



german
cooperation

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT



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

Afrička
poslovica

Održiva urbana mobilnost u
zemljama Jugoistočne Evrope

SUMSEEC

VODIČ ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST U ZEMLJAMA JUGOISTOČNE EVROPE

Implemented by:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH


In cooperation with:



IMPRINT

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH
Sjedište: Bon i Ešborn, 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
 @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
Ksenija Lukić, Grad Šabac
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 menadžerka projekta, Bosna i
Hercegovina
Jasna Sekulović, projektna menadžerka i koordinatorka za
Crnu Goru
Emina Durmo, savjetnica za rodnu ravnopravnost, odnose s javnošću
i komunikacije
Amela Vranić, administrativna menadžerka, Bosna i Hercegovina
Ilija Sazdovski, koordinator za Makedoniju
Ismail Beka, koordinator za Albaniju i Kosovo
Svetlana Bačanin, koordinatorka za Srbiju
Marina Cvetković, administrativna menadžerka, Makedonija (BJR)
Zhaneta Shehi, administrativna menadžerka, Albanija
Olga Mičunović, administrativna menadžerka, Crna Gora

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

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

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
Saobraćajne 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 opština	65
• Jačanje kapaciteta gradske/opštinske uprave	66
Zainteresovane strane (učesnici) održive urbane mobilnosti u zemljama JIE	68
Aktivnosti za podizanje svijesti javnosti o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE	74
• Evropska nedjelja mobilnosti u Albaniji	76
• Evropska nedjelja mobilnosti u BiH	77
• Evropska nedjelja mobilnosti na Kosovu	77
• Evropska nedjelja mobilnosti u Makedoniji	78
• Evropska nedjelja mobilnosti u Crnoj Gori	78
• Evropska nedjelja mobilnosti u Srbiji	78
Finansijski instrumenti za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE	81
Vodeći projekti održive urbane mobilnosti u zemljama JIE	94
SUMSEEC rodna ravnopravnost	105
• Rodna ravnopravnost u zemljama JIE	105
• Preporuke za poboljšanje SUMSEEC rodne ravnopravnosti	106
Najbolji načini razvoja održive urbane mobilnosti u gradu/opštini u zemljama JIE - SUM SEE grad/opština	107

SLIKE

Slika 1: Distribucija emisija CO ₂ u sektoru saobraćaja 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 opštinama JIE.....	42
Slika 14: Prepreke za napredak SUM-a u gradovima JIE.....	46
Slika 15: Udio različitih faktora koji uzrokuju obeshrabrujuću i destimulirajuću investicionu klimu.....	46
Slika 16: SUM edukativni treninzi za udruženja gradova/opština i gradsku/opštinsku upravu.....	66
Slika 17: Gradska/opštinska organizaciona 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 finansijski instrumenti za SUM u zemljama JIE.....	81
Slika 22: Raspodjela finansijskih sredstava iz IPA II 2014-2020 u JIE zemljama.....	82
Slika 23: 11 Interreg V investicionih prioriteta.....	84
Slika 24: Demo SUM akcije u Peći.....	98
Slika 25: Šest glavnih SUMSEEC ciljeva.....	107
Slika 26: Osam glavnih SUMSEEC ciljeva u gradovima.....	107
Slika 27: Najbolji načini podrške održivoj urbanoj mobilnosti u gradovima/opštinama JIE.....	108

SKRAĆENICE

- AoM** - Association of Municipalities/Udruženje gradova/opština
- 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/Evropski servis za informacije o lokalnom saobraćaju
- EMW** - European Mobility Week/Evropska nedjelja mobilnosti
- EPOMM** - European Platform on Mobility Management/Evropska platforma o upravljanju mobilnošću
- GE** - Gender Equality/Rodna ravnopravnost
- GM** - Gender Mainstreaming/Strategija za postizanje rodne ravnopravnosti
- 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 evropskih gradova i regija koji razvijaju inovativna rješenja za saobraćaj
- PPP** - Public-Private Partnership/Javno-privatno partnerstvo
- RES** - Renewable Energy Sources/Obnovljivi izvori energije
- SEEC** - South-east Europe Countries/Zemlje jugoistočne Evrope
- SEM** - Sustainable Energy Municipality/Opština održive energije
- SEAP** - Sustainable Energy Action Plan/Akcijski plan energetske održivosti
- SEETO** - South East Europe Transport Observatory/Transportni opservatorij jugoistočne Evrope
- SloCaT** - Partnership on Sustainable Low Carbon Transport/Partnerstvo o održivom niskokarbonskom saobraćaju
- 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, do 30% stanovništva živi u gradovima zemalja Jugoistočne Evrope. Negativni efekti saobraćajnog sistema u gradovima Jugoistočne Evrope su veliki i "ozelenjavanje" saobraćajnog 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 Evrope (eng. Sustainable Urban Mobility in South-East Europe countries - SUMSEEC).

Na osnovu naučenih lekcija, pozitivnih iskustava i odlične saradnje postignute uspješnom realizacijom projekata "Jačanje kapaciteta za energetske upravljanje u gradovima u susret ciljevima EU Sporazuma gradonačelnika - Inicijativa glavnih gradova", "Jačanje mreže energetski efikasnih glavnih gradova u Jugoistočnoj Evropi - NEEC", "Mreža energetski efikasnih gradova JIE - Implementacija akcionih planova energetski održivog razvoja (Sustainable Energy Action Plans - SEAPs) glavnih gradova - NEEC SEAP" i "Energetska efikasnost u asocijacijama gradova i opština- EeMA", SUMSEEC projekat ima za cilj stvaranje održivih i intergrisanih sektora saobraćaja koji će doprinijeti održivom ekonomskom razvoju i razvoju ljudskih kapaciteta u zemljama JIE.

Rješavanje izazova mobilnosti u zemljama i gradovima JIE zahtijeva koordinisane akcije svih zainteresovanih strana prema novim "multimodalnim" sistemima baziranim na kombinaciji pješakog, automobilske, autobusne, biciklističke i željezničke saobraćaja. Potrebni su tehnološki napredak i komercijalizacija, finansiranje, inteligentne politike i inovacija modela poslovanja kako bi se postiglo poboljšanje produktivnosti, uz istovremeno stvaranje održivijih okruženja u našim gradovima.

Vjerujemo da će SUMSEEC vodič pružiti našim gradovima solidnu platformu za razvoj održive urbane mobilnosti u cilju poboljšanja kvaliteta 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, hronološkim redoslijedom:

- Revidirana Direktiva o čistim vozilima - 2017¹
- Evropska strategija i Akcioni plan za mobilnost s niskim nivoima emisije - 2016²
- Paket urbane mobilnosti - 2013³
- Bijela knjiga - Vodič prema jedinstvenom evropskom transportnom prostoru - Prema konkurentnom transportnom sistemu s efikasnim korišćenjem resursa - 2011⁴
- Direktiva 2009/33/EZ o promovisanju čistih i energetske efikasnih vozila u drumskom saobraćaju - (Direktiva o čistim vozilima) - 2009⁵
- Akcioni plan o urbanoj mobilnosti (APUM) - 2009⁶
- Akcioni 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 promovisanju čistih i energetske efikasnih drumskih prevoznih vozila (Direktiva o čistim vozilima) ima za cilj široko tržišno uvođenje ekološki prihvatljivih vozila. Direktiva zahtijeva da se u svim nabavkama drumskih prevoznih vozila uzmu u obzir uticaj i energije i zaštiti životne sredine 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 Evropskog parlamenta i Savjeta od 31. marta 2004. godine o usklađivanju postupaka nabavke subjekata koji djeluju u sektoru vodoprivrede, energetske i sektoru saobraćaja, kao i sektoru poštanskih usluga
- Direktiva 2004/18/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 31. marta 2004. godine o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavci robe, kao i 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 Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. oktobra 2007. godine o uslugama javnog željezničkog i drumskog prevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Savjeta (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70

IZUZECI (ČLAN 2.)

- Direktiva 2007/46/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 5. septembra 2007. godine o uspostavljanju 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 Savjeta (EZ) br. 1083/2006 od 11. jula 2006. godine o utvrđivanju opštih odredaba o Evropskom fondu za regionalni razvoj, Evropskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu i stavljanju van snage Uredbe (EZ) br. 1260/1999

CIVITAS INICIJATIVA

HORIZONT 2020

PRAVILA EU O DRŽAVNOJ POMOĆI ZA NACIONALNO FINANSIRANJE

- Uputstva Zajednice o državnoj pomoći za zaštitu životne sredine [Službeni list 2008/C82/01 od 01.04.2008.]
- Uredba Komisije (EC) br. 800/2008 od 6. avgusta 2008. kojom se proglašavaju određene kategorije po moći u skladu sa zajedničkim tržištem u primjeni člana 87. i 88. Ugovora (Opšta uredba o skupnim izuzecima)
- Saopštenje Komisije - uputstva 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 "Uputstva 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

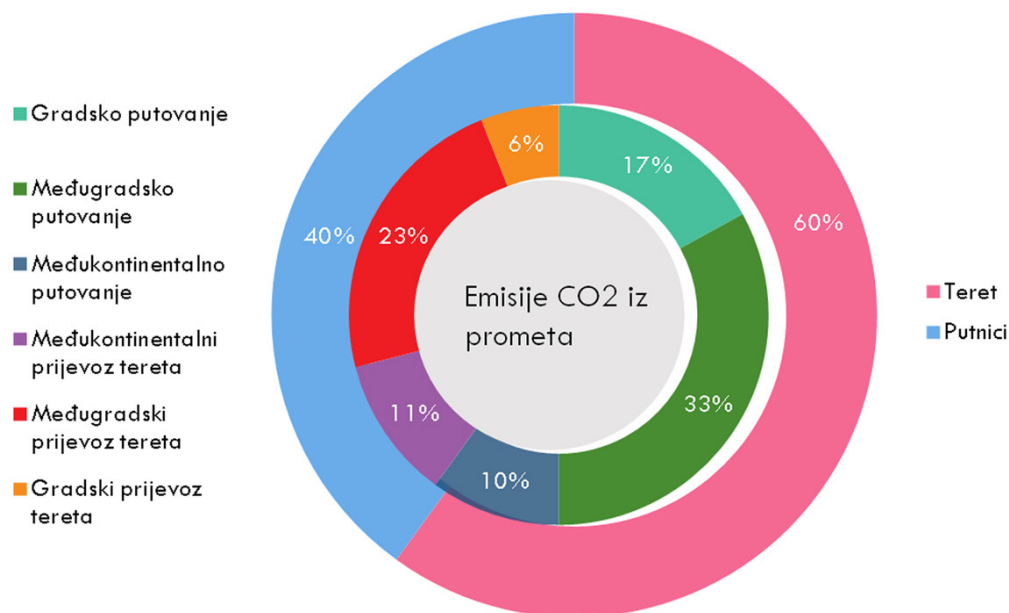
OSTALA ZAKONSKA REGULATIVA (UVODNA IZJAVA 21)

Uredba (EZ) br. 715/2007 Evropskog parlamenta i Savjeta 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 popravci i održavanju vozila.

U novembru 2017.godine Evropska 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 da promoviše rješenja čiste mobilnosti u tenderima za javnu nabavku i time povećanje potražnje i konačno uvođenje čistih vozila.

Revidirana Direktiva donosi definiciju za čista laka vozila na osnovu kombinovanog praga emisija CO₂ i izduvnih gasova u atmosferu (Slika 1), dok za teška vozila daje definiciju na osnovu alternativnih goriva. Revidirana Direktiva usklađena je s paketom mjera za Energetsku uniju Evropske komisije, koja planira djelovati na daljnjoj dekarbonizaciji drumskog saobraćaja u skladu s klimatskim i energetskim ciljevima do 2030. godine, kao i obavezama EU-a na osnovu Pariškog sporazuma. Revidirana Direktiva dodijeljena je Odboru Evropskog parlamenta za životnu sredinu, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI). Parlament snažno podržava šire uvođenje vozila s alternativnim gorivima na evropskom tržištu.



Slika 1: Distribucija emisija CO₂ u sektoru saobraćaja EU

EVROPSKA STRATEGIJA I AKCIONI PLAN ZA MOBILNOST S NISKIM NIVOIMA EMISIJE

Globalni pomak prema niskokarbonskoj cirkularnoj ekonomiji je započeo i njegov tempo se ubrzava. Kako bi Evropa ostala konkurentna i sposobna da odgovori na sve veće potrebe za mobilnost 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 istraživanje mogućnosti, te pokazuje kako su povezane inicijative u srodnim područjima u cilju postizanja što veće sinergije kao jednog od alata za modernizaciju evropske ekonomije i jačanje njenog unutrašnjeg tržišta.

