



NPPS-ovi se provode na razini nacionalne ili regionalne vlasti kako bi potaknuli, podržali, zahtijevali i/ili davali pozitivne ili negativne poticaje gradovima i drugim jedinicama lokalne samouprave za provedbu SUMP-a. Zemlje i regije koje su poznate po dugoj povijesti SUMP aktivnosti, kao što su Engleska, Francuska, Katalonija, Flandrija, Slovenija, a donekle i Švedska, sve su također imale nacionalni program podrške SUMP-u, često i dugi niz godina. Jasno je, dakle, da se NPPS vezuje za brojnije i dugovječnije SUMP aktivnosti – što ne čudi s obzirom da gradovi često slijede politiku, a učestalo i primaju novac, od viših razina vlasti.

Pitanje na koje ovaj dokument nudi odgovor jest kako postaviti NPPS - koji proces najbolje funkcionira? Odgovor je: pratiti postupak koji se koristi u projektu PROSPERITY i osnovati nacionalnu radnu skupinu koja će voditi NPPS u vašoj zemlji. Čitajte dalje kako biste saznali više o pristupu koji uključuje radnu skupinu. Za više informacija o nacionalnim programima podrške za SUMP, pogledajte odgovarajući tematski vodič za SUMP2.0 na [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)

## Opis problema

Želimo održiviji promet u našim gradovima, stoga nam treba više SUMP-ova. Gradovi u mnogim zemljama slušaju nacionalnu vlast koja postavlja standarde i zakone te često osigurava novac - ključne okvirne uvjete za uspješno funkcioniranje SUMP-a. Ali ako nacionalna vlada nije svjesna SUMP-a, ni onoga što gradovi pokušavaju postići u području održivog prometa, kao niti problema koje okvirni uvjeti mogu uzrokovati gradovima koji pokušavaju provesti svoje SUMP-ove, tada gradovima može biti teško svoj prometni sustav učiniti održivijim. Koordinirani nacionalni program podrške za SUMP može dati stvarni poticaj broju i kvaliteti SUMP-ova u zemlji, a time i postizanju održivijih prometnih mjera na terenu.

## Tko od toga ima koristi?

I gradovi i nacionalne vlade - a samim tim i građani - će imati koristi od rada radnih skupina na uspostavljanju NPPS-a, jer će to potaknuti aktivnost SUMP-a i time dovesti do provedbe održivijih prometnih mjera. To će pomoći poboljšati kvalitetu života, poboljšati zdravlje, smanjiti utjecaj prometa na okoliš i učiniti prometne sustave pravičnijim, a istovremeno osigurati da gradovi gospodarski napreduju. Pored toga, veća je vjerojatnost da će biti ispunjeni zakonski zahtjevi vezani za, primjerice, emisiju stakleničkih plinova, dekarbonizaciju gospodarstva i lokalno onečišćenja zraka

## Radna skupina - detaljnije

Nacionalna radna skupina (NRS) je „tijelo“ više razine koje je posvećeno pripremi terena za nacionalni SUMP program ili poboljšanju postojećeg programa. Barem u početku NRS nije formalna organizacija, ali trebala bi uključivati i idealno na čelu imati predstavnika vlade koji je odgovoran za pitanja urbane mobilnosti. U projektu PROSPERITY, nacionalna kontaktna točka (NKT) za SUMP obično je bila organizacija koja je pokrenula radnu skupinu, ali u mnogim je zemljama nacionalno ministarstvo kasnije preuzelo odgovornost, što se pokazalo učinkovitim zbog njihovog autoriteta. No, još uvijek je dobra ideja imati zamjenskog voditelja - obično nacionalnu kontaktnu točku za SUMP - kako bi se smanjio rizik oslanjanja na jednu organizaciju i često na jednu osobu.

## Razumijevanje nacionalne radne skupine

Tri su osnove za razumijevanje uloge i funkcioniranja radne skupine.

1. Uključivanje viših razina vlasti: NRS djeluje kroz uključivanje državnih ili drugih tijela javne vlasti više razine koja su odgovorna za održivu (urbanu) mobilnost. U idealnom slu-

čaju, predsjedavajući radne skupine trebao bi biti netko iz tog tijela vlasti tko ima moć odlučivanja. To može biti državno ministarstvo prometa ili prometna uprava, ili ekvivalent na regionalnoj razini tamo gdje su na regiju prenesene relevantne ovlasti.

