



german
cooperation

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT



Ako želiš ići brzo,
kreni sam,
Ako želiš stići daleko,
kreni s društvom!

Afrička
poslovica

Održiva urbana mobilnost u
zemljama Jugoistočne Evrope

SUMSEEC

VODIČ ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST U ZEMLJAMA JUGOISTOČNE EVROPE

Implemented by:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH


In cooperation with:



IMPRINT

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH
Sedište: Bon i Ešborn, Nemačka

Otvoreni regionalni fond za Jugoistočnu Evropu - Energetska
efikasnost (ORF-EE)

GIZ kancelarija u Bosni i Hercegovini (BiH)
Zmaja od Bosne 7-7a (Importanne Centar 03/IV)
71000 Sarajevo, Bosna i Hercegovina
T + 387 33 957 500
F + 387 33 957 521
giz-bosnienherzegowina@giz.de
www.giz.de
 @ORFEnergyEfficiency

Novembar 2018.

Štampa, dizajn i grafičko rešenje

GS Pixel
Neznanih junaka 31, Bijeljina, Bosna i Hercegovina

Autor

Vesna Kolega

Urednici

Dubravka Bošnjak
Vesna Kolega

Partneri projekta

Kordinatori projekta za partnerske institucije:
Grad Beograd, Ognjen Todorović i Svetlana Stevanović
Grad Podgorica, Lazarela Kalezić
Grad Priština, Genc Bashota
Grad Sarajevo, Nejra Selimović i Milan Trivić
Grad Skoplje, Danijel Pavleski
Grad Tirana, Enton Punavija
Stalna konferencija gradova i opština u Republici Srbiji, Klara
Danilović i Miodrag Gluščević
Zajednica opština Crne Gore, Sanja Živković
Asocijacija kosovskih opština, Sazan Ibrahim

Savez općina i gradova Federacije Bosne i Hercegovine, BiH,
Amir Kupusija
Savez opština i gradova Republike Srpske, BiH, Predrag Pajić
Asocijacija jedinica lokalne samouprave Republike Makedonije,
Aleksandar Arsovski
Savez općina Albanije, Agron Haxhimali

Eksterni saradnici

Jelena Nikolić, Grad Kruševac
Ksenija Lukić, Grad Šabac
Dario Bušić, Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
Aljaž Plevnik, Urbanistički institut Republike Slovenije (UIRS)

Grafici i slike

Levent Saran i Tamara Čolović

GIZ ORF-EE tim

Joachim Gaube, menadžer sektorskog fonda ORF-EE, Bosna i
Hercegovina
Dubravka Bošnjak, regionalna menadžerka projekta, Bosna i
Hercegovina
Jasna Sekulović, projektna menadžerka i koordinatorka za
Crnu Goru
Emina Durmo, savetnica za rodnu ravnopravnost, odnose s
javnošću i komunikacije
Amela Vranić, administrativna menadžerka, Bosna i
Hercegovina
Ilija Sazdovski, koordinator za Makedoniju
Ismail Beka, koordinator za Albaniju i Kosovo
Svetlana Bačanin, koordinatorka za Srbiju
Marina Cvetković, administrativna menadžerka, Makedonija (BJR)
Zhaneta Shehi, administrativna menadžerka, Albanija
Olga Mičunović, administrativna menadžerka, Crna Gora

*Za potrebe ovog projekta naziv Makedonija se odnosi na Bivšu
Jugoslovensku Republiku Makedoniju

GIZ je odgovoran za sadržaj ove publikacije.
Ispred Saveznog ministarstva za ekonomsku saradnju i razvoj SR
Nemačke (BMZ).

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Slike | 3 |
| Skraćenice | 4 |
| Uvod | 5 |
| Politika, pravni propisi i regulativa EU koji se odnose na održivu urbanu mobilnost | 6 |
| Vodeće inicijative, programi, platforme i partnerstva EU u vezi sa održivom urbanom mobilnošću | 21 |
| Vizija, misija i ciljevi vodiča za SUMSEEC | 36 |
| Metodologija i pristupi vodiča za SUMSEEC | 38 |
| Prednosti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE | 42 |
| Izazovi i prepreke u razvoju održive urbane mobilnosti u gradovima JIE | 44 |
| Pregled stanja u oblasti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE | 48 |
| • Pozitivni aspekti | 48 |
| • Manje pozitivni aspekti | 49 |
| • Mogućnosti za poboljšanje održive urbane mobilnosti | 52 |
| Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta u zemljama JIE | 55 |
| Izgradnja kapaciteta u oblasti održive urbane mobilnosti | 64 |
| • Izgradnja kapaciteta nacionalnih organa | 64 |
| • Izgradnja kapaciteta udruženja gradova i opština | 65 |
| • Izgradnja kapaciteta gradske/opštinske uprave | 66 |
| Zainteresovane strane u održivoj urbane mobilnosti u zemljama JIE | 68 |
| Kampanje za podizanje nivoa javne svesti o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE | 74 |
| • Evropska nedelja mobilnosti u Albaniji | 76 |
| • Evropska nedelja mobilnosti u BiH | 77 |
| • Evropska nedelja mobilnosti na Kosovu | 77 |
| • Evropska nedelja mobilnosti u Makedoniji | 78 |
| • Evropska nedelja mobilnosti u Crnoj Gori | 78 |
| • Evropska nedelja mobilnosti u Srbiji | 78 |
| Finansijski instrumenti za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE | 81 |
| Vodeći projekti koji se odnose na održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE | 94 |
| SUMSEEC i rodna ravnopravnost | 105 |
| • Rodna ravnopravnost u zemljama JIE | 105 |
| • Preporuke za poboljšanje rodne ravnopravnosti u okviru SUMSEEC-a | 106 |
| Najbolji načini da se razvije održiva urbana mobilnost u gradu/opštini u zemljama JIE – SUM SEE grad/opština | 107 |

SLIKE

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Slika 1: Distribucija emisija CO ₂ u transportnom sektoru EU | 8 |
| Slika 2: Komponente Paketa mera urbane mobilnosti | 10 |
| Slika 3: Sedam glavnih karakteristika POUM | 12 |
| Slika 4: Deset glavnih prednosti POUM..... | 13 |
| Slika 5: CIVITAS projekti | 25 |
| Slika 6: CIVITAS gradovi u JIE | 26 |
| Slika 7: Nacionalne mreže CIVITAS - CIVINET..... | 27 |
| Slika 8: Četiri oblasti delovanja TUMI-a..... | 28 |
| Slika 9: Dvanaest poruka partnerstva MobiliseYourCity o razvoju OUM..... | 30 |
| Slika 10: Pristup - „izbegavanje-pomak-poboljšanje“ (ASI) - mere..... | 39 |
| Slika 11: Pristup „izbegavanje-pomak-poboljšanje“ (Avoid-Shift-Improve - ASI) - mere..... | 40 |
| Slika 12: Pet glavnih prednosti OUM..... | 42 |
| Slika 13: Prednosti održive urbane mobilnosti u opštinama JIE..... | 42 |
| Slika 14: Prepreke za napredak OUM u gradovima JIE..... | 46 |
| Slika 15: Udeo različitih faktora koji uzrokuju obeshrabrujuću i destimulišuću investicionu klimu..... | 46 |
| Slika 16: Edukativna obuka o OUM za udruženja gradova/opština i gradsku/opštinsku upravu..... | 66 |
| Slika 17: Gradska/opštinska organizaciona struktura..... | 67 |
| Slika 18: Ciljevi SUMSEEC u pogledu podizanja nivoa javne svesti..... | 74 |
| Slika 19: Gradovi JIE u ENM 2017. godine..... | 76 |
| Slika 20: Kampanje za podizanje nivoa javne svesti u vezi sa OUM u zemljama JIE..... | 79 |
| Slika 21: Dostupni međunarodni finansijski instrumenti za OUM u zemljama JIE..... | 81 |
| Slika 22: Raspodela finansijskih sredstava iz IPA II 2014-2020 u JIE zemljama..... | 82 |
| Slika 23: 11 investicionih prioriteta u okviru Interreg V..... | 84 |
| Slika 24: Demo-aktivnosti za OUM u Peći..... | 98 |
| Slika 25: Šest glavnih ciljeva SUMSEEC-a..... | 107 |
| Slika 26: Osam glavnih SUMSEEC ciljeva u gradovima..... | 107 |
| Slika 27: Najbolji načini podrške održivoj urbanoj mobilnosti u gradovima/opštinama JIE..... | 108 |

SKRAĆENICE

- UGO** - Udruženje gradova i opština (engl. AoM - Association of Municipalities)
- CIVINET** - Nacionalne mreže CIVITAS (engl. CIVITAS National Networks)
- CIVITAS** - Inicijativa za vitalnost i održivost gradova (engl. City VITALity and Sustainability Initiative)
- OCD** - organizacija civilnog društva
- EE** - Energetska efikasnost
- ELTIS** - Evropski servis za informacije o lokalnom transportu (engl. European Local Transport Information Service)
- ENM** - Evropska nedelja mobilnosti
- EPOMM** - Evropska platforma za upravljanje mobilnošću (engl. European Platform on Mobility Management)
- RR** - rodna ravnopravnost
- GM** - Gender Mainstreaming / Integrisanje načela rodne ravnopravnosti (engl. Gender Mainstreaming)
- OLU** - organ lokalne uprave
- LUTP** - Lideri u Programu planiranja urbanog transporta (engl. Leaders in Urban Transport Planning Program)
- POLIS** - Mreža evropskih gradova i regiona za inovativna transportna rešenja
- JPP** - javno-privatno partnerstvo
- OIE** - obnovljivi izvori energije
- SEEC** - zemlje jugoistočne Evrope (engl. South-east European Countries)
- OOE** - opština sa održivom energijom
- SEAP** - Akcioni plan energetske održivosti razvoja (engl. Sustainable Energy Action Plan)
- SEETO** - Transportni opservatorijum jugoistočne Evrope (engl. South East Europe Transport Observatory)
- SloCaT** - Partnerstvo za održivi transport s niskim nivoom ugljenika (engl. Partnership on Sustainable Low Carbon Transport)
- OUM** - održiva urbana mobilnost
- POUM** - Plan za održivu urbanu mobilnost
- UEMI** - Inicijativa za urbanu električnu mobilnost (engl. Urban Electric Mobility Initiative)
- TUMI** - Inicijativa za transformativnu urbanu mobilnost (engl. Transformative Urban Mobility Initiative)

UVOD

Do 2030. godine 60% svetske populacije će živeti u gradovima, pri čemu će više od dve milijarde ljudi živeti u gradovima u razvoju.

Trenutno preko 50% stanovništva živi u gradovima zemalja jugoistočne Evrope (JIE). Negativni efekti transportnog sistema u gradovima jugoistočne Evrope su veliki i „ozelenjavanje“ transportnog sistema je vrlo važan, ali istovremeno i izazovan i složen proces.

Gradovi JIE neće se razvijati paralelno i tempo promena će se razlikovati. Pa ipak, gradovi JIE su na mnogo načina slični i suočeni sa zajedničkim izazovima i mogućnostima, pa mogu uspešno učiti jedni od drugih, što je i bio glavni razlog pokretanja projekta „Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Evrope“ (engl. Sustainable Urban Mobility in South-east European Countries - SUMSEEC).

Na osnovu naučenih lekcija, pozitivnih iskustava i odlične saradnje ostvarene uspešnom realizacijom projekata „Izgradnja kapaciteta za energetske upravljanje u gradovima u susret ciljevima Sporazuma gradonačelnika EU - Inicijativa glavnih gradova“, „Jačanje mreže energetske efikasne glavnih gradova u jugoistočnoj Evropi - NEEC“, „Mreža energetske efikasne gradova JIE - Implementacija akcionih planova energetske održivosti glavnih gradova - NEEC SEAP“ i „Energetska efikasnost u udruženjima gradova i opština - EeMA“, cilj projekta SUMSEEC je stvaranje održivih i integrisanih transportnih sektora koji će doprineti održivom ekonomskom razvoju i razvoju ljudskih kapaciteta u zemljama JIE.

Rešavanje izazova mobilnosti u zemljama i gradovima JIE zahteva koordinisane akcije svih zainteresovanih strana prema novim „multimodalnim“ sistemima zasnovanim na kombinaciji pešačkog saobraćaja, automobilske, autobuske, biciklističke i železničke transporta. Potrebni su tehnološki napredak i komercijalizacija, finansiranje, inteligentne politike i inovacija modela poslovanja kako bi se postigla poboljšanja produktivnosti, uz istovremeno stvaranje održivijih okruženja u našim gradovima.

Verujemo da će vodič za SUMSEEC pružiti našim gradovima solidnu platformu za razvoj održive urbane mobilnosti radi poboljšanja kvaliteta života, zdravlja i blagostanja.

Zahvaljujemo svima koji su na bilo koji način podržali izradu vodiča za SUMSEEC.

Vesna Kolega

Dubravka Bošnjak

¹ Engl. Sustainable Energy Action Plans – SEAPs.

POLITIKE, PRAVNI PROPISI I REGULATIVA EU KOJI SE ODOSE NA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST

Najvažniji pravni propisi Energetske zajednice (EZ) o održivoj urbanoj mobilnosti, hronološkim redosledom:

- Revidirana Direktiva o čistim vozilima - 2017²
- Evropska strategija i Akcioni plan za mobilnost s niskim nivoima emisije - 2016³
- Paket urbane mobilnosti iz 2013⁴
- Bela knjiga - Vodič za jedinstveno evropsko transportno područje - Prema konkurentnom i resursno efikasnom transportnom sistemu iz 2011⁵
- Direktiva 2009/33/EZ o promovisanju čistih i energetski efikasnih vozila u drumskom transportu (Direktiva o čistim vozilima) iz 2009⁶
- Akcioni plan za urbanu mobilnost (APUM) iz 2009⁷
- Akcioni plan za implementaciju inteligentnih transportnih sistema iz 2008⁸
- Zelena knjiga o urbanoj mobilnosti - Prema novoj kulturi za urbanu mobilnost iz 2007⁹

DIREKTIVA O ČISTIM VOZILIMA

Direktiva o promovisanju čistih i energetski efikasnih vozila u drumskom transportu (Direktiva o čistim vozilima) ima za cilj široko tržišno uvođenje ekološki prihvatljivih vozila. Direktiva zahteva da se u svim nabavkama drumskih transportnih vozila uzmu u obzir uticaji na energiju i životnu sredinu tokom celog njihovog veka trajanja, što je obuhvaćeno direktivama o javnoj nabavci i Uredbom o javnoj službi.

Zakonska regulativa i programi vezani za različita područja Direktive o čistim vozilima su sledeći:

OBLAST PRIMENE (ČLAN 3)

- Direktiva 2004/17/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 31. marta 2004. godine o usklađivanju postupaka nabavke subjekata koji deluju u sektoru vodoprivrede, energetskom i transportnom sektoru i sektoru poštanskih usluga
- Direktiva 2004/18/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 31. marta 2004. godine o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavci robe i ugovora o javnim uslugama

2 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en

3 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en

4 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en

5 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

6 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en

7 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en

8 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan_en

9 Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en

- Uredba (EZ) 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. godine o uslugama javnog železničkog i drumskog prevoza putnika i stavljanju van snage uredaba Saveta (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70

IZUZECI (ČLAN 2)

- Direktiva 2007/46/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 5. septembra 2007. godine o uspostavljanju okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica i sistema, sastavnih delova i zasebnih tehničkih jedinica namenjenih za takva vozila

FINANSIRANJE (UVODNE IZJAVE 30 I 37)

DODELA SREDSTAVA EU

- Uredba Saveta (EZ) br. 1083/2006 od 11. jula 2006. godine o utvrđivanju opštih odredaba o Evropskom fondu za regionalni razvoj, Evropskom socijalnom fondu i Kohezionom fondu i stavljanju van snage Uredbe (EZ) br. 1260/1999

INICIJATIVA CIVITAS

HORIZONT 2020

PRAVILA EU O DRŽAVNOJ POMOĆI ZA NACIONALNO FINANSIRANJE

- Smernice Zajednice o državnoj pomoći za zaštitu životne sredine [Službeni list 2008/C82/01 od 1. 4. 2008]
- Uredba Komisije (EC) br. 800/2008 od 6. avgusta 2008. o oglašavanju određenih kategorija pomoći spojivim sa zajedničkim tržištem u primeni čl. 87. i 88. Ugovora (Opšta uredba o izuzeću po kategorijama)
- Saopštenje Komisije – smernice Zajednice o državnoj pomoći za železnička preduzeća [Službeni list C 184 od 22. 7. 2008]

SMERNICE EU O NACIONALNIM FINANSIJSKIM PODSTICAJIMA ZA VOZILA

- Radni dokument osoblja Komisije „Smernice o finansijskim podsticajima za vozila“ od 13. novembra 2009. godine koji daje praktične smernice državama članicama koje žele uvesti finansijske poticaje za vozila koja zadovoljavaju obavezne granične vrednosti emisija pre propisanih datuma navedenih u Uredbi (EZ) br. 715/2007

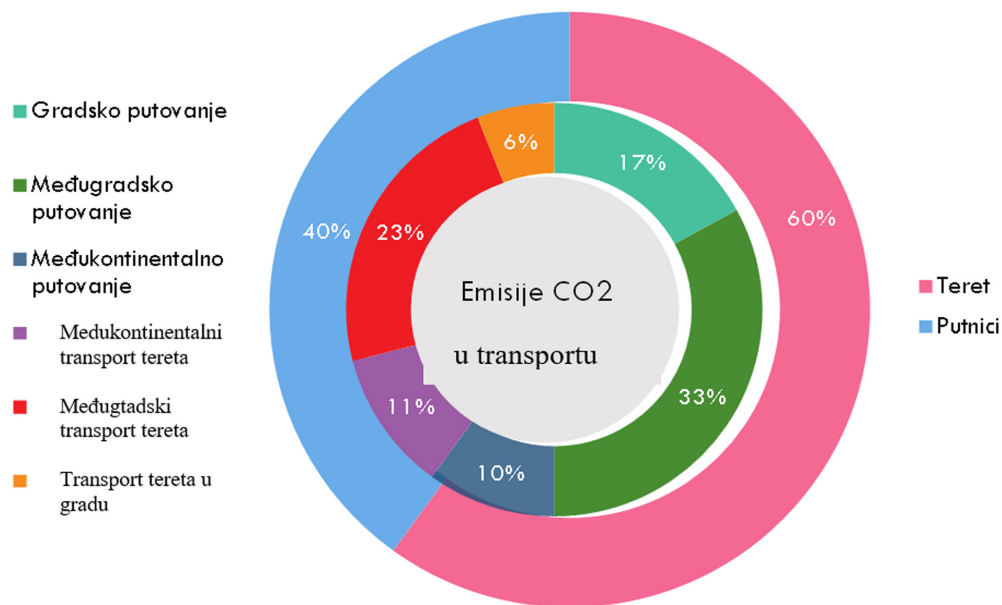
OSTALI PRAVNI PROPISI (UVODNA IZJAVA 21)

- Uredba (EZ) br. 715/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. juna 2007. godine o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih putničkih i komercijalnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti informacija o popravci i održavanju vozila.

U novembru 2017. godine Evropska komisija je predložila reviziju Direktive o čistim vozilima, nakon što je ocenjivanje pokazalo da je Direktiva ostvarila ograničene rezultate, na primer, time što nije podstakla značajnije prihvatanje čistih vozila na tržištu.

Revidirana direktiva ima za cilj da promoviše rešenja za čistu mobilnost u pozivima za javnu nabavku i time poveća potražnju i dalje uvođenje čistih vozila.

Revidirana direktiva donosi definiciju za čista laka vozila na osnovu kombinovanog praga emisija CO₂ i zagađujućih materija u atmosferu (Slika 1), a za teška vozila daje definiciju na osnovu alternativnih goriva. Revidirana direktiva usklađena je s paketom mera za Energetsku uniju Evropske komisije, koja planira da deluje na daljoj dekarbonizaciji drumskog transporta u skladu s klimatskim i energetskim ciljevima do 2030. godine, kao i obavezama EU na osnovu Pariskog sporazuma. Revidirana direktiva dodeljena je Odboru Evropskog parlamenta za životnu sredinu, javno zdravlje i bezbednost hrane (ENVI). Parlament snažno podupire šire uvođenje vozila s alternativnim gorivima na evropskom tržištu.



Slika 1: Distribucija emisija CO₂ u sektoru saobraćaja EU

EVROPSKA STRATEGIJA I AKCIONI PLAN ZA MOBILNOST SA NISKIM NIVOIMA EMISIJA

Globalni pomak prema cirkularnoj ekonomiji s niskim udelom ugljenika je započeo i njegov tempo se ubrzava. Kako bi Evropa ostala konkurentna i sposobna da odgovori na sve veće potrebe za mobilnošću ljudi i robe, strategija Komisije za mobilnost s niskim nivoom emisija postavlja jasna načela državama članicama kako bi se one pripremile za budućnost. Strategija Energetske unije doprinosi tom cilju.

Strategija mobilnosti s niskim nivoom emisija objedinjuje inicijative koje Komisija planira u nadolazećim godinama i mapira područja za istraživanje mogućnosti, i pokazuje kako su povezane inicijative u srodnim područjima da bi se postigla što veća sinergija, kao jedan od alata za modernizaciju evropske ekonomije i jačanje njenog unutrašnjeg tržišta.

Tri glavna stuba Strategije su:

- **Povećanje efikasnosti transportnog sistema** iskorišćavanjem digitalnih tehnologija, pametnim određivanjem cena i daljim podsticanjem prelaza na vidove transporta s manjim nivoom emisija;
- **Ubrzavanje primene alternativne energije s niskim nivoom emisija u transportu**, poput naprednih biogoriva, električne energije, vodonika i obnovljivih sintetičkih goriva, te uklanjanje prepreka za elektrificiranje transporta;
- **Kretanje prema vozilima s nultim nivoom emisija** - iako će biti potrebna dalja poboljšanja motora s unutrašnjim sagorevanjem, Evropa mora ubrzati prelaz na vozila s niskim i nultim nivoom emisija (zakonodavstvo EU trenutno se odnosi na vozila s niskim emisijama koja imaju nivo izduvnih gasova ispod 50 g/km, što uključuje neke plug-in hibride, potpuno električne automobile i vozila na gorivne ćelije [tj. na vodonik], pri čemu su poslednja dva primera u stvari vozila s nultom emisijom).

Gradske i lokalne vlasti su ključne za sprovođenje ove strategije, kroz podsticanje vozila s niskim emisijama, modalni pomak na aktivno putovanje (biciklizam i pešačenje), javni prevoz i/ili zajedničke šeme mobilnosti (deljenje bicikla, deljenje automobila) radi smanjenja zagušenja i zagađenja.

Nadalje, ova strategija naglašava evropsku predanost sprovođenju globalnih zalaganja za kontrolu emisija u međunarodnom avionskom i pomorskom transportu.

PAKET MERA URBANE MOBILNOSTI

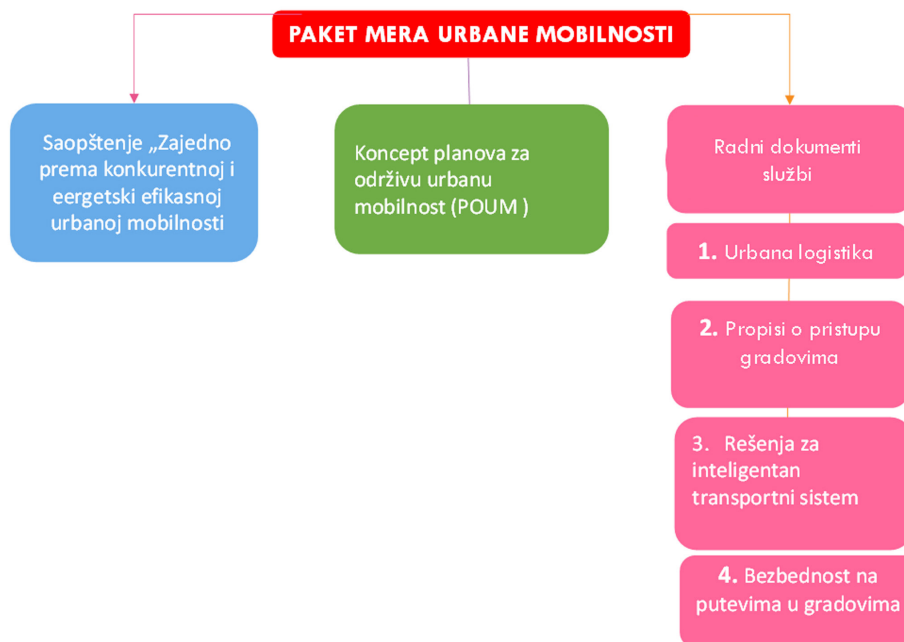
Kao nastavak Bele knjige „Vodič prema jedinstvenom evropskom transportnom području“ iz 2011. godine, Evropska komisija je 2013. godine izradila Paket mera urbane mobilnosti, koji je obradio inicijative 31, 32 i 33 iz Bele knjige. Inicijativa 31 pozivala je na uspostavljanje postupaka i mehanizama finansijske podrške na

evropskom nivou za pripremu planova urbane mobilnosti; inicijativa 32 predviđala je razvoj paketa mera za naplatu korišćenja puteva korisnicima i šeme ograničavanja pristupa; dok je inicijativa 33 obuhvatila izradu smernica za najbolju praksu u pogledu boljeg praćenja urbanih tokova transporta tereta i upravljanje njima.

S Paketom mjera urbane mobilnosti, Komisija jača svoje popratne mjere u područjima urbanog transporta:

- deljenjem iskustava, pokazivanjem primera najbolje prakse i podsticanjem saradnje;
- pružanjem ciljane finansijske podrške;
- usmeravanjem istraživanja i inovacija na iznalaženje rešenja za izazove urbane mobilnosti i
- uključivanjem država članica i jačanjem međunarodne saradnje.

Centralni dokument Paketa mera urbane mobilnosti je saopštenje „Zajedno prema konkurentnoj i energetske efikasnoj urbanoj mobilnosti“. Dopunjavaju ga aneks u kom se navodi koncept planova za održivu urbanu mobilnost, kao i četiri radna dokumenta službi o urbanoj logistici, propisima o pristupu gradovima, implementaciji rešenja za inteligentan transportni sistem u urbanim područjima i bezbednosti na putevima u gradovima (Slika 2).



Slika 2: Komponente Paketa mera urbane mobilnosti

Saopštenje „Zajedno prema konkurentnoj i energetske efikasnoj urbanoj mobilnosti“

Upravljanje uspešnim prelazom prema održivijem obliku urbane mobilnosti i dalje je velik izazov za gradove širom Evropske unije. Lokalnim telima potrebna je podrška za rešavanje nepovoljnih ekonomskih, ekoloških i društvenih uticaja koji se povezuju s današnjim modelima urbane mobilnosti. Neophodno je da urbana mobilnost zadrži istaknuto mesto na političkoj agendi EU.

Trebalo bi da Komisija i države članice ojačaju podršku lokalnim telima kako bi svi gradovi Unije mogli znatno unaprediti svoja zalaganja za konkurentniju i energetske efikasniju urbanu mobilnost.

Cilj ovog Saopštenja je da podrži mere na svim nivoima vlasti: Komisija će pojačati podršku u oblastima s potvrđenom dodanom vrednošću EU, a države članice se podstiču da za lokalna tela stvore odgovarajuće okvirne uslove za razvoj i sprovođenje integrisanih i celovitih strategija za bolju i održiviju urbanu mobilnost. Radi olakšavanja bliskog dijaloga Komisije i država članica, Komisija predlaže osnivanje Stručne grupe država članica za urbanu mobilnost i preporučuje sprovođenje konkretnog paketa mera za gradsku logistiku, regulaciju pristupa gradovima, uvođenje rešenja ITS za bezbednost u gradu i na putevima i dr. Mere u Saopštenju su osnova napretka prema konkurentnoj i energetske efikasnoj urbanoj mobilnosti.

KONCEPT PLANOVA ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST (POUM)

Dokument definiše koncept planova za održivu urbanu mobilnost koji je nastao kao rezultat opsežnog dijaloga između zainteresovanih strana i stručnjaka za planiranje iz čitave EU, podržanih inicijativama Evropske komisije kao što je projekat ELTIS Plus. Koncept odražava opštu saglasnost o glavnim obeležjima plana za modernu i održivu urbanu mobilnost i transport, pri čemu treba naglasiti da se koncept može i da ga treba prilagoditi specifičnim okolnostima država članica EU i gradskih područja.

Evropska komisija već nekoliko godina aktivno promovise koncept planiranja održive urbane mobilnosti. Kroz finansiranje niza projekata vezanih za ovu temu, okupljene su zainteresovane strane i stručnjaci kako bi analizirali postojeće pristupe, raspravljali o problematičnim područjima i identifikovali najbolje prakse. U 2013. godini, to je rezultiralo objavljivanjem Smernica za razvoj i sprovođenje planova održive urbane mobilnosti¹⁰, koje lokalnim telima daju strukturirani pristup za razvoj i sprovođenje strategija urbane mobilnosti na osnovu detaljne analize trenutne situacije, u kombinaciji s jasnom vizijom održivog razvoja odgovarajućih gradskih i prigradskih područja. Na taj način, planovi za održivu urbanu mobilnost mogu pomoći gradovima u efikasnom korišćenju postojeće transportne infrastrukture i usluga, i osigurati ekonomičnu implementaciju predloženih mera.

Koncept POUM nije kruta definicija onoga što urbano planiranje treba da bude, niti univerzalni pristup

¹⁰ <http://www.eltis.org/mobility-plans>.

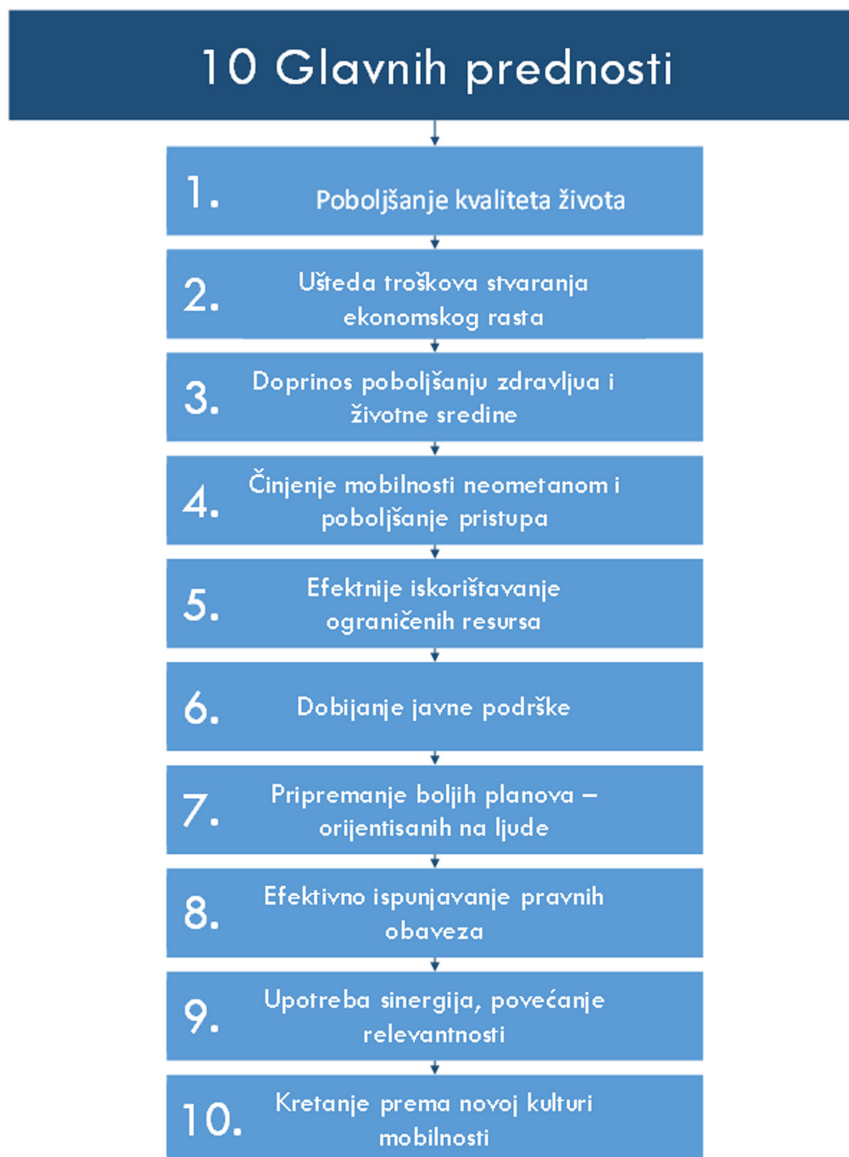
planiranju urbane mobilnosti. Naprotiv, koncept se može i treba ga prilagoditi specifičnim okolnostima odgovarajućih gradskih područja. Evropska komisija definiše plan održive urbane mobilnosti kao plan usmeren na poboljšanje pristupačnosti gradskih područja i obezbeđivanje visokokvalitetne i održive mobilnosti i transporta prema gradskom području, kao i kroz gradsko područje i unutar njega. POUM se fokusira na potrebe „funkcionalnog grada“ i njegova zaleđa, a ne na opštinske administrativne regione. Njegov cilj su da se gradi na postojećim praksama planiranja i osiguraju integracija, kao i načela učestvovanja i vrednovanja, pri čemu su ljudi u glavnom fokusu i za njih se planira. Usmerenost POUM na ljude jedna je od glavnih razlika u odnosu na tradicionalno planiranje transporta, koje se više fokusira na transport i infrastrukturu nego na ljude i njihove potrebe za mobilnošću.

