



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 Europe

SUMSEEC

VODIČ ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST U ZEMLJAMA JUGOISTOČNE EUROPE

Implemented by:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

In cooperation with:



IMPRINT

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH
Sjedište: Bonn i Eschborn, Njemačka

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

GIZ ured 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/xxxxxx

 @ORFEnergyEfficiency

Novembar 2018.

Štampa, dizajn i grafičko rješenje

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 & Miodrag Glušćević
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
Dario Bušić, Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
Aljaž Plevnik, Urbanistički institut Republike Slovenije (UIRS)
Grafici i slike
Levent Saran & Tamara Čolović

GIZ ORF-EE tim

Joachim Gaube, menadžer sektorskog fonda ORF-EE, Bosna i
Hercegovina
Dubravka Bošnjak, regionalna menadžerica projekta, Bosna i
Hercegovina
Jasna Sekulović, projektna menadžerica i koordinatorica za
Crnu Goru
Emina Durmo, savjetnica za jednakost spolova, odnose s
javnošću i komunikacije
Amela Vranić, administrativna menadžerica, Bosna i Hercegovina
Ilija Sazdovski, koordinator za Makedoniju
Ismail Beka, koordinator za Albaniju i Kosovo
Svetlana Bačanin, koordinatorica za Srbiju
Marina Cvetković, administrativna menadžerica, Makedonija
(BJR)
Zhaneta Shehi, administrativna menadžerica, Albanija
Olga Mičunović, administrativna menadžerica, 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
Njemačke (BMZ).

Imprint	1
Sadržaj	2
Slike	3
Skraćenice	4
Uvod	5
EU politike, zakonski propisi i regulativa o održivoj urbanoj mobilnosti	6
Vodeće EU inicijative, programi, platforme i partnerstva održive urbane mobilnosti	21
Vizija, misija i ciljevi SUMSEEC vodiča	36
Metodologija i pristupi SUMSEEC vodiča	38
Prednosti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE	42
Izazovi i prepreke u razvitku održive urbane mobilnosti u gradovima JIE	44
Situacija u području održive urbane mobilnosti u zemljama JIE	48
• Pozitivni aspekti	48
• Manje pozitivni aspekti	49
• Mogućnosti za poboljšanje održive urbane mobilnosti	52
Transportne strategije i zakonodavstvo u zemljama JIE	55
Jačanje kapaciteta na području održive urbane mobilnosti	64
• Jačanje kapaciteta državne vlasti	64
• Jačanje kapaciteta udruženja gradova i općina	65
• Jačanje kapaciteta gradske/općinske uprave	66
Zainteresirane strane (dionici) održive urbane mobilnosti u zemljama JIE	68
Aktivnosti za podizanje svijesti javnosti o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE	74
• Europska sedmica mobilnosti u Albaniji	76
• Europska sedmica mobilnosti u BiH	77
• Europska sedmica mobilnosti na Kosovu	78
• Europska sedmica mobilnosti u Makedoniji	78
• Europska sedmica mobilnosti u Crnoj Gori	78
• Europska sedmica mobilnosti u Srbiji	78
Financijski instrumenti za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE	81
Vodeći projekti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE	94
SUMSEEC ravnopravnost spolova	106
• Ravnopravnost spolova u zemljama JIE	106
• Preporuke za poboljšanje SUMSEEC rodne ravnopravnosti	107
Najbolji načini razvitka održive urbane mobilnosti u gradu/općini u zemljama JIE - SUM SEE grad/općina	108

SLIKE

Slika 1: Distribucija emisija CO2 u transportnom sektoru EU	8
Slika 2: Komponente Paketa mjera urbane mobilnosti	10
Slika 3: 7 glavnih karakteristika SUMP-a	12
Slika 4: 10 glavnih prednosti SUMP-a.....	13
Slika 5: CIVITAS projekti	25
Slika 6: CIVITAS gradovi u JIE	26
Slika 7: CIVITAS nacionalne mreže - CIVINET.....	27
Slika 8: 4 područja djelovanja TUMI-a.....	28
Slika 9: 12 poruka MobiliseYourCity o SUM razvoju.....	30
Slika 10: Izbjegavanje-Pomak-Poboljšanje (ASI) pristup - mjere.....	39
Slika 11: Avoid - Shift - Improve / Izbjegavanje-Pomak-Poboljšanje (ASI) pristup - mjere.....	40
Slika 12: 5 glavnih prednosti SUM-a.....	42
Slika 13: Prednosti Održive urbane mobilnosti u općinama JIE.....	42
Slika 14: Prepreke za napredak SUM-a u gradovima JIE.....	46
Slika 15: Udio različitih faktora koji uzrokuju obeshrabrujuću i destimulirajuću investicijsku klimu.....	46
Slika 16: SUM edukativni treninzi za udruženja gradova/općina i gradsku/općinsku upravu.....	66
Slika 17: Gradska/općinska organizacijska struktura.....	67
Slika 18: Ciljevi podizanja javne svijesti.....	74
Slika 19: Gradovi JIE u EMW 2017.....	76
Slika 20: SUM kampanje podizanja javne svijesti u zemljama JIE.....	79
Slika 21: Dostupni međunarodni financijski instrumenti za SUM u zemljama JIE.....	81
Slika 22: Raspodjela financijskih sredstava iz IPA II 2014-2020 u JIE zemljama.....	82
Slika 23: 11 Interreg V investicijskih prioriteta.....	84
Slika 24: Demo SUM akcije u Peći.....	98
Slika 25: 6 glavnih SUMSEEC ciljeva.....	108
Slika 26: 8 glavnih SUMSEEC ciljeva u gradovima.....	108
Slika 27: Najbolji načini podrške održivoj urbanoj mobilnosti u gradovima/općinama JIE.....	109

SKRAĆENICE

- AoM** - Association of Municipalities/Udruženje gradova/općina
- CIVINET** - CIVITAS National Networks/CIVITAS nacionalne mreže
- CIVITAS** - City VITALity and Sustainability Initiative/Inicijativa za vitalnost i održivost gradova
- CSO** - Civil Society Organization/Organizacija građanskog društva
- EE** - Energy Efficiency/Energetska efikasnost
- ELTIS** - European Local Transport Information Service/Europski servis za informacije o lokalnom transportu
- EMW** - European Mobility Week/Europska sedmica mobilnosti
- EPOMM** - European Platform on Mobility Management/Europska platforma o upravljanju mobilnošću
- GE** - Gender Equality/Ravnopravnost spolova
- GM** - Gender Mainstreaming/Strategija za postizanje ravnopravnosti spolova
- LGA** - Local Government Authority/Nadležni organ lokalne uprave
- LUTP** - Leaders in Urban Transport Planning Program/Lideri u Programu urbanog transporta
- POLIS** - European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions/Mreža europskih gradova i regija koji razvijaju inovativna rješenja za transport
- PPP** - Public-Private Partnership/Javno-privatno partnerstvo
- RES** - Renewable Energy Sources/Obnovljivi izvori energije
- SEEC** - South-east Europe Countries/Zemlje jugoistočne Europe
- SEM** - Sustainable Energy Municipality/Općina održive energije
- SEAP** - Sustainable Energy Action Plan/Akcijski plan energetske održivosti razvoja
- SEETO** - South East Europe Transport Observatory/Transportni opservatorij jugoistočne Europe
- SloCaT**-Partnership on Sustainable Low Carbon Transport/Partnerstvo o održivom transportu s niskim nivoom ugljika
- SUM** - Sustainable Urban Mobility/Održiva urbana mobilnost
- SUMP** - Sustainable Urban Mobility Plan/Plan održive urbane mobilnosti
- UEMI** - Urban Electric Mobility Initiative/Inicijativa za urbanu električnu mobilnost
- TUMI** - Transformative Urban Mobility Initiative/Inicijativa transformativne urbane mobilnosti

UVOD

Do 2030. godine, 60% svjetske populacije će živjeti u gradovima, pri čemu će više od dvije milijarde ljudi živjeti u gradovima u razvoju.

Trenutno, preko 50% stanovništva živi u gradovima zemalja jugoistočne Europe. Negativni efekti transportnog sistema u gradovima jugoistočne Europe su veliki i "ozelenjivanje" transportnog sistema vrlo je važan, ali istovremeno i izazovan i složen proces.

Gradovi JIE neće se razvijati paralelno i tempo promjena će se razlikovati. No, gradovi JIE su na mnogo načina slični i suočeni sa zajedničkim izazovima i mogućnostima, te mogu uspješno učiti jedni od drugih, što je i bio glavni razlog pokretanja projekta Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Europe (eng. Sustainable Urban Mobility in South-east Europe countries - SUMSEEC).

Na osnovu naučenih lekcija, pozitivnih iskustava i odlične suradnje postignute uspješnom realizacijom projekata "Jačanje kapaciteta za energetske upravljanje u gradovima ususret ciljevima EU Sporazuma gradonačelnika - Inicijativa glavnih gradova", "Jačanje mreže energetski efikasnih glavnih gradova u jugoistočnoj Europi - NEEC", "Mreža energetski efikasnih gradova JIE - Implementacija akcijskih planova energetski održivog razvitka (Sustainable Energy Action Plans - SEAPs) glavnih gradova - NEEC SEAP" i "Energetska efikasnost u udruženjima gradova i općina - EeMA", SUMSEEC projekt ima za cilj stvaranje održivih i integriranih sektora transporta koji će doprinijeti održivom ekonomskom razvoju i razvoju ljudskih kapaciteta u zemljama JIE.

Rješavanje izazova mobilnosti u zemljama i gradovima JIE zahtijeva koordinirane akcije svih zainteresiranih strana prema novim "multimodalnim" sustavima baziranim na kombinaciji pješačkog, automobilskog, autobusnog, biciklističkog i željezničkog transporta. Potrebni su tehnološki napredak i komercijalizacija, finansiranje, inteligentne politike i inovacija modela poslovanja kako bi se postigla poboljšanja produktivnosti, uz istodobno stvaranje održivijih okruženja u našim gradovima.

Vjerujemo da će SUMSEEC vodič pružiti našim gradovima solidnu platformu za razvoj održive urbane mobilnosti u cilju poboljšanja kvalitete života, zdravlja i blagostanja.

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

EU POLITIKE, ZAKONSKI PROPISI I REGULATIVA O ODRŽIVOJ URBANOJ MOBILNOSTI

Najvažniji zakonski propisi Energetske unije (EU) o održivoj urbanoj mobilnosti, kronološkim redoslijedom:

- Revidirana Direktiva o čistim vozilima - 2017¹
- Europska strategija i Akcijski plan za mobilnost s niskim nivoima emisije - 2016²
- Paket urbane mobilnosti - 2013³
- Bijela knjiga - Vodič prema jedinstvenom europskom transportnom prostoru - Prema konkurentnom transportnom sistemu s efikasnim korištenjem resursa - 2011⁴
- Direktiva 2009/33/EZ o promoviranju čistih i energetske efikasnih vozila u cestovnom prijevozu - (Direktiva o čistim vozilima) - 2009⁵
- Akcijski plan o urbanoj mobilnosti (APUM) - 2009⁶
- Akcijski plan za implementaciju inteligentnih transportnih sistema - 2008⁷
- Zelena knjiga o urbanoj mobilnosti - Prema novoj kulturi za urbanu mobilnost - 2007⁸

DIREKTIVA O ČISTIM VOZILIMA

Direktiva o promoviranju čistih i energetske efikasnih cestovnih prijevoznih vozila (Direktiva o čistim vozilima) ima za cilj široko tržišno uvođenje ekološki prihvatljivih vozila. Direktiva zahtjeva da se u svim nabavkama cestovnih prijevoznih vozila uzmu u obzir utjecaji energije i okoliša tokom cijelog njihovog vijeka trajanja, što je obuhvaćeno direktivama o javnoj nabavci i Uredbi o javnoj službi.

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

PODRUČJE PRIMJENE (ČLAN 3.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Uredba (EZ) 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. oktobra 2007. godine o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70

IZUZECI (ČLAN 2.)

- Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. septembra 2007. godine o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sistema, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila.

FINANSIRANJE (UVODNE ODREDBE 30 I 37) DODJELA SREDSTAVA EU

- Uredba Vijeća (EZ) br. 1083/2006 od 11. jula 2006. godine o utvrđivanju općih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu i stavljanju van snage Uredbe (EZ) br. 1260/1999

CIVITAS INICIJATIVA

OBZOR 2020

PRAVILA EU O DRŽAVNOJ POMOĆI ZA NACIONALNO FINANSIRANJE

- Smjernice Zajednice o državnoj pomoći za zaštitu okoliša [Službeni list 2008/C82/01 od 01.04.2008.]
- Uredba Komisije (EC) br. 800/2008 od 6. avgusta 2008. kojom se proglašavaju određene kategorije pomoći u skladu sa zajedničkim tržištem u primjeni člana 87. i 88. Ugovora (Opća uredba o skupnim izuzecima)
- Saopštenje Komisije - smjernice Zajednice o državnoj pomoći za željeznička preduzeća [Službeni list C 184 od 22.07.2008.]

SMJERNICE EU O NACIONALNIM FINANSIJSKIM PODSTICAJIMA ZA VOZILA

Radni dokument osoblja Komisije "Smjernice o finansijskim podsticajima za vozila" od 13. novembra 2009. godine koji daje praktične smjernice zemljama članicama koje žele uvesti finansijske podsticaje za vozila koja zadovoljavaju obavezne granične vrijednosti emisija prije propisanih datuma navedenih u Uredbi (EZ) br. 715/2007

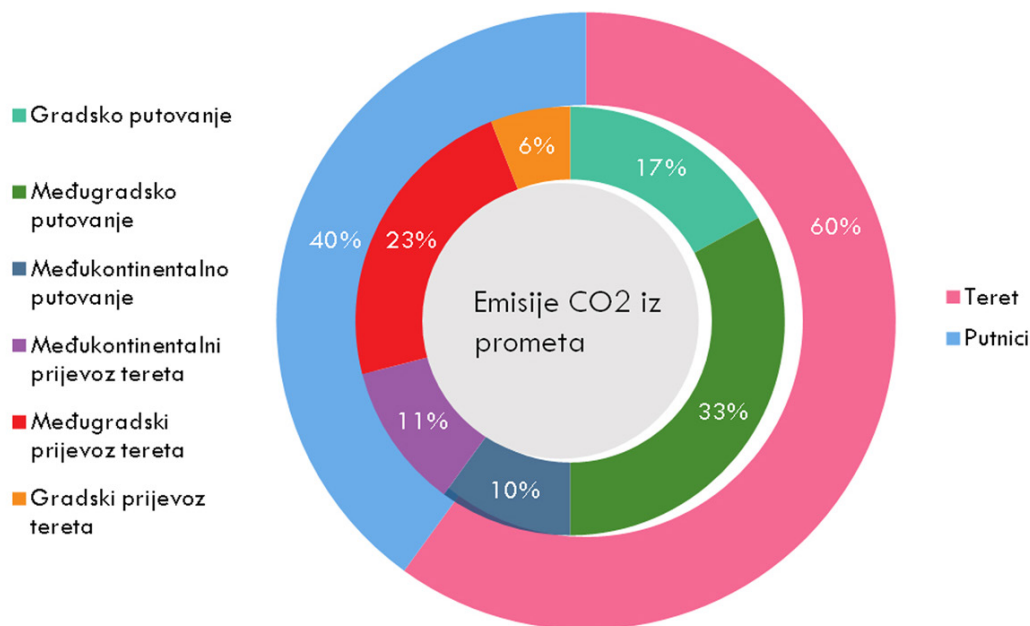
OSTALA ZAKONSKA REGULATIVA (UVODNA IZJAVA 21)

Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. juna 2007. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih putničkih i komercijalnih vozila (Euro 5 i Euro 6) te dostupnosti informacija o popravka i održavanju vozila

U novembru 2017, Europska komisija je predložila reviziju Direktive o čistim vozilima, nakon što je ocjenjivanje pokazalo da je Direktiva ostvarila ograničene rezultate, na primjer nepodsticanjem značajnijeg prihvatanja čistih vozila na tržištu.

Revidirana Direktiva ima za cilj promovirati rješenja čiste mobilnosti u natječajima za javnu nabavku i time povećati potražnju i daljnje uvođenje čistih vozila.

Revidirana Direktiva donosi definiciju za čista laka vozila na osnovu kombiniranog praga emisija CO₂ i onečišćujućih tvari u atmosferu (Slika 1) a za teška vozila, daje definiciju na osnovu alternativnih goriva. Revidirana Direktiva usklađena je s paketom mjera za energetske uniju Europske komisije, koja planira djelovati na daljnjoj dekarbonizaciji cestovnog transporta u skladu s klimatskim i energetske ciljevima do 2030. godine, kao i obavezama EU-a na osnovu Pariškog sporazuma. Revidirana Direktiva dodijeljena je Odboru Europskog parlamenta za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI). Parlament snažno podupire šire uvođenje vozila s alternativnim gorivima na europskom tržištu.



Slika 1: Distribucija emisija CO₂ u transportnom sektoru EU

EUROPSKA STRATEGIJA I AKCIJSKI PLAN ZA MOBILNOST S NISKIM NIVOIMA EMISIJE

Globalni pomak prema cirkularnoj ekonomiji s niskim udjelom ugljika je započeo i njegov tempo se ubrzava. Kako bi Europa ostala konkurentna i sposobna odgovoriti na sve veće potrebe za mobilnosti ljudi i roba, strategija Komisije za mobilnost s niskim nivoom emisija postavlja jasne principe državama članicama kako bi se pripremile za budućnost. Strategija Energetske unije doprinosi tom cilju.

Strategija mobilnosti s niskim nivoom emisije objedinjuje inicijative koje Komisija planira u nadolazećim godinama i mapira područja za istražuje mogućnosti, te pokazuje kako su povezane inicijative u srodnim područjima u cilju postizanja što veće sinergije kao jedanog od alata za modernizaciju europske ekonomije i jačanje njenog unutarnjeg tržišta.

Tri glavna stupa Strategije su:

- **Povećanje efikasnosti transportnog sistema** iskorištavanjem digitalnih tehnologija, pametnim određivanjem cijena i daljnjim podsticanjem prijelaza na načine transporta s manjim nivoom emisije;
- **Ubrzavanje primjene alternativne energije s niskim nivoom emisije u transportu,** poput naprednih biogoriva, električne energije, vodika i obnovljivih sintetičkih goriva, te uklanjanje prepreka za elektrificiranje transporta;
- **Kretanje prema vozilima s nultim nivoom emisije.** Iako će biti potrebna daljnja poboljšanja motora s unutrašnjim sagorijevanjem, Europa mora ubrzati prijelaz prema vozilima s niskim i nultim nivoom emisije. (Zakonodavstvo EU trenutno se odnosi na vozila s niskim emisijama koja imaju razinu ispušnih plinova ispod 50 g/km, što uključuje neke plug-in hibride, potpuno električne automobile i vozila na gorivne ćelije (tj. na vodik), pri čemu su posljednja dva primjera ustvari vozila s nultom emisijom.)

Gradske i lokalne vlasti su ključne za provedbu ove Strategije, poticanjem vozila s niskim emisijama, modalnim pomakom na aktivno putovanje (biciklizam i pješaćenje), javni prijevoz i/ili zajedničke šeme mobilnosti (bike-sharing - dijeljenje bicikala, car-sharing - dijeljenje automobila), u cilju smanjenja zagušenja i onečišćenja.

Nadalje, ova Strategija naglašava europsku predanost u provođenju globalnih napora za kontrolu emisija iz međunarodnog avionskog i pomorskog transporta.

PAKET MJERA URBANE MOBILNOSTI

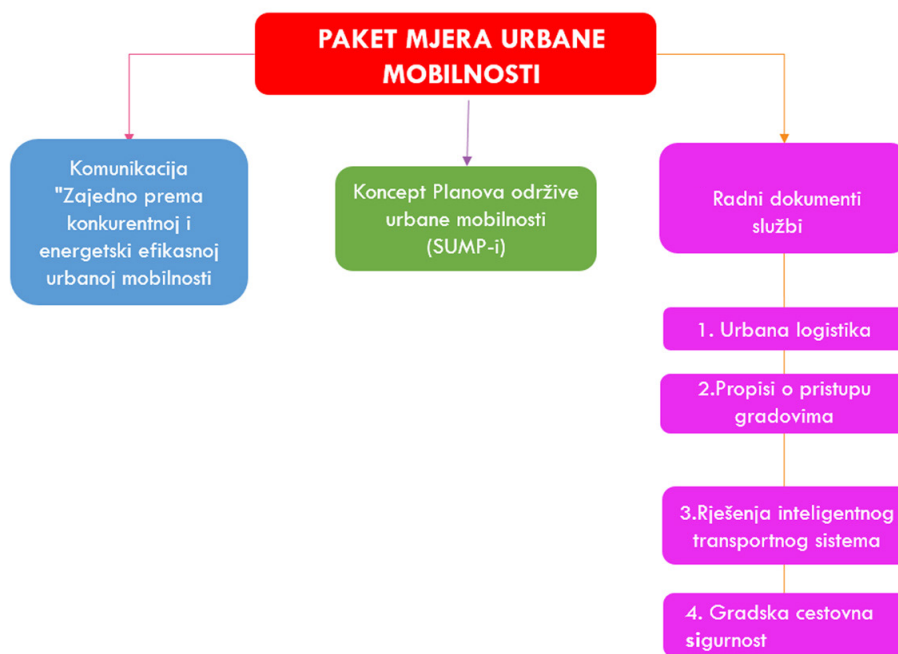
Kao nastavak Bijele knjige "Vodič prema jedinstvenom europskom transportnom području" iz 2011. godine, Europska komisija je 2013. godine izradila Paket mjera urbane mobilnosti koji je obradio inicijative 31, 32 i

33 Bijele knjige. Inicijativa 31 pozivala je na uspostavljanje postupaka i mehanizama financijske podrške na europskom nivou za pripremu Planova urbane mobilnosti; inicijativa 32 predviđala je razvoj paketa mjera za naplatu korisnicima cesta i šeme ograničavanja pristupa; dok je inicijativa 33 obuhvatila izradu smjernica najbolje prakse za bolje praćenje i upravljanje urbanim tokovima prijevoza tereta.

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

- Dijeljenjem iskustava, pokazivanjem primjera najbolje prakse i podsticanjem saradnje;
- Pružanjem ciljane financijske podrške;
- Usmeravanjem istraživanja i inovacija na pružanje rješenja za izazove urbane mobilnosti; i
- Uključivanjem država članica i jačanjem međunarodne saradnje.

Centralni dokument Paketa mjera urbane mobilnosti jest komunikacija "Zajedno prema konkurentnoj i energetske efikasnoj urbanoj mobilnosti". Dopunjena je aneksom koji navodi koncept Planova održive urbane mobilnosti, kao i četiri Radna dokumenta službi o urbanoj logistici, propisima o pristupu gradovima, implementaciji rješenja Inteligentnog transportnog sistema u urbanim područjima i gradske cestovne sigurnosti (Slika 2).



Slika 2: Komponente Paketa mjera urbane mobilnosti

Komunikacija "Zajedno prema konkurentnoj i energetske efikasnoj urbanoj mobilnosti"

Upravljanje uspješnim prijelazom prema održivijem obliku urbane mobilnosti i dalje je velik izazov gradovima širom Europske unije. Lokalna tijela trebaju podršku za rješavanje nepovoljnih ekonomskih, ekoloških i društvenih utjecaja koji se povezuju s današnjim modelima urbane mobilnosti. Neophodno je da urbana mobilnost zadrži istaknuto mjesto na političkom dnevnom redu EU-a.

Komisija i države članice trebale bi ojačati podršku lokalnim tijelima kako bi svi gradovi Unije mogli znatno unaprijediti svoje napore za konkurentniju i energetske efikasniju urbanu mobilnost.

Cilj je ove Komunikacije poduprijeti mjere na svim nivoima vlasti: Komisija će pojačati podršku u područjima s potvrđenom dodanom vrijednošću EU-a, a države članice se podstiču da stvore odgovarajuće okvirne uvjete lokalnim tijelima za razvoj i provedbu integriranih i cjelovitih 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, te preporučuje provođenje konkretnog paketa mjera za gradsku logistiku, regulaciju pristupa gradovima, uvođenja ITS rješenja gradske i cestovne sigurnosti i dr. Mjere u Komunikaciji osnova su napretka prema konkurentnoj gradskoj i energetske efikasnoj urbanoj mobilnosti.

KONCEPT PLANOVA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI (SUMP)

Dokument definira koncept Planova održive urbane mobilnosti nastalog kao rezultat širokog dijaloga između zainteresiranih strana i stručnjaka za planiranje iz čitave EU podržanih inicijativama Europske komisije, poput ELTIS Plus projekta. Koncept odražava opću usaglašenost o glavnim obilježjima plana za modernu i održivu urbanu mobilnost i prijevoz, pri čemu treba naglasiti da se koncept može i treba prilagoditi specifičnim okolnostima države članice EU i gradskih područja.

Europska komisija već nekoliko godina aktivno promovira koncept planiranja održive urbane mobilnosti. Kroz finansiranje niza projekata vezanih za ovu temu, okupljene su zainteresirane strane i stručnjaci kako bi analizirali postojeće pristupe, raspravljali o problematičnim područjima i identificirali najbolje prakse. U 2013. godini, to je rezultiralo objavljivanjem Smjernica za razvoj i provedbu Planova održive urbane mobilnosti (SUMP-ova)⁹, koje daju lokalnim tijelima strukturirani pristup za razvoj i provedbu strategija urbane mobilnosti na osnovu detaljne analize trenutne situacije, u kombinaciji s jasnom vizijom održivog razvoja predmetnih gradskih i prigradskih područja. Na taj način, SUMP-ovi mogu pomoći gradovima u efikasnom korištenju postojeće transportne infrastrukture i usluga te osigurati ekonomičnu implementaciju predloženih mjera.

⁹ <http://www.eltis.org/mobility-plans>

SUMP koncept nije kruta definicija onoga što urbano planiranje treba biti, niti univerzalni pristup planiranju urbane mobilnosti. Naprotiv, koncept se može i treba prilagoditi specifičnim okolnostima predmetnih gradskih područja. Europska komisija definira Plan održive urbane mobilnosti kao plan usmjeren na poboljšanje pristupačnosti gradskih područja i osiguranje visoko kvalitetne i održive mobilnosti i transporta prema gradskom području te kroz i unutar njega. SUMP se fokusira na potrebe „funkcionalnog grada“ i njegova zaleđa, a ne na općinske administrativne regije. Cilj mu je graditi na postojećim praksama planiranja i osigurati integraciju, kao i principe sudjelovanja i vrednovanja, pri čemu su ljudi u glavnom fokusu i za njih se planira. Usmjerenost SUMP-a 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 mobilnosti.

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



Slika 3. 7 glavnih karakteristika SUMP-a¹⁰

¹⁰ Održiva urbana mobilnost u EU: Europska politika, Praksa i rješenja, Ref. Ares (2017)3676309 - 20.07.2017

10 Glavnih prednosti



Slika 4.10 glavnih prednosti SUMP-a

RADNI DOKUMENTI SLUŽBI KOMISIJE

POZIV NA AKCIJU O URBANOJ LOGISTICI

Efikasna urbana logistika ključna je za ekonomiju i kvalitetu života u gradovima ali je u velikoj mjeri zanemarena u politici i planiranju gradskog transporta. Unatoč općem dogovoru o problemima, a u mnogim slučajevima i rješenjima, pitanjima urbane logistike se ipak ne posvećuje dovoljno pažnje. Strategija, zajedno s pratećom Komunikacijom o planovima održive urbane mobilnosti, poziva na djelovanje na svim nivoima kako bi se poboljšala efikasnost urbane logistike. Poboljšanje urbane logistike omogućit će ostvarenje ukupnog cilja smanjenja emisija stakleničkih plinova u transportu do nivoa od 60% do 2050. godine.

Nadalje, poboljšanje logistike u urbanom teretnom prijevozu, rezultirati će ekonomski isplativim unaprijeđenjima na lokalnom nivou i istovremeno značajno doprinijeti dugoročnim ciljevima politike o europskom transportu, zaštiti okoliša i gospodarstvu.

POZIV NA PAMETNIJE REGULIRANJE PRISTUPA VOZILIMA U GRADOVE

Reguliranje pristupa vozilima u gradove je način na koji se sve češće upravlja urbanom mobilnošću, pri čemu je potrebno što bolje razumijevanje različite regulative i njezinog utjecaja na sve aspekte života u gradovima.

Iako se odluke o reguliranju pristupa vozilima u gradove donose na lokalnom nivou, znatan je potencijal za zajednički i koordinirani pristup na državnom nivou, posebno u dijelu koji se odnosi na karakteristike vozila, načine primjene, protoke informacija, načine komunikacije, te procjene uspješnosti provedbe.

Uspješno implementirana regulativa o pristupu vozilima u gradove, razvijena u suradnji sa zainteresiranim stranama kao dio planiranja održive urbane mobilnosti, može biti djelotvoran alat za optimizaciju urbane mobilnosti i pristupačnosti te ostvarenje lokalnih, nacionalnih i europskih ciljeva urbane transportne politike. Međutim, potrebno je više napora kako bi se poboljšalo razumijevanje i primjena regulative o pristupu vozilima u gradove i potaknuo univerzalni pristup ovoj problematici širom Europske Unije.

MOBILIZIRANJE INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA ZA EUROPSKE GRADOVE

Pametne tehnologije, te posebno inteligentni transportni sistemi (ITS) mogu značajno doprinijeti čistijem, sigurnijem i efikasnijem transportu u urbanim područjima. Nadalje, inovativna rješenja u transportu mogu zadovoljiti sve veće potrebe građana za novim uslugama mobilnosti, kao što su npr. šeme dijeljenja automobila i bicikla (eng. car-sharing odnosno bike-sharing) ili pametni sistemi izdavanja karata.

Inteligentni transportni sistemi su ključni za postizanje ciljeva javne politike, podršku projektiranju i implementaciji mjera urbane mobilnosti kroz provedbu konkretnih rješenja za upravljenje transportom što rezultira smanjenjem zagušenja i njegovih posljedica. Kao takav, višenamjenski ITS može se koristiti u različite svrhe pod različitim uvjetima, primjenjivim na sve načine prijevoza 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, reguliranju ograničenja pristupa, nesmetanom radu gradske logistike i povećanju mjera sigurnosti na cestama.