2. Posvećenost: Radna skupina ima zadatke koje mora obaviti, odnosno nije tek neformalno radno tijelo bez jasnih ciljeva, mjerljivih ciljeva i vremenskog plana. To znači, da ponovimo, da za djelotvoran rad ona mora imati

moć donošenja odluka. Pored toga, kako bi bila učinkovita, skupina treba biti ograničene veličine (vidi sastav).

3. Glavni je cilj i zadatak radne skupine pripremiti i planirati provedbu nacionalnog SUMP-a ili nadograditi postojeći.

### Sastav radne skupine

Radna skupina mora imati moć donošenja odluka kako bi svoju ambiciju mogla pretvoriti u



*Primjer sastanka nacionalne radne skupine u Mađarskoj.*

djelovanje na nacionalnoj razini. Dakle, treba okupiti „prave“ ljude i institucije, ali ne smije biti prevelika – mora moći djelovati. Kontaktiranje institucionalnih partnera može biti osjetljiva stvar. Ovisno o njihovom statusu, mogu se primijeniti različite strategije kako bi se do njih došlo: možda će biti potreban službeni poziv (kojem ponekad prethodi e-mail ili bilateralni telefonski poziv ili osobni razgovor) kako bi se neke od njih

uvjerilo u važnost radne skupine, dok će za druge neformalni pristup biti sve što je potrebno.

Glavno pitanje koje treba postaviti pri odlučivanju o članstvu u skupini je: „Tko je nadležan za javne politike urbane/lokalne mobilnosti na višim razinama vlasti?“ Neki od dionika koje će možda trebati uključiti su sljedeći (ovaj popis nije iscrpan):

- predstavnici gradova s aktivnim SUMP-om,
- organizacije poput pružatelja usluga javnog prijevoza ili njihovih predstavničkih organizacija,
- predstavnici nekolicine ministarstava, poput onog prometa, regionalnog razvoja, ili čak financija, ovisno o njihovim odgovornostima koje se se tiču SUMP-a,
- predstavnici nevladinih organizacija na državnoj razini čiji je rad bitan za održivi promet,
- razvojne agencije i predstavnici akademske zajednice (kao što je slučaj u Njemačkoj) itd.

Ilustracija ispod daje pregled strukture radne skupine i načina na koji se njeni članovi međusobno nadopunjavaju:



Agenda – poput one prikazane na idućoj stranici – bi trebala uključivati odgovore na sljedećih šest najvažnijih pitanja vezanih za razvoj SUMP programa:

1. Što je dobro, što je manje dobro, a što nedostaje u pregledu postojećih nacionalnih i regionalnih mjera za poticanje i potporu SUMP-u u dotičnoj zemlji?
2. Kakav je nacionalni SUMP program, ukoliko on postoji, u odnosu na ono što rade druge zemlje?
3. Od idealnih mjera u nacionalnom SUMP programu, koje su, ako ih ima, relevantne za vašu zemlju i zašto?
4. Napraviti listu prioriteta mjera koje zahtjeva vaš NPPS
5. Odlučiti kako će se osigurati resursi za njihov razvoj i provedbu
6. Razviti akcijski plan za narednih 3-5 godina.

U okviru projekta PROSPERITY, radne skupine sastajale su se najmanje jednom u šest mjeseci tokom 3 godine, razvijajući i u većini slučajeva implementirajući plan (roadmap) za izradu ili poboljšanje NPPS-a. Ključni elementi radne skupine su sljedeći:

- učinkovita osoba koja će voditi proces;
- snažna NKT integrirana u skupinu za odlučivanje o SUMP-u;
- osiguravanje bliskih veza s promotivnim aktivnostima SUMP-a, osiguravanje poveznica s bilo kojim tekućim projektima SUMP-a; i
- povezivanje radne skupine i SUMP-a s opcijama EU financiranja u zemlji.