Tri glavna stuba Strategije su:

- **Povećanje efikasnosti transportnog sistema** iskorišćavanjem digitalnih tehnologija, pametnim određivanjem cijena i daljnjim podsticanjem prelaza na načine transporta s nižim nivoom emisije;
- **Ubrzavanje primjene alternativne energije s niskim nivoom emisije u saobraćaju**, poput naprednih biogoriva, električne energije, vodonika 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, Evropa mora ubrzati prelaz prema vozilima s niskim i nultim nivoom emisije. (Zakonodavstvo EU trenutno se odnosi na vozila s niskim emisijama koja imaju nivo izduvnih plinova ispod 50 g/km, što uključuje neke plug-in hibride, potpuno električne automobile i vozila na gorivne ćelije (tj. na vodonik), pri čemu su posljednja dva primjera ustvari vozila s nultom emisijom.)

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

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

PAKET MJERA URBANE MOBILNOSTI

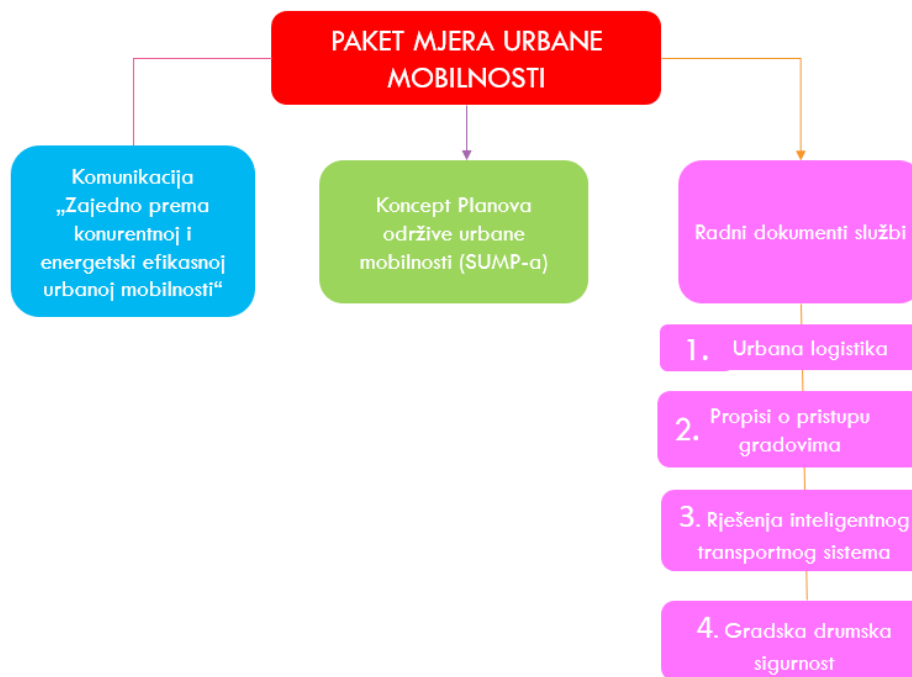
Kao nastavak Bijele knjige "Vodič prema jedinstvenom evropskom transportnom području" iz 2011. godine, Evropska komisija je 2013. godine izradila Paket mjera urbane mobilnosti koji je obradio inicijative 31, 32 i

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

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

- Razmjenom iskustava, pokazivanjem primjera najbolje prakse i podsticanjem saradnje;
- Pružanjem ciljane finansijske podrške;
- Usmjeravanjem 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 energetski efikasnoj urbanoj mobilnosti"

Upravljanje uspješnim prelazom prema održivijem obliku urbane mobilnosti i dalje je velik izazov gradovima širom Evropske unije. Lokalnim tijelima treba podrška za rješavanje nepovoljnih ekonomskih, ekoloških i društvenih uticaja 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 energetski efikasniju urbanu mobilnost.

Cilj je ove Komunikacije podržavanje mjera na svim nivoima vlasti: Komisija će pojačati podršku u područjima s potvrđenom dodatom vrijednošću EU-a, a države članice se podstiču da stvore odgovarajuće okvirne uslove lokalnim tijelima za razvoj i sprovođenje integrisanih 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 sprovođenje konkretnog paketa mjera za gradsku logistiku, regulaciju pristupa gradovima, uvođenja ITS rješenja gradske i drumske sigurnosti i dr. Mjere u Komunikaciji osnova su napretka prema konkurentnoj gradskoj i energetski efikasnoj urbanoj mobilnosti..

KONCEPT PLANOVA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI (SUMP)

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

Evropska komisija već nekoliko godina aktivno promovise koncept planiranja održive urbane mobilnosti. Kroz finansiranje niza projekata vezanih za ovu temu, okupljene su zainteresovane strane i stručnjaci kako bi analizirali postojeće pristupe, raspravljali o problematičnim područjima i identifikovali najbolje prakse. U 2013. godini, to je rezultiralo objavljivanjem Smjernica za razvoj i sprovođenje Planova održive urbane mobilnosti (SUMP-ova)⁹, koje daju lokalnim tijelima strukturirani pristup za razvoj i sprovođenje strategija urbane mobilnost 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 saobraćajne 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. Evropska komisija definiše Plan održive urbane mobilnosti kao plan usmjeren na poboljšanje pristupačnosti gradskih područja i osiguranje visoko kvalitetne i održive mobilnosti i saobraćaja prema gradskom području, te kroz i unutar njega. SUMP se fokusira na potrebe „funkcionalnog grada“ i njegova zaleđa, a ne na opštinske administrativne regije. Cilj mu je graditi na postojećim praksama planiranja i osigurati integraciju, kao i principe učešća 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 saobraćaja, koje se više fokusira na transport i infrastrukturu, nego na ljude i njihove potrebe za mobilnošću.

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: Evropska politika, Praksa i rješenja, Ref. Ares (2017)3676309 - 20.07.2017

10 Glavnih prednosti SUMP-a

- 1 Poboljšanje kvaliteta života
- 2 Ušteda troškova kreiranja ekonomskog rasta
- 3 Doprinos poboljšanom zdravlju i okolini
- 4 Činjenje mobilnosti neometanom i poboljšanje pristupa
- 5 Efektivnije iskorišćavanje ograničenih resursa
- 6 Dobijanje javne podrške
- 7 Pripremanje boljih planova-orijentisanih na ljude
- 8 Efektivno ispunjavanje pravnih obaveza
- 9 Upotreba sinergija. Povećanje relevantnosti
- 10 Kretanje prema novoj kulturi mobilnosti

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 kvalitet života u gradovima, ali je u velikoj mjeri zanemarena u politici i planiranju gradskog saobraćaja. Uprkos opštem 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 omogućiće ostvarenje ukupnog cilja smanjenja emisija gasova staklene bašte u sektoru transporta do nivoa od 60% do 2050. godine.

Osim toga, poboljšanje logistike u urbanom teretnom saobraćaju, rezultiraće ekonomski isplativim unapređenjima na lokalnom nivou i istovremeno značajno doprinijeti dugoročnim ciljevima politike o evropskom transportu, zaštiti životne sredine i privredi.

POZIV NA PAMETNIJE REGULIRANJE PRISTUPA VOZILIMA U GRADOVE

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

Iako se odluke o regulisanju 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 implementacije.

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

MOBILIZACIJA INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA ZA EVROPSKE GRADOVE

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

Inteligentni transportni sistemi su ključni za postizanje ciljeva javne politike, podršku projektovanju i implementaciji mjera urbane mobilnosti kroz sprovođenje konkretnih rješenja za upravljenje transportom, što rezultira smanjenjem gužvi i njenih posljedica. Kao takav, višenamjenski ITS može se koristiti u različite svrhe pod različitim uslovima, primjenjivim na sve načine prevoza i usluge mobilnosti, kako za putnike, tako i za teret. Inteligentni transportni sistemi predstavljaju alate na koje se treba oslanjati pri izradi planova održive urbane mobilnosti, regulisanju ograničenja pristupa, nesmetanom radu gradske logistike i povećanju mjera sigurnosti na putevima.

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

CILJANA AKCIJA ZA SIGURNOST GRADSKIH ULICA

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

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

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

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

bezbjednosti na putevima na svim nivoima planiranja urbane mobilnosti. Neki od gradova i opština u EU su napredovali u upravljanju pitanjima gradske bezbjednosti na putevima. 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 funkcionišu u bezbjednosti na putevima, 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 drumskom prevozu do 2050. godine. Privremeni cilj je prepoloviti broj stradalih u saobraćaju do 2020. godine u odnosu na broj stradalih u 2010. godini.

Komisija je takođe identifikovala sedam specifičnih radnih područja za sigurnost na cesti u Komunikaciji "Prema zoni evropske sigurnosti na cestama: smjernice za drumsku sigurnost 2011-2020"¹³:

- (1) Pojačana edukacija i osposobljavanje korisnika puteva
- (2) Bolja kontrola sprovođenja transportnih propisa
- (3) Bezbjednija infrastruktura puteva
- (4) Sigurnija vozila
- (5) Promovisanje upotrebe modernih tehnologija za povećanje bezbjednosti na putevima
- (6) Unapređenje službi hitne pomoći i pomoći povrijeđenim osobama nakon nesreće
- (7) Zaštita ranjivih korisnika puteva.

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

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

BIJELA KNJIGA - VODIČ PREMA JEDINSTVENOM EVROPSKOM TRANSPORTNOM PROSTORU – PREMA KONKURENTNOM I RESURSNOM EFIKASNOM TRANSPORTNOM SISTEMU

Transportni sistem omogućio je visok stepen mobilnosti u Evropi sa sve boljim performansama u pogledu brzine, udobnosti, sigurnosti i praktičnosti. Međutim, dubinska ex post evaluacija koju je sprovela Komisija pokazala je da, iako se u posljednjoj deceniji poboljšalo nekoliko karakteristika transportnog sistema - naročito njegova efikasnost i bezbjednost - nije bilo strukturnih 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 zavisnost od nafte i rastuće zagađenje.

Komisija je sprovela analizu mogućih budućih kretanja prema „business as usual“ scenariju koje pokazuju da će udio emisija CO₂ iz sektora saobraćaja nastaviti da se povećava gotovo 50% ukupnih emisija do 2050. godine, udio naftnih proizvoda će iznositi 89% potreba sektora saobraćaja u EU u 2050. godine, a gužve u saobraćaju 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 spoljnih troškova prevoza još uvijek nije internalizovana, 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:** Uprkos znatnim nastojanjima posvećenim politici istraživanju 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, integrisanog i efikasnog transportnog sistema odloženo 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 prekrajnih objekata nisu bila dovoljna za rješavanje uskih grla u multimodalnom transportu. Modalne su mreže i dalje slabo integrisane, a politici Trans-evropske saobraćajne mreže (TEN-T) nedostaju finansijska sredstva i prava evropska i multimodalna perspektiva.
- 4. Nedostatak integrisanog transportnog planiranja:** Prilikom planiranja korišćenja zemljišta, javne vlasti i kompanije često ne uzimaju u obzir posljedice donesenih odluka na funkcionisanje sa-

braćajnog sistema u cjelini, što obično uzrokuje njegovu neefikasnost.

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

Ključni ciljevi do 2050. godine su sljedeći:

- Nema više automobila na konvencionalno gorivo u gradovima
- Udio goriva s niskim udjelom ugljenika u vazduhoplovstvu će iznositi 40%
- Smanjenje emisija od 40% u pomorskom saobraćaju
- 50% međugradskih putničkih i teretnih putovanja srednje udaljenosti prelazi sa drumskog na željeznički i vodeni saobraćaj
- Ukupno smanjenje emisija u transportu do 60% sredinom vijeka.

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

Ovdje je važno naglasiti, da je uprkos 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. Istovremeno, zaključci konsultacija i povratnih informacija primljenih od različitih zainteresovanih strana upućuju na to da negativni spoljašnji efekti transporta postaju sve veći i da se neriješena socijalna pitanja smatraju glavnim kamenom spoticanja jedinstvenog evropskog transportnog područja.

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

AKCIONI PLAN O URBANOJ MOBILNOSTI (APUM)

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

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

AKCIONI 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 saobraćajnih tehnologija u Evropi. Ova Direktiva je važan instrument za koordinisanu implementaciju ITS-a u Evropi, a glavni joj je cilj uspostaviti interoperabilne i neometane ITS usluge, ostavljajući državama članicama slobodu odlučivanja u koje sisteme treba uložiti.