Puni potencijal inteligentnih transportnih sistema može se ostvariti samo ako se njihova implementacija u Europi razvije iz trenutačnog ograničenog i fragmentiranog pristupa u kontinuirani pristup na nivou cijele EU pri čemu je nužno djelovati na svim administrativnim nivoima: lokalnom, nacionalnom i europskom. Urbana područja ključna su za postizanje tih ciljeva, jer predstavljaju važne čvorove na transeuropskoj cestovnoj mreži osiguravajući neometanu povezanost s međugradskim transportnim mrežama.

CILJANA AKCIJA ZA SIGURNOST GRADSKIH CESTA

U urbanim se područjima, pješaci, biciklisti, motociklisti, vozači automobila i javni prijevoz nalaze u ograničenom prostoru. Pojedinaac u jednom danu može biti i pješak i biciklist i vozač; odlazeći na posao ili u školu, obavljajući sitne poslove i koristeći ceste u slobodno vrijeme. Stalna interakcija između nezaštićenih ili ugroženih korisnika cesta i vozila u pokretu stvara situacije u kojima su ljudi redovno izloženi riziku. Stoga je sigurnost gradskih cesta u velikoj mjeri pitanje sigurnosti ugroženih korisnika cesta.

U transportnim nesrećama u urbanim područjima EU svake godine gine oko 11.000 ljudi, a 37% njih su pješaci. Osim toga, mnogo je ljudi ozbiljno ozlijeđeno, trpeći ozljede koje mijenjaju život. Statistika sigurnosti na cestama pokazuje da je napredak u smanjenju smrtnih slučajeva na cestama u urbanim područjima ispod prosjeka.¹¹

¹¹ Baza podataka o sigurnosti cestovnog transporta u EU CARE, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

U urbanim se područjima ograničeni prostor mora koristiti inteligentno i efektivno kako bi se omogućila povećana mobilnost bez ugrožavanja sigurnosti. Da bi se to postiglo, potreban je fokus na aspekte sigurnosti na cesti na svim nivoima planiranja urbane mobilnosti. Neki od gradova i općina u EU su napredovali u upravljanju pitanjima gradske cestovne sigurnosti. Drugi se suočavaju s teškim izazovima. Ovaj dokument ima za cilj podržati ona urbana područja koja još nisu razvila snažnu kulturu sigurnosti kretanja. Cilj nikada ne smije biti ograničenje onih koji već dobro funkcioniraju u cestovnoj sigurnosti, već podizanje minimalnih nivoa, a time i pomoć u zatvaranju jaza između najsigurnijih i manje sigurnih urbanih područja u EU.

Bijela knjiga o transportu¹² postavlja za cilj približavanje broja smrtnih slučajeva nuli u cestovnom prijevozu do 2050. godine. Privremeni cilj je prepoloviti broj stradalih na cestama do 2020. godine u odnosu na broj stradalih u 2010. godini.

Komisija je također identificirala sedam specifičnih radnih područja za sigurnost na cesti u Komunikaciji "Prema zoni europske sigurnosti na cestama: smjernice za cestovnu sigurnost 2011-2020"¹³:

- (1) Pojačana edukacija i osposobljavanje korisnika cesta
- (2) Bolja kontrola provedbe transportnih propisa
- (3) Sigurnija cestovna infrastruktura
- (4) Sigurnija vozila
- (5) Promoviranje upotrebe modernih tehnologija za povećanje cestovne sigurnosti
- (6) Unapređenje službi hitne pomoći i pomoći ozlijeđenim osobama nakon nesreće
- (7) Zaštita ranjivih korisnika ceste.

¹² COM (2011) 144 završna verzija: Vodič za jedinstveni europski transportni prostor — Prema konkurentnom i energetski efikasnom transportnom sistemu, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

¹³ COM (2010) 389 završna verzija, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

BIJELA KNJIGA - VODIČ PREMA JEDINSTVENOM EUROPSKOM TRANSPORTNOM PROSTORU – PREMA KONKURENTNOM I RESURSNO EFIKASNOM TRANSPORTNOM SISTEMU

Transportni sistem omogućio je visok stupanj mobilnosti u Europi sa sve boljom izvedbom u pogledu brzine, udobnosti, sigurnosti i praktičnosti. Međutim, dubinska ex post evaluacija koju je provela Komisija pokazala je da, iako se u posljednjem desetljeću poboljšalo nekoliko karakteristika transportnog sistema - naročito njegova efikasnost i sigurnost - nije bilo strukturalnih promjena u načinu na koji sistem funkcionira. Nemogućnost ranijih politika da izmijene trenutnu transportnu paradigmu jedan je od glavnih uzroka neodrživih trendova: rast emisija CO₂, trajna ovisnost o nafti i rastuće zagušenje.

Komisija je provela analizu mogućih budućih kretanja prema „business as usual“ scenariju koje pokazuju da će se udio emisija CO₂ iz transporta nastaviti povećavati na gotovo 50% ukupnih emisija do 2050. godine, udio naftnih proizvoda će iznositi 89% potreba transportnog sektora u EU u 2050. godine a zagušenje će iz godine u godinu predstavljati sve veći i veći teret društvu u cjelini.

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

- 1. Neefikasno određivanje cijena:** Većina vanjskih troškova prijevoza još uvijek nije internalizirana, a ukoliko se neke šeme internalizacije i primijenjuju one nisu usklađene. Štaviše, mnogi porezi i subvencije, određeni ne uzimajući u obzir internalizaciju, rezultiraju negativnim efektima.
- 2. Neodgovarajuća politika istraživanja:** Unatoč znatnim nastojanjima posvećenim politici istraživanja transporta i postizanju obećavajućih rezultata, širok raspon tržišnih i regulatornih neuspjeha sprečava brz razvoj i uvođenje ključnih tehnologija za održivu mobilnost.
- 3. Neefikasnost transportnih usluga:** Postizanje jedinstvenog, integriranog i efikasnog transportnog sistema odgođeno je nizom preostalih regulatornih i tržišnih neuspjeha 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 željezničke mreže i prekrcajnih objekata nisu bila dovoljna za rješavanje uskih grla u multimodalnom transportu. Modalne mreže i dalje slabo integrirane a politici Trans-europske prometne mreže (TEN-T) nedostaju finansijska sredstva i prava europska i multimodalna perspektiva.
- 4. Nedostatak integriranog transportnog planiranja:** Prilikom planiranja korištenja zemljišta, javne vlasti i kompanije često ne uzimaju u obzir posljedice donesenih odluka na funkcioniranje transportnog sistema u cjelini, što obično uzrokuje njegovu neefikasnost.

Europska komisija je 2011. godine usvojila Vodič sa 40 konkretnih inicijativa za sljedeće desetljeće u cilju izgradnje konkurentnog transportnog sistema koji će povećati mobilnost, ukloniti glavne prepreke u ključnim područjima i potaknuti rast i zapošljavanje. Istovremeno, provedba inicijativa će znatno smanjiti ovisnost Europe o uvozu nafte te reducirati emisije u transportu za 60% do 2050. godine.

Ključni ciljevi do 2050. godine su sljedeći:

- Nema više automobila na konvencionalno gorivo u gradovima
- Udio goriva s niskim udjelom ugljika u zrakoplovstvu će iznositi 40%
- Smanjenje emisija od 40% u pomorskom transportu
50% međugradskih putničkih i teretnih putovanja srednje udaljenosti prelazi sa cestovnog na željeznički i vodeni transport
- Ukupno smanjenje emisija u transportu do 60% sredinom stoljeća.

Implementacijski izvještaj o postignućima i izazovima Bijele knjige objavljen 2016. godine, razmatra napredak u provedbi inicijativa u okviru desetogodišnjeg programa Bijele knjige o transportu iz 2011. godinu, analizom implementiranih aktivnosti u petogodišnjem periodu od 2011. do 2016. godine. Nadalje, izvještaj razmatra i promjene u odnosu na ciljeve formulirane 2011. godine, ističući glavne trendove i događanja vezana za transport. Objavljivanjem ovog izvještaja, službe Komisije daju odgovore zainteresiranim stranama, kao i europskim institucijama i tijelima, koja su zatražila da kontrolu i monitoring provedbe Bijele knjige o transportu iz 2011. godine. Glavni je zaključak izvještaja da je napredak u ostvarivanju ciljeva postavljenih u 2011. godini nezadovoljavajući i da unatoč relativno dobroj dinamici predlaganja novih mjera od strane Europske komisije, njihovo usvajanje od strane nacionalnih zakonodavaca kao i njihova provedba nisu zadovoljavajući. Osim toga, pokazalo se i da sve inicijative nisu bile dobro planirane i da je za rješavanje nekih problema trebalo identificirati nove, alternativne pristupe.

Ovdje je važno naglasiti, da je unatoč nastavku zacrtanih trendova, došlo i do velikih promjena u odnosu na 2011. godinu. Brzi tehnološki razvoj (naročito zbog automatizacije i digitalizacije) je znatno preoblikovao koncepte mobilnosti ostvarujući nove potencijale. Istodobno, zaključci konsultacija i povratnih informacija primljenih od različitih zainteresiranih strana upućuju na to da negativni vanjski efekti transporta postaju sve veći te da se neriješena socijalna pitanja smatraju glavnim kamenom spoticanja jedinstvenog europskog transportnog područja.

Pored toga, **'pametni transport'** se često promatra samo kao dio rješenja za probleme mobilnosti, pri čemu se gubi njegovo šire značenje koje obuhvaća veliki broj parametara, prvenstveno standardizaciju, interoperabilnost i razmjenu podataka.

AKCIJSKI PLAN O URBANOJ MOBILNOSTI (APUM)

Europska komisija je 30. septembra 2009. godine usvojila Akcijski plan o urbanoj mobilnosti (APUM), koji predlaže 20 mjera za poticanje i podršku lokalnim, regionalnim i nacionalnim tijelima u ostvarivanju ciljeva održive urbane mobilnosti. Ovim akcijskim planom, Europska je komisija po prvi put predstavila sveobuhvatni paket mjera podrške u području urbane mobilnosti.

Rezultate implementacije mjera iz akcijskog plana u trogodišnjem razdoblju od njegovog donošenja, Europska je komisija uzela u obzir prilikom izrade Paketa mjera za urbanu mobilnost u 2013. godini (eng. Urban Mobility Package).

AKCIJSKI PLAN I DIREKTIVA ZA IMPLEMENTACIJU INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA

Inteligentni transportni sistemi (ITS) mogu značajno doprinijeti čistijem, sigurnijem i efikasnijem transportnom sistemu. Pravni okvir (Direktiva 2010/40/EU) je usvojen 7. jula 2010. godine kako bi se ubrzala implementacija inovativnih prometnih tehnologija u Europi. Ova Direktiva je važan instrument za koordiniranu provedbu ITS-a u Europi, a glavni joj je cilj uspostaviti interoperabilne i neometane ITS usluge, ostavljajući državama članicama slobodu odlučivanja u koje sisteme treba uložiti.

Prema ovoj Direktivi, Europska komisija mora u narednih sedam godina usvojiti specifikacije (tj. funkcionalne, tehničke, organizacijske i dr. odredbe) u cilju daljnjeg razvitka kompatibilnost, interoperabilnost i kontinuiteta ITS rješenja širom EU, pri čemu će prioriteti biti daljnji razvitak relevantnih informacijskih sistema, sistema za hitne slučajeve eCall¹⁴ i sistema za inteligentno parkiranje kamiona.

Komisija je već učinila veliki korak prema uspostavljanju i korištenju ITS-a u cestovnom transportu (i sučelja s drugim načinima prijevoza) donošenjem Akcijskog plana 16. decembra 2008. godine, koji je predložio niz ciljanih mjera i dao prijedlog za Direktivu 2010/40/EU, u cilju stvaranja zamaha nužnog za ubrzani prodor ITS aplikacija i usluga na europsko tržište.

Inicijativu podržava pet glavnih uprava (DG) Europske komisije u kooperaciji: Glavna uprava za mobilnost i transport (voditelj), Glavna uprava za komunikacijske mreže, sadržaj i tehnologiju, Glavna uprava za istraživanje i inovacije, Glavna uprava za poduzetništvo i industriju i Glavna uprava za klimatske aktivnosti. Akcijski plan i direktiva revidirani su u Paketu mjera za urbanu mobilnost iz 2013. godine kroz radni dokument službi Komisije pod nazivom Mobiliziranje inteligentnih transportnih sistema za gradove EU.

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 mo-

bilnost koja je postavila temelje nove europske agendu za politiku održive mobilnosti i pozvala zainteresirane strane na savjetovanja i diskusiju o tome kakvu bi podršku EK trebala pružiti i koji bi bili najuspješniji načini pružanja podrške. Rezultati savjetovanja i konkretne mjere naknadno su razmotreni u Akcijskom planu urbane mobilnosti iz 2009. godine. Pet glavnih prednosti SUM-a prema Zelenoj knjizi prikazano je na slici 12 u 5. poglavlju.

VOĐEĆE EU INICIJATIVE, PROGRAMI, PLATFORME I PARTNERSTVA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Imajući u vidu da je održiva urbana mobilnost (eng. Sustainable Urban Mobility – SUM) iznimno važna tema u EU, pokrenut je veliki broj inicijativa, programa, platformi i partnerstava sa ciljem uvođenja i primjene SUM koncepata u transportnim sektorima zemalja članica EU.

Najvažnije vodeće inicijative, programi, platforme i partnerstva održive urbane mobilnosti u EU su sljedeći:

- Europski servis za informacije o lokalnom transportu (eng. European Local Transport Information Service) - ELTIS
- Transportni opservatorij jugoistočne Europe (eng. South East Europe Transport Observatory) - SEETO
- Inicijativa za vitalnost i održivost gradova (eng. City VITALity and Sustainability Initiative) - CIVITAS
- CIVITAS nacionalne mreže (eng. CIVITAS National Networks) - CIVINET
- Inicijativa transformativne urbane mobilnosti (eng. Transformative Urban Mobility Initiative) - TUMI
- Partnerstvo MobiliseYourCity (eng. MobiliseYourCity Partnership) - MYC
- Inicijativa za urbanu električnu mobilnost (eng. Urban Electric Mobility Initiative) - UEMI
- Lideri u Programu planiranja urbanog transporta (eng. Leaders in Urban Transport Planning Program) - LUTP
- Europska platforma o upravljanju mobilnošću (eng. European Platform on Mobility Management) - EPOMM
- Mreža europskih gradova i regija koji razvijaju inovativna rješenja za transport (eng. European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions) - POLIS
- Partnerstvo o održivom transportu s niskim nivoom ugljika (eng. Partnership on Sustainable Low Carbon Transport) - SloCaT
- Mreža gradova i regija Europske biciklističke federacije (eng. ECF's Cities for Cyclists Network)

EUROPSKI SERVIS ZA INFORMACIJE O LOKALNOM TRANSPORTU - ELTIS¹⁵

Pokrenut prije više od 10 godina, ELTIS je danas glavni europski opservatorij o urbanoj mobilnosti, koji olakšava razmjenu informacija, znanja i iskustava na području održive urbane mobilnosti u Europi a namijenjen 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 Glavna uprava Europske komisije za mobilnost i transport.

¹⁵ Više informacija na: <http://www.eltis.org/>

U okviru tri ključne teme - Otkrivanje, Resursi, Sudjelovanje - ELTIS pruža informacije, dobre prakse, alate i komunikacijske kanale potrebne za provedbu modela održive urbane mobilnosti u gradovima.

Portal pod nazivom Planovi za mobilnost je centar informacija o tome kako razviti i implementirati Planove održive urbane mobilnosti (SUMP) u cilju daljnjeg razvitka procesa održivog i integriranog planiranja u Europi.

Europska platforma o Planovima održive urbane mobilnosti podržava prijelaz prema konkurentnim i energetski efikasnim sistemima mobilnosti u europskim gradovima:

- Podržavanjem daljnjeg razvoja koncepta Planova održive urbane mobilnost i alata potrebnih za uspješnu primjenu od strane lokalnih tijela za planiranje
- Osiguravanjem portala Planova za mobilnost za širenje relevantnih informacija, publikacija i alata
- Olakšavanjem koordinacije i saradnje kroz različite aktivnosti koje podržava EU kroz Koordinacijsku grupu
- Osiguravanjem mogućnosti razmjene znanja, iskustava i kontakata kroz godišnju SUMP konferenciju, događaje, kurseve i društvene medije.

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

TRANSPORTNI OPSERVATORIJ JUGOISTOČNE EUROPE - SEETO¹⁶

SEETO je regionalna transportna organizacija osnovana Sporazumom o razumijevanju za razvoj glavne regionalne transportne mreže potpisanim 11. juna 2004. od strane vlada Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Crne Gore, Srbije, Misije Ujedinjenih naroda na Kosovu i Europske komisije. Cilj SEETO-a je promoviranje suradnje na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnom indikativnom proširenju sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan, poboljšanja lokalnih kapaciteta za provedbu investicijskih programa, te prikupljanje i analizu podataka o indikativnom proširenju sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan.

Glavni ciljevi SEETO suradnje su sljedeći:

- Razvijati indikativno proširenje sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan
- Poboljšati i uskladiti regionalne transportne politike i tehničke standarde za razvoj indikativnog proširenja sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan
- Održavati efektivnu koordinacijsku i komunikacijsku mrežu
- Integrirati indikativno proširenje sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan u okviru šire transeuropske mreže.

SEETO se fokusira na nekoliko ciljanih područja intervencija, koja su identificirana u Strateškom programu rada za razdoblje 2012.-2014. godine kao projektni zadaci SEETO-a za koje su potrebni stalni napori i vanjska podrška:

- Željeznička reforma
- Olakšavanje prelaska granice
- Revizija cestovne sigurnosti.

SEETO horizontalne mjere koje se provode na regionalnom nivou nadopunjavajući nacionalne reformske procese, zakonodavnu usklađenost, regulatorni okvir, institucionalnu izgradnju i dr. donose dodatnu vrijednost razvoju infrastrukture SEETO transportne mreže. Ovdje je važno spomenuti RWR/RSA projekt usmjeren na reformu željezničkog transporta i reviziju sigurnosti na cestama u svim zemljama zapadnog Balkana.

Nadalje, svaki višegodišnji plan Glavne regionalne transportne mreže jugoistočne Europe (MAP) daje prijedlog mjera za financiranje i provedbu, kao što su:

Implementacija usklađenog mehanizma za prikupljanje podataka i transportni model SEETO sveobuhvatne mreže

- Gap analiza provedbe standarda TEN-T na SEETO sveobuhvatnoj mreži
- Tečajevi za obuku revizora cestovne sigurnosti i inspektora cestovne sigurnosti
- Uklanjanje ne-fizičkih barijera u regionalnom transportu.

Sastanak u Trstu 2017. godine rezultirao je potpisivanjem Memoranduma o razumijevanju o uspostavi Ugovora o transportnoj zajednici.

INICIJATIVA ZA VITALNOST I ODRŽIVOST GRADOVA - CIVITAS ¹⁷

CIVITAS je mreža gradova posvećenih čišćem i boljem transportu u Europi i šire. Od osnivanja 2002. godine od strane Europske komisije, CIVITAS inicijativa testirala je i implementirala više od 800 mjera i rješenja za urbani transport u okviru demonstracijskih projekata u više od 80 gradova širom Europe (Slika 5).

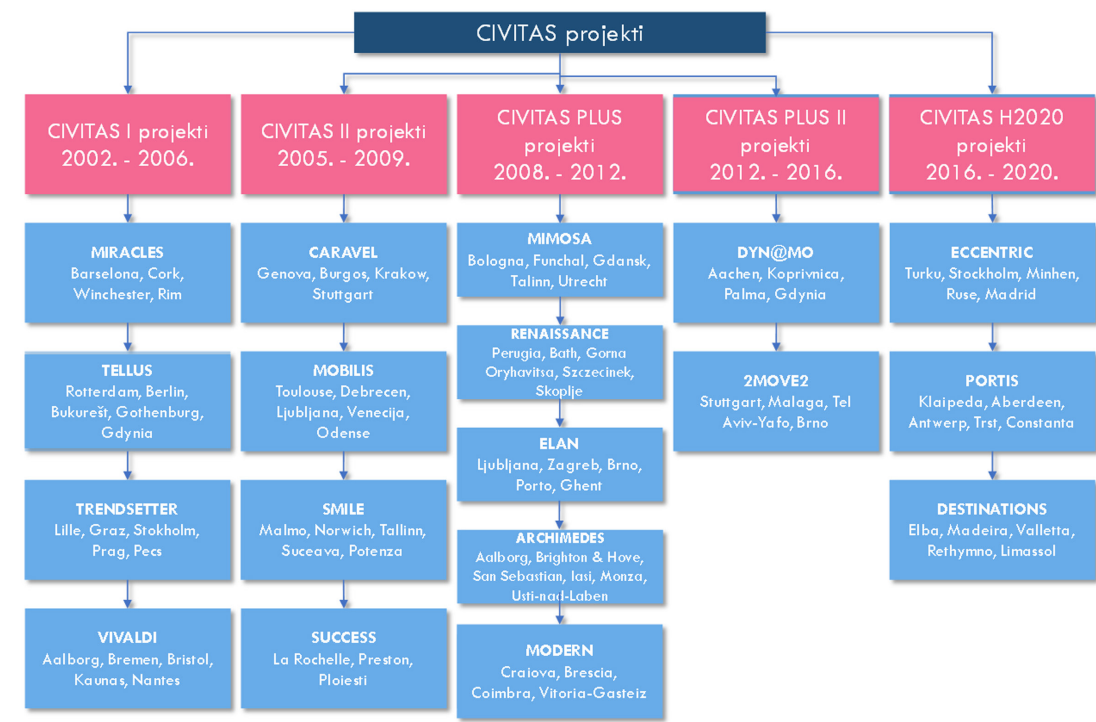
Znanja prikupljena kroz ova praktična iskustva nadopunjuju se i podupiru mnogim istraživačkim i inovacijskim projektima (ECCENTRIC, PORTIS i DESTINATIONS), koji se također provode u okviru inicijative a razmatraju načine izgradnje energetski efikasnijeg i konkurentnijeg transportnog sistema u Europi. CIVITAS nudi praktičarima priliku da vide inovativna transportna rješenja koja se razvijaju i implementiraju

¹⁷ Više informacija na: <http://civitas.eu/>

iz prve ruke i da uče od kolega i stručnjaka koji rade na terenu. CIVITAS njeguje političku predanost, nova tržišna rješenja i nudi finansiranje i razmjenu znanja sa ciljem rasta i bolje povezanih, održivijih načina prijevoza.

Projekt radi na 10 tematskih područja vezanih uz održivu mobilnost transporta, koja uključuju: Stil života bez automobila, Čista goriva i vozila, Kolektivni putnički prijevoz, Strategije upravljanja potražnjom, Integrirano planiranje, Upravljanje mobilnošću, Uključivanje javnosti, Neškodljivost i sigurnost, Transportna telematika i Logistika gradskog prijevoza tereta.

Inicijativa CIVITAS pomaže gradovima u testiranju i razvoju integriranog niza mjera za održivu urbanu mobilnost temeljenih na inovativnosti, saradnji, istraživanju i orijentaciji na rezultate. CIVITAS gradovi imaju integrirani pristup planiranju svim vrstama i oblicima prijevoza u gradovima a cilj im je dokazati da je moguće osigurati visok nivo mobilnosti za sve građane, ponuditi visok kvalitet urbanog prostora i zaštititi okoliš kroz održivu mobilnost.

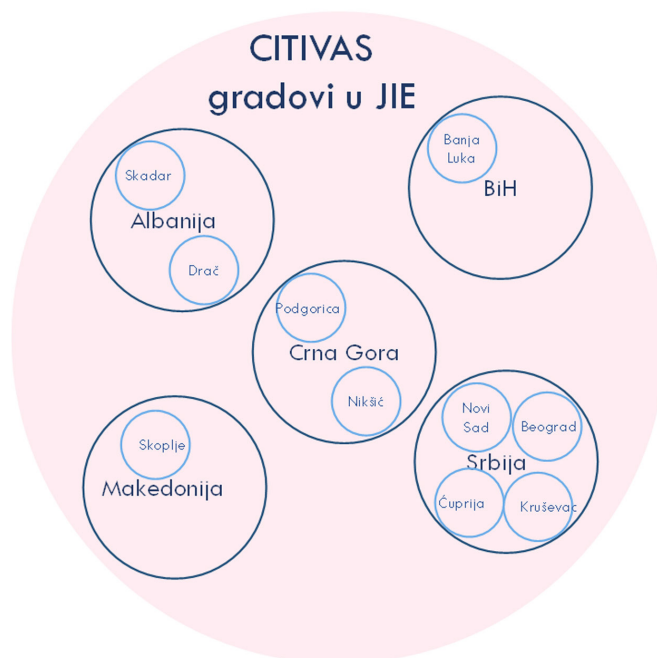


Slika 5: CIVITAS projekti

Jedan od vodećih projekata CIVITAS inicijative svakako je projekt PROSPERITY¹⁸ koji je započeo u septembru 2016. godine, sufinancira ga Europska komisija u okviru programa Obzor 2020 a cilj mu je potaknuti promjenu razmišljanja i načina rada u relevantnim vladinim agencijama i lokalnim vlastima u svrhu prijelaza s tradicionalnog planiranja na planiranje održive urbane mobilnosti. Projekt je usmjeren na promoviranje i podršku prihvaćanju planova održive urbane mobilnosti posebno u zemljama/regijama i gradovima u kojima je iz raznih razloga SUM koncept nerazvijen, što se postiže mehanizmima i alatima za nacionalne/regionalne agencije kako bi preuzele vodeću ulogu u razvoju SUMP-ova; izgradnjom profesionalnih kapaciteta putem programa razmjene iskustava među kolegama; prilagođenim programima obuke o različitim aspektima SUMP-ova i/ili inovativnim pristupima održivoj urbanoj mobilnosti.

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

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 djelovat će kroz prijenos politike koju podržavaju partneri, poboljšane inovacijama i izgradnjom kapaciteta. Pristup ima u svojoj srži razvoj i unapređenje nacionalnih SUMP programa koji će biti podržani procesima razmjene na nacionalnoj i međunarodnoj osnovi, kao i kroz obuku i izgradnju kapaciteta.

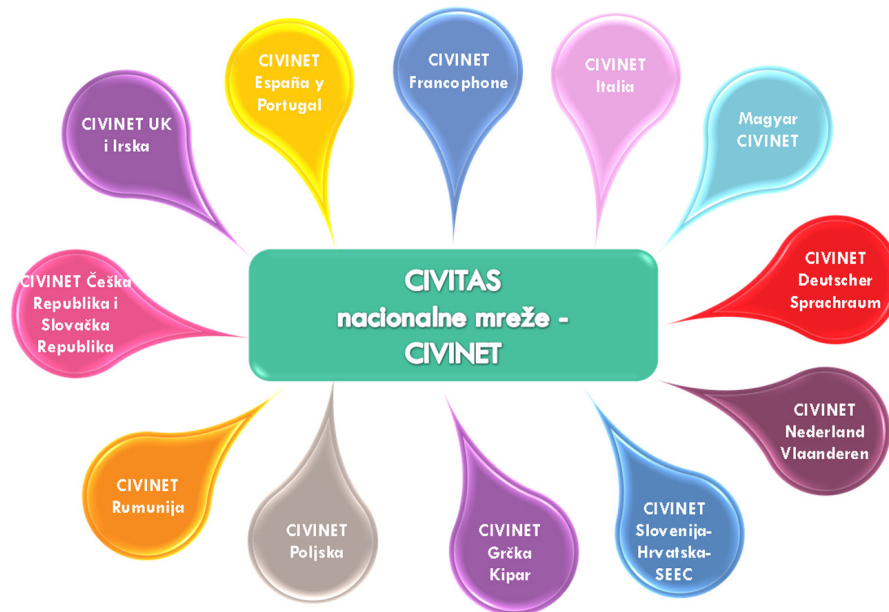


Slika 6: CIVITAS gradovi u JIE

CIVITAS NACIONALNE MREŽE - CIVINET ¹⁹

CIVINET je grupa mreža gradova koje promoviraju CIVITAS pristup na lokalnom nivou, uklanjanjem jezičnih i kontekstualnih prepreka za lokalne vlasti i organizacije zainteresirane za urbanu održivu mobilnost. Članovi razmjenjuju informacije s Europskom unijom i nacionalnim vladama u vezi s pitanjima politike transporta, zakonodavstvom, propisima i finansiranjem.

Svaka CIVINET mreža gradova radi neovisno a kroz suradnju s CIVITAS nacionalnim mrežama razmjenjuje znanja i iskustava s mrežama gradova iz drugih zemalja (Slika 7).



Slika 7: CIVITAS nacionalne mreže - CIVINET

Nacionalna mreža Slovenija-Hrvatska osnovana je 2013. godine kao mreža gradova i drugih zainteresiranih strana iz dviju susjednih zemalja koji se bave planiranjem održive mobilnosti i upravljanjem transportem. Cilj mreže je razmjena znanja i dobre prakse, kao i implementacija partnerskih projekata namijenjenih financiranju budućih aktivnosti održive mobilnosti. Umrežavanje i svi oblici saradnje dobrodošli su za djelotvornije rješavanje problema gradskog transporta i mobilnosti - od razmjene iskustava, znanja i ideja do zajedničkog sudjelovanja i sinergije gradova, čime se omogućava bolje korištenje sredstava EU. Osim članova iz Slovenije i Hrvatske, mreža privlači i gradove i druge zainteresirane strane iz zemalja jugoistočne Europe. Kako bi se poboljšali uvjeti za održivi razvoj koji doprinose prosperitetu i boljoj budućnosti gradova, država i regija, tokom 3. Skupštine održane u februaru 2016., naziv mreže je promijenjen u CIVINET Slovenija - Hrvatska - jugoistočna Europa (JIE).

Lokalne vlasti i ostali partneri CIVINET Slovenija-Hrvatska-JIE izrazili su svoju predanost jačanju razmjene znanja, informacija i iskustava stečenih unutar CIVITAS inicijative s ostalim članovima Mreže. Također su se obavezali na podržavanje širenja informacija o aktivnostima, postignućima i rezultatima CIVITAS inicijative i CIVINET Slovenija-Hrvatska-JIE mreže.