Na Slici 3 prikazano je sedam glavnih karakteristika POUM, a na Slici 4. prikazano je 10 glavnih prednosti POUM.



Slika 3. Sedam glavnih karakteristika POUM-a¹¹

11 Održiva urbana mobilnost u EU: Evropska politika, Praksa i rješenja, Ref. Ares (2017)3676309 - 20.07.2017



Slika 4. Deset glavnih prednosti POUM

RADNI DOKUMENTI SLUŽBI KOMISIJE

1. POZIV NA DELOVANJE U OBLASTI URBANE LOGISTIKE

Efikasna urbana logistika ključna je za ekonomiju i kvalitet života u gradovima, ali je u velikoj meri zanemarena u politici i planiranju gradskog transporta. Uprkos opštem dogovoru o problemima, a u mnogim slučajevima i rešenjima, pitanjima urbane logistike se ipak ne posvećuje dovoljno pažnje. Strategija, zajedno s pratećim Saopštenjem o planovima za održivu urbanu mobilnost, poziva na delovanje na svim nivoima kako bi se poboljšala efikasnost urbane logistike. Poboljšanje urbane logistike omogućiće ostvarenje ukupnog cilja smanjenja emisija gasova sa efektom staklene bašte u transportu do nivoa od 60% do 2050. godine.

Nadalje, poboljšanje logistike u urbanom teretnom transportu rezultiraće ekonomski isplativim unapređenjima na lokalnom nivou i istovremeno značajno doprineti dugoročnim ciljevima politike u oblasti evropskog transporta, zaštite životne sredine i privrede.

2. POZIV NA PAMETNIJE REGULISANJE PRISTUPA GRADOVIMA ZA VOZILA

Regulisanje pristupa gradovima za vozila je način na koji se sve češće upravlja urbanom mobilnošću, pri čemu je potrebno što bolje razumevanje različitih propisa i njihovog uticaja na sve aspekte života u gradovima.

Iako se odluke o regulisanju pristupa gradovima za vozila donose na lokalnom nivou, znatan je potencijal za zajednički i koordinisani pristup na državnom nivou, posebno u delu koji se odnosi na karakteristike vozila, načine primene, protok informacija, načine komunikacije i procene uspešnosti sprovođenja.

Uspešno primenjeni propisi o pristupu gradovima za vozila, razvijeni u saradnji sa zainteresovanim stranama kao deo planiranja održive urbane mobilnosti, mogu biti delotvoran alat za optimizaciju urbane mobilnosti i pristupačnosti, kao i za ostvarenje lokalnih, nacionalnih i evropskih ciljeva urbane transportne politike. Međutim, potrebno je uložiti više napora kako bi se povećalo razumevanje i poboljšala primena propisa o pristupu gradovima za vozila i podstakao univerzalni pristup ovoj problematici širom Evropske unije.

3. AKTIVIRANJE INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA ZA EVROPSKE GRADOVE

Pametne tehnologije, a posebno inteligentni transportni sistemi (ITS) mogu značajno doprineti čistijem, sigurnijem i efikasnijem transportu u urbanim područjima. Zatim, inovativna rešenja u transportu mogu zadovoljiti sve veće potrebe građana za novijim uslugama mobilnosti, kao što su npr. šeme deljenja automobila i bicikla (engl. car-sharing, odnosno bike-sharing) ili pametni sistemi izdavanja karata.

Inteligentni transportni sistemi su ključni za ostvarenje ciljeva javne politike, podršku projektovanju i implementaciji mera urbane mobilnosti kroz primenu konkretnih rešenja za upravljanje transportom, što rezultira smanjenjem zagađenja i njegovih posledica. Kao takvi, višenamenski ITS mogu se koristiti u različite svrhe pod različitim uslovima, primenjivim na sve vidove transporta i usluge mobilnosti, kako za putnike tako i za teret. Inteligentni transportni sistemi predstavljaju instrumentalne alate na koje se treba oslanjati pri izradi planova održive urbane mobilnosti, regulisanju ograničenja pristupa, nesmetanom radu gradske logistike i povećanju mera bezbednosti na putevima.

Puni potencijal inteligentnih transportnih sistema može se ostvariti samo ako se njihova implementacija u Evropi razvije iz trenutnog ograničenog i fragmentiranog pristupa u kontinuirani pristup na nivou cele EU, pri čemu je neophodno delovati na svim administrativnim nivoima: lokalnom, nacionalnom i evropskom. Urbana područja ključna su za ostvarenje tih ciljeva, jer ona predstavljaju važne čvorove na transevropskoj putnoj mreži obezbeđujući neometanu povezanost s međugradskim transportnim mrežama.

4. CILJANO DELOVANJE ZA BEZBEDNOST GRADSKIH PUTEVA

U urbanim područjima se pešaci, biciklisti, motociklisti, vozači automobila i javni prevoz nalaze u ograničenom prostoru. Pojedinaac u jednom danu može biti i pešak i biciklista i vozač odlazeći na posao ili u školu, obavljajući sitne poslove i koristeći puteve u slobodno vreme. Stalna interakcija između nezaštićenih ili ugroženih korisnika puteva i vozila u pokretu stvara situacije u kojima su ljudi redovno izloženi riziku. Stoga je bezbednost gradskih puteva u velikoj meri pitanje bezbednosti ugroženih korisnika puteva.

U saobraćajnim nesrećama u urbanim područjima EU svake godine gine oko 11.000 ljudi, a 37% njih su pešaci. Osim toga, mnogo ljudi bude ozbiljno povređeno, trpeći povrede koje menjaju život. Statistika bezbednosti na putevima pokazuje da je napredovanje u pogledu smanjenja smrtnih slučajeva na putevima u urbanim područjima ispod proseka.¹²

U urbanim područjima se ograničeni prostor mora koristiti inteligentno i efektivno kako bi se omogućila povećana mobilnost bez ugrožavanja bezbednosti. Da bi se to postiglo, potreban je fokus na aspekte bezbednosti na

putevima na svim nivoima planiranja urbane mobilnosti. Neki od gradova i opština u EU su napredovali u upravljanju pitanjima bezbednosti na putevima u gradu. Drugi se suočavaju s teškim izazovima. Ovaj dokument ima za cilj da podrži ona urbana područja koja još nisu razvila snažnu kulturu bezbednosti kretanja. Cilj nikada ne sme biti ograničenje onih koji već dobro funkcionišu u pogledu bezbednosti na putevima, već podizanje minimalnih nivoa, a time i pomoć u zatvaranju jaza između najbezbednijih i manje bezbednih urbanih područja u EU.

Bela knjiga o transportu¹³ postavlja za cilj približavanje broja smrtnih slučajeva u drumskom transportu nuli do 2050. godine. Privremeni cilj je prepoloviti broj stradalih na putevima do 2020. godine u odnosu na broj stradalih u 2010. godini.

Komisija je takođe identifikovala sedam specifičnih oblasti rada za bezbednost na putevima u Saopštenju „Prema zoni evropske bezbednosti na putevima: smernice za bezbednost na putevima 2011–2020”¹⁴ :

- (1) bolja edukacija i osposobljavanje korisnika puteva
- (2) bolja kontrola primene transportnih propisa
- (3) bezbednija putna infrastruktura
- (4) bezbednija vozila
- (5) promovisanje upotrebe modernih tehnologija za povećanje bezbednosti na putevima
- (6) unapređenje rada službi hitne pomoći i pomoći povređenim osobama nakon nesreće
- (7) zaštita ranjivih korisnika puteva.

¹³ COM (2011) 144 završna verzija: Vodič za jedinstveni evropski transportni prostor — Prema konkurentnom i energetski efikasnom transportnom sistemu, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

¹⁴ COM (2010) 389 završna verzija, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

BELA KNJIGA – VODIČ ZA JEDINSTVENO EVROPSKO TRANSPORTNO PODRUČJE – PREMA KONKURENTNOM I RESURSNOM EFIKASNOM TRANSPORTNOM SISTEMU

Transportni sistem omogućio je visok stepen mobilnosti u Evropi sa sve boljom realizacijom u pogledu brzine, udobnosti, bezbednosti i praktičnosti. Međutim, dubinska ex post evaluacija koju je sprovedla Komisija pokazala je da, iako se u poslednjoj deceniji poboljšalo nekoliko karakteristika transportnog sistema – naročito njegova efikasnost i bezbednost – nije bilo strukturnih promena u načinu na koji sistem funkcioniše. Nemogućnost ranijih politika da promene trenutnu transportnu paradigmu jedan je od glavnih uzroka neodrživih trendova: rast emisija CO₂, trajna zavisnost od nafte i rastuće zagađenje.

Komisija je sprovedla analizu mogućih budućih kretanja prema neizmenjenom scenariju (engl. business as usual scenario) koja pokazuje da će udeo emisija CO₂ iz transporta nastaviti da se povećava na gotovo 50% ukupnih emisija do 2050. godine, udeo naftnih proizvoda će iznositi 89% potreba u transportnom sektoru u EU u 2050. godini, a zagađenje će iz godine u godinu predstavljati sve veći i veći teret za društvo u celini.

Na osnovu zaključaka ex post evaluacije, Komisija je utvrdila četiri glavna uzroka koji onemogućavaju transformaciju transportnog sistema EU u održivi sistem:

- 1. Neefikasno određivanje cena:** Većina eksternih troškova transporta još uvek nije internalizovana, a ukoliko se neke šeme internalizacije i primenjuju, one nisu usklađene. Štaviše, mnogi porezi i subvencije određeni bez uzimanja u obzir internalizacije, rezultiraju negativnim efektima.
- 2. Neodgovarajuća politika istraživanja:** Uprkos znatnim nastojanjima posvećenim politici istraživanja transporta i postizanju obećavajućih rezultata, širok raspon tržišnih i regulatornih neuspeha sprečava brz razvoj i uvođenje ključnih tehnologija za održivu mobilnost.
- 3. Neefikasnost transportnih usluga:** Postizanje jedinstvenog, integrisanog i efikasnog transportnog sistema odloženo je nizom preostalih regulatornih i tržišnih neuspeha, kao što su regulatorne prepreke za ulazak na tržište ili opterećujući administrativni postupci koji ometaju efikasnost i konkurentnost multimodalnog i prekograničnog transporta. Osim toga, ulaganja u modernizaciju železničke mreže i objekata za pretovar nisu bila dovoljna za rešavanje problema uskih grla u multimodalnom transportu. Modalne mreže su i dalje slabo integrisane, a politici transevropske transportne mreže (TEN-T) nedostaju finansijska sredstva i prava evropska i multimodalna perspektiva.
- 4. Nedostatak integrisanog transportnog planiranja:** Prilikom planiranja korišćenja zemljišta, organi javne vlasti i kompanije često ne uzimaju u obzir posledice koje donete odluke imaju na funkcionisanje

transportnog sistema u celini, što obično uzrokuje njegovu neefikasnost.

Evropska komisija je 2011. godine usvojila Vodič sa 40 konkretnih inicijativa za sljedeće deceniju cilju izgradnje konkurentnog transportnog sistema koji će povećati mobilnost, ukloniti glavne prepreke u ključnim područjima i podstaći rast i zapošljavanje. Istovremeno, sprovođenje inicijativa će znatno smanjiti zavisnost Evrope o uvozu nafte i redukovati emisije u transportu za 60% do 2050. godine.

Ključni ciljevi do 2050. godine su sledeći:

- gradovi bez automobila na konvencionalno gorivo
- udeo goriva s niskim udelom ugljenika u vazduhoplovstvu od 40%
- smanjenje emisija od 40% u pomorskom transportu
- prelaz sa drumskog na železnički i vodeni transport 50% međugradskih putničkih putovanja i transporta tereta
- ukupno smanjenje emisija u transportu do 60% sredinom veka.

Implementacioni izveštaj o postignućima i izazovima Bele knjige objavljen 2016. godine, razmatra napredak u sprovođenju inicijativa u okviru desetogodišnjeg programa Bele knjige o transportu iz 2011. godine, analizom implementiranih aktivnosti u petogodišnjem periodu, od 2011. do 2016. godine. Izveštaj zatim razmatra i promene u odnosu na ciljeve formulisane 2011. godine, ističući glavne trendove i događanja vezane za transport. Objavljivanjem ovog izveštaja, službe Komisije daju odgovore zainteresovanim stranama, kao i evropskim institucijama i telima koji su zatražili kontrolu i monitoring sprovođenja Bele knjige o transportu iz 2011. godine. Glavni zaključak izveštaja je da je napredak u ostvarivanju ciljeva postavljenih 2011. godine nezadovoljavajući i da, uprkos relativno dobroj dinamici predlaganja novih mera od strane Evropske komisije, njihovo usvajanje od strane nacionalnih zakonodavaca, kao i njihova primena nisu zadovoljavajući. Osim toga, pokazalo se i da sve inicijative nisu bile dobro planirane i da je za rešavanje nekih problema trebalo identifikovati nove, alternativne pristupe.

Ovde je važno naglasiti da je, uprkos nastavku zacrtanih trendova, došlo i do velikih promena u odnosu na 2011. godinu. Brz tehnološki razvoj (naročito zbog automatizacije i digitalizacije) znatno je preoblikovao koncepte mobilnosti ostvarujući nove potencijale. Istovremeno, zaključci konsultacija i povratnih informacija od različitih zainteresovanih strana upućuju na to da negativni spoljni efekti transporta postaju sve veći i da se nerešena socijalna pitanja smatraju glavnim kamenom spoticanja jedinstvenog evropskog transportnog područja.

Pored toga, „pametni transport“ se često posmatra samo kao deo rešenja za probleme mobilnosti, pri čemu se gubi njegovo šire značenje, koje obuhvata veliki broj parametara, prvenstveno standardizaciju, interoperabilnost i razmenu podataka.

AKCIONI PLAN ZA URBANU MOBILNOST (APUM)

Evropska komisija je 30. septembra 2009. godine usvojila Akcioni plan za urbanu mobilnost (APUM), koji predlaže 20 mera za podsticanje lokalnih, regionalnih i nacionalnih organa i podršku tim organima u ostvarivanju ciljeva održive urbane mobilnosti. Ovim akcionim planom, Evropska komisija je po prvi put predstavila sveobuhvatni paket mera podrške u oblasti urbane mobilnosti.

Rezultate implementacije mera iz akcionog plana u periodu od tri godine od njegovog donošenja, Evropska komisija je uzela u obzir prilikom izrade Paketa mera za urbanu mobilnost 2013. godine (engl. Urban Mobility Package).

AKCIONI PLAN I DIREKTIVA ZA IMPLEMENTACIJU INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA

Inteligentni transportni sistemi (ITS) mogu značajno doprineti čistijem, sigurnijem i efikasnijem transportnom sistemu. Pravni okvir (Direktiva 2010/40/EU) usvojen je 7. jula 2010. godine kako bi se ubrzala implementacija inovativnih saobraćajnih tehnologija u Evropi. Ova direktiva je važan instrument za koordinisanu primenu ITS u Evropi, a glavni njen cilj je uspostavljanje interoperabilne i neometane usluge ITS, pri čemu se ostavlja državama članicama sloboda odlučivanja o tome u koje sisteme treba uložiti.

Prema ovoj direktivi, Evropska komisija mora u narednih sedam godina usvojiti specifikacije (tj. funkcionalne, tehničke, organizacijske i dr. odredbe) radi daljeg razvoja kompatibilnosti, interoperabilnosti i kontinuiteta rešenja ITS širom EU, pri čemu će prioriteti biti dalji razvoj relevantnih informacijskih sistema, sistema za hitne slučajeve eCall¹⁵ i sistema za inteligentno parkiranje kamiona.

Komisija je već učinila veliki korak prema uspostavljanju i korišćenju ITS u drumskom transportu (i veza s drugim vidovima transporta) donošenjem Akcionog plana 16. decembra 2008. godine, koji je predložio niz ciljanih mera i dao predlog za Direktivu 2010/40/EU s ciljem stvaranja zamaha neophodnog za ubrzani prodor aplikacija i usluga vezanih za ITS na evropsko tržište.

Inicijativu podržava pet generalnih direktorata (GD) Evropske komisije u saradnji: Generalni direktorat za mobilnost i transport (predvodnik), Generalni direktorat za komunikacijske mreže, sadržaj i tehnologiju, Generalni direktorat za istraživanje i inovacije, Generalni direktorat za preduzetništvo i industriju i Generalni direktorat za klimatsko delovanje.

Akcioni plan i direktiva revidirani su u Paketu mera za urbanu mobilnost iz 2013. godine kroz radni dokument službi Komisije pod nazivom „Aktiviranje inteligentnih transportnih sistema za gradove EU“.

¹⁵ Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.

ZELENA KNJIGA O URBANOJ MOBILNOSTI – PREMA NOVOJ KULTURI ZA URBANU MOBILNOST

Tokom 2007. godine, EK je objavila Zelenu knjigu o urbanoj mobilnosti – Prema novoj kulturi za urbanu mobilnost, koja je postavila temelje nove evropske agende za politiku održive mobilnosti i pozvala zainteresovane strane na konsultacije i diskusiju o tome kakvu bi podršku EK trebalo da pruži i koji bi bili najuspješniji načini pružanja podrške. Rezultati konsultacija i konkretne mere naknadno su razmotreni u Akcionom planu za urbanu mobilnost iz 2009. godine. Pet glavnih prednosti OUM prema Zelenoj knjizi prikazano je na Slici 12 u 5. poglavlju.

VODEĆE INICIJATIVE, PROGRAMI, PLATFORME I PARTNERSTVA EU U VEZI SA ODRŽIVOM URBANOM MOBILNOŠĆU

Imajući u vidu da je održiva urbana mobilnost (engl. Sustainable Urban Mobility – SUM) izuzetno važna tema u EU, pokrenut je veliki broj inicijativa, programa, platformi i partnerstava sa ciljem uvođenja i primene koncepata OUM u transportnim sektorima država članica EU.

Najvažnije vodeće inicijative, programi, platforme i partnerstva u vezi sa održivom urbanom mobilnošću u EU su sledeći:

- Evropsk servis za informacije o lokalnom transportu (engl. European Local Transport Information Service) – ELTIS
- Transportni opservatorijum jugoistočne Evrope (engl. South East Europe Transport Observatory) – SEETO
- Inicijativa za vitalnost i održivost gradova (engl. City VITAlity and Sustainability Initiative) – CIVITAS
- Nacionalne mreže CIVITAS (engl. CIVITAS National Networks) – CIVINET
- Inicijativa za transformativnu urbanu mobilnost (engl. Transformative Urban Mobility Initiative) – TUMI
- Partnerstvo MobiliseYourCity (engl. MobiliseYourCity Partnership) – MYC
- Inicijativa za urbanu električnu mobilnost (engl. Urban Electric Mobility Initiative) – UEMI
- Lideri u Programu planiranja urbanog transporta (engl. Leaders in Urban Transport Planning Program) – LUTP
- Evropska platforma za upravljanje mobilnošću (engl. European Platform on Mobility Management) – EPOMM
- Mreža evropskih gradova i regiona za inovativna transportna rešenja (engl. European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions) – POLIS
- Partnerstvo za održivi transport s niskim nivoom ugljenika (engl. Partnership on Sustainable Low Carbon Transport) – SloCaT
- Mreža gradova i regiona Evropske biciklističke federacije (engl. ECF's Cities for Cyclists Network)

EVROPSKI SERVIS ZA INFORMACIJE O LOKALNOM TRANSPORTU - ELTIS¹⁶

Pokrenut pre više od 10 godina, ELTIS je danas glavni evropski opservatorijum za urbanu mobilnost, koji olakšava razmenu informacija, znanja i iskustava u oblasti održive urbane mobilnosti u Evropi, a namenjen je svima koji se na bilo koji način bave transportom i/ili povezanim disciplinama, uključujući gradski i regionalni razvoj, zdravstvo, energetiku i ekologiju. Finansira ga Generalni direktorat Evropske komisije za mobilnost i transport.

U okviru tri ključne teme – otkrivanje, resursi, učestvovanje – ELTIS pruža informacije, primere dobre prakse, alate i komunikacijske kanale potrebne za primenu modela održive urbane mobilnosti u gradovima.

¹⁶ Više informacija na: <http://www.eltis.org/>

Portal pod nazivom Planovi za mobilnost je centar informacija o tome kako razviti i implementirati planove za održivu urbanu mobilnost (POUM) radi daljeg razvoja procesa održivog i integrisanog planiranja u Evropi.

Evropska platforma za planove održive urbane mobilnosti podržava prelaz prema konkurentnim i energetski efikasnim sistemima mobilnosti u evropskim gradovima:

- podržavanjem daljeg razvoja koncepta planova održive urbane mobilnosti i alata potrebnih za uspešnu primenu od strane lokalnih tela za planiranje
- obezbeđivanjem portala Planovi za mobilnost za širenje relevantnih informacija, publikacija i alata
- olakšavanjem koordinacije i saradnje kroz različite aktivnosti koje podržava EU kroz Koordinacionu grupu
- obezbeđivanjem mogućnosti razmene znanja, iskustava i kontakata kroz godišnju konferenciju o POUM, događaje, kurseve i društvene medije.

Rad Platforme podržava Sekretarijat, koji je ujedno i centralna kontaktna tačka za sve upite.

TRANSPORTNI OPSERVATORIJUM JUGOISTOČNE EVROPE - SEETO¹⁷

SEETO je regionalna transportna organizacija osnovana Sporazumom o razumevanju za razvoj glavne regionalne transportne mreže, koji su 11. juna 2004. godine potpisali predstavnici vlada Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Crne Gore, Srbije, Misije Ujedinjenih nacija na Kosovu i Evropske komisije. Ciljevi SEETO-a su promovisanje saradnje na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnom indikativnom proširenju sveobuhvatne mreže TEN-T na Zapadni Balkan, poboljšanja lokalnih kapaciteta za sprovođenje investicionih programa, kao i prikupljanje i analizu podataka o indikativnom proširenju sveobuhvatne mreže TEN-T na Zapadni Balkan.

Glavni ciljevi saradnje u okviru SEETO-a su sledeći:

- razvoj indikativnog proširenja sveobuhvatne mreže TEN-T na Zapadni Balkan
- poboljšanje i usklađivanje regionalne transportne politike i tehničkih standarda za razvoj indikativnog proširenja sveobuhvatne mreže TEN-T na Zapadni Balkan
- održavanje efektivne koordinacione i komunikacione mreže
- integrisanje indikativnog proširenja sveobuhvatne mreže TEN-T na Zapadni Balkan u okviru šire transevropske mreže.

SEETO se fokusira na nekoliko ciljnih područja intervencija, koja su identifikovana u Strateškom programu rada za period 2012-2014. godine kao projektni zadaci SEETO-a za koje su potrebni stalni naponi i spoljna podrška:

¹⁷ Više informacija na: <http://www.seetoint.org/>

- železnička reforma
- olakšavanje prelaska granice
- revizija bezbednosti na putevima.

Horizontalne mere SEETO-a koje se sprovode na regionalnom nivou nadopunjavajući nacionalne reformske procese, zakonodavnu usklađenost, regulatorni okvir, institucionalnu izgradnju i dr. donose dodatnu vrednost razvoju infrastrukture transportne mreže SEETO. Ovde je važno spomenuti projekat RWR/RSA, usmeren na reformu železničkog transporta i reviziju bezbednosti na putevima u svim zemljama Zapadnog Balkana.

Dalje, svaki višegodišnji plan Glavne regionalne transportne mreže jugoistočne Evrope (MAP) daje predlog mera za finansiranje i primenu, kao što su:

- implementacija usklađenog mehanizma za prikupljanje podataka i transportni model sveobuhvatne mreže SEETO
- gap analiza primene standarda TEN-T na sveobuhvatnoj mreži SEETO
- kursevi za obuku revizora i inspektora za bezbednost na putevima
- uklanjanje nefizičkih barijera u regionalnom transportu.

Sastanak u Trstu 2017. godine rezultirao je potpisivanjem Memoranduma o razumevanju za uspostavljanje Ugovora o transportnoj zajednici.

INICIJATIVA ZA VITALNOST I ODRŽIVOST GRADOVA - CIVITAS ¹⁸

CIVITAS je mreža gradova posvećenih čistijem i boljem transportu u Evropi i šire. Od kad ju je Evropska komisija osnovala, 2002. godine, inicijativa CIVITAS testirala je i implementirala više od 800 mera i rešenja za urbani transport u okviru demonstracionih projekata u više od 80 gradova širom Evrope (Slika 5).

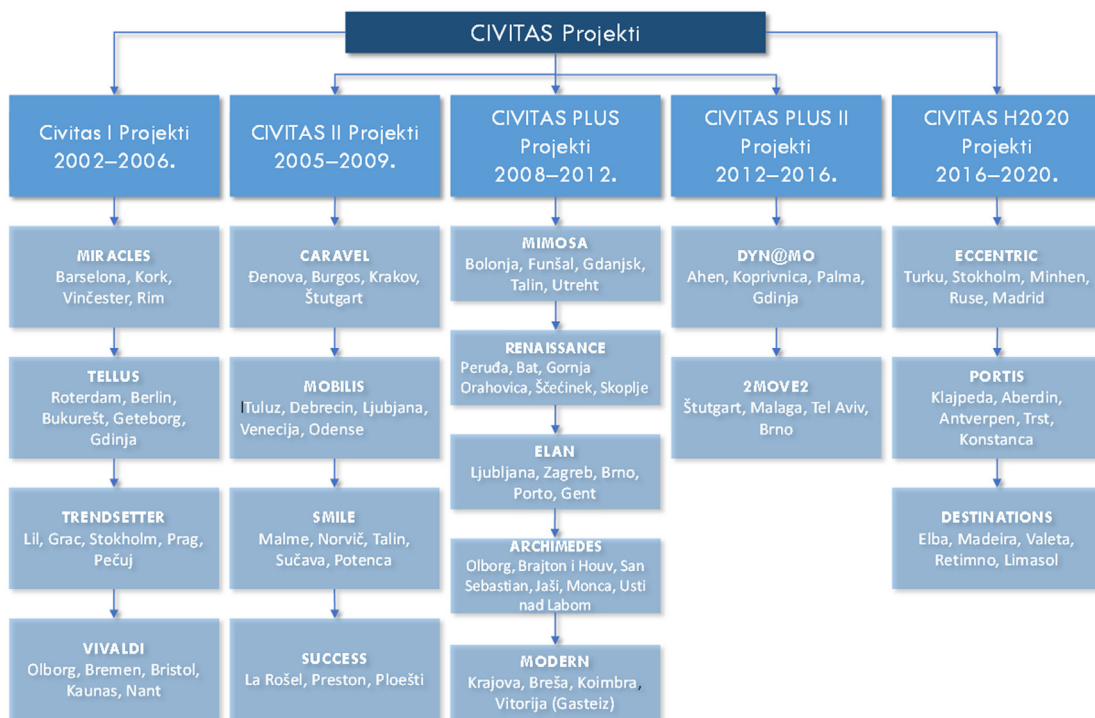
Znanja prikupljena kroz ova praktična iskustva nadopunjuju se i podupiru mnogim istraživačkim i inovacionim projektima (ECCENTRIC, PORTIS i DESTINATIONS), koji se takođe sprovode u okviru inicijative, a razmatraju načine izgradnje energetski efikasnijeg i konkurentnijeg transportnog sistema u Evropi.

CIVITAS praktičarima nudi priliku da iz prve ruke vide inovativna transportna rešenja koja se razvijaju i implementiraju i da uče od kolega i stručnjaka koji rade na terenu. CIVITAS neguje političku predanost, nova tržišna rešenja i nudi finansiranje i razmenu znanja sa ciljem rasta i bolje povezanih, održivijih vidova transporta.

¹⁸ Više informacija na: <http://civitas.eu/>

Projekat radi na 10 tematskih oblasti vezanih za održivu mobilnost, koje obuhvataju: stil života bez automobila, čista goriva i vozila, kolektivni putnički transport, strategije upravljanja potražnjom, integrisano planiranje, upravljanje mobilnošću, uključivanje javnosti, neškodljivost i sigurnost, transportnu telematiku i logistiku transporta tereta u gradovima.

Inicijativa CIVITAS pomaže gradovima u testiranju i razvoju integrisanog niza mera za održivu urbanu mobilnost zasnovanih na inovativnosti, saradnji, istraživanju i orijentaciji na rezultate. CIVITAS gradovi imaju integrisani pristup planiranju svim vrstama i vidovima transporta u gradovima, a cilj im je da dokažu da je moguće obezbediti visok nivo mobilnosti za sve građane, ponuditi visok kvalitet urbanog prostora i zaštititi životnu sredinu kroz održivu mobilnost.



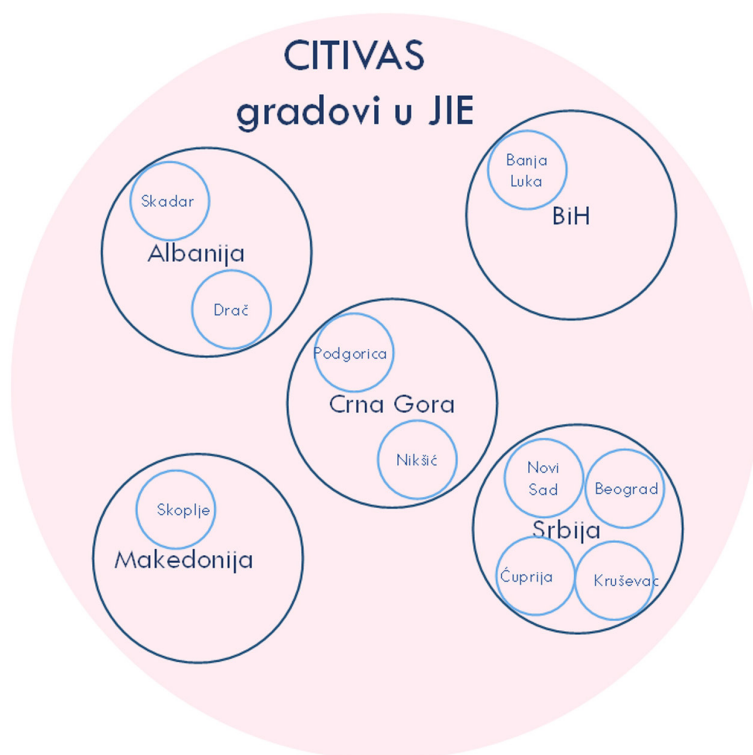
Slika 5: CIVITAS projekti

Jedan od vodećih projekata inicijative CIVITAS svakako je projekat PROSPERITY¹⁹, koji je započet u septembru 2016. godine, sufinansira ga Evropska komisija u okviru programa Horizont 2020, a njegov cilj je da podstakne promenu razmišljanja i načina rada u relevantnim vladinim agencijama i lokalnim vlastima u svrhu prelaza s tradicionalnog planiranja na planiranje održive urbane mobilnosti. Projekat je usmeren na promovisanje i podršku prihvatanju planova održive urbane mobilnosti, posebno u zemljama/regionima i gradovima u kojima je iz raznih razloga koncept OUM nerazvijen, što se postiže mehanizmima i alatima za nacionalne/regionalne agencije kako bi one preuzele vodeću ulogu u razvoju POUM; izgradnjom profesionalnih kapaciteta kroz programe razmene iskustava među kolegama; prilagođenim programima obuke o različitim aspektima POUM i/ili inovativnim pristupima održivoj urbanoj mobilnosti.

Glavni koncept projekta PROSPERITY je aktiviranje nacionalnog nivoa za razvoj okvira politike koji će poboljšati ili pokrenuti nacionalne programe podrške održivom mobilnom planiranju. Aktivacija na nacionalnom nivou delovaće kroz prenos politike koju podržavaju partneri, poboljšane inovacije i izgradnju kapaciteta.

19 Prosperity projekt: D3.1 Viši nivoi vlasti – njihova podrška za POUM u EU, Aljaž Plevnik (UIRS), Mojca Balant (UIRS), Luka Mladenović (UIRS), februar 2018.

Pristup ima u svojoj srži razvoj i unapređenje nacionalnih POUM koji će biti podržani procesima razmene na nacionalnoj i međunarodnoj osnovi, kao i kroz obuku i izgradnju kapaciteta.



Slika 6: CIVITAS gradovi u JIE

NACIONALNE MREŽE CIVITAS - (CIVINET) ²⁰

CIVINET je grupa mreža gradova koje promovišu CIVITAS pristup na lokalnom nivou, uklanjanjem jezičkih i kontekstualnih prepreka za lokalne vlasti i organizacije zainteresovane za urbanu održivu mobilnost. Članovi razmenjuju informacije s Evropskom unijom i nacionalnim vladama u vezi sa pitanjima politike u oblasti transporta, zakonodavstvom, propisima i finansiranjem.

Svaka mreža gradova CIVINET radi nezavisno, a kroz saradnju s nacionalnim mrežama CIVITAS razmenjuje znanja i iskustava s mrežama gradova iz drugih zemalja (Slika 7).