Prema ovoj Direktivi, Evropska komisija mora u narednih sedam godina da usvoji specifikacije (tj. funkcionalne, tehničke, organizacione i dr. odredbe) u cilju daljnjeg razvitka kompatibilnosti, interoperabilnosti i kontinuiteta ITS rješenja širom EU, pri čemu će prioriteti biti daljnji razvitak relevantnih informacionih sistema, sistema za hitne slučajeve eCall¹⁴ i sistema za inteligentno parkiranje kamiona.

Komisija je već učinila veliki korak prema uspostavljanju i korišćenju ITS-a u drumskom transportu (i spajanja s drugim načinima prevoza) donošenjem Akcionog plana 16. decembra 2008. godine, koji je predložio niz ciljanih mjera i dao predlog za Direktivu2010/40/EU, u cilju stvaranja zamaha neophodnog za ubrzani prodor ITS aplikacija i usluga na evropsko tržište.

Inicijativu podržava pet glavnih uprava (DG) Evropske komisije u kooperaciji: Glavna uprava za mobilnost i transport (voditelj), Glavna uprava za komunikacione mreže, sadržaj i tehnologiju, Glavna uprava za istraživanje i inovacije, Glavna uprava za preduzetništvo i industriju i Glavna uprava za klimatske aktivnosti. Akcioni plan i direktiva revidirani su u Paketu mjera za urbanu mobilnost iz 2013. godine kroz radni dokument službi Komisije pod nazivom Mobilizacija 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 mobilnost koja je postavila temelje nove evropske agende za politiku održive mobilnosti i pozvala zainteresovane 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 Akcionom planu urbane mobilnosti iz 2009. godine. Pet glavnih prednosti SUM-a prema Zelenoj knjizi prikazano je na slici 12 u 5. poglavlju.

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

Imajući u vidu da je održiva urbana mobilnost (eng. Sustainable Urban Mobility - SUM) izuzetno 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:

- Evropski servis za informacije o lokalnom saobraćaju (eng. European Local Transport Information Service)- ELTIS
- Transportna opservatorija Jugoistočne Evrope (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 MobiliseYour City (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
- Evropska platforma o upravljanju mobilnošću (eng. European Platform on Mobility Management) - EPOMM
- Mreža evropskih 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 ugljenika(eng. Partnership on Sustainable Low Carbon Transport) - SloCaT
- Mreža gradova i regija Evropske biciklističke federacije (eng. ECF's Cities for Cyclists Network)

EVROPSKI SERVIS ZA INFORMACIJE O LOKALNOM SAOBRAĆAJU - ELTIS¹⁵

Pokrenut prije više od 10 godina, ELTIS je danas glavnu evropsku opservatoriju o urbanoj mobilnosti, koji olakšava razmjenu informacija, znanja i iskustava na području održive urbane mobilnosti u Evropi, 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 Evropske komisije za mobilnost i transport.

U okviru tri ključne teme - Otkrivanje, Resursi, Sudjelovanje - ELTIS pruža informacije, dobre prakse, alate i komunikacione kanale potrebne za sprovođenje 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 integrisanog planiranja u Evropi.

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

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

- Podržavanjem daljnjeg razvoja koncepta Planova održive urbane mobilnosti 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 tačka za sva pitanja.

TRANSPORTNA OPSERVATORIJA JUGOISTOČNE EVROPE - SEETO¹⁶

SEETO je regionalna organizacija za saobraćaj 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 nacija na Kosovu i Evropske komisije. Cilj SEETO-a je promovisanje saradnje na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnom indikativnom proširenju sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan, poboljšanja lokalnih kapaciteta za sprovođenje investicionih programa, te prikupljanje i analizu podataka o indikativnom proširenju sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan.

Glavni ciljevi SEETO saradnje 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 koordinacionu i komunikacionu mrežu
- Integrisati indikativno proširenje sveobuhvatne mreže TEN-T na zapadni Balkan u okviru šire transevropske mreže.

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

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

- Reforma željeznice
- Olakšavanje prelaska granice
- Revizija drumske sigurnosti.

SEETO horizontalne mjere koje se sprovode 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 projekat usmjeren na reformu željezničkog transporta i reviziju sigurnosti na putevima u svim zemljama zapadnog Balkana.

Nadalje, svaki višegodišnji plan Glavne regionalne transportne mreže Jugoistočne Evrope (MAP) daje predlog mjera za finansiranje i implementaciju, kao što su:

- Implementacija usklađenog mehanizma za prikupljanje podataka i transportni model SEETO sveobuhvatne mreže
- Gap analiza sprovođenja standarda TEN-T na SEETO sveobuhvatnoj mreži
- Kursevi za obuku revizora drumske sigurnosti i inspektora drumske sigurnosti
- Uklanjanje ne-fizičkih barijera u regionalnom transportu.

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

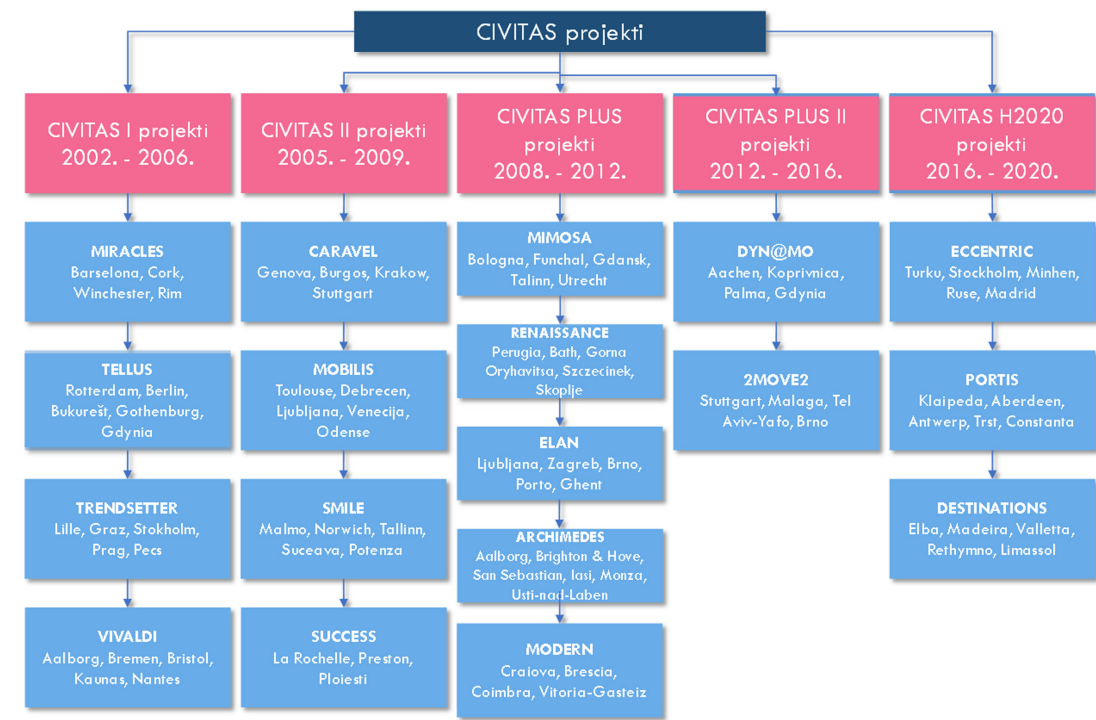
INICIJATIVA ZA VITALNOST I ODRŽIVOST GRADOVA - CIVITAS ¹⁷

CIVITAS je mreža gradova posvećenih čistijem i boljem transportu u Evropi i šire. Od osnivanja 2002. godine od strane Evropske komisije, CIVITAS inicijativa testirala je i implementirala više od 800 mjera i rješenja za urbani transport u okviru demonstracionih projekata u više od 80 gradova širom Evrope (Slika 5). Znanja prikupljena kroz ova praktična iskustva nadopunjuju se i podupiru mnogim istraživačkim i inovativnim projektima (ECCENTRIC, PORTIS i DESTINATIONS), koji se takođe sprovode u okviru inicijative, a razmatraju načine izgradnje energetski efikasnijeg i konkurentnijeg transportnog sistema u Evropi. CIVITAS nudi priliku da se vide inovativna transportna rješenja koja se razvijaju i implementiraju iz prve ruke u praksi 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 prevoza.

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

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

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



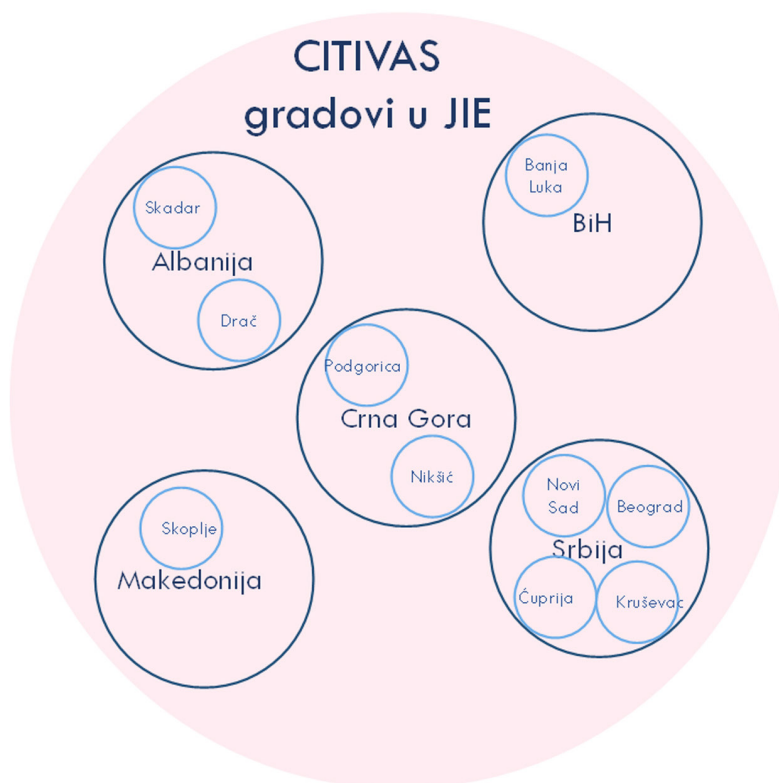
Slika 5: CIVITAS projekti

Jedan od vodećih projekata CIVITAS inicijative svakako je projekt PROSPERITY¹⁸ koji je započeo u septembru 2016. godine, kofinansira ga Evropska komisija u okviru programa Horizont 2020, a cilj mu je podstaknuti promjenu razmišljanja i načina rada u relevantnim vladinim agencijama i lokalnim vlastima u svrhu prelaza s tradicionalnog planiranja na planiranje održive urbane mobilnosti. Projekat je usmjeren na promovisanje i podršku prihvatanju planova održive urbane mobilnosti, posebno u zemljama/regijama i gradovima, u kojima je iz raznih razloga SUM koncept nerazvijan, 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.

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 djelovaće kroz prenos politike koju podržavaju partneri, poboljšane inovacijama i izgradnjom

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

kapaciteta. Pristup ima u svojoj suštini razvoj i unapređenje nacionalnih SUMP programa koji će biti podržani procesima razmjene na nacionalnoj i međunarodnoj osnovi, kao i kroz obuku i izgradnju kapaciteta.