INICIJATIVA TRANSFORMATIVNE URBANE MOBILNOSTI - TUMI²⁰

Inicijativa transformativne urbane mobilnosti omogućava zemljama u razvoju i ekonomijama u nastajanju poticanje i podršku održivoj urbanoj mobilnosti kroz tehničku i financijsku podršku inovativnim idejama i projektima. Njemačko savezno ministarstvo ekonomske saradnje i razvoja (BMZ) okupilo je neke od vodećih svjetskih institucija na području održive mobilnosti da kroz razne aktivnosti podrže razvitak održive urbane mobilnosti u gradovima gdje je ona najpotrebnija. TUMI podržava ideje, projekte i izgradnju kapaciteta za gradsku upravu, donositelje odluka, planere i studente povezujući ih u mobilizaciji investicija i podrške na terenu kao najdjelotvornijih mjera za ostvarenje postavljenih ciljeva i postizanje održivije urbane budućnosti. Inicijativa podržava aktivnosti na području održive urbane mobilnosti prema dostupnim transportnim sistemima za ekonomski rast i prosperitet, bolju socijalnu uključenost za gradske stanovnike, zdravije i čišće gradove kao mjesta pogodna za život i ublažavanje emisija stakleničkih plinova povezanih s transportom.

4 područja djelovanja TUMI-a			
PRISTUP	INKLUZIJA	ZDRAVLJE	KLIMATSKE PROMJENE
Dostupni transportni sistemi za ekonomski rast i prosperitet	Socijalna uključenost za gradske stanovnike	Zdraviji i čišći gradovi kao mjesta pogodna za život	Klimatski senzitivni razvoj gradskog prijevoza

Slika 8: 4 područja djelovanja TUMI-a

PARTNERSTVO MOBILISEYOURCITY - MYC²¹

Partnerstvo MobiliseYourCity je globalna i inkluzivna mreža gradova i zemalja, te krovni brand europske razvojne saradnje, posebice vezane za područje održivog urbanog transporta. Partnerstvo ima za cilj pomoći nacionalnim i lokalnim vlastima u pripremi nacionalnih politika urbane mobilnosti i investicijskih programa te planova održive urbane mobilnosti, omogućavajući uspostavljanje okvirnih uvjeta za djelotvorno ulaganje i održiv razvoj infrastrukture i usluga gradskog transporta i regulatornih mjera.

Nadalje, MobiliseYourCity je globalno partnerstvo za klimatske promjene za integrirano planiranje urbane mobilnosti u zemljama u nastajanju, zemljama u razvoju i susjedstvu EU i međunarodna inicijativa za transport u sklopu UN Partnerstva iz Marakeša za Globalnu klimatsku akciju koju sufinansiraju Europska komisija (EUROPEAID), francuska vlada koju zastupa Ministarstvo ekološke tranzicije i solidarnosti (MTES), Francuski fond za globalni okoliš (FFEM) i njemačka vlada koju zastupa savezno ministarstvo zaštite okoliša, očuvanja prirode i nuklearne sigurnosti (BMU).

Partnerstvo zajednički realiziraju partneri-osnivači ADEME, AFD, CEREMA, CODATU i GIZ. Osim generalnog doprinosa međunarodnom klimatskom procesu, partnerstvo doprinosi UN agendi 2030., posebno Cilju održivog razvoja (SDG) 11: Učiniti gradove inkluzivnim, sigurnim, otpornim i održivim.

Partnerstvo MobiliseYourCity je član koordinacijske platforme EU SUMP u nadležnosti DG MOVE.

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

12 Poruka Mobiliziraj Svoj Grad

1. Usvajati pristup planiranju orijentiran na korisnika
2. Planirati urbanu mobilnost za poboljšanje uvjeta življenja!
3. Planirati urbanu mobilnost za zaštitu planeta
4. Planirati urbanu mobilnost za zaštitu lokalne ekonomije!
5. Razmotriti urbanu mobilnost kao ključnu komponentu vašeg urbanog planiranja!
6. Iskoristiti inovativne pristupe i digitalnu transformaciju!
7. Ciljati na maksimalnu efikasnost transporta!
8. Naglasiti efektivno upravljanje kao ključni faktor uspjeha!
9. Uspostaviti održive šeme finansiranja !
10. Osigurati učešće građana i zainteresiranih strana!
11. Razviti ljudske kapacitete!
12. Upravlјati kontinuiranim prikupljanjem i korištenjem podataka

Slika 9: 12 poruka MobiliseYourCity o SUM razvoju

INICIJATIVA ZA URBANU ELEKTRIČNU MOBILNOST - UEMI ²²

Europska komisija podržava provedbu inicijative za urbanu električnu mobilnost financiranjem projekta SOLUTIONS, EMPOWER, ELIPTIC i Future Radar koji je konkretno dobio sredstva iz EU programa istraživanja i inovacija Obzor 2020.

Uz podršku industrije i vlada, UEMI funkcionira kao otvoreni forum za prijenos znanja i poticanje rješenja e-mobilnosti širom svijeta, pokretanjem dijaloga lokalnih i nacionalnih vlada a privatnim sektorom na ciljevima e-mobilnosti. Akcijska platforma je bazirana na radnom programu kojim se utvrđuju dobrovoljni međunarodni, nacionalni i gradski ciljevi o e-mobilnosti, kao što su globalni tržišni udio električnih vozila i ukupni broj putničkih kilometara pređenih e-vozilima. Iako će ovi ciljevi biti dobrovoljni po prirodi, razvit će se globalni sistem praćenja i kontrole napretka u provedbi.

Smanjenje emisija stakleničkih plinova većim korištenjem električnih vozila nije jedini razlog za podsticanje njihove široke primjene. Prema rezultatima Svjetske zdravstvene organizacije zagađenje zraka je uzrokovalo 3,7 miliona slučajeva prerane smrti na globalnoj razini u 2012. godini, od čega 88% čine slučajevi preranih smrti u zemljama s niskim ili srednjim dohotkom. Obzirom da je sektor transporta jedan od glavnih uzročnika onečišćenja zraka, veće korištenje električnih vozila direktno će doprinijeti reduciranju smrtnih slučajeva i posljedičnih ekonomskih gubitaka.

Cilj inicijative je postepeno ukidanje vozila na konvencionalno gorivo i povećanje udjela električnih vozila u ukupnom volumenu pojedinačnog motoriziranog transporta u gradovima na minimalno 30% do 2030. godine, što će rezultirati značajnim smanjenjem emisija CO₂, pridonoseći cilju ograničavanja globalnog povećanja temperature. Svjetsko stanovništvo, posebno osjetljive na utjecaj klimatskih promjena, kao i svi stanovnici gradova imat će velike koristi od bolje kvalitete zraka, smanjene učestalosti zdravstvenih problema i prijevremenih smrti uzrokovanih onečišćenjem zraka a inicijativa će također potaknuti novi i niskouglični ekonomski razvoj, stvarajući nova radna mjesta.

22 Više informacija na: <http://www.uemi.net/>

UEMI interesnu grupu čine:

Vodeća grupa: UN-Habitat, Međunarodna agencija za energiju, UN Global Compact, Ministri za čistu energiju (sa predstavnicima iz SAD-a, Kine i Ujedinjenih Arapskih Emirata)

- Države partneri: Kina, Njemačka, Indija, SAD
- Poslovni partneri: BYD Auto, Jiangsu Aima, Mahindra Reva, Siemens AG i drugi
- Partneri iz civilnog društva: Partnerstvo o održivom transportu s niskim udjelom ugljika (SLoCAT), Svjetski EV gradovi i sistemi
- Partneri znanja: Wuppertal Institut za klimu, okoliš i energiju, Međunarodni transportni forum (ITF)
- Financijski partneri: Azijska razvojna banka, EBRD i druge multilateralne razvojne banke.

VODITELJI U PROGRAMU PLANIRANJA URBANOG TRANSPORTA - LUTP²³

Voditelji u Programu planiranja urbanog transporta je inicijativa Svjetske banke koja ima za cilj razviti strukturirani način donošenja odluka koji uzima u obzir složenost gradskog transporta. Program, kroz pristup učenja uz vježbu - "hands on" - koji omogućava opsežnu upotrebu studija slučaja, grupnih vježbi i posjeta lokacijama kako bi se istaknule veze između različitih komponenti sistema gradskog transporta, daje stručnjacima u području transporta potrebna znanja i iskustva o integriranom strateškom planiranju i upravljanju transportom.

- Cilj LUTP-a je izgradnja ljudskih kapaciteta koji:
- Razumiju kompleksnosti problema gradskog transporta i moguća kontekstno osjetljiva rješenja;
- Prepoznaje potrebu za integriranim planiranjem mobilnosti, što to planiranje uključuje i kako se treba poduzeti;
- Koristi lekcije naučene iz gradova i slučajeva prilikom odlučivanja.

Centralni dio 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 tjedana), a obuhvaća teme koje se kreću od korištenja zemljišta i planiranja transporta do ekoloških i socijalnih pitanja u planiranju gradskog transporta. Po želji, Program može osigurati individualne mentore i međunarodne studijske posjete.

Partneri na realizaciji Programa su:

- Svjetska banka
- Australska agencija za međunarodnu razvojnu pomoć
- Program pomoći za upravljanje energetske sektorom (ESMAP)

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

EUROPSKA PLATFORMA ZA UPRAVLJANJE MOBILNOŠĆU - EPOMM ²⁴

Europska platforma za upravljanje mobilnošću je međunarodno partnerstvo sa ciljem promoviranja i daljnjeg razvoja i usklađivanja upravljanja mobilnošću u Europi.

Glavni ciljevi Platforme su:

- Učiniti mobilnost ekološki prihvatljivom, društveno pravednom i ekonomičnom
- Promovirati i dalje razvijati upravljanje mobilnošću u Europi
- Podržati razmjenu znanja i iskustava u području upravljanja mobilnošću između europskih zemalja
- Postati glavni partner europskih institucija i nacionalnih vlada u pitanjima vezanima za upravljanju mobilnošću.

Glavni alati za postizanje ciljeva EPOMM-a su:

- **Prijenos politike:** EPOMM pruža prilagođenu podršku za pomoć direktnom prijenosu najboljih politika u zemljama članicama EU
- **Obuka i radionice:** EPOMM organizira i dogovara obuku, posjeduje bazu podataka za trenere i materijala za obuku te dodjeljuje certifikate za kvalitetu obuke koje zadovoljava njegove standarde
- **Nacionalne kontaktne tačke (NFP):** EPOMM nacionalne mreže pomažu razviti i podsticati komunikaciju i razmjenu između nacionalnog i europskog nivoa
- **EPOMM web stranica:** sadrži najnovije i najdetaljnije dostupne informacije o upravljanju mobilnošću
- **EPOMM mjesečno e-ažuriranje:** pružanje aktualnih sažetaka, uglavnom iz zemalja članica EPOMM-a
- **Online alati:** TEMS – EPOMM Modal Split Alat s modalno podijeljenim podacima iz preko 350 gradova i MaxEva, standardni alat za evaluaciju za projekte upravljanja 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 europskim institucijama i saradnja sa CIVITAS, ELTIS, UITP, POLIS i EUROCIITIES inicijativama, itd.
- **Širenje EU projekata:** EPOMM je efikasan način za širenje rezultata projekta putem NFP-a, e-ažuriranja, obuke i web stranice
- **Sekretarijat:** putem kontakt osobe EPOMM-a zainteresirane strane mogu dobiti informacije koje su im potrebne za projekte upravljanja mobilnošću.

MREŽA EUROPSKIH GRADOVA I REGIJA KOJI RAZVIJAJU INOVATIVNA RJEŠENJA ZA TRANSPORT - POLIS²⁵

POLIS je mreža europskih gradova i regija koji zajedničkim radom i suradnjom implementiraju inovativna rješenja za održiviju mobilnost. Sa svojim sekretarijatom u Briselu, Polis podstiče suradnju i partnerstva širom Europe kako bi učinili istraživanje i inovativnost transporta dostupnima gradovima i regijama, te donositeljima odluka pružili potrebne informacije i alate za realizaciju politike održive mobilnosti.

3 glavne misije Mreže su:

1. Omogućiti razmjenu znanja između gradova i regija, te s drugim interesnim grupama iz istraživanja, industrije i nevladinih organizacija;
2. Pomoći članovima Mreže da dobiju pristup europskim inicijativama, projektima i finansiranju;
3. Zastupanje interesa gradova i regija u inicijativama vezanima za transport prema europskim institucijama.

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

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

1. Okoliš i zdravlje u transportu
2. Mobilnost i efikasnost transporta
3. Neškodljivost i sigurnost transporta
4. Društveni i ekonomski izazovi transporta.

Osim toga, POLIS obuhvaća niz transverzalnih tema poput Pametnih gradova, gradskog prijevoza tereta i planiranja održive urbane mobilnosti.

PARTNERSTVO O ODRŽIVOM TRANSPORTU S NISKIM NIVOOM UGLJIKA - SLOCAT²⁶

Partnerstvo o održivom transportu s niskim nivoom ugljika promovira integraciju održivog transporta u globalne politike o održivom razvoju i klimatskih promjena te daje podršku njihovim provedbama. SLoCaT je partnerstvo više od 90 organizacija koje obuhvaća UN, multilateralne i bilateralne razvojne organizacije, nevladine organizacije i fondacije, akademski i poslovni sektor. Tematsko područje Partnerstva je kopne-

²⁵ Više informacija na: <https://www.polisnetwork.eu>

²⁶ Više informacija na: <http://www.slocat.net>

ni transport (uključen i motorizirani i ne-motorizirani prijevoz) u zemljama u razvoju, uključujući prijevoz tereta i putnika. Politike predložene od strane SLoCaT-a su univerzalne, a trenutni fokus Partnerstva je na zemljama u razvoju u Aziji, Latinskoj Americi i Africi.

MREŽA GRADOVA I REGIJA EUROPSKE BIKIKLISTIČKE FEDERACIJE²⁷

Mreža gradova i regija Europske biciklističke federacije ima za cilj uspostavljanje globalne ECF mreže gradova koji rade na promoviranju biciklizma u urbanim područjima.

Glavni ciljevi Mreže su sljedeći:

- Stavljanje biciklizma u centar urbanističkog planiranja i političkog razmišljanja
- Inspiriranje i kataliziranje većeg broja gradova u poduzimanju konkretnih akcija u promoviranju biciklizma učeći jedni od drugih
- Razmjena znanja, rješenja i strategija te promoviranje političkih inicijativa i praktičnog rada na terenu;
- Promoviranje i podupiranje promjena u politici i planiranju u gradovima i uvođenje perspektive prilagođene biciklizmu u te procese.

27 Više informacija na: <https://ecf.com/community/cities-and-regions-cyclists>

VIZIJA, MISIJA I CILJEVI SUMSEEC VODIČA

Vizija SUMSEEC vodiča: Stvaranje održivih i integriranih sektora transporta koji će doprinijeti održivom ekonomskom razvoju i razvoju ljudskih kapaciteta u zemljama JIE.

Misija SUMSEEC vodiča: Osiguravanje jasnijeg razumijevanja lokalnog i regionalnog konteksta energetske efikasnosti i zaštite okoliša u transportnom sektoru, kao i uspješnih alata za razvoj održive urbane mobilnosti u zemljama JIE, zasnovanih na energetskej efikasnosti i zaštiti okoliša kao imperativa 21. stoljeća. Nadalje, ravnopravnost spolova bitan je faktor u postizanju održive promjene i stoga je jedna od ključnih vrijednosti na kojima se Vodič zasniva.

SUMSEEC vodič ima za primarni cilj objasniti zajedničke aktivnosti koje bi vlasti gradova u zemljama JIE trebale poduzeti kako bi proaktivno podržale razvoj održive urbane mobilnosti unutar svoje vlastite jurisdikcije, kao i u drugim gradovima u zemljama JIE, kroz prijenos iskustva i znanja.

Prema definiciji Europske komisije, održiva urbana mobilnost:

- dozvoljava da se razvojne potrebe pojedinaca, poslovnog sektora i društva u cjelini zadovolje sigurno i na način koji odgovara zdravlju čovjeka i ekosistema te promovira generacijsku ravnopravnost;
- je pristupačna, poštena i efikasna, nudi izbor načina prijevoza i podržava konkurentnu ekonomiju, kao i uravnoteženi regionalni razvoj;
- ograničava emisije i otpad, koristi obnovljive izvore energije, reducira buku i neefikasno korištenja zemljišta.

Glavni ciljevi SUMSEEC vodiča su podržati gradove JIE u:

- Razvijanju održivih, čistih i energetskej efikasnih sektora transporta u gradovima
- Izradi smjernica o održivoj energiji kao alata za poboljšanje energetske efikasnosti i zaštite okoliša u sektoru transporta
- Poboljšanje i nadogradnja zakonodavnog okvira za sektor transporta u zemljama JIE
- Upoznavanje s dostignućima u sektoru transporta u gradovima JIE
- Identificiranje prepreka i izazova u izgradnji održive urbane mobilnosti u gradovima JIE
- Stvaranje kvalitetne baze za uspješan razvoj planova održive urbane mobilnosti (SUMP) gradova JIE
- Povezivanje svih aktivnosti usmjerenih na razvoj održivih, čistih i energetskej efikasnih sektora transporta u gradovima s mjerama identificiranima u akcijskim planovima energetskej održivog razvitka gradova (eng. Sustainable Energy Action Plan – SEAP) razvijenima u sklopu projekta Mreža

energetske efikasnosti u glavnim gradovima JIE

- Unaprjeđenje izgradnje kapaciteta u području održivog, čistog i energetske efikasnog sektora transporta u gradovima
- Jačanje znanja i vještina na području održive urbane mobilnosti u gradovima
- Pružanje podrške gradonačelnicima u određivanju pravog puta prema održivom, čistom i energetske efikasnom transportu, te ispunjavanju obaveza o smanjenju potrošnje energije i reduciranju emisija u svrhu ostvarenja nacionalnih ciljeva
- Podrška izgradnji kapaciteta gradske uprave za transpoziciju relevantnih politika EU o transportu, klimatskim promjenama i okolišu u nacionalne i lokalne zakonodavne okvire
- Promoviranje održive urbane mobilnosti kao ključne teme za uspješan gradski razvoj
- Povećanje svijesti javnosti o važnosti održive urbane mobilnosti u zemljama JEE
- Podizanje svijesti o potrebi rodno osviještene politike u sektoru transporta u JIE
- Identificiranje financijskih instrumenata za razvoj SUMP-ova i provedbu projekata održive gradske mobilnosti u gradovima JIE.

TEMELJNI PRINCIPI SUMSEEC VODIČA SU SLJEDEĆI:

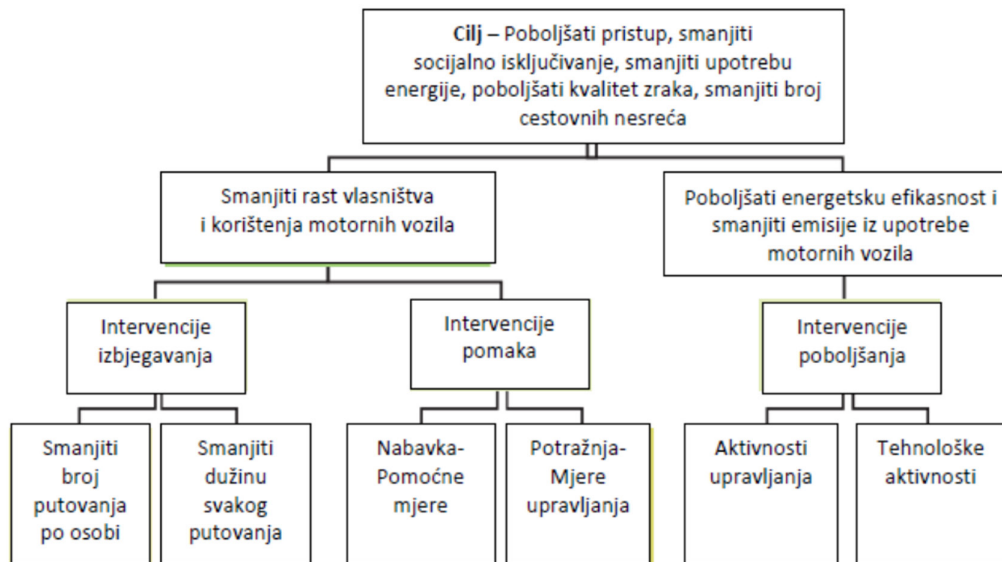
- Jasni ciljevi, podržani od strane što većeg broja dionika bazirani na detaljnim analizama zatečenog stanja, potencijala i prepreka
- Obuhvaćanje čitav sektora transporta i svih relevantnih pitanja, diferenciranih po podsektorima
- Identificiranje finansijskih mehanizama za podršku održivoj urbanoj mobilnosti
- Uzimanje u obzir promjena u društvu, demografije i konkretne situacije u sektoru transporta
- Integriranje održive urbane mobilnosti u zdravstvo, sigurnost, kvalitetu života, udobnost, otpad i šire društvene ciljeve
- Fleksibilno, kreativno i inovativno razmišljanje
- Detaljan proces praćenja i kontrole
- Suradnja sa svim zainteresiranim stranama u cilju uspješne realizacije SUMSEEC projekta
- Rodna ravnopravnost kao podloga razvitka održive urbane mobilnosti u zemljama JIE. Metodologija SUMSEEC vodiča, sa ciljem prilagodbe gradskim/općinskim potrebama na kreativan način i na osnovu stvarne situacije u zemljama JIE sastoji se od:
 - EU politike, zakonski propisi i regulativa o održivoj urbanoj mobilnosti
 - Politike, zakonski propisi i regulativa o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE: Albanija, Bosna i Hercegovina (Federacija Bosne i Hercegovine i Republika Srpska), Kosovo, Makdonija, Crna Gora i Srbija
 - Vodeće EU inicijative i programi održive urbane mobilnosti
 - Vodeći projekti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE
 - Kratak pregled zatečene situacije u području održive urbane mobilnosti u zemljama JIE
 - Prednosti održive urbane mobilnosti u gradovima JIE
 - Prepreke i izazovi u razvitku održive urbane mobilnosti u gradovima JIE
 - Najbolji načini jačanja kapaciteta na gradskom/općinskom i nacionalnom nivou u zemljama JIE
 - Zainteresirane strane održive urbane mobilnosti u zemljama JIE
 - Kampanje podizanja svijesti javnosti o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE
 - Finansijski instrumenti za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE
 - Najbolji načini razvitka održive urbane mobilnosti u zemljama JIE - SUMSEEC Grad/Općina
 - Integracija rodno osviještene politike u aktivnosti održive urbane mobilnosti u gradovima/općinama.

SUMSEEC VODIČ INTEGRIRA DVA GLAVNA SUM PRISTUPA:

- Izbjegavanje-Pomak-Poboljšanje (eng. Avoid - Shift - Improve - ASI) pristup
- Planiranje-Implementiranje-Monitoring-Evaluacija (eng. Plan-Implement-Monitor-Evaluate - PIME) pristup.

IZBJEGAVANJE-POMAK-POBOLJŠANJE (ASI) PRISTUP²⁸

Obzirom da je brzi porast korištenja osobnih motornih vozila povećao probleme prijevoza u gradovima, fokus korektivnih mjera mora biti na smanjenju ne samo osobnih već svih motornih vozila, što se ostvaruje ASI pristupom: Izbjegavanje (eng. Avoid) - Pomak (eng. Shift) - Improve (eng. Poboljšanje). Mjere izbjegavanja teže smanjenju potrebe za putovanjem, kako u pogledu broja putovanja ljudi, tako i dužine svakog od tih putovanja. Mjere pomaka teže da ljudi pređu sa manje održivih načina putovanja - poput osobnih motornih vozila - na održivije načine poput javnog prijevoza i nemotoriziranih načina. Mjere poboljšanja nastoje smanjiti negativne utjecaje motoriziranog putovanja koji se neizbježno nastavljaju odvijati unatoč mjerama izbjegavanja i pomaka.²⁹

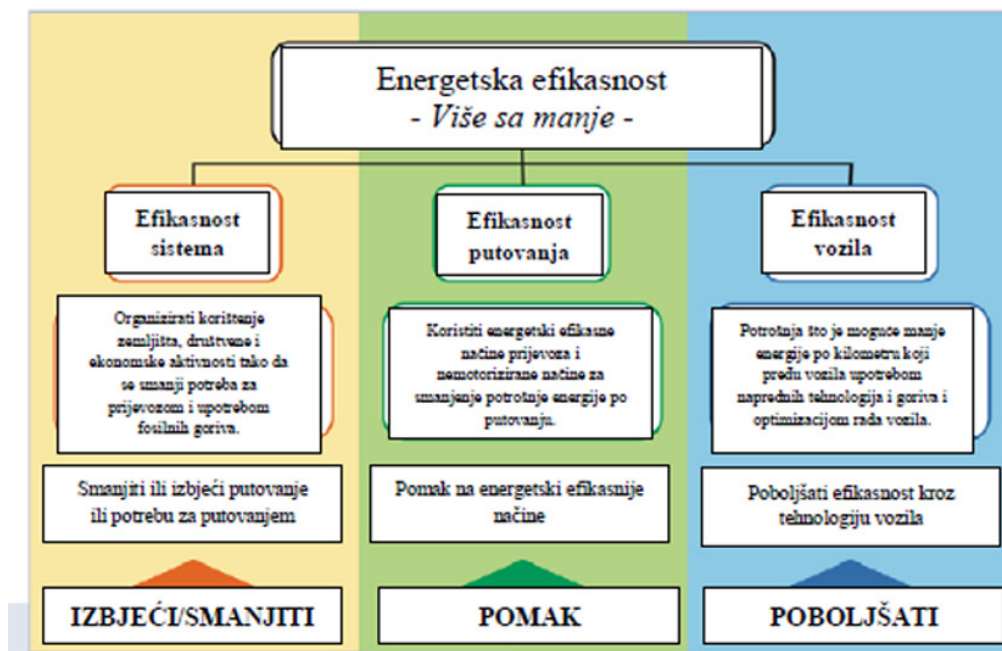


Slika 10. Izbjegavanje-Pomak-Poboljšanje (ASI) pristup - mjere³⁰

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

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

30 Izvor: Om Prakash Agarwal, Prema održivom i energetski efikasnom gradskom prijevozu, Energetski efikasni gradovi, ESMAP



Slika 11. Avoid - Shift - Improve / Izbjegavanje-Pomak-Poboljšanje (ASI) pristup - mjere ³¹

PLANIRANJE-IMPLEMENTIRANJE-MONITORING-EVALUACIJA (PIME) PRISTUP³²

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 zainteresiranih strana na razvoju i provedbi jasnih ciljeva uz istovremeno praćenje, vrednovanje i komuniciranje napretka kako bi se osiguralo daljnje postizanje ciljeva.

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

³¹ Izvor: Susanne Böhrer-Beadeker and Hanna Hüging, Urbani transport i energetska efikasnost_ MODUL 5, BMZ Savezno ministarstvo za ekonomski razvoj

³² Priča o obnovljenim gradovima_ Vodič kroz politiku o načinu transformiranja gradova poboljšanjem energetske efikasnosti u sistemima gradskog prijevoza, Međunarodna agencijom za energiju, dostupno na: www.iea.org

Korak 1. PLAN

1. Identificirati potrebe transporta i definirati ciljeve
 - Identificirati pitanja transporta i potrebe korisnika
 - Definirati ciljeve
 - Identificirati odgovore u vezi s politikama
 - Razmotriti prednosti i komplementarne mjere
2. Identificirati i angažirati zainteresirane strane
 - Identificirati i angažirati zainteresirane strane
 - Držati zainteresirane strane uključenima
 - Istražiti mogućnosti suradnje i partnerstva
3. Adresirati potencijalne prepreke i osigurati potrebne resurse
 - Identificirati rješenja za potencijalne barijere
 - Formulirati odgovore
 - Osigurati potrebne resurse: tehničke, institucionalne, financijske, itd.
4. Uspostaviti okvir politike i izraditi akcijski plan
 - Izraditi akcijski plan: prepoznati ključne korake, odgovornosti i prekretnice
 - Provesti analizu ekonomskih posljedica raznih opcija
 - Pripremiti plan za nepredviđene događaje
 - Odlučiti kako će se mjeriti napredak

Korak 2. – IMPLEMENTIRANJE

5. Uključiti aktere i započeti implementaciju
 - Poziv na dostavu ponuda
 - Uspostaviti uloge, odgovornosti i isporučene proizvode
 - Pravilo pokretanja
6. Podizanje svijesti i objava ciljeva
 - Objaviti ciljeve i objasniti mjere politike
 - Povećati svijest o potrošnji energije i modalitetima mobilnosti
7. Upravljanje procesom implementacije

- Provjeriti napredak, osigurati usklađenost i izvršiti isporuku
- Upravljanje izgradnjom kapaciteta i podrškom projektu

Korak 3. – MONITORING

8. Prikupljanje, provjera i distribucija podataka
 - Postaviti jasne ciljeve i definirati metodologiju ocjenjivanja
 - Pregledati i usporediti podatke
 - Podijeliti podatke

KORAK 4. – EVALUACIJA

9. Analizirati podatke i ocijeniti efekte transportne politike
 - Analizirati podatke i ocijeniti rezultate politike
 - Objaviti rezultate
10. Prilagoditi transportnu politiku i planirati sljedeće korake
 - Prilagoditi politike s obzirom na rezultate
 - Planirati sljedeće 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 mjerljive i lako se mogu kvantificirati, a druge, kao što je na pr. socijalna uključenost i povećanje kvalitete života u zelenom, uspješnom i održivom gradu/općini je teško kvantificirati (Slika 12, Slika 13).