Slika 7: Nacionalne mreže CIVITAS – CIVINET

Nacionalna mreža Slovenija–Hrvatska osnovana je 2013. godine kao mreža gradova i drugih zainteresovanih strana iz dveju susednih zemalja koji se bave planiranjem održive mobilnosti i upravljanjem transportom. Cilj mreže je razmena znanja i primera dobre prakse, kao i implementacija partnerskih projekata namenjenih finansiranju budućih aktivnosti u vezi sa održivom mobilnošću. Umrežavanje i svi oblici saradnje dobrodošli su za delotvornije rešavanje problema gradskog transporta i mobilnosti – od razmene iskustava, znanja i ideja do zajedničkog učestvovanja i sinergije gradova, čime se omogućava bolje korišćenje sredstava EU. Osim članova iz Slovenije i Hrvatske, mreža privlači i gradove i druge zainteresovane strane iz zemalja jugoistočne Evrope. Kako bi se poboljšali uslovi za održivi razvoj koji doprinose prosperitetu i boljoj budućnosti gradova, država i regiona, tokom 3. Skupštine, održane u februaru 2016. godine, naziv mreže je promenjen u CIVINET Slovenija – Hrvatska – jugoistočna Europa (JIE).

Lokalne vlasti i ostali partneri CIVINET Slovenija – Hrvatska – JIE izrazili su svoju predanost jačanju razmene znanja, informacija i iskustava stečenih unutar inicijative CIVITAS s ostalim članovima Mreže. Takođe su se obavezali na to da podrže širenje informacija o aktivnostima, postignućima i rezultatima inicijative CIVITAS i mreže CIVINET Slovenija –Hrvatska – JIE.

INICIJATIVA ZA TRANSFORMATIVNU URBANU MOBILNOST - TUMI²¹

Inicijativa za transformativnu urbanu mobilnost omogućava zemljama u razvoju i ekonomijama u nastajanju podsticaj i podršku za održivu urbanu mobilnost kroz tehničku i finansijsku podršku inovativnim idejama i projektima. Nemačko savezno ministarstvo ekonomske saradnje i razvoja (BMZ) okupilo je neke od vodećih svetskih institucija u oblasti održive mobilnosti da kroz razne aktivnosti podrže razvoj održive urbane mobilnosti u gradovima u kojima je ona najpotrebnija. TUMI podržava ideje, projekte i izgradnju kapaciteta za gradsku upravu, donosiocice odluka, planere i studente, povezujući ih u privlačenju investicija i podrške na terenu kao najdelotvornijih mera za ostvarenje postavljenih ciljeva i postizanje održivije urbane budućnosti. Inicijativa podržava aktivnosti u oblasti održive urbane mobilnosti prema dostupnim transportnim sistemima za ekonomski rast i prosperitet, bolju socijalnu uključenost za stanovnike gradova, zdravije i čistije gradove kao mesta pogodna za život i ublažavanje emisija gasova sa efektom staklene bašte povezanih s transportom.

| Četiri oblasti delovanja TUMI-a | | | |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------|
| PRISTUP | INKLUZIJA | ZDRAVLJE | KLIMATSKE PROMENE |
| Dostupni ekonomski sistemi za ekonomski rast i prosperitet | Socijalna uključenost za stanovnike gradova | Zdraviji i čistiji gradovi | Klimatski senzitivni razvoj gradskog prevoza |

Slika 8: Četiri oblasti delovanja TUMI-a

PARTNERSTVO MOBILISE YOUR CITY - MYC²²

Partnerstvo MobiliseYourCity je globalna i inkluzivna mreža gradova i zemalja, kao i krovni brend evropske razvojne saradnje, naročito vezane za oblast održivog urbanog transporta. Partnerstvo ima za cilj da pomogne nacionalnim i lokalnim vlastima u pripremi nacionalnih politika u vezi sa urbanom mobilnošću i investicionih programa, kao i planova za održivu urbanu mobilnost, omogućavajući uspostavljanje okvirnih uslova za delotvorno ulaganje i održiv razvoj infrastrukture i usluga gradskog transporta i regulatornih mera.

Takođe, MobiliseYourCity je globalno partnerstvo za klimatske promene za integrisano planiranje urbane mobilnosti u zemljama u nastajanju, zemljama u razvoju i susedstvu EU i međunarodna inicijativa za transport u sklopu Partnerstva UN iz Marakeša za Globalno klimatsko delovanje, koju sufinansiraju Evropska komisija (EUROPEAID), francuska vlada koju zastupa Ministarstvo ekološke tranzicije i solidarnosti (MTES), Francuski fond za globalnu životnu sredinu (FFEM) i nemačka vlada, koju zastupa Savezno ministarstvo zaštite životne sredine, očuvanja prirode i nuklearne sigurnosti (BMU). Partnerstvo zajednički realizuju partneri osnivači ADEME, AFD, CEREMA, CODATU i GIZ. Osim generalnog doprinosa međunarodnom klimatskom procesu, partnerstvo doprinosi agendi UN za 2030, posebno cilju održivog razvoja (SDG) 11: Učiniti gradove inkluzivnim, bezbednim, otpornim i održivim.

Partnerstvo MobiliseYourCity je član koordinacione platforme EU POUM u nadležnosti Generalnog direktorata za mobilnost i transport.

22 Više informacija na: <http://mobiliseyourcity.net>

12 Poruka Partnerstva *MobiliseYourCity*



Slika 9: Dvanaest poruka partnerstva MobiliseYourCity o razvoju OUM

INICIJATIVA ZA URBANU ELEKTRIČNU MOBILNOST (UEMI) ²³

Evropska komisija podržava sprovođenje inicijative za urbanu električnu mobilnost finansiranjem projekta SOLUTIONS, EMPOWER, ELIPTIC i Future Radar, koji je konkretno dobio sredstva iz programa EU za istraživanje i inovacije Horizont 2020.

Uz podršku industrije i vlada, UEMI funkcioniše kao otvoreni forum za prenos znanja i podsticanje rešenja e-mobilnosti širom sveta, pokretanjem dijaloga lokalnih i nacionalnih vlada sa privatnim sektorom na ciljevima u pogledu e-mobilnosti. Akciona platforma je zasnovana na programu rada kojim se utvrđuju dobrovoljni međunarodni, nacionalni i gradski ciljevi u pogledu e-mobilnosti, kao što su globalni tržišni udeo električnih vozila i ukupan broj putničkih kilometara pređenih e-vozilima. Iako će ovi ciljevi biti dobrovoljni po prirodi, razviće se globalni sistem praćenja i kontrole napretka u sprovođenju.

Smanjenje emisija gasova sa efektom staklene bašte većim korišćenjem električnih vozila nije jedini razlog za podsticanje njihove široke primene. Prema rezultatima Svetske zdravstvene organizacije, zagađenje vazduha je uzrokovalo 3,7 miliona slučajeva prerane smrti na globalnom nivou u 2012. godini, od čega 88% čine slučajevi preranih smrti u zemljama s niskim ili srednjim dohotkom. S obzirom na to da je sektor transporta jedan od glavnih uzročnika zagađenja vazduha, veće korišćenje električnih vozila direktno će doprineti smanjenju broja smrtnih slučajeva i posledičnih ekonomskih gubitaka.

Cilj inicijative je postepeno ukidanje vozila na konvencionalno gorivo i povećanje udela električnih vozila u ukupnom volumenu pojedinačnog motorizovanog transporta u gradovima na minimalno 30% do 2030. godine, što će rezultirati značajnim smanjenjem emisija CO₂, doprinoseći cilju da se ograniči globalno povećanje temperature. Svetsko stanovništvo, posebno osobe osetljive na uticaj klimatskih promena, kao i svi stanovnici gradova imaju velike koristi od boljeg kvaliteta vazduha, smanjene učestalosti zdravstvenih problema i prevremenih smrti uzrokovanih zagađenjem vazduha, a inicijativa će takođe podstaći novi i niskougledni ekonomski razvoj, stvarajući nova radna mesta.

Zainteresovane strane UEMI-ja čine:

- Vodeća grupa: UN Habitat, Međunarodna agencija za energiju, UN Global Compact, Ministri za čistu energiju (sa predstavnicima iz SAD, Kine i Ujedinjenih Arapskih Emirata)
- Države partneri: Kina, Nemačka, Indija, SAD
- Poslovni partneri: BYD Auto, Jiangsu Aima, Mahindra Reva, Siemens AG i drugi
- Partneri iz civilnog društva: Partnerstvo za održivi transport s niskim udelom ugljenika (SLoCAT), Svetski EV gradovi i sistemi
- Partneri znanja: Institut za klimu, životnu sredinu i energiju Wuppertal, Međunarodni transportni forum (ITF)
- Finansijski partneri: Azijska razvojna banka, EBRD i druge multilateralne razvojne banke.

LIDERI U PROGRAMU PLANIRANJA URBANOG TRANSPORTA (LUTP)²⁴

Lideri u Programu planiranja urbanog transporta (LUTP) jeste inicijativa Svetske banke, čiji je cilj razvijanje strukturiranih načina donošenja odluka koji uzimaju u obzir složenost gradskog transporta. Program, kroz pristup učenja uz vežbu (engl. hands on), koji omogućava opsežnu upotrebu studija slučaja, grupnih vežbi i poseta lokacijama kako bi se istakle veze između različitih komponenti sistema gradskog transporta, daje stručnjacima u oblasti transporta potrebna znanja i iskustva o integrisanom strateškom planiranju i upravljanju transportom.

Cilj LUTP-a je izgradnja ljudskih kapaciteta koji:

- razumeju kompleksnost problema gradskog transporta i moguća kontekstno osetljiva rešenja;
- prepoznaju potrebu za integrisanim planiranjem mobilnosti, znaju šta to planiranje uključuje i kako ga treba realizovati;
- koriste lekcije naučene iz gradova i slučajeva prilikom odlučivanja.

Centralni deo programa je sedmodnevna radionica pod pokroviteljstvom lokalne partnerske institucije. Radionici prethodi faza samoučenja, koja uključuje oko 24 sata samostalno tempiranog učenja (oko 1 sat rada svakog dana u periodu od 5 nedelja), a obuhvata teme u rasponu od korišćenja zemljišta i planiranja transporta do ekoloških i socijalnih pitanja u planiranju gradskog transporta. Po želji, Program može obezbediti individualne mentore i međunarodne studijske posejte.

Partneri na realizaciji Programa su:

- Svetska banka
- Australijska agencija za međunarodnu razvojnu pomoć
- Program pomoći za upravljanje energetske sektorom (ESMAP)

- Savetodavni mehanizam za javno-privatnu infrastrukturu (PPIAF)
- Afrički program transportne politike (SSATP).

EVROPSKA PLATFORMA ZA UPRAVLJANJE MOBILNOŠĆU (EPOMM) ²⁵

Evropska platforma za upravljanje mobilnošću je međunarodno partnerstvo čiji su ciljevi promovisanje, dalji razvoj i usklađivanje upravljanja mobilnošću u Evropi.

Glavni ciljevi Platforme su:

- učiniti mobilnost ekološki prihvatljivom, društveno pravednom i ekonomičnom
- promovisati i dalje razvijati upravljanje mobilnošću u Evropi
- podržati razmenu znanja i iskustava u oblasti upravljanja mobilnošću između evropskih zemalja
- postati glavni partner evropskih institucija i nacionalnih vlada u pitanjima vezanima za upravljanju mobilnošću.

Glavni alati za postizanje ciljeva EPOMM-a su:

- **Prenos politike:** EPOMM pruža prilagođenu podršku za pomoć direktnom prenosu najboljih politika u državama članicama EU
- **Obuka i radionice:** EPOMM organizuje i dogovara obuku, poseduje bazu podataka za predavače i materijala za obuku te dodeljuje sertifikate za kvalitet obuke koja zadovoljava njegove standarde
- **Nacionalne kontaktne tačke (NFP):** EPOMM nacionalne mreže pomažu da se razviju i podstiču komunikacija i razmena između nacionalnog i evropskog nivoa
- **Veb stranica EPOMM-a** sadrži najnovije i najdetaljnije dostupne informacije o upravljanju mobilnošću
- **EPOMM mesečno e-ažuriranje:** pružanje aktuelnih sažetaka, uglavnom iz država članica EPOMM-a
- **Onlajn alati:** Alat TEMS – EPOMM Modal Split s modalno podeljenim podacima iz preko 350 gradova i MaxEva, standardni alat za evaluaciju za projekte u vezi sa upravljanjem mobilnošću
- **ECOMM konferencija o upravljanju mobilnošću** održava se svake godine u gradu u nekoj od država članica EPOMM-a
- **Odnosi s EU:** redovni kontakti s evropskim institucijama i saradnja sa inicijativama CIVITAS, ELTIS, UITP, POLIS i EURO CITIES inicijativama itd.
- **Širenje projekata EU:** EPOMM je efikasan način za širenje rezultata projekta putem NFP-a, e-ažuriranja, obuke i veb stranice
- **Sekretarijat:** preko kontakt osobe iz EPOMM-a zainteresovane strane mogu dobiti informacije koje su im potrebne za projekte u vezi sa upravljanjem mobilnošću

MREŽA EVROPSKIH GRADOVA I REGIONA ZA INOVATIVNA TRANSPORTNA REŠENJA (POLIS)²⁶

POLIS je mreža evropskih gradova i regiona koji zajedničkim radom i saradnjom implementiraju inovativna rešenja za održiviju mobilnost. Sa svojim sekretarijatom u Briselu, POLIS podstiče saradnju i partnerstva širom Evrope kako bi učinili istraživanje i inovativnost transporta dostupnim gradovima i regionima, kao i da bi donosiocima odluka pružili potrebne informacije i alate za realizaciju politike održive mobilnosti.

Tri glavne misije Mreže su da se:

1. omogućiti razmena znanja između gradova i regiona, kao i sa drugim zainteresovanim stranama u oblasti istraživanja, industrije i nevladinih organizacija;
2. pomogne članovima Mreže da dobiju pristup evropskim inicijativama, projektima i finansiranju;
3. zastupaju interesi gradova i regiona u inicijativama vezanima za transport koje su upućene evropskim institucijama.

Od osnivanja, 1989. godine, POLIS je na veliki broj načina podržavao svoje gradove i regione članice u postizanju ciljeva politike u oblasti mobilnosti, zalažući se za pružanje praktične podrške u primeni inovativnih rešenja za održiviju mobilnost.

Radne grupe i aktivnosti mreže organizovane su oko četiri tematska stupa:

1. Životna sredina i zdravlje u transportu
2. Mobilnost i efikasnost transporta
3. Neškodljivost i bezbednost transporta
4. Društveni i ekonomski izazovi transporta.

Osim toga, POLIS obuhvata niz transverzalnih tema poput pametnih gradova, transporta tereta u gradovima i planiranja održive urbane mobilnosti.

PARTNERSTVO ZA ODRŽIVI TRANSPORT S NISKIM NIVOOM UGLJENIKA (SLOCAT)²⁷

Partnerstvo za održivi transport s niskim nivoom ugljenika promoviše integraciju održivog transporta u globalne politike o održivom razvoju i klimatskih promena i daje podršku njenom sprovođenju. SLoCaT je partnerstvo više od 90 organizacija koje obuhvata UN, multilateralne i bilateralne razvojne organizacije, nevladine organizacije i fondacije, akademski i poslovni sektor. Tematsko područje Partnerstva je kopneni transport (uključen i motorizovani i nemotorizovani prevoz) u zemljama u razvoju, uključujući prevoz tereta

²⁶ Više informacija na: <https://www.polisnetwork.eu>

²⁷ Više informacija na: <http://www.slocat.net>

i putnika. Politike koje predlaže SLoCaT su univerzalne, a trenutni fokus Partnerstva je na zemljama u razvoju u Aziji, Latinskoj Americi i Africi.

MREŽA GRADOVA I REGIONA EVROPSKE BIKIKLISTIČKE FEDERACIJE²⁸

Mreža gradova i regiona Evropske biciklističke federacije ima za cilj uspostavljanje globalne mreže gradova koji rade na promovisanju biciklizma u urbanim područjima.

Glavni ciljevi Mreže su sledeći:

- Stavljanje biciklizma u centar urbanističkog planiranja i političkog razmišljanja
- Inspirisanje i katalizovanje većeg broja gradova u preduzimanju konkretnih akcija u promovisanju biciklizma tako što uče jedni od drugih
- Razmena znanja, rešenja i strategija i promovisanje političkih inicijativa i praktičnog rada na terenu
- Promovisanje i pomaganje promena u politici i planiranju u gradovima i uvođenje perspektive prilagođene biciklizmu u te procese.

VIZIJA, MISIJA I CILJEVI VODIČA ZA SUMSEEC

Vizija Vodiča za SUMSEEC: Stvaranje održivih i integrisanih sektora transporta koji će doprineti održivom ekonomskom razvoju i razvoju ljudskih kapaciteta u zemljama JIE.

Misija Vodiča za SUMSEEC: Obezbeđivanje jasnijeg razumevanja lokalnog i regionalnog konteksta energetske efikasnosti i zaštite životne sredine u transportnom sektoru, kao i uspešnih alata za razvoj održive urbane mobilnosti u zemljama JIE zasnovanih na energetskej efikasnosti i zaštiti životne sredine kao imperativa 21. veka. Takođe, rodna ravnopravnost je bitan faktor u postizanju održive promene i stoga je jedna od ključnih vrednosti na kojima se Vodič zasniva.

Vodič za SUMSEEC ima za primarni cilj da objasni zajedničke aktivnosti koje bi vlasti gradova u zemljama JIE trebalo da preduzmu kako bi proaktivno podržale razvoj održive urbane mobilnosti unutar svoje vlastite jurisdikcije, kao i u drugim gradovima u zemljama JIE, kroz prenos iskustva i znanja.

Prema definiciji Evropske komisije, održiva urbana mobilnost:

- dozvoljava da se razvojne potrebe pojedinaca, poslovnog sektora i društva u celini zadovolje sigurno i na način koji odgovara zdravlju čoveka i ekosistema i promoviše generacijsku ravnopravnost;
- pristupačna je, pravična i efikasna, nudi izbor vidova transporta i podržava konkurentnu ekonomiju, kao i uravnoteženi regionalni razvoj;
- ograničava emisije i otpad, koristi obnovljive izvore energije, smanjuje buku i neefikasno korišćenje zemljišta.

Glavni ciljevi Vodiča za SUMSEEC su da se podrže gradove JIE u:

- razvijanju održivih, čistih i energetskej efikasnih sektora transporta u gradovima;
- izradi smernica o održivoj energiji kao alata za poboljšanje energetske efikasnosti i zaštite životne sredine u sektoru transporta;
- poboljšanju i nadogradnji zakonodavnog okvira za sektor transporta u zemljama JIE;
- upoznavanju s dostignućima u sektoru transporta u gradovima JIE;
- identifikovanju prepreka i izazova u izgradnji održive urbane mobilnosti u gradovima JIE;
- stvaranju kvalitetne baze za uspešan razvoj planova za održivu urbanu mobilnost (POUM) gradova JIE;
- povezivanju svih aktivnosti usmerenih na razvoj održivih, čistih i energetskej efikasnih sektora transporta u gradovima s merama identifikovanim u akcionim planovima energetskej održivog razvoja gradova (engl. Sustainable Energy Action Plan - SEAP) razvijenim u sklopu projekta Mreža energetske efikasnosti u glavnim gradovima JIE;
- Unapređenju izgradnje kapaciteta u oblasti održivog, čistog i energetskej efikasnog sektora transporta u gradovima;

- jačanju znanja i veština u oblasti održive urbane mobilnosti u gradovima;
- pružanju podrške gradonačelnicima u određivanju pravog puta prema održivom, čistom i energetski efikasnom transportu, i ispunjavanju obaveza o smanjenju potrošnje energije i smanjenju emisija u svrhu ostvarenja nacionalnih ciljeva;
- podršci izgradnji kapaciteta gradske uprave za transpoziciju relevantnih politika EU u oblasti transporta, klimatskih promena i životne sredine u nacionalne i lokalne zakonodavne okvire;
- promovisanju održive urbane mobilnosti kao ključne teme za uspešan gradski razvoj;
- podizanju nivoa svesti javnosti o važnosti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE;
- podizanju nivoa svesti o potrebi rodno osvešćene politike u sektoru transporta u JIE;
- Identifikovanju finansijskih instrumenata za razvoj POUM i sprovođenje projekata u vezi sa održivom gradskom mobilnošću u gradovima JIE.

TEMELJNA NAČELA VODIČA ZA SUMSEEC SU SLEDEĆI:

- Jasni ciljevi, podržani od strane što većeg broja aktera zasnovani na detaljnim analizama zatečenog stanja, potencijala i prepreka
- Obuhvatanje čitavog sektora transporta i svih relevantnih pitanja, diferenciranih po podsektorima
- Identifikovanje finansijskih mehanizama za podršku održivoj urbanoj mobilnosti
- Uzimanje u obzir promena u društvu, demografije i konkretne situacije u sektoru transporta
- Integrisanje održive urbane mobilnost u zdravlje, bezbednost, kvalitet života, udobnost, otpad i šire društvene ciljeve
- Fleksibilno, kreativno i inovativno razmišljanje
- Detaljan proces praćenja i kontrole
- Saradnja sa svim zainteresovanim stranama s ciljem uspešne realizacije projekta SUMSEEC
- Rodna ravnopravnost kao podloga razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama JIE.

Metodologija Vodiča za SUMSEEC, sa ciljem prilagođavanja gradskim/opštinskim potrebama na kreativan način i na osnovu stvarne situacije u zemljama JIE sastoji se iz sledećih celina:

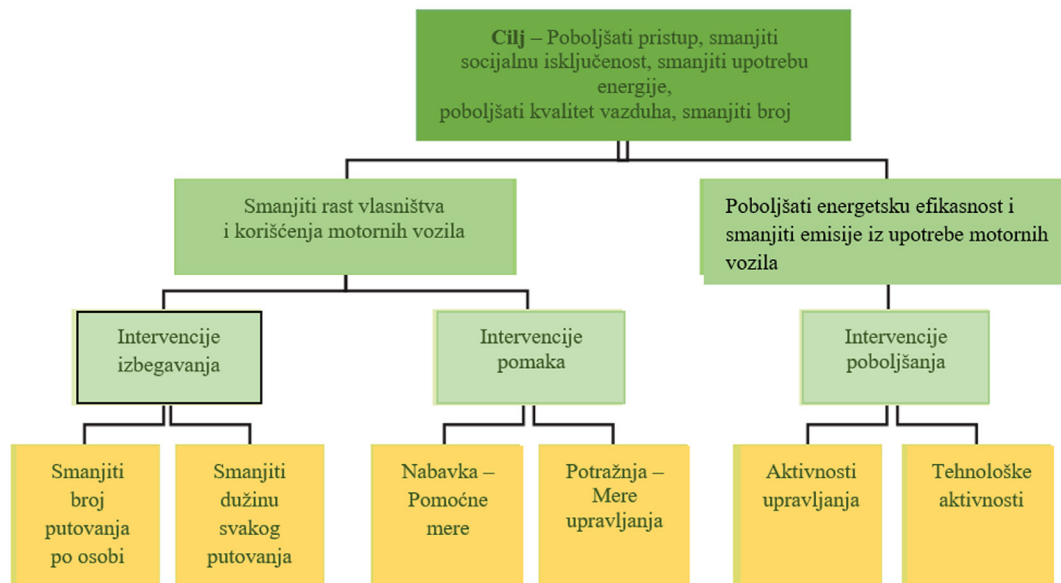
- Politike, pravni propisi i regulativa EU koji se odnose na održivu urbanu mobilnost
- Politike, pravni propisi i regulativa koji se odnose na održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE: Albaniji, Bosni i Hercegovini (Federacija Bosne i Hercegovine i Republika Srpska), na Kosovu, u Makedoniji, Crnoj Gori i Srbiji
- Vodeće inicijative i programi EU u vezi sa održivom urbanom mobilnošću
- Vodeći projekti u vezi sa održivom urbanom mobilnošću u zemljama JIE
- Kratak pregled zatečene situacije u oblasti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE
- Prednosti održive urbane mobilnosti u gradovima JIE
- Prepreke i izazovi u razvoju održive urbane mobilnosti u gradovima JIE
- Najbolji načini za izgradnju kapaciteta na gradskom/opštinskom i nacionalnom nivou u zemljama JIE
- Zainteresovane strane u oblasti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE
- Kampanje za podizanje nivoa svesti javnosti o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE
- Finansijski instrumenti za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE
- Najbolji načini razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama JIE – SUMSEEC grad/opština
- Integracija rodno osvešćene politike u aktivnosti u vezi sa održivom urbanom mobilnošću u gradovima/opštinama.

VODIČ ZA SUMSEEC INTEGRIŠE DVA GLAVNA PRISTUPA OUM:

- pristup „izbegavanje–pomak–poboljšanje“ (engl. Avoid – Shift – Improve – ASI)
- pristup „planiranje–implementacija–monitoring–evaluacija“ (engl. Plan–Implement–Monitor–Evaluate – PIME)

1. PRISTUP „IZBEGAVANJE–POMAK–POBOLJŠANJE“ (ASI)²⁹

S obzirom na to da je brzi porast korišćenja ličnih motornih vozila povećao probleme prevoza u gradovima, fokus korektivnih mera mora biti na smanjenju korišćenja ne samo ličnih već svih motornih vozila, što se ostvaruje pristupom ASI: izbegavanje (engl. Avoid) – pomak (engl. Shift) – poboljšanje (engl. Improve). Mere izbegavanja teže smanjenju potrebe za putovanjem, kako u pogledu broja putovanja ljudi, tako i u pogledu dužine svakog od tih putovanja. Mere pomaka teže tome da ljudi pređu sa manje održivih vidova putovanja, poput ličnih motornih vozila, na održivije, poput javnog prevoza i nemotorizovanih vidova transporta. Mere poboljšanja nastoje da smanje negativne uticaje motorizovanog putovanja, koja neizbežno nastavljaju da se odvijaju uprkos merama izbegavanja i pomaka.³⁰

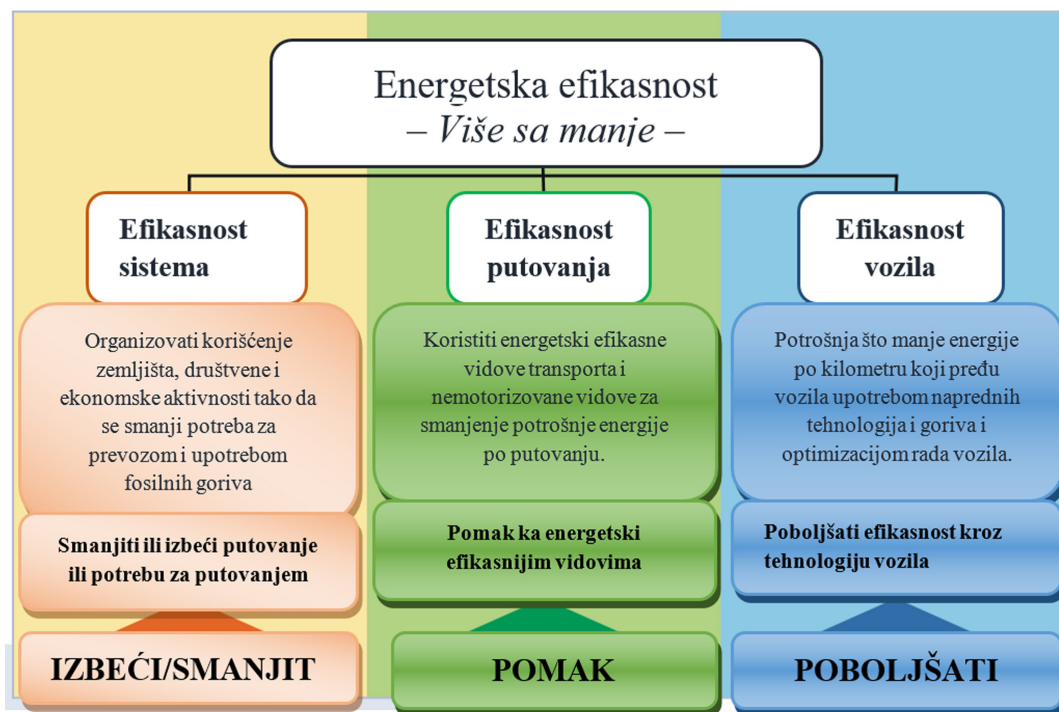


Slika 10. Pristup – „izbegavanje–pomak–poboljšanje“ (ASI) – mere³¹

29 Urbani transport i energetska efikasnost_ MODUL 5, Susanne Böhrer-Beadeker i Hanna Hüging, BMZ Savezno ministarstvo za ekonomski razvoj, dostupno na: www.sutp.org and www.bmz.de.

30 Prema održivom i energetski efikasnom gradskom prevozu, Om Prakash Agarwal, Energetski efikasni gradovi, ESMAP, Dostupno na: www.esmap.org

31 Izvor: Om Prakash Agarwal, Prema održivom i energetski efikasnom gradskom prevozu, Energetski efikasni gradovi, ESMAP.



Slika 11. Pristup „izbegavanje-pomak-poboljšanje“ (Avoid-Shift-Improve – ASI) – mere³²

2. PRISTUP „PLANIRANJE-IMPLEMENTACIJA-MONITORING-EVALUACIJA (PIME)³³“

Iako je svaki grad različit, a odgovori na transportnu efikasnost variraju, cjelokupni put do energetske efikasnosti sistema transporta ima zajedničku nit: gradovi koji su implementirali djelotvorne transportne politike radili su sa velikim brojem zainteresovanih strana na razvoju i sprovođenju jasnih ciljeva uz istovremeno praćenje, vrednovanje i komuniciranje napretka kako bi se osiguralo krajnje postizanje ciljeva.

PI ME pristup ne samo da ističe mnoge mjere politike i prednosti programa efikasnosti prevoza u gradovima, nego služi i kao praktični alat za pomoć gradovima u ostvarivanju plana, sprovođenju, praćenju i vrednovanju procesa za postizanje ciljeva transporta.

³² Izvor: Susanne Böhler-Beadeker and Hanna Hüging, Urbani transport i energetska efikasnost_ MODUL 5, BMZ Savezno ministarstvo za ekonomski razvoj.

³³ Priča o obnovljenim gradovima – Vodič kroz politiku za način transformisanja gradova poboljšanjem energetske efikasnosti u sistemima gradskog prevoza, Međunarodna agencija za energiju, dostupno na: www.iea.org.

Korak 1. PLAN

1. Identifikovati potrebe u vezi sa transportom i definisati ciljeve:

- Identifikovati pitanja transporta i potrebe korisnika
- Definirati ciljeve
- Identifikovati odgovore u vezi s politikama
- Razmotriti prednosti i komplementarne mere

2. Identifikovati i angažovati zainteresovane strane:

- Identifikovati i angažovati zainteresovane strane
- Održavati uključenost zainteresovanih strana
- Istražiti mogućnosti saradnje i partnerstva

3. Adresirati potencijalne prepreke i obezbediti potrebne resurse:

- Identifikovati rešenja za potencijalne barijere
- Formulirati odgovore
- Obezbediti potrebne resurse: tehničke, institucionalne, finansijske itd.

4. Uspostaviti okvir politike i izraditi akcioni plan

- Izraditi akcioni plan: prepoznati ključne korake, odgovornosti i prekretnice
- Sprovesti analizu ekonomskih posledica raznih opcija
- Pripremiti plan za nepredviđene događaje
- Odlučiti kako će se meriti napredak

Korak 2. - IMPLEMENTACIJA

5. Uključiti aktere i započeti implementaciju:

- Poziv na dostavljanje ponuda
- Uspostaviti uloge, odgovornosti i isporučene proizvode
- Pravilo pokretanja

6. Podizanje nivoa svesti i objavljivanje ciljeva

- Objaviti ciljeve i objasniti mere politike
- Povećati svest o potrošnji energije i modalitetima mobilnosti

7. Upravljanje procesom implementacije

- Proveriti napredak, obezbediti usklađenost i izvršiti isporuku

- Upravljanje izgradnjom kapaciteta i podrškom projektu

Korak 3. - MONITORING

8. Prikupljanje, provera i distribucija podataka

- Postaviti jasne ciljeve i definisati metodologiju ocenjivanja
- Pregledati i uporediti podatke
- Podeliti podatke

KORAK 4. - EVALUACIJA

9. Analizirati podatke i oceniti efekte transportne politike

- Analizirati podatke i oceniti rezultate politike
- Objaviti rezultate

10. Prilagoditi transportnu politiku i planirati sledeće korake

- Prilagoditi politike s obzirom na rezultate
- Planirati sledeće korake i buduće akcije.

PREDNOSTI ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

Prednosti koncepta održive urbane mobilnosti u gradovima JIE su brojne, pri čemu su neke merljive i lako se mogu kvantifikovati, a druge, kao što su npr. socijalna uključenost i povećanje kvaliteta života u zelenom, uspešnom i održivom gradu/opštini je teško kvantifikovati (Slika 12, Slika 13).