## Nedostatci i rizici

- Ne postoji učinkovit voditelj ili je voditeljska uloga nejasna ili osporavana - primjerice, ukoliko nacionalna kontaktna točka za SUMP pokuša preuzeti vodstvo, ali ministarstvo smatra da bi to trebala biti njegova uloga.
- Članovi radne skupine ne dijele zajedničke ciljeve, ili ne funkcioniraju dobro zajedno.
- Članovima radne skupine nije delegirana dovoljna moć odlučivanja, pa se za potrebe donošenja odluka uvijek moraju obratiti svojim matičnim organizacijama.

MJERA	ROK ZA PROVEDBU	ODGOVORNA TIJELA
<b>Koordinacija i razvoj nacionalnog SUMP programa</b>		
Prijedlog nacionalnog SUMP programa biti će predan zamjeniku ministra okoliša i mobilnosti	2019.	IMT i NRS
Sastanci za koordinaciju programa	Dvaput godišnje	IMT i NRS
Priprema nacionalnog SUMP programa za razdoblje 2024.-2029.	2023.	IMT i NRS
<b>Zakonodavstvo</b>		
<b>Financijski resursi i drugi poticaji</b>		
Promicati važnost planiranja održive mobilnosti u kontekstu Portugalskog fonda za energetska učinkovitost i Fonda za javni prijevoz	2019.-2023.	NRS
<b>Metodologija i smjernice</b>		
Nova tehnička / tematska brošura o logistici gradskog teretnog prometa	2019.	IMT i podizvođači
Nova tehnička / tematska brošura o održivim inteligentnim prometnim sustavima	2020.	IMT i podizvođači
Ažuriranje nacionalnih smjernica za mobilnost	2020.	IMT i podizvođači
Revizija Vodiča za izradu planova mobilnosti i prometa	2021.	IMT i podizvođači
<b>Monitoring i evaluacija</b>		
Istraživanje o održivoj mobilnosti	Svake godine	IMT
Shema certifikacije za planove održive mobilnosti	2022.	IMT i NRS
<b>Informiranje, edukacija i razmjena znanja</b>		
Organizacija nacionalne konferencije o planiranju održive mobilnosti	Svake godine	IMT i NRS
Newsletter Mreže za održivu mobilnost	Dvaput godišnje	IMT i NRS

IMT = Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto Publico (portugalska nacionalna kontaktna točka za SUMP)  
NRS= Portugalska radna skupina

*Primjer komponenti nacionalnog programa u Portugalu (neke od njih biti će izvršene u budućnosti)*

- Uloge nisu sasvim jasne.
- Ciljevi radne skupine nisu jasni.
- Nije dostupan potrební proračun – isti može biti ograničen, ali mora biti dovoljan da bi sastanci mogli funkcionirati i bilješke biti vođene.

Malo je vjerojatno da će se bilo koji član aktivno suprotstaviti radnoj skupini, ali neki će članovi pružati manje ili više podrške ovisno o načinu na koji doživljavaju radnu skupinu i njene ciljeve u odnosu na rad njihove vlastite organizacije. Stoga je važno uzeti dovoljno vremena da se utvrde jasni zajednički ciljevi.

## Dobri primjeri nacionalnih radnih skupina

### Primjer 1 – Njemačka

Ministarstva (npr. Federalno ministarstvo zaštite okoliša, zaštite prirode i nuklearne sigurnosti, Federalno ministarstvo unutarnjih poslova, izgradnje i zajednice te Federalno ministarstvo prometa i digitalne infrastrukture) su zajedno radila u NRS i pomogla u daljnjem razvoju plana prema nacionalnom SUMP programu.

NRS je bila i jest važan dio PROSPERITY projekta u Njemačkoj. Članovi NRS redovito su se sastajali i razgovarali o različitim temama vezanim za SUMP, kao i o razvoju nacionalnog programa potpore za SUMP za Njemačku. Sva relevantna ministarstva i drugi važni dionici bili su dio NRS, što je učinilo da rasprave unutar skupine budu svrhovite i sadržajne. Razvijeni su različiti prijedlozi programa podrške za SUMP. Stoga je NRS važna platforma za daljnje promicanje teme SUMP-a u Njemačkoj. Budući da su u njoj sudjelovali – a i dalje sudjeluju (2019.) - mnogi relevantni dionici, NRS u Njemačkoj ima mogućnost snažno utjecati na daljnje procese razvoja planiranja održive mobilnosti u Njemačkoj.