Slika 12: 5 glavnih prednosti SUM-a

Prednosti SUMSEEC-a		
EKONOMSKE	DRUŠTVENE	EKOLOŠKE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nova radna mjesta ▪ Povećanje bruto domaćeg proizvoda (BDP) ▪ Smanjenje trgovinske neravnoteže za zemlje koje uvoze naftu ▪ Smanjenje ovisnosti o nafti ▪ Ušteda na cestarinama i parkiranju ▪ Niža izloženost rizicima od nepostojanosti cijene nafte ▪ Smanjenje zdravstvenih troškova ▪ Smanjenje troškova goriva ▪ Porast javnih finansija ▪ Razvoj novih tehnologija ▪ Rast konkurentnosti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Socijalno uključivanje ▪ Poboljšanja zdravlja ▪ Smanjenje broja nesreća ▪ Smanjeno siromaštvo gorivom ▪ Poboljšan pristup i mobilnost ▪ Poboljšana produktivnost ▪ Poboljšana pouzdanost javnog prijevoza ▪ Povećanje zadovoljstva putnika javnog prijevoza ▪ Stvaranje mogućnosti zapošljavanja ▪ Kohezija zajednice ▪ Poboljšana mobilnost za grupe koje su u nepovoljnijem položaju 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjeno onečišćenje zraka ▪ Poboljšanje kvaliteta zraka ▪ Smanjenje buke ▪ Smanjena emisija ugljika ▪ Poboljšana ulična okruženja ▪ Provedba mjera za ublažavanje klimatskih promjena i prilagodbe

Slika 13: Prednosti Održive urbane mobilnosti u općinama JIE

Uspješna provedba SUMSEEC projekta osigurat će:

1. Bolju kvalitetu života u gradovima i općinama JIE
2. Unaprjeđenje zaštite okoliša i zdravlja za sve građane JIE
3. Poboljšanu socijalnu uključenost
4. Poboljšanu mobilnost i pristupačnost u gradovima i općinama JIE
5. Unaprjeđenje ukupnog imidža gradova JIE
6. Podržavanje odluka gradske/općinske uprave od strane građana i dionika
7. Djelotvorno ispunjavanje zakonskih obaveza
8. Poboljšana konkurentnost gradova JIE i pristup finansiranju
9. Pokret prema novoj kulturi mobilnosti
10. Gospodarski rast i razvitak u zemljama JIE.

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

IZAZOVI I PREPREKE U RAZVITKU ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U GRADOVIMA JIE

Zelena knjiga o urbanoj mobilnosti: 'Put prema novoj kulturi za urbanu mobilnost'³³ identificirala je pet izazova s kojima se susreću gradovi i koji se moraju prevladati kako bi se krenulo prema 'gradovima i općinama slobodnog protoka':

- Zagušenost
- Ovisnost o fosilnim gorivima
- Povećanje protoka tereta i putnika
- Pristupačnost sistemu urbane mobilnosti
- Sigurnost.

Zagušenost stvara negativne ekonomske, zdravstvene, ekološke i društvene utjecaje, te utječe na mobilnost ne samo na gradskom nivou, već i na međugradskim transportnim putevima na koji prolaze kroz urbana područja. Moguća rješenja uključuju multimodalni pristup, promoviranje biciklizma i pješaćenja, odgovarajuće politike za parkiranje, rad na daljinu i teletrgovine, zajedničke vožnje automobilom (car-pulling i car-sharing) i dr.

Ovisnost o fosilnim gorivima, koja uzrokuju CO₂ i druge emisije onečišćujućih tvari, kao i zagađenje bukom, značajno doprinosi klimatskim promjenama i pogoršava kvalitetu zraka i ljudsko zdravlje.

Mogući načini za prevladavanje ovog izazova uključuju: razvoj čistijih motora s izgaranjem i postavljanje minimalnih standarda za performanse vozila; istraživanje i uvođenje alternativnih goriva i podrška razvoju infrastrukture za njihovu opskrbu u urbanim sredinama; i konačno ograničavanje ili zabranu transporta u određenim gradskim područjima.

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

Mogući načini nadvladavanja ovog izazova uključuju unaprjeđenje efikasnosti inteligentnih transportnih sistema (ITS), integraciju tarifne strukture javnog prijevoza svih načina gradskog prijevoza i kvalitetan informacijski sistem za postizanje boljeg upravljanja voznim parkom (kako za prijevoz tereta tako i za prijevoz putnika).

³³ Više informacija na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en

Pristupačnost sistemu urbane mobilnosti

Postojeći sistemi, koji uključuju javni prijevoz, pješačke i biciklističke staze, ceste, itd., trebaju biti kvalitetni, što znači da, ovisno o slučaju, trebaju biti efikasni, brzi, česti, udobni, pouzdani, sigurni, fleksibilni, pristupačni i dostupni ranjivijim grupama (starijim osobama, djeci, građanima s invaliditetom, trudnicama itd.). Osim toga, fenomen nekontroliranog urbanog širenja čini ovaj izazov složenijim.

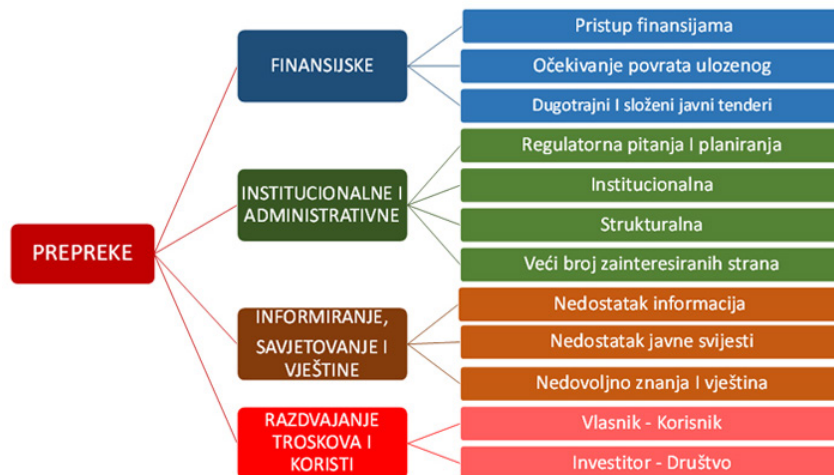
Mogući načini za prevladavanje ovog izazova uključuju osiguravanje opcija kolektivnog prijevoza za potrebe građana, izgradnju odgovarajućeg pravnog okvira (npr. uspostavljanjem odgovarajućih standarda javne nabavke), razvijanje brzih i frekventnih rješenja javnog prijevoza, kao što su "brzi provoz autobusa" i, kao sveobuhvatnu mjeru, razvoj i implementaciju planova održive urbane mobilnosti.

Sigurnost je ključni aspekt visokokvalitetnog sistema urbane mobilnosti koji uključuje sigurnost infrastrukture i voznog parka, kao i sigurnost građana u dolasku do sistema (npr. pješačenje od kuće do autobusne stanice). Nesigurni sustav može obeshrabriti korištenje javnog prijevoza i rezultirati izoliranjem građana i povećanim korištenjem privatnih vozila.

Mogući načini nadvladavanja ovog izazova uključuju ulaganja u sigurnije infrastrukture (npr. ugradnja rasvjete u pješačke i biciklističke staze), uvođenje voznog parka dostupnog građanima sa smanjenom mobilnošću i provedbu obrazovnih i informativnih kampanja.

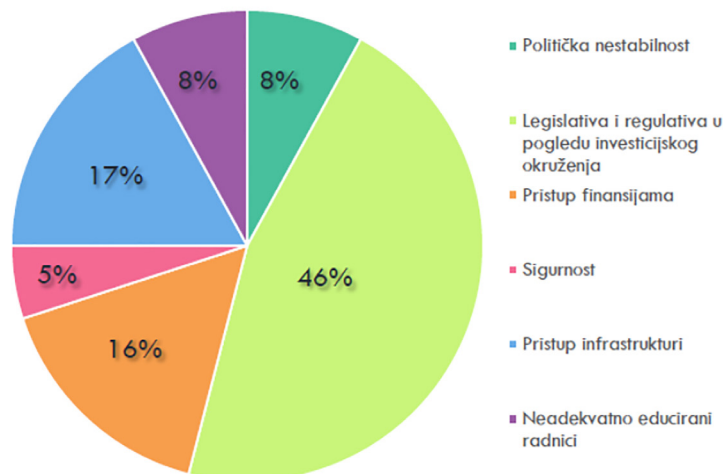
Nadalje, ovdje je još važno spomenuti makro i mikro ekonomske izazove s kojima se treba suočiti kako bi se poboljšala održivost sistema gradskog prijevoza i unaprijedila održivost gradova kojima ti sistemi služe. Makroekonomski izazovi odnose se prvenstveno na opadajuće stope rasta urbane produktivnosti i diferencijalne rezultate produktivnosti između različitih dijelova gradova, pri čemu je važno identificirati poveznice između rasta urbane produktivnosti i ulaganja u transportnu i drugu infrastrukturu u zajednici.

Glavne grupe prepreka koje utječu na napredak SUM-a u gradovima JIE prikazane su na slici 14.



Slika 14: Prepreke za napredak SUM-a u gradovima JIE

Prema podacima Svjetske banke,³⁴ zakoni i propisi koji se odnose na investicijsku klimu imaju udio od 46% u ukupnim preprekama za povećanje zapošljavanja i smanjenje siromaštva u zemljama s niskim dohotkom (Slika 15).



Slika 15: Udio različitih faktora koji uzrokuju obeshrabrujuću i destimulirajuću investicijsku klimu

³⁴ IFC studija radnih mjesta koja procjenjuje doprinose privatnog sektora stvaranju radnih mjesta i smanjenju siromaštva, http://siteresources.worldbank.org/CFPEXT/Resources/2999471364681190360/IFC_Jobs_Report_Summary.pdf

Daljnja distribucija spomenutih 46% je sljedeća:

- Neformalnost - 12%
- Porezne stope - 11%
- Korupcija - 8%
- Pristup zemljištu - 3%
- Porezna uprava - 3%
- Licenciranje poslovanja i dozvole - 3%
- Propisi o radu - 3%
- Sudovi - 2%

Može se zaključiti da je oblikovanje i provedba pravovremenih, djelotvornih i održivih transportnih rješenja u mnogim gradovima JIE često ometena institucionalnim i administrativnim nedostacima. Premda institucionalna reforma ne mora nužno dovesti do jedinstvene institucije koja će upravljati višestrukim načinima i funkcijama održivog urbanog transporta, unutarresorna koordinacija ili međuresorna integracija nužna je za sveobuhvatno rješavanje izazova održivog urbanog transporta.

Akcije za prevladavanje tih prepreka trebaju biti prilagođene različitim interesnim grupama, te u skladu s time obuhvatiti niz mjera koje, zajednički, implementiraju sve zainteresirane strane (gradske/općinske vlasti i uprave, udruženja gradova i općina, nacionalne vlasti, poduzeća javnog prijevoza, poduzeća za komunalne usluge, investitori, razvojne institucije, znanstvene institucije i dr.).

SITUACIJA U PODRUČJU ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

POZITIVNI ASPEKTI

Pozitivni i afirmativni aspekti zatečene situacije u području održive urbane mobilnosti u zemljama JIE su sljedeći:

Državni nivo

- Potpisnici Energetske zajednice zemalja JIE obavezni su uskladiti svoje zakonodavstvo s odgovarajućim zakonodavstvom EU
- Dostupni su međunarodni financijski mehanizmi
- Visoka javna svijest o SUM temama u Makedoniji
- Mapiranje motornih vozila prema europskim standardima emisija u Makedoniji
- Crnogorska akademija je vrlo aktivna u promociji SUM-a
- Izgradnja autoceste Bar-Boljare koja povezuje ekonomski slabije razvijeni sjever s ostatkom Crne Gore, a šire, sa autocestama u Srbiji i drugim zemljama čije ceste su povezane s ovom transverzalom
- Rekonstrukcija i izgradnja treće trake na nacionalnim cestama kako bi se izbjegla transportna gužva u Crnoj Gori
- Razvoj strategije razvoja transporta Crne Gore
- Strategija razvoja transporta omogućava daljnji razvoj nacionalnih i lokalnih cesta
- Cestovna infrastruktura u Srbiji dobro je razvijena
- Snažan know-how i prijenos znanja u Srbiji uglavnom vode akademije (Fakulteti transporta u Beogradu i Novom Sadu)
- Višegodišnje iskustvo u provedbi SUM međunarodnih projekata u Srbiji
- Inicijative NVO-a snažno promoviraju SUM u Srbiji
- Ogromna ulaganja u transportni sektor u Srbiji
- Prednosti koje proizlaze iz statusa zemalja kandidatkinja za pristupanja Europskoj uniji.

Gradski/općinski nivo

- Novi eko-prihvatljivi javni autobusi u Tirani
- 5 električnih javnih autobusa u Beogradu
- Jasno definirani ciljevi SUM-a u Podgorici

- 60-70% planiranog udjela javnog i prigradskog prijevoza u Podgorici
- SUMP razvijen u okviru projekta CIVITAS RENAISSANCE u Skoplju
- Osigurana finansijska podrška projektu Lake gradske željeznice u Skoplju
- Osigurana finansijska podrška za projekt Održivog gradskog prijevoza u Skoplju koji uključuje razvoj novog SUMP-a
- Proširena mreža javnog prijevoza u Sarajevu uključuje tramvaje, trolejbusse, autobuse i minibusse
- Razvijena pješačka kultura u malim i srednjim gradovima u Srbiji
- Jaka pješačka kultura (44% u raspodjeli načina prijevoza) u Kruševcu
- Poticaji za javni autobusni prijevoz za učenike, invalide i umirovljenike u Kruševcu
- Uspostava Mreže koordinatora za mobilnost u vrtićima i školama u Kruševcu
- Uspostava Gradskog vijeća za sigurnost transporta u Kruševcu
- Snažna biciklistička kultura unatoč prilično lošem razvoju biciklističke infrastrukture u Kruševcu
- Izgradnja kružnih tokova rezultirala je bržim protokom transporta, manjim zagušenjem, smanjenom potrošnjom goriva i onečišćenjem zraka u Kruševcu
- Veliki postotak biciklista u ukupnom broju dnevnih kretanja kao posljedica ravničarske konfiguracije terena i navike ljudi da koriste bicikle kao način prijevoza u Šapcu
- Ortodoksna ulična matrica koja omogućava dobru organizaciju različitih vrsta prometa u Šapcu
- Aktivna i živahna pješačka zona u Šapcu
- Dobra povezanost prigradskih dijelova s gradskim centrom javnim prijevozom u Šapcu
- Gradsko vijeće je usvojilo SUMP Kruševac.

MANJE POZITIVNI ASPEKTI

Manje pozitivni aspekti zatečene situacije u području održive urbane mobilnosti u zemljama JIE su sljedeći:

Državni nivo

- Zbog raznih razloga, brojni zahtjevi moderne urbane mobilnosti nisu zadovoljeni u zemljama JIE
- Jaka prevlast osobnih automobila u raspodjeli načina prijevoza
- U nacionalnim okvirima planiranja i u urbanističkim planovima fokus cestovnog razvoja je baziran na osobnim automobilima
- Potrošnja energije je dramatično povećana, a time i ovisnost o fosilnim gorivima
- Nedostatak efektivne regulacije vlasništva automobila i uvoza polovnih automobila
- Nacionalni zakoni o transportu nisu u potpunosti provedeni i provedba je na prilično niskom nivou
- Reforme transportnog sektora u zemljama JIE su spore i nisu efikasne

- Zakoni o transportu usvajaju se brzom procedurom bez traženja mišljenja svih interesnih grupa što rezultira nezadovoljavajućom provedbom
- Česta izmjena relevantnih pravnih akata
- Nedovoljna vidljivost SUM pristupa i projekata
- Nedostatak sistematskog prikupljanja podataka o prijevozu - nedostupnost i sumnjiva pouzdanost prometnih podataka na svim nivoima ogromna je prepreka za intenziviranje provedbe SUM projekata
- Nemotivirajuća politička klima za razvoj SUM-a
- Nedovoljna svijest javnosti o važnosti mjera SUM-a
- Transportni sektori snažno orijentirani na privatne automobile
- Nedostatak nacionalnih SUM strategija i nacionalnih SUMP-ova
- Nedostatak osviještenosti donositelja odluka o SUM temama
- Nedovoljna finansijska sredstva za provedbu SUM projekata
- Nedostatak javno-privatnog partnerstva kao dokazanog tržišnog pokretača za provedbu SUM projekata
- Brz rast stope motorizacije
- Nedostatak institucija na nacionalnom nivou zaduženih za gradski prijevoz
- Izrazito nizak nivo ravnopravnosti spolova u sektoru transporta u zemljama JIE
- Nedostatak žena na položajima odlučivanja
- Stara paradigma razmišljanja među donositeljima odluka, planerima i dizajnerima - pješaćenje i vožnja biciklom ne smatraju se načinom transporta
- Loša cestovna infrastruktura i uvjeti u Albaniji, Bosni i Hercegovini i na Kosovu
- Nerazvijeni javni prijevoz sa starim i neudobnim autobusima u Albaniji, Bosni i Hercegovini i na Kosovu
- Kampanje promoviranja biciklizma i pješaćenja nisu uspješne u Albaniji
- Nedostatak transparentnosti u pogledu ulaganja u sektor transporta u Albaniji
- Neuspješno poslovanje kompanija javnog prijevoza u Federaciji Bosne i Hercegovine
- Nedovoljna finansijska sredstva za biciklističke staze i pripadajuću infrastrukturu u FBiH
- Dopušteni uvoz vozila s niskim standardima za emisije štetnih plinova (EURO 1, 2 i 3) u Makedoniji
- Nedostatak pravilnika o projektiranju infrastrukture za održive načine prijevoza u Makedoniji
- Nedostatak definirane hijerarhije prioriteta za planiranje infrastrukture u Makedoniji
- Neodgovarajuće održavanje, zaštita i obnova postojećih cesta u Crnoj Gori
- Nedostatak zaobilaznica oko gradova/općina u Crnoj Gori uzrokuje zagušenje i onečišćenje zbog tranzitnog transporta
- Nezadovoljavajući pristup turističkim kompleksima, seoskim naseljima, nacionalnim parkovima, itd. u Crnoj Gori

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

Gradski/općinski nivo

- Gradske/općinske vlasti nisu upoznate s temama SUM-a i dugoročnom profitabilnošću ulaganja u provedbu mjera SUM-a
- Nedostatak općinskih odjela ili agencija koji se bave temama SUM-a
- Nedostatak smjernica i propisa za razvoj, provedbu i praćenje SUMP-a
- Razvoj u gradovima i općinama orijentiran na privatne automobile
- Zagušenje transporta i poteškoće u parkiranju – nedostatak sistema za upravljanje parkiranjem
- Duže putovanje na posao – ljudi troše sve veću količinu vremena putujući između mjesta stanovanja i radnog mjesta
- Teškoće za ne-motorizirani prijevoz – pješaci i biciklisti često u opasnosti
- Nedostatak obzira za pješake i bicikle u prostornom dizajnu infrastrukture i objekata
- Utjecaji na okoliš – zagađenje (uključujući buku) postalo je ozbiljna prepreka kvaliteti života i zdravlja stanovništva u gradovima JIE
- Nedostatak usluga (dijeljenje bicikla, dijeljenje automobila, zajednička vožnja, integrirana karta, informatička rješenja i dr.)
- Nedostatak modalne integracije (interoperabilnost usluga, integrirani tarifni programi, nedostatak tranzitnih stanica, itd.)
- Nedostatak stanica za punjenje E-vozila
- Nedovoljna vidljivost SUM pristupa i projekata
- Nizak nivo svijesti o održivoj urbanoj mobilnosti
- Neadekvatnost javnog prijevoza – mnogi sistemi javnog prijevoza su ili previše ili premalo korišteni; nema održivog održavanja i/ili kontinuiranog napretka predviđenog u proračunu
- Javni prijevoz u Tirani ograničen samo na autobuse i taksije
- Nedovoljna finansijska sredstva za daljnji razvoj biciklističkih staza i prateće infrastrukture u Sarajevu
- Nedovoljna finansijska sredstva za poboljšanje postojećih javnih prijevoznih vozila (uglavnom tramvaja i trolejbusa) u Sarajevu
- Nedostatak SUM dokumentacije s preciznim akcijskim planom u Podgorici
- Nedovoljna finansijska sredstva za provedbu mjera SUM-a u Podgorici

- Veliki problemi sa transportom u mirovanju u Podgorici
- Uvođenje naplate parkirališta stvorilo je probleme u kontaktnim zonama u Podgorici
- Ogroman broj taksi vozila smanjio je sigurnost na cestama u Podgorici
- Nizak nivo usluga javnog prijevoza u Kruševcu
- Nedostatak kapaciteta općinske uprave Kruševca
- Arhitektonske prepreke na pločnicima ometaju kretanje pješaka, osoba s invaliditetom i roditelja s dječjim kolicima u Kruševcu
- Loš razvoj biciklističke infrastrukture (nedostatak biciklističkih staza, linija, parkinga, itd.) u Kruševcu
- Nedostatak informacija o javnom prijevozu (autobusne linije i vremenski raspored) u Kruševcu
- Nedostatak javnog prijevoznog preduzeća ili odjela u gradskoj upravi koja upravlja javnim prijevozom u Šapcu
- Nedovoljna iskorištenost postojećih željezničkih resursa u Šapcu
- Nedovoljna iskorištenost postojećih plovni puteva u Šapcu
- Postojeće biciklističke staze nisu dobro povezane u Šapcu
- Nedostatak SUMP-a 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

- Podsticati ulaganja u transportni sektor orijentiran na SUM
- Razvoj i provedba nacionalnog zakonodavstva o SUM-u
- Unaprjeđenje transportne infrastrukture
- Stvaranje pozitivnih uvjeta za E-mobilnost
- Uvođenje šema edukacije o SUM-u za različite ciljne grupe (donositelji odluka, urbanisti, državni službenici, itd.)
- Poticaji za ekološke škole vožnje (snižene takse, itd.)
- Kontinuirana financijska i tehnička podrška pilot projektima o SUM-u
- Promoviranje koristi od provedbe EE mjera
- Razviti nacionalne SUM strategije i nacionalne SUMP-ove - uspostaviti nacionalne smjernice za pripremu SUMP-a
- Uvođenje strožih propisa u pogledu starosti vozila i zadovoljavanja standarda emisija i buke

- Uspostavljanje nacionalnih agencija za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE
- Kontinuirana nacionalna podrška gradovima/općinama u planiranju i realizaciji SUM projekata
- Integrirani SUM pristup koji uključuje multidisciplinarnе stručnjake (transportne inženjere, arhitekte, građevinske inženjere, inženjere energetike, urbaniste, sociologe, ICT inženjere, itd.)
- Sudjelovanje u različitim vodećim EU inicijativama i programima održive urbane mobilnosti na nacionalnom nivou (Poglavlje 2)
- Osigurati povoljno poslovno okruženje za ulaganja u SUM mjere
- Uspješno prenošenje strategija i direktiva EU u nacionalno zakonodavstvo u zemljama JIE (Poglavlje 1)
- Uvođenje koncepta SUMP-a u relevantne nacionalne politike
- Osnivanje i uspješan rad Fondova za zaštitu okoliša i energetska efikasnost u zemljama JIE
- Razviti širu suradnju s međunarodnim organizacijama, bankama, donatorima i poslovnim sektorom u okviru rada SUM-a na nacionalnom nivou (Poglavlje 10)
- Implementirati tehnički optimalne i financijski izvedive SUM projekte
- Nastaviti s reformama transportnog sektora
- Identifikacija raspoloživih financijskih instrumenata za razvoj SUM-a u zemljama JIE
- Kontinuirano podnošenje prijava na dostupna sredstva međunarodnih i EU fondova (Poglavlje 12)
- Podizanje svijesti svih interesnih grupa (gradska/općinska uprava, državna uprava, nevladine organizacije, građani, itd.) o važnosti SUM-a za održivi razvoj zemalja JIE
- Sistematsko jačanje kapaciteta državnih tijela
- Osigurati financijsku i logističku podršku državnim vlastima za provedbu SUM projekata
- Neprekidne aktivnosti obrazovanja i podizanja svijesti s naglaskom na ciljeve rodno osviještene politike
- Provođenje nacionalnih kampanja za podizanje svijesti o SUM-u usmjerenih na opću populaciju putem različitih komunikacijskih kanala (npr. TV reklame, jumbo plakati, rješenja za digitalna oglašavanja, i sl.)
- Promoviranje javnog prijevoza kao održivog oblika transporta
- Napredak ravnopravnosti spolova na nacionalnom nivou.

Gradski/općinski nivo

- Razvoj, provedba i praćenje SUMP-a
- Sistemsko jačanje kapaciteta gradske/općinske uprave - osnivanje odjela za SUM (Poglavlje 9)
- Ugrađivanje SUMP-ova u opće urbanističke planove - integracija transporta i urbanog planiranja
- Poboljšanje javnog prijevoza u gradovima (ekološki prihvatljivi automobili, frekventni raspored, dobra pokrivenost i veze, integrirana karta, snižene cijene karata, itd.)

- Uspostavljanje zona bez automobila u gradovima - Ulice za ljude, a ne za automobile!
- Ograničeni pristup automobilima u gradskim centrima
- Zaštita povijesnih dijelova gradova
- Implementacija rješenja za digitalno promoviranje SUM-a
- Instalacija stanica za punjenje E-vozila
- Povećanje naknada za parkiranje u gradovima
- Kontinuirana kampanja za podizanje javne svijesti koja povezuje transport orijentiran na automobile sa onečišćenjem i slabim kvalitetom zraka, bolestima i općenito manjom kvalitetom života
- Pridruživanje gradova/općina Partnerstvu MobiliseYourCity (potrebno je podnošenje prijave)
- Pridruživanje EU inicijativi Sporazum gradonačelnika o klimi i energiji
- Pridruživanje različitim vodećim EU inicijativama i programima SUM-a (Poglavlje 2)
- Razviti suradnju s međunarodnim organizacijama, bankama, donatorima i poslovnim sektorom na lokalnom nivou (Poglavlje 10)
- Identifikacija raspoloživih financijskih instrumenata za razvoj SUM-a na gradskom/općinskom nivou
- Kontinuirano podnošenje prijave na dostupna sredstva međunarodnih i EU fondova (Poglavlje 12)
- Integrirani SUM pristup koji uključuje multidisciplinarne stručnjake (transportne inženjere, arhitekte, građevinske inženjere, inženjere energetike, urbaniste, sociologe, ICT inženjere, i dr.)
- Napredak ravnopravnosti spolova na gradskom/općinskom nivou
- Osigurati povoljno poslovno okruženje za ulaganja u SUM mjere
- Redovno sudjelovanje u Europskom tjednu mobilnosti
- Osigurati financijsku i logističku podršku gradovima/općinama za provedbu SUM projekata
- Uspostava inovativnih financijskih instrumenata (npr. grupno financiranje, javno-privatna partnerstva, itd.) za implementaciju gradskih/općinskih SUM projekata
- Neprekidne aktivnosti obrazovanja i podizanja svijesti s naglaskom na ciljeve rodno osviještene politike
- Promoviranje biciklizma kao energetski održivog načina prijevoza
- Promoviranje javnog prijevoza kao brzog i sigurnog načina prijevoza
- Poticanje korištenja javnog prijevoza (integrirane karte, Park and Ride područja, i dr.)
- Neprekidno organiziranje aktivnosti i akcija koje imaju za cilj promjenu razmišljanja ljudi o automobilu kao statusnom simbolu
- Poticanje i podrška razmjenama znanja i iskustva između gradova/općina
- Podrška studijskim posjetama i razmjeni znanja i iskustva sa SUM osviještenim gradovima (npr. Freiburg, Lyon, itd.)
- Poticati sve vidove povezivanja gradova u EU i JIE.

Općenito, situacija u vezi s transportnim strategijama i zakonodavstvom je različita u svakoj zemlji JIE. U nastavku su tabele s popisom zakonodavnih dokumenata s kratkim opisom i službene Internet stranica za svaku zemlju JIE.

Tabela 1: Transportne strategije i zakonodavstvo u Albaniji

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Nacionalna strategija sigurnosti na cestama 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 cestama Republike Albanije, br. 8387 (21.07.1998.)	Nije dostupno	Norme i akti o primjeni ovog Zakona vode se po principu sigurnosti kretanja na cesti, slijedeći ciljeve racionalnog kretanja, zaštite okoliša i uštede energije.
Zakon o sigurnosti u cestovnim tunelima br. 158/213, (10.10.2013.)	Nije dostupno	Zakon ima za cilj poboljšanje sigurnosti u cestovnim tunelima.
Zakon o cestovnom prometu, br. 8308 (18.03.1998.)	Nije dostupno	Zakon uređuje uvjete za prijem u djelatnost domaćeg i međunarodnog prijevoznika robe i putnika.
Odluka Vlade o Pravilniku za prijevoz robe, br. 325	Nije dostupno	Odluka 325 propisuje kriterije koji se odnose na kvalitetu vozila.
Vladina Odluka o kontroli cestovnog prometa, br. 1243	Nije dostupno	Nije dostupno
Zakon o prijevozu opasnih tvari, br. 118, (13.12.2012)	Nije dostupno	Zakon ima za cilj poboljšati sigurnost u cestovnom i željezničkom prijevozu opasnih tvari utvrđivanjem postupaka pod kojima se provodi prijevoz opasnih tvari cestom i željeznicom.

Tabela 2: Transportne strategije i zakonodavstvo na državnom nivou Bosne i Hercegovine

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki 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 legislativnih akata usmjerenih 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 prijedloge za razvoj transportnog sektora i programa izgradnje kapaciteta za usklađivanje s dugoročnim ciljevima i strateškim dokumentima Europske unije u području transporta. Strategija se bazira na sektorskim strateškim dokumentima oba entiteta i Brčko Distrikta.
Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom transportu (NN 1/02 i NN 14/03)	http://www.granpol.gov.ba/	Zakon uređuje načine i uvjete prijevoza putnika i robe vozilima u međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu, prijevoz prevelike robe, inspekciju, carinsku kontroli i zahtjeve plaćanja naknade za korištenje cesta. Nadalje, zakon regulira rješavanje problema ilegalnog prijevoza putnika u međunarodnim transportnim operacijama, obzirom na poteškoće s kojima se suočavaju nadležna tijela za inspeksijske poslove u smislu dokazivanja kršenja i pokretanja odgovarajućih postupaka. Ovaj zakon također ima za cilj uskladiti zakonodavstvo BiH s EU zakonodavstvom u području prijevoza putnika i robe. Nadalje, djelimično regulira javni prijevoz u Sarajevu i njegovoj okolini, jer se prijevoz između Sarajeva i Istočnog Sarajeva tretira kao međuentitetski prijevoz.
Zakon o osnovama sigurnosti transporta na cestama u Bosni i Hercegovini (NN 06/06 - NN 9/18)	http://www.mkt.gov.ba/	Zakon propisuje odredbe za sve učesnike u cestovnom transportu, uključujući i bicikliste. Posebno je zanimljivo da je od početka provedbe (2007.) uporaba zaštitnih kaciga za bicikliste i osobe na biciklu bila obavezna, no 2017. godine izmjene i dopune ovog zakona ukinule su obavezu, te od 2017. godine vozač bicikla nije dužan koristiti zaštitnu kacigu.

