的措施，以减少争端的风险，并减轻不同利益相关方之间的紧张关系。



何为“目标”？

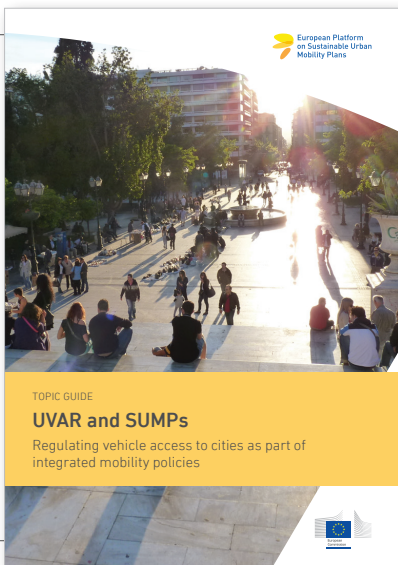
概括地描述城市正在寻求的改善对象。目标给定了改进方向和优先领域，但未规定实现方法。

时间安排与协调

- 建立在愿景（活动5.1）的基础上，并得出指标和目标（步骤6）。

检查清单

- ✓ 已审查愿景，以指导目标的制定。
- ✓ 已制定目标草案。
- ✓ 已与关键利益相关方讨论目标草案。
- ✓ 已选择最终的整套目标。



将城市车辆通行法规（UVAR）集成到出行规划中时，其影响最大。城市车辆通行法规通常结合各种措施（例如，低排放区，拥堵收费，超级街区）来实现重要目标的组合。通过实施城市车辆通行法规可以实现下述目标：

- 改善空气质量
- 减少拥塞
- 重新分配道路空间
- 增加公共空间的宜居性和吸引力
- 保护历史悠久的市中心
- 降低噪声

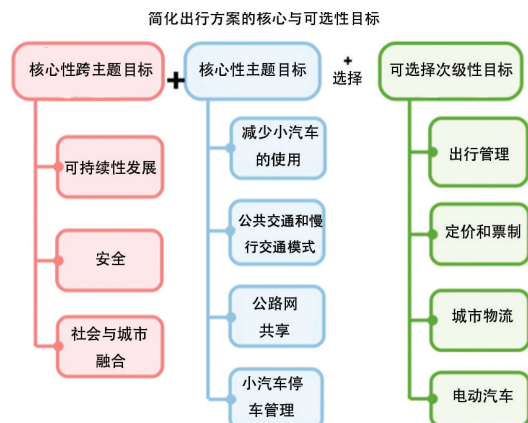
可以实现的其他目标和相关的城市车辆通行法规措施可以在《城市车辆通行法规与可持续城市出行规划主题指南》中找到。

先进实践案例

法国：适应不同规模城市的强制性目标

在法国，人口超过100,000的城市地区必须实行SUMP（PDU - 城市通勤计划）。这些SUMP被分配了11个强制性目标。许多较小的城市自愿制定完整的PDU（城市通勤计划）或简化的计划。因此，制定了专门的指南来区分核心目标和可选目标，这些核心目标将由所有（强制性或自愿性）SUMP整合在一起，而可选目标则由一个较小的城市在制定可持续发展目标时根据自己的抱负选择整合，编制一个简化版计划。法国正在进行的讨论可能会导致在2020年后对简化的出行计划进行法律层面的灵活定义。

作者：Thomas Durlin, Cerema, 由Rupprecht Consult整理
图：Cerema



先进实践案例

伦敦，英国：健康街道的目标

健康街道方法将人们及其健康置于决策的核心。健康街道方法采用了10个基于证据的指标，这些指标能够使街道成为有吸引力的地方。为实现这些目标而不懈努力，将有助于创建一个更健康的城市，彼时所有人都可以生活在这个城市中，能过上良好的生活，并且城市中不平等现象也能减少。为了确保该方法成功，将其嵌入总体策略并使其基于证据将变得非常重要。还需要社区和利益相关方参与，以取得政治支持、社区支持和机构支持。

作者：Chris Billington，伦敦交通局，由步行21整理
图：伦敦交通局



先进实践案例

德国慕尼黑：旨在确定目标范围的由利益相关方广泛参与的研讨会

为了评估和讨论慕尼黑的交通发展计划及其目标，为利益相关方提供了参与众多公共活动的机会。其中包括一个吸引了约100名员工参加的出行研讨会，与会者分享了有关未来出行的想法。这些想法已纳入计划，从而为交通规划设定了方向。还分发了一份文件草案，使利益相关方可以提出建议并突出有关问题。利益相关方的参与不仅使慕尼黑能够找到适合所有人的出行解决方案，而且以后还可以实现这些解决方案。该市的目标是增加步行、骑自行车和公共交通工具的路线，并减少市区内居民区的交通量。

作者：慕尼黑市，由倡导地区可持续发展国际理事会整理
图：Evisco / LHM





愿景和目标对预期的未来和预期的变化类型提供了重要的定性描述。但是，仅此一项是不够的。为了使这些变化可测量，需要选择一组合适的战略指标和目标。主要目的是确定一个可行的、雄心勃勃的且相互一致的组合，使相关人员可以监测实现所有目标的进度，而无需收集不切实际的新数据。

活动6.1：确定所有目标的指标

基本原理

为所有目标选择和确定战略指标是制定目标、监测进度等后续过程的必不可少的步骤。首先，重要的是确定指标，以确保选择在您恰当努力后即可可以监测的目标。系统性方法有助于确定一组可管理的核心指标，这些指标可以很好地反映目标。在战略层面上仅使用几个指标可能会更有效，特别是对于在制定可持续城市出行规划时资源、数据或经验有限的“新兴城市”。虽然稍后将制定针对监测措施的指标（请参见活动7.3），但此处将选择用于测量SUMP总体绩效的战略指标，以及在准备阶段确定的相应测量方法和相应数据源（请参见活动3.1）。

目的

- 确定一套战略指标，以监测实现每个目标所取得的进展。
- 通过考虑现有数据源（请参见活动3.1）和标准指标来选择易于测量和理解的指标。

任务

- 指定您的目标并确定需要监测哪些主要方面。
- 制定少量定量的和定性的“核心”指标，这些指标应当易于测量、理解并与每个目标明确相关。

图片 © anyaberkut, 网址 istock.com



- 使用已经明确定义的标准指标，确保拥有有关如何测量和分析它们的现有知识。这样可以与其他城市进行基准比较或与国内/国际统计数据进行比较。
- 关注影响指标（也称为结果指标），该指标直接衡量您的可持续发展目标的实现程度。还应考虑经济、环境、健康和社会等相关领域的指标，而不仅仅是交通指标。
- 纳入一些对与决策者和公众沟通特别有用的指标。这些指标应该易于理解，并且对广大公众而言很有趣（例如，交通中严重受伤或丧生的人数；超过空气污染极限的地点数量；或创造的就业机会）。



何为“指标”？

一项指标是一个定义明确的数据集，用于监测特定目标或目的的实现进度。

战略指标可以衡量SUMP的总体绩效，因此可以为其评估提供基础。在更详细的层面，度量指标允许监测单项措施的执行情况。

- 评估已经可用的数据和已确定的数据源（请参见活动3.1和3.2），确定衡量预期结果的能力和必要时开发或确定新数据源的需求之间的差距（例如调查数据，自动测量取得的定量数据）。
- 在开始制定自己的战略指标之前，请与您所在地区的关键利益相关方和其他组织进行讨论，因为他们可能已经采取了其中一些。如果使用已经被实施和被接受的指标，则可以很容易地监测进度。
- 为每个指标、报告格式和如何测量数据以及如何根据数据计算指标等制定一个清晰的定义。

基本要求之外的行动

- 与有关地方和地区利益相关方就地区指标进行协调。
- 在线提供数据，以便外部人员了解问题的严重性。

时间安排与协调

- 直接基于活动5.2中确定的目标，它可以指引活动6.2中的目标设置。
- 与步骤3并行，在此期间将确定和分析数据和数据源，并设置用于指标确定的数据可用性基线。
- 制定战略指标集和监测安排，以便在计划对各项措施进行监测时予以考虑（参见活动7.3）。

检查清单

- ✓ 已为所有目标确定的定量和定性结果指标，包括您在地区其他组织使用的指标。
- ✓ 已评估现有数据源和新数据源。
- ✓ 已确定一套战略核心指标，包括报告格式和衡量方法。



图24：基于欧洲可持续城市出行指标集（SUMI）和国际标准（MobiliseYourCity）的重要可量化战略影响指标概述

目标	指标	定义
道路安全	城区每年发生的所有交通事故致死人数。	每年每10万名城市居民因城市交通事故而在交通事故发生后30天内死亡的人数。
获得出行服务	享有恰当出行服务（公共交通）的人口比例。	可恰当使用公共交通工具（公交车，电车，地铁，火车）的人口百分比。
温室气体排放量	市区所有客运和货运方式的全轮温室气体排放量。	温室气体排放量[吨二氧化碳（等量）/人均每年]。
空气质量	市区所有客运和货运方式的空气污染物排放量（PM2.5中的尾气和非尾气排放）。	排放指数（年人均PM2.5当量公斤数）。

城市出行的其他指标：

- 最低收入人群的公共交通负担能力
- 行动不便人士的可及性
- 噪音障碍
- 拥堵和延误
- 能源效率
- 主动出行的机遇
- 多式联运出行
- 对公共交通的满意度
- 主动方式下的交通安全

来源：欧洲可持续城市出行指标集 [SUMI]

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

您可以在CIVITAS工具清单中找到更多工具来支持您的选择性指标：

<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

有关监测的更多常规信息，请参阅《CHALLENGE监测和评估手册》：

<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

先进实践案例

英国米尔顿·凯恩斯：易于测量、易用的一组战略指标

为了评估《可持续城市出行规划》的整体绩效，市议会选择了许多指标，包括路网状况、平均出行时间、空气质量和道路安全。做出选择这些指标的决定是为了对SUMP的影响进行正确的评估，使它易于测量、易用或容易获得。米尔顿·凯恩斯理事会建议为SUMP确定一组清晰的SMART目标（具体、可衡量、可实现、相关联、有时限），这有助于以后选择与SUMP目标保持一致的指标。根据经验，SUMP团队还建议使用其他城市已经采用的新技术和指标方法。

作者：詹姆斯·波维（James Povey），米尔顿·凯恩斯理事会，由Polis整理。
图：米尔顿·凯恩斯理事会

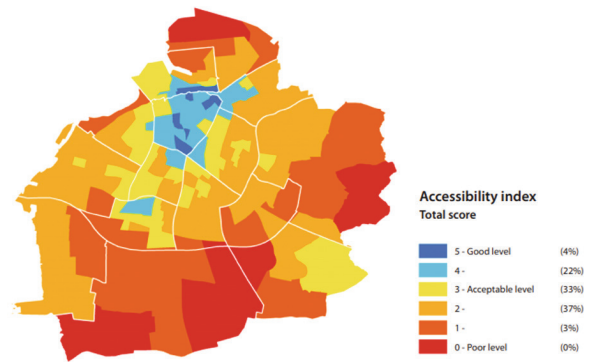


先进实践案例

瑞典马尔默：可达性指标的示例

马尔默基于相关的衡量标准制定了可达性指标，该指标可以评估所采取措施的影响，并使用图表来展示可持续的可用性。可用性指标可以为规划决策以及权衡不同的投资和行动提供支持。它还允许在不同地区和人群之间进行比较。可用性指标可以为后续跟进交通系统的可用性提供支持，因此可以作为达到SUMP目标的指标之一。

作者：Andreas Nordin，马尔默市，由Rupprecht Consult整理
图：马尔默可持续城市出行规划



活动6.2：商定可衡量的具体目标

基本原理

目的是《可持续城市出行规划》中确定的形式，表征了您想要实现的目标以及何时实现。设定明确的目标有两个主要目的。首先，它为您如何改变城市交通和出行方式提供了透明的、明确的指导。其次，它使城市能够了解需要努力实现的目标内容。如果战略核心指标和目的定义明确，决策者和公众将能够轻松理解它们，并且可以激励他们取得更好的结果。

目的

- 为每个议定战略指标确定一套涵盖您所有目标的可衡量的目的（参见活动6.1）。
- 确保议定的目的可以评估预期成果的实现情况。
- 表达可行的、雄心勃勃的目的。
- 确保目标相互兼容。



SMART目标

- **具体化**：使用所有利益相关方都能理解的定量和/或定性术语进行精确描述。
- **可衡量**：现状已被衡量且已知。相关资源也已安排到位，用于衡量 发生的变化（定性和定量）。
- **可实现**：基于可用的技术、运营和经济承受能力以及已达成的利益相关方协议/承诺。
- **相关联**：强调选择有意义的、可推动城市交通向前发展的、支持性的或者与其他目标保持一致的目标的重要性。
- **有时限**：明确定义的、实现目标的关键日期。

任务

- 为每个战略核心指标（在活动6.1中选择）设定目标，以便监测实现目标的进度。目标应该是满足SMART要求的：具体、可衡量、可实现、切合实际的和有时间限制的。雄心勃勃，但切合实际，并评估可以实现的目标。
 - 首先，为战略指标确定目标，这些目标可直接衡量每个可持续发展目标的期望实现程度（例如，交通运输中温室气体排放量在10年内减少30%）。此外，需要纳入代表实现长期目标的里程碑的中间目标（例如，交通运输中的温室气体排放量在5年内减少15%）。
 - 然后为核心交通活动指标设定目标，该指标衡量交通系统的改善程度（例如，十年内可持续交通方式所占份额超过70%；或者在下一个十年内实施高质量公交专用道的公里数）。
 - 注意避免指标之间的不一致。
- 引入关键利益相关方参与目标设定，因为这将确保目标得到广泛支持且切合实际。但是，请注意不要让游说团体阻止为大多数人服务的宏伟变革。准备、执行和跟进工作组会议。
- 使目标成为SUMP文档的一部分，从而可以正式地通过它们（参见活动9.1）。



关于任务的详细信息

应当雄心勃勃，但需要切合实际！

在许多城市，城市交通和出行的目标反映的是一厢情愿的想法，而不是可以实际实现的目标。这将适得其反。雄心勃勃是件好事，但您也需要考虑到既定的资源和专业知识，诚实地评估可以实现的目标。



模态拆分

定义：模态拆分可以定义为在城区总体交通使用中采用特定交通方式的人口比例。每种不同交通方式的模态拆分通常显示为百分比值。可以根据不同的单位（例如，出行次数，数量，重量，乘客-公里数或吨公里数）来计算客运和货运交通量，但是也可以针对不同的地理区域（例如城市功能区、市中心、区）进行计算。⁴⁹

“告诉我你的模态拆分情况，然后我就能知道你的城市”，这听起来可能有些夸张，但在某种程度上大概是真实的。城市不仅想了解交通系统，还想了解城市中人们如何四处走动。因此，第一种方法是收集数据，然后计算并查看模态拆分情况。这就是全球众多城市所做的事情，这使得实现模态拆分向可持续模式转变的全球目标变得非常有价值。模态拆分可能无法在每个城市中做出明确定义或统一衡量，但它仍然是全球可理解的价值方向，具有很高的意义。一方面，它在确定城市交通系统基线方面起着重要作用。另一方面，模态拆分支持设定雄心勃勃的目标以改变当前状况，同时能够将其与其他城市进行比较。例如，伦敦制定了一个雄心勃勃的目标，即到2041年使居民80%的所有出行均使用可持续交通方式（步行、骑自行车和公共交通）完成。

在可持续城市出行规划背景下，模态拆分可以是当前交通状况分析的一部分，但它也可以代表用于评估可持续交通实现进展状况的主要目标之一。例如，如果您发现骑自行车旅行的次数有所增加，那么您不仅可以更接近实现自行车友好城市的总体愿景，还可以衡量自行车占有率提高10%的目标的实现进度。模态拆分可以看作是一个建议集成到SUMP措施中的总体目标。模态拆分不仅使您能够比较交通系统随时间的变化情况，而且还使您能够衡量特定的出行目的，甚至着眼于不同的市民群体，从而使您能够观察基于性别、年龄的出行行为等。

基本要求之外的行动

- 在城市群内使用本地化目标（例如，针对市中心、工业区或商业区、单个社区等），以考虑当地不断变化的交通行为模式和交通机遇。

检查清单

- ✓ 关键利益相关方已参与目标设定。
- ✓ 已制定本地可实现目标的恰当组合。

时间安排与协调

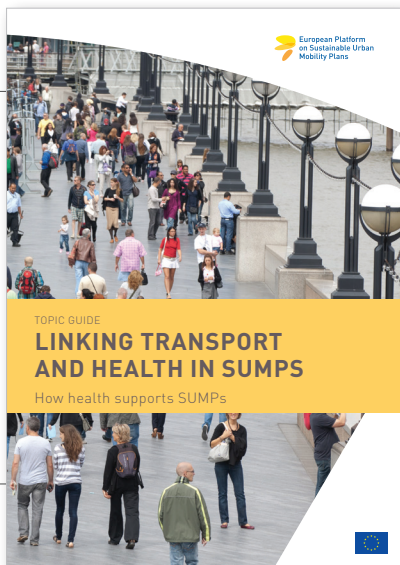
- 直接基于活动6.1中确定的战略指标。
- 目标可帮助您确定并实现SUMP的预期绩效（参见活动11.1和12.1）。



何为“具体目标”？

目标（Targets, 本文也根据上下文译为“具体目标”或“指标”）是战略指标（strategic indicator）预期值的表达。更具体而言，它们确定了与当前情况相比，到特定年份时应当实现的事情。目标应符合SMART原则（具体、可衡量、可实现、相关联、有时限）。

⁴⁹Eltis SUMP词汇表· 2015年, www.eltis.org/glossary



一个好的SUMP规划通常包括与公共卫生有关的目标，这些目标可以与道路安全、空气和噪音污染或增加主动交通方式的使用等目标紧密联系在一起。与健康有关的目标的一个实例是维也纳的SUMP（STEP2025）：

“维也纳人每天进行30分钟体育锻炼的比例将从2013年的23%提高到2025年的30%”。

有关公共卫生如何与可持续城市出行规划相适应的更多信息，请参见《可持续城市出行规划中交通与健康的联系主题指南》。

先进实践案例

德国德累斯顿市：通过密集的圆桌会议制定的战略目标

利益相关方在密集的圆桌会议上详细制定了2025年德累斯顿出行和交通发展目标。SUMP圆桌会议创建了交通发展目标的共识文件，该文件得到了所有利益相关方的同意，并在2011年3月市议会进行了少许修改。选定的目标构成了制定SUMP的基础。对于SUMP的制定和实施，至关重要是在政治层面通过，以增加规划的确定性并确保高接受度。在2018年进行的SUMP初步评估表明，为了在未来进一步改进，SUMP应该包括更多目标。

作者：Kerstin Burggraf，德累斯顿市，由EUROCITIES整理
图：Joe Breuer, pixabay.com



先进实践案例

瑞典奥雷布洛市：交通发展的三个关键指标

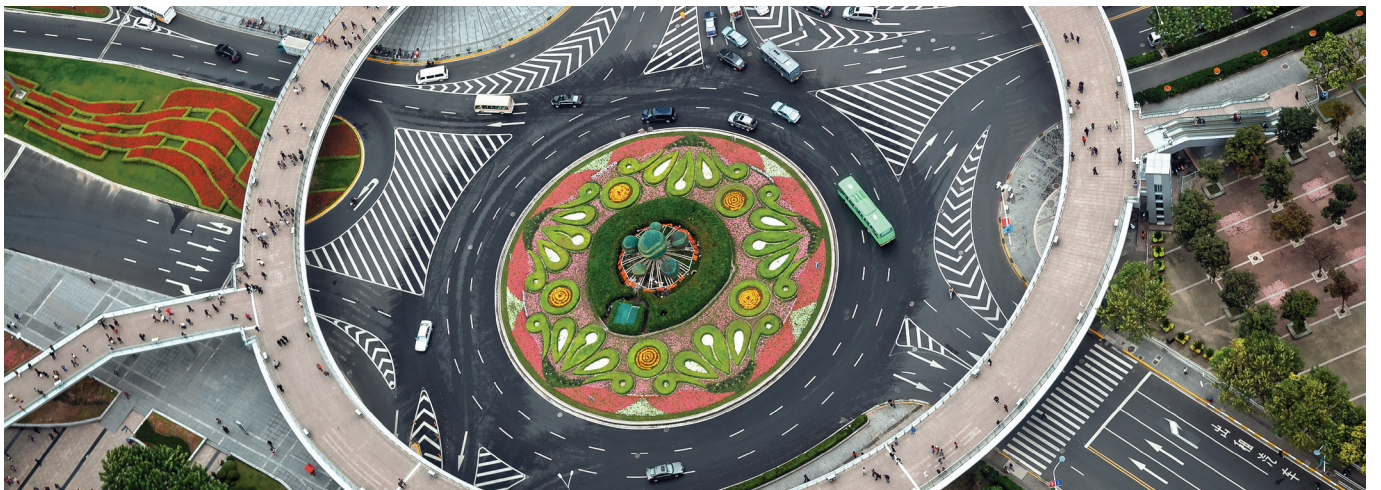
在SUMP流程中，奥雷布洛设定了2020年前交通发展的三个目标：（1）将自行车、步行和公共交通的比例提高到所有出行量的60%（2011年为44%）；（2）减少使用化石燃料驱动的汽车的数量；（3）改善汽车、公交车和自行车之间的出行时间配额。在设定目标的过程中，第一步是反思如何监测目标。奥雷布洛考虑了该市每年已经测量和报告的指标，也确定了哪些指标可以由国家统计局提供。从中学到的经验教训，成功的关键因素是根据交通指标的常规监测选择可以相对容易地评估和/或以一定间隔评估的目标。

