



НПП ПУГМ се управляват на национално или регионално ниво, за да насърчават, подкрепят, изискват и / или стимулират и демотивират градовете и другите местни власти да прилагат Планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ). Страните и регионите, които са известни с дългогодишна история на дейността на ПУГМ, като Англия, Франция, Каталуния, Фландрия, Словения и Швеция, са държави, които също са имали национална програма за подпомагане на ПУГМ, често в продължение на много години. Следователно е ясно, че НПП са свързани с повече и по-дълготрайни дейности по ПУГМ - не е изненадващо, като се има предвид, че градовете често поемат водеща роля в политиката и често получават пари от по-високите нива на управление.

Въпросът, на който този документ отговаря, обаче, е как да се създаде НПП - какъв процес работи най-добре? Отговорът е да се следва процесът, използван в проекта Prosperity, и да се създаде национална работна група, която да управлява НПП във вашата страна. Прочетете тук, за да научите повече за подхода на работната група. За да получите повече информация за националните програми за поддръжка на ПУГМ, проверете съответното SUMP 2.0 ръководство на www.mobilityplans.eu

Описание на проблема

Искаме по-устойчив транспорт в нашите градове, така че се нуждаем от повече ПУГМ. Градовете в много страни следват политиките на националното правителство, тъй като то определя стандарти и закони и често осигурява жизненоважни рамкови условия за ПУГМ, за да може те да функционират успешно. Но ако националното правителство не знае за ПУГМ, нито за това какво градовете се опитват да постигнат в устойчивия транспорт, нито за проблемите, когато те се опитват да приложат своите ПУГМ, тогава може да бъде много трудно за градовете да направят транспорт-

ните си системи по-устойчиви. Ето защо координираната национална програма за подкрепа на ПУГМ може да даде реален тласък на броя и качеството на ПУГМ в страната и така в крайна сметка да се получат по-устойчиви мерки за транспорта.

Кой се възползва

Както градовете, така и националните правителства - и следователно, в крайна сметка гражданите ще се възползват от работата на работните групи при създаването на НПП, тъй като това ще стимулира дейността на ПУГМ и следователно ще доведе до прилагането на по-устойчиви мерки за транспорта. Това ще помогне да се подобри качеството на живот, да се подобри здравето, да се намали въздействието на транспорта върху околната среда и да се направят по-справедливи транспортните системи, като същевременно се гарантира, че градовете ще процъфтяват икономически. Освен това вероятно ще подпомогне законовите изисквания, например за емисиите на парникови газове, декарбонизацията на икономиката и местното замърсяване на въздуха, да бъдат изпълнени.

Работната група в детайли

Националната работна група (НРГ) е „тяло“ на по-високо ниво, което се ангажира да подготви почвата за национална програма по ПУГМ или да подобри съществуваща програма. Поне първоначално тя не е официална организация, но трябва да включва и в идеалния случай да бъде ръководена от представител на правителството на национално ниво, който отговаря за въпросите на градската мобилност. В проекта Prosperity националният фокусен център за ПУГМ обикновено беше организацията, която инициира работната група, но в много страни националното министерство по-късно пое отговорността и това се оказа ефективно, поради властта на

съответното министерство. Въпреки това все още е добра идея да има заместник-ръководител - обикновено националната фокусна точка за ПУГМ - за намаляване на рисковете да се разчита само на една организация или често само на един човек.

Разбиране за Национална работна група

има три основни елемента за разбиране на ролята и функционирането на работната група.

1. Включване на по-високи нива на управление: НРГ оперира с ангажираността на държавния орган на национално или висше равнище, който отговаря за устойчивата (градска) мобилност. В идеалния случай председателят на работната група следва да бъде човек от този орган с правомощия за вземане на решения. Това може да бъде националното министерство на транспорта или националната транспортна администрация, или еквивалентът на регионално равнище, където съответните компетенции са прехвърлени на това ниво.



Пример на среща на националната работна група в Унгария

2. Ангажираност: това означава, че работната група има задачи, които трябва да изпълнява, и не е просто неформална работна група без ясни цели и срокове. Отново, това означава, че за да работи ефективно, групата трябва да има властта да взема решения. Освен това, за да работи ефективно, групата трябва да бъде ограничена по размер (вж. състава).
3. Основната цел и задача е да се подготви и планира изпълнението на национална програма по ПУГМ или да се модернизира съществуваща такава.”

Състав на работната група

Работната група се нуждае от правомощията за вземане на решения, за да превърне амби-

цията си в действия на национално равнище. По този начин „правилните“ хора и институции трябва да бъдат в нея, но тя не трябва да бъде огромна - трябва да бъде работеща. Свързването с институционалните партньори може да бъде деликатен въпрос. В зависимост от техния статус могат да се използват различни стратегии, за да се достигне до тях: може да е необходима официална покана (понякога предшествана от поща, двустранно телефонно обаждане или личен разговор), за да се убедят някои от тях за важността на работната група, докато за други е необходим неформален подход.