Slika 12: Pet glavnih prednosti OUM

| Prednosti OUM-a | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| EKONOMSKE | DRUŠTVENE | EKOLOŠKE |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nova radna mesta ▪ Povećanje bruto domaćeg proizvoda (BDP) ▪ Smanjenje trgovinske neravnoteže za zemlje koje uvoze naftu ▪ Smanjenje ovisnosti o nafti ▪ Ušteda na putarinama i parkiranju ▪ Niža izloženost rizicima od nestabilnosti cene nafte ▪ Smanjenje zdravstvenih troškova ▪ Smanjenje troškova za gorivo ▪ Porast javnih finansija ▪ Razvoj novih tehnologija ▪ Rast konkurentnosti | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Socijalno uključivanje ▪ Poboljšanja zdravlja ▪ Smanjenje broja nesreća ▪ Smanjeno siromaštvo u pogledu goriva ▪ Poboljšana produktivnost ▪ Povećana pouzdanost javnog prevoza ▪ Povećanje zadovoljstva putnika u javnom prevozu ▪ Stvaranje mogućnosti zapošljavanja ▪ Kohezija zajednice ▪ Povećana mobilnost za grupe koje su u nepovoljnijem položaju | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjena zagađenost vazduha ▪ Poboljšanje kvaliteta vazduha ▪ Smanjenje buke ▪ Smanjena emisija ugljen-dioksida ▪ Poboljšana ulična okruženja ▪ Sprovedenje mera za ublažavanje klimatskih promena i prilagođavanje promenama |

Slika 13: Prednosti održive urbane mobilnosti u opštinama JIE

Uspešno sprovođenje projekta SUMSEEC obezbediće:

1. bolji kvalitet života u gradovima i opštinama JIE
2. unapređenje zaštite životne sredine i zdravlja za sve građane JIE
3. veću socijalnu uključenost
4. veću mobilnost i pristupačnost u gradovima i opštinama JIE
5. unapređenje ukupnog imidža gradova JIE
6. podržavanje odluka gradske/opštinske uprave od strane građana i aktera
7. delotvorno ispunjavanje zakonskih obaveza
8. veća konkurentnost gradova JIE i pristup finansiranju
9. pokret prema novoj kulturi mobilnosti
10. privredni rast i razvoj u zemljama JIE.

Jednostavno rečeno, održiva urbana mobilnost u gradovima JIE unapređuje zdravlje i blagostanje građana!

IZAZOVI I PREPREKE U RAZVOJU ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U GRADOVIMA JIE

Zelena knjiga o urbanoj mobilnosti – Prema novoj kulturi za urbanu mobilnost³⁴ identifikovala je pet izazova s kojima se susreću gradovi i koji se moraju prevladati kako bi se krenulo prema „gradovima i opštinama slobodnog protoka“, to su:

- zagušenost
- zavisnost od fosilnih goriva
- povećanje protoka tereta i putnika
- pristupačnost sistema urbane mobilnosti
- bezbednost.

Zagušenost stvara negativne ekonomske, zdravstvene, ekološke i društvene uticaje, i utiče na mobilnost ne samo na gradskom nivou, već i na međugradskim transportnim putevima koji prolaze kroz urbana područja. Moguća rešenja uključuju multimodalni pristup, podsticanje biciklizma i pešačenja, odgovarajuće politike za parkiranje, rad na daljinu i teletrgovinu, zajedničke vožnje automobilom (engl. car-pulling / car-sharing) i dr.

Zavisnost od fosilnih goriva, koja uzrokuju emisije CO2 i drugih zagađujućih materija, kao i zagađenje bukom, značajno doprinose klimatskim promenama i pogoršavaju kvalitet vazduha i zdravlje ljudi.

Mogući načini za prevazilaženje ovog izazova uključuju: razvoj čistijih motora sa sagorevanjem i postavljanje minimalnih standarda za performanse vozila; istraživanje i uvođenje alternativnih goriva i podrška razvoju infrastrukture za snabdevanje njima u urbanim sredinama; i konačno ograničavanje ili zabranu transporta u određenim gradskim područjima.

Povećanje protoka tereta i putnika treba posmatrati u kombinaciji s ograničenim mogućnostima proširenja saobraćajne infrastrukture, odnosno s gledišta ograničenog prostora, neadekvatnih finansija i iz pozicije zagovaranja održivog razvoja.

Mogući načini prevazilaženja ovog izazova uključuju unapređenje efikasnosti inteligentnih transportnih sistema (ITS), integraciju tarifne strukture javnog prevoza svih vidova gradskog prevoza i kvalitetan informacijski sistem za postizanje boljeg upravljanja voznim parkom (kako za prevoz tereta tako i za prevoz putnika).

³⁴ Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en.

Pristupačnost sistema urbane mobilnosti

Postojeći sistemi, koji uključuju javni prevoz, pešačke i biciklističke staze, puteve itd., treba da budu kvalitetni, što znači da, u zavisnosti od slučaja, treba da budu efikasni, brzi, česti, udobni, pouzdani, bezbedni, fleksibilni, pristupačni i dostupni ranjivijim grupama (starijim osobama, deci, građanima s invaliditetom, trudnicama itd.). Osim toga, fenomen nekontrolisanog urbanog širenja čini ovaj izazov složenijim.

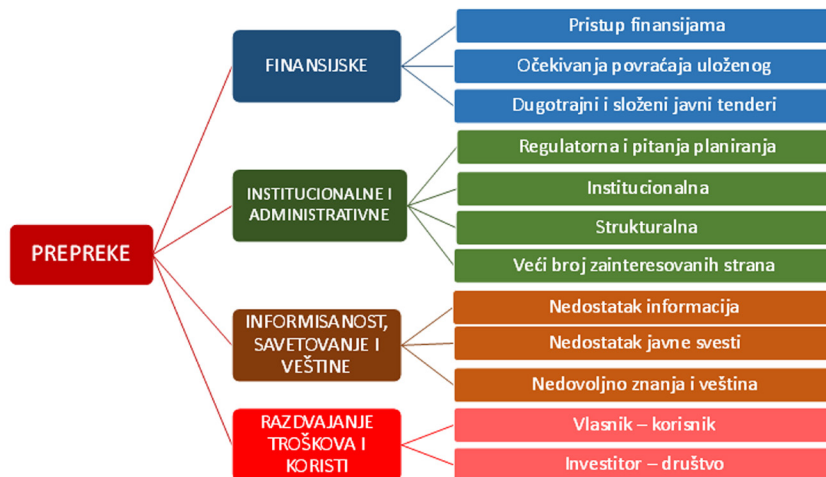
Mogući načini za prevazilaženje ovog izazova uključuju obezbeđivanje opcija kolektivnog prevoza za potrebe građana, uspostavljanje odgovarajućeg pravnog okvira (npr. uspostavljanjem odgovarajućih standarda javne nabavke), razvijanje brzih i frekventnih rešenja javnog prevoza, kao što su „brzi tranzit autobusa“ i, kao sveobuhvatnu meru, razvoj i implementaciju planova za održivu urbanu mobilnosti.

Bezbednost je ključni aspekt visokokvalitetnog sistema urbane mobilnosti koji uključuje bezbednost infrastrukture i voznog parka, kao i bezbednost građana u dolasku do sistema (npr. pešačenje od kuće do autobuske stanice). Nebezbedan sistem može obeshrabriti korišćenje javnog prevoza i rezultirati izolovanjem građana i većim stepenom korišćenja privatnih vozila.

Mogući načini za prevazilaženje ovog izazova uključuju ulaganja u bezbedniju infrastrukturu (npr. ugradnja rasvete na pešačkim i biciklističkim stazama), uvođenje voznog parka dostupnog građanima sa smanjenom mobilnošću i sprovođenje kampanja za edukaciju i informisanje.

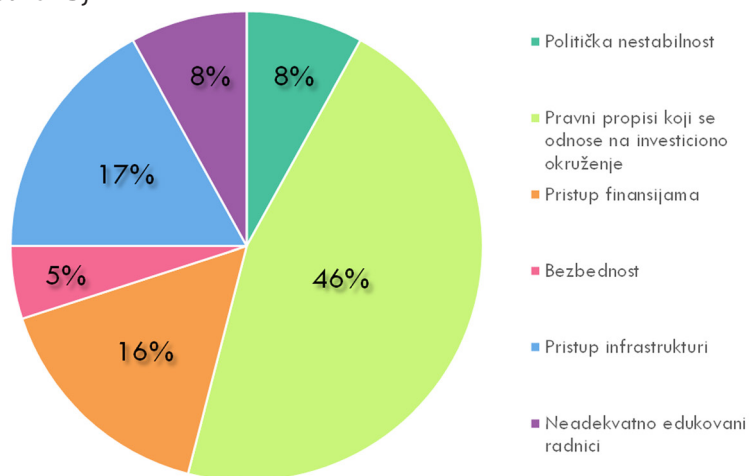
Ovde je takođe važno spomenuti makro i mikro ekonomske izazove s kojima se treba suočiti kako bi se poboljšala održivost sistema gradskog prevoza i unapredila održivost gradova kojima ti sistemi služe. Makroekonomski izazovi odnose se prvenstveno na opadajuće stope rasta urbane produktivnosti i diferencijalne rezultate produktivnosti između različitih delova gradova, pri čemu je važno identifikovati veze između rasta urbane produktivnosti i ulaganja u transportnu i drugu infrastrukturu u zajednici.

Glavne grupe prepreka koje utiču na napredak OUM u gradovima JIE prikazane su na slici 14.



Slika 14: Prepreke za napredak OUM u gradovima JIE

Prema podacima Svetske banke³⁵, zakoni i drugi propisi koji se odnose na investicionu klimu imaju udeo od 46% u ukupnim preprekama za povećanje zapošljavanja i smanjenje siromaštva u zemljama s niskim dohotkom (Slika 15).(Slika 15).



Slika 15: Udeo različitih faktora koji uzrokuju obeshrabrujuću i destimulišuću investicionu klimu

³⁵ Studija radnih mesta IFC koja procenjuje doprinose privatnog sektora stvaranju radnih mesta i smanjenju siromaštva, http://siteresources.worldbank.org/CFPEXT/Resources/2999471364681190360/IFC_Jobs_Report_Summary.pdf

Dalja distribucija spomenutih 46% je sledeća:

- neformalnost - 12%
- poreske stope - 11%
- korupcija - 8%
- dostupnost zemljišta - 3%
- poreska uprava - 3%
- licenciranje poslovanja i dozvole - 3%
- propisi o radu - 3%
- sudovi - 2%

Može se zaključiti da osmišljavanje i primenu pravovremenih, delotvornih i održivih transportnih rešenja u mnogim gradovima JIE često ometaju institucionalni i administrativni nedostaci. Premda institucionalna reforma ne mora nužno da dovede do jedinstvene institucije koja će upravljati višestrukim vidovima i funkcijama održivog urbanog transporta, unutarresorna koordinacija ili međuresorna integracija neophodne su za sveobuhvatno rešavanje pitanja održivog urbanog transporta.

Delovanje radi prevazilaženja tih prepreka treba da bude prilagođeno različitim zainteresovanim stranama i, u skladu s tim, da obuhvati niz mera koje zajedno sprovode sve zainteresovane strane (gradske/opštinske vlasti i uprave, udruženja gradova i opština, nacionalni organi, preduzeća koja se bave javnim prevozom, preduzeća koja se bave komunalnim uslugama investitorima, razvojne institucije, naučne institucije i dr.).

PREGLED STANJA U OBLASTI ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

POZITIVNI ASPEKTI

Pozitivni i afirmativni aspekti zatečene situacije u oblasti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE su sledeći:

Državni nivo

- Potpisnici Energetske zajednice zemalja JIE imaju obavezu da usklade svoje zakonodavstvo s odgovarajućim zakonodavstvom EU
- Dostupni su međunarodni finansijski mehanizmi
- Visoka nivo javne svesti o temama u vezi sa OUM u Makedoniji
- Mapiranje motornih vozila prema evropskim standardima emisija u Makedoniji
- Crnogorska akademija je vrlo aktivna u promovisanju OUM
- Izgradnja auto-puta Bar-Boljare koji povezuje ekonomski slabije razvijeni sever s ostatkom Crne Gore, a šire, sa auto-putevima u Srbiji i drugim zemljama čiji putevi su povezani s ovom transverzalom
- Rekonstrukcija i izgradnja treće trake na nacionalnim putevima kako bi se izbegla saobraćajna gužva u Crnoj Gori
- Izrada strategije za razvoj transporta Crne Gore
- Strategija za razvoj transporta omogućava dalji razvoj nacionalnih i lokalnih puteva
- Putna infrastruktura u Srbiji dobro je razvijena
- U znanjima i veštinama (engl. know-how) i prenosu znanja u Srbiji uglavnom prednjači akademski nivo (saobraćajni fakulteti u Beogradu i Novom Sadu)
- Višegodišnje iskustvo u sprovođenju međunarodnih projekata koji se odnose na OUM u Srbiji i
- Inicijative NVO snažno promovišu OUM u Srbiji
- Ogromna ulaganja u transportni sektor u Srbiji
- Prednosti koje proizlaze iz statusa zemalja kandidata za pristupanja Evropskoj uniji.

Gradski/opštinski nivo

- Novi ekološki prihvatljivi autobusi za javni gradski prevoz u Tirani
- Pet električnih autobusa za javni gradski prevoz u Beogradu
- Jasno definisani ciljevi u pogledu OUM u Podgorici

- 60-70% planiranog udela javnog gradskog i prigradskog prevoza u Podgorici
- POUM razvijen u okviru projekta CIVITAS RENAISSANCE u Skoplju
- Obezbeđena finansijska podrška za projekat lake gradske železnice u Skoplju
- Obezbeđena finansijska podrška za projekat održivog gradskog prevoza u Skoplju koji uključuje razvoj novog POUM
- Proširena mreža javnog gradskog prevoza u Sarajevu uključuje tramvaje, trolejbus, autobuse i minibus
- Razvijena pešačka kultura u malim gradovima i gradovima srednje veličine u Srbiji
- Jaka pešačka kultura (44% u raspodeli vidova prevoza) u Kruševcu
- Podsticaji za javni autobuski prevoz za učenike, invalide i penzionere u Kruševcu
- Uspostavljanje mreže koordinatora za mobilnost u vrtićima i školama u Kruševcu
- Uspostavljanje gradskog saveta za bezbednost transporta u Kruševcu
- Snažna biciklistička kultura uprkos prilično lošem razvoju biciklističke infrastrukture u Kruševcu
- Izgradnja kružnih tokova rezultirala je bržim protokom transporta, manjim zagušenjem, smanjenom potrošnjom goriva i manjim zagađenjem vazduha u Kruševcu
- Veliki procenat biciklista u ukupnom broju dnevnih kretanja kao posledica ravničarske konfiguracije terena i navike ljudi da koriste bicikl kao prevozno sredstvo u Šapcu
- Ortodoksna ulična matrica koja omogućava dobru organizaciju različitih vidova saobraćaja u Šapcu
- Aktivna i živa pešačka zona u Šapcu
- Dobra povezanost javnim prevozom prigradskih delova s gradskim centrom u Šapcu
- Gradsko veće je usvojilo POUM za Kruševac.

MANJE POZITIVNI ASPEKTI

Manje pozitivni aspekti zatečene situacije u oblasti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE su sledeći:

Državni nivo

- Iz raznih razloga, brojni zahtevi u pogledu moderne urbane mobilnosti nisu zadovoljeni u zemljama JIE
- Dominacija ličnih automobila u raspodeli vidova transporta
- U nacionalnim okvirima planiranja i u urbanističkim planovima fokus u razvoju puteva se zasniva na ličnim automobilima
- Potrošnja energije je dramatično povećana, a time i zavisnost od fosilnih goriva
- Nedostatak efektivne regulacije vlasništva nad automobilima i uvoza polovnih automobila
- Nacionalni zakoni o transportu se ne primenjuju u potpunosti i primena je na prilično niskom nivou
- Reforme transportnog sektora u zemljama JIE su spore i nisu efikasne

- Zakoni o transportu usvajaju se po ubrzanom postupku bez traženja mišljenja svih zainteresovanih strana, što rezultira nezadovoljavajućom primenom
- Česta izmena relevantnih pravnih akata
- Nedovoljna vidljivost pristupa OUM i projekata u vezi sa OUM
- Nedostatak sistematskog prikupljanja podataka o transportu – nedostupnost i sumnjiva pouzdanost podataka o saobraćaju na svim nivoima je ogromna prepreka za intenziviranje sprovođenja projekata u vezi sa OUM
- Nemotivisuća politička klima za razvoj OUM
- Nedovoljna svest javnosti o važnosti mera koje se odnose na OUM
- Transportni sektori snažno orijentisani na privatne automobile
- Nedostatak nacionalnih strategija za OUM i nacionalnih POUM
- Nedovoljna osvešćenost donosilaca odluka o temama u vezi sa OUM
- Nedovoljna finansijska sredstva za sprovođenje projekata u vezi sa OUM
- Nedostatak javno-privatnog partnerstva kao dokazanog tržišnog pokretača za sprovođenje projekata u vezi sa OUM
- Brz rast nivoa motorizacije
- Nedostatak institucija na nacionalnom nivou koje su zadužene za gradski prevoz
- Izrazito nizak nivo rodne ravnopravnosti u sektoru transporta u zemljama JIE
- Nedostatak žena na položajima na kojima se odlučuje
- Stara paradigma razmišljanja među donosiocima odluka, planerima i dizajnerima – pešačenje i vožnja biciklom ne smatraju se vidom transporta
- Loša putna infrastruktura i uslovi u Albaniji, Bosni i Hercegovini i na Kosovu
- Nerazvijeni javni prevoz, sa starim i neudobnim autobusima u Albaniji, Bosni i Hercegovini i na Kosovu
- Kampanje za promovisanje biciklizma i pešačenja nisu uspešne u Albaniji
- Nedostatak transparentnosti u pogledu ulaganja u sektor transporta u Albaniji
- Neuspešno poslovanje kompanija koje se bave javnim prevozom u Federaciji Bosne i Hercegovine
- Nedovoljna finansijska sredstva za biciklističke staze i pripadajuću infrastrukturu u FBiH
- Dozvoljen uvoz vozila s niskim standardima za emisije štetnih gasova (EURO 1, 2 i 3) u Makedoniji
- Nedostatak pravilnika o projektovanju infrastrukture za održive vidove prevoza u Makedoniji
- Nedostatak definisane hijerarhije prioriteta za planiranje infrastrukture u Makedoniji
- Neodgovarajuće održavanje, zaštita i obnova postojećih puteva u Crnoj Gori
- Nedostatak zaobilaznica oko gradova/opština u Crnoj Gori uzrokuje zagušenja i zagađenje zbog tranzitnog transporta
- Nezadovoljavajući pristup turističkim kompleksima, seoskim naseljima, nacionalnim parkovima itd. u Crnoj Gori

- Neadekvatno planiranje transporta (neplanirana izgradnja infrastrukture, putni rang, ukršteni i uzdužni profili itd.) u Crnoj Gori
- Nepoštovanje odgovarajućeg pravnog i institucionalnog okvira i politika EU u Crnoj Gori
- Nema nacionalnih institucija zaduženih za urbanističko planiranje u Srbiji.

Gradski/opštinski nivo

- Gradske/opštinske vlasti nisu upoznate s temama u vezi sa OUM i dugoročnom profitabilnošću ulaganja u sprovođenje mera koje se odnose na OUM
- Nedostatak opštinskih jedinica ili agencija koji se bave temama u vezi sa OUM
- Nedostatak smernica i propisa za razvoj, sprovođenje i praćenje POUM
- Razvoj u gradovima i opštinama orijentisan na privatne automobile
- Zagušenje transporta i problemi u parkiranju - nedostatak sistema za upravljanje parkiranjem
- Duže putovanje na posao - ljudi troše sve veću količinu vremena putujući između mesta stanovanja i radnog mesta
- Teškoće u nemotorizovanom transportu - pešaci i biciklisti često u opasnosti
- Neuzimanje u obzir pešaka i biciklova u prostornom dizajnu infrastrukture i objekata
- Uticaji na životnu sredinu - zagađenje (uključujući buku) postalo je ozbiljna prepreka kvalitetu života i zdravlja stanovništva u gradovima JIE
- Nedostatak usluga (deljenje bicikla, deljenje automobila, zajednička vožnja, integrisana karta, informatička rešenja i dr.)
- Nedostatak modalne integracije (interoperabilnost usluga, integrisani tarifni programi, nedostatak tranzitnih stanica itd.)
- Nedostatak stanica za punjenje električnih vozila
- Nedovoljna vidljivost pristupa i projekata u vezi sa OUM
- Nizak nivo svesti o održivoj urbanoj mobilnosti
- Neadekvatnost javnog prevoza - mnogi sistemi javnog prevoza su ili previše ili premalo korišćeni; nema održivog održavanja i/ili kontinuiranog napretka predviđenog u budžetu
- Javni prevoz u Tirani ograničen samo na autobuse i taksije
- Nedovoljna finansijska sredstva za dalji razvoj biciklističkih staza i prateće infrastrukture u Sarajevu
- Nedovoljna finansijska sredstva za poboljšanje postojećih vozila (uglavnom tramvaja i trolejbusa) u javnom prevozu u Sarajevu
- Nedostatak dokumentacije o OUM s preciznim akcionim planom u Podgorici
- Nedovoljna finansijska sredstva za sprovođenje mera koje se odnose na OUM u Podgorici
- Veliki problemi sa mirujućim saobraćajem u Podgorici

- Uvođenje naplate parkiranja stvorilo je probleme u kontaktnim zonama u Podgorici
- Ogroman broj taksi vozila smanjio je bezbednost na putevima u Podgorici
- Nizak nivo usluga javnog prevoza u Kruševcu
- Nedostatak kapaciteta opštinske uprave Kruševca
- Arhitektonske prepreke na pločnicima ometaju kretanje pešaka, osoba s invaliditetom i roditelja s dečjim kolicima u Kruševcu
- Loš razvoj biciklističke infrastrukture (nedostatak biciklističkih staza, linija, parkinga itd.) u Kruševcu
- Nedostatak informacija o javnom prevozu (autobuske linije i vremenski raspored) u Kruševcu
- Nedostatak preduzeća koje se bavi javnim prevozom ili jedinice u gradskoj upravi koja upravlja javnim prevozom u Šapcu
- Nedovoljna iskorišćenost postojećih železničkih resursa u Šapcu
- Nedovoljna iskorišćenost postojećih plovnih puteva u Šapcu
- Postojeće biciklističke staze nisu dobro povezane u Šapcu
- Nedostatak POUM ili bilo koje druge strategije za održivi razvoj urbane mobilnosti u Šapcu.

MOGUĆNOSTI ZA POBOLJŠANJE ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Najbolji načini za poboljšanje održive urbane mobilnosti u zemljama JIE su:

Državni nivo

- Podsticanje ulaganja u transportni sektor orijentisan na OUM
- Razvoj i primena nacionalnog zakonodavstva koje se odnosi na OUM
- Unapređenje transportne infrastrukture
- Stvaranje pozitivnih uslova za električnu mobilnost
- Uvođenje šema edukacije o OUM za različite ciljne grupe (donosioci odluka, urbanisti, državni službenici itd.)
- Podsticaji za ekološke škole vožnje (snižene takse itd.)
- Kontinuirana finansijska i tehnička podrška pilot-projektima u vezi sa OUM
- Promovisanje koristi od primene mera energetske efikasnosti
- Izrada nacionalne strategije za OUM i nacionalnih POUM – uspostavljanje nacionalnih smernica za pripremu POUM
- Uvođenje strožih propisa u pogledu starosti vozila i zadovoljavanja standarda za nivo emisija i buke
- Uspostavljanje nacionalnih agencija za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE

- Kontinuirana nacionalna podrška gradovima/opštinama u planiranju i realizaciji projekata u vezi sa OUM
- Integrisani pristup OUM koji uključuje multidisciplinarnе stručnjake (transportne inženjere, arhitekte, građevinske inženjere, inženjere energetike, urbaniste, sociologe, inženjere IKT itd.)
- Učestvovanje u različitim vodećim inicijativama i programima EU u vezi sa održivom urbanom mobilnošću na nacionalnom nivou (Poglavlje 2)
- Obezbeđivanje povoljnog poslovnog okruženja za ulaganja u mere koje se odnose na OUM
- Uspešno prenošenje strategija i direktiva EU u nacionalno zakonodavstvo u zemljama JIE (Poglavlje 1)
- Uvođenje koncepta POUM u relevantne nacionalne politike
- Osnivanje i uspešan rad fondova za zaštitu životne sredine i energetska efikasnost u zemljama JIE
- Razvijanje šire saradnje s međunarodnim organizacijama, bankama, donatorima i poslovnim sektorom u okviru rada na OUM na nacionalnom nivou (Poglavlje 10)
- Implementacija tehnički optimalnih i finansijski izvodljivih projekata u vezi sa OUM
- Nastavak reforme transportnog sektora
- Identifikacija raspoloživih finansijskih instrumenata za razvoj OUM u zemljama JIE
- Kontinuirano podnošenje prijave za dobijanje dostupnih sredstava međunarodnih fondova i fondova EU (Poglavlje 12)
- Podizanje nivoa svesti svih interesnih grupa (gradska/opštinska uprava, državna uprava, nevladine organizacije, građani itd.) o važnosti OUM za održivi razvoj zemalja JIE
- Sistematsko jačanje kapaciteta državnih tela
- Obezbeđivanje finansijske i logističke podrške državnim vlastima za sprovođenje projekata u vezi sa OUM
- Neprekidne aktivnosti na edukaciji i podizanju nivoa svesti s naglaskom na ciljevima rodno osvešćene politike
- Sprovođenje nacionalnih kampanja za podizanje nivoa svesti o OUM usmerenih na opštu populaciju putem različitih komunikacijskih kanala (npr. TV reklame, bilbordi, rešenja za digitalna oglašavanja i sl.)
- Promovisanje javnog prevoza kao održivog vida transporta
- Unapređenje rodne ravnopravnosti na nacionalnom nivou.

Gradski/opštinski nivo

- Razvoj, sprovođenje i praćenje POUM
- Sistemska izgradnja kapaciteta gradske/opštinske uprave – osnivanje jedinice za OUM (Poglavlje 9)
- Ugrađivanje POUM u opšte urbanističke planove – integracija transporta i urbanog planiranja
- Poboljšanje javnog prevoza u gradovima (ekološki prihvatljivi automobili, frekventni raspored, dobra pokrivenost i veze, integrisana karta, snižene cene karata itd.)
- Uspostavljanje zona bez automobila u gradovima – ulice za ljude, a ne za automobile!
- Ograničen pristup automobilima u gradskim centrima

- Zaštita istorijskih delova gradova
- Implementacija rešenja za digitalno promovisanje OUM
- Instalacija stanica za punjenje električnih vozila
- Povećanje naknada za parkiranje u gradovima
- Kontinuirana kampanja za podizanje nivoa javne svesti koja povezuje transport orijentisan na automobile sa zagađenjem i slabim kvalitetom vazduha, bolestima i uopšte manjim kvalitetom života
- Pridruživanje gradova/opština partnerstvu MobiliseYourCity (potrebno je podnošenje prijave)
- Pridruživanje inicijativi EU „Sporazum gradonačelnika o klimi i energiji“
- Pridruživanje različitim vodećim inicijativama i programima EU u vezi sa OUM (Poglavlje 2)
- Razvijanje saradnje s međunarodnim organizacijama, bankama, donatorima i poslovnim sektorom na lokalnom nivou (Poglavlje 10)
- Identifikacija raspoloživih finansijskih instrumenata za razvoj OUM na gradskom/opštinskom nivou
- Kontinuirano podnošenje prijave za dobijanje dostupnih sredstava međunarodnih fondova i fondova EU (Poglavlje 12)
- Integrisani pristup OUM koji uključuje multidisciplinarne stručnjake (transportne inženjere, arhitekte, građevinske inženjere, inženjere energetike, urbaniste, sociologe, inženjere IKT i dr.)
- Unapređenje rodne ravnopravnosti na gradskom/opštinskom nivou
- Obezbeđivanje povoljnog poslovnog okruženja za ulaganja u mere koje se odnose na OUM
- Redovno učestvovanje u Evropskoj nedelji mobilnosti
- Obezbeđivanje finansijske i logističke podrške gradovima/opštinama za sprovođenje projekata u vezi sa OUM
- Uspostavljanje inovativnih finansijskih instrumenata (npr. grupno finansiranje, javno-privatna partnerstva itd.) za implementaciju gradskih/opštinskih projekata u vezi sa OUM
- Neprekidne aktivnosti na edukaciji i podizanju nivoa svesti s naglaskom na ciljevima rodno osvešćene politike
- Promovisanje biciklizma kao energetski održivog načina prevoza
- Promovisanje javnog prevoza kao brzog i sigurnog načina prevoza
- Podsticanje korišćenja javnog prevoza (integrisane karte, područja Park and Ride i dr.)
- Neprekidno organizovanje aktivnosti i akcija koje imaju za cilj promenu razmišljanja ljudi o automobilu kao statusnom simbolu
- Podsticanje razmene znanja i iskustava između gradova/opština i podrška za to
- Podrška studijskim posetama i razmeni znanja i iskustva sa gradovima osvešćenim u pogledu OUM (npr. Frajburg, Lion, itd.)
- Podsticanje svih vidova povezivanja gradova u EU i JIE.

STRATEGIJE I ZAKONODAVSTVO U OBLASTI TRANSPORTA U ZEMLJAMA JIE

Uopšteno gledano, situacija u vezi s transportnim strategijama i zakonodavstvom je različita u svakoj zemlji JIE. U nastavku su date tabele s popisom zakonodavnih akata s kratkim opisom, kao i zvanične internet stranice za svaku zemlju JIE.