作者：LovisaBlomé，奥雷布洛市，由UBC整理
图：奥雷布洛市

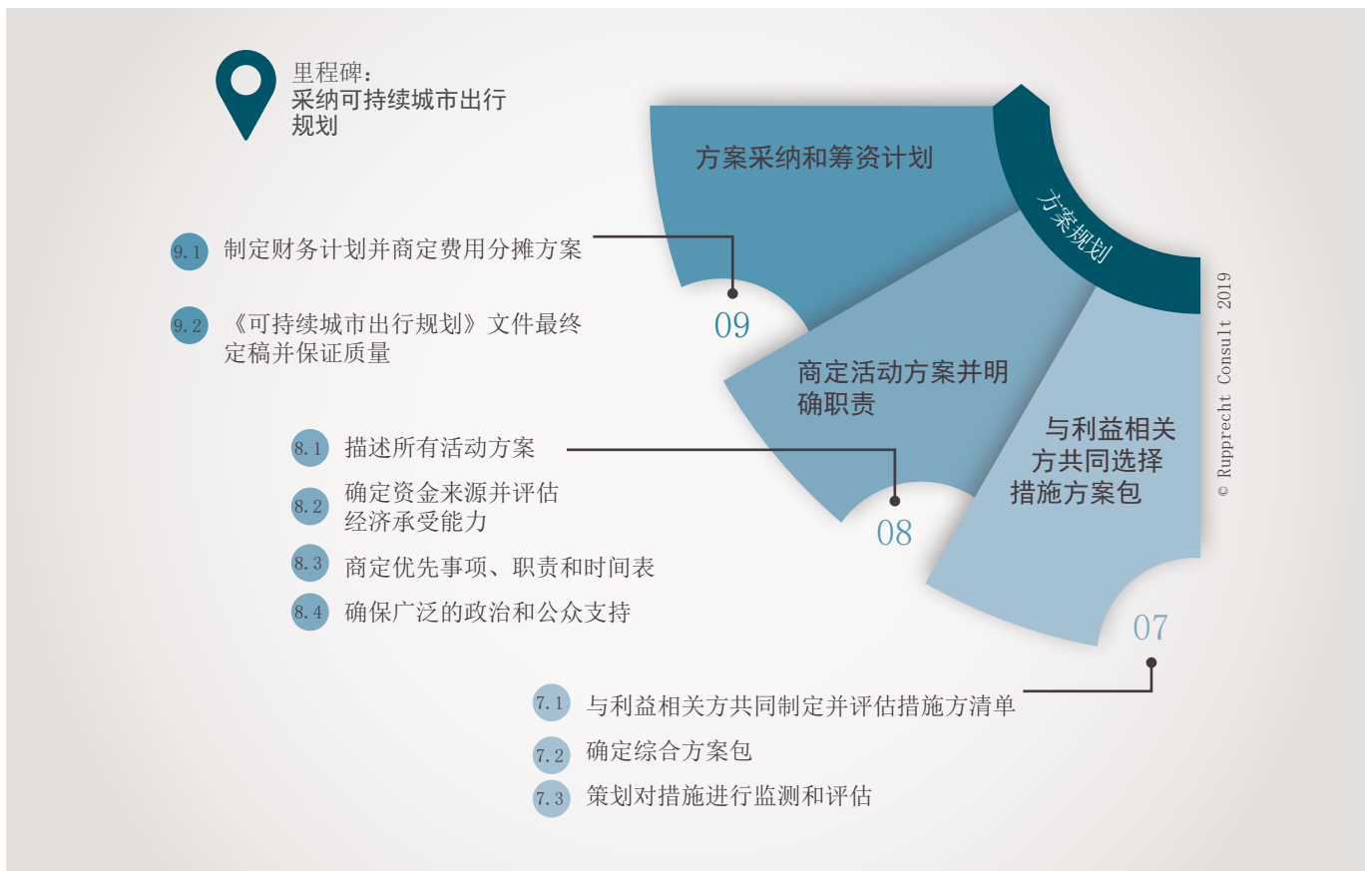


里程碑： 协商一致的愿景、指标和目标

在规划循环中途到达第三个里程碑时，您已经完成了可持续城市出行规划的战略阶段。已经做出了许多有关未来愿景、城市目标以及战略指标和目的的重要决定，这些决定共同构成了SUMP的战略重点。现在可以将这些结果合并到一个摘要文件中，则该文件将为方案规划阶段提供一个稳定的指导框架。在进入下一阶段之前，您应该考虑再一次从市民方面获得关于您的战略重点的反馈，市民将在情景讨论、愿景构建，有时甚至是在目标确定期间，均提供重要的意见。这能够验证您的战略重点，并确保公众的支持度和接受度。如果可能，您还应该获得决策者（例如，地方议会）批准的战略优先项目，以便为措施阶段建立更坚实的基础。



第三阶段：方案规划



在第三阶段中，规划流程将从战略阶段转入操作阶段。本阶段着重于实现商定目标和目的的相应措施。在这里，我们通过回答如下问题来完成《可持续城市出行规划》的定稿和实施：

我们将具体怎么做？

列一份方案清单，并评估所有方案的有效性和可行性，选择那些最能满足您的目标及相应指标的措施方案。将措施整合到方案包中，与市民和利益相关方讨论它们，并详细评估它们以验证您的选择。编制每项措施的监测和评估方案。

需要投入什么以及谁将执行方案？

将方案包（measure packages）分解为可操作的任务（或“行动”），并详细描述它们，包括其估计成本、相关性风险和。确定所有行动的内部和外部融资工具和筹资来源。在此基础上，就每项行动约定明确的责任、实施重点和时间表。

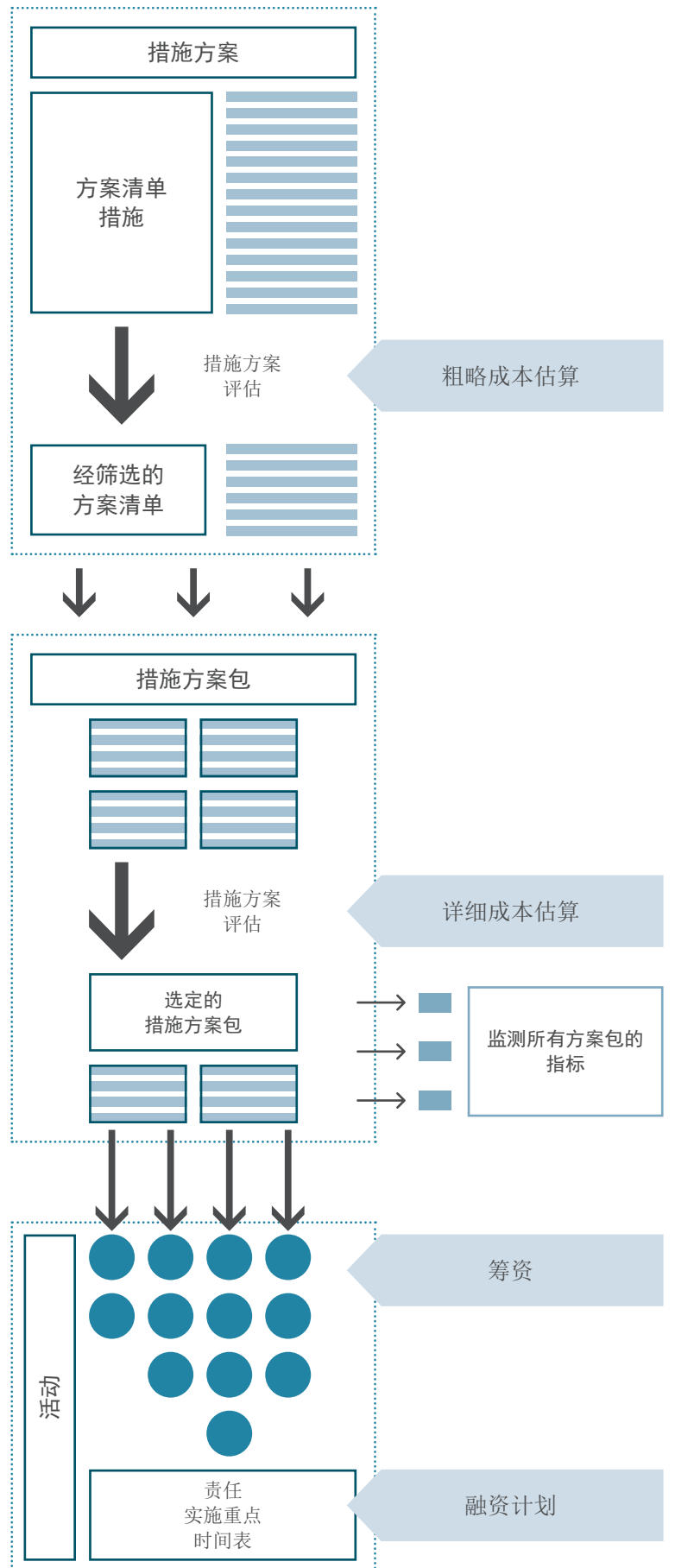
在这一阶段，必须为这些行动争取政治支持和公众支持，例如，即使建设项目的相关目标及措施得到了大多数人的支持，建设项目也会引起争议。

我们准备好开始了吗？

许多作者可能对可持续城市出行规划的各个部分都做出了贡献。现在应该完成文档的定稿并检查其质量。根据机构的常规做法，详细的财务计划可以纳入计划本身，也可以作为单独流程的一部分。无论哪种情况，在通过SUMP规划之前，您都应该就每个优先行动的预算和长期安排达成共识，以在所有相关机构之间分摊成本和收入。

规划流程中最重要的里程碑是方案规划阶段：
《可持续城市出行规划》将由主管政治机构的
决策者通过。

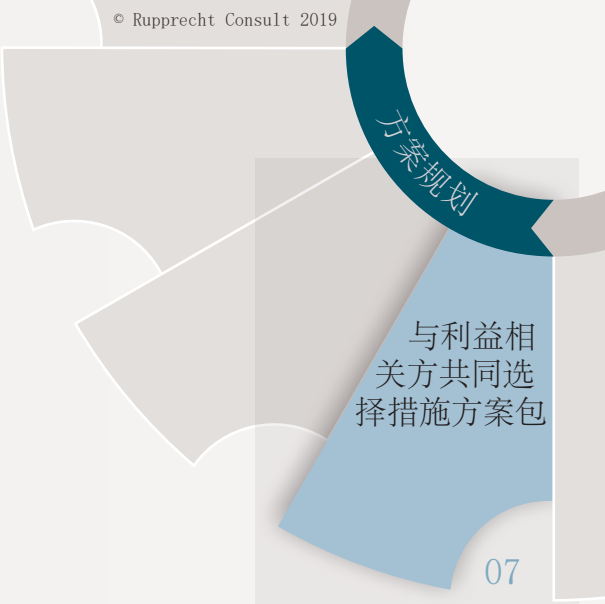
图25：
第三阶段的主要步骤（措施方案评估、措施方案包组
合、活动计划）概述



© Rupprecht Consult 2019

步骤7： 与利益相关方共同选 择措施方案包

- 7.1 与利益相关方共同制定并评估措施方案清单
- 7.2 确定综合方案包
- 7.3 策划对措施进行监测和评估



与利益相
关方共同选
择措施方案包

07

有效措施方案包的制定是可持续城市出行规划的核心。只有精心选择的措施方案才能确保达到既定目标和目的。选择应基于与关键利益相关方的讨论，对可行性和对目标贡献的透明评估，并考虑其他地方采取类似政策的经验。为了最大程度地发挥协同作用并克服障碍，应规定综合措施。尽早对每项措施（或措施方案包）的评估和监测进行规划，以确保稍后讨论责任和预算时考虑到这一点。

活动7.1：与利益相关方共同制定并评估措施方案清单

基本原理

措施评估和选择旨在确定最合适和最具成本效益的措施，以实现您的愿景和目标。为了避免忘记相关的选项，应基于您自己的专业知识、利益相关方和公众的想法，其他城市实践者的经验以及措施和措施类型的数据库，创建一个全面的清单。

为了实现一套切实可行的、适应可用资源和当地情况的措施，需要对长名单上的所有备选方案进行透明评估。评估不仅要以对目标的贡献的有效性为指导，而且应当以可接受性和物有所值为指导。尤其是在城市交通和出行预算紧张的时候，至关重要的是所消耗的资源需要产生最大的影响。

目的

- 确定各种有利于您的愿景、目标和指标的措施选项。向经验丰富的城市和实践者学习，以考虑所有相关选项。
- 选择适合您当地情况的最有希望的措施。
- 确保有效利用可用资源，避免选择财务上不切实际的措施。
- 采用透明的流程，为选定措施的有效性和可行性提供令人信服的证据。



何为“措施”？

措施是一种广泛的行动，旨在促进实现SUMP中的一个或多个政策目标，或克服一个或多个已确定的问题。例如，从土地使用、基础设施、法规、管理和服务措施到行为、信息提供和定价措施。

任务

确定措施（形成备选方案）

- 根据各板块出行规划（例如，步行、骑自行车、公共交通、公路运输、停车、货运）以及其他相关政策领域的规划（例如，土地使用，能源，环境，经济发展，社会融合，健康与安全），执行已规划的、已实施的措施的系统性回顾工作。
- 创建与您的目标和愿景相关的新潜在措施的长名单。考虑新的和创新的办法。还包括将由私营部门执行的措施。使用措施数据库和措施类型清单来确定措施差距并加以启发（参见下文的“工具”部分）。
- 让利益相关方参与起草方案清单。
- 确保将所有相关交通方式的投资、运营和组织措施混合在一起，一并列入长名单。也需要将具有短期、中期和长期影响的各种措施结合起来。
- 从他人的经验中学习。确定已在其他地方成功实施的措施，并与规划者联系。这样可以避免“重新发明轮子”，避免犯其他人可能已经从中汲取了高昂代价的错误。

城市出行措施数据库

存在广泛的可能措施。这意味着想要确定适合您当地情况的最合适的措施，就需要进行一些案头工作，并与项目团队的成员以及利益相关方进行交流。

您可能需要查阅在线数据库和文档，这些文档概述了可能符合您目标的可能措施：

- SUMP_s-UP手册是有关在SUMP中集成措施和方案包的手册（针对新兴城市、中等城市和发达城市的三种版本），其中包括针对25个类别的100多种措施的一个长名单：<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- CHALLENGE措施选择手册：遴选可持续城市出行规划的最有效的方案包：www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit
- EPOMM网站提供了有关出行管理的详细信息，例如MaxExplorer可帮助您确定最合适的“软措施”：www.epomm.eu/index.php?id=2745
- 重要节点工具箱与评估框架、绘图和空间设计、良好的做法和指纹：<https://vitalnodes.eu/tools/>
- 补充性SUMP指南，附录D：不同的指南包括针对特定主题或环境的一系列建议措施。

在欧洲层面，整个欧洲城市实行城市出行措施（方案包）的两个最全面的资源是Eltis的案例研究板块（www.eltis.org），即欧盟城市出行门户网站，以及欧盟的CIVITAS网站，可实现城市更清洁、更好的交通运输（www.civitas.eu）。





图片 © Ralf Brand

措施确定工具



图26: 应对城市出行规划中常见的各种全方位挑战的措施领域示例。挑战可以通过各种不同的措施来解决。饼图中显示的不同措施领域可以用作控制手段, 以查看城市是否使用所有相关领域来应对特定挑战 (Sundberg, R., 2018年。SUMPs-Up《措施和方案包的整合手册: 增强》, 第9页)。

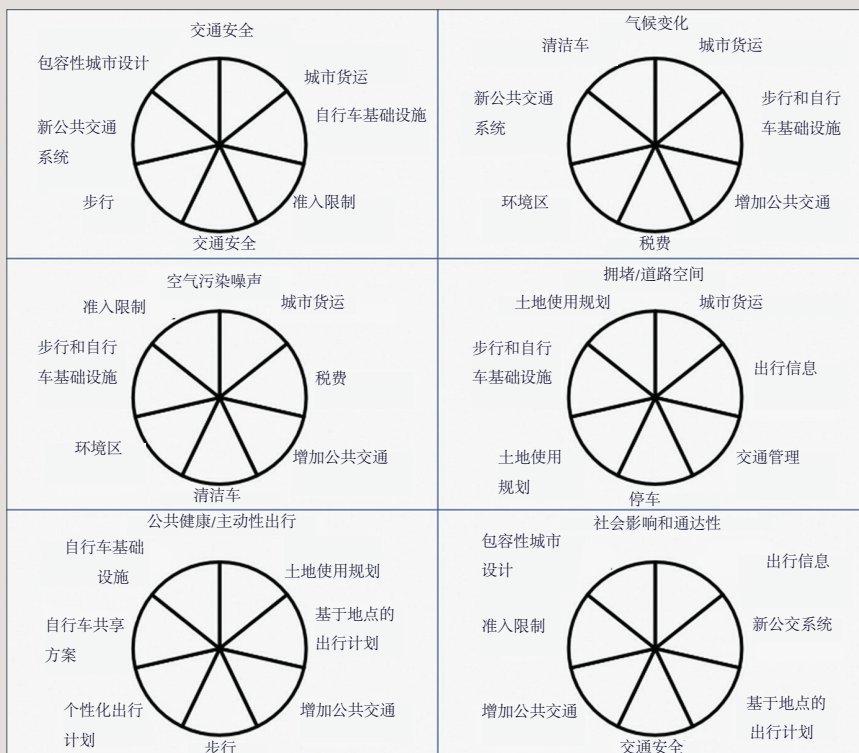




图27：概述不同类型的SUMP措施的覆盖范围以及内部和外部措施之间的平衡结构示例（Sundberg, R., 2018。《SUMPs-Up措施和方案包的整合手册》：逐步提高，第13页）。

	目标：交通事故零死亡	
	目标：提高公共交通质量	
	目标：增加共享单车出行模式	
措施类型	内部措施 (机构内部)	外部措施 (面向市民)
战略政策相关措施	城市的行政管理实现了哪些? 自行车方案 (措施、指南、目标)	城市实施了哪些? 自行车方案 (信息) ...
沟通措施与出行管理	城市的行政管理实现了哪些? 城市出行政策 ...	城市实施了哪些? 信息活动 ...
实际基础性措施包括	城市的行政管理实现了哪些? 维护的预算分配和职责 ...	城市实施了哪些? 新建自行车交通基础设施 ...
规定、提供服务及立法包括土地使用规划	城市的行政管理实现了哪些? 停车费收取后再分配 ...	城市实施了哪些? 城市中心低碳排放 ...



