



Nacionalni programi za razvoj celostnega prometnega načrtovanja potekajo na ravni državne ali regionalne uprave. Namenjeni so spodbujanju in podpori mestom ter drugim lokalnim organom pri izvajanju celostnih prometnih strategij (CPS), obravnavajo pa tudi spodbude in odvračilne ukrepe. V vseh državah in regijah z daljšo tradicijo dejavnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja, kot so Velika Britanija, Francija, Katalonija, Flandrija, Slovenija in do neke mere Švedska, so sprejeli tudi nacionalne programe za razvoj celostnega prometnega načrtovanja (v nadaljevanju: NPCPN), pogosto že pred več leti. Očitno je torej, da je NPCPN povezan z večjo in dolgotrajnejšo aktivnostjo mest na področju celostnega prometnega načrtovanja. To ni presenetljivo, saj imajo mesta pogosto vodilno vlogo pri oblikovanju politik in dobijo tudi denarna sredstva od organov na višjih ravneh oblasti.

Ta dokument želi odgovoriti na vprašanje, kako se lotiti priprave NPCPN – kateri postopek je najboljši. Odgovor je, da je najbolje upoštevati postopek, uporabljen v projektu PROSPERITY, in ustanoviti nacionalno projektno skupino, ki bo gonilna sila NPCPN v vaši državi. V nadaljevanju boste izvedeli več o pristopu na podlagi projektne skupine. Za več informacij o NPCPN si oglejte zadevno poglavje v dokumentu »SUMP2.0 Topic Guide« na spletni strani www.mobilityplans.eu.

Opis problema

V naših mestih si želimo bolj trajnostni promet, zato potrebujemo več CPS. V številnih državah mesta upoštevajo nacionalne vlade, ki določajo standarde in zakone in pogosto zagotavljajo tudi finančna sredstva – ključne okvirne pogoje, v katerih bi se CPS lahko uspešno izvajala. Toda če se nacionalna vlada ne zaveda pomena CPS, niti tega, kaj si mesta prizadevajo doseči na področju trajnostnega prometa, niti težav, ki jih takšni okvirni pogoji lahko povzročijo mestom, ko skušajo uresničevati svoje CPS, potem je to lahko velika ovira pri njihovem prizadevanju za bolj

trajnostni prometni sistem. Zato lahko usklajen NPCPN resnično poveča število in kakovost CPS v državi, s tem pa v končni fazi tudi število v praksi sprejetih trajnostnih prometnih ukrepov.

Kdo ima koristi

Mesta in nacionalne vlade – ter s tem tudi državljani – bodo imeli koristi od dela projektnih skupin pri uvajanju NPCPN, saj bo to spodbudilo dejavnosti, povezane s celostnim prometnim načrtovanjem, in zato vodilo k bolj trajnostnim prometnim ukrepom. To bo pomagalo izboljšati kakovost življenja v mestih in zdravje njihovih prebivalcev ter zmanjšati vpliv prometa na okolje, prometni sistemi pa bodo postali bolj uravnoteženi. Hkrati bo zagotovilo tudi gospodarsko uspešnost mest. Poleg tega se bo povečala tudi verjetnost izpolnjevanja zakonskih zahtev, na primer, glede emisij toplogrednih plinov, dekarbonizacije gospodarstva in lokalnega onesnaževanja zraka

Podrobneje o projektni skupini

Nacionalna projektna skupina (NPS) je »organ« na višji ravni upravljanja, katerega naloga je pripraviti podlago za NPCPN ali izboljšati že obstoječi program. Vsaj na začetku naj to ne bi bila formalna organizacija, vendar bi moral biti vanjo vključen in jo v idealnem primeru voditi predstavnik vlade na nacionalni ravni, odgovoren za vprašanja mobilnosti v mestih. V projektu PROSPERITY je bila nacionalna kontaktna točka (NKT) za celostno prometno načrtovanje običajno organizacija, ki je ustanovila projektno skupino, vendar je v številnih državah to vlogo kasneje prevzelo nacionalno ministrstvo, kar se je pokazalo za učinkovito zaradi pristojnosti, ki jih ta ima. Kljub temu je dobro imeti namestnika vodje projektne skupine (običajno je to nacionalna kontaktna točka za celostno prometno načrtovanje), da se zmanjša nevarnost zanašanja na eno organizacijo in pogosto na eno osebo.