Tabela 3: Transportne strategije i zakonodavstvo u Federaciji Bosne i Hercegovine

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Transportna strategija Federacije Bosne i Hercegovine za period 2016-2030.	http://www.parlamentfbih.gov.ba/	Glavni dio Transportne strategije sadrži ciljeve i aktivnosti, čija kombinacija čini stratešku viziju entitetskog transportnog sistema FBiH do 2030. godine. Posebni ciljevi dani su za različite vrste transporta u FBiH (cestovni, željeznički, vodeni i zračni), 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 provedene kako bi se postigli specifični ciljevi za svaki aspekt transporta.
Zakon o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine (NN 28/06 and NN 2/10)	https://propisi.ks.gov.ba/	Ovim zakonom uređuju se uvjeti i način obavljanja djelatnosti prijevoza osoba i tereta motornim, priključnim i zaprežnim vozilima u cestovnom prijevozu; rad stanica tehničkog pregleda na području Federacije Bosne i Hercegovine; djelatnost javnog prijevoza putnika i tereta u linijskom i vanlinijskom cestovnom prijevozu; prijevoz za osobne potrebe; inspeksijski nadzor; kaznene odredbe, te prijelazne i završne odredbe.
Zakon o cestama u Federaciji Bosne i Hercegovine (NN 12/10, NN 16/10 i NN 66/13)	http://www.fbihvlada.gov.ba/	Ovim zakonom uređuje se: razvrstavanje javnih cesta, upravljanje cestama i pravni položaj upravitelja, planiranje, gradnja, rekonstrukcija, održavanje, ugovaranje i ustupanje radova, zaštita cesta, uvjeti odvijanja transporta na cestama, koncesija na cestama, finansiranje cesta, upravni nadzor nad provođenjem Zakona, kazne i druga pitanja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine iz oblasti cesta.

Tabela 4: Transportne strategije i zakonodavstvo u Republici Srpskoj

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Zakon o cestovnom transportu u Republici Srpskoj (NN 47/17)	http://putevirs.com/	Ovim zakonom uređuju se uvjeti za vršenje prijevoza lica i stvari u cestovnom transportu kao javni prijevoz i prijevoz putnika, način prijevoza, registracija redova vožnje, rad autobusnih stanica i terminala gradskog, odnosno prigradskog područja, rad stanica tehničkog pregleda vozila i inspekcijski nadzor na teritoriji Republike Srpske.
Zakon o javnim cestama u Republici Srpskoj (NN 89/13)	http://putevirs.com/	Zakonom se uređuje pravni status upravitelja puteva, način korištenja javnih i nekategoriziranih puteva; upravljanje, financiranje, planiranje, izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita puteva; koncesije na javnim putevima; ostvarivanje javno-privatnog partnerstva i nadzor nad provođenjem ovog zakona.
Zakon o sigurnosti transporta na cestama Republike Srpske (NN 63/11)	http://www.mup.vladars.net/	Zakonom se uređuje upravljanje sigurnošću transporta, osnivanje, rad i nadležnosti Vijeća za sigurnost transporta Republike Srpske i Agencije za sigurnost transporta Republike Srpske, izrada strateških dokumenata, financiranje i praćenje sigurnosti transporta, transportna signalizacija i oprema puta, procedure nezavisne revizije projekata izgradnje javnih puteva i nezavisne provjere postojećih javnih puteva u pogledu sigurnosti i sticanje licenci, identifikacija i sanacija opasnih mjesta na putevima, dubinska analiza transportnih nezgoda, transportna pravila, posebne mjere sigurnosti, obaveze u slučaju transportne nezgode, organiziranje sportskih i drugih priredbi na putevima, rad stanica za tehničke preglede vozila, nadzor i kaznene odredbe.
Zakon o prijevozu opasnih tvari	http://www.mup.vladars.net/	Zakonom se propisuju uvjeti za prijevoz opasnih tvari u pojedinim granama transporta, prava i obaveze osoba koje učestvuju u prijevozu, uvjeti za ambalažu i vozila, izdavanje odobrenja za prijevoz, uvjeti za imenovanje savjetnika za sigurnost, nadležnost i uvjeti za osposobljavanje osoba koje učestvuju u prijevozu, nadležnost ministarstava u vezi s tim prijevozom u Republici Srpskoj, te nadzor nad provedbom ovog zakona.
Pravilnik o načinu vršenja kontrole i neposrednom regulisanju transporta na cestama (NN 122/11)	http://www.mup.vladars.net/	Ovim Pravilnikom propisuju se postupci policijskih službenika u kontroli cestovnog transporta i neposrednom reguliranju transporta na cestama, kao i druga pitanja vezana za transport u nadležnosti Ministarstva unutarnjih poslova Republike Srpske.

Tabela 5: Transportne strategije i zakonodavstvo na Kosovu

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Strategija sigurnosti na cestama i Akcijski plan za Kosovo	http://mi-ks.net/	Strategija sigurnosti na cestama i Akcijski plan za Kosovo izrađeni 2015. imaju za glavni cilj značajno poboljšati sigurnost cestovnog transporta na Kosovu. Glavni elementi Strategije su: <ul style="list-style-type: none"> • Istraživanje i analiza situacije • Strategija sigurnosti na cestama 2016-2020 • Akcijski plan sigurnosti na cestama • Implementacija.
Sektorska strategija i multimodalni transport 2015-2025 i petogodišnji akcijski plan	http://www.kryeministri-ks.net/	Strategija i Akcijski plan pripremljeni su kao dio projekta SEETO: Podrška u provedbi Ugovora o transportnoj zajednici EUTCA u 2015. godini, s ciljem definiranja dugoročnog razvoja transportnog sektora na Kosovu do 2025. godine. Pet strateških ciljeva su: <ol style="list-style-type: none"> 1: Integracija u paneuropske koridore 2: Povećanje kvaliteta usluga 3: Poboljšanje sigurnosti transporta 4: Suradnja s međunarodnim organizacijama 5: Provedba funkcionalne strukture.
Zakon br. 05/L-088 o odredbama o cestovnom transportu	http://www.kuvendikosoves.org	Cilj ovog zakona je utvrditi osnovna pravila vladanja i ponašanja korisnika i drugih subjekata u cestovnom transportu, glavne uvjete za ceste u smislu sigurnosti transporta, signalizaciju, radnje ovlaštenih službenika, postupke u slučaju transportnih nesreća, obuku novih vozača i provođenje vozačkih ispita, opremu i alate koje svako vozilo treba imati, dopuštenu veličinu i težinu vozila, teret i osovinsko opterećenje, kao i standarde koje vozila moraju zadovoljavati u transportu.
Zakon br. 02/L-70 o sigurnosti cestovnog transporta	http://www.assembly-kosova.org	Ovaj zakon definira propise i uvjete koji imaju za cilj povećanje sigurnosti cestovnog transporta na Kosovu.
Zakon br. 05/L-064 o vozačkoj dozvoli	http://mi-ks.net/	Svrha ovog Zakona je definirati uvjete i kriterije za dobivanje 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 prijevozna sredstva za robu i putnike, za uvjete za stjecanje prava na vožnju vozila, za kategorije vozila, za zdravstvene uvjete, postupke prijave, za dobivanje, produženje i mijenjanje vozačkih dozvola kao i drugih srodnih pitanja.
Zakon br. 04/L-179 o cestovnom prijevozu	https://www.kuvendikosoves.org	Ovaj zakon uređuje i razvija sektor cestovnog prijevoza putnika i robe, otvoren i nediskriminirajući pristup tržištu, pružanje usluga na tržištu cestovnog prijevoza putnika i robe, kao i uspostavljanje režima vožnje i odmora.

Tabela 6: Transportne strategije i zakonodavstvo u Makedoniji

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Nacionalna transportna strategija za period 2007-2017.	http://www.seetoint.org/	Glavni ciljevi Strategije su: <ul style="list-style-type: none"> · Promovirati ekonomski rast izgradnjom, unapređivanjem, upravljanjem i održavanjem transportnih usluga, infrastrukture i mreža kako bi se povećala njihova efikasnost · Promovirati integriranu i međusobno povezanu transportnu mrežu koja uspostavlja efektivne usluge korisnicima u Republici Makedoniji · Promovirati socijalnu uključenost povezivanjem udaljenih i ugroženih zajednica i povećanjem dostupnosti transportne mreže · Zaštititi okoliš i poboljšati zdravlje izgradnjom i ulaganjem u javni prijevoz i druge vrste efikasnog i održivog transporta koji umanjuje emisije i potrošnju resursa i energije · Poboljšati sigurnost smanjenjem nesreća i povećanjem osobne sigurnosti pješaka, biciklista, vozača, putnika i osoblja · Poboljšati integraciju olakšavajući planiranje putovanja i izdavanja ulaznica te raditi kako bi se osigurala neometana veza između različitih oblika prijevoza.
Zakon o javnim cestama	http://www.mtc.gov.mk/	Zakonom se uređuju uvjeti i način gradnje, rekonstrukcije, održavanja, zaštite, korištenja, upravljanja i financiranja javnih cesta te nadzor nad provođenjem ovog zakona. Među najznačajnijim pitanjima, Zakon uređuje: kategorije cesta; kompetencije; izvore financiranja i raspodjelu sredstava među entitetima odgovornim za cestovnu mrežu; usvajanje srednjoročnih i godišnjih programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja cesta i nadležnosti za dodjelu koncesija.
Zakon o sigurnosti cestovnog prijevoza	http://www.mtc.gov.mk/	Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti koje moraju ispunjavati vozila za cestovni prijevoz, kao i uređaji i oprema koja se moraju osigurati u vozilima, dimenzije, ukupnu masu i osovinsku težinu vozila, uvjete za dobivanje vozačke dozvole i obrazac zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole, provjeru i tehničku kontrolu vozila, registraciju vozila i obrazac zahtjeva za transportnu dozvolu, itd.
Zakon o cestovnom prijevozu	http://www.mtc.gov.mk/	Ovaj Zakon uređuje uvjete i način obavljanja prijevoza putnika i robe, kako u domaćem tako i u međunarodnom cestovnom prijevozu. Propisuje uvjete za stručnu sposobnost i financijsku stabilnost, neke od uvjeta za pristup profesiji prijevoznika, kao i uvjete i postupke za stjecanje dozvole za obavljanje prijevoza putnika i robe cestom. Usvojeni su neki podzakonski akti koji proizlaze iz Zakona o cestovnom prijevozu.

Tabela 7: Transportne strategije i zakonodavstvo u Crnoj Gori

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Strategija razvoja transporta (stupila na snagu 30. novembra 2010.)	http://www.min-saob.gov.me/	<p>Strategija daje smjernice o korištenju potencijala geostrateškog položaja Crne Gore za tranzitni transport i kako uskladiti direktna strana ulaganja s javnim interesom s obzirom na ekonomsku opravdanost i utjecaj na okoliš.</p> <p>Osnovni ciljevi strateškog razvoja crnogorskog transportnog sistema su sljedeći: 1. Poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti, u cilju očuvanja ljudskih života, materijalnih vrijednosti i očuvanja državnih sredstava 2. Integracija u Europsku Uniju, kroz povezivanje na TEN-T i poboljšanje konkurentnosti domaće transportne privrede 3. Povećanje kvalitete transportnih usluga 4. Stimulacija ekonomskog rasta kroz efikasniji i jeftiniji transport; 5. Minimiziranje negativnog utjecaja razvoja transporta i transportne infrastrukture na okoliš i društvo općenito.</p>
Nacionalna strategija razvoja i održavanja cesta (stupila na snagu 23. aprila 2010.)	http://www.min-saob.gov.me/	<p>Strategija razvoja i održavanja državnih cesta strateški je dokument čije je usvajanje predviđeno Zakonom o cestama (Službene novine Republike Crne Gore br. 42/04) kojim su utvrđeni ciljevi i osnovni zadaci razvoja i održavanja državnih cesta u periodu od 10 godina.</p> <p>Uspostavljeni razvojni ciljevi u području cestovne infrastrukture u Crnoj Gori uzeti su u obzir u planskom periodu od 2008. do 2018. godine.</p>

<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 okoliš i ekonomiju, već i na nezamjenjive ljudske resurse i vrijedni društveni kapital koji bi trebao osigurati napredan razvoj.</p> <p>U skladu s europskim politikama vezanim uz održivu urbanu mobilnost, gradovi trebaju osigurati multimodalni transportni sistem i intermodalne integracije kao glavnu komponentu svake strategije urbane mobilnosti, u skladu s politikama održivog razvoja. Navedene mjere također bi trebale biti prioritete u Crnoj Gori u kontekstu postizanja ciljeva efikasnosti resursa, kao i značajnog smanjenja onečišćenja zraka i poboljšanja kvalitete života građana i kvalitete turističke ponude. To prije svega znači efikasan javni prijevoz kojim bi se znatno smanjilo korištenje vozila u gradovima i time smanjile gužve, posebno u priobalju tokom turističke sezone (Kotor, Budva). Potrebni su značajni poticaji za brže uvođenje vozila s niskim emisijama i novim tehnologijama/alternativnim gorivima, bolja kontrola kvaliteta goriva, promoviranje ekološki prihvatljivih načina prijevoza i primjena instrumenata koji svode negativne efekte transporta na okoliš na najmanji mogući nivo (uključujući standarde, procjene utjecaja, ekonomske instrumente, itd.).</p>
<p>Zakon o cestama (NN 42/2004, NN 21/2009, NN 54/2009, NN 40/2010, NN 36/2011 i NN 40/2011)</p>	<p>http://www.paragraf.me/</p>	<p>Zakon o cestama uređuje pravni status, razvoj, održavanje, zaštitu, upravljanje i financiranje javnih cesta.</p>
<p>Zakon o sigurnosti cestovnog transporta (NN 33/2012 i NN 58/2014)</p>	<p>http://www.paragraf.me/</p>	<p>Zakon definira pravila o cestovnom transportu, obaveze učesnika i drugih subjekata u transportu, transportna ograničenja, transportnu signalizaciju, znakove, znakove i naredbe koje moraju poštivati učesnici u transportu, uvjete koje moraju zadovoljavati vozači koji voze vozilo, uvjete koje moraju ispunjavati vozila, posebne mjere koje treba poduzeti u transportu, te druga pravila i mjere za osiguranje sigurnosti transporta na cestama.</p>
<p>Zakon o cestovnom prijevozu (NN 71/2017)</p>	<p>http://www.paragraf.me/</p>	<p>Ovim se Zakonom propisuju uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u cestovnom transportu, pružanja usluga autobusnog i prijevoza tereta, prijevoza za vlastite potrebe i druga pitanja važna za javni prijevoz u cestovnom transportu.</p>

Tabela 8: Transportne strategije i zakonodavstvo u Srbiji

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Strategija razvoja željezničkog, cestovnog, vodnog, zračnog 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 Bijeloj knjizi EU o transportu: Vodič prema jedinstvenom europskom transportnom prostoru – Prema konkurentnom i resursno efikasnom transportnom sistemu iz 2011. godine. Ministarstvo transporta, graditeljstva i infrastrukture, izrađuje novu strategiju za 2016-2026., koja bi trebala uzeti u obzir inicijative iz Bijele knjige i više se fokusirati na pitanja urbane mobilnosti.
Strategija sigurnosti transporta na cestama Republike Srbije za period 2015-2020.	http://www.mgsi.gov.rs/	Ova strategija postavlja ciljeve i predlaže aktivnosti za poboljšanje sigurnosti u transportu, kao i Smjernice o najbržim i najlakšim načinima za dolazak iz postojeće u željenu situaciju.
Zakon o cestovnom prijevozu putnika	http://www.mgsi.gov.rs/	Zakonom se uređuju uvjeti i način obavljanja javnog prijevoza putnika i prijevoza osoba za vlastite potrebe u cestovnom prijevozu u domaćem i međunarodnom prijevozu, pružanje mobilnih usluga na autobusnim stanicama i inspekcijski nadzor.
Zakon o cestovnom prijevozu tereta (NN 68/2015)	https://www.paragraf.rs/	Ovim se Zakonom uređuju uvjeti i način obavljanja javnog teretnog prijevoza i teretnog prijevoza za vlastite potrebe u domaćem cestovnom prijevozu, javnom teretnom prijevozu i teretnom prijevozu za vlastite potrebe u međunarodnom cestovnom transportu i inspekcijski nadzor.
Zakon o sigurnosti na cestama	http://www.mgsi.gov.rs/	Zakonom se propisuju pravila ponašanja svih učesnika u transportu, ograničenja u transportu, putokazi i naredbe, pravila izdavanja vozačkih dozvola, tehnički standardi za vozila, itd.
Zakon o javnim cestama	http://www.mgsi.gov.rs/	Zakon uređuje pravni status javnih cesta, uključujući vlasništvo, upravljanje i održavanje, inspekciju, kao i financiranje tih aktivnosti.
Pravilnik o transportnim znakovima (NN 85/2017)	http://www.putevi-srbije.rs/	Pravilnik propisuje vrste, značenja, oblike, boje, dimenzije i materijale za transportne znakove i pravila transportne signalizacije na cestama.

JAČANJE KAPACITETA NA PODRUČJU ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Rješenja za unaprjeđenje održive urbane mobilnosti su dostupna i provjerena ali nedostatak potrebnih kapaciteta na svim nivoima vlasti od nacionalnih do općinskih usporava njihovu uspješnu implementaciju.

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

- Državnom
- Udruženja gradova/općina
- Gradskom/općinskom.

JAČANJE KAPACITETA DRŽAVNE VLASTI

Jačanje kapaciteta državne vlasti biti usmjereno prema upravljanju na više nivoa (eng. multilevel governance) kao jednom od najznačajnijih pokretača razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama JIE. Iako gradovi/općine i njihova udruženja sve više pokreću SUM projekte, ove su inicijative u velikoj mjeri odvojene od okvira nacionalne politike, što rezultira ograničavanjem resursa za razvoj SUM-a dostupnih gradovima/općinama.

Okvir upravljanja na više nivoa zahtijeva usuglašavanje politika između nivoa vlasti putem usvajanja alata za vertikalnu i horizontalnu suradnju. Vertikalna dimenzija upravljanja na više nivoa prepoznaje da nacionalne vlade ne mogu efektivno provoditi nacionalne transportne strategije bez bliske saradnje sa regionalnim i lokalnim vladama kao pokretačima promjena. Jako je važno uspostaviti dvosmjerni odnos između gradskih/općinskih i nacionalnih SUM aktivnosti, kako bi se postigla međusobna sinergija.

Horizontalna dimenzija upravljanja na više nivoa obuhvaća prijenos znanja, iskustava, informacija i suradnje između gradova/općina, njihovih udruženja i nacionalnih vlasti. Nadalje, ta dimenzija utječe na poboljšanje koordinacije između nivoa upravljanja kako bi se implementirali multidisciplinarni i multisektorski programi održive urbane mobilnosti, te uspostavile nacionalne i transnacionalne mreže i koalicije. Važno je istaknuti da horizontalne aktivnosti upravljanja jačaju utjecaj dionika, konkretno poslovnih, istraživačkih i nevladinih organizacija u političkim dijalozima.

Treba naglasiti da je pristup upravljanja na više nivoa u zemljama jugoistočne Europe težak i složen zadatak koji zasigurno neće biti lako postići. Brojne općine u zemljama jugoistočne Europe nemaju potrebna stručna, administrativna i financijska sredstva za planiranje i provedbu SUM projekata, a programi podrške na nacionalnom nivou su nerazvijeni ili nedovoljni. Bitno je da većina općina u JIE pronađe najbolje načine

kako ojačati svoje kapacitete za razvoj održive urbane mobilnosti. Drugi važan preduvjet je uspostava konceptualnog okvira upravljanja na više nivoa za jačanje odnosa među općinama, njihovim udrugama i nacionalnim vlastima kako bi se unaprijedio SUM u zemljama jugoistočne Europe.

JAČANJE KAPACITETA UDRUŽENJA GRADOVA I OPĆINA

U cilju razvijanja održive urbane mobilnosti u zemljama jugoistočne Europe, glavna zadaća udruženja gradova i općina je osigurati kontinuiranu organizacijsku i tehničku pomoć gradskim i općinskim upravama. Može se reći da moderno udruženje gradova i općina treba biti neka vrsta konsultantske firme koja ima odgovor na bilo koje pitanje koje grad/općina može imati i koja može riješiti svaki konkretan SUM problem te dati potrebne smjernice u vrlo kratkom roku. To je vrlo težak zadatak koji zahtijeva jačanje zakonodavne, tehničke i financijske sposobnosti udruženja gradova i općina.

Kako bi podržalo gradove/općine u razvoju SUM-a i ispunjavanju obaveza koje proizlaze iz transportnog zakonodavstva i regulacije, opseg djelovanja udruženja gradova i općina trebao bi uključivati:

- Stručnu podršku u planiranju održive urbane mobilnosti gradova/općina
- Stručnu podršku u 4 I područja: Identifikacija, Inicijacija, Implementacija i Inspekcija gradskih/općinskih SUM projekata
- Podršku u identificiranju i korištenju nacionalnih i međunarodnih mehanizama financiranja za SUM projekte

Kontinuirano informiranje i obrazovanje o različitim temama SUM-a, uključujući GE perspektivu.

Prvi korak u osnivanju jačanju kapaciteta udruženja gradova/općina u području održive urbane mobilnosti je organizacija obrazovnih treninga za njihove zaposlenike koji bi trebali uključivati teme prikazane na Slici 16. Treninge trebaju voditi iskusni stručnjaci za različite teme SUM-a.



Slika 16: SUM edukativni treninzi za udruženja gradova/općina i gradsku/općinsku upravu

JAČANJE KAPACITETA GRADSKE/OPĆINSKE UPRAVE

Da bi bila održiva, urbana mobilnost treba biti sigurna, čista, pristupačna i priuštiva za sve, posebno za ranjive društvene grupe. Da bi gradovi/općine uspješno funkcionirali, sistem urbane mobilnosti treba osigurati pristup društvenim, ekonomskim i drugim mogućnostima za svoje građane.

Može se reći da razvoj SUM-a zahtijeva jaku, ekološki orijentiranu gradsku/općinsku administraciju zasnovanu na efikasnoj organizacijskoj strukturi (Slika 17) koja se sastoji od multidisciplinarnih stručnjaka.

Prema broju stanovnika, a time i broju gradskih/općinskih zaposlenika, osoblje Odjela za održivu urbanu mobilnost trebalo bi imenovati uzimajući u obzir jednaku zastupljenost spolova.

Glavni ciljevi Odjela za održivu urbanu mobilnost trebaju biti sljedeći:

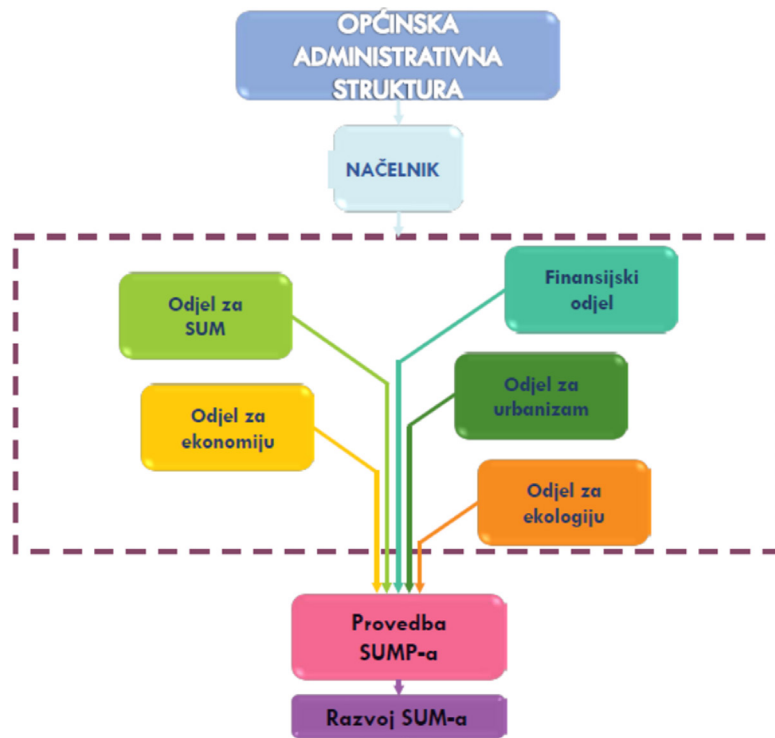
- Značajno povećanje sigurnosti cestovnog transporta u gradu/općini
- Razvoj grada/općine na principima održive urbane mobilnosti

- Gospodarski razvoj općine kroz opće poboljšanje, povećana ulaganja i nova zelena radna mjesta u transportnom sektoru
- Značajno smanjenje potrošnje goriva i pripadajućih emisija CO₂ iz transportnog sektora
- Uspješna transformacija grada/općine u ekološki održiv grad/općinu.

Za gradove/općine veće od 50.000 stanovnika, dobra je ideja osnivanje savjetodavnog stručnog tijela koji se sastoji od istaknutih predstavnika znanstvenih i obrazovnih institucija u području:

- Planiranja održive urbane mobilnosti
- Arhitekture, građevinarstva i prostornog planiranja
- Transportne i komunalna infrastrukture.

Jednako kao za udruženja gradova i općina, obrazovna dimenzija SUM-a bitna je i za gradsku/općinsku administraciju, za koju također treba organizirati edukativne treninge o održivoj urbanoj mobilnosti, uključujući sve teme prikazane na Slici 16.



Slika 17: Gradska/općinska organizacijska struktura

ZAINTERESIRANE STRANE (DIONICI) ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

Jedan od glavnih preduvjeta za uspješan razvoj urbane mobilnosti u zemljama JIE na osnovu principa održivosti, mogućnosti življenja kao i ublažavanja i adaptacije klimatskim promjenama, je uključivanje zainteresiranih strana i javnosti u cjelokupni SUM proces od planiranja do provedbe. Na taj način građani i zainteresirane strane mogu artikulirati svoje ideje i brige te pridonijeti kreativnim i inovativnim rješenjima za probleme u transportu. Nadalje, na taj se način potiče građane i zainteresirane 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 participativnih principa u planiranju mobilnosti ne znači samo da se takvo planiranje ne može smatrati održivim nego se i gubi mogućnost podizanja svijesti o izazovima i rješenjima lokalne urbane mobilnosti koje bi u konačnici rezultiralo donošenjem transparentnih i kvalitetnih odluka i smanjenjem jaza između građana (ili interesnih grupa) i političara³⁵.

Uspjeh SUMSEEC projekta u velikoj mjeri ovisi o koordiniranoj predanosti širokog raspona zainteresiranih strana odgovornih za njegovu provedbu, koja se proteže daleko izvan tradicionalne transportne zajednice. Kako bi se osiguralo da dionici preuzmu potrebnu obavezu, važno je da steknu rano i zajedničko razumijevanje vlastitih uloga i prilika.

Pristup SUMSEEC dionika zasniva se na 4 glavna stupa:

- Suradnja- definiranje SUMSEEC misije, vizije, metodologije, ciljeva i aktivnosti trebalo bi zahvatiti kolektivnu ekspertizu svih zainteresiranih strana
- Inkluzivnost - neophodno je aktivno sudjelovanje gradova/općina, njihovih udruženja, nacionalnih vlasti, nevladinih organizacija, akademske zajednice, transportnih udruženja i mreža, preduzeća javnog prijevoza itd.
- Konsenzus - izgradnja zajedničkog razumijevanja i posvećenosti provedbi SUMSEEC projekta
- Okrenutost budućnosti - trajno partnerstvo i umrežavanje interesnih grupa su prava vrijednost SUMSEEC projekta.

Glavni izazovi uključivanja zainteresiranih strana u SUMSEEC projekt su sljedeći:

- Institucionalne prepreke aktivnom sudjelovanju dionika
- Identifikacija optimalnih tehnika uključivanja u SUM proces od planiranja do implementacije

35 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

- Uspostava dvosmjerne komunikacije: Top-down (odozgo-naniže) i Bottom-up (odozdo - naviše). Ključne zainteresirane strane SUMSEEC projekta se mogu podijeliti u 2 glavne kategorije:
- Utjecajne međunarodne zainteresirane strane
- Nacionalne zainteresirane strane - detaljno mapiranje zainteresiranih strana za svaku zemlju JIE prikazano je u donjim tabelama.