支持措施确定和评估的在线工具

城市交通路线图

城市交通路线图工具使用户能够探索和确定适当的可持续交通政策措施，并量化这些措施对交通、环境和经济的影响：www.urban-transport-roadmaps.eu

KonSULT措施选项生成器

该在线工具使用户可以快速确定适合其情况的那些政策措施。用户指定他们的目标或问题，选项生成器提供64种措施的排名列表，并给出指向详细措施描述的连接：www.konsult.leeds.ac.uk

措施评估（备选方案评估）

- 对长名单上的所有措施进行评估，以找出最适合和最有效的措施。
 - 考虑措施对交通系统性能的可能影响（通过改变出行需求、改变交通设施的供应或改变交通系统的提供和运营等方式实现）。
 - 根据每个城市的目标(有效性)、被批准的可能性(可接受性)以及对城市预算的影响(物有所值)，评估每项措施的可能绩效)。考虑不同的评估方法并决定使用哪种方法。选择取决于您的经验和可用资源，并且可能包括定性和定量方法。
 - 许多城市使用的相对快速的方法是针对多个标准进行专家评级（简化的多标准分析），例如在一系列研讨会中实施。要采用这种方法，应该召集一组合格的专家（例如SUMP“指导小组”或“核心团队”）。提出措施后，每个专家分别进行评分，将分数作为一组进行讨论，专家可以修改其评分，但不必在同一分数上达成共识，最后可以计算平均值以比较和确定措施的优先级（参见下文的“工具”章节，该章节给出了组织这种评分的方法示例）。对于更合格的平均值，根据专家的专业领域加权专家的评分可能会很有用（例如，环境专家在空气质量评级中的权重较高，在成本评级中财务专家的权重较高，等等）。
 - 在线工具可以提供支持，包括，例如，KonSULT措施选项生成器和城市交通路线图工具，它们都可以通过对预期效果的公正估计来获得影响评估（参见下文的“工具”章节）。
- 评估拟议的措施，并考虑在给定资源条件下切实可行地、及时地实施这些措施（可行性预检查）。确保考虑所有成本和收益，而不仅仅是易于衡量或评估的成本和收益。
- 根据评估结果，筛选方案清单，缩减为最有前途的措施。
 - 确保同时考虑客运流和货运流。
 - 确保在评估成本和收益时平等地考虑和比较所有方式。
- 为您筛选的方案清单提供更详细的说明。考虑应在何时何地实施该措施，以及将由谁使用、谁会受其影响。
- 制定经筛选措施的详细成本估算，包括所有相关类别的估算：土建/建筑；调查、研究、设计和制图；制度发展/能力发展；利益相关方的参与和沟通；设备，车辆和材料；咨询服务；运营和维持；征地；不断增加的行政费用；初始营运资金；以及税收和规费。花费估算不足通常被认为是基础设施投资评估中的重大风险。
- 尽早让其他部门（包括财务部门）参与进来，并为这种参与提供益处。这将帮助您在以后可以确定责任和成本分摊方式（请参见活动8.3, 9.2）。
- 确定哪些措施需要额外或外部技术支持以进行可行性研究、技术研究或市场研究。



措施评估工具

示例表给出了造册措施等级的确定方式。例如，可以由该市的专家在研讨会中完成。

图28：措施影响评估的示例。有效性评估量表从-2到2；-2=措施对目标的实现带来了明显的风险；0=措施具有中性作用；2=措施明显地起到了积极作用。可接受性和物超所值两个指标的评估量表从0到3（根据Mattson, C., 2018年, 《SUMP-UP: SUMP行动计划制定标准》，第9页）。

措施/ 方案包	SUMP的愿景与目标			优先级 (SUMP愿景摘要)	预期结果	
	提升交通安全	增加步行、骑自行车和公共交通的使用量	减少私家车通行		...如果措施已实施	...如果措施未实施
独立自行车设施	2	2	1	5 (2+2+1)	更好的自行车基础设施。越来越多的人在日常出行中使用自行车。	骑自行车的人没有任何改善。在最好的情况下，这意味着骑自行车的人的数量没有减少。
制定出行管理计划	0	2	2	4 (0+2+2)	日常出行向更多地使用可持续交通方式转变。现有基础设施越来越多地用于可持续交通方式。	仍旧采用模式共享。可持续方式没有增加。
改善优先路线上的人行横道	2	2	0	4 (2+2+0)	增加了行人的安全和保障。日常出行中有更多人步行。	行人受伤人数的现状。较低的安全感会导致更少的人步行。
...						

这样的评估研讨会也可以采用工具支持，一旦专家对它们进行评分，这些工具将自动计算措施的相对优先级。这允许使用定量信息（例如，大约成本）预先填充模板，以增强决策的事实基础。它还使用户能够以交互方式直接讨论各个专家评级的最终结果。类似的一个工具是“城市节点评估Excel模板”：<https://civitas.eu/tool-inventory/urban-nodes-assessment-tool>

基本要求之外的行动

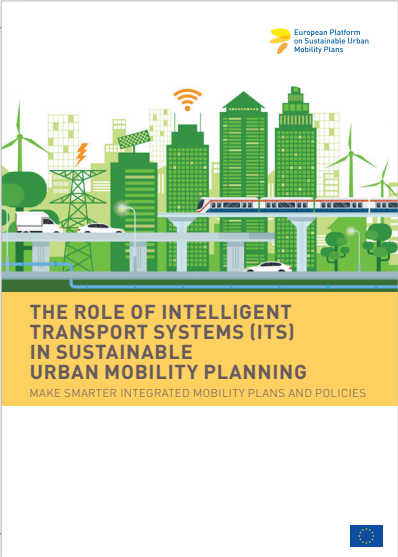
- 与关键利益相关方共同确定措施，使他们密切参与方案的生成和评估过程。
- 向公众提出措施意见，例如在线形式，以介绍您的长名单。
- 在您自己的城市和国家/地区之外寻找良好的案例。
- 邀请其他地方的实践者到您的城市以寻求他们的建议。
- 带您当地的决策者到已成功实施您的某个主要措施的城市进行实地考察，以提高其接受度。

检查清单

- ✓ 已分析已实施和已规划的措施。
- ✓ 已创建潜在方案清单。
- ✓ 已与在其他城市或地区实施了有趣措施的规划师交流经验。
- ✓ 已评估适当的措施，着眼于有效性（对目标的贡献）、可接受性和性价比。
- ✓ 最有希望的措施已选入经筛选清单。
- ✓ 可提供经筛选措施的详细说明和成本估算。

时间安排与协调

- 在愿景、目标和目的已经确定之后。
- 首先确定，然后评估措施。



智能交通系统（ITS）为您的SUMP提供了一系列措施。但是，实施此类技术本身不应被视为目标，而应被视为为实现一个或多个SUMP目标而获取明显贡献的手段。在许多情况下，智能交通系统是其他措施的赋能技术，使其他措施变得可能或更有效（例如，电子监控某些车辆的出入限制情况，将其作为实施低交通流量区域的一部分措施）。其他使用智能交通系统的示例包括：提供多式联运出行实时信息以促进多式联运出行的系统；环境友好型交通和交叉路口控制或走廊管理措施（例如交叉路口的公共交通优先）；多式联运出行综合付款措施以及预订和电子售票措施；自动道路用户收费措施；智能停车管理和信息设施；应变型和预测型交通管理和控制，包括使用浮动车辆数据；车队管理系统。

有关智能交通系统和SUMP的更多链接，请参见《可持续城市出行规划中智能交通系统（ITS）的作用实践者简报》。

先进实践案例

葡萄牙波尔图：不同城市措施选择所采用的措施分类

波尔图城市圈的可持续城市出行行动计划（PAMUS）涵盖了17个城市。为了确定要在各个城市和整个城市圈地区实施的措施，将这些措施分为九种类型。为了按照类型评估方案清单，对类型和目标进行了跨矩阵分析。由于该行动计划是在六个月内制定的，因此没有时间让市民参与措施选择。但是，波尔图城市圈的可持续城市出行行动计划（PAMUS）综合了来自市政当局政策人员和技术人员组成的工作组意见。该工作组帮助缩短了最初的方案清单。

作者：波尔图市，由Ana Dragutescu（倡导地区可持续发展国际理事会）整理
图：PAMUS：波尔图城市圈的可持续城市出行行动计划

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

先进实践案例

西班牙格拉诺勒斯市：通过评估以前的SUMP规划进行了参与性措施评估

在制定他们的第二项SUMP（PUMS）时，Granollers专注于让利益相关方参与对出行措施的重新评估和优先级确定工作。这是通过特定的活动和辩论实现的。与市交通和卫生委员会、经济和社会机构以及市议会的技术人员举行了会议。还与市民和公共交通用户组织了进一步的会议。在这些会议期间，参与者提供了对相关技术建议的反馈，并就如何改进SUMP中的具体要素和措施提出了建议。

作者：Laura Llavina Jurado，格拉诺勒斯市，由倡导地区可持续发展国际理事会整理
图：格拉诺勒斯市

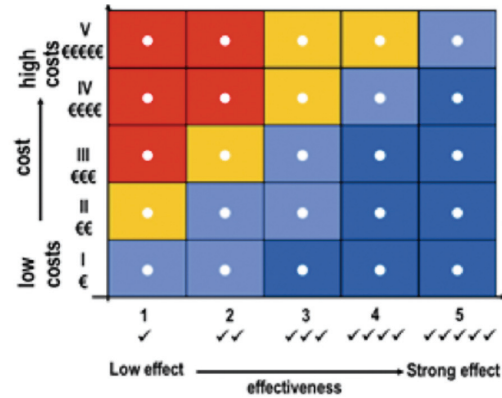


先进实践案例

德国不莱梅市：通过结构化专家研讨会进行多标准评估

不莱梅市使用了几种工具来完成SUMP措施选择过。成本效益矩阵有助于确定每个单项措施的目标实现水平。该方法包括措施对于目的的有效性专家评价，针对每个指标均采用定性量表，以达到相应目的。其次，对空间效果进行了评估，最后对效果进行了排名。措施成本的分类按照五个成本组实施。在分类和排序之后，最终确定了成本和效果矩阵，描绘了每项措施能够在多大程度上实现目标。

作者：不莱梅市，由EUROCITIES整理
图：不莱梅市



活动7.2：确定综合方案包

基本原理

经验表明，孤立的措施只能产生有限的影响，而方案包可以相互促进，并有助于克服实施障碍。方案包组合了不同的措施，以更有效地为目标做出贡献并提高其可接受性。为了确定最有用的方案包，应探索和测试将它们分组的的不同方法。

在现阶段需要对主要措施和方案包进行详细的影响评估，以避免不切实际的项目，确认创新思想并确保成本效益比，通常使用标准化方法，例如多标准分析（MCA）或成本效益分析（CBA）。

在市民和利益相关方的帮助下选择的最终方案包不仅应最大程度地实现对目标的贡献，而且还应努力将交通方式（多式联运出行）与土地利用规划和其他部门规划活动（例如环境、卫生或经济措施，参见活动2.2）相结合。

目的

- 使用选定措施组成的方案包来帮助克服实施特定措施的障碍并发挥协同效用。
- 确保多种交通方式的整合（多式联运出行）。
- 力求与土地利用规划和其他部门规划活动相结合。
- 确保决策者、市民和其他利益相关方对方案包的主人翁权利和高接受度。



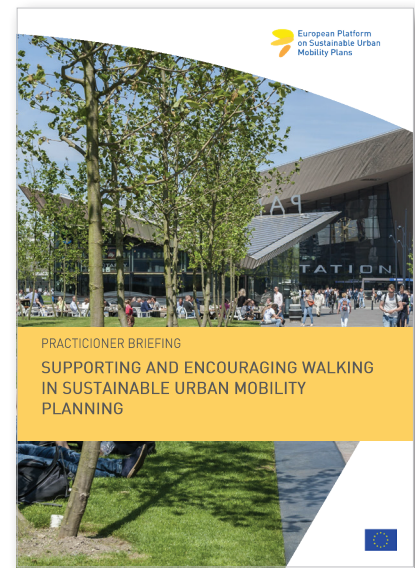
“方案包”是什么？

方案包通常是不同类别的补充措施的组合，这些措施相互协调，可以比单项措施更有效地解决问题的特定方面，并克服实施这些单项措施时会遇到的障碍。一个例子是将诸如停车控制之类的阻止汽车使用的措施与诸如改善公交服务和自行车道之类的促进型替代方案的措施相互结合。

您的方案包应支持和鼓励不同的行动领域，包括步行。例如，可以围绕签名项目或关键干预措施（例如步行区或“超级街区”）形成步行方案包（也可以参见下文Vitoria Gasteiz的良好做法示例）。将市区重新设计为步行区的这种方案应包括相互支持的不同类型的措施。除了限制车辆通行和重新设计街道（以吸引力和可达性为重点）（例如更多的绿色空间和树木、座椅和厕所、清洁且光线充足的街道）的核心措施之外，还可以包括：

- 在前几个月的特定夏季或星期日临时供行人专用，且最好与公共活动相结合
- 在边缘建造自行车停放处，并改善附近街道的自行车道
- 建立路旁停车位（例如对居民收费费率低的停车库）
- 改善附近的公交车联络道
- 送货到商店的解决方案（例如在早上/晚上划出送货车辆通行的时间段，或者在最后一英里使用货运自行车在附近创建微型枢纽）
- 与商店所有者和公众进行主动沟通（例如，在设置行人专用区之前和之后使用客户满意度调查表和营业额统计表）
- 降低速度限制并为周围街道的行人安装安全的通过地点

关于如何创建健康、高效和可持续的步行社区作为可持续城市出行规划的一部分的更多指导，请参见《可持续城市出行规划中支持和鼓励步行实践者简报》。



任务

- 确定方案包的选项。有多种方法可以将措施分组，例如：
 - 按措施类型分组（将土地使用，基础设施，法规，管理和服务，行为，信息提供和定价措施等予以综合考虑），
 - 按接受度分组（将比较受欢迎的和比较不受欢迎但有效的措施归为方案包，例如，激励措施和限制措施），
 - 按目标或挑战分组（将有助于实现同一目标或解决同一问题的措施添加到方案包中），
 - 按地理位置分组（将同一地区的措施合并为一个方案包），
 - 按成本分组（将有效但昂贵的关键措施与创造收入的措施组合起来，以实现较低的净成本），
 - 按外部融资分组（对需要外部融资的措施，具有如下特征的划分为一组：
 - i) 支持一个清晰确认的目标； ii) 在同一影响范围内进行实施； iii) 拥有同一个项目负责人； iv) 具有相似的实施期限），或
- 按照较大的项目分组（例如新的自行车网络，以寻求能够补充和加强该项目的措施）。
- 将措施分组为方案包，从而可以从协同效应中受益并提高其有效性。决定哪些措施将并入措施组的关键，是确定哪些措施可以很好地协同工作，或者哪些措施可能会被需要从而使其他措施可行。一个方案包中的措施应该相互影响，同时共同实现比其自身更好的效果（协同增效），或者通过克服实施措施的障碍来促进方案包中的其他措施。
- 确保已考虑多式联运出行方式。这可能包括长途交通网，譬如，TEN-T网络。

- 检查有利于土地利用规划整合的拟议交通和出行措施。
- 在可能的情况下将措施与进一步的各专业规划活动相结合（例如环境、卫生或经济措施）。
- 确保您已面向所有目标，也包括外部性因素，例如温室气体排放、噪音和当地空气污染。
- 确保短期措施和长期措施之间取得平衡。
- 确保混合使用投资、运营和组织措施。
- 检查是否已面向所有相关的交通方式，包括货运。
- 详细测试和评估替代方案包及其关键措施。根据结果对它们进行修改，以避免不切实际的项目并确保成本效益比。例如，如果在详细的选项评估中发现某些关键措施存在不可行的风险，请返回至活动7.1，调整经筛选的方案清单，以确保仍能实现您的目标。考虑不同的评估方法，并根据您的经验、可用资源和措施类型，决定使用哪种评估方法。
 - 由于措施的影响复杂且难以预测，因此通常将模型用于此目的。校准良好的模型可让您测试措施本身或方案包，以预测措施的影响并将其与当前状况以及已规划好的方案包（“常态”）进行比较。高质量的模型是强大的规划工具，但需要大量数据和能力才能保持最新。与可持续城市出行规划特别相关的另一个局限性是，许多模型无法反映某些类型的措施（尤其是货运、步行和自行车骑行，联运和某些行为措施）或无法预测破坏性变化（参见下文的建模工具概述）。
 - 成本效益分析（CBA）被广泛用于评估较大的单项措施（通常针对基础设施项目）的性价比，并且还可以考虑项目的许多社会、经济和环境影响。但是，成本效益分析通常需要大量数据，并且大多数城市缺乏用于非基础设施措施的标准化成本效益分析方法。
 - 为了纳入未货币化的标准，成本效益分析通常辅以多标准分析方法，尤其是在某些标准的货币化被认为过于复杂的情况下。多标准分析允许用户根据按不同标准确定的数据可用性将定量和定性评估方法结合起来。在许多国家，标准化的成本效益分析或多标准分析是为大型基础设施措施筹集资金的一个要求。
 - 在许多地方，完整的成本效益分析或模拟政策的交通模型可能会过于昂贵，尤其是对于规模较小
- 的措施和城市而言。在这些情况下，可以聚焦于最重要的措施，采用实验形式估计和/或进行“真实世界建模”。
 - 对选定的方案包进行风险评估。对于最简单的形式，这可以是一种思想练习，它会假设这些措施的有效性取决于哪些方面，这些措施发生变化时会发生什么情况以及如何减轻这些风险。如果可能，还应使用定量方法，例如执行执行敏感性测试。这意味着评估（或模型）会按照一系列假设重新执行。如果倾向选用的方案包在多种假设下绩效良好，则该方案包可通过验证。如果该方案包的绩效变化不定，则它的鲁棒性较差，显然不值得追求。这意味着建议重新设计它以改善其绩效。
 - 与利益相关方讨论选定的方案包，吸引他们参与选择过程，例如参加SUMP“指导小组”的会议。以透明和专业的方式传达方案包。
 - 积极参与并获取市民对措施和方案包的反馈意见。他们应该参与方案包的验证和最终选择。
 - 做出措施和方案包的最终选择。

基本要求之外的行动

- 在共享交通方式中与其他本地机构开展合作。这样可以降低成本，且易于保持模式的最新状态。对共享模式感兴趣的机构可以是，譬如，本地大学、邻近的市政当局或（地区）公共交通运营商或主管机构。

时间安排与协调

- 一旦制定措施清单。

检查清单

- ✓ 确定有望实现协同增效和克服实施障碍的潜在方案包。
- ✓ 考查着眼于与土地利用规划和其他专业规划活动相结合的方案包。
- ✓ 就针对所有目标测试和评估了经筛选的方案包，以确定最具成本效益比的组合。
- ✓ 与利益相关方和公众讨论并验证了所选择的方案包。
- ✓ 已选择最终的全套方案包。

场所营造

近年来，一种越来越受到关注的措施是场所营造。它可以通过使用“轻型而廉价”的解决方案以及与居民的强大合作来改造街道和公共空间，以提高宜居性和本地匹配性。允许城市进行快速改进，这可以作为衡量方案包中有效组件以阐释所需的更改，并获得对其他SUMP措施的进一步支持。

公共空间项目在场所营造方面提供了广泛的资源：
www.pps.org

在线平台URB-I：URBAN IDEAS托管了一个启发性的场所营造项目数据库，其中包括比较“之前和之后”状况的图：
www.urb-i.com/before-after

来源：公共空间项目

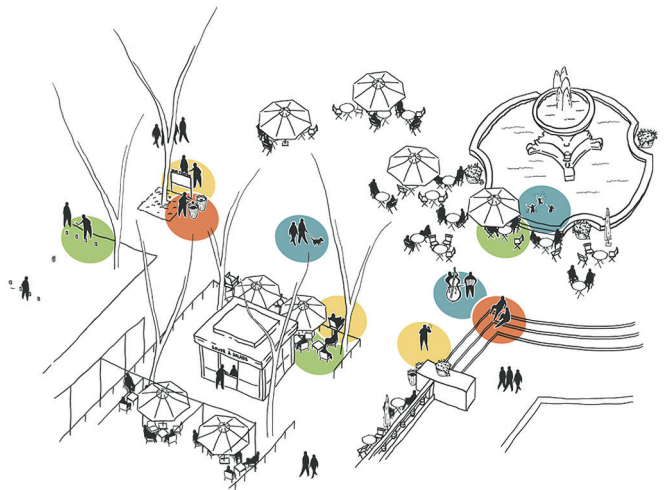


图29：场所营造



方案包工具

四步骤原则是一种行之有效的系统性的、有效的方案包制定方法。瑞典国家主管部门在城市的可持续城市出行规划中以及国家和地区级别的交通规划中倡导此方法。四步骤原则的步骤可以描述如下：

- 步骤1：重新思考！影响出行需求和交通方式选择的解决方案（土地使用规划，需求管理/出行管理）。
- 步骤2：优化！更加有效地利用现有交通系统（基础设施，车辆等）的解决方案。
- 步骤3：重建！重建现有基础设施。
- 步骤4：建设新的！在基础设施和大型重建项目上进行投资。

即使该方法的名称暗示了按顺序使用的过程，但应更正确地将该方法视为可持续出行规划中的“思维方式”。“四步骤原则”背后的研究，强调持续减少对机动车的依赖、优先发展更可持续的交通方式，以及有效利用现有的交通系统，以减少大规模重建或兴建新道路基础设施的需要。四步骤原则能确保将适当的措施组合到方案包中，以提高可持续城市出行规划的成本效益比。