Razumevanje nacionalne projektne skupine

Za razumevanje vloge in delovanja projektne skupine je treba razumeti tri ključne stvari:

1. Vključenost višjih ravni upravljanja: NPS deluje v sodelovanju z nacionalnimi javnimi organi ali javnimi organi na višjih ravneh upravljanja, odgovornimi za trajnostno mobilnost (v mestih). Zaželeno je, da je predsednik projektne skupine nekdo iz vrst oblasti s pristojnostmi odločanja. To je lahko nacionalni minister za promet ali nacionalna uprava za promet ali enakovreden organ z ustreznimi pristojnostmi na regionalni ravni.
2. Zavezanost: to pomeni, da ima projektna skupina svoje zadolžitve in ni le neformalna delovana skupina brez jasnih nalog, ciljev in časovnega načrta. Za učinkovito delovanje mora biti torej pristojna za sprejemanje odločitev. Da bi učinkovito delovala, mora biti omejena tudi njena velikost (gl. njeno sestavo).
3. Njen glavni cilj in naloga je priprava in načrtovanje izvajanja NPCPN ali dopolnitev obstoječega programa.



Sestanek nacionalne projektne skupine na Madžarskem.

Sestava projektne skupine

Projektna skupina mora biti pristojna za odločanje, da bi svoje cilje lahko prevedla v ukrepe na nacionalni ravni. Zato morajo biti v njej »prave« osebe in ustanove, hkrati pa ne sme biti prevelika – predvsem pa mora biti učinkovita. Vendar je navezava stikov z institucionalnimi partnerji lahko občutljiva zade

va. Glede na njihov položaj se za navezovanje stikov lahko uporabijo različne strategije: pri nekaterih je morda potrebno uradno povabilo (pred tem pa včasih še dopis, telefonski klic ali osebni pogovor), da jih prepričajo o pomembnosti projektne skupine, pri drugih pa je dovolj že neformalno povabilo.

- predstavniki nekaterih mest, aktivno vključeni v celostno prometno načrtovanje;
- organizacije, kot so izvajalci javnega prevoza ali njihove članske organizacije;
- različna ministrstva, na primer za promet, regionalni razvoj in celo finančno ministrstvo, odvisno od pristojnosti, ki jih imajo v zvezi s celostnim prometnim načrtovanjem;
- nevladne organizacije na nacionalni ravni, pomembne za trajnostni promet;
- razvojne agencije;
- znanstvene akademije (kot v Nemčiji) ...

Spodnja slika prikazuje strukturo projektne skupine in kako se njeni člani medsebojno dopolnjujejo.

Kot kaže portugalski primer (preglednica v nadaljevanju), bi morala agenda projektne skupine vključevati odgovore na 6 najpomembnejših vprašanj, povezanih z razvojem NPCPN:



1. Kaj je dobro, manj dobro in kaj manjka po ugotovitvah pregleda obstoječih nacionalnih in regionalnih ukrepov za spodbujanje in podporo CPS v zadevni državi?
2. Kakšen je NPCPN, če ta obstaja, v primerjavi s programi drugih držav?
3. Kateri (če sploh kateri) od idealnih ukrepov v posameznih NPCPN so relevantni za vašo državo in zakaj?
4. Določitev prednostnih ukrepov v vašem NPCPN.
5. Odločitev glede financiranja njihovega razvoja in izvajanja.
6. Oblikovanje akcijskega načrta za naslednjih 3 do 5 let.

V okviru projekta PROSPERITY so se projektne skupine sestajale vsaj enkrat na 6 mesecev v triletnem obdobju. Pri tem so pripravile in večinoma tudi izvajale časovni načrt za vzpostavitev ali izboljšanje NPCPN. Pokazalo se je, da je za projektne skupine ključno:

- da je v skupini oseba, ki lahko učinkovito vodi proces;
- da je v skupino, ki odloča v zvezi s celostnim prometnim načrtovanjem, vključena močna NKT;

- zagotavljanje tesnih povezav s promocijsko dejavnostjo, povezano s celostnim prometnim načrtovanjem, in povezav s potekajočimi projekti na področju celostnega prometnega načrtovanja;
- povezava projektne skupine in CPS s sredstvi EU, ki so na voljo v državi.