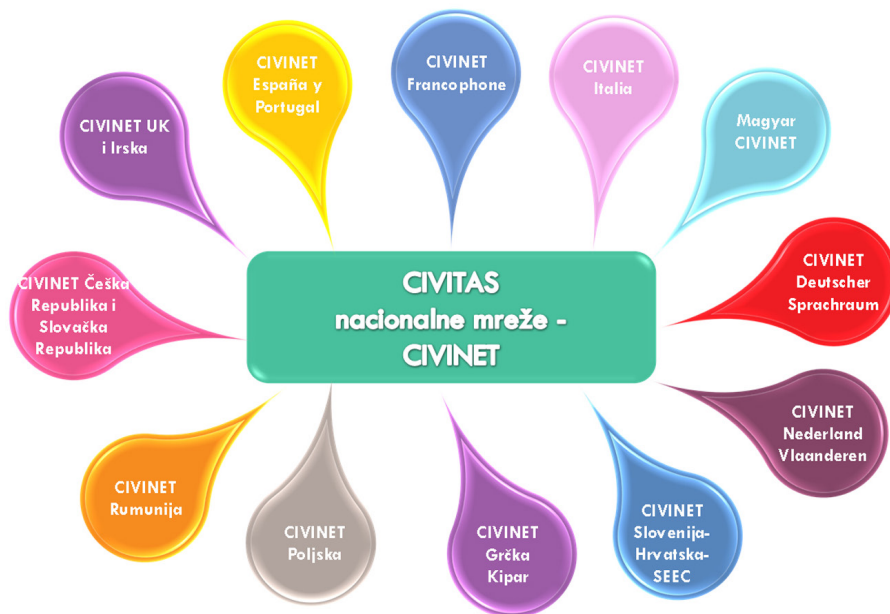
Slika 6: CIVITAS gradovi u JIE

CIVITAS NACIONALNE MREŽE - CIVINET ¹⁹

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

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

¹⁹ Više informacija na: <http://civitas.eu/civinet>



Slika 7: CIVITAS nacionalne mreže - CIVINET

Nacionalna mreža Slovenija-Hrvatska osnovana je 2013. godine kao mreža gradova i drugih zainteresovanih strana iz dvaju susjednih zemalja koje se bave planiranjem održive mobilnosti i upravljanjem transportom. Cilj mreže je razmjena znanja i dobre prakse, kao i implementacija partnerskih projekata namijenjenih finansiranju 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 korišćenje sredstava EU. Osim članova iz Slovenije i Hrvatske, mreža privlači i gradove i druge zainteresovane strane iz zemalja Jugoistočne Evrope. Kako bi se poboljšali uslovi za održivi razvoj koji doprinose prosperitetu i boljoj budućnosti gradova, država i regija, tokom 3. Skupštine održane u februaru 2016., naziv mreže je promijenjen u CIVINET Slovenija - Hrvatska - Jugoistočna Evropa (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. Takođe su se obavezali na podržavanje širenja informacija o aktivnostima, postignućima i rezultatima CIVITAS inicijative i CIVINET Slovenija-Hrvatska-JIE mreže.

28 INICIJATIVA TRANSFORMATIVNE URBANE MOBILNOSTI - TUMI²⁰

Inicijativa transformativne urbane mobilnosti omogućava zemljama u razvoju i ekonomijama u nastajanju podsticanje i podršku održivoj urbanoj mobilnosti kroz tehničku i finansijsku podršku inovativnim idejama i projektima. Njemačko savezno ministarstvo za ekonomsku saradnju i razvoj (BMZ) okupilo je neke od vodećih svjetskih institucija na području održive mobilnosti da kroz razne aktivnosti podrže razvoju održive urbane mobilnosti u gradovima gdje je ona najpotrebnija. TUMI podržava ideje, projekte i izgradnju kapaciteta za gradsku upravu, donosiocice 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 čistije gradove kao mjesta pogodna za život i ublažavanje emisija izduvnih gasova povezanih s transportom.

4 Područja djelovanja TUMI-ja			
PRISTUP	INKLUZIJA	ZDRAVLJE	KLIMATSKE PROMJENE
Dostupni transportni sistemi za ekonomski rast i prosperitet	Socijalna uključenost za gradske stanovnike	Zdraviji i čistiji gradovi kao pogodna mjesta za život	Klimatski senzitivni razvoj gradskog prevoza

Slika 8: 4 područja djelovanja TUMI-a

PARTNERSTVO MOBILISEYOURCITY - MYC²¹

Partnerstvo MobiliseYourCity je globalna i inkluzivna mreža gradova i zemalja, te krovni brend evropske razvojne saradnje, posebno vezane za područje održivog urbanog transporta. Partnerstvo ima za cilj da pomogne nacionalnim i lokalnim vlastima u pripremi nacionalnih politika urbane mobilnosti i investicionih programa, te planova održive urbane mobilnosti, omogućavajući uspostavljanje okvirnih uslova za djelotvorno ulaganje i održiv razvoj infrastrukture i usluga gradskog transporta i regulatornih mjera.

Osim toga, MobiliseYourCity je globalno partnerstvo za klimatske promjene za integrisano 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 kofinansiraju Evropska komisija (EUROPEAID), vlada Francuske, koju zastupa Ministarstvo ekološke tranzicije i solidarnosti (MTES), Francuski fond za globalnu okolinu (FFEM) i Njemačka vlada koju zastupa Savezno ministarstvo zaštite životne sredine, očuvanja prirode i nuklearne sigurnosti (BMU). Partnerstvo zajednički realizuju partneri-osnivači ADEME, AFD, CEREMA, CODATU i GIZ. Osim generalnog doprinosa međunarodnom klimatskom procesu, partnerstvo doprinosi UN agendi 2030., posebno Cilju održivog razvoja (SDG) 11: Učiniti gradove inkluzivnim, sigurnim, otpornim i održivim.

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

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

12 Poruka MobiliseYourCity

- 1 Usvojiti pristup planiranju koji je orijentisan na korisnika!
- 2 Planirati urbanu mobilnost za poboljšanje uslova života!
- 3 Planirati urbanu mobilnost za zaštitu Planetel!
- 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 odžive šeme finansiranja!
- 10 Osigurati učešće građana i zainteresovanih strana
- 11 Razvijati ljudske kapacitete!
- 12 Upravlјati kontinuiranim prikupljanjem i korišćenjem podataka!

Slika 9: 12 poruka MobiliseYourCity o SUM razvoju

INICIJATIVA ZA URBANU ELEKTRIČNU MOBILNOST - UEMI ²²

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

Uz podršku industrije i vlada, UEMI funkcioniše kao otvoreni forum za prenos znanja i podsticanje rješenja e-mobilnosti širom svijeta, pokretanjem dijaloga lokalnih i nacionalnih vlada sa privatnim sektorom prema ciljevima e-mobilnosti. Akciona 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, razvijajuće se globalni sistem praćenja i kontrole napretka u sprovođenju.

Smanjenje emisije gasova staklene bašte većim korišćenjem električnih vozila nije jedini razlog za podsticanje njihove široke primjene. Prema rezultatima Svjetske zdravstvene organizacije zagađenje vazduha je uzrokovalo 3,7 miliona slučajeva prerane smrti na globalnom nivou u 2012. godini, od čega 88% čine slučajevi preranih smrti u zemljama s niskim ili srednjim dohotkom. Obzirom da je sektor transporta jedan od glavnih uzroka zagađenja vazduha, veće korišćenje električnih vozila direktno će doprinijeti redukciji smrtnih slučajeva i posljedičnih ekonomskih gubitaka.

Cilj inicijative je postepeno ukidanje vozila na konvencionalno gorivo i povećanje udjela električnih vozila u ukupnom volumenu pojedinačnog motorizovanog transporta u gradovima na minimalno 30% do 2030. godine, što će rezultirati značajnim smanjenjem emisija CO₂, doprinoseći cilju ograničavanja globalnog povećanja temperature. Svjetsko stanovništvo, posebno osobe osjetljive na uticaj klimatskih promjena, kao i svi stanovnici gradova imaće velike koristi od boljeg kvaliteta vazduha, smanjene učestalosti zdravstvenih problema i prijevremenih smrti uzrokovanih zagađenjem vazduha, a inicijativa će takođe podstaknuti novi i niskokarbonski ekonomski razvoj, stvarajući nova radna mjesta.

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 ugljenika (SLoCAT), Svjetski EV gradovi i sistemi
- Partneri znanja: Wuppertal Institut za klimu, životnu sredinu i energiju, Međunarodni transportni forum (ITF)
- Finansijski partneri: Azijska razvojna banka, EBRD i druge multilateralne razvojne banke.

LIDERI U PROGRAMU PLANIRANJA URBANOG TRANSPORTA - LUTP²³

Lideri 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 obimnu upotrebu studija slučaja, grupnih vježbi i posjeta lokacijama, kako bi se istaknule veze između različitih komponenti sistema gradskog saobraćaja, daje stručnjacima u području transporta potrebna znanja i iskustva o integrisanom 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 integrisanim planiranjem mobilnosti, što to planiranje uključuje i kako se treba preduzeti;
- 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 nedjelja), a obuhvata 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).

EVROPSKA PLATFORMA ZA UPRAVLJANJE MOBILNOŠĆU - EPOMM ²⁴

Evropska platforma za upravljanje mobilnošću je međunarodno partnerstvo sa ciljem promovisanja i daljnjeg razvoja i usklađivanja upravljanja mobilnošću u Evropi.

Glavni ciljevi Platforme su:

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

Glavni alati za postizanje ciljeva EPOMM-a su:

- **Prenos politike:** EPOMM pruža prilagođenu podršku za pomoć direktnom prenosu najboljih politika u zemljama članicama EU
- **Obuka i radionice:** EPOMM organizuje i dogovara obuku, posjeduje bazu podataka za trenere i materijala za obuku, te dodjeljuje sertifikate za kvalitet obuke koji zadovoljava njegove standarde
- **Nacionalne kontaktne tačke (NFP):** EPOMM nacionalne mreže pomažu razvijanje i podsticanje komunikacije i razmjenu između nacionalnog i evropskog nivoa
- **EPOMM web stranica:** sadrži najnovije i najdetaljnije dostupne informacije o upravljanju mobilnošću
- **EPOMM mjesečno e-ažuriranje:** pružanje aktuelnih 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 evropskim 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 zainteresovane strane mogu dobiti informacije koje su im potrebne za projekte upravljanja mobilnošću.

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

POLIS je mreža evropskih gradova i regija koji zajedničkim radom i saradnjom implementiraju inovativna rješenja za održiviju mobilnost. Sa svojim sekretarijatom u Briselu, Polis podstiče saradnju i partnerstva širom Evrope kako bi učinili istraživanje i inovativnost transporta dostupnima gradovima i regijama, te donosiocim 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 zainteresovanim stranama iz oblasti istraživanja, industrije i nevladinog sektora;
2. Pomoći članovima Mreže da dobiju pristup evropskim inicijativama, projektima i finansiranju;
3. Zastupanje interesa gradova i regija u inicijativama vezanima za transport prema evropskim 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 sprovođenju inovativnih rješenja za održiviju mobilnost.

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

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

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

PARTNERSTVO O ODRŽIVOM TRANSPORTU S NISKIM NIVOOM UGLJENIKA - SLOCAT²⁶

Partnerstvo o održivom transportu s niskim nivoom ugljenika promoviše integraciju održivog transporta u globalne politike o održivom razvoju i klimatskim promjenama, te daje podršku njihovom sprovođenju. SloCaT je partnerstvo više od 90 organizacija koje obuhvata UN, multilateralne i bilateralne razvojne organizacije, nevladine organizacije i fondacije, akademski i poslovni sektor. Tematsko područje Partnerstva je kopneni transport (uključen i motorizovani ne-motorizovaniprevoz) u zemljama u razvoju, uključujući

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

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

prevoz 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 EVROPSKE BIKIKLISTIČKE FEDERACIJE²⁷

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

Glavni ciljevi Mreže su sljedeći:

- Stavljanje biciklizma u centar urbanističkog planiranja i političkog razmišljanja
- Podsticanje i uključivanje većeg broja gradova u preduzimanju konkretnih akcija u promovisanju biciklizma učeći jedni od drugih
- Razmjena znanja, rješenja i strategija, te promovisanje političkih inicijativa i praktičnog rada na terenu;
- Promovisanje i podupiranje promjena u politici i planiranju u gradovima i uvođenje perspektive prilagođene biciklizmu u te procese.

VIZIJA, MISIJA I CILJEVI SUMSEEC VODIČA

Vizija SUMSEEC vodiča: Stvaranje održivih i integrisanih 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 životne sredine u transportnom sektoru, kao i uspješnih alata za razvoj održive urbane mobilnosti u zemljama JIE, zasnovanih na energetskej efikasnosti i zaštiti životne sredine kao imperativa 21. vijeka. Osim toga, rodna ravnopravnost 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 da objasni zajedničke aktivnosti koje bi gradske uprave u zemljama JIE trebalo da preduzmu kako bi proaktivno podržale razvoj održive urbane mobilnosti unutar svoje vlastite jurisdikcije, kao i u drugim gradovima u zemljama JIE, kroz prenos iskustva i znanja.