Članovi NRS dolaze iz niza institucija i organizacija iz različitih sektora:

- DIFU (Njemačkog instituta za urbanistiku; Deutsches Institut für Urbanistik), koji je i nacionalna kontaktna točka
- Federalnog ministarstva prometa i digitalne infrastrukture
- Federalnog ministarstva okoliša, zaštite prirode, izgradnje i nuklearne sigurnosti
- Federalnog ministarstva unutarnjih poslova, izgradnje i zajednice
- Državnog ministarstva gospodarstva, energije, prometa i regionalnog razvoja Hessena
- Udruga lokalnih samouprava
- Specijalističkih tijela, poput Centra za održivu urbanu mobilnost Hessena
- Sveučilišta koja provode istraživanja u području prometa

- Konzultantskih tvrtki koje se bave prometom
- Profesionalnih organizacija, poput Udruge prostornih planera
- Gradova

### Primjer 2 – Poljska

Poljska radna skupina u sklopu PROSPERITY projekta sastojala se od predstavnika NKT, Ministarstva infrastrukture, Grada Katowica i vanjskog stručnjaka dr. Marcina Wołeka. U posljednjoj fazi projekta timu RS pridružili su se predstavnici Ministarstva ulaganja i razvoja, Centra za prometne projekte EU i Jaspersa. Sastav skupine bio je dovoljan za izvršavanje zadataka. Vođenje i predsjedavanje skupinom Ministarstva infrastrukture bilo je posebno važno za njezin uspjeh.

Na sastancima radne skupine, uz provedbu osnovnih zadataka vezanih za razvoj nacionalnog programa potpore SUMP-u, dogovorena su i raspravljena aktualna pitanja u vezi s provedbom projekta PROSPERITY. Najveći uspjeh radne skupine bilo je utvrđivanje konačne verzije nacionalnog vodiča za SUMP koji je pripremio NKT SMG, a koji je službeno predstavio zamjenik ministra infrastrukture na promotivnom događanju za SUMP na nacionalnoj razini, na kojem je sudjelovalo oko 140 predstavnika lokalnih vlasti, znanstvenih ustanova i gospodarskog sektora.

Sastanci radne skupine nastavit će se i nakon završetka projekta PROSPERITY, u okviru radne skupine koju je službeno imenovao ministar za infrastrukturu proširene stručnjacima iz znanstvene zajednice i predstavnicima drugih gradova. Glavni zadatak skupine bit će provođenje odredbi NPPS-a.

### Troškovi

The costs of NTFs are primarily staff time, with a little for travel and venues – so costs are low in financial terms. However, it is as explained earlier vital that the members of the Task Force are empowered by their home organisation so that they can take decisions and move the work of the Task Force along quickly and effectively.

## Mogući razvoj u budućnosti

Najvjerojatniji budući razvoj jest da bi u nekim zemljama radne skupine mogle postati trajni akteri u području urbane mobilnosti, monitoringa i daljnjeg razvoja NPPS-a zemlje.

Planiranje održive urbane mobilnosti (SUMP) strateški je proces koji definira viziju grada i jasno postavlja ciljeve uz sudjelovanje svih relevantnih dionika. SUMP proces i metodologija pruža odgovarajuću platformu i priliku da se razmotri mjesto mikromobilnosti u sustavu alata koji doprinose krajnjim ciljevima grada, omogućujući tako stvaranje pravog okvira za takve sustave.

### Autor

**Prof. Tom Rye**

Edinburgh Napier University

Transport Research Institute

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

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

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

PRAVNO ODRICANJE OD ODGOVORNOSTI: Jedina odgovornost za sadržaj ove publikacije leži na autorima. Publikacija ne odražava nužno stav Europske unije. Europska komisija nije odgovorna za bilo kakvu moguću upotrebu informacija sadržanih u ovoj publikaciji. Sve ilustracije dobivene su od sudjelujućih partnera (ako nije drugačije navedeno) i njihovo je reproduciranje u ovoj publikaciji odobreno.



CIVITAS PROSPERITY financirani su sredstvima iz programa Europske unije za istraživanje i inovativnost Horizon 2020 u okviru sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava br. 690636.