UKREP	ROK IZVEDBE	ODGOVORNI ORGANI
Koordinacija in priprava NPCPN		
NPCPN: predlog bo poslan namestniku ministra za okolje in mobilnost	2019	IMT in PTF
Sestanki za koordinacijo programa	Dvakrat na leto	IMT in PTF
Priprava NPCPN za obdobje 2024–2029	2023	IMT in PTF
Zakonodaja		
Finančna sredstva in druge spodbude		
Promocija pomena načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru portugalskega Sklada za energetska učinkovitost in Sklada za javni prevoz	2019-2023	PTF
Metodologija in smernice		
Nova tehnična/tematska brošura o logistiki mestnega tovornega prometa	2019	IMT in podizvajalci
Nova tehnična/tematska brošura o trajnostnih inteligentnih prometnih sistemih	2020	IMT in podizvajalci
Posodobitev nacionalnih smernic za mobilnost	2020	IMT in podizvajalci
Revizija vodnika za izdelavo načrtov za mobilnost in promet	2021	IMT in podizvajalci
Spremljanje in vrednotenje		
Raziskava o trajnostni mobilnosti	Vsako leto	IMT
Shema certificiranja za celostne prometne strategije	2022	IMT in PTF
Informacije, izobraževanje in izmenjava znanja		
Organizacija nacionalne konference o načrtovanju trajnostne mobilnosti	Vsako leto	IMT in PTF
Glasilo omrežja trajnostne mobilnosti	Dvakrat na leto	IMT in PTF

IIMT = INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES INSTITUTO PUBLICO (portugalska nacionalna kontaktna točka za CPS)
PTF = portugalska projektna skupina

Primer elementov portugalskega nacionalnega programa (nekateri bodo dodani v prihodnosti)

Slabosti in nevarnosti

Glavno tveganje, povezano s pristopom na podlagi nacionalne projektne skupine, je, da nekateri vidiki procesa preprosto ne delujejo. To se lahko zgodi iz več razlogov, ki so na splošno značilni za takšne polformalne oblike sodelovanja:

- ni učinkovitega vodje ali pa vodstvena vloga ni dovolj jasno opredeljena oziroma je sporna, na primer, nacionalna kontaktna točka za celostno prometno načrtovanje lahko skuša prevzeti vodstvo, ministrstvo pa meni, da bi

to morala biti njegova vloga;

- člani projektne skupine nimajo skupnih ciljev ali pa se med seboj preprosto ne ujemajo;
- člani projektne skupine nimajo zadostnih pooblastil za odločanje, zato se morajo pred sprejetjem odločitev posvetovati z matično organizacijo;
- vloge niso jasno opredeljene;
- cilji projektne skupine niso jasni;

- ni na voljo potrebnih proračunskih sredstev – ta so lahko precej omejena, vendar bi morala zadoščati za izvedbo sestankov in pripravo zapisnikov.

Malo verjetno je, da bo kateri koli član aktivno nasprotoval projektni skupini. Nekateri bodo njeno delo podpirali bolj, drugi manj, odvisno od tega, kako vidijo skupino in njene cilje v odnosu do dela lastnih organizacij. Zato je treba nameniti dovolj časa določanju jasnih skupnih ciljev.

Dobri primeri nacionalnih projektnih skupin

1. primer – Nemčija

Ministrstva (npr. Zvezno ministrstvo za okolje, varstvo narave in jedrsko varnost, Zvezno ministrstvo za notranje zadeve, gradnje in domovino ter Zvezno ministrstvo za promet in digitalno infrastrukturo) so skupaj delovala v NPS in prispevala k oblikovanju časovnega načrta za vzpostavitev NPCPN.

V Nemčiji je NPS oziroma je bila pomemben del projekta PROSPERTY. Njeni člani so se redno sestajali in razpravljali o različnih temah v zvezi s CPS, hkrati pa razvijali nemški NPCPN. V njej so sodelovali predstavniki vseh zadevnih ministrstev in drugi pomembni deležniki. To je zagotavljalo, da so bile razprave v okviru NPS jasno usmerjene in vsebinsko relevantne. Pripravili so različne predloge za NPCPN in o njih razpravljali. Zato je NPS pomembna platforma za nadaljnjo spodbujanje CPS v Nemčiji. Ker so v njej sodelovali in leta 2019 še vedno sodelujejo številni deležniki, lahko NPS pomembno vpliva na nadaljnji razvoj načrtovanja trajnostne mobilnosti v Nemčiji.