来源：Sundberg, R, 2018年。《SUMP-UP措施和方案包的整合手册》：步骤，第15-16页

图30：四步骤原则中不同步骤的措施类型（来源：瑞典交通管理局等，2014年）



KonSULT措施生成器

KonSULT在线工具还可以协助处理流程的分组。根据选项生成阶段产生的措施排序清单，该工具根据典型有效措施的方法提供有关哪些措施可以相互补充的建议信息：www.konsult.leeds.ac.uk



有关成本效益分析和多标准分析的更多信息

- DG地区，2015年。投资项目成本效益分析指南；2014-2020年凝聚力政策的经济评估工具，https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf
- 证据项目，2014年。讨论确定项目可行性所面临的挑战；项目评估（最常见的成本效益分析法）在城市一级的决策中的作用；以及SUMP在项目优先级排序中的作用，www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf
- TIDE项目，2012年。城市交通创新成本效益分析和影响分析的项目指南为城市交通项目评估提供了一个易于应用的工具，其中包括成本效益分析和多标准分析元素，网址为：www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf



SUMP流程中的建模工具

交通模型是对现实世界的简化表示，可以测试和评估理论情景（假设情况）。交通模型的作用是在未来交通基础设施（包括新的行人和自行车设施）以及新的或变化后的运营概念（例如智能信号控制系统）的设计过程中支持公共政府机构。它们是不断发展和调整的，以适应当前的出行趋势、社会人口变化和可持续的环境目标追求。典型的结果包括不同交通方式和用户组的总出行时间，私人 and 公共交通网络中的运输量、排放的空气污染物等。交通模型的输出因此经常被用于进一步的经济计算，或者是作为政治讨论的基础，包括公众参与的基础。

可以使用交通模型为SUMP流程生成可靠且一致的输入，特别是在特定规划阶段，例如场景开发、措施评估和选择，以及监测方面。建模结果有助于预测各种政策和措施组合的影响，并考虑到复杂的相互作用和可能的强化或反弹效应，从而有助于确定最有效的综合方案包。除了用于确定基线情景外，它们还可以在实施阶段定期监测交通系统中发生的变化，以评估您是否在正确的轨道上或是否需要做出反应并适应您的行动。

是否需要在SUMP流程的早期决定是否对SUMP规划使用交通模型。这取决于SUMP的时间跨度以及所讨论措施的性质：预计这些措施将对交通需求产生更大的影响（例如，建设新的公共交通线路，引入新的可持续发展模式或服务），建议您使用交通建模来预测这些影响。可用的预算、时间、数据和问题的规模决定了使用哪种模型。

运会上模型的三个种类分别是宏观、微观和介观的，前两种是最常用的。宏观建模通常用于战略规划，而微观建模通常用于运营计划。宏观建模专注于大范围的选择，例如目的地、模式和路线选择，而微观建模则主要关注交通流量模型。因此，必须选择适当的建模级别来分析城市措施的各种影响，因为它们的范围可能会有所不同。

直到最近几年，使用的建模工具还未完全将自行车骑行和步行考虑进去。欧盟资助的CIVITAS FLOW项目（<http://h2020-flow.eu>）致力于改进微观和宏观交通建模软件，以便他们可以更准确地对现有的自行车和步行基础设施以及自行车和步行行为进行建模。这些发展包括宏观出行需求模型的扩展（包括引入车辆共享系统和用于自行车路线选择的增强型随机分配），以及微观交通建模软件功能的改进（包括对车辆与行人之间相互作用的改进建模）。

另一种类型的模型是综合交通和土地利用的模型（土地利用和交通相互作用(LUTI)），它能够模拟从基础设施项目、定价、监管、多式联运出行到城市空间规划的各种干预措施。它们还可以包括因搬迁或新产生的需求而导致的“反弹”效应的影响。但是，必须强调的是，综合的交通和土地利用模型非常复杂且需要大量数据，而建立它们需要大量的时间和精力以及技术专长。

重要的是要在规划流程中的所有时刻意识到模型的局限性。规划师和建模人员必须使用自己的判断力，因为交通建模不是一门精确的科学，并且所有模型都存在系统性偏差。每个模型运行都基于许多假设和计算，并且每个假设都会增加不确定性。不确定性很难理解，尤其是在精心设计的地图上显示确切数字时。即使预测超出了模型的能力范围，人们也很容易相信预测。放大程度越大，不确定性就会越高。为此，必须根据本地环境校准模型，而不是简单地使用默认设置，这一点至关重要。

因此，规划人员在整个过程中的职责是：

- 进行灵敏度测试
- 同结果一起提供限制条件
- 使用产出和定性产出的范围区间，而不是进行单点估计
- 避免放大到超出可信范围的水平

从上述意义上讲，称为草案规划模型的聚合模型不是交通模型，但是对于SUMP流程中的初始策略的筛选，它们可能是一个有趣的选择。它们可以用更少的资源来构建，并允许用户探索和确定适当的可持续交通政策措施，在一致的框架内量化其影响，并建立未来方案的实施路径。此类别的一个典型案例是代表DG MOVE开发的2030年城市路线图模型www.urban-transport-roadmaps.eu。但是，聚合模型不能代替使用更多分类模型进行详细评估。

先进实践案例

波兰克拉科夫市：将停车管理与交通限制和公共交通措施相结合

克拉科夫市将停车管理政策视为实现某些更广泛目标的一种手段，例如改善空气质量和减少交通拥堵，而不仅仅是应对停车问题。克拉科夫市政府将停车措施的实施（例如，拆除停车位）与交通限制措施（例如，限制交通区域）和公共交通措施（例如，整合公共交通服务）相结合，从而减少了车辆数量并同时改善了空气质量和交通流量。提供汽车替代品并采取分步实施方法，将有助于实现公众对停车法规的接受。

作者：Tomasz Zwoliński, 波兰克拉科夫市, 由Polis整理
图：Eltis, Harry Schiffer



先进实践案例

芬兰坦佩雷市：利用电车轨道项目的机遇进行出行管理

2016年，坦佩雷决定建造其第一条缆车线路。多年来市中心出现的严重交通混乱成为了鼓励人们改变出行习惯的好时机。人们愿意打破常规，因为他们需要在施工期间寻找新的方式和路线。坦佩雷（Tampere）推出了针对汽车驾驶者的多项出行管理措施，包括新的泊车换乘设施，促进了公共交通和自行车的使用量，并为骑自行车和步行提供了更多空间。如果没有智能出行管理和与市民和利益相关方的广泛沟通，大规模交通基础设施投资就不会实现。

作者：Sanna Ovaska，坦佩雷市，UBC整理，
图：Veli-Matti Lahdenniemi



先进实践案例

西班牙维多利亚·加斯蒂斯市：将出行措施整合到超级块模型中

维多利亚·加斯提兹（Vitoria Gasteiz）的《可持续出行和公共空间规划》旨在通过实施一种称为超级街区模型的新计划，将公共空间返还给人们。超级街区是一个地理空间，覆盖了几个街区，只有行人、自行车骑行者、服务人员以及邻里的汽车才能使用，而其他私家车和公共交通工具则仅限于街区周围的街道。除了重新设计城市空间外，还需要整合出行措施以改善空间的整体质量，例如新的公共交通网络、交通信号灯管制、行人/自行车道网络、城市货运物流设施或扩展规定的停车位。

作者：Juan Carlos Escudero，维多利亚·加斯蒂斯市，由Rupprecht Consult整理
图：城市生态局



活动7.3：策划对措施进行监测和评估

基本原理

规划流程和方案实施的监测和评估对可持续城市出行规划的有效性均至关重要。

稳健的监测和评估过程可帮助您从经验中系统地学习、调整和改进计划活动。定期监测可以帮助您确保取得必要的进展。实施后的评估有助于证明SUMP规划及其措施的有效性，这对于长期成功至关重要，因为它使决策者能够证明钱花在了什么地方并避免将来出错。透明的报告应确保评估结果能够反馈到公众辩论环节。

尽管较早就已经制定了战略指标和目标（参见活动6.1和6.2），但此处制定了措施层面的指标，更详细地商定了监测活动和评估活动。尽早确定监测安排的目的是使它们成为方案实施的有机组成部分。

目的

- 确定一个指标集，以允许在监测和评估所有主要措施方面以合理努力。
- 就适当的监测安排（包括责任和预算）达成协议，以评估措施执行情况和目标达成情况，从而能够作出及时和有效的应对。
- 将监测和评估安排作为后续流程的组成部分。

任务

- 确定需要哪些信息来监测和评估您的措施。

- **结果：**一项措施有望带来什么影响？为每个主要措施或方案包确定合适的结果或交通活动指标，以便能够评估其是否成功。在活动6.1中已经选择了关于实现可持续交通的总体进展的战略成果指标。此处规定了针对单个方案包的更具体的指标，例如公交车、卡车和小汽车的排放量、事故次数或城市特定区域的自行车出行次数。

- **输出：**一项措施中直接实现了哪些政策、基础措施或服务？为每项措施规定一个合适的输出指标，以便能够监测其执行程度，例如，新公交专用道的公里数或运营中的新公交车数量。

- **输入：**您花费的资源是什么？监测每项措施的投资和维持成本（包括人工成本），以便在成本失控时及时做出反应，以及能够对性价比做出评估。

- 考虑先前数据审核的结果，评估现有数据源（参见活动3.1和6.1）。找出差距，并在必要时开发或确定新的数据源（例如，调查数据，来自自动测量措施的定量数据）。

- 在开始制定自己的措施指标之前，请与您所在地区的关键利益相关方和其他机构讨论该主题，因为他们可能已经采纳了其中一些。如果使用已经被实施和被接受的指标，则可以更容易地监测它们。

- 确定一套定量和定性的指标集，以便通过合理努力即能提供足够的信息。选择指标时，请考虑可用数据和用于收集新数据的有限资源。只要有可能，应当使用已经明晰地确定的、且人们知道如何测量和分析它们的标准指标。

- 为所有选定指标（包括战略指标和措施指标）制定监测和评估安排。对于每个指标，应当：
 - 制定清晰的定义、报告格式、数据测量方式，根据数据计算指标值的方法、以及测量的频率。
 - 建立基线值，即没有SUMP措施的起始值和预期发展，以及期望的改变目标值。
- 商定明确的责任以及监测和评估的预算。熟练的工作人员或外部合作伙伴应当是责任上独立的机构。监测和评估的预算通常至少应占SUMP制定预算总额的5%。

基本要求之外的行动

- 考虑使您的指标与外部资助机构的指标保持一致，以使这些措施对资金有吸引力。例如，可能需要测量二氧化碳排放量的减少量，如此才能从国家环保机构获得资金。
- 整合对SUMP制定过程的成本和收益的评估。
- 规划由利益相关方参与的监测和评估活动。
- 与相关的地方和区域利益相关方就区域指标进行协调。



关于任务的详细信息

图31：指标类别及示例（May, T., 2016年5月。CHALLENGE：《措施选择手册——为可持续城市出行规划选择最有效的措施》，第28页）

SUMP规划的要素		测量人	
	示例→		指标类型
目标	减少交通运输中的局部空气污染	超过空气污染阈值水平的天数	成果指标
交通目标	增加非机动车交通方式的使用	步行和骑自行车出行的份额	交通活动指标
措施	建立分离式自行车道	已建造分离式自行车道的公里数	输出指标
	城市中心步行购物街	市中心行人专用区的完成百分比%	
资源	投资和维持费用	新的/改进后的基础设施的交通投资和维持成本	输入指标

时间安排与协调

- 一旦确定了措施和方案包。
- 必要时，当最终一组行动获得同意时（活动8.3），应进行更新。
- 将监测和评估安排（包括责任和预算）作为SUMP文件的一部分（活动9.1），参见下文图32。

检查清单

- 已选择合适的措施指标。
- 已制定针对所有指标进行监测和评估的安排。
- 已就监测和评估的责任和预算达成一致。

图32：SUMP流程的监测和评估





图33：填写有示例指标、用于规划监测和评估活动的概览表

SUMP指标	定义	基线	目标	测量区域	日期采集方式	测量频率	责任
交通死亡人数 (道路安全)	每年每10万名城市居民因城市交通状况而必然导致的、在交通事故发生后30天内死亡的人数。	4	减少	1号、2号和3号城区(覆盖大部分城市功能区)	警察的事故发生报告	连续(每年从警察数据库计算得出指标值)	警察
...							
措施指标	定义	基线	目标	测量区域	日期采集方式	测量频率	责任
学校附近交通中受伤的人 (措施:在学校门前建立交通管制区)	每10万名居民每年在离学校半径300米范围内的交通事故中受伤的人数。	25	减少	1号、2号和3号城区所有学校半径300m范围	警察的事故发生报告	连续(每年从警察数据库计算得出指标值)	警察
...							

先进实践案例

法国图卢兹市：跨机构委员会领导的监测流程

图卢兹市SUMP规划包含一项雄心勃勃的监测和评估计划。几个委员会定期监测SUMP及其措施，并且每年至少召开一次会议。这些委员会由不同的体制内机构、技术机构、民间社团机构和研究机构组成。为这些委员会提供了不同的工具：

- SUMP观测站（针对每项措施，包括：原始目标、分配的资源、通过定期调查更新后的预期结果和指标）
- 出行费用工具（针对每个模式，用于用户和社会）
- 出行表盘（跟踪单项措施）

合作伙伴参与监测活动被认为是一个成功的因素。

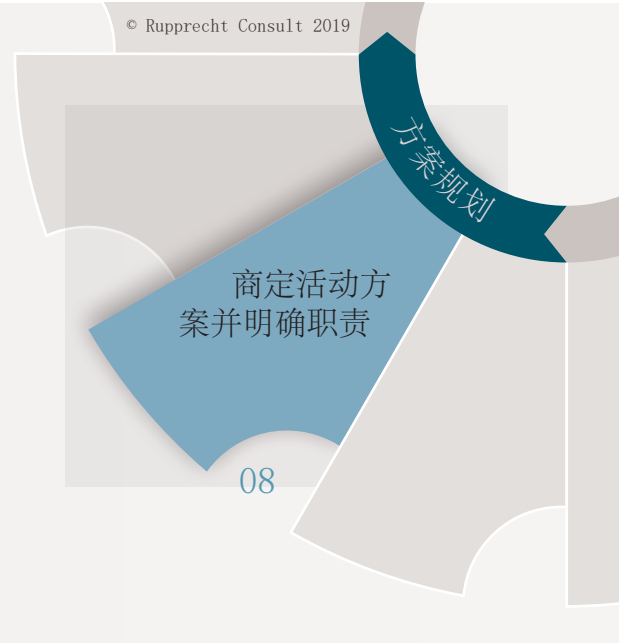
作者：Mary Malicet和Christophe Doucet，天梭社区，图卢兹市，由Polis整理 | 图：天梭社区



© Rupprecht Consult 2019

步骤8： 商定活动方案并 明确职责

- 8.1 描述所有活动方案
- 8.2 确定资金来源并评估经济承受能力
- 8.3 商定优先事项、职责和时间表
- 8.4 确保广泛的政治和公众支持



根据有关“方案包”的协议，在制定运营计划时，需将方案包分解为负责方案实施的各单位、各机构可以执行的任务（或“行动”）。在详细的行动说明和成本估算的基础上，需要就明确的责任、优先实施的项目和时间表达成一致。在此阶段，将具体（“可执行的”）内容传达给受影响最大的利益相关方（通常是公众）和政治决策者也至关重要。此步骤的主要目的是就受到广泛支持的一组已清晰确定的、有助于实现愿景和目标的行动达成一致。

活动8.1：描述所有活动方案

基本原理

在措施选择的前一步骤中已经收集了信息，其中以通用术语定义、选择和描述了措施和方案包，并与市民和利益相关方进行了讨论和验证（参见活动7.1和7.2）。现在则需要更详细地将措施分解为行动了。您可以确定在实施阶段将如何、在何时何地、执行什么内容。

通过指定某种操作，可以规定您到底要如何达到设定目标。详细的操作说明提供了实施阶段，并帮助您确定各行动之间的关系，然后确定其执行顺序。

目的

- 通过分解成行动来详细确定SUMP的措施。
- 确定行动之间的联系，并找到最佳的执行顺序。
- 考虑并控制重要的实施风险。

任务

- 将措施分解为若干部行动，例如在建设自行车高速公路之前，应当做某些研究，以确定通勤者定期骑自行车的地方以及需要自行车道的地方。

- 尽可能详细地描述所有行动。下面列出四个问题，它们可以指导详细计划：
 - 行动应在哪里进行？
 - 该行动应当在何时执行？
 - 谁将使用它？
 - 应该以什么样的密集度使用它？例如，新公交专用道的公里数或正在运营的新公交车数量。
- 确定不同行动之间的联系，以建立最有效的实施顺序。通过确定行动之间的关系，您还可以发现它们在实际实施中如何相互关联并可以从中受益。
- 在概述表（请参阅活动8.3中的模板表）中展示行动，包括详细的行动说明、法律要求、对对象的预期贡献以及建议的优先级、责任和时间表。可以在活动8.2中使用成本估算和资金来源进一步更新该表。

基本要求之外的行动

- 准备行动情况说明书，以结构化方式提供同行动相关的所有关键信息（请参阅下面工具部分的行动说明书）。行动说明书可以在实施阶段推进向实施单位移交措施的进程，推动与实施单位的沟通（请参阅活动10.1）。

时间安排与协调

- 行动基于活动7.2中确定的措施和方案包。
- 行动的详细描述为活动8.3中的优先项、责任和时间表的达成提供了必要的基础。
- 行动说明书给出了实施阶段。

检查清单

- ✓ 所有行动均已确定、定义和描述。
- ✓ 行动之间的关系已确定。



何为“行动”？

行动是实施措施时要执行的具体任务。它们包括有关优先项、时间、职责、预算和资金来源、风险和突发事件以及它们之间的依存关系的信息。

更多详情请参见：

SUMPs-UP: 《SUMP行动计划的制定标准》，http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

CH4ALLENGE 措施选择手册：为可持续城市出行规划选择最有效的措施。www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit



图片 © Katja Engel-Zepernick



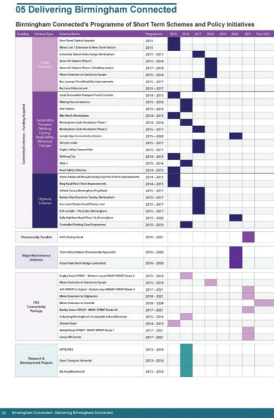
图34：各种措施的行动说明书样例“自行车道的标记和扩展”

措施：R 2		标记和扩展循环路径	
行动： <ul style="list-style-type: none"> •R2.1 为自行车骑行者开放行人专用区和单向街 •R2.2 实施#1号街道 - #10号街道路标方案 •R2.3 #1号街道 - #10号街道的交通缓和 •R2.4 根据自行车计划制定的其他路线（2018-2022） 			
涉及的交通类型： 自行车交通	规划状态： 规划/实施	优先级： 很高	实施期： 短期到中期
有益的交通类型： 自行车交通			
行动： <ul style="list-style-type: none"> •在1号城市建立一个连贯的自行车道网络 •实施自行车计划中规划的路线以连接城市的重要目的地（居住区、市中心、购物中心、大学、学校、企业）。 •通过改善自行车骑行者的道路安全来促进自行车骑行 •增加自行车骑行者对道路使用者平等权利的认识 •增加1号城市的城市自行车份额 			
措施效率			
对实现目标的贡献：		很高	
对改善环境协调性的贡献：		很高	
对改善环境协调性的贡献：		低	
成本与融资			
投资费用：		中等	
年度后续费用：		低	
财务人员：		1号城市的预算	
资金提供：		待定	
方案实施			
对其他措施的依赖：		R1：自行车交通方案和相应的责任方	
其他措施的要求：			
所有者/责任人/控制		住房和市政经济部门，自行车交通的负责方	
规划：		建筑公司	
实施：			
涉及的第三方：		<ul style="list-style-type: none"> • 道路安全与可持续出行委员会 • 自行车非政府组织 	

先进实践案例

英国伯明翰市：优先级明确的行动纲领

《伯明翰出行行动计划》为该市交通网络设定了20年愿景。除此之外，伯明翰交通互连即城市的SUMP是所有交通规划活动的保护伞。它概述了期望的方向、实现愿景的关键举措和五年战略规划。伯明翰将愿景变成具体的计划和倡议时遵循如下四个关键原则：启用不同的交通方式；建立平衡的交通系统；利用走廊方法来平衡竞争需求；协调项目交付以最大程度地减少干扰。估计显示，在未来20年中，为应对预计将会发生的变化，需要多达40亿英镑的经费。



作者：Helen Jenkins, 伯明翰市, 由Ana Dragutescu (倡导地区可持续发展国际理事会) 整理
图：伯明翰互连白皮书

先进实践案例

意大利都灵市：综合措施说明书

都灵SUMP包含七项指导原则，分解为目标和措施。每项措施都有详细的描述，包括相关行动；与指导原则的联系；与目标的联系；可持续性的类型；措施的概括描述和措施对象；责任实体；实施模式；措施的目的和相应的指标；实施期和所需的经济资源。每项措施均根据经济、社会和环境的可持续性进行评估。与十个行政区、专业协会和不同利益相关方密切合作，确定了这些措施。

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile		
Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta. Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 350 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura. Headality evolutive. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonche delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni	
Ente/i attuatori	Tempi di attuazione	
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampiamento del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico- economico	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 292.500,00 Regione Piemonte).	