Prema definiciji Evropske komisije, održiva urbana mobilnost:

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

Glavni ciljevi SUMSEEC vodiča su podržavanje 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 životne sredine u sektoru saobraćaja;
- Poboljšanje i nadogradnji zakonodavnog okvira za sektor saobraćaja u zemljama JIE;
- Upoznavanje s dostignućima u sektoru transporta u gradovima JIE;
- Identifikovanju prepreka i izazova u izgradnji održive urbane mobilnosti u gradovima JIE;
- Stvaranju kvalitetne baze za uspješan razvoj planova održive urbane mobilnosti (SUMP) gradova JIE;
- Povezivanju svih aktivnosti usmjerenih na razvoj održivih, čistih i energetskej efikasnih sektora transporta u gradovima s mjerama identifikovanim u Akcionim planovima energetskej održivoj razvitka gradova (eng. Sustainable Energy Action Plan – SEAP) razvijenima u sklopu projekta Mreža

energetske efikasnosti u glavnim gradovima JIE;

- Unapređenju izgradnje kapaciteta u području održivog, čistog i energetske efikasnog sektora transporta u gradovima;
- Jačanju znanja i vještina na području održive urbane mobilnosti u gradovima;
- Pružanju podrške gradonačelnicima u određivanju pravog puta prema održivom, čistom i energetske efikasnom transportu, te ispunjavanju obaveza o smanjenju potrošnje energije i smanjenju emisija u svrhu ostvarenja nacionalnih ciljeva;
- Podrška izgradnji kapaciteta gradske uprave za transpoziciju relevantnih politika EU o transportu, klimatskim promjenama i životne sredine u nacionalne i lokalne zakonodavne okvire;
- Promovisanju održive urbane mobilnosti kao ključne teme za uspješan gradski razvoj;
- Povećanju svijesti javnosti o važnosti održive urbane mobilnosti u zemljama JEE;
- Podizanju svijesti o potrebi rodno osviještene politike u sektoru transporta u JIE;
- Identifikovanju finansijskih instrumenata za razvoj SUMP-ova i sprovođenju projekata održive gradske mobilnosti u gradovima JIE.

TEMELJNI PRINCIPI SUMSEEC VODIČA SU SLJEDEĆI:

- Jasni ciljevi, podržani od strane što većeg broja zainteresovanih strana, koji su bazirani na detaljnim analizama zatečenog stanja, potencijala i prepreka;
- Obuhvatanje ukupnog sektora transporta i svih relevantnih pitanja, podijeljenih po podsektorima;
- Identifikovanje finansijskih mehanizma za podršku održivoj urbanoj mobilnosti;
- Uzimanje u obzir promjena u društvu, demografije i konkretne situacije u sektoru transporta;
- Integrisanje održive urbane mobilnost u zdravstvo, sigurnost, kvalitet života, udobnost, otpad i šire društvene ciljeve;
- Fleksibilno, kreativno i inovativno razmišljanje
- Detaljan proces praćenja i kontrole
- Saradnja sa svim zainteresovanim stranama u cilju uspješne realizacije SUMSEEC projekta;
- Rodna ravnopravnost kao podloga razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama JIE.

Metodologija SUMSEEC vodiča sa ciljem prilagođavanja gradskim/opštinskim potrebama na kreativan način i na osnovu stvarne situacije u zemljama JIE sastoji se od:

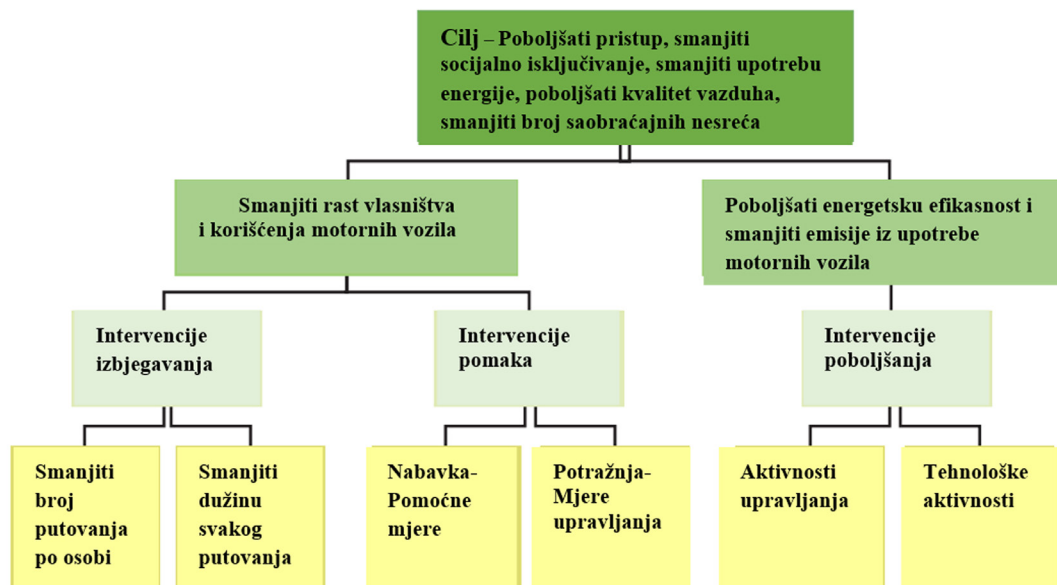
- EU politike, zakonskih propisa i regulativa o održivoj urbanoj mobilnosti
- Politike, zakonskih propisa i regulativa o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE: Albanija, Bosna i Hercegovina (Federacija Bosne i Hercegovine i Republika Srpska), Kosovo, Makedonija, Crna Gora i Srbija
- Vodeće EU inicijative i programa održive urbane mobilnosti
- Vodećih projekta 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
- Prepreka i izazova u razvoju održive urbane mobilnosti u gradovima JIE
- Najboljih načina jačanja kapaciteta na gradskom/opštinskom nacionalnom nivou u zemljama JIE
- Zainteresovanih strana održive urbane mobilnosti u zemljama JIE
- Kampanje podizanja svijesti javnosti o održivoj urbanoj mobilnosti u zemljama JIE
- Finansijskih instrumenata za održivu urbanu mobilnost u zemljama JIE
- Najboljih načina razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama JIE - SUMSEEC Grad/Opština
- Integracije rodno osviještene politike u aktivnost održive urbane mobilnosti u gradovima/opštinama.

SUMSEEC VODIČ INTEGRISHE 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 korišćenja ličnih motornih vozila povećao probleme prevoza u gradovima, fokus korektivnih mjera mora biti na smanjenju ne samo ličnih 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 ličnih motornih vozila - na održivije načine, poput javnog prevoza i nemotorizovanih načina. Mjere poboljšanja nastoje da smanje negativne uticaje motorizovanog putovanja koji neizbježno nastavljaju da se odvijaju uprkos mjerama izbjegavanja i pomaka.²⁹



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

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

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 - mjere³¹

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 zainteresovanih strana na razvoju i sprovođenju jasnih ciljeva uz istovremeno praćenje, vrednovanje i komuniciranje napretka kako bi se osiguralo krajnje postizanje ciljeva.

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

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

Korak 2. – IMPLEMENTACIJA

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 politika
 - 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 definisati metodologiju ocjenjivanja
 - Pregledati i uporediti 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 kvantifikovati, a druge, kao što je na pr. socijalna uključenost i povećanje kvaliteta života u zelenom, uspješnom i održivom gradu/opštini je teško kvantifikovati (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 ravnoteže za zemlje koje uvoze naftu ▪ Smanjenje zavisnosti o nafti ▪ Ušteda na putarinama i parkiranju ▪ Niža izloženost rizicima od neprijatnosti cijene nafte ▪ Smanjenje zdravstvenih troškova ▪ Smanjenje troškova goriva ▪ Porast javnih finansija ▪ Razvoj novih tehnologija ▪ Rast konkurentnosti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Društvena inkluzija ▪ Poboljšanje zdravlja ▪ Smanjenje broja nesreća ▪ Smanjeno siromaštvo gorivom ▪ Poboljšani pristupi mobilnosti ▪ Poboljšana produktivnost ▪ Poboljšana pouzdanost javnog prevoza ▪ Povećanje zadovoljstva putnika javnog prevoza ▪ Stvaranje mogućnosti zapošljavanja ▪ Kohezija zajednice ▪ Poboljšana mobilnost za grupe koje su u nepovoljnom položaju 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Smanjeno zagađenje vazduha ▪ Poboljšanje kvaliteta vazduha ▪ Smanjenje buke ▪ Smanjena emisija ugljenika ▪ Poboljšana ulična okruženja ▪ Spovođenje mjera za ublažavanje klimatskih promjena

Slika 13: Prednosti Održive urbane mobilnosti u opštinama JIE

Uspješno sprovođenje SUMSEEC projekta obezbijediće:

1. Bolji kvalitet života u gradovima i opštinama JIE
2. Unapređenje zaštite živone sredine i zdravlja za sve građane JIE
3. Poboljšanu socijalnu uključenost
4. Poboljšanu mobilnost i pristupačnost u gradovima i opštinama JIE
5. Unapređenje ukupnog imidža gradova JIE
6. Podržavanje odluka gradske/opštinske uprave od strane građana i zainteresovanih strana
7. Djelotvorno ispunjavanje zakonskih obaveza
8. Poboljšanu konkurentnost gradova JIE i pristup finansiranju
9. Pokret prema novoj kulturi mobilnosti
10. Privredni rast i razvoj u zemljama JIE.

Jednostavno rečeno, održiva urbana mobilnost u gradovima JIE 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':

- Zagađenost
- Zavisnost o fosilnim gorivima
- Povećanje prometa tereta i putnika
- Pristupačnost sistemu urbane mobilnosti
- Bezbjednost.

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

Zavisnost o fosilnim gorivima, koja uzrokuju emisiju CO₂ i drugih štetnih gasova, kao i zagađenje bukom, značajno doprinosi klimatskim promjenama i pogoršava kvalitet vazduha i ljudsko zdravlje.

Mogući načini za prevazilaženje 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 njihovo snabdijevanje u urbanim sredinama; i konačno ograničavanje ili zabranu transporta u određenim gradskim područjima.

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

Mogući načini savladavanja ovog izazova uključuju unapređenje efikasnosti inteligentnih transportnih sistema (ITS), integraciju tarifne strukture javnog prevoza svih načina gradskog prevoza i kvalitetan informacijski sistem za postizanje boljeg upravljanja voznim parkom (kako za prevoz tereta, tako i za prevoz 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 prevoz, pješačke i biciklističke staze, puteve, itd, treba da budu kvalitetni, što znači da, zavisno od slučaja, treba da budu efikasni, brzi, česti, udobni, pouzdani, sigurni, fleksibilni, pristupačni i dostupni ranjivijim grupama (starijim osobama, djeci, građanima s invaliditetom, trudnicama itd.). Osim toga, fenomen nekontrolisanog urbanog širenja čini ovaj izazov složenijim.

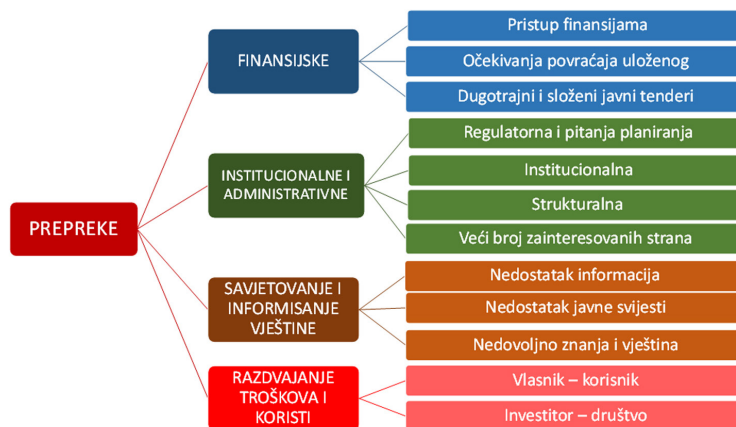
Mogući načini za prevazilaženje ovog izazova uključuju obezbjeđivanje opcija kolektivnog prevoza za potrebe građana, izgradnju odgovarajućeg pravnog okvira (npr. uspostavljanjem odgovarajućih standarda javne nabavke), razvijanje brzih i frekventnih rješenja javnog prevoza, kao što su "brzi prevoz autobusa"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

Bezbjednost je ključni aspekt visoko kvalitetnog sistema urbane mobilnosti koji uključuje sigurnost infrastrukture i voznog parka, kao i sigurnost građana u dolasku do sistema (npr. pješačenje od kuće do autobukne stanice). Nesigurni sistem može obeshrabriti korišćenje javnog prevoza i može da rezultira izolacijom građana i povećanim korišćenjem privatnih vozila

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

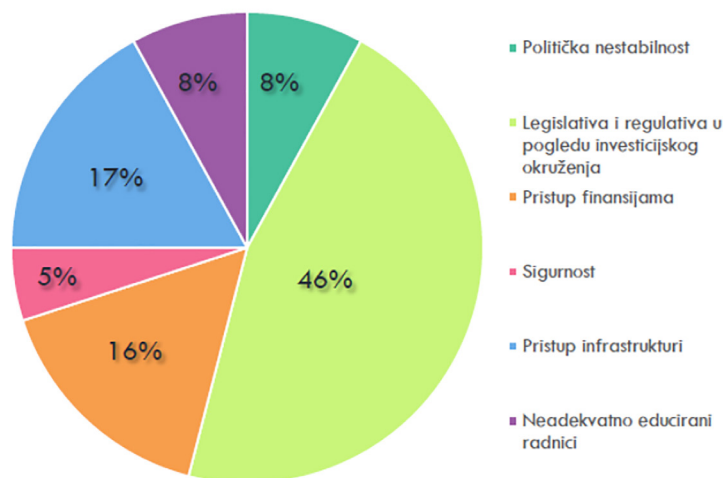
Osim toga, ovdje je još važno spomenuti makro i mikro ekonomske izazove s kojima se treba suočiti kako bi se poboljšala održivost sistema gradskog prevoza i unaprijedila održivost gradova kojima ti sistemi služe. Makroekonomski izazovi odnose se prvenstveno na opadajuće stope rasta urbane produktivnosti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

Glavne grupe prepreka koje utiču 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 investicionu 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 investicionu 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%
- Poreske stope - 11%
- Korupcija - 8%
- Pristup zemljištu - 3%
- Poreska uprava - 3%
- Licenciranje poslovanja i dozvole - 3%
- Propisi o radu - 3%
- Sudovi - 2%

Može se zaključiti da je oblikovanje i sprovođenje 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, unutar-resorna koordinacija ili međuresorna integracija neophodna je za sveobuhvatno rješavanje izazova održivog urbanog transporta.