- „Основният въпрос, който трябва да се зададе при вземането на решение за членството в групата е: „Кой има политическите компетенции над градската / местната мобилност в по-високите нива на управление?“ Някои от възможните заинтересовани страни, които биха могли да са ан-

гажирани, включват следните (Въпреки, че това не е инклузивен списък):

- представители на няколко активни ПУГМ градове,
- организации като оператори на обществен транспорт или техните организации за членство,
- различни министерства, като транспорт, регионално развитие и дори финанси, в зависимост от съответните им отговорности по отношение на ПУГМ,
- НПО на национално ниво, чиято работа е свързана с устойчивия транспорт,
- агенции за развитие, и
- академични среди (като в Де) и др.“

фигурата по-долу дава представа за структурата на работната група и как нейните членове се допълват:



„Примерната програма (следващата страница) трябва да включва отговори на следните 6 най-важни въпроса, свързани с разработването на програма за ПУГМ:

1. Какво е добро, по-малко добро и какво липсва от прегледа на съществуващите национални и регионални мерки за насърчаване и подкрепа на ПУГМ в съответната страна?

2. Как националната програма за ПУГМ, ако има такава, се сравнява с това, което правят другите страни?
3. От идеалните мерки в рамките на националната програма ПУГМ, кои, ако има такива, са свързани с вашата страна и защо?
4. Дайте приоритет на мерките, които се искват във вашия НПП.

5. Решете как да осигурите тяхното развитие и изпълнение.
6. Разработване на план за действие за следващите 3-5 години.“

“В рамките на проекта Prosperity работните групи се срещнаха най-малко веднъж на всеки 6 месеца в продължение на 3 години, разработвайки и в повечето случаи прилагайки пътна карта за въвеждане или подобряване на НПП. Установено е, че основните елементи на работната група са следните:

- да има някой, който е в състояние да ръководи процеса;
- да има силна Национална фокусна точка (НФТ), интегрирана в групата за вземане на решения по ПУГМ;
- осигуряване на тесни връзки с промоционалната дейност по ПУГМ, като се осигурят връзки с всички текущи проекти по ПУГМ; и
- свързване на работната група и ПУГМ с финансиране от ЕС в страната.”

Мярка	Краен срок за прилагане	Отговорни лица
Координация и разработване на Националната програма за ПУГМ		
Националното предложение за програмата ПУГМ ще бъде предоставено на заместник-министъра по околна среда и мобилност	2019.	iMt и Ptf
Координационни срещи по програмата	два пъти годишно	iMt и Ptf
Подготовка на национална програма ПУГМ за 2024-2029	2023.	iMt и Ptf
законодателство		
Финансови ресурси и други стимули		
“Насърчаване на значението на планирането на устойчивата мобилност в контекста на португалския фонд за енергийна ефективност и Фонда за обществен транспорт”	2019.-2023.	Ptf
Методология и насоки		
Нова техническа / тематична брошура за градската товарна логистика	2019.	iMt и подизпълнители
Нова техническа / тематична брошура за Устойчиви интелигентни транспортни системи	2020.	iMt и подизпълнители
Актуализиране на националните насоки за мобилност	2020.	iMt и подизпълнители
“Преразглеждане на Ръководството за разработване на мобилност и транспорт Планове”	2021.	iMt и подизпълнители
Наблюдение и оценка		
Проучване за устойчива мобилност	всяка година	iMt
Схема за сертифициране за планове за устойчива мобилност	2022.	iMt и Ptf
Обмен на информация, образование и знания		
Организиране на национална конференция за планиране на устойчива мобилност	всяка година	iMt и Ptf
Бюлетин на мрежата за устойчива мобилност	два пъти годишно	iMt и Ptf

iMt = inStitUto Da MobilLiDaDe e DoS tranSorteS terreStreS inStitUto PUBLiCo (Португалска национална фокусна точка за ПУГМ)
Ptf = португалска работна група”

Пример за елементите на националната програма в Португалия (някои от тях ще бъдат представени в бъдеще)

Недостатъци и рискове

“Основните рискове, свързани с националната работна група, са, че някои аспекти на процеса просто не функционират. Това може да се случи по редица причини, които са общи за тези видове полуформална организация на сътрудничество:

- няма ефективен лидер или ролята на ръководител е обърквана или оспорвана - например национален координатор на ПУГМ може да се опита да поеме лидерството, но някое министерство смята, че това трябва да бъде неговата роля.
- Хората в рамките на работната група не споделят общи цели или просто не се разбират добре един с друг.
- Членовете на работната група не разполагат с достатъчно делегирани правомощия за вземане на решения, така че те винаги трябва да се обръщат към своята домашна организация, за да могат да вземат решение.
- ролите не са ясни.
- целите на работната група не са ясни.
- липсва необходимия бюджет - това може да бъде доста ограничено, но трябва да е достатъчно, за да се гарантира, че срещите могат да функционират и да се вземат протоколи.”

Малко вероятно е да има активно противопоставяне на работната група от който и да е член, но някои членове ще бъдат повече или по-малко подкрепящи в зависимост от това как виждат работната група и нейните цели във връзка с работата на тяхната собствена организация. Ето защо е важно да се отделя време за установяване на ясни общи цели.