Članstvo NPS sestavljajo številne ustanove in organizacije iz različnih sektorjev:

- nemški urbanistični inštitut Difu (Deutsches Institut für Urbanistik) kot nacionalna kontaktna točka (NKT);
- Zvezno ministrstvo za promet in digitalno infrastrukturo;

- Zvezno ministrstvo za okolje, varstvo narave in jedrsko varnost;
- Zvezno ministrstvo za notranje zadeve, gradnje in domovino;
- deželno ministrstvo za gospodarstvo, energetiko, promet in regionalni razvoj dežele Hessen;
- združenja občin;
- specializirane ustanove, kot je Center za trajnostno mobilnost v zvezni deželi Hessen;
- univerze, ki se ukvarjajo s prometnimi raziskavami;
- svetovalna podjetja na področju prometa;
- strokovne organizacije, kot je Združenje urbanistov;
- mesta.

2. primer – Poljska

Poljsko projektno skupino v okviru projekta PROSPERTY so sestavljali predstavniki NKT, Ministrstva za infrastrukturo, mesta Katowice in zunanji strokovnjak dr. Marcin Wotek. V sklepnih fazah projekta so se projektni skupini pridružili še predstavniki Ministrstva za naložbe in gospodarski razvoj, Centra za prometne projekte EU in Jaspersa. Sestava skupine je zadostovala za izvajanje nalog. Za njen uspeh je bilo zlasti pomembno, da jo je vodilo in jih predsedovalo Ministrstvo za infrastrukturo.

Na sestankih projektne skupine so se poleg izvajanja osnovnih nalog, povezanih z razvojem nacionalnega programa za podporo CPS, dogovarjali in razpravljali tudi o aktualnih vprašanjih, povezanih z izvajanjem projekta PROSPERTY. Največji uspeh projektne skupine je bil dogovor o končni različici nacionalnega vodnika za CPS, ki ga je pripravila NKT, podjetje SMG. Namestnik ministra za infrastrukturo je vodnik uradno predstavil na dogodku na nacionalni ravni, posvečenem promociji CPS v okviru projekta PROSPERTY, na katerem je sodelovalo približno 140 predstavnikov lokalnih oblasti, znanstvenih ustanov in gospodarstva.

Tudi po zaključku projekta PROSPERTIY se bodo sestanki projektne skupine nadaljevali v okviru delovne skupine, ki jo bo uradno imenoval minister za infrastrukturo, v njej pa bodo sodelovali tudi strokovnjaki iz znanstvenih krogov in predstavniki drugih mest. Glavna naloga projektne skupine bo izvajanje določil NPCPN.

Stroški

Stroški NPS so predvsem čas osebjem, nekaj pa tudi potni stroški in stroški najema prostorov. S finančnega vidika so torej nizki. Kot je bilo že rečeno, pa je ključno, da člani projektne skupine njihove matične organizacije pooblastijo za sprejemanje odločitev, tako da lahko delo projektne skupine poteka hitro in učinkovito.

Možen prihodnji razvoj

Najverjetnejši scenarij razvoja v prihodnosti je, da bodo v nekaterih državah projektne skupine postale stalnice na področju mobilnosti v mestih, odgovorne za spremljanje in nadaljnji razvoj NPCPN.

Načrtovanje CPS je strateški proces, s katerim mesto opredeli svojo vizijo in jasno določi svoje cilje v sodelovanju z ustreznimi deležniki. Proces in metodologija načrtovanja CPS zagotavlja platformo in priložnost za razmislek o položaju, ki ga mikromobilnost zavzema v sistemu orodij, ki prispevajo k doseganju končnih ciljev mesta, s tem pa omogočata oblikovanje primernega okvira za takšne sisteme.

Avtor

Prof. Tom Rye
Edinburgh Napier University
Transport Research Institute
Email: t.rye@napier.ac.uk
Internet: www.tri.napier.ac.uk

www.sump-network.eu

AUTORINĖS TEISĖS: Autoriai yra tiesiogiai atsakingi už visą šiam leidinyje pateiktą informaciją. Leidinys nebūtinai atitinka Europos Sąjungos institucijų nuomonę. Europos Komisija neatsako už čia pateiktos informacijos panaudojimą. Grafinė medžiaga buvo pateikta projekto partnerių (nebent yra nurodyta kitaip) ir yra gautas leidimas ją spausdinti šiame leidinyje.



CIVITAS PROSPERITY yra finansuojama iš Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ pagal dotacijos susitarimą Nr. 690636