Akcije za savladavanje tih prepreka treba da budu prilagođene različitim interesnim grupama, te u skladu s time da obuhvataju niz mjera koje, zajednički implementiraju sve zainteresovane strane (gradske/opštinske vlasti i uprave, asocijacije gradova i opština, nacionalne vlasti, preduzeća javnog prevoza, preduzeća za komunalne usluge, investitori, razvojne institucije, naučne 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 finansijski mehanizmi
- Visoka javna svijest o SUM temama u Makedoniji
- Mapiranje motornih vozila prema evropskim standardima emisija u Makedoniji
- Crnogorska akademija je vrlo aktivna u promociji SUM-a
- Izgradnja auto-puta Bar-Boljare koja povezuje ekonomski slabije razvijeni sjever s ostatkom Crne Gore, a šire, sa autoputevima u Srbiji i drugim zemljama čiji su putevi povezane s ovom transverzalom
- Rekonstrukcija i izgradnja treće trake na nacionalnim putevima kako bi se izbjegla saobraćajna gužva u Crnoj Gori
- Razvoj Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore
- Strategija razvoja saobraćaja omogućava dalji razvoj nacionalnih i lokalnih puteva
- Infrastruktura puteva u Srbiji dobro je razvijena
- Snažan know-how i prenos znanja u Srbiji uglavnom vode akademije (Fakulteti saobraćaja u Beogradu i Novom Sadu)
- Višegodišnje iskustvo u sprovođenju SUM međunarodnih projekata u Srbiji
- Inicijative NVO-a snažno promovišu SUM u Srbiji
- Ogromna ulaganja u saobraćajni sektor u Srbiji
- Prednosti koje proizlaze iz statusa zemalja kandidata za pristupanja Evropskoj uniji.

Gradski/opštinski nivo

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

- 60-70% planiranog udjela javnog i prigradskog prevoza u Podgorici
- SUMP razvijen u okviru projekta CIVITAS RENAISSANCE u
- Osigurana finansijska podrška projektu Lake gradske željeznice u Skoplju
- Osigurana finansijska podrška za projekt Održivog gradskog prevoza u Skoplju koji uključuje razvoj novog SUMP-a
- Proširena mreža javnog prevoza u Sarajevu uključuje tramvaje, trolejbus, autobuse i minibus
- Razvijena pješačka kultura u malim i srednjim gradovima u Srbiji
- Jaka pješačka kultura (44% u raspodjeli načina prevoza) u Kruševcu
- Podsticaji za javni autobuski prevoz za učenike, invalide i penzionere u Kruševcu
- Uspostavljanje mreže koordinatora za mobilnost u vrtićima i školama u Kruševcu
- Uspostavljanje Gradskog savjeta za sigurnost saobraćaja u Kruševcu
- Snažna biciklistička kultura uprkos prilično lošem razvoju biciklističke infrastrukture u Kruševcu
- Izgradnja kružnih tokova rezultirala je bržim protokom saobraćaja, manjim gužvama, smanjenom potrošnjom goriva i zagađenjem vazduha u Kruševcu
- Veliki postotak biciklista u ukupnom broju dnevnih kretanja kao posljedica
- Ortodoksna ulična matrica koja omogućava dobru organizaciju različitih vrsta prometa u Šapcu
- Aktivna i živahna pješačka zona u Šapcu
- Dobra povezanost prigradskih djelova s gradskim centrom javnim prevozom 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 ličnih automobila u raspodjeli načina prevoza
- U nacionalnim okvirima planiranja i u urbanističkim planovima fokus putnog razvoja je baziran na ličnim automobilima
- Potrošnja energije je dramatično povećana, a time i zavisnost o fosilnim gorivima
- Nedostatak efektivne regulacije vlasništva automobila i uvoza polovnih automobila
- Nacionalni zakoni o transportu nisu u potpunosti sprovedeni i realizacija je na prilično niskom nivou
- Reforme sektora saobraćaja u zemljama JIE su spore i nisu efikasne
- Zakoni o transportu usvajaju se brзом procedurom bez traženja mišljenja svih interesnih grupa, što

- rezultira nezadovoljavajućom realizacijom
- Česta izmjena relevantnih pravnih akata
- Nedovoljna vidljivost SUM pristupa i projekata
- Nedostatak sistematskog prikupljanja podataka o prevozu - nedostupnost i sumnjiva pouzdanost saobraćajnih podataka na svim nivoima ogromna je prepreka za intenziviranje realizacije SUM projekata
- Nemotivirajuća politička klima za razvoj SUM-
- Nedovoljna svijest javnosti o važnosti mjera SUM-a
- Transportni sektori snažno orijentisani na privatne automobile
- Nedostatak nacionalnih SUM strategija i nacionalnih SUMP-ova
- Nedostatak osviještenosti donositelja odluka o SUM temama
- Nedovoljna finansijska sredstva za sprovođenje SUM projekata
- Nedostatak javno-privatnog partnerstva kao dokazanog tržišnog pokretača za realizaciju SUM projekata
- Brz rast stope motorizacije
- Nedostatak institucija na nacionalnom nivou zaduženih za gradski prevoz
- Izrazito nizak nivo ravnopravnosti polova u sektoru saobraćaja u zemljama JIE
- Nedostatak žena na položajima odlučivanja
- Stara paradigma razmišljanja među donosiocima odluka, planerima i dizajnerima - pješčenje i vožnja biciklom ne smatraju se načinom transporta
- Loša putna infrastruktura i uslovi u Albaniji, Bosni i Hercegovini i na Kosovu
- Nerazvijeni javni prevoz sa starim i neudobnim autobusima u Albaniji, Bosni i Hercegovini i na Kosovu
- Kampanje promovisanja biciklizma i pješčenja nisu uspješne u Albaniji
- Nedostatak transparentnosti u pogledu ulaganja u sektor saobraćaja u Albaniji
- Neuspješno poslovanje kompanija javnog prevoza 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 gasova (EURO 1, 2 i 3) u Makedoniji
- Nedostatak pravilnika o projektiranju infrastrukture za održive načine prevoza u Makedoniji
- Nedostatak definisane hijerarhije prioriteta za planiranje infrastrukture u Makedoniji
- Neodgovarajuće održavanje, zaštita i obnova postojećih puteva u Crnoj Gori
- Nedostatak zaobilaznica oko gradova/opština u Crnoj Gori uzrokuje zagušenje i zagađenje zbog tranzitnog saobraćaja
- Nezadovoljavajući pristup turističkim kompleksima, seoskim naseljima, nacionalnim parkovima, itd. u Crnoj Gori
- Neadekvatno planiranje saobraćaja (neplanirana izgradnja infrastrukture, kategorizacija puteva, 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/opštinski nivo

- Gradske//opštinske vlasti nisu upoznate s temama SUM-a i dugoročnom profitabilnošću ulaganja u sprovođenje mjera SUM-a
- Nedostatak opštinskih službi ili agencija koji se bave temama SUM-a
- Nedostatak smjernica i propisa za razvoj, sprovođenje i praćenje SUMP-a
- Razvoj u gradovima i opštinama orijentisan na privatne automobile
- Zagušenje saobraćaja 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 nemotorizovani prevoz - pješaci i biciklisti često u opasnosti
- Nedostatak obzira prema pješacima i biciklistima u prostornom dizajnu infrastrukture i objekata
- Uticaji na okolinu - zagađenje (uključujući buku) postalo je ozbiljna prepreka kvalitetu života i zdravlja stanovništva u gradovima JIE
- Nedostatak usluga (dijeljenje bicikla, dijeljenje automobila, zajednička vožnja, integrisana karta, informatička rješenja i dr.)
- Nedostatak modalne integracije (interoperabilnost usluga, integrisani tarifni programi, nedostatak saobraćajnih stanica, itd.)
- Nedostatak stanica za punjenje E-vozila
- Nedovoljna vidljivost SUM pristupa i projekata
- Nizak nivo svijesti o održivoj urbanoj mobilnosti
- Neadekvatnost javnog prevoza - mnogi sistemi javnog prevoza su ili previše ili premalo korišćeni; nema održivog održavanja i/ili kontinuiranog napretka predviđenog u budžetu
- Javni prevoz u Tirani ograničen samo na autobuse i taksije
- Nedovoljna finansijska sredstva za dalji razvoj biciklističkih staza i prateće infrastrukture u Sarajevu
- Nedovoljna finansijska sredstva za poboljšanje postojećih javnih prevoznih vozila (uglavnom tramvaja i trolejbusa) u Sarajevu
- Nedostatak SUM dokumentacije s preciznim akcionim planom u Podgorici
- Nedovoljna finansijska sredstva za realizaciju mjera SUM-a u Podgorici
- Veliki problemi sa saobraćajem u mirovanju u Podgorici
- Uvođenje naplate parkiranja stvorilo je probleme u kontaktnim zonama u Podgorici
- Ogroman broj taksi vozila smanjio je sigurnost na ulicama u Podgorici

- Nizak nivo usluga javnog prevoza u Kruševcu
- Nedostatak kapaciteta opštinske uprave Kruševca
- Arhitektonske prepreke na trotoarima 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 prevozu (autobuske linije i red vožnje) u Kruševcu
- Nedostatak javnog prevoznog preduzeća ili službe u gradskoj upravi koja upravlja javnim prevozom u Šapcu
- Nedovoljna iskorišćenost postojećih željezničkih resursa u Šapcu
- Nedovoljna iskorišćenost postojećih plovnih 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 sprovođenje nacionalnog zakonodavstva o SUM-u
- Unaprjeđenje transportne infrastrukture
- Stvaranje pozitivnih uslova za E-mobilnost
- Uvođenje šema edukacije o SUM-u za različite ciljne grupe (donosioci odluka, urbanisti, državni službenici, itd.)
- Poticaji za ekološke škole vožnje (snižene takse, itd.)
- Kontinuirana finansijska i tehnička podrška pilot projektima o SUM-u
- Promovisanje koristi od sprovođenja 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/opštinama u planiranju i realizaciji SUM projekata
- Integrisani SUM pristup koji uključuje multidisciplinarne stručnjake (transportne inženjere,

- arhitekta, građevinske inženjere, inženjere energetike, urbaniste, sociologe, ICT inženjere, itd.)
- Učestvovanje 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 životne sredine i energetska efikasnost u zemljama JIE
- Razviti širu saradnju s međunarodnim organizacijama, bankama, donatorima i poslovnim sektorom u okviru rada SUM-a na nacionalnom nivou (Poglavlje 10)
- Implementirati tehnički optimalne i finansijski izvodive SUM projekte
- Nastaviti s reformama sektora saobraćaja
- Identifikacija raspoloživih finansijskih instrumenata za razvoj SUM-a u zemljama JIE
- Kontinuirano podnošenje prijava na dostupna sredstva međunarodnih i EU fondova (Poglavlje 12)
- Podizanje svijesti svih zainteresovanih strana (gradska/opštinska uprava, državna uprava, nevladine organizacije, građani, itd.) o važnosti SUM-a za održivi razvoj zemalja JIE
- Sistematsko jačanje kapaciteta državnih tijela
- Osigurati finansijsku i logističku podršku državnim vlastima za sprovođenje SUM projekata
- Neprekidne aktivnosti obrazovanja i podizanja svijesti, s naglaskom na ciljeve rodno osviještene politike
- Sprovođenje nacionalnih kampanja za podizanje svijesti o SUM-u usmjerenih na opštu populaciju putem različitih komunikacijskih kanala (npr. TV reklame, jumbo plakati, rješenja za digitalna oglašavanja i sl.)
- Promovisanje javnog prevoza kao održivog oblika transporta
- Napredak rodne ravnopravnosti na nacionalnom nivou.