Добри примери за национални работни групи

Пример 1 - Германия

Министерствата (напр. Федералното министерство на околната среда, опазването на

природата и ядрената безопасност, Федералното министерство на вътрешните работи, строителството и общността и Федералното министерство на транспорта и цифровата инфраструктура) работят заедно в НРГ и допринасят за по-нататъшното разработване на карта към националната програма ПУГМ.

НРГ е важна част от проекта Prosperity в Германия. Членовете на НРГ се срещат редовно и обсъждаха различни теми относно ПУГМ, както и разработването на национална програма за поддръжка на ПУГМ за Германия. Всички съответни министерства и други важни заинтересовани страни бяха част от НРГ, което направи дискусиите в рамките на НРГ целенасочени и ценни по съдържание. Бяха разработени и обсъдени различни предложения за програма за подкрепа на ПУГМ. Следователно НРГ е важна платформа за по-нататъшно популяризиране на темата ПУГМ в Германия. Тъй като много от заинтересованите страни имат и (през 2019 г.) продължават да участват, НРГ в Германия може да окаже силно влияние върху по-нататъшните процеси на развитие на планирането на устойчива мобилност в Германия.

“Членовете на НРГ се състоят от редица институции и организации от различни сектори, свързани с:

- Difu (Германски институт по градски въпроси; Deutsches Institut für Urbanistik), като национална фокусна точка (НФТ)
- федерално министерство на транспорта и цифровата инфраструктура
- Федерално министерство на околната среда, опазването на природата, строителствена и ядрената безопасност
- федерално министерство на вътрешните работи, строителството и общността
- Държавно министерство на икономиката, енергетиката, транспорта и регионалното развитие в щата Хесен Министерство на икономиката, енергетиката, транспорта и развитието

- сдружения на общини
- Специализирани органи като Центъра за устойчива градска мобилност за щата Хесен
- Университети, които изследват транспорта
- транспортни консултации
- Професионални организации, като например сдружението на пространствените плановици
- Градове”

Пример 2 - Полша

Полската група работна група в Prosperity се състоеше от представителите на националната фокус точка /НФТ/, Министерство на инфраструктурата, град Катовица и външен експерт д-р Марчин Волек. В заключителната фаза на проекта към екипа на работната група се присъединиха представители на Министерството на инвестициите и развитието, Центъра за транспортни проекти на ЕС и Jaspers. Съставът на персонала беше достатъчен за изпълнение на задачите. Водещата роля и председателството на групата от Министерството на инфраструктурата беше особено важно за нейния успех.

На съответните срещи на работната група, в допълнение към изпълнението на основните задачи, свързани с разработването на Националната програма за подкрепа на ПУГМ, бяха договорени и обсъдени актуални въпроси, свързани с изпълнението на проекта Prosperity. Най-големият успех на работната група беше да се постигне съгласие по окончателната версия на националното Ръководство за ПУГМ, подготвено от nP SMG, което бе официално представено от заместник-министъра на инфраструктурата на промоционално събитие ПУГМ на национално ниво, където участваха около 140 представители на местната власт, научни и промишлени среди.

Заседанията на работната група ще бъдат продължени след приключване на проекта Prosperity в рамките на работната група, официално назначена от министъра на инфраструктурата, разширена от експерти от научната общност и от представители на други градове. Основната задача на работната група ще бъде да изпълни разпоредбите на НПП.

Разходи

Разходите за национални работни групи са предимно за времето на работа на персонала, с малка част за пътуванията и местата за настаняване - така че разходите са ниски във финансово отношение. Все пак, както е обяснено по-рано, жизненоважно е членовете на работната група да имат правомощия от тяхната организация, за да могат да вземат решения и да продължават работата на работната група бързо и ефективно.

Възможни бъдещи развития

най-вероятното бъдещо развитие е, че в някои страни работните групи могат да се превърнат в постоянни характеристики на ландшафта на градската мобилност, като наблюдават и доразвиват НПП на страната.

Планирането на устойчива градска мобилност (ПУГМ) е стратегически процес, който определя визията на града и ясно определя целите му с участието на всички заинтересовани страни. Процесът и методологията на ПУГМ осигуряват подходяща платформа и възможност за разглеждане на мястото на микромобилността в системата от инструменти, които допринасят за крайните цели на града, като по този начин позволяват създаването на правилната структура за такива системи.

Автор

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

ОТКАЗ ОТ ПРАВНА ОТГОВОРНОСТ: Единствената отговорност за съдържанието на тази публикация носят авторите. Тя не отразява непременно мнението на Европейския съюз. Европейската комисия не носи отговорност за използването на информацията, съдържаща се в нея. Всички изображения се предоставят от съответните партньори (освен ако не е отбелязано друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация.



CIVITAS PROSPERITY е получило финансиране от програмата за научни изследвания и иновации на Европейския съюз „Хоризонт 2020“ по споразумение за отпускане на безвъзмездни средства № 690636.