Tabela 1: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta u Albaniji

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nacionalna strategija bezbednosti na putevima za Republiku Albaniju (2011–2020) | Nije dostupno | Cilj je dugoročno smanjivanje broja smrtnih slučajeva za 50% u skladu s ciljevima EU i SEETO. |
| Zakon o putevima Republike Albanije, br. 8387 (21. 7. 1998) | Nije dostupno | Norme i akti o primeni ovog Zakona vođeni su načelom bezbednosti kretanja na putu, sledeći ciljeve racionalnog kretanja, zaštite životne sredine i uštede energije. |
| Zakon o bezbednosti u putnim tunelima br. 158/213, (10.10.2013.) | Nije dostupno | Zakon ima za cilj povećanje bezbednosti u putnim tunelima. |
| Zakon o drumskom saobraćaju, br. 8308 (18.03.1998.) | Nije dostupno | Zakon uređuje uslove za bavljenje delatnošću domaćeg i međunarodnog prevoza robe i putnika. |
| Odluka Vlade o Pravilniku za transport robe, br. 325 | Nije dostupno | Odluka 325 propisuje kriterijume koji se odnose na kvalitet vozila. |
| Odluka Vlade o kontroli drumskog saobraćaja, br. 1243 | Nije dostupno | Nije dostupno |
| Zakon o transportu opasnih materija, br. 118, (13. 12. 2012) | Nije dostupno | Zakon ima za cilj da poveća bezbednost u drumskom i železničkom transportu opasnih materija utvrđivanjem postupaka za transport opasnih materija putevima i železnicom. |

Tabela 2: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta na državnom nivou Bosne i Hercegovine

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Okvirna transportna politika Bosne i Hercegovine za period 2015–2030 | http://www.mkt.gov.ba/ | Okvirna transportna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine predstavlja bazni dokument koji će voditi razvoju strategije, propisa, programa, planova i drugih zakonodavnih akata usmerenih na napredak i razvoj transportnog sektora na nivou Bosne Hercegovina, njenih entiteta i Distrikta Brčko u skladu s Ustavom BiH. |
| Okvirna transportna strategija Bosne i Hercegovine za period 2016–2030. | http://www.mkt.gov.ba/ | Okvirna transportna strategija BiH je planski dokument za transportnu i infrastrukturnu mrežu u Bosni i Hercegovini i sadrži strukturne predloge za razvoj transportnog sektora i programa izgradnje kapaciteta za usklađivanje s dugoročnim ciljevima i strateškim dokumentima Evropske u oblasti transporta. Strategija se zasniva na sektorskim strateškim dokumentima oba entiteta i Brčko Distrikta. |
| Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu (SL 1/02 i SL 14/03) | http://www.granpol.gov.ba/ | Zakon uređuje načine i uslove prevoza putnika i robe vozilima u međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prevozu, prevoz prevelike robe, inspekciju, carinsku kontrolu i zahteve za plaćanje naknade za korišćenje puteva. Zatim, zakon reguliše rešavanje problema ilegalnog prevoza putnika u međunarodnim transportnim operacijama, s obzirom na poteškoće s kojima se suočavaju tela nadležna za inspeksijske poslove u smislu dokazivanja kršenja i pokretanja odgovarajućih postupaka. Ovaj zakon takođe ima za cilj usklađivanje zakonodavstva BiH sa zakonodavstvom EU u oblasti prevoza putnika i robe. Takođe, Zakon delimično reguliše javni prevoz u Sarajevu i njegovoj okolini, jer se prevoz između Sarajeva i Istočnog Sarajeva tretira kao međuentitetski prevoz. |
| Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (SL 06/06 - SL 9/18) | http://www.mkt.gov.ba/ | Zakon propisuje odredbe za sve učesnike u drumskom saobraćaju, uključujući i bicikliste. Posebno je zanimljivo da je od početka primene (2007) upotreba zaštitnih kaciga za bicikliste i osobe na biciklu bila obavezna, a izmene i dopune ovog zakona iz 2017. ukinule su tu obavezu pa od 2017. godine vozač bicikla nije dužan da koristi zaštitnu kacigu. |

Tabela 3: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta u Federaciji Bosne i Hercegovine

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Transportna strategija Federacije Bosne i Hercegovine za period 2016–2030. | http://www.parlamentfbih.gov.ba/ | Glavni deo Transportne strategije sadrži ciljeve i aktivnosti, čija kombinacija čini stratešku viziju entitetskog transportnog sistema FBiH do 2030. godine. Posebni ciljevi dati su za različite vidove transporta u FBiH (drumski, železnički, vodeni i vazdušni), a zasnivaju se na prioritetima transportne politike FBiH. Transportna strategija FBiH obuhvata kratkoročne (2016–2020), srednjoročne (2021–2025) i dugoročne (2026–2030) aktivnosti koje će biti sprovedene kako bi se ostvarili specifični ciljevi za svaki aspekt transporta. |
| Zakon o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine (SL 28/06 and SL 2/10) | https://propisi.ks.gov.ba/ | Ovim zakonom uređuju se uslovi i način obavljanja delatnosti prevoza osoba i tereta motornim, priključnim i zaprežnim vozilima u drumskom transportu; rad stanica za tehnički pregled na području Federacije Bosne i Hercegovine; delatnost javnog prevoza putnika i tereta u linijskom i vanlinijskom drumskom prevozu; prevoz za lične potrebe; inspekcijski nadzor; a sadrži i kaznene odredbe, kao i prelazne i završne odredbe. |
| Zakon o cestama Federacije Bosne i Hercegovine (SL 12/10, SL 16/10 i SL 66/13) | http://www.fbihvlada.gov.ba/ | Ovim zakonom uređuju se: razvrstavanje javnih puteva, upravljanje putevima i pravni položaj upravitelja, planiranje, gradnja, rekonstrukcija, održavanje puteva, ugovaranje i ustupanje radova, zaštita puteva, uslovi odvijanja transporta na putevima, koncesija na putevima, finansiranje puteva, upravni nadzor nad sprovođenjem Zakona, kazne i druga pitanja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine u oblasti puteva. |

Tabela 4: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta u Republici Srpskoj

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju Republike Srpske (SG 47/17) | http://putevirs.com/ | Ovim zakonom uređuju se uslovi za vršenje prevoza lica i stvari u drumskom transportu, kao i javni prevoz i prevoz putnika, način prevoza, registracija redova vožnje, rad autobuskih stanica i terminala u gradskom, odnosno prigradskom području, rad stanica za tehnički pregled vozila i inspekcijски nadzor na teritoriji Republike Srpske. |
| Zakon o javnim putevima Republike Srpske (SG 89/13) | http://putevirs.com/ | Ovim zakonom se uređuju pravni status upravitelja puteva, način korišćenja javnih i nekategorisanih puteva; upravljanje putevima, finansiranje, planiranje, izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita puteva; koncesije na javnim putevima; ostvarivanje javno-privatnog partnerstva i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona. |
| Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske (SG 63/11) | http://www.mup.vladars.net/ | Ovim zakonom se uređuju upravljanje bezbednošću saobraćaja, osnivanje, rad i nadležnosti Saveta za bezbednost saobraćaja Republike Srpske i Agencije za bezbednost saobraćaja Republike Srpske, izrada strateških dokumenata, finansiranje i praćenje bezbednosti saobraćaja, transportna signalizacija i oprema puta, procedure nezavisne revizije projekata izgradnje javnih puteva i nezavisne provere postojećih javnih puteva u pogledu bezbednosti i sticanje licenci, identifikacija i sanacija opasnih mesta na putevima, dubinska analiza saobraćajnih nezgoda, saobraćajna pravila, posebne mere bezbednosti, obaveze u slučaju saobraćajne nezgode, organizovanje sportskih i drugih priredbi na putevima, rad stanica za tehničke preglede vozila, nadzor i kaznene odredbe. |
| Zakon o prevozu opasnih materija Republike Srpske | http://www.mup.vladars.net/ | Zakonom se propisuju uslovi za prevoz opasnih materija u pojedinim granama transporta, prava i obaveze osoba koje učestvuju u transportu, uslovi za ambalažu i vozila, izdavanje odobrenja za transport, uslovi za imenovanje savetnika za bezbednost, nadležnost i uslovi za osposobljavanje osoba koje učestvuju u transportu, nadležnost ministarstava u vezi s tim transportom u Republici Srpskoj, kao i nadzor nad primenom ovog zakona. |
| Pravilnik o načinu obavljanja kontrole i neposrednog regulisanja saobraćaja na putevima (SG 122/11) | http://www.mup.vladars.net/ | Ovim pravilnikom propisuju se postupci policijskih službenika u kontroli saobraćaja na putevima i neposrednom regulisanju saobraćaja na putevima, kao i druga pitanja vezana za saobraćaj u nadležnosti Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srpske. |

Tabela 5: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta na Kosovu

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Strategija bezbednosti na putevima i Akcioni plan za Kosovo | http://mi-ks.net/ | Strategija bezbednosti na putevima i Akcioni plan za Kosovo, izrađeni 2015, imaju za glavni cilj značajno poboljšanje bezbednosti drumskog transporta na Kosovu. Glavni elementi Strategije su: <ul style="list-style-type: none"> • istraživanje i analiza situacije • strategija bezbednosti na putevima 2016-2020 • Akcioni plan za bezbednost na putevima • implementacija. |
| Sektorska strategija i multimodalni transport 2015-2025 i petogodišnji akcioni plan | http://www.kryeministri-ks.net/ | Strategija i Akcioni plan pripremljeni su kao deo projekta SEETO „Podrška u primeni Ugovora o transportnoj zajednici EUTCA“ u 2015. godini, s ciljem da se definiše dugoročni razvoj transportnog sektora na Kosovu do 2025. godine. Pet strateških ciljeva su: <ol style="list-style-type: none"> 1. integracija u panevropske koridore 2. povećanje kvaliteta usluga 3. poboljšanje bezbednosti transporta 4. saradnja s međunarodnim organizacijama 5. primena funkcionalne strukture. |
| Zakon br. 05/L-088 o odredbama o drumskom transportu | http://www.kuvendikosoves.org | Cilj ovog zakona je utvrđivanje osnovnih pravila postupanja i ponašanja korisnika i drugih subjekata u drumskom transportu, glavnih uslova za puteve u smislu bezbednosti transporta, signalizacije, radnji ovlašćenih službenika, postupaka u slučaju saobraćajnih nesreća, obuke novih vozača i sprovođenje vozačkih ispita, opreme i alata koje svako vozilo treba da ima, dopuštene veličine i težine vozila, tereta i osovinskog opterećenja, kao i standarda koje vozila u transportu moraju zadovoljavati. |
| Zakon br. 02/L-70 o bezbednosti drumskog transporta | http://www.assembly-kosova.org | Ovaj zakon definiše propise i uslove koji imaju za cilj povećanje bezbednosti drumskog transporta na Kosovu. |
| Zakon br. 05/L-064 o vozačkoj dozvoli | http://mi-ks.net/ | Svrha ovog zakona je da se definišu uslovi i kriterijumi za dobijanje vozačke dozvole, za licenciranje vozačkih škola, za stručne predavače, za instruktore vozača, za ispitivače, za osposobljavanje kandidata za vozače, za polaganje ispita za vozačku dozvolu, za programe obuke trenera, za periodičnu obuku za profesionalne vozače koji voze prevozna sredstva za robu i putnike, za uslove za sticanje prava na vožnju vozila, za kategorije vozila, za zdravstvene uslove, postupke prijave, za dobijanje, produženje i menjanje vozačkih dozvola, kao i druga srodnih pitanja. |

| | | |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zakon br. 04/L-179 o drumskom transportu | https://www.kuvendikosoves.org | Ovaj zakon uređuje i razvija sektor drumskog transporta putnika i robe, otvoren i nediskriminatorni pristup tržištu, pružanje usluga na tržištu drumskog transporta putnika i robe, kao i uspostavljanje režima vožnje i odmora. |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Tabela 6: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta u Makedoniji

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nacionalna transportna strategija za period 2007-2017. | http://www.seetoint.org/ | Glavni ciljevi Strategije su: <ul style="list-style-type: none"> · podsticanje ekonomskog rasta izgradnjom, unapređivanjem i održavanjem transportnih usluga, infrastrukture i mreža i upravljanjem njima kako bi se povećala njihova efikasnost · podsticanje integrisane i međusobno povezane transportne mreže koja uspostavlja efektivne usluge za korisnike u Republici Makedoniji · podsticanje socijalne uključenosti povezivanjem udaljenih i ugroženih zajednica i povećanjem dostupnosti transportne mreže · zaštita životne sredine i poboljšanje zdravlja izgradnjom i ulaganjem u javni prevoz i druge vrste efikasnog i održivog transporta koji smanjuje emisije i potrošnju resursa i energije · povećanje bezbednosti smanjenjem broja nesreća i povećanjem lične bezbednosti pešaka, biciklista, vozača, putnika i osoblja · poboljšanje integracije olakšavanjem planiranja putovanja i izdavanja karata i radom usmerenim na to da se osigura nesmetana veza između različitih oblika transporta. |
| Zakon o javnim putevima | http://www.mtc.gov.mk/ | Zakonom se uređuju uslovi i način gradnje, rekonstrukcije, održavanja, zaštite, korišćenja i finansiranja javnih puteva i upravljanja njima, kao i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona. Od najznačajnijih pitanja, Zakon uređuje: kategorije puteva; kompetencije; izvore finansiranja i raspodelu sredstava među entitetima odgovornim za putnu mrežu; usvajanje srednjoročnih i godišnjih programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja puteva i nadležnosti za dodelu koncesija. |
| Zakon o bezbednosti drumskog transporta | http://www.mtc.gov.mk/ | Ovim zakonom se utvrđuju uslovi koje moraju ispunjavati vozila za drumskom transportu, kao i uređaji i oprema koji se moraju obezbediti u vozilima, dimenzije, ukupna masa i osovinska težina vozila, uslovi za dobivanje vozačke dozvole i obrazac zahteva za izdavanje vozačke dozvole, provera i tehnička kontrola vozila, registracija vozila i obrazac zahteva za saobraćajnu dozvolu itd. |

| | | |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zakon o drumskom transportu | http://www.mtc.gov.mk/ | Ovaj zakon uređuje uslove i način obavljanja prevoza putnika i robe, kako u domaćem tako i u međunarodnom drumskom transportu. Zakon propisuje uslove za stručne kompetencije i finansijsku stabilnost, neke od uslova za ulazak u profesiju prevoznika, kao i uslove i postupke za sticanje dozvole za obavljanje prevoza putnika i robe na putevima. Usvojeni su neki podzakonski akti koji proizlaze iz Zakona o drumskom transportu. |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Tabela 7: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta u Crnoj Gori

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Strategija razvoja transporta (usvojena 30. novembra 2010) | http://www.min-saob.gov.me/ | Strategija daje smernice za korišćenje potencijala geo-strateškog položaja Crne Gore za tranzitni transport i za to kako uskladiti direktna strana ulaganja s javnim interesom s obzirom na ekonomsku opravdanost i uticaj na životnu sredinu. Osnovni ciljevi strateškog razvoja crnogorskog transportnog sistema su sledeći: 1. povećanje sigurnosti i bezbednosti radi očuvanja ljudskih života, materijalnih vrednosti i državnih resursa; 2. integracija u Evropsku uniju, kroz povezivanje na TEN-T i poboljšanje konkurentnosti domaće transportne privrede; 3. povećanje kvaliteta transportnih usluga; 4. stimulacija ekonomskog rasta kroz efikasniji i jeftiniji transport; 5. minimiziranje negativnog uticaja razvoja transporta i transportne infrastrukture na životnu sredinu i društvo uopšte. |
| Nacionalna strategija razvoja i održavanja puteva (usvojena 23. aprila 2010) | http://www.min-saob.gov.me/ | Strategija razvoja i održavanja državnih puteva je strateški dokument čije je usvajanje predviđeno Zakonom o putevima („Službene novine Republike Crne Gore“, broj 42/04), kojim su utvrđeni ciljevi i osnovni zadaci razvoja i održavanja državnih puteva u periodu od 10 godina. Uspostavljeni razvojni ciljevi u području putne infrastrukture u Crnoj Gori uzeti su u obzir u planskom periodu od 2008. do 2018. godine. |

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Nacionalna strategija održivog razvoja (NSOR) Crne Gore do 2030. godine</p> | <p>http://www.mrt.gov.me/odrzivi/</p> | <p>NSOR je krovna, horizontalna i dugoročna razvojna strategija Crne Gore koja se odnosi ne samo na životnu sredinu i ekonomiju, već i na nezamenjive ljudske resurse i vredni društveni kapital koji bi trebalo da obezbedi uspešan razvoj.</p> <p>U skladu s evropskim politikama vezanim za održivu urbanu mobilnost, gradovi treba da obezbede multimodalni transportni sistem i intermodalne integracije kao glavnu komponentu svake strategije urbane mobilnosti, u skladu s politikama održivog razvoja. Navedene mere takođe bi trebalo da budu prioriteta u Crnoj Gori u kontekstu ostvarenja ciljeva u vezi sa efikasnošću resursa, kao i značajnog smanjenja zagađenja vazduha i poboljšanja kvaliteta života građana i kvaliteta turističke ponude. To pre svega znači efikasan javni prevoz, kojim bi se znatno smanjilo korišćenje vozila u gradovima i time smanjile gužve, posebno u priobalju tokom turističke sezone (Kotor, Budva). Potrebni su značajni podsticaji za brže uvođenje vozila s niskim emisijama i novim tehnologijama / alternativnim gorivima, bolja kontrola kvaliteta goriva, podsticanje ekološki prihvatljivih vidova transporta i primena instrumenata koji svode negativne efekte transporta na životnu sredinu na najmanji mogući nivo (uključujući standarde, procene uticaja, ekonomske instrumente itd.).</p> |
| <p>Zakon o putevima (SL 42/2004, SL 21/2009, SL 54/2009, NN 40/2010, SL 36/2011 i SL 40/2011)</p> | <p>http://www.paragraf.me/</p> | <p>Zakon o putevima uređuje pravni status, razvoj, održavanje, zaštitu javnih puteva, upravljanje njima i finansiranje javnih puteva.</p> |
| <p>Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (SL 33/2012 i SL 58/2014)</p> | <p>http://www.paragraf.me/</p> | <p>Zakon definiše pravila drumskog saobraćaja, obaveze učesnika i drugih subjekata u saobraćaju, ograničenja u saobraćaju, saobraćajnu signalizaciju, znakove, znakove i naredbe koje moraju poštovati učesnici u saobraćaju, uslove koje moraju zadovoljavati vozači koji upravljaju vozilima, uslove koje moraju ispunjavati vozila, posebne mere koje treba preduzeti u saobraćaju, kao i druga pravila i mere za da bi se obezbedila bezbednost saobraćaja na putevima.</p> |
| <p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju (SL 71/2017)</p> | <p>http://www.paragraf.me/</p> | <p>Ovim zakonom se propisuju uslovi i način obavljanja delatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanje usluga autobusnog prevoza i prevoza tereta, prevoza za sopstvene potrebe i druga pitanja važna za javni prevoz u drumskom saobraćaju.</p> |

Tabela 8: Strategije i zakonodavstvo u oblasti transporta u Srbiji

| Zakonodavni dokument | Zvanična internet stranica | Kratak opis |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. | http://www.putevi-srbije.rs/ | Ova strategija je okvirni dokument transportne politike Republike Srbije, u kojem je pristupanje EU ključni cilj. Strategija se zasniva na Beloj knjizi EU o transportu – Vodiču za jedinstveno evropsko transportno područje – Prema konkurentnom i resursno efikasnom transportnom sistemu iz 2011. godine. Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture izrađuje novu strategiju za period 2016–2026, koja bi trebalo da uzme u obzir inicijative iz Bele knjige i da se više fokusira na pitanja urbane mobilnosti. |
| Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period 2015–2020. | http://www.mgsi.gov.rs/ | Ova strategija postavlja ciljeve i predlaže aktivnosti za poboljšanje bezbednosti u saobraćaju, kao i smernice za najbrže i najlakše načine za dolazak iz postojeće u željenu situaciju. |
| Zakon o prevozu putnika u drumskom saobraćaju | http://www.mgsi.gov.rs/ | Ovim zakonom se uređuju uslovi i način obavljanja javnog prevoza putnika i prevoza osoba za sopstvene potrebe u drumskom saobraćaju u domaćem i međunarodnom transportu, pružanje mobilnih usluga na autobuskim stanicama i inspekcijski nadzor. |
| Zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju („Sl. glasnik RS”, broj 68/2015) | https://www.paragraf.rs/ | Ovim zakonom se uređuju uslovi i način obavljanja javnog transporta robe i transporta robe za sopstvene potrebe u domaćem drumskom saobraćaju, javnom transportu robe i transporta robe za sopstvene potrebe u međunarodnom drumskom transportu, kao i inspekcijski nadzor. |
| Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima | http://www.mgsi.gov.rs/ | Ovim zakonom se propisuju pravila ponašanja svih učesnika u saobraćaju, ograničenja u saobraćaju, saobraćajni znakovi i putokazi, pravila izdavanja vozačkih dozvola, tehnički standardi za vozila itd. |
| Zakon o javnim putevima | http://www.mgsi.gov.rs/ | Zakon uređuje pravni status javnih puteva, uključujući vlasništvo, upravljanje i održavanje, inspekciju, kao i finansiranje tih aktivnosti. |
| Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji („Sl. glasnik RS”, broj 85/2017) | http://www.putevi-srbije.rs/ | Pravilnik propisuje vrste, značenja, oblike, boje, dimenzije i materijale za saobraćajne znakove i pravila saobraćajne signalizacije na putevima. |

IZGRADNJA KAPACITETA U OBLASTI ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Rešenja za unapređenje održive urbane mobilnosti su dostupna i proverena, ali nedostatak potrebnih kapaciteta na svim nivoima vlasti – od nacionalnih do opštinskih – usporava njihovu uspešnu implementaciju.

Jedan od važnih preduslova za razvoj održive urbane mobilnosti u zemljama JIE jeste jačanje kapaciteta na 3 različita nivoa:

- na nivou državnih organa
- na nivou udruženja gradova/opština
- na gradskom/opštinskom nivou.

IZGRADNJA KAPACITETA NACIONALNIH ORGANA

Izgradnja kapaciteta nacionalnih organa treba da bude usmerena prema upravljanju na više nivoa (engl. multilevel governance) kao jednom od najznačajnijih pokretača razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama JIE. Iako gradovi/opštine i njihova udruženja sve više pokreću projekte u vezi sa OUM, ove inicijative su u velikoj meri odvojene od okvira nacionalne politike, što rezultira ograničavanjem resursa za razvoj OUM dostupnih gradovima/opštinama.

Okvir upravljanja na više nivoa zahteva usaglašavanje politika između različitih nivoa vlasti preko usvajanja alata za vertikalnu i horizontalnu saradnju. Vertikalna dimenzija upravljanja na više nivoa prepoznaje da nacionalne vlade ne mogu efektivno sprovoditi nacionalne strategije za transport bez bliske saradnje sa regionalnim i lokalnim vlastima kao pokretačima promena. Jako je važno uspostaviti dvosmerni odnos između gradskih/opštinskih i nacionalnih aktivnosti u oblasti OUM, kako bi se ostvarila međusobna sinergija.

Horizontalna dimenzija upravljanja na više nivoa obuhvata prenos znanja, iskustava, informacija i saradnje između gradova/opština, njihovih udruženja i nacionalnih vlasti. Pored toga, ta dimenzija utiče na poboljšanje koordinacije između nivoa upravljanja kako bi se implementirali multidisciplinarni i multisektorski programi za održivu urbanu mobilnost i uspostavile nacionalne i transnacionalne mreže i koalicije. Važno je istaći da horizontalne aktivnosti upravljanja jačaju uticaj koji poslovni svet, istraživačke organizacije i nevladine organizacije koje se bave životnom sredinom imaju u političkom dijalogu.

Treba naglasiti da je pristup upravljanja na više nivoa u zemljama jugoistočne Evrope težak i složen zadatak koji svakako neće biti lako ostvariti. Brojne opštine u zemljama jugoistočne Evrope nemaju potrebna stručna, administrativna i finansijska sredstva za planiranje i sprovođenje projekata u vezi sa OUM, a programi podrške na nacionalnom nivou su nerazvijeni ili nedovoljni. Bitno je da većina opština u JIE pronađe

najbolje načine da izgradi svoje kapacitete za razvoj održive urbane mobilnosti. Drugi važan preduslov je uspostavljanje konceptualnog okvira upravljanja na više nivoa za jačanje odnosa među opštinama, njihovim udruženjima i nacionalnim vlastima kako bi se unapredila održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Evrope.

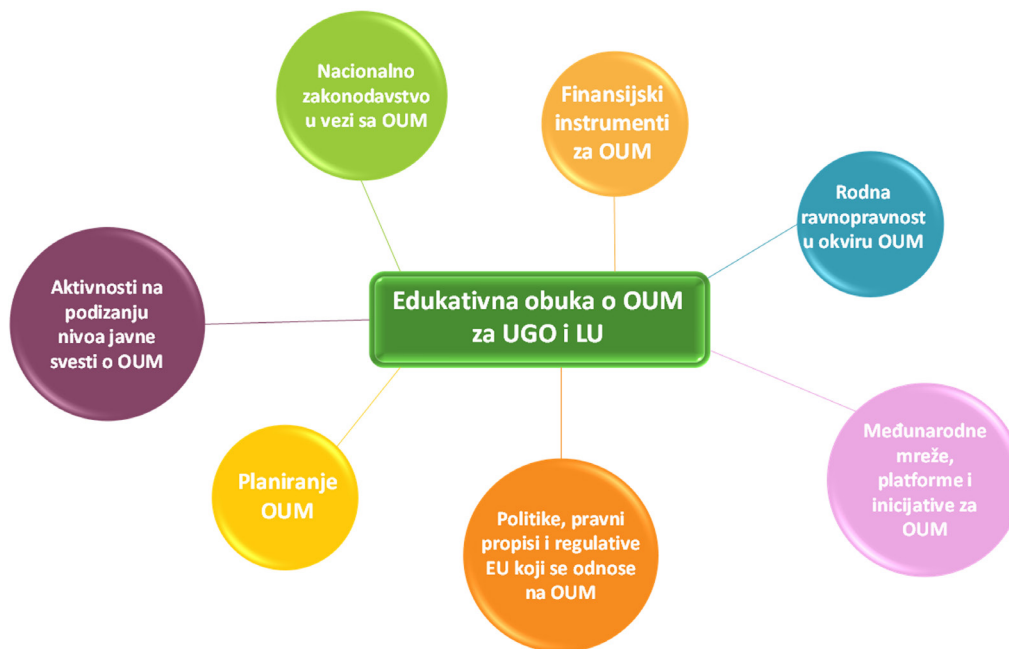
IZGRADNJA KAPACITETA UDRUŽENJA GRADOVA I OPŠTINA

S ciljem razvijanja održive urbane mobilnosti u zemljama jugoistočne Evrope, glavni zadatak udruženja gradova i opština je da osiguraju kontinuiranu organizacionu i tehničku pomoć za gradske i opštinske uprave. Može se reći da moderno udruženje gradova i opština treba da bude neka vrsta konsultantske firme koja ima odgovor na bilo koje pitanje koje grad/opština može imati i koja može rešiti svaki konkretan problem u vezi sa OUM i dati potrebne smernice u vrlo kratkom roku. To je vrlo težak zadatak, koji iziskuje izgradnju zakonodavnih, tehničkih i finansijskih kapaciteta udruženja gradova i opština.

Kako bi podržalo gradove/opštine u razvoju OUM i ispunjavanju obaveza koje proizlaze iz pravnih propisa i regulative koji se odnose na transport, opseg delovanja udruženja gradova i opština treba da uključuje:

- stručnu podršku u planiranju održive urbane mobilnosti gradova/opština
- Stručnu podršku u 4 „I” područja: identifikacija, inicijacija, implementacija i inspekcija gradskih/opštinskih projekata u vezi sa OUM
- podršku u identifikovanju i korišćenju nacionalnih i međunarodnih mehanizama finansiranja za projekte u vezi sa OUM
- kontinuirano informisanje i edukaciju o različitim temama u vezi sa OUM, uključujući perspektivu rodne ravnopravnosti.

Prvi korak u uspostavljanju udruženja gradova/opština koja mogu delovati u oblasti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE jeste organizacija obrazovnih obuka za njihove zaposlene, koji bi trebalo da uključe teme prikazane na Slici 16. Obuke treba da organizuju iskusni stručnjaci za različite teme u vezi sa OUM.



Slika 16: Edukativna obuka o OUM za udruženja gradova/opština i gradsku/opštinsku upravu

IZGRADNJA KAPACITETA GRADSKE/OPŠTINSKE UPRAVE

Da bi bila održiva, urbana mobilnost treba da bude sigurna, čista, dostupna i priuštiva za sve, posebno za ranjive društvene grupe. Da bi gradovi/opštine uspešno funkcionisali, sistem urbane mobilnosti treba da obezbedi pristup društvenim, ekonomskim i drugim mogućnostima za svoje građane.

Može se reći da razvoj OUM zahteva jaku, gradsku/opštinsku upravu, orijentisanu na pitanja životne sredine, zasnovanu na efikasnoj organizacionoj strukturi (Slika 17), u čijem su sastavu multidisciplinarni stručnjaci.

Prema broju stanovnika, a time i broju zaposlenih u gradskim/opštinskim upravama, osoblje jedinice za održivu urbanu mobilnost bi trebalo imenovati uz uzimanje u obzir jednake zastupljenosti polova.

Glavni ciljevi jedinice za održivu urbanu mobilnost treba da budu sledeći:

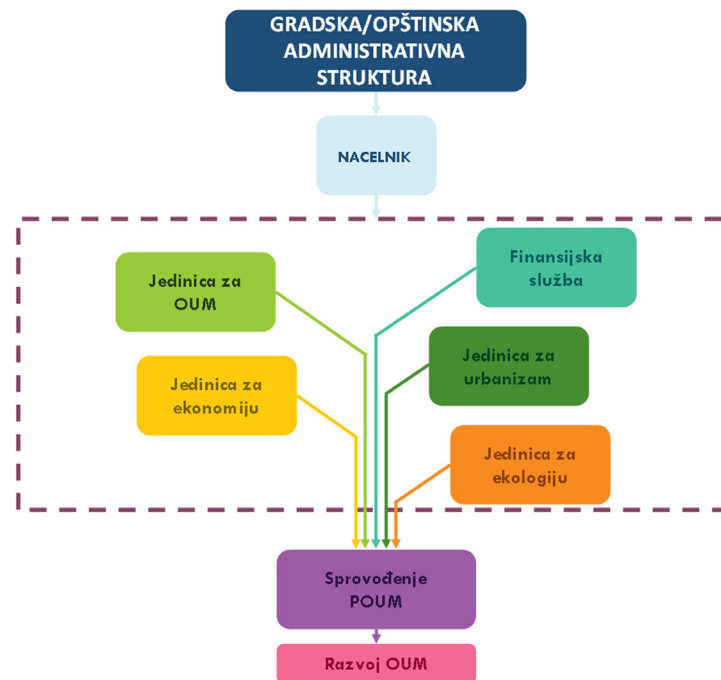
- Značajno povećanje bezbednosti na putevima u gradu/opštini
- Razvoj grada/opštine na načelima održive urbane mobilnosti

- Privredni razvoj opštine kroz opšte poboljšanje, povećana ulaganja i nova zelena radna mesta u transportnom sektoru
- Značajno smanjenje potrošnje goriva i s njom povezanih emisija CO₂ iz transportnog sektora
- Uspešna transformacija grada/opštine u grad/opštinu održive u pogledu životne sredine.

Za gradove/opštine veće od 50.000 stanovnika dobra je ideja osnivanje savetodavnog stručnog tela koje se sastoji od istaknutih predstavnika naučnih i obrazovnih institucija u oblasti:

- planiranja održive urbane mobilnosti
- arhitekture, građevinarstva i prostornog planiranja
- transportne i komunalna infrastrukture.

Jednako kao za udruženja gradova i opština, obrazovna dimenzija OUM bitna je i za gradsku/opštinsku administraciju, za koju takođe treba organizovati edukativne obuke o održivoj urbanoj mobilnosti, uključujući sve teme prikazane na Slici 16.



Slika 17: Gradska/opštinska organizaciona struktura

ZAINTERESOVANE STRANE U ODRŽIVOJ URBANOJ MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

Jedan od glavnih preduslova za uspešan razvoj urbane mobilnosti u zemljama JIE na osnovu načela održivosti, mogućnosti življenja, kao i ublažavanja klimatskih promena i prilagođavanja na klimatske promene jeste uključivanje zainteresovanih strana i javnosti u celokupni proces – od planiranja do sprovođenja OUM. Na taj način građani i zainteresovane strane mogu artikulirati svoje ideje i brige i doprineti kreativnim i inovativnim rešenjima za probleme u transportu. Takođe, na taj se način podstiču građani i zainteresovane strane da preuzmu odgovornost za ideje održive mobilnosti, transportne politike i projekte. Istovremeno, to je prilika za gradsku upravu da inkorporira lokalnu stručnost i povratne informacije u svoj rad, čime na kraju postiže najbolji mogući ishod. Zanimljivo je da načela participativnosti u planiranju mobilnosti ne znači samo da se takvo planiranje ne može smatrati održivim nego se i gubi mogućnost podizanja nivoa svesti o problemima lokalne urbane mobilnosti i rešenjima tih problema, o efektivnijim i efikasnijim političkim izborima, o transparentnijem procesu donošenja odluka i smanjenju jaza između građana (ili zainteresovanih strana) i političara³⁶.

Uspeh projekta SUMSEEC u velikoj meri zavisi od koordinirane predanosti širokog kruga zainteresovanih strana odgovornih za njegovo sprovođenje, koji se pruža daleko izvan tradicionalne transportne zajednice. Kako bi se obezbedila neophodna posvećenost zainteresovanih strana, važno je da one steknu rano i zajedničko razumevanje sopstvenih uloga i mogućnosti.

Pristup zainteresovanih strana u SUMSEEC-u zasniva se na 4 glavna stuba:

- Saradnja- definisanje misije, vizije, metodologije, ciljeva i delovanja SUMSEEC-a trebalo bi da zahvate kolektivnu ekspertizu svih zainteresovanih strana
- Inkluzivnost – neophodno je aktivno učestvovanje gradova/opština, njihovih udruženja, nacionalnih vlasti, nevladinih organizacija, akademske zajednice, transportnih udruženja i mreža, preduzeća koja se bave javnim prevozom itd.
- Konsenzus – izgradnja zajedničkog razumevanja i posvećenosti sprovođenju projekta SUMSEEC
- Okrenutost budućnosti – trajno partnerstvo i umrežavanje zainteresovanih strana su prava vrednost projekta SUMSEEC.

Glavni izazovi uključivanja zainteresovanih strana u projekat SUMSEEC su sledeći:

- institucionalne prepreke za aktivno učestvovanje zainteresovanih strana
- identifikacija optimalnih tehnika uključivanja u proces OUM od planiranja do implementacije

³⁶ Mobil. TUM 2014 “Održiva mobilnost u gradskim regijama”, 19-20. maj 2014, Uključenost građana i interesnih grupa: preduvjet za održivu urbanu mobilnost, Miriam Lindenau and Susanne Böhrer-Baedeker

- uspostavljanje dvosmerne komunikacije: odozgo nadole (engl. top-down) i odozdo nagore (engl. bottom-up). Ključne zainteresovane strane u projektu SUMSEEC se mogu podeliti u 2 glavne kategorije:
- uticajne međunarodne zainteresovane strane
- nacionalne zainteresovane strane – detaljno mapiranje zainteresovanih strana za svaku zemlju JIE prikazano je u tabelama u nastavku.

Neke od najuticajnijih međunarodnih zainteresovanih strana koje mogu podržati projekat SUMSEEC i pomoći u ispunjavanju njegovih ciljeva su sledeći:

- Nemačka organizacija za međunarodnu saradnju (GIZ): Otvoreni regionalni fond za jugoistočnu Evropu (GIZ – ORF EE)³⁷
- Generalni direktorat Evropske komisije za mobilnost i transport³⁸
- Generalni direktorat Evropske komisije za regionalnu i urbanu politiku³⁹
- Generalni direktorat Evropske komisije za životnu sredinu⁴⁰
- Generalni direktorat Evropske komisije za energetiku⁴¹
- Generalni direktorat Evropske komisije za susedstvo i pregovore o proširenju⁴²
- Energetska zajednica⁴³
- Transportna zajednica⁴⁴
- Sporazum gradonačelnika o klimi i energiji (CoM C&E)⁴⁵
- Program Ujedinjenih nacija za ljudska naselja (UN-Habitat)⁴⁶
- Evropsko inovacijsko partnerstvo za pametne gradove i zajednice (EIP-SCC)⁴⁷
- Evropski servis za informacije o lokalnom transportu (ELTIS)
- Inicijativa za vitalnost i održivost gradova (CIVITAS)
- Nacionalne mreže CIVITAS (CIVINET)
- Inicijativa za transformativnu urbanu mobilnost (TUMI)
- Partnerstvo MobiliseYourCity
- Inicijativa za urbanu električnu mobilnost (UEMI)
- Lideri u programu planiranja urbanog transporta (LUTP)
- Evropska platforma za upravljanje mobilnošću (EPOMM)

37 Više informacija na: <https://www.giz.de/>

38 Više informacija na: https://ec.europa.eu/info/publications/directorate-general-mobility-and-transport_en

39 Više informacija na: http://ec.europa.eu/dgs/regional_policy

40 Više informacija na: <http://ec.europa.eu/dgs/environment/>

41 Više informacija na: http://ec.europa.eu/dgs/energy/index_en.htm

42 Više informacija na: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/about/directorate-general_en

43 Više informacija na: <https://www.energy-community.org/>

44 Više informacija na: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/>

45 Više informacija na: <https://www.covenantofmayors.eu/en/>

46 Više informacija na: <https://unhabitat.org/>

47 Više informacija na: <http://ec.europa.eu/eip/smartcities/>

- Mreža evropskih gradova i regiona za inovativna transportna rešenja (POLIS)
- Partnerstvo za održivi transportu s niskim nivoom ugljenika (SloCaT)
- Međunarodno udruženje za javni prevoz (UITP)⁴⁸
- Evropska biciklistička federacija⁴⁹
- McKinsey centar za buduću mobilnost (MCFM)⁵⁰
- Evropski savetodavni centar za ulaganja (EIAH)⁵¹
- Međunarodne finansijske institucije: WBIF, EBRD, KfW, Svetska banka / IFC itd.
- Regionalni centar za životnu sredinu za centralnu i istočnu Evropu (RES)⁵²
- Evropska mreža za održivi razvoj (ESDN)⁵³
- Mreža za energiju i transport u jugoistočnoj Evropi (SEE.NET)⁵⁴
- Mreža udruženja lokalnih vlasti jugoistočne Evrope (NALAS)⁵⁵
- Evropski savez agencija i regiona za energiju i životnu sredinu (FEDARENE)⁵⁶
- Evropsko udruženje lokalnih vlasti u energetske tranziciji - Energetski gradovi⁵⁷
- Savet evropskih opština i regija (CEMR)⁵⁸
- Mreža glavnih evropskih gradova (EUROCITIES)⁵⁹
- Mreža evropskih metropolitanskih regiona i područja (METREX)⁶⁰
- Kampanja za održive gradove i oblasti (ESCT)⁶¹
- Globalna grupa za klimatsko liderstvo (C40)⁶²
- Lokalne vlade za održivost (ICLEI)⁶³
- Program Ujedinjenih nacija za razvoj (UNDP)⁶⁴

Detaljno mapiranje zainteresovanih strana za svaku zemlju JIE, kao i za JIE u celini prikazano je u tabelama 9-15..

