

KPWS są prowadzone na szczeblu władz krajowych lub regionalnych w celu zachęcania, wspierania, wymagania i/lub zapewniania zachęt i środków zniechęcających dla miast i innych władz lokalnych do wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Kraje i regiony znane z długiej historii aktywności w zakresie SUMP, takie jak Anglia, Francja, Katalonia, Flandria, Słowenia i w pewnym stopniu Szwecja, to kraje, w których istnieje krajowy program wspierania SUMP, często od wielu lat. Oczywiście jest zatem, że KPWS wiąże się z większą i dłuższą działalnością w zakresie SUMP - co nie jest zaskoczeniem, biorąc pod uwagę fakt, że miasta często przejmują inicjatywę polityczną i otrzymują środki finansowe od władz wyższego szczebla.

Jednak pytanie, na które odpowiada ten dokument, brzmi: jak stworzyć KPWS - jaki proces działa najlepiej? Odpowiedzią jest zastosowanie procesu wykorzystywanego w projekcie PROSPERITY i powołanie Krajowego Zespołu Zadaniowego, która będzie kierowała KPWS w Twoim kraju. Dzięki tej lekturze dowiesz się więcej na temat podejścia Zespołu Zadaniowego. Aby uzyskać więcej informacji na temat krajowych programów wspierających SUMP, zapoznaj się z odpowiednim Przewodnikiem Tematycznym SUMP2.0 na stronie [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)

### Opis problemu

Chcemy bardziej zrównoważonego transportu w naszych miastach, więc potrzebujemy więcej planów SUMP. Miasta w wielu krajach słuchają władz krajowych, ponieważ te ustalają standardy i przepisy, a często zapewniają pieniądze - niezbędne warunki ramowe dla pomyślnego funkcjonowania SUMP. Jeśli jednak rząd krajowy nie jest świadomy istnienia planów SUMP, ani tego, co miasta starają się osiągnąć w zakresie zrównoważonego transportu, ani problemów, jakie te warunki ramowe mogą spowodować dla miast starających się wdrożyć swoje plany SUMP,

wówczas miastom może być bardzo trudno uczynić ich systemy transportowe bardziej zrównoważonymi. Dlatego też skoordynowany krajowy program wsparcia SUMP może naprawdę zwiększyć liczbę i jakość planów SUMP w kraju, a tym samym przyczynić się do wdrażania większej ilości działań w kierunku zrównoważonego transportu.

### Kto na tym korzysta?

Zarówno miasta, jak i władze krajowe - a zatem ostatecznie także obywatele - skorzystają z prac zespołów zadaniowych przy tworzeniu KPWS, ponieważ zwiększy to aktywność w zakresie zrównoważonej polityki transportowej, a tym samym doprowadzi do wdrożenia bardziej zrównoważonych środków transportu. Przyczyni się to do poprawy jakości życia, poprawy stanu zdrowia, zmniejszenia wpływu transportu na środowisko naturalne oraz bardziej sprawiedliwego traktowania systemów transportowych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu rozwoju gospodarczego miast. Ponadto zwiększy to prawdopodobieństwo spełnienia wymogów prawnych dotyczących np. emisji gazów cieplarnianych, dekarbonizacji gospodarki i lokalnego zanieczyszczenia powietrza.

### Zespół Zadaniowy w szczególności

Krajowy Zespół Zadaniowy (KZZ) jest "organem" wyższego szczebla, który jest zobowiązany do przygotowania podstaw dla krajowego programu SUMP lub do ulepszenia istniejącego programu. Na początku nie jest to organizacja formalna, ale powinna być prowadzona przez przedstawiciela rządu na szczeblu krajowym, który jest odpowiedzialny za kwestie związane z mobilnością w miastach. W projekcie PROSPERITY krajowym punktem kontaktowym (KPK) dla SUMP była zazwyczaj organizacja, która zainicjowała pracę zespołu zadaniowego. Ale w wielu krajach odpowiedzialność przejęło później ministerstwo, co uznano za skuteczne ze wzglę-

du na jego autorytet i możliwości. Jednak nadal dobrym pomysłem jest posiadanie zastępcy lidera - zazwyczaj Krajowego Punktu Kontaktowego ds. SUMP – dla zmniejszenia ryzyka polegania tylko na jednej organizacji lub często na jednej osobie.