Gradski/opštinski nivo

- Razvoj, sprovođenje i praćenje SUMP-a
- Sistemsko jačanje kapaciteta gradske/opštinske uprave - osnivanje službi za SUM (Poglavlje 9)
- Ugrađivanje SUMP-ova u opšte urbanističke planove - integracija saobraćaja i urbanog planiranja
- Poboljšanje javnog prevoza u gradovima (ekološki prihvatljivi automobili, frekventni raspored, dobra pokrivenost i veze, integrisana 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 istorijskih djelova gradova

- Implementacija rješenja za digitalno promovisanje SUM-a
- Instalacija stanica za punjenje E-vozila
- Povećanje naknada za parkiranje u gradovima
- Kontinuirana kampanja za podizanje javne svijesti koja povezuje saobraćaj orijentisan na automobile sa zagađenjem i slabim kvalitetom vazduha, bolestima i generalno nižim kvalitetom života
- Pridruživanje gradova/opština Partnerstvu MobiliseYour City (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 saradnju s međunarodnim organizacijama, bankama, donatorima i poslovnim sektorom na lokalnom nivou (Poglavlje 10)
- Identifikacija raspoloživih finansijskih instrumenata za razvoj SUM-a na gradskom/opštinskom nivou
- Kontinuirano podnošenje prijava za dostupna sredstva međunarodnih i EU fondova (Poglavlje 12)
- Integrisani SUM pristup koji uključuje multidisciplinarnе stručnjake (saobraćajne inženjere, arhitekte, građevinske inženjere, inženjere energetike, urbaniste, sociologe, ICT inženjere, i dr.)
- Unapređenje rodne ravnopravnosti na gradskom/opštinskom nivou
- Osigurati povoljno poslovno okruženje za ulaganja u SUM mjere
- Redovno učestvovanje u Evropskoj nedjelji mobilnosti
- Osigurati finansijsku i logističku podršku gradovima/opštinama za realizaciju SUM projekata
- Uspostavljanje inovativnih finansijskih instrumenata (npr. grupno financiranje, javno-privatna partnerstva, itd.) za implementaciju gradskih/opštinskih SUM projekata
- Neprekidne aktivnosti obrazovanja i podizanja svijesti, s naglaskom na ciljeve rodno osviještene politike
- Promovisanje biciklizma kao energetske održivog načina prevoza
- Promovisanje javnog prevoza kao brzog i sigurnog načina prevoza
- Podsticanje korišćenja javnog prevoza (integrisane karte, Park and Ride područja, i dr.)
- Neprekidno organizovanje aktivnosti i akcija koje imaju za cilj promjenu razmišljanja ljudi o automobilu kao statusnom simbolu
- Podsticanje i podrška razmjenama znanja i iskustva između gradova/opština
- Podrška studijskim posjetama i razmjeni znanja i iskustva sa SUM osviještenim gradovima (npr. Freiburg, Lyon, itd.)
- Podsticati sve vidove povezivanja gradova u EU i JIE.

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

Tabela 1: Saobraćajne strategije i zakonodavstvo u Albaniji

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Nacionalna strategija bezbjednosti na putevima za Republiku Albaniju (2011-2020)	Nije dostupno	Cilj je dugoročno smanjivanje broja smrtnih slučajeva za 50%, u skladu s ciljevima EU i SEETO.
Zakon o putevima Republike Albanije, br. 8387 (21.07.1998.)	Nije dostupno	Norme i akti o primjeni ovog Zakona vode se po principu bezbjednosti kretanja na putevima, slijedeći ciljeve racionalnog kretanja, zaštite okoline i uštede energije.
Zakon o bezbjednosti u drumskim tunelima br. 158/213, (10.10.2013.)	Nije dostupno	Zakon ima za cilj poboljšanje bezbjednosti u drumskim tunelima.
Zakon o putnom prometu, br. 8308 (18.03.1998.)	Nije dostupno	Zakon uređuje uslove za prijem u djelatnost domaćeg i međunarodnog prevoznika robe i putnika.
Odluka Vlade o Pravilniku za prevoz robe, br. 325	Nije dostupno	Odluka 325 propisuje kriterijume koji se odnose na kvalitet vozila.
Vladina Odluka o kontroli drumskog saobraćaja, br. 1243	Nije dostupno	Nije dostupno
Zakon o prevozu opasnih materija ,br. 118, (13.12.2012)	Nije dostupno	Zakon ima za cilj poboljšanje bezbjednosti u drumskom i željezničkom prevozu opasnih materija utvrđivanjem postupaka pod kojima se obavlja prevoz opasnih materija drumom i željeznicom.

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

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period 2015-2030.	http://www.mkt.gov.ba/	Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine predstavlja bazni dokument koji je usmjeren na razvoj strategije, propisa, programa, planova i drugih zakonodavnih akata usmjerenih na napredak i razvoj sektora saobraćaja na nivou Bosne Hercegovina, njenih entiteta i distrikta Brčko, u skladu s Ustavom BiH.
Okvirna saobraćajna strategija Bosne i Hercegovine za period 2016-2030.	http://www.mkt.gov.ba/	Okvirna saobraćajna strategija BiH je planski dokument za transportnu i infrastrukturnu mrežu u Bosni i Hercegovini i sadrži strukturne predloge za razvoj sektora saobraćaja i programa izgradnje kapaciteta za usklađivanje s dugoročnim ciljevima i strateškim dokumentima EU u području saobraćaja. Strategija se bazira na sektorskim strateškim dokumentima oba entiteta i Brčko distrikta.
Zakon o međunarodnom i međuentitetskom drumskom transportu (NN 1/02 i NN 14/03)	http://www.granpol.gov.ba/	Zakon uređuje načine i uslove prevoza putnika i robe vozilima u međunarodnom i međuentitetskom drumskom prevozu, prevoz prevelike robe, inspekciju, carinsku kontrolu i zahtjeve plaćanja naknade za korišćenje puteva. Dalje, zakon reguliše rješavanje problema ilegalnog prevoza putnika u međunarodnim saobraćajnim operacijama, s obzirom na teškoće s kojima se suočavaju nadležna tijela za inspeksijske poslove u smislu dokazivanja kršenja i pokretanja odgovarajućih postupaka. Ovaj zakon takođe ima za cilj da uskladi zakonodavstvo BiH s EU zakonodavstvom u području prevoza putnika i robe. Dalje, djelimično reguliše javni prevoz u Sarajevu i njegovoj okolini, jer se prevoz između Sarajeva i Istočnog Sarajeva tretira kao međuentitetski prevoz.
Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (NN 06/06 - NN 9/18)	http://www.mkt.gov.ba/	Zakon propisuje odredbe za sve učesnike u drumskom saobraćaju, uključujući i bicikliste. Posebno je zanimljivo da je od početka sprovođenja (2007.) upotreba zaštitnih kaciga za bicikliste i osobe na biciklu bila obavezna, no 2017. godine izmjene i dopune ovog zakona ukinule su obavezu, tako da od 2017. godine vozač bicikla nije dužan da koristi zaštitnu kacigu.

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

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Saobraćajna strategija Federacije Bosne i Hercegovine za period 2016-2030	http://www.parlamentfbih.gov.ba/	Glavni dio Saobraćajne strategije sadrži ciljeve i aktivnosti, čija kombinacija čini stratešku viziju entitetskog saobraćajnog sistema FBiH do 2030. godine. Posebni ciljevi određeni su za različite vrste saobraćaja u FBiH (drumski, željeznički, vodeni i vazdušni), a zasnivaju se na prioritetima saobraćajne politike FBiH. Saobraćajna strategija FBiH obuhvata kratkoročne (2016-2020), srednjoročne (2021-2025) i dugoročne (2026-2030) aktivnosti koje će biti sprovedene kako bi se postigli specifični ciljevi za svaki aspekt saobraćaja.
Zakon o drumskom prevozu Federacije Bosne i Hercegovine (NN 28/06 and NN 2/10)	https://propisi.ks.gov.ba/	Ovim zakonom uređuju se uslovi i način obavljanja djelatnosti prevoza osoba i tereta motornim, priključnim i zaprežnim vozilima u drumskom prevozu; rad stanica tehničkog pregleda na području Federacije Bosne i Hercegovine; djelatnost javnog prevoza putnika i tereta u linijskom i vanlinijskom drumskom prevozu; prevoz za lične potrebe; inspekcijski nadzor; kaznene odredbe, te prelazne i završne odredbe.
Zakon o putevima u Federaciji Bosne i Hercegovine (NN 12/10, NN 16/10 i NN 66/13)	http://www.fbihvlada.gov.ba/	Ovim zakonom uređuje se: kategorizacija javnih puteva, upravljanje putevima i pravni položaj onoga ko upravlja putevima, planiranje, gradnja, rekonstrukcija, održavanje, ugovaranje i ustupanje radova, zaštita puteva, uslovi odvijanja saobraćaja na putevima, koncesija na putevima, finansiranje puteva, upravni nadzor nad sprovođenjem Zakona, kazne i druga pitanja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine iz oblasti puteva.

Tabela 4: Transportne strategije i zakonodavstvo u Republici Srpskoj

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Zakon o drumskom saobraćaju u Republici Srpskoj (NN 47/17)	http://putevirs.com/	Ovim zakonom uređuju se uslovi za obavljanje prevoza lica i stvari u drumskom saobraćaju kao javni prevoz i prevoz putnika, način prevoza, registracija redova vožnje, rad autobuskih stanica i terminala gradskog, odnosno prigradskog područja, rad stanica tehničkog pregleda vozila i inspeksijski nadzor na teritoriji Republike Srpske.
Zakon o javnim putecima u Republici Srpskoj (NN 89/13)	http://putevirs.com/	Zakonom se uređuje pravni status onoga ko upravlja putevima, način korišćenja javnih i nekategorisanih puteva; upravljanje, finansiranje, planiranje, izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita puteva; koncesije na javnim putevima; ostvarivanje javno-privatnog partnerstva i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona.
Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske (NN 63/11)	http://www.mup.vladars.net/	Zakonom se uređuje upravljanje bezbjednošću saobraćaja, osnivanje, rad i nadležnosti Vijeća za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske i Agencije za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske, izrada strateških dokumenata, finansiranje i praćenje bezbjednosti saobraćaja, tputna 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 saobraćajnih nezgoda, saobraćajna pravila, posebne mjere bezbjednosti, obaveze u slučaju saobraćajne nezgode, organizovanje sportskih i drugih priredbi na putevima, rad stanica za tehničke preglede vozila, nadzor i kaznene odredbe.
Zakon o prevozu opasnih materija	http://www.mup.vladars.net/	Zakonom se propisuju uslovi za prevoz opasnih materija u pojedinih granama saobraćaja, prava i obaveze osoba koje učestvuju u saobraćaju, uslovi za ambalažu i vozila, izdavanje odobrenja za prevoz, uslovi za imenovanje savjetnika za bezbjednost, nadležnost i uslovi za osposobljavanje osoba koje učestvuju u prevozu, nadležnost ministarstava u vezi s tim prevozom u Republici Srpskoj, te nadzor nad sprovođenjem ovog zakona.
Pravilnik o načinu obavljanju kontrole i neposrednom regulisanju drumskog saobraćaja (NN 122/11)	http://www.mup.vladars.net/	Ovim Pravilnikom propisuju se postupci policijskih službenika u kontroli drumskog saobraćaja i neposrednom regulisanju saobraćaja na putevima, kao i druga pitanja vezana za saobraćaj u nadležnosti Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srpske.