作者：都灵市, 由EUROCITIES整理
图：都灵公社

活动8.2：确定资金来源并评估经济承受能力

基本原理

需要一项全面的融资计划，以确保先前确定的措施和行动经济合理，且具有财务可行性。首先要确定所有可用的资金和融资流，并评估参与您SUMP的机构是否有能力获得该资金。因为不同机构的财务承诺和能力各不相同，并且它们在财务方面的法律权利和责任也各不相同，所以对融资和资金来源进行组织评估式考察很重要。

在确定出行措施的潜在的融资和资金来源时，应对各种选择办法进行评估。除了可用的来源（例如，地方预算和税收，本国和欧盟补贴以及门票销售收入、停车费和其他领域的现有收入现金流）之外，还应该评估潜在的新资金来源，例如债券、土地价值收益、开发税和私营部门。在此阶段，重要的是，还应该考虑资金来源，以便对更大额投资进行更详细的可行性分析和市场研究。



SUMP实施的资金和融资——有何区别？

融资通常是指在项目开始时从外部来源获得的初始投资所需的资金，最终需要偿还或返还。融资工具通常是指债务或股权或两者组合。纳税人还可以通过投资补助和补贴间接承担初始成本。

为项目提供资金通常是指由谁长期为资产买单。这既可以是服务的直接用户（车票、停车费、市中心收费）、出行相关服务（广告）的客户，也可以是一般国家预算或与交通有关的专项税的纳税人。

请记住，实施财务可持续的SUMP既需要融资，也需要资金支持。例如，使用贷款来为公共交通基础设施融资，可能会受到用于偿还此类贷款的资金来源的偿还能力的限制。

目的

- 确定所有行动的潜在融资工具和资金来源。
- 评估各项措施在财务上的可行性，以排除不可行的措施，并推行完成成本效益分析的措施设计，同时仍要考虑将来如何合理地筹集资金。
- 评估参与SUMP的不同机构获取资金流的能力。

任务

- 根据短期、中期和长期的融资需求和收入，评估前述活动8.1中的活动，包括运营、执行和维持，并确定任何形式的资金短缺（总持有成本）。
- 估算从行动中产生的直接财政收入，例如，从公共交通票价和订购情况、特许权、广告位租用、停车或其他市政服务的费用，并确定预期的成本回收程度。
- 评估通过这些行动产生的额外货币价值（例如，新的公共交通站点附近的土地和房地产的增值）以及潜在的能获取价值的机制。⁵⁰
- 就所选定的活动，确定其融资工具和资金来源。评估以下所有选项，以确定最合适的方案。探讨超出当地预算的特别可选方案。
 - 地方税收：由公有企业或私营企业、开发商为公共交通支付的专项地方交通税；
 - 收入：门票、停车费、市中心收费、交通拥堵费、广告费；

⁵⁰更多信息请参见实例伦敦交通局，2017年，《土地价值获取：最终报告。www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- 私营部门的参与，例如，通过公私合伙进行；
 - 针对合适赞助商的筹款活动（但要考虑与营销策略兼容）；
 - 地方预算：来自不同市当局和不同政策领域；
 - 国家/地区补贴和欧盟资助；
 - 外部贷款、市政债券和绿色债券。
- 对于需要进行外部融资的方案，请明确在法律上合适的借款实体并评估其信誉。
 - 明确资金来源，以便对更大额投资进行更详细的可行性分析和市场研究。

基本要求之外的行动

- 评估活动4.1中所述的在不同环境条件下（人口、交通量和业态份额的发展变化）关键行动的财务可行性和收益。

时间安排与协调

- 以活动8.1中所述的所有方案包的行动为基础。
- 所获结果将为活动8.3中行动的最终讨论提供有用信息，并为活动9.1中的财务计划制定提供依据。

检查清单

- ✓ 为支出、收入、现金流量和其他财务项目，编制的有价值的预测。
- ✓ 针对可能的资金来源，进行财务分析和评估。
- ✓ 提供哪些机构需要获取外部资金的初步评估。
- ✓ 就最终行动的选择所进行的讨论，总结结果。



定价措施

诸如票价、停车费和道路通行费之类的定价措施是方案包的组成部分。改变出行选择的成本结构既可以作为需求管理的措施，也可以给当地产生收入。有些收费方案（例如停车位管理）可以相对容易地实施，而有些收费方案则需要更复杂的技术和投资，可能会引起公众的接受程度或隐私问题（例如，基于车辆登记的交通拥堵收费系统）。

在采取需求管理措施之前，应仔细考虑所产生的收入是否应纳入总预算中，或者限制其用途更有利于强化城市可持续出行选择。需要仔细分析特定的地方和国家法规，以对方案所做的选择进行评估。

对收入将用于提高公共交通的服务水平和用于支持替代使用私家车的解释，通常能够提高定价措施的公众的接受程度。额外收入隔离还能使公共交通融资更具弹性，可以应对其他公共政策领域的竞争性预算需求。





欧盟委员会提供了大量倡议和计划，可用于可持续出行措施的（共同）融资。欧洲的资助计划将主要用于投资，但很少用于基础设施和服务的运营成本。其中包括：

- 欧洲结构和投资基金（ESIF），包括“Interreg”欧洲区域发展基金（ERDF）
- 欧洲战略投资基金（EFSI）
- 连接欧洲基础设施（CEF）计划
- LIFE计划
- 地平线2020/地平线欧洲
- 欧洲地方能源援助基金（ELENA）（地平线2020的一部分）
- 城市创新行动
- 城市行动（URBACT）
- 有关气候和城市出行的知识创新体（KIC）

如下网址提供了有关欧洲当前城市资金来源的概述：https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en
有关欧洲融资机会的更多建议，请联系：

- 欧洲投资项目门户
- 欧洲投资咨询中心
- “支持欧洲地区项目的联合援助”（JASPERS）计划
- fi-compass

《可持续城市出行措施的筹资和融资主题指南》中介绍了欧洲和其他资金来源与融资工具的选择。

可持续城市出行规划中的重大基础设施项目

理想情况下，任何用于改善城市出行的投资均应基于SUMP或先前的（稳健的）城市交通战略/计划中确定的优先项。至关重要的是，不应将项目定义为单一模式策略的结果（例如，孤立的道路或公共交通），并且必须在更广泛的干预措施背景下（既考虑出行/交通系统，也考虑所涉土地使用情况）进行评估。在许多情况下，大型基础设施项目的准备阶段非常漫长，因此在启动一项新的综合城市交通计划时就已经存在了，包括已经为其建设预留了预算。实际上，这是许多交通规划人员经常遇到的情况。然后，根据此类预设项目的实施状态，SUMP既可以考虑新的现实，也可以在战略和技术水平上验证先前的选择分析，并就所涉及的风险水平得出结论，或者将项目作为SUMP流程中所评估的措施之一进行调查。这些主要的预设项目可能已经进行了可靠的选择分析和/或由于其他原因而“没有风险”（例如，在精心设计的土地使用计划背景下预见了其发展）。然后可以并行制定SUMP，并且可以对项目的范围和设计进行微调（请参见下面有关布拉迪斯拉发的良好实践示例）。确定某些补充措施，包括限制私家车使用的“软”措施，例如停车费政策等，可能会进一步增强其可行性。当风险被认为具有较高水平时（例如，在SUMP中进行的初步分析似乎表明该项目不可行时），并且如果尚未进行采购或尚未实际启动，则有必要停止进一步的准备工作，直到SUMP确认项目或指示任何必要的调整为止。偏向于预选风险项目的SUMP流程从根本上是有缺陷的。这将与SUMP的核心目标相抵触，并且与这些准则的规定相抵触。

来源：EIB/JASPERS

先进实践案例

斯洛伐克布拉迪斯拉发：大型电车项目和SUMP的并行制定

布拉迪斯拉发的SUMP计划于2014年至2016年间获得批准。它基于分析、对象和措施之间的明确联系。它包括了一个经过验证的四阶段交通模型的开发。除基础设施问题外，重点还放在可持续的交通方式、组织和运营领域。在制定SUMP的同时，还实施了该市的主要新交通项目：通往Petrzalka的新电车，这已得到先前的战略文件和研究的确认。该项目分几个阶段实施，主要依靠ESIF（欧洲结构和投资基金）。新的SUMP确认了新电车轨道的战略重要性，并批准将电车系统（包括其车队）进行现代化改造和升级，这是该城市未来的主要措施之一。

作者：NIB di Volo, EIB/JASPERS, 由Rupperecht Consult整理。
图：Dopravný podnik Bratislava



先进实践案例

奥地利维也纳市：为地铁融资的雇主税

在维也纳，每个至少拥有一位雇员的企业都有义务缴纳“地铁税”（雇主税）。该税项是城市地铁网络运营和扩展的财政支持措施。每位员工每周2欧元，某些群体（如老年、残障或兼职雇员）可获豁免。2016年，维也纳筹集了近6700万欧元。该税是在1970年引入的，目的是为地铁网络的规划、建设和实施做准备。如今，收入中也纳入了共同基金年度公共交通票价（=每天1欧元）。

作者：伍珀塔尔研究所（Wuppertal Institute）
图：Wiener Linien



先进实践案例

英国伯明翰市：通过谈判或征税来获取土地开发的附加值

授予新开发项目的规划许可通常会增加受影响土地的价值，同时增加交通基础设施的压力。只要有法律授权，城市就可以引入价值获取机制，其收入可用于改善交通网络和城市交通系统。伯明翰市引入了一套组合做法，一是建立旨在减轻或补偿新开发项目对周遭的局部冲击的规划义务，一是建立社区基础设施收费，该收费主要用于为城市发展计划中概述的战略基础设施项目提供资金。

作者：Helen Jenkins, 由Wuppertal Institute整理
图：伯明翰市议会



活动8.3：商定优先事项、职责和时间表

基本原理

选择并描述最后一组行动后，应当着手分配职责，确定优先级和实施时间表。优先行动和时间表以及由谁负责的清晰描述，是每项可持续城市出行规划的基石。这就需要在所有参与者之间进行密切的协调和讨论，这些参与者将在制定和实施行动中发挥作用。

目的

- 确定实施所选行动的恰当优先项和责任内容。
- 确保所有行动均具有明确的优先级并切实可行。
- 确保高效有效地分配资源（人力、知识、时间）。
- 将所有行为人的责任规范化，并向各自的合作伙伴提供资源。

- 为行动实施规定明确的时间范围。
- 在决策者和关键利益相关方之间就责任和时表达成正式协议。

任务

- 与利益相关方讨论拟议的行动及其优先项，这些利益相关方可以在融资、设计和实施这些行动中发挥作用。确保让其他市政部门参与讨论。
- 确定有关行动实施领导方的选项。考虑利益相关方的能量、实力和能力。有时，由一方负责一项任务可能是显而易见的前进方向。在其他情况下，与不同利益相关方的协作和跨学科工作可能是更明智的解决方案。

- 商定对方案包的每项行动的明确责任。没有负责方的行动很可能不会执行。
- 就行动的一般时间表达成一致，在其中规定行动实施的大概开始时间和结束时间。在详细计划中着眼于未来2-3年，但还要为未来10年制定计划，并注意需要在更长远时间内实施的措施。（对于未来几年的详细行动计划，应至少每5年定期进行修订和更新）。
- 考虑可能相互影响的相关行动（请参阅活动8.1）。例如，在必要的基础设施（如公交车站、公交专用道）建成后，应新建一条公交捷运线路；有争议的行动（例如，拥堵收费）应与受欢迎的行动（例如，便宜的公共交通票价）一并实施，以提高人们的接受度。
- 考虑可能会影响城市出行系统的大型项目，例如增开新电车或实施拥堵收费等建设性的工作。此类项目的实施时间通常比SUMP长，它们需要复杂的实施过程（包括战略环境影响评估(SEA)），从而束缚了规划能力，因此会对所有其他活动产生重大影响。即使是“简单”的自行车项目也可能在法律挑战和流程上花费很多年。
- 采用新议定的信息，更新行动表和说明书（在活动8.1中准备的资料）。
- 公开时间表、职责和资源分配情况，以确保市民的透明度和信息获取。

基本要求之外的行动

- 指派一名计划经理负责协调行动的实施，推进后续行动并对措施及总体方案进行评估（与SUMP协调员可为同一个人，也可以由其他人充任以提高能力水平）。确定行动协调员有助于在实施阶段调整或修订行动并制定新的行动。协调员对已实施的行动及其成本效益和实施结果进行综合对待，为您所在城市出行系统的进一步发展提供宝贵的信息。

时间安排与协调

- 以活动8.1和8.2中确定的行动为基础。为所有后续活动提供基础，并构成最终SUMP的关键部分。

检查清单

- ✓ 对所有行动负责的牵头实施者已确定。
- ✓ 已与利益相关方就时间表和优先事项达成一致。
- ✓ 商定的行动已公开发布，让广大公众享有知情权。



图片 © Susanne Böhler



图35：如何在行动表中描述措施和方案包的示例
 （基于Mattson.C.，2018年，《SUMP-s-up：SUMP行动计划制定标准》，第23页）

措施	措施说明	同SUMP目标的联系	责任	措施内的行动	实施期	所需资源	成本	资金来源	涉及/参与的利益相关方
独立自行车设施	沿主要城市街道布置的明显车道和轨道	很高（改善可达性，提高道路安全性，促进积极出行，减少空气和噪音污染）	道路所有者	分析所需的自行车道	第1年一月至五月	2位交通和城市规划师	30,000欧元+20%交通规划师全职工作	市政预算	自行车协会
				制定自行车网络计划	第1年五月至十二月	4位交通和城市规划师	40,000欧元	市政预算	自行车协会，邻近城市
				规划和建设自行车道	第2-5年	规划者、开发商	500欧元/米	市预算+国家拨款	建设公司
制定出行管理计划	规划出行管理内容、何时以及如何使用出行管理计划	高（改善可达性，促进积极出行，促进公共交通）	市政府	制定出行管理计划	第1年四月至十月	行为改变专家，流量规划师	30,000欧元	市预算+研究项目	学校、大学，大型雇主，公共交通运营商
改善优先路线上的人行横道	...								

先进实践案例

希腊塞萨洛尼基：组织一个出行论坛以商议行动责任

在2014年通过SUMP之后，参与实施的利益相关方在作为SUMP大会的交通论坛上做了会面。出行论坛于2016年举行了首次会议，目的是介绍各种措施的进展，并与所有参与者讨论并确定前进的方向。首先是根据管辖权和法律规定来分配职责，其次是根据机构的技能和能力来分配职责。非正式的出行论坛的成功取决于参与者的良好意愿。因此，塞萨洛尼基当局建议使用更具约束力的框架来维持行动计划的决策。



作者：Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, 由Polis整理
 图：Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com

活动8.4：确保广泛的政治和公众支持

基本原理

这些行动是可持续城市出行规划中最具体的部分。它们直接影响当地居民，因此通常是该过程中最具争议的方面。例如，虽然可以很容易地达成共识，即积极的自行车政策对城市有利（在战略层面上），并且某个走廊的自行车基础设施得到大多数人（在措施层面上）的支持，但是建设主管部门计划采取的行动（例如，将某条街道的路边停车位转换为自行车道）可能会引起争议。因此，为了促进以后有效地实施行动，重要的是要确保在整个措施和行动计划过程中以及在采用SUMP之前就获得广泛的政治和公众支持。在让市民参与制定措施和方案包之后（见活动7.1和7.2），应最低限度地公开传达计划中的行动，使市民和利益相关方有机会在做出最终决定之前提供反馈。理想情况下，他们具有积极参与行动的共识，并认为这是“他们的”SUMP，是“他们的”措施和行动，并了解其在改善每个人的出行质量和生活质量中的作用。

目的

- 确保决策者、市民和其他利益相关方的自主权，确保对您计划采取的行动的高度接受。
- 对计划行动的内容保持透明度。
- 推动SUMP的批准，后续有效地执行行动。

任务

- 以透明和专业的方式沟通SUMP的主要内容，特别是计划采取的行动。
- 积极告知决策者并从中获得反馈。考虑在正式通过SUMP之前先在地方议会组织专门的信息发布会。与主要决策者（例如市长和较大政党的领导人）进行直接对话，也可以为您提供有关如何扩大政治支持和推动批准的重要信息。
- 积极吸引重要利益相关方参与并获取他们的反馈，例如在SUMP“指导小组”会议上进行。
- 积极吸引市民参与并获取他们对行动的反馈，例如以公开辩论之夜的形式进行（参见图14中有关市民参与的工具和方法）。

- 使SUMP的主要内容（包括其最重要的行动）成为当地媒体的话题。在沟通行动的过程中，应强调它们所贡献的积极变化及其在SUMP中的作用。如果可能，应当使用可量化的预期收益和有吸引力的视觉元素作为证据，例如来自其他城市的方案实施前后的图片。常见的风险是只有那些受到负面影响的人才能活跃起来。因此，建议进行特殊的交流努力，以激活那些使普通大众受益的交流。
- 始终清楚地知道地方当局可以实际做什么和不能做什么（期望管理）。

基本要求之外的行动

- 当面临强烈的政治反对意见时，例如在SUMP制定过程中政府发生变更的情况下，应强调SUMP已获得的益处，已投入的时间和资源。桥梁的类比可以帮助传达这一点：就像由一个政府发起的桥梁项目，通常在下一个政府任期内继续一样，SUMP也应该如此，因为这是为整个城市服务的昂贵的长期项目。



图片 © Susanne Böhrer

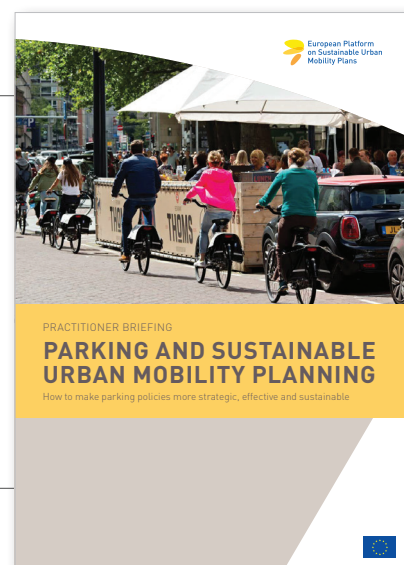
时间安排与协调

- 至少应当在最终确定和采用SUMP之前进行该项解释，但最好与步骤8中的所有活动并行进行。

检查清单

- ✓ 已规划和开展公共关系和参与活动。
- ✓ 已向决策者、市民和其他利益相关方提供信息和反馈机会，针对行动批准的反馈意见已考虑。

对于某些类型的行动，获得广泛的公众认可可能尤其具有挑战性。停车是一个主题，各个道路使用者（例如居民，访客，物流公司）往往对此有强烈的意见。由于这些用户群体在成本、可达性和容量方面对停车系统没有相同的期望和需求，因此对地方当局的挑战越来越大。因此，公众接受度是一个重大挑战，要使人们接受新的停车管理措施，唯一可行的方法就是向他们表明“它将变得更好”。要非常清楚这些措施的工作原理，以及人们有多少部分（如果有的话）是必须支付的，并说明任何新的停车收入将用于什么目的。实用的工具和进一步的指引可以在《停车与可持续城市出行规划实践者简报》中找到。



先进实践案例

比利时根特市：公开辩论之夜、利益相关方会议和公众咨询

根特市在其SUMP中应用了三种不同的参与形式：（1）在主持人的主持下发起“公众辩论之夜”，由市民讨论了SUMP草案；（2）与利益相关方进行广泛的磋商；（3）开展为期一个月的公开询问过程，允许每个市民和机构发送有关SUMP的评论。这是根特市在其出行计划中采用的最广泛的参与流程。SUMP团队使用了多种参与形式，可以吸引来自不同背景和年龄的人们，并加强了对该计划及其措施的公众支持。为了通知市民并与他们建立联系，该市还创建了专门的报纸“明智宪报（de wijze gazet）”。