## Zrozumienie Krajowego Zespołu Zadaniowego

Zrozumienie roli i funkcjonowania zespołu zadaniowego zależy od trzech zasadniczych elementów.

1. Zaangażowanie wyższych szczebli władzy: KZZ działa przy zaangażowaniu krajowego lub wyższego szczebla władzy publicznej, który jest odpowiedzialny za zrównoważony rozwój (miejskiej) mobilności. Przewodniczącym Zespołu Zadaniowego powinien być ktoś z tej władzy posiadający uprawnienia decyzyjne. Może to być Krajowe Ministerstwo Transportu lub Krajowa Administracja Transportu, lub odpowiednik na poziomie regionalnym, gdzie odpowiednie kompetencje są przekazywane na ten poziom.

2. Zobowiązanie: oznacza to, że zespół zadaniowy ma zadania do wykonania, a nie jest tylko nieformalną grupą roboczą bez jasnych celów, zadań i harmonogramu. Po raz kolejny oznacza to, że by pracować efektywnie, grupa musi mieć prawo do podejmowania decyzji. Ponadto, by pracować efektywnie, grupa powinna być ograniczona pod względem wielkości (patrz skład).
3. Głównym celem i zadaniem jest przygotowanie i zaplanowanie wdrożenia krajowego programu SUMP lub ulepszenie istniejącego programu.



Przykład posiedzenia krajowego Zespołu Zadaniowego na Węgrzech

## Skład Zespołu Zadaniowego

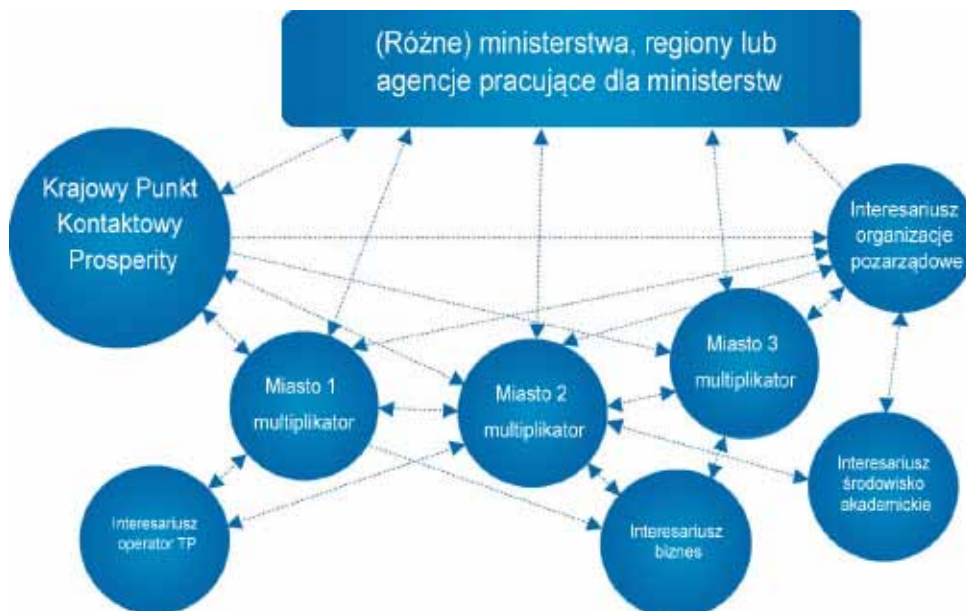
Zespół Zadaniowy potrzebuje mocy decyzyjnej w celu przełożenia swoich ambicji na działania na szczeblu krajowym. Tak więc „właściwe“ osoby i instytucje powinny być członkami zespołu, ale nie powinien on być zbyt liczny - musi być efektywny w swojej pracy. Kontaktowanie się z partnerami instytucjonalnymi może być delikatną sprawą. W zależności od ich statusu, można zastosować różne strategie, aby do nich dotrzeć: formalne zaproszenie (czasami poprzedzone kontaktem listownym lub rozmową telefoniczną czy osobistą) może być potrzebne. Chodzi o przekonanie niektórych osób o znaczeniu zespołu zadaniowego. W stosunku do innych osób nieformalne podejście może okazać się wystarczające.