Neki od najutjecajnijih međunarodnih dionika koje mogu podržati SUMSEEC projekt i pomoći u ispunjavanju njegovih ciljeva su sljedeći:

- Njemačko društvo za međunarodnu saradnju (GIZ): Otvoreni regionalni fond za jugoistočnu Europu (GIZ - ORF EE)³⁶
- Glavna uprava Europske komisije za mobilnost i transport³⁷
- Glavna uprava Europske komisije za regionalnu i urbanu politiku³⁸
- Glavna uprava Europske komisije za okoliš³⁹
- Glavna uprava Europske komisije za energetiku⁴⁰
- Glavna uprava Europske komisije za susjedstvo i pregovore o proširenju⁴¹
- Energetska zajednica⁴²
- Transportna zajednica⁴³
- Sporazum gradonačelnika o klimi i energiji (CoM C&E)⁴⁴
- Program Ujedinjenih naroda za ljudska naselja (UN-Habitat)⁴⁵
- Europsko inovacijsko partnerstvo o pametnim gradovima i zajednicama (EIP-SCC)⁴⁶
- Europski servis za informacije o lokalnom transportu - ELTIS
- Inicijativa za vitalnost i održivost gradova - CIVITAS
- CIVITAS nacionalne mreže - CIVINET
- Inicijativa transformativne urbane mobilnosti (TUMI)
- Partnerstvo MobiliseYourCity
- Inicijativa za urbanu električnu mobilnost (UEMI)
- Voditelji u programu planiranja urbanog transporta (LUTP)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Europska platforma o upravljanju mobilnošću (EPOMM)
- Mreža europskih gradova i regija koji razvijaju inovativna rješenja za transport (POLIS)
- Partnerstvo o održivom transportu s niskim nivoom ugljika (SloCaT)
- Međunarodno udruženje za javni prijevoz (UITP)⁴⁷
- Europska biciklistička federacija⁴⁸
- McKinsey centar za buduću mobilnost (MCFM)⁴⁹
- Europski savjetodavni centar za ulaganja (EIAH)⁵⁰
- Međunarodne financijske institucije: WBIF, EBRD, KfW, Svjetska banka/IFC, itd.
- Regionalni centar za okoliš za centralnu i istočnu Europu (RES)⁵¹
- Europska mreža za održivi razvoj (ESDN)⁵²
- Mreža za energiju i transport jugoistočne Europe (SEE.NET)⁵³
- Mreža udruženja lokalnih vlasti jugoistočne Europe (NALAS)⁵⁴
- Europski savez agencija i regija za energiju i okoliš (FEDARENE)⁵⁵
- Europsko udruženje lokalnih vlasti u energetskej tranziciji - Energetski gradovi⁵⁶
- Vijeće europskih općina i regija (CEMR)⁵⁷
- Mreža glavnih europskih gradova (EUROCITIES)⁵⁸
- Mreža europskih metropolitanskih regija i područja (METREX)⁵⁹
- Kampanja za održive gradove i oblasti (ESCT)⁶⁰
- Globalna grupa za klimatsko vodstvo (C40)⁶¹
- Lokalne vlade za održivost (ICLEI)⁶²
- Razvojni program Ujedinjenih naroda (UNDP)⁶³

Detaljno mapiranje zainteresiranih strana za svaku zemlju JIE kao i za JIE u cjelini prikazano je u tabelama 9-15.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabela 9: Mapiranje zainteresiranih strana u Albaniji

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresirane strane	Ministarstvo financija, gradovi, općine	Kompanije (biciklističke kompanije, Segway, itd.)	Mediji, AAM
Primarne zainteresirane strane	Ministarstvo zaštite okoliša, Organizacija za zaštitu zdravlja, Ministarstvo infrastrukture, Turističke zajednice, Elektrosnabdijevanje + Distribucija	Prodavači automobila, Turističke agencije, Distribucijske službe	Građani, NVO-i za zaštitu okoliša, Univerziteti
Sekundarne zainteresirane strane	UN, EU + druge međunarodne, Banke MFI-i	Kompanije za cestogradnju	Porodice s niskim prihodima, Škole, Udruženja roditelja, Banke, MFI-i

Tabela 10: Mapiranje zainteresiranih strana u Bosni i Hercegovini

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresirane strane	Gradovi/općine, udruženja gradova i općina	City Bike, mediji	Giro di Sarajevo, Transportni fakultet - Sarajevo, Transportni fakultet - Doboj, Građani
Primarne zainteresirane strane	GRAS - Javni prijevoz, Kanton Sarajevo, Odjel za planiranje, Federalno ministarstvo prostornog planiranja, Federalno ministarstvo prometa i komunikacija, Ministarstvo transporta Republike Srpske, Ministarstvo prostornog uređenja, građenja i zaštite okoliša Republike Srpske		Obrazovne ustanove
Sekundarne zainteresirane strane	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH	Taxi organizacije	

Tabela 11: Mapiranje zainteresiranih strana na Kosovu

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresirane strane	Ministarstvo prometa i komunikacija, gradovi/općine, udruženja gradova i općina	Banke, Mediji	
Primarne zainteresirane strane	Javni prijevoznici, javna preduzeća, Ministarstvo ekonomije	Poduzeća cestogradnje, Komora arhitekata i inženjera	Građani, NVO-i za zaštitu okoliša
Sekundarne zainteresirane strane	Ministarstvo održivog razvoja i turizma, akademska zajednica	Privatni prijevoznici, Taxi udruženja	Inicijativa mladih za ljudska prava (YIHR)

Tabela 12: Mapiranje zainteresiranih strana u Makedoniji

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresirane strane	Grad Skoplje, 10 mjesnih zajednica u Skoplju, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo prometa i komunikacija		
Primarne zainteresirane strane	Javni prijevoznici, Javna preduzeća (JSP, ceste i ulice, parking), Ministarstvo zaštite okoliša, Državni zavod za statistiku, Agencija za prostorno planiranje	Komora inženjera i arhitekata, privatni prijevoznici, Taxi, mediji	ZELS, NVO-i (Ekosvest, Na Tochak, VeloEuropa), Komora inženjera i arhitekata
Sekundarne zainteresirane strane	Osnovne škole, srednje škole, vrtići, univerziteti i fakulteti	Privatni univerziteti, privatne kompanije sa sjedištem u Skoplju	Građani

Tabela 13: Mapiranje zainteresiranih strana u Crnoj Gori

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresirane strane	Ministarstvo prometa i pomorstva, Sekretari Grada, MONSTAT, Agencija za razvoj Grada, Komunalne službe Grada, Društvo "Ceste" Održavanje	Transportna preduzeća	Građani
Primarne zainteresirane strane	RTCG, Uprava za promet, Gradsko zelenilo, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ured za odnose s javnošću Grada Podgorice	Mediji (777, TV Prva, Vijesti, Pink), Taxi udruženja, javni prijevoznici	Centar za održivi razvoj, NVO Prona, NVO Biciklo ME
Sekundarne zainteresirane strane	Ured za nabavke Grada Podgorice, Ministarstvo zdravstva, Univerzitet, Ministarstvo održivog razvoja	Jugopetrol, Crna Gora Petrol, Auto-moto udruženje, nositelji istraživačko-razvojnih projekata, konstruktori cesta	Udruženja nevladinih organizacija Green Home, Ozon

Tabela 14: Mapiranje zainteresiranih strana u Srbiji

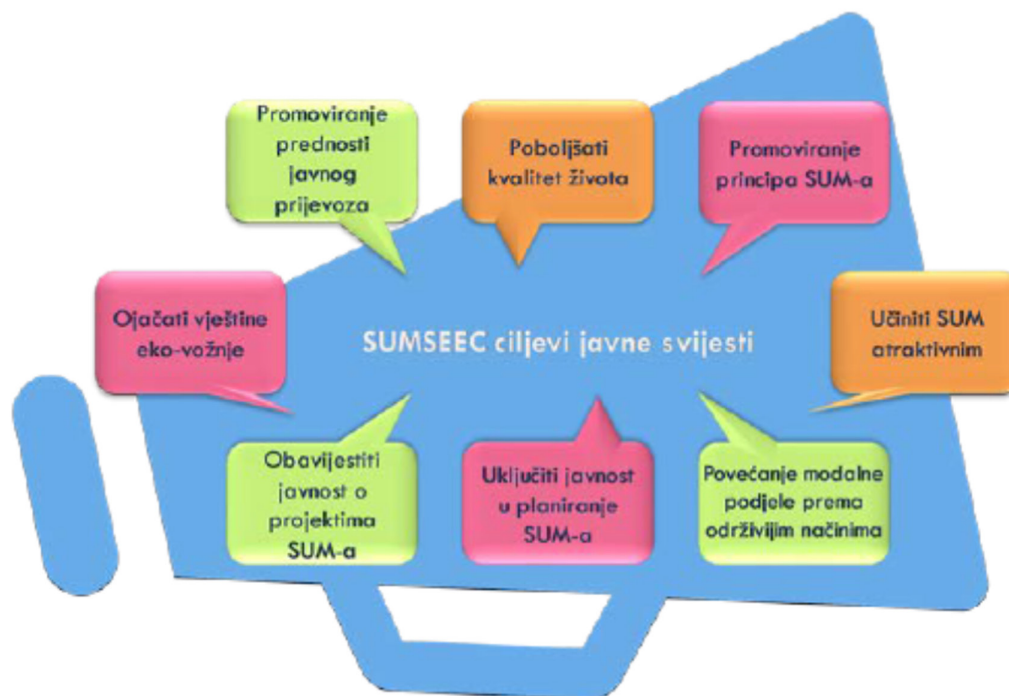
	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresirane strane	Ministarstvo rudarstva i energetike, Ministarstvo zaštite okoliša, Ministarstvo gradnje, transporta i infrastrukture, Gradska uprava,		SK GO, Biciklistički CGO-i i udruženja
Primarne zainteresirane strane	Sekretarijat za zaštitu okoliša, Sekretarijat za urbanizam, Sekretarijat za komunalne usluge, Sekretarijat za obrazovanje, Gradski institut za javno zdravstvo, Gradska agencija za transport, Sekretar za zdravstvo	Građevinski fakultet, Fakultet transporta i transporta, Instituti	Organizacije civilnog društva za zaštitu okoliša
Sekundarne zainteresirane strane	Trgovinska komora Srbije, Trgovinska komora Beograd, Parking službe, RHMZ,	Turističke agencije, Taxi udruženja, Kompanije cestogradnje, mediji	

Tabela 15: Mapiranje zainteresiranih strana u JIE u cjelini

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresirane strane	Energetska zajednica, Transportna zajednica, Vijeće za regionalnu saradnju RCC-a, Razvojne banke, Regionalna EBRD, WB	Telekomunikacije, poslovne banke, Smart fondovi	SEE Change Net, PDI Network, NALAS
Primarne zainteresirane 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 zainteresirane strane	SIDA (SECO), članovi delegacija Parlamenta EU	EU CAR, Dobavljači/proizvođači automobila	Europska fondacija za klimu

AKTIVNOSTI ZA PODIZANJE SVIJESTI JAVNOSTI O ODRŽIVOJ URBANOJ MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

Razvoj održive urbane mobilnosti u zemljama JIE snažno ovisi o uspostavi komunikacijskih kanala i kontinuiranim aktivnostima informiranja/obrazovanja za podizanje svijesti javnosti (slika 18).



Slika 18: Ciljevi podizanja javne svijesti

Dvanaest zlatnih pravila za uspješnu kampanju podizanja javne svijesti o SUM:

1. Online kampanja treba biti uravnotežena s obzirom na kvalitetu, troškove i vrijeme!
2. Koristite više od jednog komunikacijskog kanala!
3. Navedite vezu do informativnog portala SUM-a na službenim web stranicama grada/općine!
4. Ispravite postojeće mitove/legende, pogrešna uvjerenja o različitim aspektima SUM-a!
5. Uključite informacije o SUM-u u bilo koju drugu relevantnu javnu kampanju podizanja javne svijesti!
6. Jasno objasnite pojmove i definicije - izbjegavajte tehnički jezik!

7. Mediji su snažni promotori!
8. Tražite povratne informacije barem u obliku "like" i "share"!
9. Budite svjesni principa ravnopravnosti spolova i provedite ga kad god je to potrebno, uključujući korištenje svake prilike za podizanje svijesti o toj važnoj temi u SUM-u!
10. Pokušajte pretvoriti kampanju iz Donesite informacije ljudima u Ljudi traže informacije!
11. Ljudi vole testirati svoje znanje - organizirajte kvizove!
12. Ljudi vole testirati svoje vještine - organizirajte utrke i takmičenja!

Europska sedmica mobilnosti (EMW)⁶⁴ je kampanja podizanja svijesti o održivoj urbanoj mobilnosti u cijeloj Europi, koja kulminira Danom bez automobila. U organizaciji Glavne uprave Europske komisije za mobilnost i transport, EMW ima za cilj olakšati promjenu ponašanja promoviranjem pametne, čiste i inteligentne urbane mobilnosti. Od 2002. godine kampanja se održava od 16. do 22. septembra, ali tokom cijele godine javni i privatni organizatori na lokalnom nivou učestvuju u raznim aktivnostima mobilnosti. EUROCIITIES je voditelj projekta u konzorciju koji uključuje i komunikacijsku agenciju ICF Mostra, Lokalne vlade za održivost (ICLEI), Europsku mrežu gradova i regija za inovativna transportna rješenja (POLIS) i Regionalni centar zaštite okoliša za centralnu i istočnu Europu (REC).

EMW kampanja definitivno je najjača kampanja za podizanje javne svijesti o SUM-u u Europi, i odlično je što gradovi u JIE prepoznaju njen značaj i pridružuju joj se u sve većoj mjeri (slika 19).

Evropska sedmica mobilnosti 2017					
ALBANIJA	BiH	KOSOVO	MAKEDONIJA	CRNA GORA	SRBIJA
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Delvine ▪ Drač ▪ Elbasan ▪ Kruje ▪ Lushnje ▪ Maliq ▪ Mallakaster ▪ 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"> ▪ Gjakova ▪ Peja ▪ Priština ▪ Prizren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bitola ▪ Berovo ▪ Kočani ▪ Kumanovo ▪ Negotino ▪ Nov Dojran ▪ Ohrid ▪ Pehčevo ▪ Skoplje ▪ Strumica ▪ 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 ▪ Savskivenac ▪ Srbobran ▪ Sremska Mitrovica ▪ Svilajnac
14	6	4	12	7	8
Σ 51 EMW 2017 JIE Gradovi					

Slika 19: Gradovi JIE u EMW 2017

EUROPSKA SEDMICA MOBILNOSTI U ALBANIJI⁶⁵

Četrnaest albanskih gradova/općina učestvovalo je u Europskoj sedmici mobilnosti u 2017. godini. Gradovi/općine su, u bliskoj saradnji s organizacijama civilnog društva, realizirale niz aktivnosti SUM-a, uključujući "Dan bez automobila" 22. septembra. U Tirani su aktivnosti EMW-a započele 18. septembra u TEN Multifunkcionalnom centru, gdje je grad Tirana, u saradnji sa REC Albanije, održao EMW 2017 sastanak o načinima zajedničke mobilnosti, koji uključuje dijeljenje bicikala i automobila. Glavni cilj sastanka bio je utvrditi i prikupiti činjenice i brojke koji mogu podržati razvoj čiste, zajedničke i inteligentne mobilnosti u gradu Tirani. Dana 19. septembra, instalacija "Cloud" u Tirani pokazala je niz filmova na temu "Održivi transport i okoliš općenito" publici koju su činili predstavnici nevladinih organizacija, civilnog društva i diplomatskog kora. 20. septembra je održana prijateljska biciklistička utrka za učenike 9. razreda, duž bulevara Deshmoret e Kombit, a pobjednici su dobili posebnu nagradu. Jedna od aktivnosti EMW u Tirani je i obuka vožnje bicikla u organizaciji mladih volontera iz ECO Volis udruge.

Događaji u drugim albanskim gradovima obuhvatili su biciklističke maratone u Elbasanu i Shkodri - inicijativu koju oba grada žele nastaviti kao tradicionalni događaj. Glavni cilj inicijative bio je podizanje postojećih nivoa dostupnosti bicikala u gradskim centrima. U Shkodri, organizacija civilnog društva "Eko Mendja" or-

⁶⁵ Više informacija na: <http://www.rec.org>

ganizirala je panoramske biciklističke ture i akcije čišćenja. "Horizon EU", nevladina organizacija u Lushnji, održala je javne aktivnosti podizanja svijesti za učenike i nastavnike srednjih i visokih škola o nužnosti čiste i pametne mobilnosti. Informacijski centar Aarhus u Vlari, uz sudjelovanje studenata i učenika, građana i javnih službenika, organizirao je biciklističku turu, krenuvši od glavne gradske ulice.

EUROPSKA SEMDICA MOBILNOSTI U BIH⁶⁶

Europska sedmica mobilnosti 2017. godine održana je pod sloganom "Dijeljenjem dobivamo više", u šest općina u BiH od 16. do 22. septembra 2017. godine, uključujući niz aktivnosti kojima se naglasila važnost korištenja alternativnih i zajedničkih prijevoznih sredstava.

Kampanja društvenih medija "Danas idem biciklom, a ti?" je dobila ogromnu podršku građana. Diplomati i zaposlenici Delegacije EU/EUSR u BiH, gradonačelnici i njihovi zamjenici iz Banjaluke i Brčko Distrikta, zaposlenici gradske uprave, novinari iz Sarajeva, Banjaluke, Mostara i Brčko Distrikta, zaposlenici skupštine, direktori javnih preduzeća iz Kaknja i Mostara, filmski režiseri, glumci, sportaši, predstavnici nevladinih organizacija, kao i slavne osobe iz cijele Bosne i Hercegovine ispričale 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 prema izraženom javnom interesu, vožnja biciklom na posao postaje sve popularnija u gradovima BiH.

Uz spomenutu kampanju, Delegacija Europske unije također je potaknula organizaciju biciklističke utrke u Banjaluci. Organizirana u saradnji s Nacionalnim koordinatorom Europske sedmice mobilnosti za BiH, utrka je okupila više od 400 biciklista u banjalučkom parku "Petar Kočić", kako bi obilježili Dan bez automobila. Uz utrku, u Banjaluci je organizirana radionica za dječje vrtiće "Mladost" i "Pčelica", na kojoj su mališani učili o sigurnosti transporta, slikanjem i crtanjem.

Može se zaključiti da je Europska sedmica mobilnosti 2017. uključila velik broj građana širom Bosne i Hercegovine i podigla svijest javnosti o prednostima korištenja inteligentne i zajedničke mobilnosti.

EUROPSKA SEMDICA MOBILNOSTI NA KOSOVU

Kosovski gradovi i općine počeli su sudjelovati u Europskoj sedmici mobilnosti 2015. godine, kada je grad Priština organizirao Dan bez automobila. U sljedećoj, 2016. godini, grad Priština i općina Janik organiziraju Dan bez automobila i vožnju biciklom. EMW aktivnosti na Kosovu 2017. godine proširene su na još tri općine: Gjakova, Peja i Prizren.

EUROPSKA SEMDICA MOBILNOSTI U MAKEDONIJI

Među SUMSEEC zemljama partnerima, Makedonija je definitivno najuspješnija u provedbi velikog broja aktivnosti tijekom Europske sedmice mobilnosti.

2016. godine, Lisabon, Malmö i Skopje izabrani su s dugog popisa od 63 grada iz 23 države⁶⁷ za finaliste Europske nagrade za mobilnost koja je posebno namijenjena gradovima i lokalnim vlastima koje su u velikoj mjeri uključile javnost i dionike u programe i projekte održive urbane mobilnosti.

Četrnaest makedonskih gradova je sudjelovalo u EMW 2017 s naglaskom na okoliš. U centru Skoplja organiziran je dan bez automobila, na kojem su prisustvovali i državni funkcioneri. Nove biciklističke staze otvorene su širom grada, a predstavljene su i alternativne mogućnosti prijevoza i ideje za poboljšanje mobilnosti u gradu. Biciklističke povorke održane su u nekoliko drugih općina u zemlji.

EUROPSKA SEMDICA MOBILNOSTI U CRNOJ GORI

Grad Podgorica i druge općine sudjeluju u Europskoj sedmici mobilnosti posljednjih nekoliko godina. EMW u 2017. godini uključivao je obrazovne filmove (uz podršku UNDP-a), kao i različite obrazovne programe (u organizaciji nevladinih organizacija Ozon i Biciklo.me). Najvažnija manifestacija EMW u 2017. godini bila je 29. vožnja biciklom posvećena Pariškom sporazumu o klimatskim promjenama, u organizaciji nevladine organizacije Biciklo.me⁶⁸ u saradnji s UNDP-om i Ministarstvom vanjskih poslova i europskih integracija. Vožnja je započela s glavnog gradskog trga (Trg Republike) i završila na kružnom toku ispred vrata UN Ekološke kuće Ujedinjenih naroda u Podgorici.

Važno je naglasiti da je općina Tivat podnijela zahtjev za EMW 2017 nagradu s brojnim SUM aktivnostima koje su se održale od 16. do 22. septembra 2017. godine, počevši od ekološkog časa, simboličnog pošumljavanja terena uništenog požarom, pješačkih i biciklističkih tura, izleta u Nacionalni park Lovćen, romantičnog događaja "Poezija na biciklu", Dana parkinga, Dana bez automobila i brojnih drugih aktivnosti.

EUROPSKA SEMDICA MOBILNOSTI U SRBIJI⁶⁹

Srbijanske općine imaju dugu povijest organizacije EMW od 2002. godine. Organizacija EMW 2015. godine u Kruševcu privukla je veliku pažnju i njena su postignuća objavljena u "Vodiču najboljih praksi za Europsku sedmicu mobilnosti". U sklopu EMW Kruševac je proveo projekt proširenja pješačkih zona i zona s ograničenjem brzine koji je uz široku medijsku pokrivenost uključio i veliki broj partnera.⁷⁰

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

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

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

70 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" Europska sedmica mobilnosti održala se od 16. do 22. septembra 2017. u osam gradova/općina u Srbiji sa ciljem utjecaja na smanjenje emisija stakleničkih plinova uzrokovanih transportem u gradovima širom zemlje.

Delegacija Europske unije u Srbiji, Informativni centar EU i Stalna konferencija gradova i općina (SCTM) u sklopu EMW 2017. godine organizirali su konferenciju "Dijeljenjem dobijate više" - Primjeri dobre prakse i koristi koje su srbijanski gradovi i općine dobili kroz sudjelovanje u Europskoj sedmici mobilnosti" u prostorijama EU Info Centra.

Od ostalih aktivnosti u sklopu EMW 2017. godine treba spomenuti organizaciju biciklističkih utrka od strane Onobikes kompanije koja se bavi dizajnom i proizvodnjom bicikla, koji su osvojili EU nagradu za održivu energiju te ujedno proglašeni najljepšima u Europi.

Osim Europske sedmice mobilnosti, u zemljama jugoistočne Europe provode se i druge kampanje i aktivnosti za podizanje svijesti javnosti o nužnosti 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 	<p>FBiH</p> <ul style="list-style-type: none"> • EMW • Bidiklistička kampanaj Giro di Sarajevo • Dani energetske efikasnosti 	<p>RS</p> <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 Peći • 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 • Vozu ulice u Šapcu • U gradu bez mojih automobila • Šta znate o saobraćaju u Kruševcu • Dani energetske efikasnosti

Slika 20: SUM kampanje podizanja javne svijesti u zemljama JIE

Može se zaključiti da je svaka zemlja JIE upoznata s Europskom sedmicom mobilnosti i da su mnogi gradovi JIE (Slika 19) do sada sudjelovali u ovoj značajnoj SUM manifestaciji s ciljem podizanja svijesti javnosti o različitim temama SUM-a.

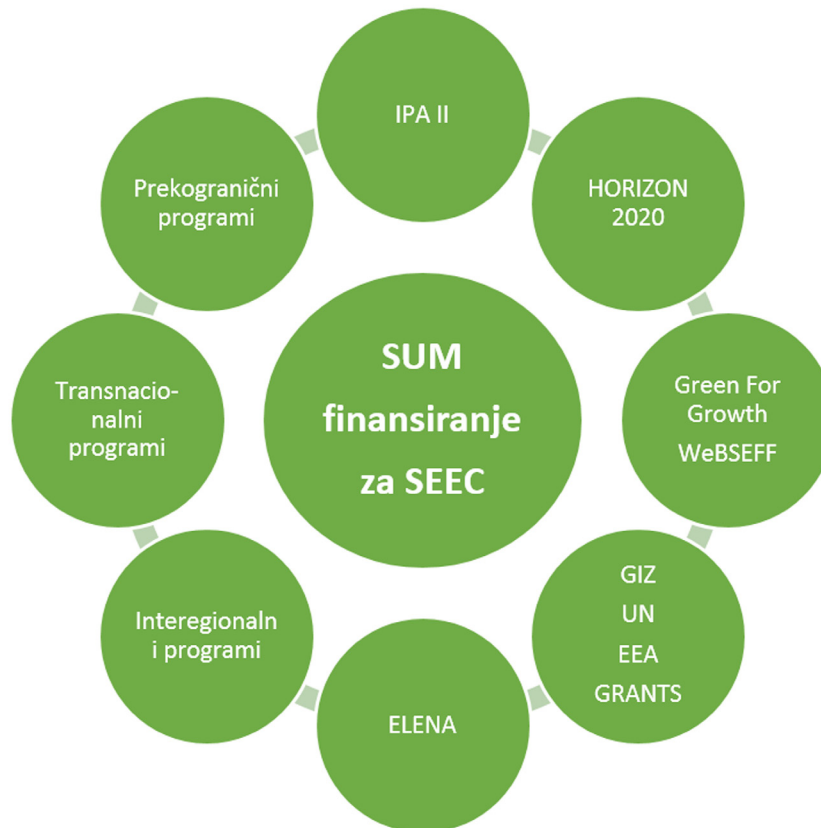
Uz, nazovimo ih, tradicionalne aktivnosti u sklopu EMW (Jedan dan bez automobila, biciklističke utrke i dr.), kampanje za podizanje svijesti javnosti o temama održive urbane mobilnosti mogu obuhvatiti i sljedeće aktivnosti:

- Studijska putovanja u gradove sa zanimljivim SUM rješenjima za različite ciljne grupe
- Interaktivni digitalni natpisi o različitim SUM temama u različitim dijelovima grada⁷¹
- SUM kampanje za ravnopravnost spolova
- Forumi za raspravu o transportnim politikama i promoviranju informacijskih i komunikacijskih tehnologija (ICT) za javni prijevoz
- Promotivni SUM plakati u raznim dijelovima gradova/općina,
- SUM promo - informativne TV i radio emisije
- SUM otvoreni dani u različitim ustanovama (javni prijevoznici, auto klubovi, ekološke autoškole, itd.)
- Realizacija tematskih promotivno-informativnih kampanja za podizanje javne svijesti o SUM-u kroz interakciju s već realiziranim primjerima najbolje prakse, npr.
 - Ulice za ljude a ne za vozila!
 - Eko-vožnja je obavezna!
 - Elektromobilnost - put ka budućnosti!
- Provedba obrazovnih aktivnosti i programa kao što su seminari ili radionice o održivoj mobilnosti, klimatskim promjenama, kvaliteti zraka, uštedi goriva, itd., za ciljane grupe građana:
 - Dječji vrtići - distribucija slikovnica, organiziranje igraonica o SUM temama
 - Osnovne i srednje škole - predavanja o SUM-u, umjetnički i literarni radovi o različitim temama: SUM, zagušenje, kvaliteta zraka, klimatske promjene, ušteda goriva, elektromobilnost, itd.
- Organizacija stručnih sastanaka, seminara, konferencija o različitim SUM temama
- Izložbe i sajmovi s najnovijim tehnologijama na području rješenja održive mobilnosti, ekoinovacija, elektromobilnosti, itd.

FINANCIJSKI INSTRUMENTI ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST U ZEMLJAMA JIE

Financijski instrumenti za SUM projekte u zemljama JIE mogu se podijeliti na dvije glavne kategorije:

- **Subvencionirano financiranje** (Instrument pretpristupne pomoći - IPA, Posebni fondovi, inicijative i programi Europske komisije, Europska banka za obnovu i razvoj, Nacionalni fondovi za zaštitu okoliša i energetska efikasnost, itd.) (Slika 21);
- **Tržišni mehanizmi** (Javno-privatno partnerstvo, zajmovi komercijalnih banaka, grupno finansiranje, itd.)



Slika 21: Dostupni međunarodni financijski instrumenti za SUM u zemljama JIE

INSTRUMENT PRETPRISTUPNE POMOĆI - IPA ⁷²

Instrument pretpristupne pomoći (IPA) podupire zemlje kandidate ili potencijalne kandidate za članstvo u EU. Podrška ide prema mjerama usmjerenim na usvajanje i provedbu političkih, institucionalnih, pravnih, administrativnih, društvenih i gospodarskih reformi potrebnih za usklađivanje s vrijednostima Unije i postupno 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 2014-2020 i financijska pomoć su u nadležnosti DG Near, a kroz IPA II instrument se financiraju specifični ciljevi, kao što je 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 financira projekte jačanja institucija i kapaciteta, socioekonomskog i regionalnog razvoja, zapošljavanja, socijalnih politika, obrazovanja, promoviranja ravnopravnosti spolova, razvoja ljudskih potencijala, poljoprivrednog i ruralnog razvoja, te regionalne i teritorijalne suradnji u cilju provođenja nužnih reformi kao preduvjeta za članstvo u Europskoj uniji.

IPA II 2014-2020 SEEC dodjela sredstava					
Albanija	BiH	Kosovo	Makedonija	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 dodjela sredstava za transport:

 396M €

Slika 22: Raspodjela financijskih sredstava iz IPA II 2014-2020 u JIE zemljama

Prema Indikativnim dokumentima strategije svake zemlje jugoistočne Europe, transportna područja koja će se financirati kroz IPA II 2014-2020 su sljedeća:

Albanija – Bolja infrastruktura i regionalna povezanost; poboljšana sigurnost na cesti; povećana interoperabilnost (prekogranična tehnička kompatibilnost)

⁷² Više informacija na: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/ipa/

Bosna i Hercegovina - Integracija bosanskohercegovačkih cestovnih i željezničkih mreža, avijacije kao i unutarnje plovidbe, pomorskih i luka unutar regije, u skladu s relevantnom pravnom stečevinom EU i dogovorenim reformskim mjerama povezivanja

Makedonija - Razvijanje moderne, dobro povezane transportne mreže za podršku konkurentnosti i rasta; osiguravanje transportnih mreža; poboljšanje mobilnosti u urbanim područjima primjenom zelenog transporta

Crna Gora - Usklađivanje s EU pravnom stečevinom (Acquis) u području transporta; poboljšanje unutarnje infrastrukture i veza sa susjednim zemljama

Srbija - Usklađivanje s EU pravnom stečevinom u području transporta; bolja infrastruktura i regionalna povezanost; povećan intermodalni prijevoz i bolji uvjeti plovidbe na unutarnjim plovnim putovima.

PROGRAMI EUROPSKE TERITORIJALNE SARADNJE – INTERREG V (2014-2020)⁷³

Europska teritorijalna suradnja, poznatija pod nazivom Interreg, jedan je od dva cilja kohezijske politike i pruža okvir za provedbu zajedničkih aktivnosti i razmjene politika između nacionalnih, regionalnih i lokalnih aktera iz različitih država članica i država kandidatkinja za članstvo u EU. Glavni cilj Europske teritorijalne suradnje je harmonizacija ekonomskog, socijalnog i teritorijalnog razvoja Unije kao cjeline. Interreg obuhvaća tri područja saradnje: prekogranične (Interreg A), transnacionalne (Interreg B) i međuregionalne (Interreg C).

U skladu s novim nacrtom Europske kohezijske politike 2014-2020 i ciljevima iz Strategije Europa 2020, Interreg V je značajno preoblikovan kako bi se postigao veći utjecaj i efektivnije korištenje ulaganja bazira se na sljedećim ključnim elementima.

- Koncentracija
- Pojednostavljenje
- Orijentacija ka rezultatima.

Interreg V se zasniva na 11 investicijskih prioriteta u cilju uspješne provedbe Strategije Europa 2020 za pametan, održiv i inkluzivni rast (Slika 23).