48 Više informacija na: <http://www.uitp.org/>

49 Više informacija o: <https://ecf.com/>

50 Više informacija na: <https://www.mckinsey.com/features/mckinsey-center-for-future-mobility/>

51 Više informacija na: <http://eiah.eib.org/>

52 Više informacija na: <http://www.rec.org>

53 Više informacija na: <http://www.sd-network.eu>

54 Više informacija na: <http://www.see-net.net>

55 Više informacija na: <http://www.nalas.eu/>

56 Više informacija na: <http://www.fedarene.org/>

57 Više informacija na: <http://www.energy-cities.eu/>

58 Više informacija na: <http://www.ccre.org/>

59 Više informacija na: <http://www.eurocities.eu>

60 Više informacija na: <http://www.eurometrex.org/>

61 Više informacija na: <http://www.sustainablecities.eu/>

62 Više informacija na: <http://www.c40.org><http://www.c40cities.org/>

63 Više informacija na: <http://www.iclei.org/>

64 Više informacija na: <http://www.undp.org>

Tabela 9: Mapiranje zainteresovanih strana u Albaniji

| | Javni sektor | Privatni sektor | Organizacije civilnog društva |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Ključne zainteresovane strane | Ministarstvo finansija, gradovi, opštine | Kompanije (biciklističke kompanije, Segway, itd.) | Mediji, AAM |
| Primarne zainteresovane strane | Ministarstvo zaštite životne sredine, Organizacija za zaštitu zdravlja, Ministarstvo infrastrukture, Turističke zajednice, Elektrosnabdevanje + Distribucija | Prodavci automobila, turističke agencije, službe za distribuciju | Građani, NVO koje se bave zaštitom životne sredine, univerziteti |
| Sekundarne zainteresovane strane | UN, EU + druge međunarodne zainteresovane strane, banke, MFI | Kompanije koje se bave izgradnjom puteva | Porodice s niskim prihodima, škole, udruženja roditelja, banke, MFI |

Tabela 10: Mapiranje zainteresovanih strana u Bosni i Hercegovini

| | Javni sektor | Privatni sektor | Organizacije civilnog društva |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ključne zainteresovane strane | Gradovi/opštine, udruženja gradova i opština | City Bike, mediji | Giro di Sarajevo, Saobraćajni fakultet u Sarajevu, Saobraćajni fakultet u Doboju, građani |
| Primarne zainteresovane strane | GRAS - Javni prevoz, Kanton Sarajevo, Odeljenje za planiranje, Federalno ministarstvo prostornog planiranja, Federalno ministarstvo saobraćaja i komunikacija, Ministarstvo saobraćaja Republike Srpske, Ministarstvo prostornog uređenja, građenja i zaštite životne sredine Republike Srpske | | Obrazovne ustanove |
| Sekundarne zainteresovane strane | Ministarstvo komunikacija i saobraćaja BiH | Taksi-organizacije | |

Tabela 11: Mapiranje zainteresovanih strana na Kosovu

| | Javni sektor | Privatni sektor | Organizacije civilnog društva |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Ključne zainteresovane strane | Ministarstvo saobraćaja i komunikacija, gradovi/opštine, udruženja gradova i opština | Banke, Mediji | |
| Primarne zainteresovane strane | Javni prevoznici, javna preduzeća, Ministarstvo ekonomije | Preduzeća koja se bave izgradnjom puteva, Komora arhitekata i inženjera | Građani, NVO koje se bave zaštitom životne sredine |
| Sekundarne zainteresovane strane | Ministarstvo održivog razvoja i turizma, akademska zajednica | Privatni prevoznici, taxi-udruženja | Inicijativa mladih za ljudska prava (YIHR) |

| | Javni sektor | Privatni sektor | Organizacije civilnog društva |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Ključne zainteresovane strane | Grad Skoplje, 10 mesnih zajednica u Skoplju, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Ministarstvo saobraćaja i komunikacija | | |
| Primarne zainteresovane strane | Javni prevoznici, javna preduzeća (JSP, putevi i ulice, parking), Ministarstvo zaštite životne sredine, Državni zavod za statistiku, Agencija za prostorno planiranje | Komora inženjera i arhitekata, privatni prevoznici, taksi, mediji | ZELS, NVO (Ekosvest, Na Tochak, VeloEuropa), Komora inženjera i arhitekata |
| Sekundarne zainteresovane strane | Osnovne škole, srednje škole, vrtići, univerziteti i fakulteti | Privatni univerziteti, privatne kompanije sa sedištem u Skoplju | Građani |

Tabela 13: Mapiranje zainteresovanih strana u Crnoj Gori

| | Javni sektor | Privatni sektor | Organizacije civilnog društva |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Ključne zainteresovane strane | Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, sekretari gradova, MONSTAT, agencije za razvoj gradova, Komunalne službe gradova, Društvo „Putevi“ - Održavanje | Transportna preduzeća | Građani |
| Primarne zainteresovane strane | RTCG, Uprava za transport, Gradsko zelenilo, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Služba za odnose s javnošću Grada Podgorice | Mediji (777, TV Prva, Vijesti, Pink), taksi-udruženja, javni prevoznici | Centar za održivi razvoj, NVO Prona, NVO Biciklo ME |
| Sekundarne zainteresovane strane | Služba za nabavke Grada Podgorice, Ministarstvo zdravlja, Univerzitet, Ministarstvo održivog razvoja | Jugopetrol, Crna Gora Petrol, Auto-moto udruženje, nosioci istraživačko-razvojnih projekata, projektanti puteva | Udruženja nevladinih organizacija Green Home, Ozon |

Tabela 14: Mapiranje zainteresiranih strana u Srbiji

| | Javni sektor | Privatni sektor | Organizacije civilnog društva |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Ključne zainteresovane strane | Ministarstvo rudarstva i energetike, Ministarstvo zaštite životne sredine, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Gradska uprava | | SK GO, Biciklistički CGO-i i udruženja |
| Primarne zainteresovane strane | Sekretarijat za zaštitu životne sredine, Sekretarijat za urbanizam, Sekretarijat za komunalne usluge, Sekretarijat za obrazovanje, Gradski institut za javno zdravlje, Gradska agencija za saobraćaj, Sekretar za zdravstvo | Građevinski fakultet, Saobraćajni fakultet, instituti | Organizacije civilnog društva za zaštitu životne sredine |
| Sekundarne zainteresovane strane | Privredna komora Srbije, privredna komora Beograda, Parking službe, RHMZ, | Turističke agencije, taksi-udruženja, kompanije koje se bave izgradnjom puteva, mediji | |

Tabela 15: Mapiranje zainteresovanih strana u JIE u celini

| | Javni sektor | Privatni sektor | Organizacije civilnog društva |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Ključne zainteresovane strane | Energetska zajednica, Transportna zajednica, Savet za regionalnu saradnju RCC-a, razvojne banke, Regionalna EBRD, Svetska banka | Telekomunikacije, poslovne banke, smart fondovi | SEE Change Net, PDI Network, NALAS |
| Primarne zainteresovane strane | Sporazum gradonačelnika, DG ENV, DG Klima, DG Move, DG NEAR, SIDA (SAS), JRC, UCLG (CCRE) | Međunarodni konsalting, dobavljači/proizvođači tramvaja, dobavljači/proizvođači autobusa | Connective Cities, Friends of the Earth |
| Sekundarne zainteresovane strane | SIDA (SECO), članovi delegacija Parlamenta EU | EU CAR, dobavljači/proizvođači automobila | Evropska fondacija za klimu |

KAMPANJE ZA PODIZANJE NIVOVA JAVNE SVESTI O ODRŽIVOJ URBANOJ MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

Razvoj održive urbane mobilnosti u zemljama JIE snažno zavisi od uspostavljanja komunikacijskih kanala i kontinuiranih aktivnosti informisanja/edukacije za podizanje nivoa svesti javnosti (slika 18).



Slika 18: Ciljevi SUMSEEC u pogledu podizanja nivoa javne svesti

Dvanaest zlatnih pravila za uspešnu kampanju za podizanje nivoa javne svesti o OUM:

1. Onlajn kampanja treba da bude uravnotežena s obzirom na kvalitet, troškove i vreme!
2. Koristite više od jednog komunikacijskog kanala!
3. Navedite vezu do informativnog portala za OUM na zvaničnim veb stranicama grada/opštine!
4. Ispravite postojeće mitove/legende, pogrešna uverenja o različitim aspektima OUM!
5. Uključite informacije o OUM u svaku drugu relevantnu javnu kampanju za podizanje nivoa javne svesti!
6. Jasno objasnite pojmove i definicije – izbegavajte tehnički jezik!

7. Mediji su snažni promotori!
8. Tražite povratne informacije barem u obliku „like“ i „share“!
9. Budite svesni načela rodne ravnopravnosti i primenite ga kad god je to potrebno, uključujući korišćenje svake prilike za podizanje nivoa svesti o toj važnoj temi u OUM!
10. Pokušajte sa pretvorite kampanju „Donesite informacije ljudima“ u kampanju „Ljudi traže informacije“!
11. Ljudi vole da testiraju svoje znanje – organizujte kvizove!
12. Ljudi vole da testiraju svoje veštine – organizujte trke i takmičenja!

Evropska nedelja mobilnosti (ENM)⁶⁵ je kampanja za podizanje nivoa svesti o održivoj urbanoj mobilnosti u celoj Evropi, čiji je vrhunac Dan bez automobila. U organizaciji Generalnog direktorata Evropske komisije za mobilnost i transport, ENM ima za cilj da olakša promenu ponašanja promovisanjem pametne, čiste i inteligentne urbane mobilnosti. Od 2002. godine kampanja se održava od 16. do 22. septembra, ali tokom cele godine javni i privatni organizatori na lokalnom nivou učestvuju u raznim aktivnostima koje se odnose na mobilnost. EUROCITIES je lider u projektu u konzorcijumu koji čine i komunikacijska agencija ICF Mostra, Lokalne vlade za održivost (ICLEI), Evropska mreža gradova i regiona za inovativna transportna rešenja (POLIS) i Regionalni centar zaštite životne sredine za centralnu i istočnu Evropu (REC).

Kampanja ENM definitivno je najjača kampanja za podizanje nivoa javne svesti o OUM u Evropi, i odlično je što gradovi u JIE prepoznaju njen značaj i pridružuju joj se u sve većoj meri (slika 19).

| Evropska nedelja mobilnosti 2017 | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ALBANIJA | BiH | KOSOVO | MAKEDONIJA | CRNA GORA | SRBIJA |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Delvine ▪ Drač ▪ Elbasan ▪ Kruje ▪ Lushnje ▪ Malić ▪ Malakaster ▪ Mat ▪ Patos ▪ Pogradec ▪ Skadar ▪ Tirana ▪ Ura Vajgurore ▪ Vlore | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Banja Luka ▪ Gračanica ▪ Trebinje ▪ Kakanj ▪ Sarajevo ▪ Zenica | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Đakovica ▪ Peć ▪ Priština ▪ Prizren | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bitola ▪ Berovo ▪ Kočani ▪ Kumanovo ▪ Bitolj ▪ Novi Dojran ▪ Ohrid ▪ Pehčevo ▪ Skopje ▪ Štrumica ▪ Štip ▪ Veles | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Budva ▪ Cetinje ▪ Podgorica ▪ Kotor ▪ Nikšić ▪ Šavnik ▪ Tivat | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beograd ▪ Kruševac ▪ Niš ▪ Pančevo ▪ Savski venac ▪ Srbobran ▪ Sremska Mitrovica ▪ Svilajnac |
| 14 | 6 | 4 | 12 | 7 | 8 |
| Σ 51 ENM 2017 Gradovi JIE | | | | | |

Slika 19: Gradovi JIE u ENM 2017. godine

EVROPSKA NEDELJA MOBILNOSTI U ALBANIJI⁶⁶

Četrnaest albanskih gradova/opština učestvovalo je u Evropskoj nedelji mobilnosti 2017. godine. Gradovi/opštine su, u bliskoj saradnji s organizacijama civilnog društva, realizovale niz aktivnosti u vezi sa OUM, uključujući „Dan bez automobila“ 22. septembra. U Tirani su aktivnosti ENM započele 18. septembra u TEN Multifunkcionalnom centru, gde je Grad Tirana, u saradnji sa REC Albanije, održao sastanak ENM 2017 o vidovima zajedničke mobilnosti, koji uključuju deljenje bicikla i automobila. Glavni cilj sastanka bio je da se utvrde i prikupe činjenice i brojke koji mogu podržati razvoj čiste, zajedničke i inteligentne mobilnosti u gradu Tirani. Dana 19. septembra, instalacija „Cloud“ u Tirani prikazala je niz filmova na temu „Održivi transport i životna sredina uopšte“ publici koju su činili predstavnici nevladinih organizacija, civilnog društva i diplomatskog kora. Zatim je 20. septembra održana prijateljska biciklistička trka za učenike 9. razreda, duž bulevara Deshmoret e Kombit, a pobednici su dobili posebnu nagradu. Jedna od aktivnosti u okviru ENM u Tirani je i obuka u vožnji bicikla u organizaciji mladih volontera iz udruženja „ECO Volis“.

Događaji u drugim albanskim gradovima obuhvatili su biciklističke maratone u Elbasanu i Skadru – inicijativu koju oba grada žele da nastave kao tradicionalni događaj. Glavni cilj inicijative bilo je podizanje postojećih nivoa dostupnosti biciklova u gradskim centrima. U Skadru je organizacija civilnog društva „Eko Mendja“ organizovala panoramske biciklističke ture i akcije čišćenja. „Horizon EU“, nevladina organizacija u

⁶⁶ Više informacija na: <http://www.rec.org>

Lušnji, održala je javne aktivnosti za podizanje nivoa svesti za učenike i nastavnike srednjih i visokih škola o neophodnosti čiste i pametne mobilnosti. Informacioni centar Aarhus u Vlari, uz učestvovanje studenata i učenika, građana i javnih službenika, organizovao je biciklističku turu, krenuvši od glavne gradske ulice.

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U BIH⁶⁷

Evropska nedelja mobilnosti 2017. godine održana je pod sloganom „Deljenjem dobijamo više“ u šest opština u BiH od 16. do 22. septembra 2017. godine, uključujući niz aktivnosti kojima se naglasila važnost korišćenja alternativnih i zajedničkih prevoznih sredstava.

Kampanja društvenih medija „Danas idem biciklom, a ti?“ dobila je ogromnu podršku građana. Diplomate i zaposleni u Delegaciji EU/EUSR u BiH, gradonačelnici i njihovi zamenici iz Banjaluke i Brčko Distrikta, zaposleni u gradskoj upravi, novinari iz Sarajeva, Banjaluke, Mostara i Brčko Distrikta, zaposleni u skupštini, direktori javnih preduzeća iz Kaknja i Mostara, filmski režiseri, glumci, sportisti, predstavnici nevladinih organizacija, kao i slavne ličnosti iz cele Bosne i Hercegovine ispričali su priču o svom „putovanju“ od kuće do posla bez automobila.

U samo nekoliko dana ova kampanja je obuhvatila više od 400.000 građana, a sudeći po izraženom javnom interesu, vožnja biciklom na posao postaje sve popularnija u gradovima u BiH.

Uz spomenutu kampanju, Delegacija Evropske unije takođe je podržala organizaciju biciklističke utrke u Banjaluci. Organizovana u saradnji s Nacionalnim koordinatorom Evropske nedelje mobilnosti za BiH, trka je okupila više od 400 biciklista u banjalučkom parku „Petar Kočić“ kako bi obeležili Dan bez automobila. Uz trku, u Banjaluci organizovana je radionica za dečje vrtiće „Mladost“ i „Pčelica“, na kojoj su mališani učili o bezbednosti saobraćaja, slikajući i crtajući.

Može se zaključiti da je Evropska nedelja mobilnosti 2017. uključila velik broj građana širom Bosne i Hercegovine i podigla nivo svesti javnosti o prednostima korišćenja inteligentne i zajedničke mobilnosti.

EVROPSKA NEDELJA MOBILNOSTI NA KOSOVU

Kosovski gradovi i opštine počeli su da učestvuju u Evropskoj nedelji mobilnosti 2015. godine, kada je Grad Priština organizovao „Dan bez automobila“. U sledećoj, 2016. godini, Grad Priština i Opština Janik organizuju „Dan bez automobila“ i vožnju biciklom. Aktivnosti u okviru ENM na Kosovu 2017. godine proširene su na još tri opštine: Đakovica, Peć i Prizren.

EVROPSKA NEDELJA MOBILNOSTI U MAKEDONIJI

Među zemljama partnerima SUMSEEC-a, Makedonija je definitivno najuspešnija u sprovođenju velikog broja aktivnosti tokom Evropske nedelje mobilnosti.

Lisabon, Malme i Skoplje su 2016. godine izabrani, sa dugačke liste od 63 grada iz 23 države⁶⁸, za finaliste Evropske nagrade za mobilnost, koja je posebno namenjena gradovima i lokalnim vlastima koje su u velikoj meri uključile javnost i zainteresovane strane u programe i projekte u vezi sa održivom urbanom mobilnošću.

Četrnaest makedonskih gradova je učestvovalo u ENM 2017 s naglaskom na životnoj sredini. U centru Skoplja organizovan je „Dan bez automobila“, na kojem su prisustvovali i državni funkcioneri. Nove biciklističke staze otvorene su širom grada, a predstavljene su i alternativne mogućnosti prevoza i ideje za poboljšanje mobilnosti u gradu. Biciklističke povorke održane su u nekoliko drugih opština u zemlji.

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U CRNOJ GORI

Grad Podgorica i druge opštine učestvuju u Evropskoj nedelji mobilnosti poslednjih nekoliko godina. ENM 2017. godine uključivala je edukativne filmove (uz podršku UNDP-a), kao i različite obrazovne programe (u organizaciji nevladinih organizacija Ozon i Biciklo.me). Najvažnija manifestacija u okviru ENM 2017. godine bila je 29. vožnja biciklom posvećena Pariskom sporazumu o klimatskim promenama, u organizaciji nevladine organizacije Biciklo.me⁶⁹ u saradnji s UNDP-om i Ministarstvom vanjskih poslova i evropskih integracija. Vožnja je započela s glavnog gradskog trga (Trg Republike) i završila na kružnom toku ispred vrata Ekološke kuće Ujedinjenih nacija u Podgorici.

Važno je naglasiti da je opština Tivat podnela zahtev za nagradu ENM 2017. s brojnim aktivnostima koje se odnose na OUM, koje su se održale od 16. do 22. septembra 2017. godine, počevši od ekološkog časa, preko simboličnog pošumljavanja terena uništenog požarom, pešačkih i biciklističkih tura, izleta u Nacionalni park Lovćen, do romantičnog događaja „Poezija na biciklu“, „Dana parkinga“, „Dana bez automobila“ i brojnih drugih aktivnosti.

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U SRBIJI⁷⁰

Opštine u Srbiji imaju dug istorijat organizacije ENM, od 2002. godine. Organizacija ENM 2015. godine u Kruševcu privukla je veliku pažnju i njena su postignuća objavljena u „Vodiču najboljih praksi za Evropsku nedelju mobilnosti“. U sklopu ENM, Kruševac je sproveo projekat proširenja pešačkih zona i zona s ograničenjem brzine, koji je uz široku medijsku pokrivenost uključio i veliki broj partnera.⁷¹

68 Više informacija na: <http://www.mobilityweek.eu>.

69 Više informacija na: <http://biciklo.me/>.

70 Više informacija na: <https://europa.rs/european-mobility-week-in-serbia-sharing-gets-you-further/>

71 Više informacija na: http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2016/EMW_Best_Practice_Guide_2016_BR.pdf

Pod motom „Čista, zajednička i inteligentna mobilnost“ Evropska nedelja mobilnosti održala se od 16. do 22. septembra 2017. u osam gradova/opština u Srbiji sa ciljem da se utiče na smanjenje emisija gasova sa efektom staklene bašte uzrokovanih transportom u gradovima širom zemlje.

Delegacija Evropske unije u Srbiji, Informativni centar EU i Stalna konferencija gradova i opština (SKGO) u sklopu ENM 2017. godine organizovali su konferenciju „Deljenjem dobijate više – primeri dobre prakse i koristi koje od učešća u Evropskoj nedelji mobilnosti imaju srpski gradovi i opštine“ u prostorijama EU Info-centra.

Od ostalih aktivnosti u sklopu ENM 2017. godine treba spomenuti organizaciju biciklističkih trka od strane kompanije Onobikes, koja se bavi dizajnom i proizvodnjom biciklova, koji su osvojili nagradu EU za održivu energiju i ujedno proglašeni za najlepše u Evropi.

Osim Evropske nedelje mobilnosti, u zemljama jugoistočne Evrope sprovode se i druge kampanje i aktivnosti za podizanje nivoa svesti javnosti o neophodnosti održive urbane mobilnosti (Slika 20).

| SUM kampanje podizanja javne svijesti u zemljama JIE | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Albanija | Bosna i Hercegovina | | Kosovo | Makedonija | Crna Gora | Srbija |
| <ul style="list-style-type: none"> • Evropska sedmica mobilnosti (EMW) • Pametni gradovi • Javni prijevoz i koristi • Udobnost prijevoznih sredstava • Uvjeti na cesti • Troškovi putovanja • Dani energetske efikasnosti | FBiH <ul style="list-style-type: none"> • EMW • Bidiklistička kampanaj Giro di Sarajevo • Dani energetske efikasnosti | RS <ul style="list-style-type: none"> • EMW • Glavna ulica u Banjaluci: dva dana pješačka zona • Dani energetske efikasnosti | <ul style="list-style-type: none"> • EMW • Dani energetske efikasnosti • Korištenje bicikala u Peči • Parkirališta u odnosu na javne prostore • Pješaci su važni • Ne kršite saobraćajne propise • Sačuvajte živote # usporite • Oprez, klizavo • Sigurni dječiji životi | <ul style="list-style-type: none"> • EMW • Skopje Velo Grad • Javni prijevoz s pametnim sistemom izdavanja karata • Sistem zajedničkog korištenja bicikla u Skoplju • Sistem zajedničkog korištenja automobila u Skoplju • Dani energetske efikasnosti | <ul style="list-style-type: none"> • EMW • Dan bez automobila • Svjetski dan EE u Tivtu • PRIDRUŽITE SE • Energetski obilazak • Dani energetske efikasnosti | <ul style="list-style-type: none"> • EMW • Vidovdan eko dan Kruševac • Voza ulice u Šapcu • U gradu bez svojih automobila • Šta znate o saobraćaju u Kruševcu • Dani energetske efikasnosti |

Slika 20: Kampanje za podizanje nivoa javne svesti u vezi sa OUM u zemljama JIE

Može se zaključiti da je svaka zemlja JIE upoznata s Evropskom nedeljom mobilnosti i da su mnogi gradovi JIE (Slika 19) do sada učestvovali u ovoj značajnoj manifestaciji u vezi sa OUM s ciljem podizanja nivoa svesti javnosti o različitim temama u oblasti OUM.

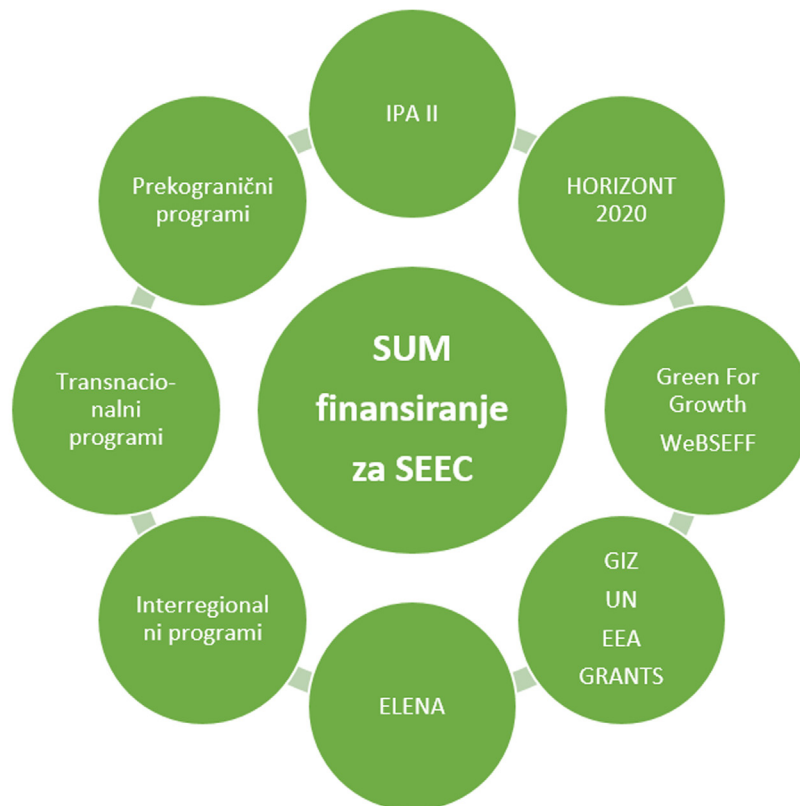
Uz, nazovimo ih, tradicionalne aktivnosti u sklopu ENM (dan bez automobila, biciklističke trke i dr.), kampanje za podizanje nivoa svesti javnosti o temama održive urbane mobilnosti mogu obuhvatiti i sledeće aktivnosti:

- studijska putovanja u gradove sa zanimljivim rešenjima OUM za različite ciljne grupe
- interaktivni digitalni natpisi o različitim temama u vezi sa OUM u različitim delovima grada⁷²
- kampanje u vezi sa OUM koje se odnose na rodnu ravnopravnost
- forumi za raspravu o transportnim politikama i promovisanju informacionih i komunikacionih tehnologija (IKT) za javni prevoz
- promotivni plakati o OUM u raznim delovima gradova/opština
- promotivno-informativne TV i radio emisije u vezi sa OUM
- otvoreni dani na temu OUM u različitim ustanovama (javni prevoznici, auto-klubovi, ekološke auto-škole itd.)
- realizacija tematskih promotivno-informativnih kampanja za podizanje nivoa javne svesti o OUM kroz interakciju sa već realizovanim primerima najbolje prakse, npr.
 - Ulice za ljude a ne za vozila!
 - Eko-vožnja je obavezna!
 - Elektromobilnost - put ka budućnosti!
- Sprovođenje edukativnih aktivnosti i programa kao što su seminari ili radionice o održivoj mobilnosti, klimatskim promenama, kvalitetu vazduha, uštedi goriva itd. za ciljane grupe građana:
 - dečje vrtiće - distribucija slikovnica, organizovanje igraonica o temama OUM
 - osnovne i srednje škole - predavanja o OUM, umetnički i literarni radovi o različitim temama: OUM zagušenje, kvalitet vazduha, klimatske promene, ušteda goriva, elektromobilnost itd.
- organizacija stručnih sastanaka, seminara, konferencija o različitim temama OUM
- Izložbe i sajmovi s najnovijim tehnologijama u oblasti održive mobilnosti, eko-inovacija, elektromobilnosti itd.

FINANSIJSKI INSTRUMENTI ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST U ZEMLJAMA JIE

Finansijski instrumenti za projekte u vezi sa OUM u zemljama JIE mogu se podeliti na dve glavne kategorije:

- **Subvencionirano finansiranje** (Instrument pretpristupne pomoći – IPA, posebni fondovi, inicijative i programi Evropske komisije, Evropska banka za obnovu i razvoj, nacionalni fondovi za zaštitu životne sredine i energetska efikasnost itd.) (Slika 21);
- **Tržišni mehanizmi** (javno–privatno partnerstvo, zajmovi komercijalnih banaka, grupno finansiranje itd.)



Slika 21: Dostupni međunarodni finansijski instrumenti za OUM u zemljama JIE

INSTRUMENT PRETPRISTUPNE POMOĆI (IPA) ⁷³

Instrument pretpristupne pomoći (IPA) podržava zemlje kandidate ili potencijalne kandidate za članstvo u EU. Podrška ide prema merama usmerenim na usvajanje i sprovođenje političkih, institucionalnih, pravnih, administrativnih, društvenih i privrednih reformi potrebnih za usklađivanje s vrednostima Unije i postepeno usklađivanje s pravilima, standardima, politikama i praksama Unije sa ciljem pridruženja. Zemlje korisnice Instrumenta pretpristupne pomoći su Albanija, Bosna i Hercegovina, Kosovo, Crna Gora, Srbija, Makedonija i Turska (Slika 22).

Pravni okvir IPA II za period 2014–2020 i finansijska pomoć su u nadležnosti Generalnog direktorata za susedstvo i pregovore o proširenju, a kroz IPA II instrument se finansiraju specifični ciljevi, kao što su podrška političkoj reformi i ekonomskom, društvenom i teritorijalnom razvoju; nastojanja da se ojača sposobnost korisnika da ispune obaveze koje proizlaze iz članstva u Uniji i da rade na jačanju regionalne integracije i teritorijalne saradnje. IPA II finansira projekte jačanja institucija i kapaciteta, socio-ekonomskog i regionalnog razvoja, zapošljavanja, socijalnih politika, obrazovanja, promovisanja rodne ravnopravnosti, razvoja ljudskih potencijala, poljoprivrednog i ruralnog razvoja, kao i regionalne i teritorijalne saradnje radi sprovođenja nužnih reformi kao preduslova za članstvo u Evropskoj uniji.

| IPA II 2014 – 2020 SEEC Raspodela sredstava u zemljama JIE | | | | | |
|------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|------------|-----------|-----------|
| Albanija | BiH | Kosovo | Macedonija | Crna Gora | Srbija |
| 649,5M € | 165,8M € | 645,5M € | 664,2M € | 270,5M € | 1058M € |
| Transport | Transport | Transport nije prioritet sektora | Transport | Transport | Transport |
| 56M € | 20M € | | 112,9M € | 32,1M € | 175M € |

Ukupno SEEC
dodeljenih sredstava
zemljama JIE za
Transport:
396M €



Slika 22: Raspodela finansijskih sredstava iz IPA II 2014–2020 u JIE zemljama

Prema Indikativnim dokumentima strategije svake zemlje jugoistočne Evrope, oblasti transporta koje će se finansirati kroz IPA II 2014–2020 su sledeće:

Albanija – bolja infrastruktura i regionalna povezanost; veća bezbednost na putevima; povećana interoperabilnost (prekogranična tehnička kompatibilnost)

Bosna i Hercegovina – integracija bosanskohercegovačkih putnih i železničkih mreža, avijacije, kao i

plovidbe unutrašnjim plovnim putevima, pomorskih luka i luka unutar regije, u skladu s odgovarajućim pravnim tekovinama EU i dogovorenim reformskim merama povezivanja

Makedonija - razvijanje moderne, dobro povezane transportne mreže za podršku konkurentnosti i rastu; osiguravanje transportnih mreža; poboljšanje mobilnosti u urbanim područjima primenom zelenog transporta.

Crna Gora - usklađivanje s pravnim tekovinama EU (acquis) u oblasti transporta; poboljšanje unutrašnje infrastrukture i veza sa susednim zemljama

Srbija - usklađivanje s pravnim tekovinama EU u oblasti transporta; bolja infrastruktura i regionalna povezanost; povećan nivo intermodalnog transporta i bolji uslovi plovidbe na unutrašnjim plovnim putevima.

PROGRAMI EVROPSKE TERITORIJSKE SARADNJE – INTERREG V (2014-2020)⁷⁴

Evropska teritorijalna saradnja, poznatija pod nazivom Interreg, jedan je od dva cilja kohezione politike i pruža okvir za sprovođenje zajedničkih aktivnosti i razmene politika između nacionalnih, regionalnih i lokalnih aktera iz različitih država članica i država kandidata za članstvo u EU. Glavni cilj evropske teritorijalne saradnje je harmonizacija ekonomskog, socijalnog i teritorijalnog razvoja Unije kao celine.