作者：Merijn Gouweloose，根特市，由EUROCITIES整理。
图：根特市



先进实践案例

法国里昂市：每两年举行一次政治委员会，引导大都市层级的停车政策

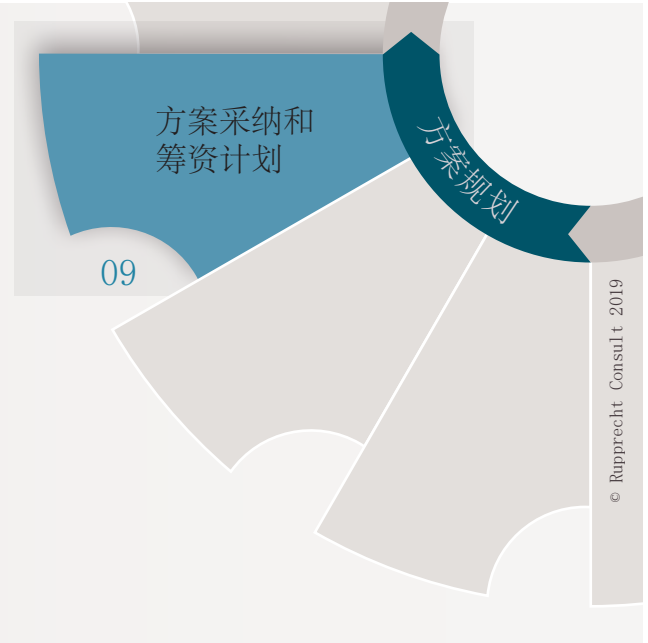
欧洲都市圈里昂市成立了一个停车委员会，以使都市圈（例如MEL）和城市层级（例如95个城市）的政治和技术代表能够就停车政策达成协议。该委员会的主要目标是“在大城市范围内对停车政策采取共同的想法，以控制汽车的使用并将公共空间还给人们。”[...]所有公共政府机构均在一个规则框架内进行参与，有助于达成政治共识。框架的透明性和中立性是成功的要素。委员会计划编写有关停车的白皮书，该白皮书将确定将停车政策纳入SUMP的原则。

作者：Ellie Deloffre和Olivier Asselin，欧洲都市圈里昂市，由Polis整理| 图：Alexandre Traisnel, MEL



步骤9： 方案采纳 和筹资计划

- 9.1 制定财务计划商定费用分摊方案敲定并保证
- 9.2 《可持续城市出行规划》文件的质量



继早些时候进行了首次成本估算之后，现在应该针对所有行动制定明确而具体的财务计划。根据您所在组织的惯例，SUMP本身可以包含详细的财务计划，也可以将其作为单独流程的一部分。可持续城市出行规划总结了之前所有活动的成果。在根据利益相关方和市民反馈以及最终质量检查结果进行综合调整之后，该文件需要由政治代表正式通过。

活动9.1：制定财务计划并商定费用分摊方案

基本原理

可持续城市出行行动的实施需要一个合理的财务计划，该计划规定了如何为SUMP行动筹集资金，包括在活动7.2中准备的详细成本估算以及在活动8.2中确定的融资和筹资资金来源。由于城市的功能性城区划分，筹资和融资必须来自不同的市政来源、区域来源、国家来源、私人来源和多边来源。要确保SUMP措施的长期可持续性，就需要在战略上将这些措施的资金需求与公共预算以及各种融资工具、市政贷款、公共事业贷款，有时还包括私营部门的资本相匹配。由于SUMP的长期前景，分阶段规划融资通常很有用，第一阶段的措施应有足够的细节，以吸引公共和私人来源的融资。

为了有效地过渡到实施阶段并确保长期融资的可持续性，必须对项目进行适当的分阶段处理。在考虑为初期投资筹集私人资本的潜力时，请务必牢记，私人部门通常支付的货币成本或利率高于公共部门支付的货币成本或利率。这意味着私营部门将需要更高的回溯资金流（例如，来自更昂贵的机票价格）以抵消这些费用。要成功地使私营部门参与进来，还要求公共部门具有说服力并按合同约定承担适当的风险，特别是与政策有关的风险。私营部门的投资时间通常比公共部门短，并且通常需要更快的投资回收期。

目的

- 为所有SUMP措施制定一个融资计划，并提供指引性的筹资和融资来源。
- 为优先行动创建详细的融资计划，其中包含所有的预计支出，包括税收和应急费用，以及在融资计划实施期间每年的收入。
- 确保行动的财务可行性，包括初始筹资期限之后时段的可行性。
- 为突发事件做出规划，以帮助抵御收入资金流的潜在变化。
- 确定私营部门的参与机会。
- 就所有相关机构之间的成本和收入分配达成一致。

任务

- 与其他市政当局、地区机构（跨界公共交通服务的费用分摊安排）和国家层面进行协调。探索共同筹资措施的可能性。
- 评估私营部门投资者参与资本、投资、运营的可能或两者结合潜力。
- 为第一阶段行动准备财务分析，包括资本支出（前期投资）以及每年的运营和维护成本以及相关收入现金流。
- 与潜在的融资伙伴和筹资来源讨论措施内容，以确保所选措施准备充分。
- 为所有行动分配融资和筹资来源，包括每年收入现金流的潜在变化，并考虑政治承诺以解决出现的资金缺口。
- 同意共享系统和服务成本回收安排（比率、方式），例如，分担公共交通服务的运营成本。
- 就市政当局、地区当局、国家层面以及公共和私人运营商之间的支出和收入分配达成一致。
- 由金融家编制一项详细的融资计划，以完成第一阶段投资。
- 针对需要进行后续研究以确保可行性和财务可及性的复杂措施，应当使用JASPERS/ELENA（欧洲本地能源援助）等技术辅助设施。

时间安排与协调

- 在活动8.3之后，应当执行批准的行动及其责任、时间表。
- 以行动的直接财务成本和已确定的资金来源为基础并更进一步处理（活动8.2）。

检查清单

- ✓ 编制并批准针对SUMP实施第一阶段需融资活动的详细财务计划。
- ✓ 已从相关公共单位获得承诺，以分配足够的公共预算来填补所获资金的缺口。
- ✓ 如果需要，已完成针对可行性、市场或其他研究的初步资金来源申请。
- ✓ 已确保项目的财务可持续性。
- ✓ 已批准相关行为者之间的支出和收益划分方案。

先进实践案例

西班牙巴塞罗那：欧洲为巴塞罗那公共交通的更新提供资金

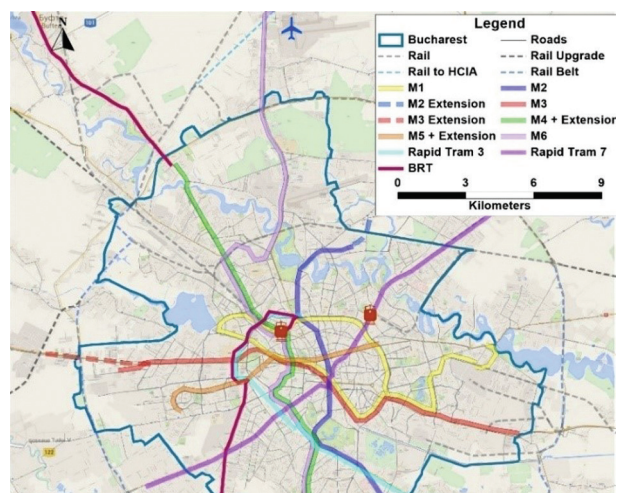
巴塞罗那市政府和公共交通运营商（TMB）可以依靠合理的融资计划来更新其公交车队。当地的交通运营商获得了ELENA（欧洲本地能源援助）的财政支持，该资助提供了将近150万欧元的资金，用于准备工作研究（2011年至2015年），从而可将柴油和压缩天然气公交车大规模改装为混合动力车。2019年，欧洲投资银行（EIB）向城市交通运营商TMB贷款7350万欧元，用于购买254辆清洁公交车（纯电动，混合动力和压缩天然气）。公共交通车队的更新有助于改善巴塞罗那的空气质量。



先进实践案例

罗马尼亚布加勒斯特/伊尔福夫：根据全面的年度预算计划实施SUMP

根据全面的数据和问题分析，确定了SUMP的优先领域清单。这导致了最终SUMP中包含的一系列组织措施、运营措施和基础设施措施。对每项措施进行了成本估算，从而确定了实施计划所需的总投资规模，并将其与可用的资金来源结合起来。SUMP是确定2030年前欧盟资金计划重点的主要工具。这些方面需要与国家资金、布加勒斯特和伊尔福夫政府的资本支出、国际金融机构的贷款（EIB / EBRD）以及拟议停车策略的额外收入等同时予以考虑。与此同时，可以为公共交通运营补贴和网络维护制定所需的预算。



作者：Alan O'Brien, EIB/JASPERS, 由Rupprecht Consult整理
图：可持续性城市出行规划

活动9.2：“可持续城市出行规划”文件最终定稿并保证质量

基本原理

项目团队的任务是撰写可持续城市出行规划文件的最终版本。为了确保良好地反映以前的协议，需要内部审核以及重要利益相关方对文档草案的审核。在通过和发布《可持续城市出行规划》之前，重点在于确保高质量并最终确定文档，以供进一步实施和传播。在此步骤中，应在最终可发布文档之前进行最后的细化和改进。

目的

- 确保SUMP文档的高质量。
- 确保文件中充分考虑了关键利益相关方和广大公众的意见。
- 完成SUMP文件的定稿，以备政治机构批准并向公众发布。

任务

- 编撰SUMP的完整草案。建议包含在文档中的内容包括：
 - 背景、当地情况和发展过程的简短概述（包括利益相关方和市民参与）
 - 出行分析和情景演练的结果
 - 愿景、目标和关键指标
 - 用措施的行动（包括时间表、责任以及某些时候出现需求的融资情况）衡量方案包
 - 监测评估方案
- 查看整个文件，检查质量和潜在有效产出。考虑使用在线SUMP自我评估（请参阅下面的工具）或与同事进行内部同行评审，以确保良好的质量。
- 检查整个文档中是否包含与利益相关方和市民的参与过程有关的观点和结果。
- 还必须考虑程序要求（例如，如果在国家层面上存在此类要求）以及是否符合欧盟关于战略环境评价

（SEA）指令的要求，以便对SUMP进行评估。在某些国家/地区，同时也需要进行公众咨询。

- 与关键利益相关方合作进行最终修订。目标是取得一份拥有广泛政治和公众支持的文档，例如，可调整一些可能阻止关键决策者做出支持该文档的决定的敏感方面。但是请注意不要稀释过多，它必须雄心勃勃以实现其可持续性目标。
- 完成SUMP文档的定稿。

基本要求之外的行动

- 引入具有可持续城市出行规划经验的外部审核人员，以对文档进行质量检查。
- 为您的SUMP打上烙印，以传达其核心思想，创造持续的热点，并帮助市民和利益相关方认识并记住它。品牌化可能包括为其赋予醒目的标题、开发视觉标识、主题和配色方案以及设计专用徽标（请参见下面的示例）。
- 编写文档的简短版本。
- 通过可持续城市出行规划将您的城市添加到城市的Eltis数据库中：www.eltis.org/mobility-plans/city-database

时间安排与协调

- 提供SUMP文档的高级草稿时需进行质量检查。

检查清单

- ✓ 《可持续城市出行规划》最终草案已编制。
- ✓ 已完成内部审查和利益相关方审查。
- ✓ 质量评估已完成。
- ✓ 最终修订已完成。



SUMP自我评估工具

为了检查规划流程的质量以编制最终的可持续城市出行规划，建议使用在线SUMP自我评估工具。该工具可用于规划循环内的所有阶段：在开始阶段和执行过程中评估和改进出行规划，并在SUMP最终确定之前评估其质量。自我评估包括一系列规划问题，具体取决于您的规划背景和利益所在。完成问卷调查后，结果页面将向您显示文档是如何满足SUMP原则的，从而使您能够确定方法的优缺点。它将为您提供量身定制的建议，以进行进一步的改进，提供良好的实践示例，并提供针对特定情况的指引链接。为了确保对您的最终文件有不同的反馈，SUMP自我评估应由SUMP核心团队的几位成员完成。

前往SUMP自我评估：

www.eltis.org/mobility-plans

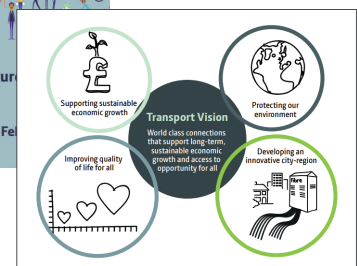
先进实践案例

大曼彻斯特，马尔默，布达佩斯，维也纳：屡获殊荣的、出色的SUMP设计

大曼彻斯特是屡获殊荣且设计出色的SUMP之一。大曼彻斯特交通管理局（TfGM）结合了内部专业知识和外部支持，以创建醒目的图像，同时保留了快速进行必要更新的灵活性。独立材料（包括SUMP封面）由设计顾问制作。对于与不断发展的SUMP内容有关的图像，包括地图、信息图表和图像，则使用了大曼彻斯特交通管理局的内部设计团队。这使大曼彻斯特交通管理局可以快速优化内容，并在所有更新中继续采用相同的格式，从而在引用SUMP时保持大曼彻斯特交通管理局文档之间的一致性。

附录中提供了有关马尔默、布达佩斯和维也纳的设计方法的信息。

作者：Ben Brisbourne，大曼彻斯特交通管理局，由Polis整理
图：大曼彻斯特交通管理局



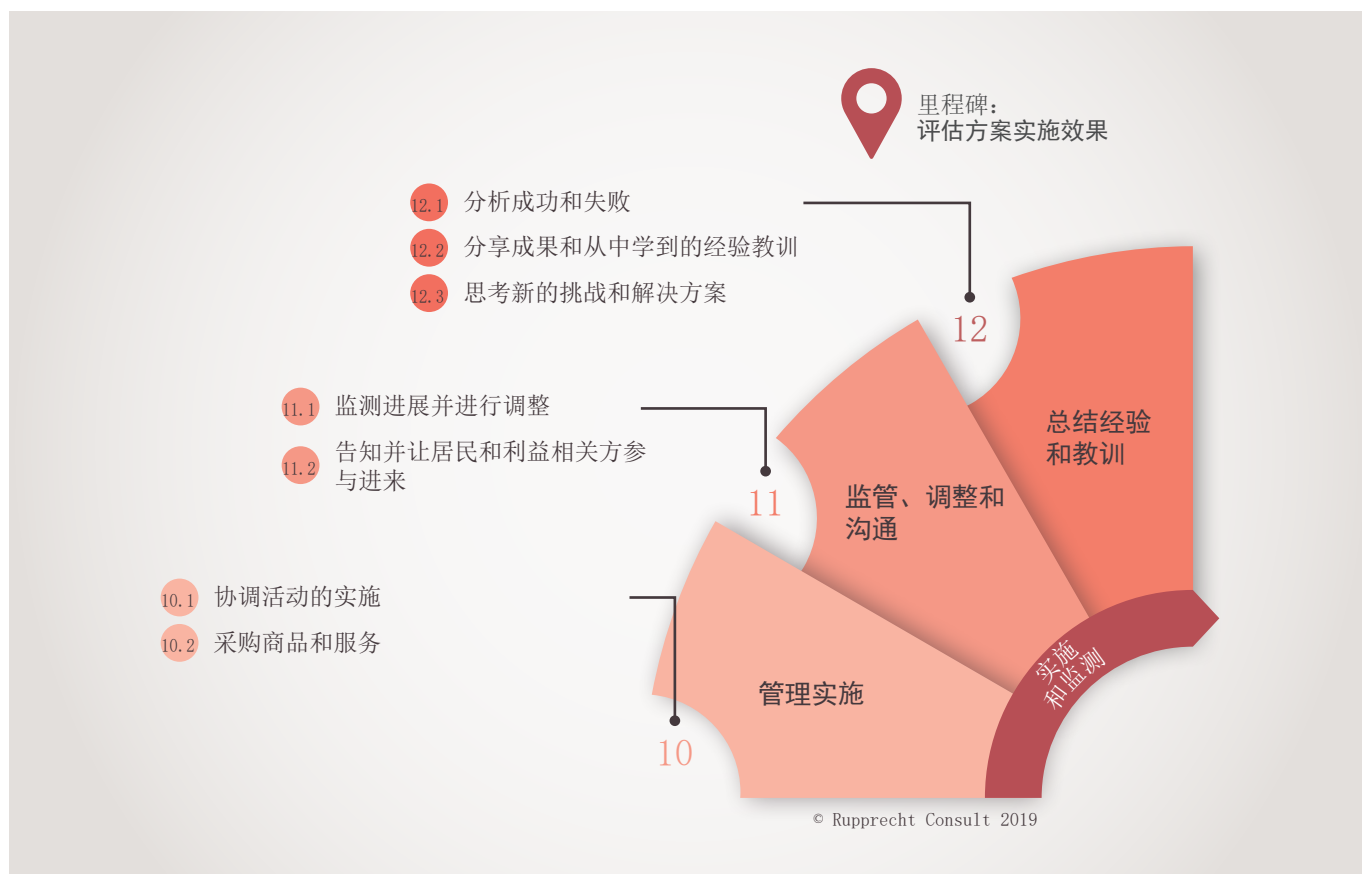
里程碑： 采纳可持续城市出行规划

规划流程中最重要的里程碑是尽可能广泛的政治联盟采纳《可持续城市出行规划》。SUMP需要由负责制定的单个机构/多个机构的当选政治代表合法化（例如，市议会，邻近政府，区域议会）。这是促进接受度，使其承担责任并提供批准方案实施框架的关键步骤。通过过程可能需要几个月，并且将取决于国家监管框架和行政结构。一旦通过，您的最终SUMP应该与当地社区一起庆祝。您可以组织一个活动，邀请利益相关方，更广泛的公共和（本地）媒体，并公开展示最终文档。



图片 © Lucvi on istock.com

第四阶段：实施与监管



第四阶段着重于实施SUMP中规定的措施和相关行动，并进行系统的监测、评估和沟通。需要通过回答如下问题将这些行动付诸实践：

我们如何能做好管理？

责任部门和机构计划其行动的技术细节，完成行动实施并在需要时采购产品和服务。由于这通常涉及大量的参与者，因此实施过程的整体协调需要得到特别注意。

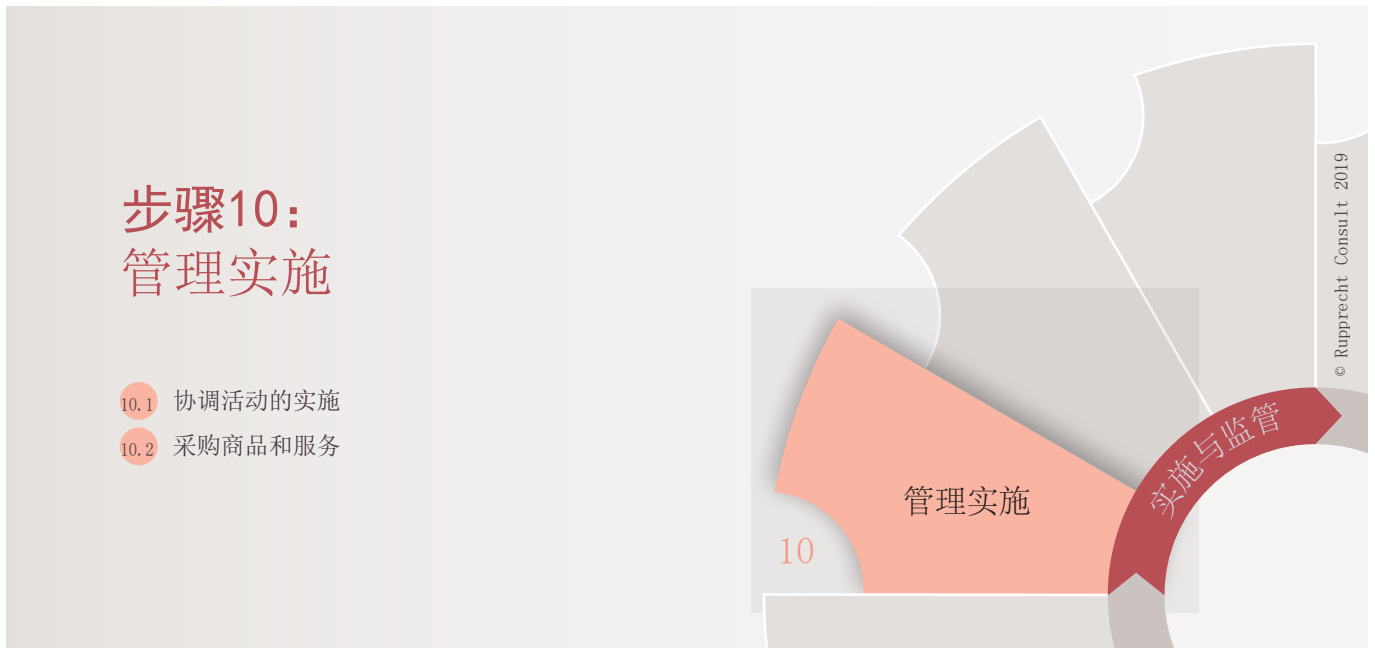
我们进展如何？

系统性的监测将确认事情是否正在按计划进行，从而能够在需要时采取纠正措施。对于日常通勤者而言，创新的出行计划可能会给他们带来极大的干扰（以及巨大的利益）。基于积极的双向对话，了解公众舆论对于成功实施过程至关重要。