⁷³ Više informacija na: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/european-territorial/



Slika 23: 11 Interreg V investicijskih prioriteta

INTERREG V (2014-2020) se sastoji od:

- INTERREG A - Prekogranični programi
- INTERREG B - Transnacionalni programi
 - Centralna Europa
 - Dunav
 - Jadransko-jonski
 - Mediterranski
- INTERREG C - Međuregionalni programi
 - Interreg Europe IVc
 - URBACT III.

OBZOR 2020⁷⁴

Obzor 2020 je do sada najveći istraživački i inovacijski program EU, unutar kojeg je dostupno gotovo 80 milijardi eura u programskom sedmogodišnjem razdoblju (2014. do 2020.) u cilju prenošenja dobrih ideja iz laboratorija na tržište.

EU je identificirala sedam prioriternih područja u kojima ciljana ulaganja u istraživanje i inovacije mogu imati veliki utjecaj na poboljšanje kvalitete života:

Zdravlje, demografska promjena i dobrobit

1. Sigurnost hrane, održiva poljoprivreda i šumarstvo, istraživanje morskih, pomorskih i unutarnjih voda i bioekonomija
2. Sigurna, čista i efikasna energija
3. Pametan, zeleni i integrirani transport
- 4. Klimatske aktivnosti, okoliš, efikasnost resursa i sirovine**
5. Europa u svijetu koji se mijenja - inkluzivna, inovativna i reflektirajuća društva
6. Sigurna društva - zaštita slobode i sigurnosti Europe i njenih građana.

Financijska dodjela za period 2014-2020 za program rada H2020 **Pametni, zeleni i integrirani transport** s ciljem stvaranja održivog transportnog sistema koji odgovara modernoj, konkurentnoj Europi iznose **6,4 milijardi eura**.

Radni programi, dostupni putem Portala za učesnike⁷⁵, daju detaljne informacije o specifičnim područjima istraživanja i inovacija koja će biti financirana, predstojećim pozivima za dostavljanje prijedloga, te detaljne upute o načinu prijave.

H2020 2018-2020 radni program Pametan, zeleni i integrirani transport⁷⁶ strukturiran je u četiri široke linije aktivnosti usmjerene na:

- **Resursno efikasan transport koji poštuje okoliš** s ciljem minimiziranja utjecaja transportnih sistema na klimu i okoliš (uključujući buku, zagađenje zraka i vode) poboljšanjem njegove efikasnosti u korištenju prirodnih resursa i smanjenjem njegove ovisnosti o fosilnim gorivima i uvozu energije;
- **Bolja mobilnost, manje zagušenja, više sigurnosti i neškodljivosti** s ciljem usklađivanja rastućih potreba za mobilnosti s poboljšanom fluidnošću transporta, kroz inovativna rješenja za neometane, uključive, pristupačne, sigurne, neškodljive i robusne transportne sisteme koji potpuno koriste mogućnosti modernih informacijskih i komunikacijskih tehnologija (ICT)

⁷⁴ Više informacija na: <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

⁷⁵ Više informacija na: <http://bit.ly/H2020PP/>

⁷⁶ http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport_en.pdf

- **Globalno vodstvo za europsku transportnu industriju** sa ciljem jačanja konkurentnosti i uspješnosti europskih transportnih proizvodnih industrija i povezanih usluga na globalnim tržištima, uključujući logističke procese i zadržavanje područja europskog vodstva (npr. aeronautika)
- **Socijalno-ekonomska i bihevioristička istraživanja i aktivnosti koje se odnose na budućnost u kreiranju politike** s ciljem podrške boljoj politici koja je neophodna za promoviranje inovacija i zadovoljavanje izazova transporta, uključujući internalizaciju vanjskih troškova, i društvene potrebe vezane uz njega. Socio-ekonomsko istraživanje je također važan instrument za postizanje ciljeva u okviru ovog programa.

Člankom 7. Uredbe o Obzoru 2020, od 1. januara 2017., pravne osobe iz Albanije, BiH, Makedonije, Crne Gore i Srbije su prihvatljivi prijavitelji za financiranje iz programa Obzor 2020. pod istim uvjetima kao i prijavitelji iz zemalja članica EU. Iako Kosovo nije obuhvaćeno člankom 7. Uredbe o Obzoru 2020, pravne osobe iz Kosova imaju pravo aplicirati na sve H2020 pozive za Pametni, zeleni i integrirani transport.

FOND ZA ZELENI RAST JUGOISTOČNE EUROPE (GGF)⁷⁷

Fond za zeleni rast jugoistočne Europe prvi je specijalizirani fond za unapređenje energetske efikasnosti (EE) i obnovljivih izvora energije (OIE) u jugoistočnoj Europi. Iniciran od strane Europske investicijske banke i njemačke KfW banke, GGF je inovativno javno-privatno partnerstvo utemeljeno sa ciljem financiranja projekata za smanjenje potrošnje energije i emisija CO₂. GGF omogućuje refinanciranje financijskim institucijama kako bi se poboljšalo njihovo sudjelovanje u EE i OIE sektorima, te direktno ulaže u financiranje EE i OIE projekata nefinancijskih institucija, kroz GGF instrument tehničke pomoći.

Fond za zeleni rast nudi različite instrumente financiranja koji u kombinaciji sa ciljanom tehničkom pomoći osiguravaju uspješnu provedbu projekata koja trebaju rezultirati s minimalno 20%-tnim smanjenjem potrošnje energije i emisija CO₂.

EUROPSKI FOND ZA POMOĆ LOKALNOM ENERGETSKOM RAZVOJU (ELENA)⁷⁸

ELENA je zajednička inicijativa Europske investicijske banke i Europske komisije koja bespovratnim sredstvima financira projekte energetske efikasnosti, obnovljivih izvora energije i gradskog prijevoza. Bespovratna sredstva se mogu koristiti za financiranje troškova izrade studija izvodljivosti, tržišne analize, strukturiranje programa, poslovne planove, energetske revizije i financijsko strukturiranje, kao i za pripremu natječajnih postupaka, ugovornih dogovora i dr..

ELENA financira projekte ukupne vrijednosti do 30 milijuna eura s tri godine provedbenog perioda za projekte energetske efikasnosti i četiri godine za projekte gradskog transporta te može pokriti do 90% ukupnih troškova projekta.

ELENA može financirati projekte u sljedećim područjima urbanog transporta i mobilnosti:

- Ulaganja u podršku korištenja i integracije inovativnih rješenja za alternativna goriva u urbanoj mobilnosti
- Ulaganja u uvođenje novih, energetske efikasne mjere transporta i mobilnosti u urbanim područjima, uključujući putnički prijevoz, teretni prijevoz, itd.

FOND ZA FINANCIRANJA ODRŽIVE ENERGIJE ZAPADNOG BALKANA - WEBSEFF II⁷⁹

WebSEFF II je fond Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) namijenjen financiranju projekata energetske efikasnosti i obnovljivih izvora energije koje provode privatne firme, preduzeća za energetske usluge (ESCO) i gradske/općinske uprave u zemljama JIE. WebSEFF II fond prati uspjeh prvog WebSEFF fonda pokrenutog 2009. godine.

WebSEFF je ustvari, kreditna linija u kojoj EBRD osigurava kreditne linije partnerskim bankama na zapadnom Balkanu, koje dalje posuđuju financijska sredstva firmama i gradovima/općinama koje žele ulagati u dva ključna područja: energetske efikasnosti i obnovljive izvore energije.

⁷⁸ Više informacija na: <http://www.eib.org/products/advising/elena/>

⁷⁹ Više informacija na: <http://www.webseff.com>

WeBSEFF krediti dostupni su za:

- Privatne kompanije za maksimalno financiranje do 2 miliona eura
- Gradove/općine, ESCO kompanije, pružatelje komunalnih usluga i vlasnike javnih zgrada za maksimalno financiranje do 2,5 miliona eura.

Kredit se mogu koristiti za ulaganje u:

- Moderne tehnologije koje smanjuju potrošnju energije ili emisija CO₂ za najmanje 20%;
- Ponovno opremanje zgrada, pod uvjetom da će ih ulaganje učiniti najmanje 30% energetske efikasnijima;
- Manje projekte proizvodnje energije iz obnovljivih izvora.

NJEMAČKO DRUŠTVO ZA MEĐUNARODNU SURADNJU – GIZ⁸⁰

Kao poduzeće u vlasništvu savezne države, GIZ podupire njemačku vladu u ostvarivanju ciljeva na području međunarodne suradnje za održivi razvoj. GIZ Otvoreni regionalni fond za jugoistočnu Europu – Energetska Efikasnost (ORF-EE) pruža podršku energetski i klimatski relevantnim akterima političkog i civilnog društva, preko regionalnih partnerskih mreža u JIE, u provođenju potrebnih EU propisa i sektorskih reformi i pomaže u poticanju razvoja regije. Podrška se osigurava u skladu sa EU energetske strategijom 2030⁸¹, UN ciljevima održivog razvoja (SDGs)⁸² i obvezama partnerskih zemalja potpisnica Pariškog sporazuma⁸³. GIZ ORF-EE od 2008. godine provodi brojne regionalne projekte u suradnji s nacionalnim ministarstvima energetike, gradovima, općinama, udrugama gradova i općina i organizacijama civilnog društva, s naglaskom na donošenju odluka temeljenih na dokazima, poboljšanju dobrog upravljanja i promoviranju energetske efikasnosti na gradskom/općinskom i nacionalnom nivou, uzimajući u obzir i ravnopravnost spolova kao važan čimbenik uspješnog rada.

PROGRAM PODRŠKE UJEDINJENIH NARODA – UN⁸⁴

Organizacijska struktura Ujedinjenih naroda, neslužbeno poznata kao “UN-ova porodica”, sastoji se od samog UN-a i velikog broja povezanih programa, fondova i specijaliziranih agencija, sve s vlastitim članstvom, vodstvom i proračunom. Programi se većinom financiraju dobrovoljnim doprinosima, a specijalizirane agencije su nezavisne međunarodne organizacije financirane dobrovoljnim i procijenjenim doprinosima. UN programi koji mogu financirati i podržavati različite SUM teme u jugoistočnoj Europi su sljedeći:

RAZVOJNI PROGRAM UJEDINJENIH NACIJA – UNDP⁸⁵

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

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

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

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

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

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

Od 1966. godine UNDP je prisutan u gotovo 170 zemalja pomažući u iskorjenjivanju siromaštva, smanjenju nejednakosti i društvenom razvitku. Kao razvojna agencija UN-a, UNDP ima ključnu ulogu u pomaganju zemljama u postizanju ciljeva održivog razvitka.

Jedno od četiri glavna područja podrške UNDP-a je Okoliš i energija za održivi razvoj, a kroz ovaj potprogram u posljednjih 20 godina u zemljama jugoistočne Europe provedeni su brojni uspješni projekti energetske efikasnosti i transporta.

PROGRAM UJEDINJENIH NARODA ZA OKOLIŠ – UNEP⁸⁶

Utemeljen 1972. godine, Program Ujedinjenih naroda za okoliš je glas za okoliš unutar sistema Ujedinjenih naroda. UNEP djeluje kao katalizator, zagovornik, edukator i facilitator koji promiče mudru uporabu i održivi razvoj globalnog okruženja.

PROGRAM UJEDINJENIH NARODA ZA LJUDSKA NASELJA - UN-HABITAT⁸⁷

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

ORGANIZACIJA ZA INDUSTRIJSKI RAZVOJ UJEDINJENIH NARODA - UNIDO⁸⁸

UNIDO je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda koja podupire industrijski razvoj u cilju smanjenja siromaštva, uključivu globalizaciju i održivost okoliša.

FOND EUROPSKOG EKONOMSKE ZONE I NORVEŠKE - EEA⁸⁹

Program bespovratnih poticaja članica Europske ekonomske zone i Norveške (eng. European Economic Area (EEA) and Norway Grants) predstavlja doprinos 3 zemlje – Islanda, Lichtensteina i Norveške smanjenju ekonomskih i socijalnih nejednakosti te jačanju bilateralnih odnosa sa 15 zemlja centralne i južne Europe. Bespovratnu pomoć Europske ekonomske zone (EEA) zajednički financiraju 3 zemlje razmjerno svoj gospodarskoj snazi pa tako u proračunu fonda od 400,3 milijuna Eura za razdoblje od 2014.-2020. Norveška participira sa 179 milijuna Eura dok EEA zemlje sufinanciraju projekte sa 221,2 milijuna Eura.

U prvom pozivu za dostavu prijedloga projekata objavljenom 24. januara 2018. godine, osigurano je 15 milijuna eura za projekte regionalne suradnje u širokom rasponu polja. Natječaj je zatvoren 1. jula 2018.

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

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

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

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

Projektni partneri mogu sarađivati na jedan od dva načina:

1. Regionalna prekogranična suradnja između prihvatljivih zemalja (fokusirajući se na šire regionalne izazove)
2. Transnacionalna suradnja između prihvatljivih zemalja (fokusirajući se na zajedničke europske izazove).

Pet prioriternih sektora za financiranje su sljedeći:

1. Inovacija, istraživanje, obrazovanje i konkurentnost
2. Društvena uključenost, zapošljavanje mladih i smanjenje siromaštva
3. Okoliš, energija, klimatske promjene i ekonomija s niskim nivoom emisija ugljika
4. Kultura, razvoj civilnog društva, dobro upravljanje i temeljna ljudska prava i slobode
5. Pravosuđe i unutarnji poslovi.

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

- Općine, organizacije koje su u vlasništvu ili djelimično u vlasništvu općina, udruženja općina
- Regije, organizacije koje su u vlasništvu ili djelimično u vlasništvu regija, udruženja regija
- Organizacijske jedinice centralne vlade, organizacije koje djelimično financiraju jedinice centralne vlade, državna preduzeća, državne organizacije
- Organizacije civilnog društva, neprofitne organizacije, društvena preduzeća, udruženja pravnih osoba, fondacije i zadužbine
- Kompanije
- Zadruga (proizvodnja, stanovanje, potrošači)
- Socijalni partneri (sindikati, sektorska udruženja, udruženja poslodavaca, trgovinske komore i industrija).

Prihvatljivi prijavitelji mogu biti iz svih zemalja JIE osim Kosova.

INSTRUMENT ZA POVEZIVANJE EUROPE – CEF⁹⁰

Instrument za povezivanje Europe (CEF) ključni je instrument financiranja EU koji promiče rast, radna mjesta i konkurentnost putem ciljanih infrastrukturnih investicija na europskoj razini. CEF je financijski instrument za razdoblje od 2014. do 2020. godine namijenjen ulaganju u infrastrukturne prioritete Europske unije u području prometa, energetike i digitalne tehnologije, osmišljen u svrhu jačanja i modernizacije trenutne mrežne infrastrukture na području EU. Također, utvrđuje uvjete, načine i postupke pružanja europske financijske potpore za trans-europske mreže kako bi potporu dobili projekti od zajedničkog interesa. Drugi cilj CEF-a je omogućiti Uniji da do 2020. godine postigne smanjenje emisije stakleničkih plinova za 20%,

povećanje energetske učinkovitosti za 20% i podizanje udjela obnovljivih izvora energije za 20%.

CEF je podijeljen na 3 sektora:

- CEF Transport;
- CEF Energetika;
- CEF Telekomunikacije.

U programskom razdoblju od 2014. do 2020. godine, proračun CEF fonda iznosi 29,32 milijarde Eura (23,2 milijarde Eura za promet, 5,12 milijardi Eura za energetiku i 1 milijarda Eura za telekomunikacijske mreže). Sredstva ovog instrumenta namijenjena su financiranju projekata međunarodnih organizacija, istraživačkih centara, javnih i privatnih poduzeća, lokalnih i regionalnih vlasti, ministarstava i udruga za razvoj.

Glavne programske aktivnosti su sljedeće:

- Održiv i učinkovit prijevoz;
- Integrirani modalitet prijevoza;
- Izgradnja naprednih telekomunikacijskih mreža;
- Promicanje integracije unutarnjeg tržišta energije i interoperabilnosti električne energije i plina.

INSTRUMENT ZA POVEZIVANJE EUROPE ZA TRANSPORT – CEF TRANSPORT⁹¹

CEF Transport je instrument financiranja u cilju ostvarivanja europske transportne politike namijenjen izgradnji nove odnosno obnovi ili nadogradnji postojeće transportne infrastrukture u Europi. Iz CEF Transport fonda se financiraju prekogranični projekti, projekti usmjereni na unaprjeđenje TEN-T mreže, projekti upravljanja transportom i dr. Nadalje, ovaj instrument financira inovativne projekte održive urbane mobilnosti u cilju poboljšanja korištenja infrastrukture, smanjenja utjecaja transporta na okoliš, povećanja energetske efikasnosti i povećanja sigurnosti u transportu.

Ukupni proračun CEF Transport fonda u razdoblju 2014.-2020. iznosi 24,05 milijardi eura a projekti se financiraju bespovratnim sredstvima.

JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO – JPP⁹²

Javno privatno partnerstvo (JPP) je zajedničko, kooperativno djelovanje javnog sektora s privatnim sektorom u proizvodnji javnih proizvoda ili pružanju javnih usluga. Javni sektor se javlja kao proizvođač i ponuđač suradnje – kao partner koji ugovorno definira vrste i obim poslova ili usluga koje namjerava prenijeti na privatni sektor i koji obavljanje javnih poslova nudi privatnom sektoru. Privatni sektor se javlja kao partner koji potražuje takvu suradnju, ukoliko može ostvariti poslovni interes (profit) i koji je dužan kvalitetno izvršavati ugovorno dobivene i definirane poslove.

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

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

Cilj javno privatnog partnerstva je ekonomičnija, djelotvornija i učinkovitija 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 neposredno obavljati javne poslove u vlastitoj režiji iz dva razloga:

- Zbog nedovoljne stručnosti djelatnika javne uprave, kada su u pitanju specifično stručni poslovi, na pr. energetska učinkovitost;
- Zbog velikih troškova izvedbe javnih poslova u vlastitoj režiji (npr. nabavka građevinske opreme).

Karakteristike JPP projekata su:

- Dugoročna ugovorna suradnja (20 do 25 godina) između javnog i privatnog sektora,
- Stvarna preraspodjela poslovnog rizika (poboljšanje kvaliteta usluge)
- Sveobuhvatna odgovornost na strani privatnog sektora.

JPP se može javiti u sljedećim oblicima:

- Neformalna kooperacija, kao oblik suradnje između javnog i privatnog sektora isključivo na razini razmjene informacija i kao pripremni oblici buduće suradnje;
- Javno-pravni kooperativni ugovori, tj. koncesije, kada privatni sektor dobiva putem javnog natječaja koncesiju na izgradnju i korištenje određenog javnog dobra, pri čemu privatni sektor ima pravo vršiti naplatu određenih naknada, tj. ostvarivanja prihoda na javnom dobru, uz plaćanje koncesije javnom sektoru;
- Civilno-pravni kooperativni ugovori, tj. dugoročni ugovori o najmu, nabavci i pružanju usluga, s kooperativnim elementima, a koji se odnose na planiranje, izgradnju, financiranje, poslovanje i upravljanje javnim poslovima ili javnim dobrom;
- Djelomična privatizacija, kada javni sektor ustupa dio svog osnivačkog prava privatnom sektoru na način da zadržava većinsko vlasništvo, čime se stvara osnova za dugoročnu strukturiranu suradnju između javnog i privatnog sektora i zajedničko pružanje javnih usluga;
- Društveno-pravna kooperacija 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 plaća privatnom sektoru mjesečnu naknadu, uz kontrolu javnog sektora nad obavljanjem javnih poslova.

Europska komisija je donijela Zelenu knjigu o javno-privatnom partnerstvu Europske unije o javnim ugovorima i koncesijama, u kojoj se analizira pojava JPP-a, i to ponajprije radi njihove klasifikacije, kako bi se utvrdilo koji oblici takvog povezivanja padaju pod propise EU o javnim nabavama. Prednost financiranja projekata putem javno privatnog partnerstva je u činjenici da se takva investicija ne promatra kao pov-

ećanje javnog duga. Ključan uvjet 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 daljnjoj stabilnosti tržišta i privatizaciji državnog portfelja što izravno utječe na održavanje trenda povećanja izravnih stranih ulaganja.

Što se tiče financijske situacije brojnih gradova JIE, ova vrsta tržišnog financiranja za razvoj i provedbu SUM-a je obećavajuća, ali je priprema i provedba JPP-a dugotrajan i skup proces⁹³.

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

ALBANIJA**Grad Tirana**

Projekt: Održivi razvoj transporta u Tirani, Albanija (SUSTRAFFTIA)⁹⁴

ECAT Tirana (Centar za okoliš, administraciju i tehnologiju), uz podršku Ministarstva zaštite okoliša, šuma i vodoprivrede, u suradnji s gradom Tirana pokrenuo je projekt "Održivi razvoj transporta u Tirani, Albanija" (SUSTRAFFTIA) koje financira LIFE program i sufinancira Savezno ministarstvo zaštite okoliša, prirode, očuvanja i nuklearne sigurnosti Njemačke.

Projekt je imao za cilj poboljšati transport u gradu Tirani, doprinoseći direktno smanjivanju onečišćenja zraka u Tirani.

Četiri glavne aktivnosti SUSTRAFFTIA projekta su:

- 1) Izrada Integrirane strategije za održivi razvoj transporta u Tirani
- 2) Doprimos praćenju onečišćenja zraka u Tirani vezanog za transport
- 3) Osposobljavanje ključnog osoblja
- 4) Povećanje javne svijesti o efektima na okoliš vezanim za transport i širenje znanja i publikacija.

Ključne komponente Integrirane strategije održivog razvoja transporta u Tirani su:

- Integrirano planiranje gradskog prijevoza i upravljanje potražnjom
- Strogi emisijski standardi za nova i rabljena vozila
- Uvođenje čistog goriva
- Pravilna inspekcija i održavanje svih vozila.

U izradi Strategije je sudjelovao veliki broj dionika od koji je važno spomenuti Ministarstvo zaštite okoliša, šumarstva i vodoprivrede, Ministarstvo za javne radove, transport i telekomunikacije, Nacionalnu agenciju za zaštitu okoliša i šume, Institut za transportne studije, Institut za javno zdravstvo, i brojni drugi.

Općina Shkoder

Projekt: Izrada Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) općine Shkoder za period 2017-2023.

Plan održive urbane mobilnosti općine Shkoder prvi je SUMP razvijen u Albaniji. Njegovu je izradu podržala EU, koordinirao REC Albanija i pripremila ga je institucija GO2⁹⁵. SUM općine Shkoder je dao instrumentalni koncept planiranja za podsticanje održivih načina prijevoza i rješavanje problema urbane mobilnosti s ciljem dostizanja lokalnih i viših okolišnih, društvenih i ekonomskih ciljeva općine Shkoder.

Izrada SUMP-a općine Shkoder je trajala 18 mjeseci ili više od 3.200 radnih sati tima sastavljenog od 12 domaćih/međunarodnih stručnjaka i 210 volontera. Važno je istaknuti da su javnost i dionici bili uključeni od samog početka i da je ovaj SUMP vodeći primjer uspješne suradnje općinske administracije i brojnih zainteresiranih strana u Shkoderu. Petnaest treninga i javnih rasprava s različitim dionicima u općini Shkoder pokazali su značaj zajedničkog rada sa ciljem povećanja kvaliteta života svih građana općine. SUMP općine Shkoder je primjer kvalitetno izrađenog SUMP-a i odličan vodič za daljnji razvoj SUMP-ova u Albaniji.

BOSNA I HERZCEGOVINA

Federacija Bosne i Hercegovine (FBiH)

Grad Sarajevo

Projekt: Izgradnja biciklističkih staza u gradu Sarajevu

Grad Sarajevo je, u saradnji s Ministarstvom prometa i Direkcijom za ceste 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 sljedeći:

- Stvaranje potrebne infrastrukture za razvoj biciklističkog transporta u Sarajevu
- Izgradnja glavne biciklističke uzdužne ceste kroz Sarajevo kao osnove za daljnje širenje mreže biciklističke infrastrukturne mreže prema gore spomenutom elaboratu
- Podizanje javne svijesti o zdravim i sigurnim prijevoznim sredstvima.

⁹⁵ Više informacija na: <http://www.go2albania.org/>

Projekt je proveden kroz 3 faze:

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

Važno je istaknuti da je ovaj projekt podstaknuo druge općine Grada i Kantona Sarajevo na izgradnju mreže biciklističkih staza na njihovom području.

Republika Srpska (RS)

Grad Banja Luka

Projekt: Mobilna aplikacija BL-bus, nova pogodnost u javnom prijevozu

Grad Banja Luka pripada velikoj porodici europskih gradova koji promoviraju održivi razvoj. Najvažniji ciljevi grada su održiva mobilnost, bolja okolina i borba protiv klimatskih promjena. Grad provodi različite akcije za poboljšanje kvaliteta zraka i izgradnju čistije i zdravije sredine za svoje stanovnike. Veliki broj raznovrsnih aktivnosti proveden je pod sloganom "Misli globalno, djeluj lokalno".

BL-bus mobilna aplikacija, novi projekt pogodnosti javnog prijevoza, ima za cilj unaprijediti javni prijevoz čineći ga Atraktivnijim, Pristupačnijim, Dostupnijim, Jednostavnijim, Priuštivijim i Dostižnijim za sve građane Banja Luke – (Attractive, Accessible, Available, Approachable, Affordable, Attainable) – 6A za održiv javni prijevoz u Banja Luci.

Sve informacije potrebne za uštedu vremena i ugodnu upotrebu javnog autobusnog prijevoza u Banja Luci dostupne su u App Store i Google Play Store aplikacijama. Napredni vodič BL-Bus razvijen je kako bi olakšao putovanje javnim prijevozom i uklonio sve sumnje koje putnici mogu imati u vezi s redoslijedom ruta, dostupnim linijama, pretraživanjem željenog puta, vremenskim rasporedom, izmjenama i promjenama u stvarnom vremenu i dr.

KOSOVO

Grad Priština

Projekt: Projekt gradskog prijevoza u Prištini - Planiranje održive urbane mobilnosti

Ovaj projekt financirala je EBRD u 2015. godini i sastojao se od dva glavna dijela:

- Nabava 51 nisko-podnog EURO-VI autobusa za operatora javnog prijevoza, firmu Trafika Urban u cijelosti u vlasništvu grada Prištine i obnova depoa
- Razvoj SUMP-a koji će pomoći Gradu u upravljanju mobilnošću kako bi bio kompatibilan s europskim zahtjevima za zaštitu okoliša.

Što se tiče razvoja SUM-a izvršeno je devet radnji:

1. Priprema plana za sektor gradskog prometa u Prištini, koji bi odredio buduća prioritetna ulaganja u sektoru
2. Priprema transportnog modela kao osnova za procjenu cjelokupnog plana mobilnosti
3. Akcije kojima se osigurava dostupnost transportnog sistema svima, tako da gradski javni objekti, uključujući javni prijevoz, mogu pružati usluge na inkluzivnoj osnovi
4. Akcije za poboljšanje sigurnosti i neškodljivosti u svim načinima prijevoza i za smanjenje broja nezgoda
5. Akcije za smanjenje zagađenja zraka i buke, emisije stakleničkih plinova (GHG) i potrošnje energije
6. Akcije za poboljšanje efikasnosti i ekonomičnosti prijevoza osoba, uključujući definirane izvore financiranja tih aktivnosti uključujući javno poduzeće (Trafika Urban) i privatne prijevoznike
7. Izrada općeg i specifičnog skupa pokazatelja koji se odnose na mobilnost, socio-ekonomski i urbani razvoj Grada, koji će se pratiti u cilju procjene djelotvornosti Plana
8. Razvoj nemotoriziranih načina i intermodalnih transportnih mreža
9. Preporuke o mogućnostima sudjelovanja privatnog sektora u pružanju usluga gradskog prijevoza u Prištini.

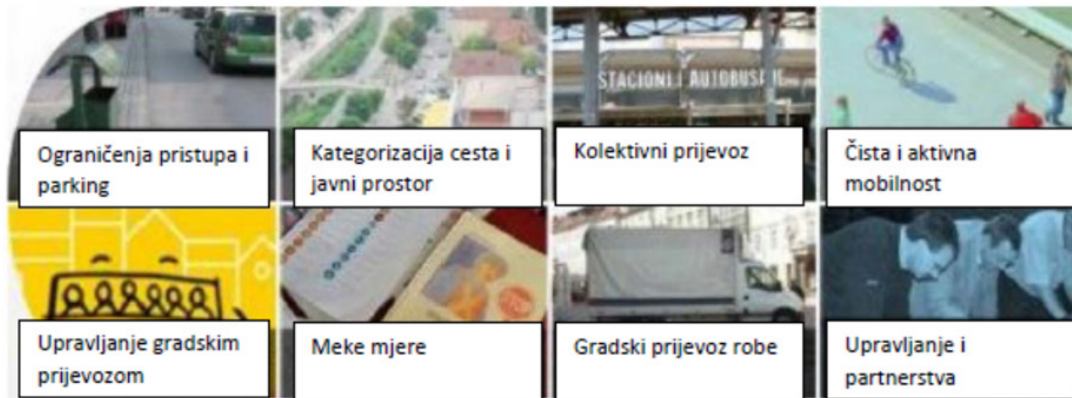
Grad Priština, općina Peja i druge kosovske općine

Projekt: MOBKOS: Zajednička izgradnja urbane mobilnosti na Kosovu⁹⁶

U suradnji između Vlade Flandrije, Ministarstva prometa i komunikacija i općine Peja, projekt je pokrenut u 2009. godini s ciljem istraživanja puteva prema novom pristupu urbanoj mobilnosti na Kosovu.

Ciljevi MOBKOS projekta su sljedeći:

- Istraživanje novih načina za probleme urbane mobilnosti na Kosovu,
 - Izrada preporuka za kratkoročne, srednjoročne i dugoročne akcijske planove i programe o urbanoj mobilnosti
 - Izgradnja mreže osoba zaduženih za održivu urbanu mobilnost na Kosovu
 - Pokretanje i razvijanje MOBKOS web stranice na bazi znanja o urbanoj mobilnosti.
- Općina Peja bila je pilotna općina u kojoj su obavljene radnje prikazane na slici 24.