Interreg obuhvata tri područja saradnje: prekograničnu (Interreg A), transnacionalnu (Interreg B) i međuregionalnu (Interreg C).

U skladu s novim nacrtom evropske kohezione politike za period 2014-2020 i ciljevima iz Strategije Evropa 2020, Interreg V je značajno preoblikovan kako bi se postigao veći uticaj, i efektivnije korišćenje investicija zasniva se na sledećim ključnim elementima.

- koncentracija
- pojednostavljenje
- orijentacija ka rezultatima.

Interreg V se zasniva na 11 investicionih prioriteta utvrđenih u Uredbi o EFRR, koji doprinose uspešnom sprovođenju Strategije Evropa 2020 za pametan, održiv i inkluzivni rast (Slika 23).

74

Više informacija na: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/european-territorial/



Slika 23: 11 investicionih prioriteta u okviru Interreg V

INTERREG V (2014–2020) čine:

- INTERREG A - prekogranični programi
- INTERREG B - transnacionalni programi
 - Centralnoevropski
 - Dunavski
 - Jadransko-jonski
 - Mediterranski
- INTERREG C - Međuregionalni programi
 - Interreg Europe IVc
 - URBACT III.

HORIZONT 2020⁷⁵

Horizont 2020 je do sada najveći istraživački i inovacioni program EU, u okviru kojeg je dostupno gotovo 80 milijardi evra u sedmogodišnjem programskom periodu (od 2014. do 2020) za prenošenje dobrih ideja iz laboratorija na tržište.

EU je identifikovala sedam prioriternih područja u kojima ciljana ulaganja u istraživanje i inovacije mogu imati veliki uticaj na poboljšanje kvaliteta života, to su:

1. zdravlje, demografska promena i dobrobit
2. bezbednost hrane, održiva poljoprivreda i šumarstvo, istraživanje morskih, pomorskih i unutrašnjih voda i bioekonomija
3. bezbedna, čista i efikasna energija
- 4. pametan, zeleni i integrisani transport**
5. klimatsko delovanje, životna sredina, efikasno korišćenje resursa i sirovina
6. evropa u svetu koji se menja - inkluzivna, inovativna i reflektirajuća društva
7. bezbedna društva - zaštita slobode i bezbednosti Evrope i njenih građana.

Finansijska sredstva opredeljena za period 2014–2020 za program rada H2020 **Pametni, zeleni i integrisani transport** s ciljem stvaranja održivog transportnog sistema koji odgovara modernoj, konkurentnoj Evropi iznose **6,4 milijardi eura**.

Radni programi, dostupni preko Portala za učesnike⁷⁶, daju detaljne informacije o specifičnim oblastima istraživanja i inovacija koje će biti finansirane, predstojećim pozivima za dostavljanje predloga, kao i detaljna uputstva o načinu prijave.

Radni program H2020 2018–2020 - Pametan, zeleni i integrisani transport⁷⁷ strukturiran je u četiri široke linije aktivnosti usmerene na:

- **resursno efikasan transport koji poštuje životnu sredinu**, s ciljem da se minimiziraju uticaji transportnih sistema na klimu i životnu sredinu (uključujući buku, zagađenje vazduha i vode) poboljšanjem njihove efikasnosti u korišćenju prirodnih resursa i smanjenjem njihove zavisnosti od fosilnih goriva i uvoza energije;
- **veću mobilnost, manje zagušenja, više bezbednosti i sigurnosti** s ciljem usklađivanja rastućih potreba za mobilnošću s poboljšanom fluidnošću transporta, kroz inovativna rešenja za nesmetane, inkluzivne, pristupačne, bezbedne, sigurne i stabilne transportne sisteme koji potpuno koriste mogućnosti modernih informacionih i komunikacionih tehnologija (IKT);

⁷⁵ Više informacija na: <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

⁷⁶ Više informacija na: <http://bit.ly/H2020PP/>

⁷⁷ http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport_en.pdf

- **globalno vođstvo za evropsku transportnu industriju** sa ciljem jačanja konkurentnosti i uspešnosti evropskih transportnih proizvodnih industrija i povezanih usluga na globalnim tržištima, uključujući logističke procese i očuvanje oblasti evropskog vođstva (npr. aeronautika);
- **socijalno-ekonomska i bihevoristička istraživanja i aktivnosti koje se odnose na budućnost u kreiranju politike** s ciljem podrške boljoj politici koja je neophodna za podsticanje inovacija i odgovor na izazove u transportu, uključujući internalizaciju eksternih troškova, i društvene potrebe povezane s njim. Socio-ekonomsko istraživanje je takođe važan instrument za postizanje ciljeva u okviru ovog programa.

Prema članu 7. Uredbe o Horizontu 2020 od 1. januara 2017. godine, pravna lica iz Albanije, BiH, Makedonije, Crne Gore i Srbije su prihvatljivi podnosioci zahteva za finansiranje iz programa Horizont 2020 pod istim uslovima kao i podnosioci zahteva iz država članica EU. Iako Kosovo nije obuhvaćeno članom 7. Uredbe o Horizontu 2020, pravna lica sa Kosova imaju pravo da apliciraju na sve pozive za podnošenje predloga za pametni, zeleni i integrisani transport.

FOND ZA ZELENI RAST JUGOISTOČNE EVROPE (GGF)⁷⁸

Fond za zeleni rast jugoistočne Evrope prvi je specijalizovani fond za unapređenje energetske efikasnosti (EE) i obnovljivih izvora energije (OIE) u jugoistočnoj Evropi. Iniciran od strane Evropske investicione banke i nemačke banke KfW, GGF je inovativno javno-privatno partnerstvo uspostavljeno sa ciljem da se finansiraju projekti za smanjenje potrošnje energije i emisija CO₂. GGF omogućuje refinansiranje finansijskih institucija kako bi se poboljšalo njihovo učestvovanje u sektorima EE i OIE, i direktno ulaže u nefinansijske institucije za projekte u ovim oblastima. Aktivnosti GGF-a su podržane kroz mehanizam za tehničku pomoć.

Fond za zeleni rast podržava projekte finansiranja održive energije i projekte za zelenu energiju kroz finansijska sredstva, znanja i veštine (engl. know-how) i alate za uspeh na tržištu. Fond nudi različite instrumente finansiranja koji, u kombinaciji sa ciljanom tehničkom pomoći, obezbeđuju dugoročnu delotvornost njegovih investicija. Minimalni cilj Fond za sve mere koje podržava je smanjenje potrošnje energije, emisija CO₂ ili oba ta parametra od 20%.

EVROPSKI FOND ZA POMOĆ LOKALNOM ENERGETSKOM RAZVOJU (ELENA)⁷⁹

ELENA je zajednička inicijativa Evropske investicione banke i Evropske komisije koja bespovratnim sredstvima finansira projekte u oblasti energetske efikasnosti, obnovljivih izvora energije i gradskog prevoza. Bespovratna sredstva se mogu koristiti za finansiranje troškova izrade studija izvodljivosti, analize tržišta, strukturiranje programa, poslovne planove, energetske revizije i finansijsko strukturiranje, kao i za pripremu postupaka javnih nabavki, ugovornih aranžmana i dr.

ELENA finansira projekte ukupne vrednosti do 30 miliona evra s trogodišnjim periodom za sprovođenje za projekte u oblasti energetske efikasnosti odnosno četvorogodišnjim za projekte u oblasti gradskog prevoza, a može pokriti do 90% ukupnih troškova projekta.

ELENA može sufinansirati projekte u sledećim oblastima u okviru urbanog transporta i mobilnosti:

- ulaganja u podršku korišćenju i integraciji inovativnih rešenja za alternativna goriva u urbanoj mobilnosti
- ulaganja u uvođenje novih, energetski efikasnih mera u oblasti transporta i mobilnosti u urbanim područjima, uključujući prevoz putnika, prevoz tereta itd.

FOND ZA FINANSIRANJA ODRŽIVE ENERGIJE ZAPADNOG BALKANA (WEBSEFF II)⁸⁰

WebSEFF II je fond Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) namenjen finansiranju projekata energetske efikasnosti i obnovljivih izvora energije koje sprovode privatne firme, preduzeća za energetske usluge (ESCO) i gradske/opštinske uprave u zemljama JIE. Fond WebSEFF II prati uspeh prvog fonda WebSEFF pokrenutog 2009. godine.

WebSEFF je, u stvari, kreditna linija u kojoj EBRD obezbeđuje kreditne linije partnerskim bankama na Zapadnom Balkanu, koje dalje pozajmljuju finansijska sredstva firmama i gradovima/opštinama koji žele da ulažu u dve ključne oblasti: energetska efikasnost i obnovljive izvore energije.

⁷⁹ Više informacija na: <http://www.eib.org/products/advising/elena/>

⁸⁰ Više informacija na: <http://www.webseff.com>

WeBSEFF krediti dostupni su za:

- privatne kompanije za maksimalno finansiranje do 2 miliona evra
- gradove/opštine, ESCO kompanije, pružaocce komunalnih usluga i vlasnike javnih zgrada za maksimalno finansiranje do 2,5 miliona evra.

Kredit se mogu koristiti za ulaganje u:

- moderne tehnologije koje smanjuju potrošnju energije ili emisija CO₂ za najmanje 20%;
- ponovno opremanje zgrada, pod uslovom da će ih ulaganje učiniti najmanje 30% energetski efikasnijim;
- manje projekte proizvodnje energije iz obnovljivih izvora.

NEMAČKA ORGANIZACIJA ZA MEĐUNARODNU SARADNJU (GIZ)⁸¹

Kao preduzeće u vlasništvu savezne države, GIZ podržava nemačku vladu u ostvarivanju ciljeva u oblasti međunarodne saradnje za održivi razvoj. GIZ-ov Otvoreni regionalni fond za Jugoistočnu Evropu – Energetska Efikasnost (ORF-EE) pruža podršku energetski i klimatski relevantnim akterima političkog i civilnog društva, preko regionalnih partnerskih mreža u JIE, u sprovođenju potrebnih propisa EU i sektorskih reformi i pomaže u podsticanju razvoja regije. Podrška se obezbeđuje u skladu sa energetsom strategijom EU 2030⁸², ciljevima UN u pogledu održivog razvoja (SDGs)⁸³ i obavezama partnerskih zemalja potpisnica Pariskog sporazuma⁸⁴. GIZ ORF-EE od 2008. godine sprovodi brojne regionalne projekte u saradnji s nacionalnim ministarstvima energetike, gradovima, opštinama, udruženjima gradova i opština i organizacijama civilnog društva, s naglaskom na donošenju odluka zasnovanih na dokazima, poboljšanju dobrog upravljanja i promovisanju energetske efikasnosti na gradskom/opštinskom i nacionalnom nivou, uzimajući u obzir i rodnu ravnopravnost kao važan faktor uspešnog rada.

PROGRAMI PODRŠKE UJEDINJENIH NACIJA (UN)⁸⁵

Organizaciona struktura Ujedinjenih nacija, nezvanično poznata kao „Porodica UN”, sastoji se od samih UN i velikog broja povezanih programa, fondova i specijalizovanih agencija, sa sopstvenim članstvom, rukovodstvom i budžetom. Programi se većinom finansiraju dobrovoljnim priložima, a specijalizovane agencije su nezavisne međunarodne organizacije finansirane dobrovoljnim i obaveznim doprinosima.

Programi UN koji mogu finansirati i podržavati različite teme OUM u jugoistočnoj Evropi su sledeći:

81 Više informacija na: <https://www.giz.de/>

82 Više informacija na: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/2030-energy-strategy>

83 Više informacija na: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals>

84 Više informacija na: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>

85 Više informacija na: <http://www.un.org/>

PROGRAM UJEDINJENIH NACIJA ZA RAZVOJ (UNDP)⁸⁶

Od 1966. godine UNDP je prisutan u gotovo 170 zemalja, gde pomaže u iskorenjivanju siromaštva, smanjenju nejednakosti i društvenom razvoju. Kao razvojna agencija UN, UNDP ima ključnu ulogu u pomaganju zemljama u ostvarivanju ciljeva održivog razvoja.

Jedna od četiri glavne oblasti podrške UNDP-a je Životna sredina i energija za održivi razvoj, a kroz ovaj potprogram su u poslednjih 20 godina u zemljama jugoistočne Evrope sprovedeni brojni uspešni projekti koji se odnose na energetska efikasnost i transport.

PROGRAM UJEDINJENIH NACIJA ZA ŽIVOTNU SREDINU (UNEP)⁸⁷

Uspostavljen 1972. godine, Program Ujedinjenih nacija za životnu sredinu je glas za životnu sredinu unutar sistema Ujedinjenih nacija. UNEP deluje kao katalizator, zagovornik, edukator i facilitator, koji podstiče pametnu upotrebu i održivi razvoj globalne životne sredine.

PROGRAM UJEDINJENIH NACIJA ZA LJUDSKA NASELJA (UN-HABITAT)⁸⁸

Misija programa UN-Habitat je promovisanje društveno i ekološki održivog razvoja ljudskih naselja na globalnom nivou.

ORGANIZACIJA UJEDINJENIH NACIJA ZA INDUSTRIJSKI RAZVOJ (UNIDO)⁸⁹

UNIDO je specijalizovana agencija Ujedinjenih nacija koja podstiče industrijski razvoj radi smanjenja siromaštva, inkluzivne globalizacije i održivosti životne sredine.

FOND EVROPSKOG EKONOMSKOG PROSTORA (EEP)⁹⁰

Program bespovratne pomoći članica Evropskog ekonomskog prostora i Norveške (engl. European Economic Area and Norway Grants) predstavlja doprinos 3 zemlje – Islanda, Lihtenštajna i Norveške smanjenju ekonomskih i socijalnih nejednakosti i jačanju bilateralnih odnosa sa 15 zemlja centralne i južne Evrope.

Bespovratnu pomoć Evropskog ekonomskog prostora (EEP) zajednički finansiraju 3 zemlje srazmerno svojoj privrednoj snazi pa tako u budžetu fonda od 400,3 miliona evra za period 2014–2020. godine Norveška participira sa 179 miliona evra, dok zemlje EEP sufinansiraju projekte sa 221,2 miliona evra.

U prvom pozivu za dostavljanje predloga projekata, objavljenom 24. januara 2018. godine, obezbeđeno je 15 miliona evra za projekte regionalne saradnje u širokom rasponu oblasti. Tender je zatvoren 1. jula 2018.

86 Više informacija na: <http://www.undp.org/>

87 Više informacija na: <https://www.unenvironment.org/>

88 Više informacija na: <https://unhabitat.org/>

89 Više informacija na: <https://www.unido.org/>

90 Više informacija na: <https://eeagrants.org/>

Projektni partneri mogu sarađivati na jedan od dva načina:

1. regionalna prekogranična saradnja između prihvatljivih zemalja (s fokusom na širim regionalnim izazovima)
2. transnacionalna saradnja između prihvatljivih zemalja (s fokusom na zajedničkim evropskim izazovima).

Pet prioritetnih sektora za finansiranje su sledeći:

1. Inovacije, istraživanje, obrazovanje i konkurentnost
2. Društvenu uključivanje, zapošljavanje mladih i smanjenje siromaštva
3. Životna sredina, energija, klimatske promene i ekonomija s niskim nivoom emisija ugljenika
4. Kultura, razvoj civilnog društva, dobro upravljanje i osnovna ljudska prava i slobode
5. Pravosuđe i unutrašnji poslovi.

Prihvatljivi partneri na projektu mogu biti javni ili privatni subjekti, komercijalne ili nekomercijalne institucije, kao i nevladine organizacije i akademske zajednice, uključujući, ali ne ograničavajući se na:

- opštine, organizacije koje su u vlasništvu ili delimično u vlasništvu opština, udruženja opština
- regioni, organizacije koje su u vlasništvu ili delimično u vlasništvu regiona, udruženja regiona
- organizacione jedinice centralne vlade, organizacije koje delimično finansiraju jedinice centralne vlade, državna preduzeća, državne organizacije
- organizacije civilnog društva, neprofitne organizacije, društvena preduzeća, udruženja pravnih lica, fondacije i zadužbine
- kompanije
- zadruge (proizvodnja, stanovanje, potrošači)
- socijalni partneri (sindikati, sektorska udruženja, udruženja poslodavaca, privredne komore i industrija).

Prihvatljivi aplikanti mogu biti iz svih zemalja JIE osim Kosova.

MEHANIZAM ZA POVEZIVANJE EVROPE (MPE)⁹¹

Mehanizam za povezivanje Evrope (MPE) ključni je instrument EU za finansiranje koji podstiče rast, radna mesta i konkurentnost posredstvom ciljanih infrastrukturnih investicija na evropskom nivou. MPE je finansijski instrument za period od 2014. do 2020. godine namenjen ulaganju u infrastrukturne prioritete Evropske unije u oblasti transporta, energetike i digitalne tehnologije, osmišljen u svrhu jačanja i modernizacije trenutne mrežne infrastrukture na području EU. Takođe, MPE utvrđuje uslove, načine i postupke pružanja evropske finansijske podrške za transevropske mreže kako bi pomoć dobili projekti od zajedničkog interesa. Drugi cilj MPE je da se omogući Uniji da do 2020. godine postigne smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte za 20%, povećanje energetske efikasnosti za 20% i podizanje udela obnovljivih

⁹¹ Više informacija na: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

izvora energije za 20%. MPE je podeljen na 3 sektora:

- MPE Transport;
- MPE Energetika;
- MPE Telekomunikacije.

U programskom periodu od 2014. do 2020. godine, budžet fonda MPE iznosi 29,32 milijarde evra (23,2 milijarde evra za transport, 5,12 milijardi evra za energetiku i 1 milijarda evra za telekomunikacione mreže). Sredstva ovog instrumenta namenjena su finansiranju projekata međunarodnih organizacija, istraživačkih centara, javnih i privatnih preduzeća, lokalnih i regionalnih vlasti, ministarstava i udruženja za razvoj.

Glavne programske aktivnosti su sledeće:

- održiv i delotvoran transport;
- integrisani modaliteti transporta;
- izgradnja naprednih telekomunikacionih mreža;
- podsticanje integracije unutrašnjeg tržišta energije i interoperabilnosti električne energije i gasa.

MEHANIZAM ZA POVEZIVANJE EVROPE ZA TRANSPORT (MPE TRANSPORT)⁹²

MPE Transport je instrument za finansiranje s ciljem ostvarivanja evropske transportne politike namenjen izgradnji nove odnosno obnovi ili nadogradnji postojeće transportne infrastrukture u Evropi. Iz fonda MPE Transport se finansiraju prekogranični projekti, projekti usmereni na unapređenje TEN-T mreže, projekti upravljanja transportom i dr. Takođe, ovaj instrument finansira inovativne projekte održive urbane mobilnosti radi poboljšanja korišćenja infrastrukture, smanjenja uticaja transporta na životnu sredinu, povećanja energetske efikasnosti i povećanja bezbednosti u saobraćaju

Ukupni budžet fonda MPE Transport u periodu 2014-2020. iznosi 24,05 milijardi evra, a projekti se finansiraju bespovratnim sredstvima.

JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO (JPP)⁹³

Javno privatno partnerstvo je zajedničko, kooperativno delovanje javnog sektora s privatnim sektorom u proizvodnji javnih proizvoda ili pružanju javnih usluga. Javni sektor se javlja kao proizvođač i ponuđač saradnje – kao partner koji ugovorno definiše vrste i obim poslova ili usluga koje namerava da prenese na privatni sektor i koji obavljanje javnih poslova nudi privatnom sektoru. Privatni sektor se javlja kao partner koji potražuje takvu saradnju, ukoliko može ostvariti poslovni interes (profit) i koji je dužan da kvalitetno izvrši ugovorno dobijene i definisane poslove.

92 Više informacija na: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>

93 Više informacija na: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/>

Cilj javno-privatnog partnerstva je ekonomičnija, delotvornija i efikasnija proizvodnja javnih proizvoda ili usluga u odnosu na tradicionalan način pružanja javnih usluga. JPP se javlja u različitim područjima javne uprave, u različitim oblicima, s različitim rokom trajanja i s različitim intenzitetom, a najčešće u slučajevima kada javna uprava nije u mogućnosti da neposredno obavlja javne poslove u sopstvenoj režiji iz dva razloga:

- zbog nedovoljne stručnosti kadrova javne uprave, kada su u pitanju specifično stručni poslovi, npr. energetska efikasnost;
- zbog velikih troškova izvođenja javnih poslova u sopstvenoj režiji (npr. nabavka građevinske opreme).

Karakteristike JPP projekata su:

- dugoročna ugovorna saradnja (20 do 25 godina) između javnog i privatnog sektora,
- stvarna preraspodela poslovnog rizika (poboljšanje kvaliteta usluge)
- sveobuhvatna odgovornost na strani privatnog sektora.

JPP se može javiti u sledećim oblicima:

- neformalna saradnja, kao oblik saradnje između javnog i privatnog sektora isključivo na nivou razmene informacija i kao pripremni oblik buduće saradnje;
- javno-pravni kooperativni ugovori, tj. koncesije – kada privatni sektor dobija putem javnog konkursa koncesiju na izgradnju i korišćenje određenog javnog dobra, pri čemu privatni sektor ima pravo da vrši naplatu određenih naknada, tj. da ostvaruje prihode na javnom dobru, uz plaćanje koncesije javnom sektoru;
- civilno-pravni kooperativni ugovori, tj. dugoročni ugovori o najmu, nabavci i pružanju usluga, s kooperativnim elementima koji se odnose na planiranje, izgradnju, finansiranje, poslovanje i upravljanje javnim poslovima ili javnim dobrom;
- Delimična privatizacija, kada javni sektor ustupa deo svog osnivačkog prava privatnom sektoru tako da zadržava većinsko vlasništvo, čime se stvara osnova za dugoročnu strukturiranu saradnju između javnog i privatnog sektora i zajedničko pružanje javnih usluga;
- društveno-pravna saradnja ili spajanje javnog sektora sa privatnim sektorom u zajedničko projektno društvo, pri čemu privatni sektor pruža javnu uslugu ili upravlja javnim dobrom, a javni sektor za obavljanje takvih javnih poslova plata privatnom sektoru mesečnu naknadu, uz kontrolu javnog sektora nad obavljanjem javnih poslova.

Evropska komisija je usvojila Zelenu knjigu o javno-privatnom partnerstvu Evropske unije o javnim ugovorima i koncesijama, u kojoj se analizira pojava JPP, i to pre svega radi njihove klasifikacije, kako bi se utvrdilo koje oblike takvog povezivanja obuhvataju propisi EU o javnim nabavkama. Prednost finansiranja projekata

putem javno privatnog partnerstva je u činjenici da se takva investicija ne posmatra kao povećanje javnog duga. Ključan uslov nalazi se u klasifikaciji imovine koja se razmatra uz ugovor o partnerstvu. Imovina iz ugovora ne smatra se javnom imovinom samo ako postoji čvrst dokaz da privatni partner snosi većinu rizika vezanog uz partnerstvo. Može se zaključiti da javno-privatno partnerstvo doprinosi daljoj stabilnosti tržišta i privatizaciji državnog portfelja što direktno utiče na održavanje trenda povećanja direktnih stranih investicija.

Što se tiče finansijske situacije brojnih gradova u JIE, ova vrsta tržišnog finansiranja za razvoj i sprovođenje projekata u vezi sa OUM je obećavajuća, ali je priprema i sprovođenje JPP dugotrajan i skup proces⁹⁴.

94 Više informacija na: <http://www.javnabava.hr/userdocsimages/userfiles/file/Razne%20publikacije/Step%20by%20step%20guide%20to%20PPP.pdf>

VODEĆI PROJEKTI KOJI SE ODOSE NA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST U ZEMLJAMA JIE

ALBANIJA

Grad Tirana

Projekat: Održivi razvoj transporta u Tirani, Albanija (SUSTRAFFTIA)⁹⁵

ECAT Tirana (Centar za životnu sredinu, administraciju i tehnologiju), uz podršku Ministarstva zaštite životne sredine, šuma i vodoprivrede, u saradnji s Gradom Tiranom, pokrenuo je projekat „Održivi razvoj transporta u Tirani, Albanija“ (SUSTRAFFTIA), koji finansira program LIFE i sufinansira Savezno ministarstvo zaštite životne sredine, prirode, očuvanja i nuklearne bezbednosti Nemačke.

Projekat je imao za cilj da se poboljša transport u gradu Tirani, doprinoseći direktno smanjivanju zagađenja vazduha u Tirani.

Četiri glavne aktivnosti projekta SUSTRAFFTIA su:

- 1) izrada integrisane strategije za održivi razvoj transporta u Tirani
- 2) doprinos praćenju zagađenja vazduha u Tirani vezanog za transport
- 3) osposobljavanje ključnog osoblja
- 4) podizanje nivoa javne svesti o efektima na životnu sredinu vezanim za transport i širenje znanja i publikacija.

Ključne komponente integrisane strategije održivog razvoja transporta u Tirani su:

- integrisano planiranje gradskog prevoza i upravljanje potražnjom
- strogi standardi u pogledu emisija za nova i korišćena vozila
- uvođenje čistog goriva
- pravilna inspekcija i održavanje svih vozila.

U izradi Strategije je učestvovao veliki broj aktera, od kojih je važno spomenuti Ministarstvo zaštite životne sredine, šumarstva i vodoprivrede, Ministarstvo za javne radove, transport i telekomunikacije, Nacionalnu agenciju za zaštitu životne sredine i šume, Institut za transportne studije, Institut za javno zdravstvo i brojne druge.

⁹⁵ Više informacija na: <http://ec.europa.eu/environment/life/project/>

Opština Škoder

Projekat: Izrada Plana održive urbane mobilnosti (POUM) Opštine Škoder za period 2017–2023.

Plan održive urbane mobilnosti opštine Škoder prvi je POUM razvijen u Albaniji. Njegovu izradu je podržala EU, koordinirao REC Albanija i pripremila ga je institucija GO2⁹⁶. POUM Opštine Škoder je dao instrumentalni koncept planiranja za podsticanje održivih vidova transporta i rešavanje problema urbane mobilnosti s ciljem dostizanja lokalnih i viših ciljeva Opštine Škoder u pogledu životne sredine, kao i društvenih i ekonomskih ciljeva.

Izrada POUM opštine Škoder je trajala 18 meseci ili više od 3200 radnih sati tima sastavljenog od 12 domaćih/međunarodnih stručnjaka i 210 volontera. Važno je istaknuti da su javnost i akteri bili uključeni od samog početka i da je ovaj POUM vodeći primer uspešne saradnje opštinske administracije i brojnih zainteresovanih strana u Škoderu. Petnaest obuka i javnih rasprava s različitim akterima u opštini Škoder pokazali su značaj zajedničkog rada sa ciljem povećanja kvaliteta života svih građana opštine. POUM opštine Škoder je primer kvalitetno izrađenog POUM i odličan vodič za dalji razvoj POUM u Albaniji.

BOSNA I HERCEGOVINA

Federacija Bosne i Hercegovine (FBiH)

Grad Sarajevo

Projekat: Izgradnja biciklističkih staza u gradu Sarajevu

Grad Sarajevo je, u saradnji s Ministarstvom saobraćaja i Direkcijom za puteve Kantona Sarajevo, izgradio biciklističku stazu Nedžarići–Skenderija, ukupne dužine oko 14 km, kao nastavak biciklističke staze Ilidža–Nedžarići na osnovu Elaborata mreže biciklističkih staza u Sarajevskom kantonu.

Ciljevi projekta su bili sledeći:

- stvaranje potrebne infrastrukture za razvoj biciklističkog saobraćaja u Sarajevu
- izgradnja glavne biciklističke uzdužne putanje kroz Sarajevo kao osnove za dalje širenje biciklističke infrastrukturne mreže prema pomenutom elaboratu

⁹⁶ Više informacija na: <http://www.go2albania.org/>

- podizanje nivoa javne svesti o zdravim i sigurnim prevoznim sredstvima.

projekat je proveden kroz 3 faze:

1. Biciklistička staza kroz opštinu Novi Grad Sarajevo
2. Biciklistička staza kroz opštinu Novo Sarajevo
3. Biciklistička staza kroz opštinu Centar.

Važno je istaći da je ovaj projekat podstakao druge opštine Grada i Kantona Sarajevo na izgradnju mreže biciklističkih staza na njihovom području.

Republika Srpska (RS)

Grad Banja Luka

Projekat: Mobilna aplikacija BL-bus, nova pogodnost u javnom prevozu

Grad Banjaluka pripada velikoj porodici evropskih gradova koji promovišu održivi razvoj. Najvažniji ciljevi grada su održiva mobilnost, bolja životna sredina i borba protiv klimatskih promena. Grad sprovodi različite akcije za poboljšanje kvaliteta vazduha i izgradnju čistije i zdravije sredine za svoje stanovnike. Veliki broj raznovrsnih aktivnosti sproveden je pod sloganom „Misli globalno, deluj lokalno“.

BL-bus mobilna aplikacija, novi projekt za pogodnosti javnog prevoza, ima za cilj da unapredi javni prevoz čineći ga atraktivnijim, pristupačnijim, dostupnijim, jednostavnijim, priuštivijim i dostižnijim za sve građane Banjaluke - 6A za održiv javni prevoz u Banjaluci (engl. Attractive, Accessible, Available, Approachable, Affordable, Attainable).

Sve informacije potrebne za uštedu vremena i prijatnu upotrebu javnog autobusnog prevoza u Banjaluci dostupne su u aplikacijama u App Store i Google Play Store. Napredni vodič BL-Bus razvijen je kako bi olakšao putovanje javnim prevozom i uklonio sve sumnje koje putnici mogu imati u vezi s redosledom ruta, dostupnim linijama, pretraživanjem željenog puta, vremenskim rasporedom, izmenama i promenama u stvarnom vremenu i dr.

KOSOVO

Grad Priština

Projekat: Projekat gradskog prevoza u Prištini – Planiranje održive urbane mobilnosti

Ovaj projekat finansirala je EBRD u 2015. godini i sastojao se od dva glavna dela:

- nabavke 51 niskopodnog EURO-VI autobusa za operatora javnog prevoza, firmu Trafika Urban u celosti u vlasništvu grada Prištine i obnove depoa
- razvoja POUM koji će pomoći Gradu u upravljanju mobilnošću kako bi bio kompatibilan s evropskim zahtevima u pogledu zaštite životne sredine.

Što se tiče razvoja OUM sprovedeno je devet aktivnosti:

1. Priprema plana za sektor gradskog saobraćaja u Prištini, koji bi odredio buduća prioritetna ulaganja u sektoru
2. Priprema transportnog modela kao osnova za procenu celokupnog plana mobilnosti
3. Akcije kojima se osigurava dostupnost transportnog sistema svima tako da gradski javni objekti, uključujući javni prevoz, mogu pružati usluge na inkluzivnoj osnovi
4. Akcije za poboljšanje bezbednosti i neškodljivosti u svim vidovima transporta i za smanjenje broja nezgoda
5. Akcije za smanjenje zagađenja vazduha i buke, emisije gasov sa efektom staklene bašte (GHG) i potrošnje energije
6. Akcije za poboljšanje efikasnosti i ekonomičnosti prevoza ljudi, uključujući definisane izvore finansiranja tih aktivnosti, što se odnosilo i na javno preduzeće (Trafika Urban) i na privatne prevoznike
7. Izrada opšteg i specifičnog skupa pokazatelja koji se odnose na mobilnost, socio-ekonomski i urbani razvoj Grada, koji će se pratiti radi procene delotvornosti Plana
8. Razvoj nemotorizovanih vidova transporta i intermodalnih transportnih mreža
9. Preporuke o mogućnostima učestvovanja privatnog sektora u pružanju usluga gradskog prevoza u Prištini.

Grad Priština, Opština Peć i druge kosovske opštine

Projekat: MOBKOS: Zajednička izgradnja urbane mobilnosti na Kosovu⁹⁷

U saradnji između Vlade Flandrije, Ministarstva saobraćaja i komunikacija i opštine Peć, projekat je pokrenut 2009. godine s ciljem istraživanja puteva prema novom pristupu urbanoj mobilnosti na Kosovu.

Ciljevi projekta MOBKOS su sledeći:

- istraživanje novih načina za prevazilaženje problema urbane mobilnosti na Kosovu,
 - izrada preporuka za kratkoročne, srednjoročne i dugoročne akcione planove i programe posvećene urbanoj mobilnosti
 - izgradnja mreže osoba zaduženih za održivu urbanu mobilnost na Kosovu
 - pokretanje i razvijanje veb stranice MOBKOS na osnovu znanja o urbanoj mobilnosti.
- Opština Peć bila je pilot-opština u kojoj su sprovedene aktivnosti prikazane na Slici 24.



Slika 24: Demo-aktivnosti za OUM u Peć⁹⁸

Projekat MOBKOS obuhvata različite akcije i aktivnosti koje se sprovode u gradu Prištini i drugim kosovskim opštinama:

- uvođenje ograničenja pristupa gradskim i opštinskim centrima i stambenim područjima

⁹⁷ Više informacija na: <http://www.mobkos.org/>

⁹⁸ Više informacija na: <http://www.mobkos.org/>

- kategorisanje gradskih puteva i revitalizacija javnog prostora
 - revitalizacija javnog prevoza u opštinama kao nužan preduslov za razvoj OUM
 - promovisanje čiste, bezbedne i aktivne urbane mobilnosti (pešačenje i vožnja bicikla, čista vozila)
 - unapređenje upravljanja gradskom transportnom mrežom puteva i ulica i realizacija sistema upravljanja parkiranjem
 - kontinuirana primena „mekih“ mera: kampanje za podizanje nivoa javne svesti o OUM, edukativne aktivnosti vezane za OUM, akcije u okviru Evropske nedelje mobilnosti itd.
 - implementacija rešenja za transport i isporuku tereta u skladu sa OUM
 - usvajanje novog pristupa upravljanju urbanom mobilnošću putem kooperativnih načina upravljanja i partnerstva.
- Uspešno sprovođenje projekta MOBKOS značajno je smanjilo negativne uticaje transporta u gradu i prateće probleme kao što su zagušenje, nesreće na putevima, gubitak javnog prostora, zagađenje itd. Zanimljivo je da jačanje ekonomije gradova i opština na Kosovu, uz poboljšanje kvaliteta života, povećanje bezbednosti i poboljšanja zdravlja građana promovisanjem održive urbane mobilnosti veliki je izazov, za koji centralne i lokalne vlasti na Kosovu treba zajednički da se pripreme.