Głównym pytaniem, jakie należy zadać przy podejmowaniu decyzji o przynależności do zespołu, jest: „Kto ma kompetencje polityczne w zakresie mobilności miejskiej/lokalnej na wyższych szczeblach władzy?”. Niektórzy z możliwych interesariuszy, którzy mogliby być zaangażowani, obejmują następujące grupy (choć nie jest to kompletna lista):

gażowani, obejmują następujące grupy (choć nie jest to kompletna lista):

- przedstawiciele kilku aktywnych w zakresie SUMP miast,
- organizacje takie jak operatorzy transportu publicznego lub ich organizacje członkowskie,
- różne ministerstwa, takie jak transportu, rozwoju regionalnego, a nawet finansów w zależności od ich kompetencji w stosunku do SUMP,
- organizacje pozarządowe na szczeblu krajowym, których praca ma znaczenie dla zrównoważonego transportu,
- agencje rozwoju, oraz
- środowisko akademickie (jak w Niemczech) itp.

Poniższy rysunek przedstawia zrozumienie struktury zespołu zadaniowego oraz wzajemne uzupełnianie się jej członków:



Przykładowa agenda, na następnej stronie, powinna obejmować odpowiedzi na 6 najważniejszych pytań związanych z rozwojem programu SUMP:

1. Co jest dobre, co jest niedoskonałe, a czego brakuje w przeglądzie istniejących działań krajowych i regionalnych w celu zachęcania i wspierania SUMP w danym kraju?



2. Jak krajowy program SUMP, jeśli istnieje, wypada w porównaniu z tym, co robią inne kraje?
3. Spośród działań idealnych w ramach krajowego programu SUMP, które, jeśli w ogóle, są istotne dla Twojego kraju i dlaczego?
4. Nadanie priorytetu działaniom wymagany w KPWS.
5. Zdecydowanie, w jaki sposób zapewnić środki na ich opracowanie i wdrożenie.
6. Opracowanie planu działania na najbliższe 3-5 lat.

W ramach projektu PROSPERITY zespoły zadaniowe spotykały się co najmniej raz na 6 miesięcy przez 3 lata, opracowując i w większości

przypadków wdrażając Mapę Drogową w celu wdrożenia lub ulepszenia KPWS. Kluczowe elementy zespołów zadaniowych to:

- posiadanie kogoś, kto skutecznie pokieruje tym procesem;
- posiadanie silnego KPK zintegrowanego z grupą decyzyjną SUMP;
- zapewnienie bliskich powiązań z działaniami promocyjnymi w zakresie SUMP, zapewnienie powiązań z wszelkimi realizowanymi projektami SUMP; oraz
- powiązanie zespołu zadaniowego i SUMP z finansowaniem UE w danym kraju.

DZIAŁANIE	TERMIN WYKONANIA	INSTYTUCJE ODPOWIEDZIALNE
<b>Koordinacja i rozwój krajowego programu SUMP</b>		
Wniosek dotyczący krajowego programu SUMP zostanie przekazany wiceministrowi środowiska i mobilności	2019	IMT i PTF
Spotkania koordynacyjne programu	Dwa razy w roku	IMT i PTF
Przygotowanie krajowego programu SUMP na lata 2024-2029	2023	IMT i PTF
<b>Prawodawstwo</b>		
<b>Środki finansowe i inne zachęty</b>		
Promowanie znaczenia planowania zrównoważonej mobilności w kontekście Portugalskiego Funduszu Efektywności Energetycznej i Funduszu Transportu Publicznego	2019-2023	PTF
<b>Metodologia i wytyczne</b>		
Nowa broszura techniczna / tematyczna na temat logistyki transportu miejskiego towarów	2019	IMT i podwykonawcy
Nowa broszura techniczna / tematyczna na temat systemów zrównoważonego, inteligentnego transportu	2020	IMT i podwykonawcy
Aktualizacja krajowych wytycznych dotyczących mobilności	2020	IMT i podwykonawcy
Przegląd przewodnika opracowywania planów mobilności i transportu	2021	IMT i podwykonawcy
<b>Monitorowanie i ocena</b>		
Badanie na temat zrównoważonej mobilności	każdego roku	IMT
Schemat certyfikacji planów zrównoważonej mobilności	2022	IMT i PTF
<b>Informacja, edukacja i wymiana wiedzy</b>		
Organizacja krajowej konferencji poświęconej planowaniu zrównoważonej mobilności	każdego roku	IMT i PTF
Buletyn sieci na rzecz zrównoważonej mobilności	Dwa razy w roku	IMT i PTF