Slika 24 Demo SUM akcije u Peć⁹⁷

Projekt MOBKOS obuhvaća različite akcije i aktivnosti koje se provode u gradu Prištini i drugim kosovskim općinama:

- Uvesti ograničenja pristupa gradskim i općinskim centrima i stambenim područjima

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

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

- Kategorizirati urbane ceste i revitalizirati javni prostor
- Revitalizirati javni prijevoz u općinama kao nužan preduvjet za razvoj SUM-a
- Promovirati čistu, sigurnu i aktivnu urbanu mobilnost (pješačenje i vožnja bicikla, čista vozila)
- Unaprijediti upravljanje gradskom transportnom mrežom cesta i ulica i provesti sistem upravljanja parkiranjem
- Kontinuirana primjena soft mjera: SUM kampanje za podizanje javne svijesti, SUM edukativne aktivnosti, akcije Europske sedmice mobilnosti, itd.
- Implementirati SUM rješenja za transport i isporuku tereta
- Usvojiti novi pristup upravljanju urbanom mobilnošću putem kooperativnih načina upravljanja i partnerstva.

Uspješna provedba projekta MOBKOS značajno je smanjila negativne utjecaje gradskog transporta i prateće probleme kao što su zagušenje, nesreće na cesti, gubitak javnog prostora, onečišćenje, itd. Nadalje, jačanje ekonomije gradova i općina Kosova, uz poboljšanje kvalitete života, sigurnosti i zdravlja građana promoviranjem održive urbane mobilnosti veliki je izazov za koji se centralne i lokalne vlasti na Kosovu trebaju zajednički pripremiti.

Kosovske općine

Projekt: Izrada Planova urbane mobilnosti za period 2016–2020. za različite kosovske općine u sklopu projekta DEMOS

Decentralizacija i općinska podrška (DEMOS)⁹⁸ je projekt Demokratskog upravljanja i decentralizacije Švicarskog ureda za suradnju za Republiku Kosovo. DEMOS podržava općine za postizanje vidljivih i opipljivih poboljšanja u pružanju usluga svojim građanima kroz različite intervencijske linije, uključujući poboljšanje općinskog transportnog sektora. DEMOS radi sa 17 partnerskih općina koje su grupirane u zapadnim, centralnim i istočnim regijama Kosova, i koje pokrivaju oko 40% populacije Kosova (otprilike 700.000 stanovnika). Projekt DEMOS provodi organizacija Helvetas Swiss Intercooperation i finansira Švicarski ured za suradnju (SCO).

Značajne akcije usmjerene na razvoj SUM-a u općinama Kosova bile su priprema Planova urbane mobilnosti za period 2016–2020. za sljedećih pet općina:

- Općina Junik
- Općina Lipjan

⁹⁸ Više informacija na: <http://helvetas-ks.org/demos/>

- Općina Kamenica
- Općina Orahovac
- Općina Viti.

Radne i koordinacijske grupe za razvoj planova urbane mobilnosti izvršile su analizu stanja na terenu i predložile mjere SUM-a kako bi se unaprijedio transportni sektor u općinama.

MAKEDONIJA

Grad Skoplje

Projekt: Održiva urbana mobilnost u gradu Skoplju

Može se reći da je Grad Skoplje pionir SUM-a u zemljama jugoistočne Europe, koji je posljednjih nekoliko godina provodio brojne akcije i projekte usmjerene na razvoj SUM-a., neke od najvažnijih bit će predstavljene unutar projekta pod nazivom Održiva urbana mobilnost u gradu Skoplju.

Najznačajniji SUM projekti i aktivnosti u gradu Skoplju su sljedeći:

- Razvoj SUMP-a za grad Skoplje u okviru projekta CIVITAS RENAISSANCE
- Obnova voznog parka javnog prijevoznika JSP Skoplje
- Pametno izdavanje ulaznica u svim autobusima za javni prijevoz
- Rekonstrukcija biciklističkih staza
- Prikazi podataka za putnike u stvarnom vremenu - 50 zaslona na autobusnim stanicama
- Operacijski centar za kontrolu javnog prijevoza - nadzor autobusa korištenjem automatskog sistema lokacije vozila
- Automatizirano upravljanje transportem u Skoplju - centar za upravljanje i kontrolu transporta
- Mobilne aplikacije - Zelena ruta Skoplje
- Smanjenje zagušenja u Europi - Povećanje efikasnosti transporta - CREATE projekt
- Nastavak smanjenja zagušenja stvaranjem mogućnosti za više šetnje i vožnje biciklom - FLOW projekt

Grad Skoplje

Projekt: Skoplje Velo projekt

Skoplje Velo projekt je pokrenut 2014. godine, uključujući sljedeće aktivnosti:

- Rekonstrukcija i izgradnja nove neprekinute biciklističke mreže u gradu
- Poboljšanje mreže od 50 km biciklističkih staza u 10 općina u Skoplju
- Premještanje cesta i uvođenje biciklističkih staza
- Aktivnosti za osiguranje parkirališnih objekata i zaštitu biciklističkih prostora od nezakonitog parkiranja automobila.

Važan dio projekta je provedba šeme subvencija za kupnju bicikala za građane. Građanima je odobrena subvencija od 40% cijene bicikla ili do 4.000 MKD za kupnju novog bicikla (oko 2.800 bicikla subvencionirano je 2017. godine).

CRNA GORA

Grad Podgorica

Projekt: 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 prilagodbu gradskih cesta prema preporukama i smjericama danim u Prostornom planu Podgorice (PUP). Rješenje urbanističkog planiranja predviđa izgradnju biciklističkih staza ukupne dužine oko 14,5 km, definirano s pet koridora.

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

Grad Podgorica

Projekt: Izgradnja održive transportne infrastrukture

Pored biciklističkih staza, izgrađen je i veliki broj parkirališta za bicikle. U cilju povećanja kulture pješaćenja u Podgorici sagrađen je pješački most i parkovi s pješačkim područjima. U svrhu opuštanja i efikasnosti transporta na pojedinim cestama, izgrađeni su kružni tokovi kako bi se osiguralo manje sjecišta automobila i zagušenja, što je rezultiralo smanjenom potrošnjom goriva i smanjenom emisijom onečišćujućih tvari. Nadalje, izgradnja mini-zaobilaznice kao i nekoliko mostova rezultirala je bržim prometom, smanjenjem zagušenja, poboljšanim kvalitetom zraka, povećanom sigurnošću i općenito poboljšanim mikroklimama u smislu smanjenja utjecaja "toplog gradskog otoka".

Grad Podgorica

Projekt: Studija dugoročnog razvoja javnog gradskog i prigradskog transporta u Podgorici

Glavni cilj Studije je poboljšanje javnog prijevoza u Podgorici. Studija je predložila niz mjera, koje su opisane u obliku tri scenarija koji se razlikuju po mreži autobusne linije i broju polaska autobusa na tim linijama. Sva tri scenarija uključuju isti sistem naplate, korištenje elektroničkih beskontaktnih smart kartica i integraciju javnog i prigradskog transporta, što znači da se elektronička karta može koristiti u vozilima različitih prijevoznika.

Grad Podgorica

Projekt: GIZ ORF EE projekt - Mreža energetske efikasnosti glavnih gradova u jugoistočnoj Europi - NEEC

Uspješna realizacija projekta NEEC rezultirala je brojnim postignućima u Podgorici:

- Grad Podgorica pridružio se EU inicijativi Sporazum gradonačelnika EU (CoM) i prihvatio obaveze
- Akcijski plan energetske održivosti razvoja (SEAP) glavnog grada Podgorice razvijen je prema zahtjevima CoM i usvojen od strane Gradskog vijeća.
- Jačanje kapaciteta gradske uprave i uvođenje upravljanja energijom
- Uspostava i uspješno poslovanje informacijskih centara i info-tačaka energetske efikasnosti u glavnom gradu Podgorici
- Jačanje saradnje između glavnih gradova u jugoistočnoj Europi i prijenos znanja i iskustva među njima.

Mjere za SUM u Podgorici bile su važan dio SEAP-a što je dovelo do provedbe brojnih projekata SUM-a. Može se reći da je ovaj dokument bio osnova za razvoj SUM-a u Podgorici.

Općina Tivat

Projekt: Poboljšanje transportnog sektora u općini Tivat

Općina Tivat kontinuirano ulaže velike napore u pokušaj prevladavanja transportnih izazova posljednjih nekoliko godina, a najvažnije se navedene pod okriljem projekta Unapređenje transportnog sektora u općini Tivat:

- Novi transportni propisi - regulacija transporta i parking
- Stvaranje Park and Ride stanica
- Poboljšanje transportne infrastrukture - kolnika, signalizacije, sigurniji pješački prijelazi, pristupne rampe za osobe s invaliditetom, podzemni prolazi za pješake
- Unaprjeđenje biciklističkih objekata
- Uređenje pješačkih staza i održavanje postojećih pješačkih i biciklističkih staza
- Transportni kružni tokovi na glavnoj cesti - jedan u blizini ulaza u centar grada, a drugi u blizini aerodroma Tivat
- Kontinuirane aktivnosti podizanja javne svijesti o SUM-u.

Općina Perast

Projekt: Održivi transportni sistem u općini Perast

Projekt ima za cilj uspostaviti nove moderne i sofisticirane transportne tehnike s obzirom na očuvanje okoliša u općini Perast.

Osnovna je ideja ograničena transportna zona u kojoj će samo stanovnici, osobe s invaliditetom i dobavljači hrane moći ući u općinu motornim vozilima. Na ulazu i izlazu općine smjestit će se dva parkirališta. Bicikli, električni automobili i Segways vozila će se koristiti kao sredstvo prijevoza a parkiranje i ostalo će biti kontrolirano putem sistema za kontrole pristupa. Potrebna energija će se osigurati putem fotonaponskih ploča.

Grad Beograd

Projekt: Podrška održivom transportu u gradu Beogradu

Podršku održivom prijevozu u gradu Beogradu, financiranu iz Globalnog fonda za zaštitu okoliša (GEF), proveo je UNDP 2013. godine u partnerstvu s Ministarstvom poljoprivrede i zaštite okoliša i gradom Beogradom, kroz Agenciju za razvoj zemljišta i Sekretarijat za transport. Opći cilj projekta bio je smanjiti emisije u Beogradu poboljšanjem sistema javnog prijevoza, jačanjem sudjelovanja biciklista u transportu i osiguravanjem političkog okvira za održivi razvoj gradskog transporta. Neki od najvažnijih rezultata projekta bili su objavljivanje "Alata za održivu urbanu mobilnost" i priprema 1. faze SUMP-a grada Beograda.

Grad Kruševac

Projekt: Razvoj i provedba Plana održive urbane mobilnosti grada Kruševca 2017-2030.⁹⁹

SUMP grada Kruševca, prvi SUMP razvijen u Srbiji, definira viziju, dugoročne i srednjoročne ciljeve i mjere za razvoj održive urbane mobilnosti na području grada Kruševca do godine 2030. U cilju uspješne provedbe SUMP-a, Gradsko vijeće je imenovalo deveteročlani odbor za provedbu SUM-a (članovi Gradskog vijeća za sigurnost transporta, Gradskog vijeća za urbanizam i Gradskog odbora za zaštitu okoliša, predstavnici urbanističkih i odjela za upravljanje parkinzima iz Gradske uprave, predstavnici firmi javnog prijevoza i drugih privatnih firmi, itd.) u decembru 2017.

Jedna od mjera SUMP-a za SUM edukaciju i podizanje javne svijesti je osnivanje Mreže koordinatora za mobilnost u vrtićima, osnovnim i srednjim školama u cilju povezivanja gradskih vlasti i institucija u vlasništvu grada. SUMP grada Kruševca od 2017-2030. godine usvojilo je Gradsko vijeće 27. novembra 2017. godine, a Mreža koordinatora mobilnosti osnovana je u februaru 2018. godine. Trenutno ima 37 imenovanih koordinatora za svaki vrtić, osnovnu i srednju školu iz urbanih i ruralnih dijelova grada.

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

Grad Kruševac

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

Projekt "Play-out" ulice (privremeno zatvaranje glavne ulice za motorni transport) započeo je 2015. godine, kada je dio Vidovdanske ulice zatvoren za sav motorni transport tokom sedam dana Europske sedmice mobilnosti u periodu od 18 do 22 sata. Sljedeće godine, 2016., privremeno zatvaranje dijela Vidovdanske ulice trajalo je duže, odnosno od jula do kraja septembra. Odgovarajući na zahtjeve građana, zatvaranje dijela glavne ulice za transport omogućavajući javni prostor za druge aktivnosti 2017. godine je trajalo još dulje, odnosno od 1. juna do početka oktobra. Područje oslobođeno motornog transporta preuzele su dječje aktivnosti (koturaljke, biciklizam, itd.) Tokom 2018. godine, Vidovdanska ulica je bila zatvorena za motorna vozila od 1. maja do 1. oktobra. Ovaj projekt pokazuje sve prednosti principa Ulice za ljude u usporedbi s principom Ulicom za vozila.

Grad Šabac

Projekt: Savapark¹⁰⁰

Projekt Savapark regulira široko područje 4,5 km duge obale rijeke Save u Šapcu, pokrivajući površinu od gotovo 350 hektara, s ciljem da ovaj uglavnom neiskorišteni prostor pretvori u zeleni rekreacijski park za građane. Veličina prostora i zahtjevi dostupnosti svima zahtijevaju neki transport kao nužnost, ali unutar parka ograničen je na električna vozila. Parking je osiguran u višekatnim garažama sa zelenim fasadama, s prioritetnim parkiralištem za osobe s invaliditetom i električna vozila. Projekt Savapark promovira održive načine prijevoza i podstiče korisnike da hodaju ili voze bicikl dok uživaju u parku.

Grad Šabac

Projekt: Razvoj javnih prostora¹⁰¹

Projekt razvoja javnih prostora započeo je 2015. kada je javno parkiralište na glavnom gradskom trgu pretvoreno u otvoreni prostor za pješake, bicikle i dječje igralište. Sljedeća faza projekta bila je obnova gradskog parka, koja je izvedena 2016. godine izgradnjom nove mreže pješačkih i biciklističkih staza.

Cilj Gradske uprave je rekonstruirati tri glavna gradska trga i tri parka (jedan glavni park i dva lokalna parka) proširujući pješačke zone i povezujući javne prostore do kraja 2020. godine.

¹⁰⁰ Više informacija na: <http://www.plansabac.co.rs/en/usvojen-pdr-savapark-u-sapcu/>
¹⁰¹ Više informacija na: <http://www.plansabac.co.rs/en/portfolio/trg-sabackih-zrtava/>

Agenda 2030 i novi Europski konsenzus o razvoju jasno naglašavaju centralnu ulogu ravnopravnosti spolova (eng. Gender Equality - GE) u održivom razvoju¹⁰². Kao bitan faktor u postizanju održive promjene, ravnopravnost spolova je jedna od ključnih vrijednosti na kojima se zasniva SUMSEEC projekt. Postupci diferenciranosti spolova i dosljedni naponi kako bi se osiguralo da žene i muškarci uživaju jednake mogućnosti su među obilježjima koja bi trebala definirati sektor transporta u zemljama jugoistočne Europe.

Zemlje JIE karakterizira trajna nejednakost između žena i muškaraca (visoka stopa nezaposlenosti i neaktivnosti žena, neplaćena njega 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 Europe bitno je utjecala nedavna povijest, poslijeratna obnova, izgradnja država i njihova opredijeljenost za pristupanje EU¹⁰³. Iako je uspostavljen temeljni pravni i politički okvir za ravnopravnost spolova, u praksi žene ne uživaju jednaka prava, a svi nacionalni planovi za ravnopravnost spolova su nedovoljno financirani i slabo se provode.

Općenito, ravnopravnost spolova u zemljama jugoistočne Europe je na iznimno niskom nivou. Jedina publikacija dostupna u regiji je poglavlje o ravnopravnosti spolova u makedonskom Trećem nacionalnom izvještaju o klimatskim promjenama, pripremljenom u okviru izvještavanja o napretku zemlje na Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC) 2014. godine. Spomenuto poglavlje daje temeljit pregled rodne i klimatske promjene u Makedoniji. Dokument sadrži pokazatelje rodni i klimatskih promjena, kao i predloženi akcijski plan o prilagodbi i ublažavanju rodni i klimatskih promjena. Procesi reforme imaju relativno sličnu dinamiku. Do određene mjere, aktivnosti djeluju u opsežnom okruženju u kojem direktive EU nastoje postići veću ravnopravnost spolova. Istodobno, dinamiku tih tranzicijskih ekonomija karakterizira potraga za novim nacionalnim identitetom, koju općenito podupire obnavljanje tradicionalnih - i visoko stereotipnih i nejednakih - rodni normi i vrijednosti. Kao rezultat toga, odnosi između žena i muškaraca kontinuirano se mijenjaju, pregovaraju i nanovo definiraju, kao i njihov odnos prema državi. Posljedični izazovi naročito su vidljivi u veoma spornim područjima kao što su energetska upravljanje i sadašnje stanje ravnopravnosti spolova. Dinamika dodatno utječe i na tekuću ekonomsku i financijsku krizu

SUMSEEC GE izazovi su sljedeći:

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

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

- Nedostatak GE politike, zakonodavstva i propisa
- Nedostatak GE analiza, studija i istraživanja
- Nedostatak GE svjesnosti i senzibilizacije
- Nedostatak podataka i informacija o spolnoj dimenziji u transportnom sektoru
- Ograničena zastupljenost i sudjelovanje žena u transportnom sektoru (stvaranje politika, zapošljavanje, obrazovanje/studije/obuka, građanski angažman)
- Povoljniji uvjeti zaposlenja za muškarce (pristup, plaća, karijera itd.)
- Nedostatak rodno osjetljivih pilot projekata i iskustva u prikazivanju načina na koji se SUM teme rješavaju na praktičan i rodno odgovoran način
- Žene su gotovo isključivo odgovorne za pružanje neplaćenih usluga skrbi (domaćinstvo, njega djece, bolesnih i starijih), što je nedovoljna upotreba ljudskih kapaciteta i resursa te jako doprinosi vremenskom opterećenju žena.
- Nedostatak razmatranja sigurnosti žena u planiranju SUM-a.
- Nedostatak razmatranja uloge žena u planiranju SUM-a.

PREPORUKE ZA POBOLJŠANJE SUMSEEC RODNE RAVNOPRAVNOSTI

Potencijal za unaprjeđenje ravnopravnosti spolova u SUMSEEC-u je visok, a glavne preporuke su sljedeće:

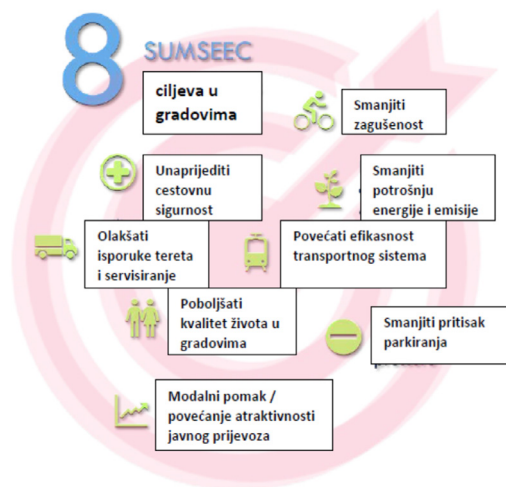
- Drastično povećanje broja žena donositelja odluka na svim nivoima
- Provedba GE politike i zakonodavstva u zemljama JIE
- Ravnopravni uvjeti zaposlenja (plaća, razvoj karijere, radni uvjeti, itd.)
- Provođenje kontinuiranih informacijskih i obrazovnih aktivnosti usmjerenih na povećanje javne svijesti o ravnopravnosti spolova
- Pozicioniranje kontakt osoba za rodna pitanja ili stručnjaka za ravnopravnost spolova kao obaveznih zaposlenika u javnim tijelima, institucijama i organizacijama na svim nivoima
- Uspostavljanje financijskih programa za nevladine organizacije koje se bave pitanjima rodne ravnopravnosti
- GE kao snažni kriteriji evaluacije za mehanizme financiranja EU (Obzor 2020, IPA II, programi Europske teritorijalne saradnje, CIVITAS, Elena itd.).

Može se zaključiti da ispunjavanje ciljeva rodne ravnopravnosti neće biti lagan zadatak u zemljama JIE, ali s kontinuiranom podrškom međunarodnih organizacija, prvenstveno Njemačkog društva za međunarodnu suradnju (GIZ), svakako je dostižno u doglednoj budućnosti.

NAJBOLJI NAČINI RAZVITKA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U GRADU/OPĆINI U ZEMLJAMA JIE - SUM SEE GRAD/OPĆINA



Slika 25. 6 glavnih SUMSEEC ciljeva



Slika 26. 8 glavnih SUMSEEC ciljeva u gradovima

Općenito, najbolji način za postizanje 6 glavnih SUMSEEC ciljeva i 8 SUMSEEC ciljeva u gradovima prikazani su na Slici 26.



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

Aktivnosti koje treba poduzeti u cilju razvitka SUM SEE grada/općine podijeljene su u šest glavnih kategorija:

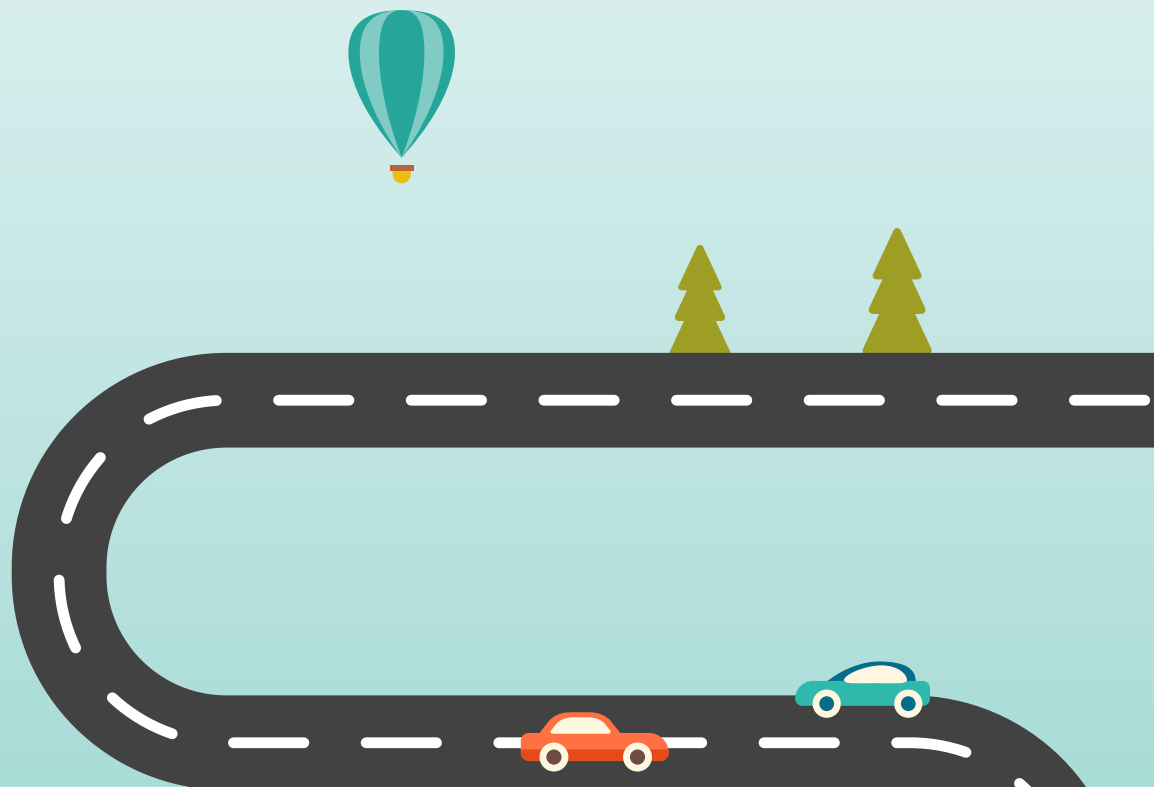
- Strateške
- Zakonodavne i regulatorne
- Tehničke
- Fiskalne/Financijske
- Komunikacija/Jačanje kapaciteta
- Istraživanje i razvoj.

	Uspostaviti podršku u cijelom političkom spektru za razvitak SUM SEE grada/općine
S T R A T E Š K E	Uspostaviti neovisni odbor za praćenje i izvještavanje o napretku razvoja SUM SEE gradova/općina na trajnoj osnovi, uključujući izradu preporuka za poboljšanja i periodična ažuriranja
	Provesti sistematičnu procjenu prepreka razvoju SUM-a u svakom segmentu i identificirati optimalna rješenja za uklanjanje prepreka
	Kontinuirano reducirati energetska siromaštva unaprjeđenjem održive urbane mobilnosti u SUM SEE gradu/općini
	Postaviti ciljeve multisektorske sinergije transporta s drugim sektorima (urbanizam, energetika, graditeljstvo, ekologija, turizam, i dr.)
	Uspostaviti široku grupu dionika kao forum za konsultacije, formuliranje politike i povratne informacije o praktičnim pitanjima i preprekama razvoju SUM-a na temelju GE principa
Z A K O N O D A V N E	Identificirati pokretače i razviti poticajno nacionalno zakonodavstvo za ubrzan razvoj SUM-a
	Donijeti i provoditi propise o SUM-u na općinskom nivou
	Donijeti nacionalne strategije o tehnologijama niskog/nultog nivoa emisija ugljika kako bi se osiguralo pozitivno okruženje za SUM
	Izraditi nacionalni SUMP
	Obavezna izrada SUMP-ova za gradove s više od 30.000 stanovnika
	Izraditi i provesti SUM sistem praćenja i provjere uvođenjem Indikatora održive urbane mobilnosti (SUMI)
T E H N I Č K E	Razviti standarde koji se progresivno i redovno pojačavaju kao odgovor na nova tehnološka rješenja
	Analizirati potencijal tehnoloških rješenja za mobilnost s niskom nivoom emisija ugljika u gradu/općini
	Osigurati kontinuirani, strogi nadzor i kontrolu usklađenosti s ekološkim standardima
	Razviti pakete rješenja koja se mogu lako replicirati u različitim gradovima/općinama
	Uvesti standarde kvalitete/sisteme certificiranja za vozila javnog prijevoza
	Implementirati pametna rješenja za transport (inteligentni semafori, mjerači protoka transporta, itd.)
	Osigurati kontinuirani, strogi nadzor i kontrolu usklađenosti sa standardima održivog transporta


F I N A N C I J E	Osigurati izvore financiranja za razvoj SUM-a i mehanizme koji efektivno iskorištavaju privatni kapital
	Uzeti u obzir sve prednosti održive urbane mobilnosti (npr. zdravlje, zapošljavanje, povećanje kvalitete života, itd.) u odlukama o javnom financiranju
	Razviti jednostavan ("one-stop-shop") i komercijalno privlačan izvor financiranja različitih SUM mjera
	Razviti mehanizme za poticanje provedbe SUM mjera putem financiranja treće strane
	Uspostaviti mehanizme određivanja cijena energije/ugljika koji će dati prave ekonomski signali
	Prestati subvencionirati fosilna goriva na bilo koji način
	Uspostaviti "bonus-malus" mehanizme (npr. sistemi oporezivanja koji nagrađuju ekološki prihvatljiva vozila a penaliziraju ona koja to nisu, određivanje cijena goriva i dr.)
K A P A C I T E T	Uspostaviti javno dostupne baze podataka koje pokazuju razvoj SUM-a
	Pripremiti programe razvoja vještina i obuke za ključna zanimanja i discipline
	Uspostaviti mreže za razmjenu znanja i iskustava širom zemalja JIE
	Poticati razvoj lokalne industrije za maksimiziranje makroekonomske koristi i minimiziranje pratećih emisija CO ₂
	Kontinuirano pokretati informativno - promotivne aktivnosti podizanja javne svijesti o nužnosti provedbe SUM mjera
	Redovno i javno informirati i komunicirati o napretku razvoja SUM-a
	Angažirati sve dionike u svim fazama razvoja SUMP-a
R & D	Podržati istraživačke, razvojne i demonstracijske projekte u novim i poboljšanim tehnologijama i tehnikama za razvoj SUM-a

21 KORAK PREMA SUM SEE GRADU/OPĆINI

1.	Donijeti i obznaniti odluku gradskog/općinskog vijeća da će se grad/općina razvijati u smjeru SUM SEE grada/općine
2.	Izgraditi uspješnu organizacijsku strukturu zasnovanu na GE principima (Poglavlje 9)
3.	Iskoristiti međunarodnu podršku
4.	Iskoristiti primjere dobre prakse i vodeće projekta u području održive urbane mobilnosti
5.	Uključiti što veći broj dionika u izradu kvalitetnog SUMP-a
6.	Identificirati konkretne mjere za unaprjeđenje transportnog sektora u gradovima/općinama
7.	Iskoristiti sudjelovanja u Europskoj sedmici mobilnosti na najbolje načine (Poglavlje 11)
8.	Iskoristiti dostupnost velikog broja alata za razvitak SUM SEE grada/općine
9.	Kontinuirano jačati gospodarski razvoja grada/općine provedbom SUM mjera i stvaranjem novih (zelenih) poslova
10.	Uspostaviti odličnu suradnju sa što većim brojem gradova/općina u cilju zajedničkog SUM razvoja i sinergije
11.	Iskoristiti vodeće EU inicijative, programe, platforme i partnerstva (Poglavlje 2)
12.	Uspostaviti indikatore održive urbane mobilnosti (SUMI)
13.	Identificirati i kontinuirano podnositi prijave na raspoložive EU fondove (Poglavlje 12)
14.	Kontinuirano razmjenjivati iskustava i najbolje praksi s drugim gradovima/općinama JIE (Poglavlje 13)
15.	Kontinuirano mjeriti emisije stakleničkih plinova u gradu/općini i obavještavati javnost o rezultatima
16.	Razviti zajednički know-how-a u SUM SEE gradovima/općinama
17.	Kontinuirano pripremati i provoditi razne oblike SUM edukacije za različite ciljne grupe pod motom Znanje je moć!
18.	Kontinuirano organizirati SUM akcije i kampanje podizanja javne svijesti
19.	Uspostaviti inovativne financijske instrumenata za provedbu SUM mjera (JPP, grupno financiranje, itd.)
20.	Unaprijediti kvalitetu života u SUM SEE gradovima/općinama kroz smanjenje zagađenja i poboljšanje kvalitete zraka, smanjenje zagušenja, reduciranje buke i dr.)
21.	Generalno poboljšati kvalitet života u SUM SEE gradovima/općinama kroz kontinuiranim razvitkom 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