我们学到了什么？

SUMP循环的最后一步是审查成功和失败，与利益相关方和公众交流这些结果，并思考新的挑战 and 解决方案。

具有里程碑意义的“评估方案实施效果”将结束SUMP循环，同时为下次SUMP流程提供了经验教训。



通过SUMP后，实施阶段即告开始。由于《城市可持续出行规划》是一项战略文件，因此为这些活动提供了一个良好的框架，但并未详细说明如何实施每项行动以及需要采取哪些措施。这些通常很复杂的实施任务一般不是由核心“SUMP团队”执行，而是由责任技术部门执行。因此，转入技术实施的良好过渡以及由核心团队有效协调所有实施活动，对于确保采取一致的方法而言十分重要。例如，尽管商品和服务的采购是任何公共管理部门的标准程序，但针对创新产品的招标或“绿色采购”通常需要核心团队多加注意，以确保成功引入这些新颖的产品和采购方法。

活动10.1：协调活动的实施

基本原理

好的可持续城市出行规划不会自动产生良好的效果，只有成功实施已确定的方案包和行动才能成功。为了有效地实现目标，需要应用适当的管理工具来监督实施过程和管理风险。这要求与参与行动实施的所有参与者达成协议，并从SUMP核心团队移交给技术人员，并在整个行动实施过程中与他们进行定期沟通。

目的

- 规范参与方案实施的参与者的角色。
- 确保有关各方之间的美好协调。
- 促成有效的实施过程和实施顺序。

- 解决潜在风险。
- 确保实施的透明度。

任务

- 作为SUMP核心团队，应当保持活跃，以确保流程制定和实施之间的连续性。在整个实施阶段需要定期（例如每月）开会，以保持对进度的良好了解，并规划应急行动，以应对行动未按计划进行的情况。
- 将介绍每个行动关键方面的情况说明书移交给负责执行的部门和机构。如果以前未编写此类文件，请准备此类情况说明书。（有关在此类情况说明书中包括的内容的信息，请参见活动8.1和8.3，通常在这些活动中进行编写）。

- 就管理程序和职责达成一致。每个行动应由一个主要负责人来管理其实施过程。确保每个行动管理者在工作计划中对约定进行总结，以作为参与执行行动的所有利益相关方的共同框架。
- 评估风险并对突发事件做出计划（继续活动8.3中的分析）。哪些措施会对其他措施产生重大影响，从而导致延误对整项SUMP的成功构成威胁的风险事件的揭露？如果出现延误，你该如何应对？
- 与行动管理者保持定期的个人联系。商议以什么形式、以什么样的频率获取一次状态更新（例如，仅在SUMP协调员和行动管理者之间进行简短的非正式电话通话，以避免官僚主义的负担）。在遇到困难时，加强沟通，提供所需的支持，并使用决策者后来强制执行措施。
- 组织定期会议以检查行动实施的总体状态。应每年与所有行动管理者小组举行会议。

基本要求之外的行动

- 将行动实施管理与行政部门内更广泛的绩效管理系统联系起来。

时间安排与协调

- 贯穿整个实施阶段。

检查清单

- ✓ 将行动概况介绍移交给实施者。
- ✓ 约定每个行动的协调员和实施步骤。
- ✓ 评估风险并规划应急措施。
- ✓ 建立行动管理者定期更新状态的程序。

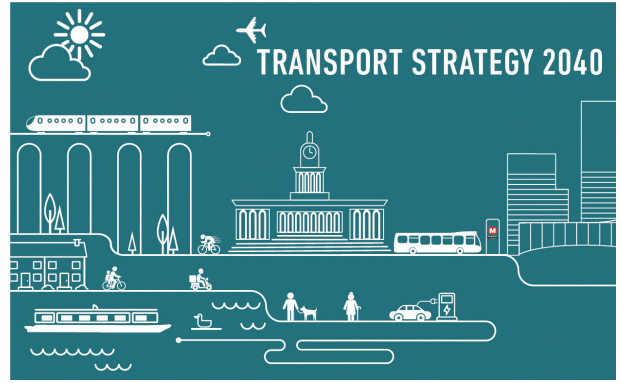


图片 © 欧欧布达佩斯交通中心

先进实践案例

英国西约克郡：进行项目管理以确保持续对话

在西约克郡（WYCA），在组织结构图中给出了SUMP准备和实施架构图：行政人员准备SUMP和实施计划。决策由政府人员做出。交通委员会作为项目委员会运作；它监督SUMP的准备和实施。一个单独的投资委员会将针对实施SUMP项目的资金做出决策。项目管理（西约克郡）负责主题工作包的实施，牵头负责SUMP的制定要素。通过与官员的每月对话、与政治委员会每两个月举行一次会议以及与众和利益相关方进行磋商的途径，实现协调目标。



作者：Steve Heckley, WYCA, 由Polis整理
图：西约克郡2040年交通策略

先进实践案例

荷兰格罗宁根省：为了行动的协调和合作而建立的地区公私伙伴关系

格罗宁根的SUMP植根于城市和城区的可持续规划的悠久传统。为了协调行动的实施，格罗宁根正式成立了一个名为格罗宁根·贝里克巴的主管机构：建立公共和私营部门的伙伴关系，以创建可持续发展、可便捷抵达的格罗宁根。该机构将确保各方在各种交通相关项目上进行有效合作并协调工作。该机构已成功获得政治支持，取得了不断增长的承诺并汇集了公共部门和私营部门、学术界、市民和各种不同利益相关方团体的最佳可用专业知识。



作者：UBC, 基于GroningenBereikbaar.nl。
图：Jeroen van Kooten

先进实践案例

捷克共和国布尔诺市：用于行动实施过程的SUMP监测工具

SUMP监测工具是面向专家和市民的空间数据库（GIS）应用程序。它包含有关行动计划中所有投资的信息（预算、完成年份等等），并允许对该数据进行详细分析。专家（主要是利益相关方）使用该工具来管理SUMP的实施。该工具允许所有利益相关方在一个平台上同时进行合作，因此可节省大量时间并改善了实施过程的协调性。市民可以使用该应用程序作为有关SUMP实施情况的信息源。目前正在进行开发，从而可将其用作公众参与工具。

作者：RukóšBá a, 布尔诺市，由Rupprecht Consult整理。
图：KateřinaNedvědová, 布尔诺市



活动10.2：采购商品和服务

基本原理

实施的关键部分是SUMP措施与行动所需商品与服务的采购工作。采购是任何公共管理部门的标准程序，通常由专业人员提供支持，但是创新产品招标采购或“绿色采购”需要SUMP核心团队给予关注。由于欧洲城市为此花费了大量资金，因此它本身就是支持城市出行转型的强大杠杆。城市和区域购买力可能会产生对创新和绿色产品、服务和商业模式的紧迫需求，例如，低排放车辆或共享出行解决方案。如果执行得当，采购可以通过最大程度地降低负面社会影响和环境影响、促进创新产品和服务的市场渗透，从而提升价值。

目的

- 确保有效、及时地完成实施行动所需所有商品和服务的采购。
- 使采购决策的负面社会影响和环境影响最小化。
- 促进新的可持续技术和服务的传播和推广。

任务

- 评估并确定城市的实际需求，这应当是任何采购的起始点。采购商需要与技术部门紧密合作，以确定能够正确转入有效采购流程的相应功能。
- 确保全面了解可持续公共采购的国内法律和欧洲法律框架，以避免任何可能使实施过程复杂化或延误实施进程的法律侵权行为。
- 确定每种商品或服务的采购方法和时间表，确定其执行方式，并确定所需的合同类型。考虑与其他部门联合采购，从而可通过规模经济效应降低价格。
- 采用基于性能的标准描述所需功能（而不是特定产品），以设置技术规范。考虑增加可持续性维度，作为最低要求或作为奖励标准，以帮助获得更高的得分。采用生命周期成本核算，以取代仅采用采购价格作为成本标准的评估方式。这可以更好地描述您作为购买者的真实成本，与此同时，通常更乐于选择可持续性，例如，低能耗（因此排放量较低）的车辆。
- 发布招标书，执行投标人遴选和排除流程。
- 确保采购过程的透明度，以提高公众支持度和政治支持度。

基本要求之外的行动

- 考虑对市场上不易获得的高度创新产品和服务使用创新的采购方法。适用的方法包括：
 - 信息请求：一种在开始正式采购流程之前收集可能解决方案信息的方法。
 - 商用化之前的采购：可使产业界勇于挑战，为满足公共部门需求制定尚不存在的新解决方案。
 - 创新解决方案的公共采购：针对城市作为创新解决方案早期采用者的、尚未大规模使用的创新解决方案，以促进其向大众市场的传播。

时间安排与协调

- 采购通常是行动实施的早期内容之一，但在整个实施阶段都取决于不同行动的时间安排。

检查清单

- ✓ 城市采购需求已明确并已批准。
- ✓ 领导采购流程的人员及其专长清单已确定。
- ✓ 招标规定已确定。
- ✓ 招标已启动、投标书已评估而且投标人已遴选。



绿色公共采购标准模板

欧盟绿色公共采购（简称“欧盟GPP”）标准已制定，以推动在公开招标文件中纳入绿色要求。尽管采用的欧盟GPP标准旨在实现环境绩效、成本因素、市场可得性、易验证性之间的良好平衡，但采购主管部门可根据其需求和目标水平选择在其招标文件中包含全部要求或仅包含某些特定要求。

对于城市出行而言，如下领域存在着标准模板。每个模板均包含几个子类别，例如，道路交通文件中的公共汽车、小汽车、其他车辆等的采购。这些模板均有欧盟所有语言的版本。

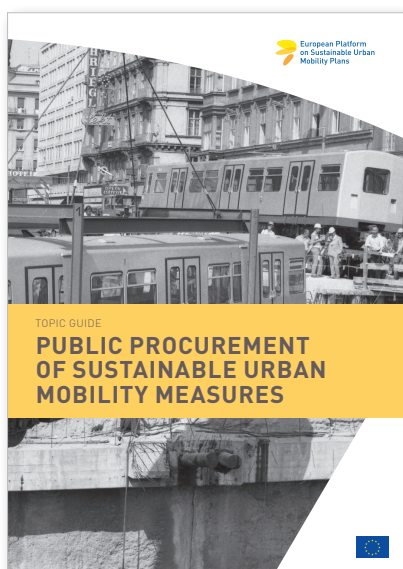
- 道路设计、建造和维护
- 道路照明和交通信号灯
- 道路交通

更多详情请从如下网址获取：https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

可持续公共采购方法

图36: 可持续公共采购方法概述 (Rudolph, F.; Werland, S., 2019年。《可持续城市出行措施的公共采购》)

方法	目的	示例	评论
将投资重新引导至可持续出行模式	交通系统向可持续模式转变	将投资重点放在公共交通和主动模式上, 而不是基于机动车的个人出行模式上	这可能是一项对采购机构影响有限甚至没有任何影响的政治决定
采购服务而不是产品 (基于结果的功能性采购)	降低直接成本 节省稀缺城市空间	公共管理中使用汽车共享车队代替自有汽车	使用功能和性能相关要求来描述规范
采购更具可持续性的产品和服务	提高产品效率并且偏向环境友好型产品	将车辆的二氧化碳、噪声、颗粒物 (PM) 和NOx排放量作为奖励标准 改造现有的电车或公共汽车以提高能源效率 使用再生材料建造道路和自行车道	欧洲法规允许采用最低价格以外的其他奖励标准
提高产品和服务的质量	提高公共交通的吸引力	公共交通的质量标准 (静音车辆、车载乘客信息、WiFi 等等)	
采购创新性的产品和服务	将创新推向市场	采购电动公交车 与共享单车提供商签约, 将其作为公共交通系统的一部分	市政府在许多领域 (例如公共交通领域) 均具有市场力量 采购可能需要风险管理



有关可持续公共采购的进一步指南和方法步骤, 请参阅《可持续城市出行措施的公共采购主题指南》。

先进实践案例

意大利皮埃蒙特大区：联合采购19辆城市电动公交车

皮埃蒙特地区采用联合采购方式，将电动公交车引入地区交通运营商的车队。采取了五步：

- 要求公共交通运营商提交项目建议书；
- 进行市场调查以确定供应商；
- 资格预审阶段，要求供应商提供报价；
- 遴选供应商；
- 要求选定的供应商提供建议书。

此次招标授予比亚迪欧洲有限公司（BYD EUROPE B.V.），该公司与每个相关的公共交通公司签订了独立合同。公交客车采购成本方面，该地区出资90%，运营商承担剩余10%。10年间该地区预计节省资金约5万欧元，减排二氧化碳769吨/年。



作者：Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, 由倡导地区可持续发展国际理事会整理
图：皮埃蒙特地区

步骤11： 监管、调整和沟通

- 11.1 监测进展并进行调整
- 11.2 告知并让居民和利益相关方参与进来

11

监督、
调整和沟通

实施与监督

© Rupprecht Consult 2019

持续监测是可持续城市出行规划的一项主要特征，它可以提高流程效率并有助于提高实施质量。为了确保成功完成实施阶段，您需要先设置基准值，然后开始及早监测，以对变化做出正确应对。监测结果需要反馈到流程中以优化后续行动实施，并应与市民和利益相关方进行沟通。在这一步骤中，广大公众通常是首次直接感受到行动实施的影响，因此对此表示出极大的兴趣。相应地，本地社区需要定期参与和相关信息。

活动11.1：监测进展并进行调整

基本原理

在通过《可持续城市出行规划》之前，已经确定了更广泛的监测和评估安排，并且进行了数据采集（参见活动3.1、6.1和7.3）。随着行动的实施，是时候定期应用选定的监测工具并检查在实现目标方面取得了多少进展。通过定期的监测和反馈，可以及早发现问题并做出调整。选用哪种适应方式，取决于每个城市及其SUMP的具体情况和当地环境。SUMP实施期间需要灵活性，以保证考虑到新的发展情况和洞察。可能会出现新的更好的措施或行动，能够解决城市面临的特定挑战，或者，新的知识可能会使某项措施过时。调整方案实施过程的原因，可能包括同规划有关的内在因素（如时间或预算），或各种外在因素（如公开分歧与行动、政治立法、可能会影响活动实施的监管流程或规划活动，新技术，等等）。

目的

- 确定影响按时实施的各种问题、瓶颈和其他挑战。
- 跟踪实现目标的进展。
- 适应新的技术、法律、资金或政治发展情况。
- 适应调整和优化实施过程。

任务

- 通过与行动管理者进行定期的个人接触来跟踪实施活动的状况（请参见活动12.1）。
- 使用活动7.3中确定的数据采集方法和频率完成指标的定期测量。使用措施层面的指标来监测实现其具体指标单项措施或方案包的进展（每1-5年，取决于措施类型）。使用战略指标来监测实现总体SUMP目标的进展（通常每1-2年）。在这两种情况下，均应在开始实施之前将度量值与基准值进行比较，同时还要考虑其他影响因素，以评估您措施的影响。
- 与时俱进，跟上新发展步伐，例如国家法规、技术、资金或本地政治的变化。定期思考当前趋势对您的活动意味着什么。
- 在更新您的措施和对实施活动做出变更方面要保持灵活性。由于如下原因，您可能需要对它们进行调整：
 - 实施活动中出现的困难。例如，如果某项措施遭到强烈反对，请考虑将其变成一项临时实验，在一段时间（例如一年）之后将对其进行适当评估，然后根据评估结果保留或中止该实验。通常，一旦人们适应了变化并看到了益处，反对意见就会减少（例如在斯德哥尔摩的道路定价案例中）。
 - 各项措施或整项SUMP未达到重要目标。若SUMP整套措施中的个别措施结果未达到预期效果，则调查其原因并及时进行调整。例如，若新的受保护自行车道未得到预期的充分使用，则查明它们是否出了问题或是否缺少通往它们的重要连接通道，然后做出相应的应对举措。如果尽管您付出了很多努力，但城市中的空气污染状况却停滞不前，例如由于经济增长使越来越多的人拥有了汽车，那么就要考虑加强或增加空气质量改进措施，例如提高停车费或车辆过路费的定价，同时提供现代电动公交车。
 - 技术，法律或政治方面的发展使您的措施过时或使其他更有效的措施成为可能。例如，针对新型电动汽车可能需要重新设计计划中的基础设施，或者地方选举后可能采取措施重新分配道路空间，而这此前可能并未获得大多数支持。
- 在必要时与行动管理者合作进行调整。若一项措施根本不起作用，则必须勇于停止其继续实施！实施方案应在整个实施期间根据监测结果进行修改。

- 明确说明由监测过程所导致的SUMP措施的变化，并使最重要的变化在政治层面获得正式批准。

基本要求之外的行动

- 在实施监测的方案中纳入“健全性检查”，这意味着与SUMP的目标相比，利益相关方、公众和可能存在的来自其他城市的同行将提供有关实施效果的反馈。
- 最好以独立的机构透明地进行监测和评估，以确保中立，并采用与之前步骤相同的指标集。若这么做似乎不太现实（例如，由于预算限制），则由管理部门进行自我监测和评估将是一个有效的替代方案。
- 分发您的评估结果，尤其是新颖措施的评估结果，以便其他人可以从您的经验中学习（参见活动12.2）。

时间安排与协调

- 实施阶段的并行过程。

检查清单

- ✓ 持续监测实施活动的状态。
- ✓ 定期评估在措施指标和SUMP战略指标方面取得的进展。
- ✓ 确定方案实施方面的必要调整。
- ✓ 与相关参与者讨论并一致同意调整方案。

先进实践案例

瑞典隆德：总结目标达成情况的年度监测报告

隆德市密切监测其SUMP行动，并根据政府人员在规划流程中设定的目标对其进行评估。因此，每年都要对行人数量以及自行车、机动车辆和公共交通工具的使用情况进行测量。每四年进行一次市民调查，收集有关态度和出行行为的信息。若未达到相关目标，则加大行动力度，或建议在下一年做出变更。

为使监测过程的结果可视化并对其进行传达，隆德使用了“交通信号灯”系统：若行动进展顺利并达到目标，则为绿灯；若需要调整，则为黄灯；或者，若需要重新规划/变更/替换，则为红灯。

作者：Anders Söderberg, 隆德市, 由UBC整理
图：隆德市



先进实践案例

西班牙圣塞瓦斯蒂安市：SUMP交互式监测平台

圣塞瓦斯蒂安（San Sebastian）使用出行监测平台来跟踪SUMP措施的进展。该数字工具基于现有数据采集系统提供的数据，可获得非常精确和可靠的估计。管理者和决策者可轻松了解总体状况，如果他们感兴趣，应用程序还可让他们更详细地了解具体情况。进展通过交通信号灯颜色的简单形式直观显示出来，可显示该城市在实现各自领域内SUMP目标甚至其他市政策略目标的道路上顺利前进。

作者：多诺斯蒂亚/圣塞巴斯蒂安市, 由UBC整理
图：多诺斯蒂亚/圣塞巴斯蒂安市



先进实践案例

葡萄牙丰沙尔市：旨在提高接受度的系统性措施监测

针对行人专用区有关措施的监测过程包括以可达性为重点的区域评估，以确定可从改善步行条件中受益的区域。此外，还对交通流量进行了分析，以确定交通流量并估算空气污染物排放量。还分发了一份调查问卷，以进一步评估人们对各项措施接受程度及其潜在影响。为了采取纠正措施，有必要对已实施的措施进行评估和衡量。事实证明，该策略成功地显示了各项措施的益处并提高了人们的接受度。因此，建议在可能受益于行人专用措施的其他地点加以运用。