IMT = INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES INSTITUTO PUBLICO (Portugalski Krajowy Punkt Kontaktowy dla SUMP)

PTF = Portugalski Zespół Zadaniowy

*Przykład elementów programu krajowego w Portugalii (niektóre z nich będą wykonywane w przyszłości)*

## Wady i zagrożenia

Główne zagrożenia związane z krajowym zespołem zadaniowym polegają na tym, że niektóre aspekty tego procesu po prostu nie funkcjonują. Może się tak zdarzyć z kilku powodów, które mają ogólny charakter dla tego rodzaju półformalnych organizacji współpracy:

There is no effective leader, or the leadership role is confused or contested – for example a SUMP National Focal Point may try to take leadership but a Ministry feels that this should be its role.

- Nie ma skutecznego lidera lub rola przywódcy jest źle interpretowana lub kwestionowana - na przykład Krajowy Punkt Kontaktowy SUMP może próbować przejąć przywództwo, ale ministerstwo uważa, że powinna to być jego rola.
- Ludzie zaangażowani w zespole zadaniowym nie mają wspólnych celów lub po prostu nie odnoszą się dobrze do siebie.
- Członkowie zespołu zadaniowego nie posiadali wystarczających uprawnień decyzyjnych, więc zawsze muszą zwrócić się do swojej organizacji, by móc podjąć decyzję.
- Role nie są jasne.
- Cele zespołu zadaniowego nie są jasne.
- Niezbędny budżet nie jest dostępny - może być dość ograniczony, ale powinien być wystarczający, by zapewnić funkcjonowanie posiedzeń i sporządzanie protokołów.

Jest mało prawdopodobne, że którykolwiek z członków zespołu zadaniowego będzie przedstawiał aktywny sprzeciw, ale niektórzy członkowie będą mniej lub bardziej pomocni w zależności od tego, jak postrzegają zespół zadaniowy i jego cele w odniesieniu do pracy ich własnej organizacji. Dlatego tak ważne jest poświęcenie czasu na ustalenie jasnych wspólnych celów.

## Dobre przykłady Krajowych Zespołów Zadaniowych

### Przykład 1 - Niemcy

Ministerstwa (Federalne Ministerstwo Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego, Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Społeczeństwa oraz Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej) współpracowały ze sobą w zakresie KZZ i przyczyniły się do dalszego rozwoju mapy drogowej w kierunku krajowego programu SUMP.

KZZ był/jest ważną częścią projektu PROSPERITY w Niemczech. Członkowie KZZ spotykali się regularnie i omawiali różne tematy dotyczące SUMP, jak również opracowywali Krajowy Program Wsparcia SUMP dla Niemiec. Wszystkie właściwe ministerstwa i inne ważne zainteresowane strony były częścią KZZ, co sprawiło, że dyskusje w ramach KZZ były celowe i wartościowe pod względem treści. Opracowano i omówiono różne propozycje dotyczące programu wsparcia dla SUMP.

W związku z tym KZZ jest ważną platformą do dalszej promocji tematu SUMP w Niemczech. Ponieważ wielu istotnych interesariuszy uczestniczyło i (2019) nadal uczestniczy, KZZ w Niemczech może silnie wpływać na dalsze procesy rozwoju planowaniu zrównoważonej mobilności w Niemczech.