Kosovske opštine

Projekat: Izrada planova za urbanu mobilnosti za period 2016–2020. za različite kosovske opštine u sklopu projekta DEMOS

Decentralizacija i opštinska podrška (DEMOS)⁹⁹ projekat je u okviru Demokratskog upravljanja i decentralizacije Švajcarske kancelarije za saradnju za Republiku Kosovo. DEMOS podržava opštine u postizanju vidljivih i opipljivih poboljšanja u pružanju usluga svojim građanima kroz različite linije intervencije, uključujući poboljšanje opštinskog transportnog sektora. DEMOS radi sa 17 partnerskih opština, koje su grupisane u zapadnim, centralnim i istočnim delovima Kosova i koje obuhvataju oko 40% populacije Kosova (otprilike 700.000 stanovnika). Projekat DEMOS sprovodi organizacija Helvetas Swiss Intercooperation, a finansira Švajcarska kancelarija za saradnju (SCO).

Značajne aktivnosti usmerene na razvoj OUM u opštinama na Kosovu bile su pripreme planova za održivu urbanu mobilnost za period 2016–2020. za sledećih pet opština:

- Opština Junik
- Opština Lipljan
- Opština Kamenica
- Opština Orahovac
- Opština Vitina.

Radne i koordinacione grupe za razvoj planova za urbanu mobilnost izvršile su analizu stanja na terenu i predložile mere koje se odnose na OUM kako bi se unapredio transportni sektor u opštinama.

⁹⁹ Više informacija na: <http://helvetas-ks.org/demos/>

Projekat: Održiva urbana mobilnost u gradu Skoplju

Može se reći da je Grad Skoplje pionir OUM u zemljama jugoistočne Evrope, koji je poslednjih nekoliko godina sprovodio brojne akcije i projekte usmerene na razvoj OUM. Neki od najvažnijih biće predstavljeni unutar projekta pod nazivom „Održiva urbana mobilnost u gradu Skoplju“.

Najznačajniji projekti i aktivnosti koji se odnose na OUM u gradu Skoplju su sledeći:

- Razvoj POUM za grad Skoplje u okviru projekta CIVITAS RENAISSANCE
- Obnova voznog parka javnog prevoznika JSP Skoplje
- Pametno izdavanje karata u svim autobusima za javni prevoz
- Rekonstrukcija biciklističkih staza
- Prikazi podataka za putnike u stvarnom vremenu – 50 ekrana na autobuskim stanicama
- Operativni centar za kontrolu javnog prevoza – praćenje autobusa korišćenjem automatskog sistema lokacije vozila
- Automatizovano upravljanje transportom u Skoplju – centar za upravljanje saobraćajem i kontrolu saobraćaja
- Mobilne aplikacije – Zelena ruta Skoplje
- Smanjenje zagušenja u Evropi – Povećanje efikasnosti transporta – projekat CREATE
- Nastavak smanjenja zagušenja stvaranjem mogućnosti za više šetnje i vožnje biciklom – projekat FLOW

Grad Skoplje

Projekat: Skoplje Velo projekat

Skoplje Velo projekat je pokrenut 2014. godine, i uključio sledeće aktivnosti:

- rekonstrukcija i izgradnja nove neprekinute biciklističke mreže u gradu
- poboljšanje mreže od 50 km biciklističkih staza u 10 opština u Skoplju
- premeštanje puteva i uvođenje biciklističkih staza
- aktivnosti za obezbeđenje parkirališta i zaštitu biciklističkih prostora od nezakonitog parkiranja automobila.

Važan deo projekta je sprovođenje šeme subvencija za kupovinu biciklova za građane. Građanima je odobrena subvencija od 40% cene bicikla ili do 4000 MKD za kupovinu novog bicikla (oko 2800 biciklova subvencionirano je 2017. godine).

CRNA GORA

Grad Podgorica

Projekat: Izgradnja nove i kontinuirano održavanje biciklističke infrastrukture u glavnom gradu Tokom 2015. godine glavni grad je započeo s aktivnostima na realizaciji projekta izgradnje biciklističkih staza kroz rekonstrukciju i prilagođavanje gradskih puteva prema preporukama i smernicama datim u Prostornom planu Podgorice (PUP). Rešenje urbanističkog planiranja predviđa izgradnju biciklističkih staza ukupne dužine oko 14,5 km, određenih s pet koridora.

U 2015. godini prva biciklistička ruta (Koridor 3) završena je s jednosmernim koridorom ukupne dužine 2,9 km. Radovi na svim koridorima sprovedeni su tokom 2016. godine. Godine 2017. završen je rad na Koridoru 1, s ukupnom dužinom u jednom smeru od 2,6 km, i Koridoru 2, s ukupnom dužinom u jednom smeru od 3,9 km. Preostali Koridor 4, s ukupnom dužinom u jednom smeru od 3 km, trebalo bi da bude dovršen 2018. godine. Ukupna investicija iznosi oko 1,1 milion evra, a 925.000 evra već je potrošeno za realizaciju prva četiri koridora. Ukupna dužina biciklističkih staza i jednosmerne staze je oko 13,5 km, a već je izgrađeno 10,5 km.

Grad Podgorica

Projekat: Izgradnja održive transportne infrastrukture Pored biciklističkih staza, izgrađen je i veliki broj parkirališta za biciklove. S ciljem povećanja kulture pešačenja u Podgorici sagrađeni su pešački most i parkovi s pešačkim područjima. U svrhu opuštanja i efikasnosti transporta na pojedinim putevima, izgrađeni su kružni tokovi kako bi se osiguralo manje ukrštanja automobila i zagušenja, što je rezultiralo smanjenom potrošnjom goriva i smanjenom emisijom zagađujućih materija. Zatim, izgradnja mini-zaobilaznice, kao i nekoliko mostova rezultirala je bržim transportom, smanjenjem zagušenja, poboljšanim kvalitetom vazduha, povećanom bezbednošću i uopšte poboljšanoj mikroklimi u smislu smanjenja uticaja „toplog gradskog otoka“.

Grad Podgorica

Projekat: Studija dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog transporta u Podgorici Glavni cilj Studije je poboljšanje javnog prevoza u Podgorici. Studija je predložila niz mera, koje su opisane u obliku tri scenarija, koja se razlikuju po mreži autobuskih linija i broju polazaka autobusa na tim linijama. Sva tri scenarija uključuju isti sistem naplate, korišćenje elektroničkih beskontaktnih smart kartica i integraciju javnog i prigradskog prevoza, što znači da se elektronska karta može koristiti u vozilima različitih prevoznika.

Grad Podgorica

Projekat: Projekat GIZ ORF EE – Mreža energetski efikasnih glavnih gradova u jugoistočnoj Evropi (NEEC)
Uspešna realizacija projekta NEEC rezultirala je brojnim postignućima u Podgorici:

- Grad Podgorica pridružio se inicijativi EU Sporazum gradonačelnika EU (CoM) i prihvatio obaveze
- Akcioni plan energetski održivog razvoja (SEAP) glavnog grada Podgorice razvijen je prema zahtevima CoM i usvojen od strane Gradskog veća.
- Jačanje kapaciteta gradske uprave i uvođenje upravljanja energijom
- Uspostavljanje i uspešno poslovanje informativnih centara i info-tačaka za energetsku efikasnost u glavnom gradu Podgorici
- Jačanje saradnje između glavnih gradova u jugoistočnoj Evropi i prenos znanja i iskustava među njima.

Mere za OUM u Podgorici bile su važan deo SEAP-a, što je dovelo do sprovođenja brojnih projekata u vezi sa OUM. Može se reći da je ovaj dokument bio osnova za razvoj OUM u Podgorici.

Opština Tivat

Projekat: Poboljšanje transportnog sektora u opštini Tivat

Opština Tivat kontinuirano ulaže velike napore u pokušaj prevladavanja transportnih izazova poslednjih nekoliko godina, a najvažnije su navedene u okviru projekta „Unapređenje transportnog sektora u opštini Tivat“:

- Novi transportni propisi – regulacija transporta i parkinga
- Stvaranje stanica Park and Ride
- Poboljšanje transportne infrastrukture – saobraćajnica, signalizacije, bezbedniji pešački prelazi, pristupne rampe za osobe s invaliditetom, podzemni prolazi za pešake
- Unapređenje biciklističkih objekata
- Uređenje pešačkih staza i održavanje postojećih pešačkih i biciklističkih staza
- Saobraćajni kružni tokovi na glavnom putu – jedan u blizini ulaza u centar grada, a drugi u blizini aerodroma Tivat
- Kontinuirane aktivnosti na podizanju nivoa javne svesti o OUM.

Opština Perast

Projekat: Održivi transportni sistem u opštini Perast

Projekat ima za cilj uspostavljanje nove moderne i sofisticirane transportne tehnike s obzirom na očuvanje životne sredine u opštini Perast.

Osnovna ideja je ograničena transportna zona, u koju će samo stanovnici, osobe s invaliditetom i dobavljači hrane moći da uđu u opštinu motornim vozilima. Na ulazu i izlazu biće smeštena dva parkirališta. Bicikli, električni automobili i Segways vozila će se koristiti kao prevozno sredstvo, a parkiranje će biti kontrolisano preko sistema za kontrolu pristupa. Potrebna energija će se osigurati putem fotonaponskih ploča.

SRBIJA

Grad Beograd

Projekat: Podrška održivom javnom transportu u gradu Beogradu

Podršku održivom javnom transportu u gradu Beogradu, finansiranu iz Globalnog fonda za zaštitu životne sredine (GEF), sproveo je UNDP 2013. godine u partnerstvu s Ministarstvom poljoprivrede i zaštite životne sredine i Gradom Beogradom, kroz Agenciju za razvoj zemljišta i Sekretarijat za transport. Opšti cilj projekta bilo je smanjenje emisija u Beogradu poboljšanjem sistema javnog prevoza, jačanjem učestvovanja biciklista u saobraćaju i obezbeđivanjem političkog okvira za održivi razvoj gradskog transporta. Neki od najvažnijih rezultata projekta bili su objavljivanje „Alata za održivu urbanu mobilnost“ i priprema 1. faze POUM grada Beograda.

Grad Kruševac

Projekat: Razvoj i sprovođenje Plana za održivu urbanu mobilnost Grada Kruševca 2017-2030.¹⁰⁰

POUM grada Kruševca, prvi POUM razvijen u Srbiji, definiše viziju, dugoročne i srednjoročne ciljeve i mere za razvoj održive urbane mobilnosti na području grada Kruševca do godine 2030. Radi uspešnog sprovođenja POUM, Gradsko veće je imenovalo devetočlani odbor za sprovođenje POUM (članovi Gradskog veća za bezbednost saobraćaja, Gradskog veća za urbanizam i Gradskog odbora za zaštitu životne sredine, predstavnici urbanističkih odeljenja i odeljenja za upravljanje parkinzima iz Gradske uprave, predstavnici firmi koje se bave javnim prevozom i drugih privatnih firmi itd.) u decembru 2017.

Jedna od mera u okviru POUM za edukaciju i podizanje nivoa javne svesti o OUM jeste osnivanje Mreže koordinatora za mobilnost u vrtićima, osnovnim i srednjim školama radi povezivanja gradskih vlasti i institucija u vlasništvu grada. POUM grada Kruševca za period 2017–2030. godine usvojilo je Gradsko veće 27. novembra 2017. godine, a Mreža koordinatora za mobilnost osnovana je u februaru 2018. godine. Trenutno ima 37 imenovanih koordinatora za svaki vrtić, osnovnu i srednju školu iz urbanih i ruralnih delova grada.

100 Dostupno na: http://krusevac.rs/images/stories/dokumenta/poum_krusevac.pdf

Grad Kruševac

Projekat: Uvođenje ulice "Play-out" u centru grada

Projekat Play-out ulice (privremeno zatvaranje glavne ulice za motorni transport) započeo je 2015. godine, kada je deo Vidovdanske ulice zatvoren za sav motorni transport tokom sedam dana Evropske nedelje mobilnosti u periodu od 18 do 22 časa. Sledeće godine (2016), privremeno zatvaranje dela Vidovdanske ulice trajalo je duže, odnosno od jula do kraja septembra. Kao odgovor na zahteve građana, zatvaranje dela glavne ulice za transport koje oslobađa javni prostor za druge aktivnosti 2017. godine je trajalo još duže, odnosno od 1. juna do početka oktobra. Područje oslobođeno motornog transporta preuzele su dečje aktivnosti (roleri, biciklizam itd.) Tokom 2018. godine, Vidovdanska ulica je bila zatvorena za motorna vozila od 1. maja do 1. oktobra. Ovaj projekat pokazuje sve prednosti načela „Ulice za ljude“ u odnosu na načelo „ulica za vozila“.

Grad Šabac

Projekat: Savapark¹⁰¹

Projekat Savapark reguliše široko područje 4,5 km duge obale reke Save u Šapcu, pokrivajući površinu od gotovo 350 hektara, s ciljem da se ovaj, uglavnom neiskorišćeni, prostor pretvori u zeleni rekreativni park za građane. Veličina prostora i zahtevi dostupnosti svima zahtevaju neki transport kao nužnost, ali unutar parka je transport ograničen na električna vozila. Parking je obezbeđen u višespratnim garažama sa zelenim fasadama, s prioritetnim parkiralištem za osobe s invaliditetom i električna vozila. Projekat Savapark promovira održive načine prevoza i podstiče korisnike da hodaju ili voze bicikl dok uživaju u parku.

Grad Šabac

Projekat: Razvoj javnih prostora¹⁰²

Projekat razvoja javnih prostora započeo je 2015. kada je javno parkiralište na glavnom gradskom trgu pretvoreno u otvoreni prostor za pešake, bicikle i dečje igralište. Sledeća faza projekta bila je obnova gradskog parka, koja je izvedena 2016. godine, izgradnjom nove mreže pešačkih i biciklističkih staza. Cilj Gradske uprave je rekonstruisanje tri glavna gradska trga i tri parka (jedan glavni park i dva lokalna parka) proširivanjem pešačke zone i povezivanjem javnih prostora do kraja 2020. godine.

101 Više informacija na: <http://www.plansabac.co.rs/en/usvojen-pdr-savapark-u-sapcu/>

102 Više informacija na: <http://www.plansabac.co.rs/en/portfolio/trg-sabackih-zrtava/>

SUMSEEC I RODNA RAVNOPRAVNOST

RODNA RAVNOPRAVNOST U ZEMLJAMA JIE

Agenda 2030 i novi Evropski konsenzus o razvoju jasno naglašavaju centralnu ulogu rodne ravnopravnosti (engl. Gender Equality – GE) u održivom razvoju¹⁰³. Kao bitan faktor u postizanju održive promene, rodna ravnopravnost je jedna od ključnih vrednosti na kojima se zasniva projekat SUMSEEC. Rodno diferencirani postupci i dosledni naponi da se osigura da žene i muškarci uživaju jednake mogućnosti su među obeležjima koja bi trebalo da definišu sektor transporta u zemljama jugoistočne Evrope.

Zemlje JIE karakteriše trajna nejednakost žena i muškaraca (visoka stopa nezaposlenosti i neaktivnosti žena, neplaćena nega koju gotovo isključivo pružaju žene, niska zastupljenost žena u odlučivanju, velika učestalost nasilja u porodici i dr.). Na produbljivanje nejednakosti između žena i muškaraca u zemljama jugoistočne Evrope bitno je uticala nedavna istorija, posleratna obnova, izgradnja država i njihova opredeljenost za pristupanje EU¹⁰⁴. Iako je uspostavljen temeljni pravni i politički okvir za rodnu ravnopravnost, u praksi žene ne uživaju jednaka prava, a svi nacionalni planovi za rodnu ravnopravnost su nedovoljno finansirani i slabo se provode.

Načelno, rodna ravnopravnost u zemljama jugoistočne Evrope je na izuzetno niskom nivou. Jedina publikacija dostupna u regionu je poglavlje o rodnoj ravnopravnosti u makedonskom Trećem nacionalnom izveštaju o klimatskim promenama, pripremljenom u okviru izveštavanja o napretku zemlje na Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih nacija o klimatskim promenama (UNFCCC) 2014. godine. Spomenuto poglavlje daje temeljan pregled rodne i klimatske promene u Makedoniji. Dokument sadrži pokazatelje rodne ravnopravnosti i klimatskih promena, kao i predloženi akcioni plan o prilagođavanju klimatskim promenama i ublažavanju tih promena i rodnoj dimenziji u tome. Proces reforme imaju relativno sličnu dinamiku. Do određene mere, aktivnosti deluju u opsežnom okruženju u kojem direktive EU nastoje doprineti većoj rodnoj ravnopravnosti. Istovremeno, dinamiku tih tranzicionih ekonomija karakteriše potraga za novim nacionalnim identitetom, koju načelno prati obnavljanje tradicionalnih – i visoko stereotipnih i nejednakih – rodni normi i vrednosti. Kao rezultat toga, odnosi između žena i muškaraca kontinuirano se menjaju, o njim se pregovara i nanovo se definišu, kao i njihov odnos prema državi. Posledični izazovi naročito su vidljivi u veoma spornim oblastima kao što su energetska upravljanje i sadašnje stanje u pogledu rodne ravnopravnosti. Na tu dinamiku dodatno utiče i na tekuća ekonomska i finansijska kriza.

103 GIZ Gender Strategy/Strategija rodne ravnopravnosti, mart 2012.

104 Dolly Wittberger, PhD, ORF Energetska efikasnost - Rodna procjena spola, decembar 2014.

Izazovi u pogledu rodnog aspekta u projektu SUMSEEC su sledeći:

- nedostatak politike, zakonodavstva i propisa koji se odnose na RR
- nedostatak analiza, studija i istraživanja o RR
- nedostatak svesnosti i senzibilizacije na RR
- nedostatak podataka i informacija o rodnoj dimenziji u transportnom sektoru
- ograničena zastupljenost i učestvovanje žena u transportnom sektoru (kreiranje politika, zapošljavanje, obrazovanje/studije/obuka, građanski aktivizam)
- povoljniji uslovi zaposlenja za muškarce (pristup, plata, karijera itd.)
- nedostatak rodno osetljivih pilot-projekata i iskustva u prikazivanju načina na koji se teme OUM rešavaju na praktičan i rodno odgovoran način
- žene su gotovo isključivo odgovorne za pružanje neplaćenih usluga nege (domaćinstvo, nega dece, bolesnih i starijih), što je nedovoljna upotreba ljudskih kapaciteta i resursa te jako doprinosi vremenskom opterećenju žena
- nedostatak razmatranja bezbednosti žena u planiranju
- nedostatak razmatranja uloge žena u planiranju OUM.

PREPORUKE ZA POBOLJŠANJE RODNE RAVNOPRAVNOSTI U OKVIRU SUMSEEC-A

Potencijal za unapređenje rodne ravnopravnosti u okviru SUMSEEC-a je visok, a glavne preporuke su sledeće:

- drastično povećanje broja žena donosilaca odluka na svim nivoima
- sprovođenje politike RR i odgovarajućeg zakonodavstva u zemljama JIE
- ravnopravni uslovi zaposlenja (plata, razvoj karijere, radni uslovi itd.)
- sprovođenje kontinuiranih informativnih i edukativnih aktivnosti usmerenih na podizanje nivoa javne svesti o rodnoj ravnopravnosti
- pozicioniranje kontakt osoba za rodna pitanja ili stručnjaka za rodnu ravnopravnost kao obaveznih zaposlenih u javnim telima, institucijama i organizacijama na svim nivoima
- uspostavljanje finansijskih programa za nevladine organizacije koje se bave pitanjima rodne ravnopravnosti
- RR kao snažni kriterijum evaluacije za mehanizme finansiranja EU (Horizont 2020, IPA II, programi Evropske teritorijalne saradnje, CIVITAS, Elena itd.).

Može se zaključiti da ispunjavanje ciljeva u vezi sa rodnom ravnopravnošću neće biti lagan zadatak u zemljama JIE, ali s kontinuiranom podrškom međunarodnih organizacija, prvenstveno Nemačke organizacije za međunarodnu saradnju (GIZ), svakako je dostižno u doglednoj budućnosti.

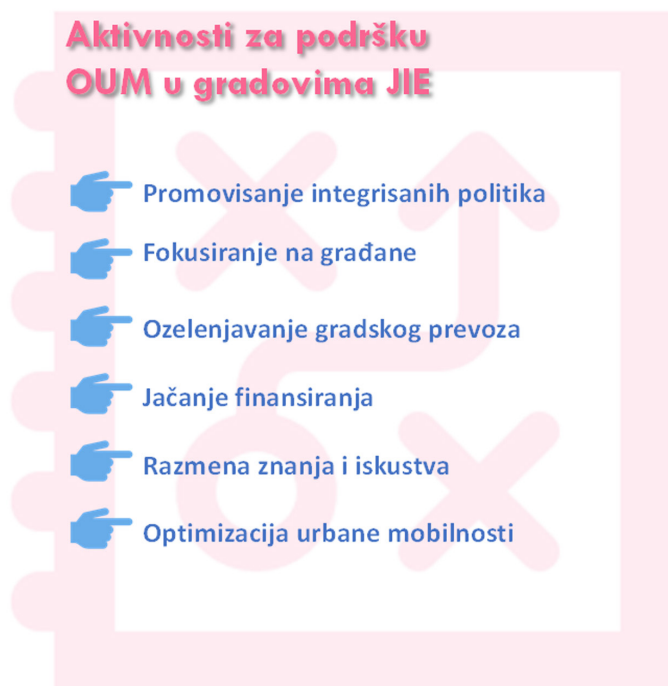


Slika 25. Šest glavnih ciljeva SUMSEEC-a



Slika 26. Osm glavnih ciljeva SUMSEEC-a u gradovima

Uopšteno govoreći, najbolji način za postizanje 6 glavnih ciljeva SUMSEEC-a i osam ciljeva SUMSEEC-a u gradovima prikazani su na Slici 27.



Slika 27. Najbolji načini podrške održivoj urbanoj mobilnosti u gradovima/opštinama JIE

Aktivnosti koje treba preduzeti za razvoj SUM SEE grada/opštine podeljene su u šest glavnih kategorija:

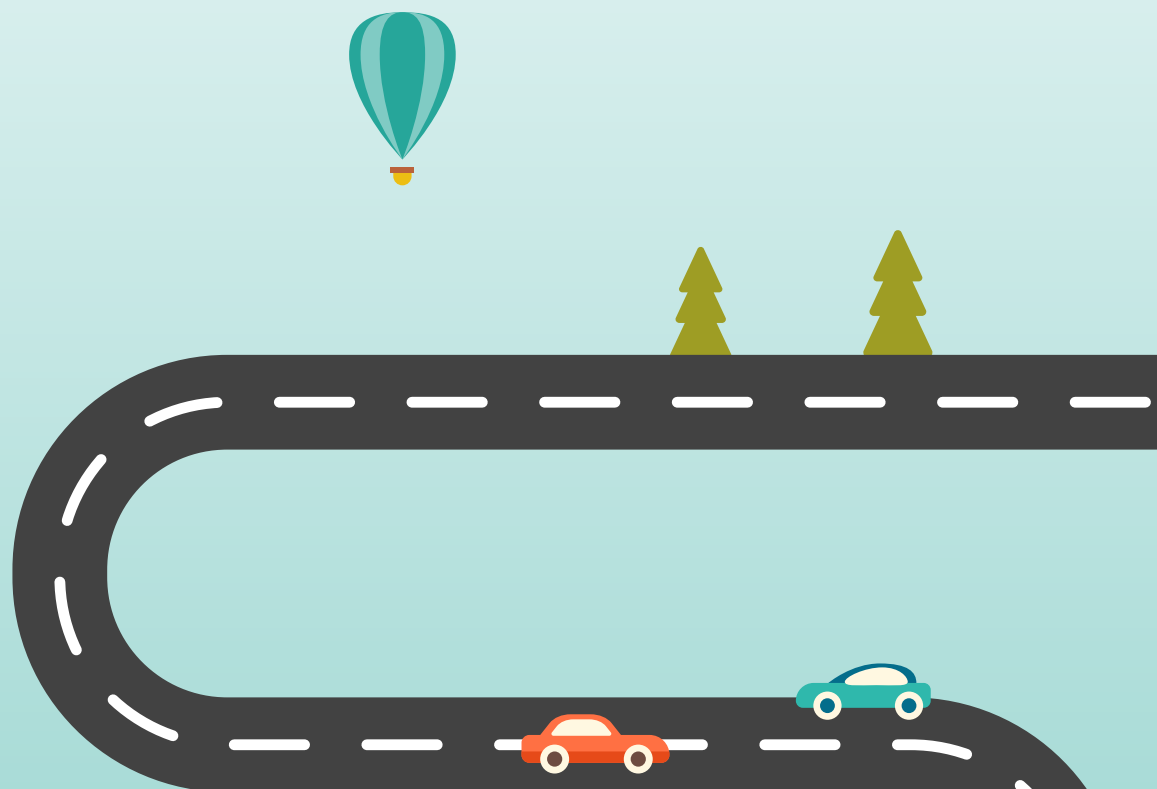
- strateške
- zakonodavne i regulatorne
- tehničke
- fiskalne/finansijske
- komunikacija/izgradnja kapaciteta
- istraživanje i razvoj.

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| S T R A T E Š K E | Uspostaviti podršku u celom političkom spektru za razvitak SUM SEE grada/opštine |
| | Uspostaviti nezavisni odbor za praćenje i izveštavanje o napretku razvoja SUM SEE gradova/opština na trajnoj osnovi, uključujući izradu preporuka za poboljšanja i periodična ažuriranja |
| | Sprovesti sistematičnu procenu prepreka razvoju OUM u svakom segmentu i identifikovati optimalna rešenja za uklanjanje prepreka |
| | Kontinuirano smanjivati energetska siromaštvo unapređenjem održive urbane mobilnosti u SUM SEE gradu/opštini |
| | Postaviti ciljeve multisektorske sinergije transporta s drugim sektorima (urbanizam, energetika, građevinarstvo, ekologija, turizam i dr.) |
| | Uspostaviti široku grupu zainteresovanih strana kao forum za konsultacije, formulisanje politike i povratne informacije o praktičnim pitanjima i preprekama razvoju OUM na osnovu načela RR |
| Z A K O N O D A V N E | Identifikovati pokretače i razviti podsticajno nacionalno zakonodavstvo za ubrzan razvoj OUM |
| | Doneti i sprovesti propise o OUM na opštinskom nivou |
| | Doneti nacionalne strategije o tehnologijama niskog/nultog nivoa emisija ugljenika kako bi se obezbedilo pozitivno okruženje za OUM |
| | Izraditi nacionalni POUM |
| | Obavezna izrada POUM za gradove s više od 30.000 stanovnika |
| | Izraditi i sprovesti sistem praćenja i provere OUM uvođenjem indikatora održive urbane mobilnosti (IOUM) |
| T E H N I Č K E | Razviti standarde koji se progresivno i redovno pojačavaju kao odgovor na nova tehnološka rešenja |
| | Analizirati potencijal tehnoloških rešenja za mobilnost s niskom nivoom emisija ugljenika u gradu/opštini |
| | Obezbediti kontinuirani, strogi nadzor i kontrolu usklađenosti s ekološkim standardima |
| | Razviti pakete rešenja koja se mogu lako replicirati u različitim gradovima/opštinama |
| | Uvesti standarde kvaliteta/sisteme sertifikacije za vozila javnog prevoza |
| | Implementirati pametna rešenja za transport (inteligentni semafori, merači protoka saobraćaja itd.) |
| Osigurati kontinuirani, strogi nadzor i kontrolu usklađenosti sa standardima održivog transporta | |


| | |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| F I N A N S I J E | Osigurati izvore finansiranja za razvoj OUM i mehanizme koji efektivno koriste privatni kapital |
| | Uzeti u obzir sve prednosti održive urbane mobilnosti (npr. zdravlje, zapošljavanje, povećanje kvaliteta života itd.) u odlukama o javnom finansiranju |
| | Razviti jednostavan („one-stop-shop“) i komercijalno privlačan izvor finansiranja različitih mera OUM |
| | Razviti mehanizme za podsticanje sprovođenja mera OUM pomoću finansiranja od treće strane |
| | Uspostaviti mehanizme određivanja cena energije/ugljenika koji će dati prave ekonomske signale |
| | Prestati subvencionisati fosilna goriva na bilo koji način |
| | Uspostaviti „bonus-malus“ mehanizme (npr. sistemi oporezivanja koji nagrađuju ekološki prihvatljiva vozila, a penalizuju ona koja to nisu, određivanje cena goriva i dr.) |
| K A P A C I T E T | Uspostaviti javno dostupne baze podataka koje pokazuju razvoj OUM |
| | Pripremiti programe razvoja veština i obuke za ključna zanimanja i discipline |
| | Uspostaviti mreže za razmenu znanja i iskustava širom zemalja JIE |
| | Podsticati razvoj lokalne industrije za maksimizovanje makroekonomske koristi i minimiziranje pratećih emisija CO ₂ |
| | Kontinuirano pokretati informativno-promotivne aktivnosti za podizanje nivoa javne svesti o neophodnosti sprovođenja mera OUM |
| | Redovno i javno informisati javnost i komunicirati o napretku razvoja OUM |
| R & D | Angažovati sve zainteresovane strane u svim fazama razvoja POUM |
| | Podržati istraživačke, razvojne i demonstracione projekte u novim i poboljšanim tehnologijama i tehnikama za razvoj OUM |
| | Angažovati zainteresovane strane u domenu istraživanja i razvoja u svim fazama razvoja POUM |

21 KORAK PREMA SUM SEE GRADU/OPŠTINI

| | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Doneti i objaviti odluku gradskog/opštinskog veća da će se grad/opština razvijati u smeru SUM SEE grada/opštine |
| 2. | Izgraditi uspešnu organizacionu strukturu zasnovanu na načelima RR (Poglavlje 9) |
| 3. | Iskoristiti međunarodnu podršku |
| 4. | Iskoristiti primere dobre prakse i vodeće projekte u oblasti održive urbane mobilnosti |
| 5. | Uključiti što veći broj zainteresovanih strana u izradu kvalitetnog POUM |
| 6. | Identifikovati konkretne mere za unapređenje transportnog sektora u gradovima/opštinama |
| 7. | Iskoristiti učešće u Evropskoj nedelji mobilnosti na najbolje načine (Poglavlje 11) |
| 8. | Iskoristiti dostupnost velikog broja alata za razvitak SUM SEE grada/opštine |
| 9. | Kontinuirano jačati privredni razvoj grada/opštine sprovođenjem mera OUM i stvaranjem novih (zelenih) poslova |
| 10. | Uspostaviti odličnu saradnju sa što većim brojem gradova/opština radi zajedničkog razvoja OUM i sinergije |
| 11. | Iskoristiti vodeće inicijative, programe, platforme i partnerstva EU (Poglavlje 2) |
| 12. | Uspostaviti indikatore održive urbane mobilnosti (IOUM) |
| 13. | Identifikovati i kontinuirano podnositi prijave za raspoložive fondove EU (Poglavlje 12) |
| 14. | Kontinuirano razmenjivati iskustva i primere najbolje prakse s drugim gradovima/opštinama JIE (Poglavlje 13) |
| 15. | Kontinuirano meriti emisije gasova s efektom staklene bašte u gradu/opštini i obaveštavati javnost o rezultatima |
| 16. | Razviti zajednički „know-how“ u SUM SEE gradovima/opštinama |
| 17. | Kontinuirano pripremati i sprovoditi razne oblike edukacije o OUM za različite ciljne grupe pod motom „Znanje je moć!“ |
| 18. | Kontinuirano organizovati akcije i kampanje za podizanje nivoa javne svesti o OUM |
| 19. | Uspostaviti inovativne finansijske instrumente za sprovođenje mera OUM (JPP, grupno finansiranje, itd.) |
| 20. | Unaprediti kvalitet života u SUM SEE gradovima/opštinama kroz smanjenje zagađenja i poboljšanje kvaliteta vazduha, smanjenje zagušenja, smanjenje buke i dr.) |
| 21. | Generalno poboljšati kvalitet života u SUM SEE gradovima/opštinama kroz kontinuirani razvoj održive urbane mobilnosti pod motom „Ulice za ljude, a ne za automobile!“ |



Objavio:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Otvoreni regionalni fond za Jugoistočnu Evropu - Energetska efikasnost (ORF-EE)
Zmaja od Bosne 7-7a (Importanne Centar 03/IV)
71000 Sarajevo, Bosna i Hercegovina
T + 387 33 957 500
F + 387 33 957 501
GIZ-BosnienHerzegowina@giz.de
www.giz.de/regional-funds-southeasteurope
 @ORFEnergyEfficiency