作者：Jose Augusto Batista Vieira, 丰沙尔市, 由Polis整理
图：丰沙尔市；出行交通局



活动11.2：告知并促使市民和利益相关方参与其中

基本原理

与当地居民进行的沟通、当地居民的参与，都不应止步于规划阶段。在SUMP过程的所有阶段，它们皆为必不可少的基本要素。在实施过程中，有必要公开通报已实施行动的进展情况，阐明其对商定愿景和目标的贡献。在此过程中，尤其应当对接直接受到某些行动影响的市民和利益相关方。这样，市民在战略和细节层面的早期建议与市民所在城市或邻里发生的实际变化之间，市民就能够建立起看得见摸得着的联系。这就要求市政当局对公众开展诚实、持续和尊重的沟通，反之亦然，市民作为现实生活中各项措施实际实施效果的最终评判专家，应当受到鼓励，并应有便利的机会就各种方式分享建设性意见，以对相关措施进行改进和微调。真诚地接受此类观点并对其做出回应，这么做能够培养一种信任感，并为改进实施过程和方案实施的最终效果提供机会。

目的

- 有效利用资源：充分利用专业人员的专业知识和市民的实地知识，以取得可能的最佳效果。
- 通过使市民尽可能多地参与监测和实施过程来增加措施的自主权。
- 确保居民了解其所在城市即将发生的变化的影响，描述其益处，并提供可能或需要改变日常出行习惯的选择。

任务

- 在开始实施之前，与受到计划措施直接（正面或负面）影响的市民或利益相关方进行交谈，并回应他们的担忧。请记住，那些害怕受到负面影响的人自然会比那些受益于某项措施的人制造更多的“噪音”，即使他们是少数。
- 减轻实施过程中的负面影响（例如，向受新电车路线长期建设影响的企业提供支持）。

尽可能寻找创造性的方式让利益相关方参与进来（例如安排少年儿童在地面上画脚印，标出安全的上学路线）。

- 使广大公众充分了解方案实施的进展。公布针对市民和政府人员的评估结果。采用非专业人员易于理解的高质量数字形式呈现一组选定的指标（情绪核心指标，参见活动6.1）。每隔一两年向地方议会提供一次关于实施状况的一般性更新汇报，将SUMP放在议程的首位（例如，以状态报告形式或在议会会议上做陈述）。
- 突出方案实施的里程碑，并与社区一起庆祝取得的成就（例如，步行专用区域建立后举行一次街头节日活动）。

基本要求之外的行动

- 考虑与民间人士（例如，居民、企业、艺术家、体育俱乐部、学校、老年人、贸易学校、宗教团体、博物馆等）“共同实施”措施的方案。根据具体情况，他们可以承接设施维护保养任务、承担一些较轻的工作、允许他们进入自己的沟通渠道、参加培训和指导活动、报告发现的问题、举办各类相关活动、提供数据和专门知识及意见想法，甚至做出资金贡献（众筹/众投）。请参见《SUNRISE共同实施指南》，以获取进一步的启发和一系列具体示例（例如，市民建造的自行车道、居民参与的场所规划、市民公交车、集体清洁日等等）。

时间安排与协调

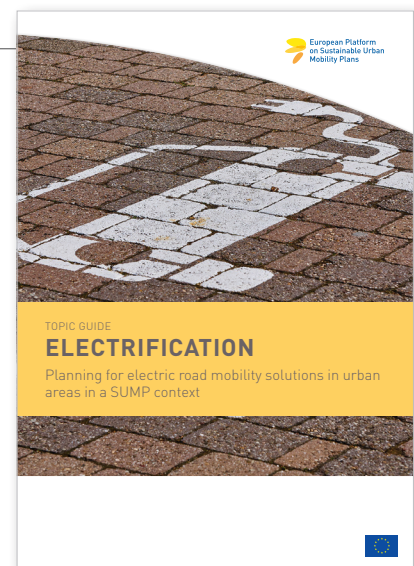
- 市民和利益相关方参与的不同形式，要求贯穿于SUMP的整个过程以及实施和监测阶段。

检查清单

- ✓ 受方案实施直接影响的市民和利益相关方参与实施过程。
- ✓ 确定并贯彻执行在实施过程中减轻负面影响的解决方案。
- ✓ 普通公众已获知有关方案的实施进度。

方案实施的成功，在很大程度上取决于跟受影响的利益相关方和市民进行良好的沟通。当涉及到诸如充电基础设施或零排放区等电气化措施时，需要居民的参与并鼓励他们成为变革进程的组成部分。说服人们将私家车换成其他出行方式并不简单，因为它无法由出行规划部门直接控制，而必须通过一系列沟通措施和激励举措来实现。在您的沟通宣传活动中，建议使用知名品牌和不同渠道来定位不同的人群。传达的讯息应侧重于为用户带来的直接益处（例如，生命周期成本、充电基础设施的可及性等），而不是侧重社会效益。您应该使所有现有的益处和激励举措广为人知，例如给电动汽车驾驶员提供财政补贴和实惠（例如，进入零排放区、免费停车、免费充电等）。

有关如何在《可持续城市出行规划》框架内成功实现交通电气化的更多指南，请参见《可持续城市出行规划中的电气化主题指南》。





更多详情请参见：

SUNRISE项目，2019年。共同实施指南，www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

CHALLENGE项目，2016年。参与手册：使市民和利益相关方积极参与可持续城市出行规划的制定，www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit

CiViTAS DYN@MO，2016年。可持续城市出行规划流程参与2.0——来自CIVITAS的经验

先进实践案例

斯洛文尼亚卢布尔雅那市：临时封闭街道，最终永久性重新设计城市空间

卢布尔雅那市（Ljubljana）利用2013年的“欧洲出行周”（European Mobility Week），启动了一个为所有电动车辆暂时关闭斯洛伐克中央大街四个月的计划。这是将城市空间转变为新公共步行街迈出的一步，公共步行街只许公共交通、自行车骑行和步行进出。它包括新的城市陈设和绿色空间。四个月后，即2014年1月底，二氧化碳水平下降了70%，从而改善了生活质量，空气质量并降低了噪音水平。根据积极的成果和广大公众的反馈，卢布尔雅那市于2015年9月将此封闭措施永久化。

作者：Matic Sopotnik，卢布尔雅那市，由EUROCITIES整理
图：卢布尔雅那市



先进实践案例

意大利博洛尼亚市：以新颖互动的形式让市民积极参与

基于多层次方法，市民参与是博洛尼亚制定SUMP的核心。在“可持续出行论坛”的框架内，各利益相关方受邀致力于目标、战略、政策和行动等主题。总体而言，有55个不同的城市及其市民参加了SUMP公开发布会；博洛尼亚的六个社区参与了研讨会和专门信息点的活动。发展SUMP的同时，“PUMS博洛尼亚大都会项目”也旨在通过参与、信息沟通和交流活动（共同实施）使所有角色和市民均有参与。

作者：Catia Chiusaroli，博洛尼亚大都会市，由Polis整理
图：大都会城市博洛尼亚





步骤12： 总结经验教训

- 12.1 分析成功和失败
- 12.2 分享成果和经验教训
- 12.3 思考新的挑战 and 解决方案

SUMP流程是一个循环，因为它是持续发展的。一个流程的结束也是下一个流程的开始。世界——以及您的城市——正在不断变化和发展。当您完成了这一循环，也必须检视哪些进展顺利以及哪些进展不顺利，与市民分享和交流经验，并思考将要面临的新问题和新挑战以及相应的可能的新解决方案。在这一步骤中，您可以学习哪些地方执行得好，哪些地方执行不到位，并在以后的可持续城市出行规划中应用所学到的经验。

活动12.1：分析成功和失败

基本原理

并非所有的事情都会完全按计划进行：有时情况会变得更糟，而有时情况却会更好。重要的是要仔细审视，哪些方面做得好，哪些方面做得不好，因为每一次经验都有值得学习的地方。应当评估您的努力对城市出行的影响以及对其他方面的影响（城市愿景、目标和指标的实现水平），并评估规划流程本身的有效性。很可能一方面进展良好，而另一方面却出了问题。

为了确定和理解这些成功和失败，您需要让参与的市民和受影响的市民充分参与进来，并积极倾听他们对过程及其结果的看法。这些方面对于学习和提高您的技能和知识至关重要，从而帮助您为下一个规划循环提供坚实的基础。

目的

- 评估规划流程、SUMP及其实施成效，总结成功和失败之处。
- 在市民和利益相关方的帮助下，加深您对可持续城市出行规划流程的了解，并在总体上权衡影响。
- 收集经验教训，为下一轮SUMP做准备。

任务

- 通过分析所有阶段和步骤的优缺点及其最终结果，评估SUMP的成败。

- 通过回溯整个循环，分析实施过程。例如，分析过程可以包括参与度观察、焦点小组或访谈。使用这些手段批判性地检视利益相关方和市民参与的有效性，以便在以后阶段和将来的计划中加强参与活动。
- 积极邀请关键利益相关方和市民参与，从他们的角度确定过程的成就和可改进的步骤。经过多年的可持续城市出行规划，站在流程之外的人们可以提供完全不同的观点，并且可能观察到了您看不到的重要方面。
- 对于影响评估，一旦有足够的结果可用，您就可以开始评估已实施措施的更广泛影响。分析进展顺利的部分和失败的部分。列出无法实现但仍在议程中的对象和战略目标。
- 与核心团队和关键利益相关方（例如“指导小组”）交流“经验教训”。
- 巩固成功案例，并确保您在下一轮计划中从错误中学习。

时间安排与协调

- 在实施阶段审查计划和市民参与过程的有效性。
- 在足够数量的方案实施结束后，回顾总体影响（即您是否接近愿景？）。

检查清单

- ✓ 评估可持续城市出行规划流程的成败。
- ✓ 评估措施执行情况。
- ✓ 关键利益相关方和市民参与其中，并获得了不同观点。
- ✓ 学习和分享的经验教训。

先进实践案例

法国南特都市圈：在开始编制规划之前对先前的SUMP进行综合评估

南特大都会评估了前期计划（2010-2015年）的主要成就和失败，以改进新一轮的SUMP。为了完成该评估，大都会地区进行了定性和定量调查（分别针对2万人和1000人），以了解出行行为发生怎样的变化以及人口如何体验和注意到自2010年以来实施的不同出行措施。此外，专家小组也进行了定性分析，为下一轮SUMP的编制提供了结论和建议。在这一过程中，民众的咨询、专家和利益相关方的参与对于充分筹备新一轮SUMP至关重要。

作者：南特大都会，Lamia Rouleau-Tiraoui，由Polis整理
图：Christine Blanchard



活动12.2：分享成果和经验教训

基本原理

所有城市都有优点和不足，都可以在SUMP流程的不同领域和方面向其他人学习或指导其他人。首先，分享您的知识和经验将帮助欧洲各城市共同进步和提高。其次，这使您有机会反思自己的经验并向他人学习。您选择的用于分享的内容也很重要。人们通常乐于分享自己的成功，但大多数人不愿意公开谈论自己的失败。虽然这是可以理解的，但很多最佳教训却可以从未能按照计划进行之处（以积极或被动的方式）学到。

目的

- 寻找机会与您所在国家、地区或语言区域的其他城市分享您的经验教训（若有可能，也可以在这些区域以外）。
- 寻找机会从您所在国家、地区或语言区域（若有可能，也可以在这些区域以外的）中的其他人的经验中学习。可以是关于SUMP的内容、过程或措施。
- 愿意公开分享不太积极的经验——重要的是——分享您从中学到的经验教训以及下次您会如何做。

任务

- 反思并记录您“学到的经验教训”。
- 分享您对成败的分析结论，以便其他城市可以从您的经验中学到的部分。
- 与您所在国家或地区的其他城市联系，并邀请他们进行分享和交流。可以采取简单的为期半天的研讨会形式，邀请来自一个或两个其他城市的执行者进行分享、交流和回顾。

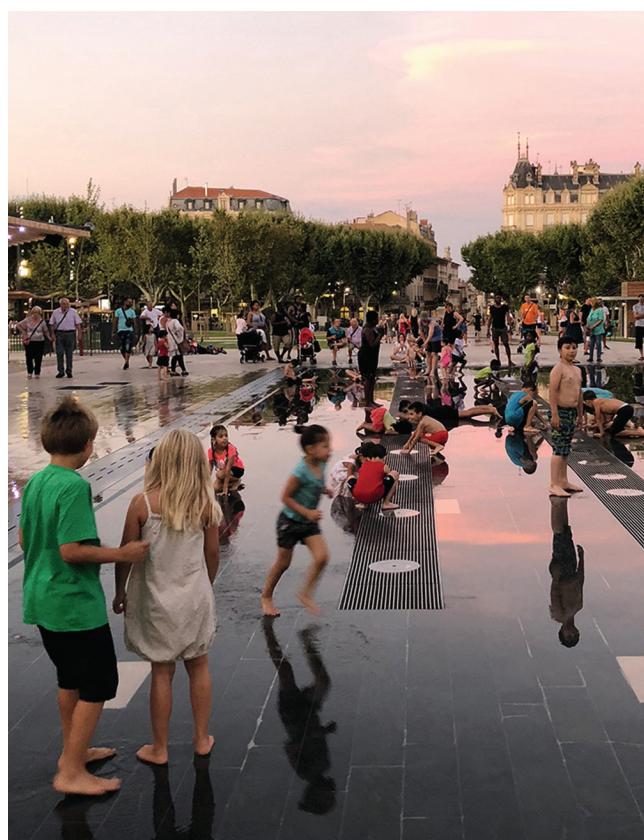


图 © Getty

基本要求之外的活动

- 为Eltis撰写一篇关于你所在城市SUMP经验的案例研究：<http://www.eltis.org/discover/case-studies>。
- 登陆Civitas门户网站，与同样致力于可持续出行发展的其他人进行分享和交流：<https://civitas.eu>

时间安排与协调

- 在您有时间思考和理解您的成功和失败之后，开始分享您的“经验教训”。

检查清单

- ✓ 书面记录所学到的经验，并提供给其他人。

先进实践案例

吉诺萨，里瓦斯-巴西亞马德里，基尔基斯：在欧洲城市学习项目中交流知识

《CIVITAS SUMP-3 Up SUMP学习计划3》允许中小城市通过各种活动分享知识和经验。通过交流，Rivas-Vaciamadrid了解了步骤选择、优先次序、方案说明，并照此重组了公共交通系统。基尔基斯的SUMP工作组提到了利益相关方的参与、方案选择、监测和评估等方面的见解，以制定有效的实施办法。吉诺萨计划成立SUMP工作组，该工作组会将从该计划中获得的经验纳入该市的长期战略中，从而帮助建立一个更具可持续性的吉诺萨。

作者：吉诺萨市，Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno; 基尔基斯市，Eleftheria Spanou, 由倡导地区可持续发展国际理事会整理。

图：Ana Dragutescu



活动12.3：思考新的挑战 and 解决方案

基本原理

在开始编制下一轮可持续城市出行规划之前，您应考虑您所在城市的交通和出行所面临的新挑战以及相应的解决方案。您已经在实施过程中对流程进行了调整和审查，现在您可以退后一步，以战略性的眼光来看条件和期望是如何变化的，以优化规划流程并衡量对未来所做的选择。

在确定了自己的立场之后（活动12.1），您现在必须决定您想要的方向以及要在下一循环中学习哪些课程、解决方案和知识。经验表明，每个规划循环都有助于提高专业知识并提高下一轮计划的有效性。对挑战的初步分析可能会影响新规划流程的设计，并缩短现状和新SUMP之间的距离。

目的

- 为下一轮规划做好准备。
- 反思当前规划循环中的经验，以应对未来的新挑战。

任务

- 考虑未来可能对规划循环和SUMP实施产生影响的新挑战（社会、技术、交通系统）。特别是技术和数据使用的新发展可能会在不久的将来引来重大变革（例如，出行即服务、自动驾驶、大数据、共享出行）。
- 确定其他领域的政策如何与出行政策产生协同效应（土地使用、能源、环境、经济发展、社会包容、健康和​​安全）。
- 为制定下一轮的可持续城市出行规划做好准备。
- 思考该循环的步骤1和步骤2中哪些活动无需重复。

基本要求之外的行为

- 确定在实施阶段出现的新挑战（例如，通过与关键利益相关方的讨论、数据分析，以及您在12.1中确认的失败和成功经验）。

时间安排与协调

- 在启动编制新一轮SUMP之前（仍在当前SUMP实施期间）。
- 考虑每隔5至10年审查和更新整个《可持续城市出行规划》。10年后，整个文件可能已过时，应更经常性地监测和更新这些措施方案，以增加实施最恰当方案的可能性。

检查清单

- ✓ 明确城市交通和出行面临的新挑战。
- ✓ 可用于下一轮综合规划流程的从当前规划循环中总结的经验教训。
- ✓ SUMP完成更新。



更多详情请参见：

面向先进城市的SUMPs-UP方案手册，就如何评估新技术、促进新的创新措施以及制定创新策略提供了建议：<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>

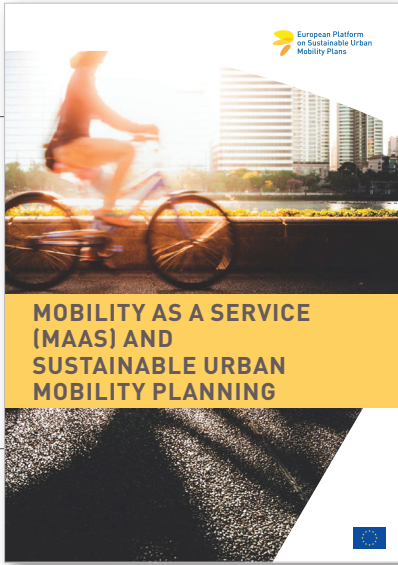


图片 © Gehl

自动化是大多数人未来将面临的主要挑战之一。汽车制造商已经开始在他们的车辆中引入越来越多的互联和自动化功能。但是，尽管在互联和无人驾驶汽车（CAV）部署方面取得了快速进展，但能否成功向CAV过渡将很大程度上取决于这项新技术是否已成为SUMP流程的一部分很好地融合到现有的城市出行系统中。显然有必要考虑SUMP中的互联和无人驾驶技术，但其目的不应误解为不加批判地支持围绕互联和无人驾驶汽车及其影响周遭的颠覆性技术，而是应授权地方政府严格审查预期的技术变化并根据他们的期望塑造未来。重要的是，城市应通过清晰而广受欢迎的城市愿景发挥积极的作用，确保它们是“技术驱动的”，而不是“技术主导的”。

有关如何应对互联和无人驾驶汽车的未来挑战的更多指南，请参见《可持续城市出行规划中的道路车辆自动化实践者简报》。





自动化后，出行即服务（MaaS）被公认为是未来的主要趋势。MaaS可以将各种新的出行选择（共享系统、微出行、自动化）整合在一起，为城市交通中的多式联运出行体系做出贡献。

《出行即服务（MaaS）和可持续城市出行规划从业者简报》为理解MaaS是什么、评估城市的准备情况以及探索可持续城市出行规划中MaaS可能的运营和治理模型提供了基本原理。

先进实践案例

英国大曼彻斯特：持续更新的在线证据库

2040年大曼彻斯特交通运输战略和新的《大曼彻斯特实施规划》（2020-2025年）基于围绕六大社会趋势和问题的综合证据库，这些趋势和问题推动了大曼彻斯特的交通需求。

证据库将不断更新，以捕获未来的挑战和趋势，同时也要确保SUMP中的意向和愿景立足于与当地条件和时间紧密相关的趋势和数据。对城市来说，拥有足够的资源以确保对数据/信息定期进行系统性的更新，从而确保所收集证据持续有效，是非常重要的。

作者：Ben Brisbourne，大曼彻斯特交通管理局，
由EUROCITIES整理|图：大曼彻斯特



里程碑： 评估方案实施效果

恭喜，您已经成功到达SUMP循环的最后一个里程碑。

循环中的这一节点标志着方案实施及其评估的完成、整个循环的结束以及新SUMP流程的开始。该里程碑代表了一个反思点，让您能回顾规划实施方案、您所获得的知识和技能以及您曾面临的挑战。在此基础上，您能勇于展望未来。您对下一轮规划循环有什么期望，以及未来您希望有哪些改进并实现哪些想法？分享评估成效；并且，若已做出决策，请传达该决策以便流程继续，并为下一轮可持续城市出行规划（SUMP）做准备。这些都可以采取公共活动的形式进行，邀请市民、利益相关方和（本地）媒体参与。

SUMP循环完成并取得成功后，值得与本地社区共同庆祝。您可以在这里发挥创造力，并以互动性的、多种多样的形式（例如，城市之旅、实施前后的效果展示、“after movie”视频等）展示规划流程的经验。向人们展示你们共同取得的成就、你们可为之自豪的地方，以及继续采用SUMP方法时在将来仍可拥有的。



图片 © Gehl

www.eltis.org