Członkowie KZZ składają się z szeregu instytucji i organizacji z różnych sektorów związanych z:

- Difu (Niemiecki Instytut Spraw Miejskich; Niemiecki Instytut Urbanistyki), jako Krajowy Punkt Kontaktowy (KPK)
- Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej
- Federalne Ministerstwo Środowiska, Ochrony Przyrody, Budownictwa i Bezpieczeństwa Jądrowego
- Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Społeczeństwa

- Ministerstwo Gospodarki, Energetyki, Transportu i Rozwoju Regionalnego w kraju związkowym Hessen
- Ministerstwo Gospodarki, Energetyki, Transportu i Rozwoju
- Stowarzyszenia gmin
- Specjalistyczne organy, takie jak Centrum na rzecz Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla kraju związkowego Hessen
- Uniwersytety prowadzące badania w dziedzinie transportu
- Firmy konsultingowe w dziedzinie transportu
- Organizacje zawodowe, takie jak Stowarzyszenie Planistów Przestrzennych
- Miasta

## Przykład 2 - Polska

W skład Polskiego Zespołu Zadaniowego w PROSPERITY weszli przedstawiciele KPK, Ministerstwa Infrastruktury, Miasta Katowice oraz ekspert zewnętrzny dr Marcin Wołek. W końcowej fazie projektu do zespołu zadaniowego dołączyli przedstawiciele Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Centrum Unijnych Projektów Transportowych UE oraz Jaspers. Skład osobowy personelu był wystarczający do realizacji zadań. Szczególne znaczenie dla jej sukcesu miała wiodąca rola i przewodnictwo grupy przez Ministerstwo Infrastruktury.

Na spotkaniach zespołu zadaniowego, oprócz realizacji podstawowych zadań związanych z rozwojem Krajowego Programu Wspierania SUMP, uzgodniono i omówiono bieżące kwestie związane z realizacją projektu Prosperity. Największym sukcesem Grupy było uzgodnienie ostatecznej wersji krajowego przewodnika SUMP przygotowanego przez KPK – SMG Ekspert, który został oficjalnie przedstawiony przez Wiceministra Infrastruktury na konferencji promocyjnej PROSPERITY o poziomie krajowym, w której uczestniczyło około 140 pr-

zedstawicieli środowisk samorządowych, naukowych i przemysłowych.

Spotkania zespołu zadaniowego będą kontynuowane po zakończeniu projektu Prosperity w ramach grupy roboczej oficjalnie powołanej przez Ministra Infrastruktury, powiększonej o ekspertów ze środowiska naukowego i przedstawicieli innych miast. Głównym zadaniem grupy będzie wdrażanie postanowień KPWS.

## Koszty

Koszty KZZ to przede wszystkim czas pracy personelu, oraz niewielki budżet na podróże i wynajem sal na organizację spotkań - więc koszty są stosunkowo niskie. Jak już wcześniej wyjaśniono, ważne jest jednak, by członkowie grupy zadaniowej byli upoważnieni przez organizację macierzystą, do szybkiego i skutecznego podejmowania decyzji i postępu prac grupy zadaniowej.

## Możliwy rozwój sytuacji w przyszłości

Najbardziej prawdopodobny przyszły rozwój jest taki, że w niektórych krajach zespoły zadaniowe mogą stać się trwałymi elementami "krajobrazu" mobilności miejskiej, monitorowania i dalszego rozwoju krajowego KPWS.

Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) jest procesem strategicznym, który określa wizję miasta i jasno określa jego cele z udziałem wszystkich zainteresowanych stron. Proces i metodologia SUMP zapewnia odpowiednią platformę i możliwość rozważenia miejsca mikromobilności w systemie narzędzi, które przyczyniają się do osiągnięcia ostatecznych celów miasta, umożliwiając w ten sposób stworzenie odpowiednich ram dla takich systemów.

## Autor

**Prof. Tom Rye**

Edinburgh Napier University

Transport Research Institute

Email: [t.rye@napier.ac.uk](mailto:t.rye@napier.ac.uk)

Internet: [www.tri.napier.ac.uk](http://www.tri.napier.ac.uk)

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**WZASTRZEŻENIE PRAWNE:** Wyłącznie odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą jej autorzy. Niekoniecznie musi ona odzwierciedlać opinię Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych. Wszystkie zdjęcia są dostarczane przez odpowiednich partnerów (o ile nie zaznaczono inaczej) i są dopuszczone do reprodukcji w niniejszej publikacji.



CIVITAS PROSPERITY otrzymał finansowanie z programu badań i innowacji Unii Europejskiej "Horyzont 2020" w ramach umowy o dotację nr 690636.