Tabela 5: Saobraćajne strategije i zakonodavstvo na Kosovu

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Strategija bezbjednosti na putevima i Akcioni plan za Kosovo	http://mi-ks.net/	Strategija bezbjednosti na putevima i Akcioni plan za Kosovo izrađeni 2015. imaju za glavni cilj značajno poboljšanje bezbjednosti drumskog saobraćaja na Kosovu. Glavni elementi Strategije su: <ul style="list-style-type: none"> • Istraživanje i analiza situacije • Strategija bezbjednosti na putevima 2016-2020 • Akcioni plan bezbjednosti na putevima • Implementacija
Sektorska strategija i multimodalni saobraćaj 2015-2025 i petogodišnji akcioni plan	http://www.kryeministri-ks.net/	Strategija i Akcioni plan pripremljeni su kao dio projekta SEETO: Podrška u sprovođenju Ugovora o transportnoj zajednici EUTCA u 2015. godini, s ciljem definisanja dugoročnog razvoja saobraćajnog sektora na Kosovu do 2025. godine. Pet strateških ciljeva su: <ol style="list-style-type: none"> 1: Integracija u panevropske koridore 2: Povećanje kvaliteta usluga 3: Poboljšanje bezbjednosti saobraćaja 4: Saradnja s međunarodnim organizacijama 5: Sprovođenje funkcionalne strukture.
Zakon br. 05/L-088 o odredbama o drumskom saobraćaju	http://www.kuvendikosoves.org	Cilj ovog zakona je utvrđivanje osnovnih pravila vladanja i ponašanja korisnika i drugih subjekata u drumskom saobraćaju, glavne uslove za puteve u smislu bezbjednosti saobraćaja, signalizaciju, radnje ovlašćenih službenika, postupke u slučaju saobraćajnih nesreća, obuku novih vozača i sprovođenje vozačkih ispita, opremu i alate koje svako vozilo treba da ima, dozvoljenu veličinu i težinu vozila, teret i osovinsko opterećenje, kao i standarde koje vozila moraju da zadovolje u saobraćaju.
Zakon br. 02/L-70 o bezbjednosti drumskog saobraćaja	http://www.assembly-kosova.org	Ovaj zakon definiše propise i uslove kojima je cilj da povećaju bezbjednost drumskog saobraćaja na Kosovu.
Zakon br. 05/L-064 o vozačkoj dozvoli	http://mi-ks.net/	Svrha ovog Zakona je definisanje uslova i kriterijuma za dobijanje vozačke dozvole, za licenciranje vozačkih škola, za stručne predavače, za instruktore vozača, za ispitivače, za osposobljavanje kandidata za vozače, za polaganje ispita za vozačku dozvolu, za programe obuke trenera, za periodičnu obuku za profesionalne vozače koji voze prevozna sredstva za robu i putnike, za uslove za sticanje prava na vožnju vozila, za kategorije vozila, za zdravstvene uslove, postupke prijave, za dobijanje, produženje i mijenjanje vozačkih dozvola kao i drugih srodnih pitanja.

Zakon br. 04/L-179 o drumskom prevozu	https://www.kuvend-ikosoves.org	Ovaj zakon uređuje i razvija sektor drumskog prevoza putnika i robe, otvoren i nediskriminatorski pristup tržištu, pružanje usluga na tržištu drumskog prevoza 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 saobraćajna strategija za period 2007-2017.	http://www.seetoint.org/	Glavni ciljevi Strategije su: <ul style="list-style-type: none"> · Promovisanje ekonomskog rasta izgradnjom, unapređivanjem, upravljanjem i održavanjem saobraćajnih usluga, infrastrukture i mreža kako bi se povećala njihova efikasnost · Promovisati integrisanu i međusobno povezanu saobraćajnu mrežu koja pruža efektivne usluge korisnicima u Republici Makedoniji · Promovisati socijalnu uključenost povezivanjem udaljenih i ugroženih zajednica i povećanjem dostupnosti saobraćajne mreže · Zaštititi okolinu i poboljšati zdravlje izgradnjom i ulaganjem u javni prevoz i druge vrste efikasnog i održivog saobraćaja koji umanjuje emisije i potrošnju resursa i energije · Poboljšati bezbjednost smanjenjem nesreća i povećanjem lične 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 prevoza.
Zakon o javnim putevima	http://www.mtc.gov.mk/	Zakonom se uređuju uslovi i način gradnje, rekonstrukcije, održavanja, zaštite, korišćenja, upravljanja i finansiranja javnih puteva te nadzor nad sprovođenjem ovog zakona. Među najznačajnijim pitanjima, Zakon uređuje: kategorije puteva; kompetencije; izvore finansiranja i raspodjelu sredstava među entitetima odgovornim za putnu mrežu; usvajanje srednjoročnih i godišnjih programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja puteva i nadležnosti za dodjelu koncesija.
Zakon o bezbjednosti drumskog prevoza	http://www.mtc.gov.mk/	Ovim se Zakonom utvrđuju uslovi koje moraju ispunjavati vozila za drumski prevoz, kao i uređaji i oprema koji se moraju osigurati u vozilima, dimenzije, ukupnu masu i osovinsku težinu vozila, uslove za dobijanje vozačke dozvole i obrazac zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole, provjeru i tehničku kontrolu vozila, registraciju vozila i obrazac zahtjeva za saobraćajnu dozvolu, itd.

Zakon o drumskom prevozu	http://www.mtc.gov.mk/	Ovaj Zakon uređuje uslove i način obavljanja prevoza putnika i robe, kako u domaćem tako i u međunarodnom drumskom prevozu. Propisuje uslove za stručnu sposobnost i finansijsku stabilnost, neke od uslova za pristup profesiji prevoznika, kao i uslove i postupke za sticanje dozvole za obavljanje prevoza putnika i robe putevima. Usvojeni su neki podzakonski akti koji proizlaze iz Zakona o drumskom prevozu.
--------------------------	---	--

Tabela 7: Saobraćajne strategije i zakonodavstvo u Crnoj Gori

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Strategija razvoja saobraćaja (stupila na snagu 30. novembra 2010.)	http://www.min-saob.gov.me/	Strategija daje smjernice o korišćenju potencijala geostrateškog položaja Crne Gore za tranzitni saobraćaj i kako uskladiti direktna strana ulaganja s javnim interesom, s obzirom na ekonomsku opravdanost i uticaj na okolinu. Osnovni ciljevi strateškog razvoja crnogorskog saobraćajnog sistema su sljedeći: 1. Poboljšanje bezbjednosti, u cilju očuvanja ljudskih života, materijalnih vrijednosti i očuvanja državnih sredstava 2. Integracija u EU, kroz povezivanje na TEN-T i poboljšanje konkurentnosti domaće saobraćajne privrede 3. Povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga 4. Stimulacija ekonomskog rasta kroz efikasniji i jeftiniji saobraćaj; 5. Minimiziranje negativnog uticaja razvoja saobraćaja i saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo uopšte.
Nacionalna strategija razvoja i održavanja puteva (stupila na snagu 23. aprila 2010.)	http://www.min-saob.gov.me/	Strategija razvoja i održavanja državnih puteva strateški je dokument čije je usvajanje predviđeno Zakonom o putevima (Službene novine Republike Crne Gore br. 42/04) kojim su utvrđeni ciljevi i osnovni zadaci razvoja i održavanja državnih puteva u periodu od 10 godina. Uspostavljeni razvojni ciljevi u području putne infrastrukture u Crnoj Gori uzeti su u obzir u planskom periodu od 2008. do 2018. godine.

<p>Nacionalna strategija održivog razvoja (NSOR) Crne Gore do 2030. godine</p>	<p>http://www.mrt.gov.me/odrzivi/</p>	<p>NSOR je krovna, horizontalna i dugoročna razvojna strategija Crne Gore koja se odnosi ne samo na životnu sredinu i ekonomiju, već i na nezamjenjive ljudske resurse i vrijedni društveni kapital koji bi trebalo da osigura napredni razvoj.</p> <p>U skladu s evropskim politikama vezanim uz održivu urbanu mobilnost, gradovi treba da osiguraju multimodalni saobraćajni sistem i intermodalne integracije kao glavnu komponentu svake strategije urbane mobilnosti, u skladu s politikama održivog razvoja. Navedene mjere takođe bi trebale da budu prioriteta u Crnoj Gori, u kontekstu postizanja ciljeva efikasnosti resursa, kao i značajnog smanjenja zagađenja vazduha i poboljšanja kvaliteta života građana i kvaliteta turističke ponude. To prije svega znači efikasan javni prevoz kojim bi se znatno smanjilo korišćenje vozila u gradovima i time smanjile gužve, posebno u priobalju tokom turističke sezone (Kotor, Budva). Potrebni su značajni podsticaji za brže uvođenje vozila s niskim emisijama i novim tehnologijama/alternativnim gorivima, bolja kontrola kvaliteta goriva, promovisanje ekološki prihvatljivih načina prevoza i primjena instrumenata koji svode negativne efekte transporta na okolinu na najmanji mogući nivo (uključujući standarde, procjene uticaja, ekonomske instrumente, itd.).</p>
<p>Zakon o putevima (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 putevima uređuje pravni status, razvoj, održavanje, zaštitu, upravljanje i finansiranje javnih puteva.</p>
<p>Zakon o bezbjednosti drumskog saobraćaja (NN 33/2012 i NN 58/2014)</p>	<p>http://www.paragraf.me/</p>	<p>Zakon definiše pravila o drumskom prevozu, obaveze učesnika i drugih subjekata u prevozu, prevozna ograničenja, saobraćajnu signalizaciju, znakove, znakove i naredbe koje moraju poštovati učesnici u saobraćaju, uslove koje moraju zadovoljavati vozači koji voze vozilo, uslove koje moraju ispunjavati vozila, posebne mjere koje treba preduzeti u saobraćaju, te druga pravila i mjere za osiguranje bezbjednosti saobraćaja na putevima</p>
<p>Zakon o drumskom prevozu (NN 71/2017)</p>	<p>http://www.paragraf.me/</p>	<p>Ovim se Zakonom propisuju uslovi i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobusnog i prevoza tereta, prevoza za lične potrebe i druga pitanja važna za javni prevoz u drumskom saobraćaju.</p>

Tabela 8: Saobraćajni strategije i zakonodavstvo u Srbiji

Zakonodavni dokument	Službena Internet stranica	Kratki opis
Strategija razvoja željezničkog, drumskog, vodenog, vazdušnog i intermodalnog saobraćaja u Republici Srbiji od 2008. do 2015.	http://www.putevi-srbije.rs/	Ova strategija je okvirni dokument saobraćajne politike Republike Srbije u kojem je pristupanje EU ključni cilj. Strategija se zasniva na Bijeloj knjizi EU o saobraćaju: Vodič prema jedinstvenom evropskom saobraćajnom prostoru – Prema konkurentnom i resursno efikasnom saobraćajnom sistemu iz 2011. godine. Ministarstvo saobraćaja, građevina i infrastrukture, izrađuje novu strategiju za 2016-2026., koja bi trebalo da uzme u obzir inicijative iz Bijele knjige i više se fokusira na pitanja urbane mobilnosti.
Strategija bezbjednosti drumskog saobraćaja Republike Srbije za period 2015-2020.	http://www.mgsi.gov.rs/	Ova strategija postavlja ciljeve i predlaže aktivnosti za poboljšanje bezbjednosti u saobraćaju, kao i Smjernice o najbržim i najlakšim načinima za dolazak iz postojeće u željenu situaciju.
Zakon o drumskom prevozu putnika	http://www.mgsi.gov.rs/	Zakonom se uređuju uslovi i način obavljanja javnog prevoza putnika i prevoza osoba za lične potrebe u drumskom prevozu u domaćem i međunarodnom prevozu, pružanje mobilnih usluga na autobuskim stanicama i inspekcijски nadzor.
Zakon o drumskom prevozu tereta (NN 68/2015)	https://www.paragraf.rs/	Ovim se Zakonom uređuju uslovi i način obavljanja javnog teretnog prevoza i teretnog prevoza za lične potrebe u domaćem drumskom prevozu, javnom teretnom prevozu i teretnom prevozu za lične potrebe u međunarodnom drumskom saobraćaju i inspekcijски nadzor.
Zakon o bezbjednosti na putevima	http://www.mgsi.gov.rs/	Zakonom se propisuju pravila ponašanja svih učesnika u saobraćaju, ograničenja u saobraćaju, putokazi i naredbe, pravila izdavanja vozačkih dozvola, tehnički standardi za vozila, itd.
Zakon o javnim putevima	http://www.mgsi.gov.rs/	Zakon uređuje pravni status javnih puteva, uključujući vlasništvo, upravljanje i održavanje, inspekciju, kao i finansiranje tih aktivnosti.
Pravilnik o saobraćajnim znakovima (NN 85/2017)	http://www.putevi-srbije.rs/	Pravilnik propisuje vrste, značenja, oblike, boje, dimenzije i materijale za saobraćajne znakove i pravila saobraćajne signalizacije na putevima.

JAČANJE KAPACITETA NA PODRUČJU ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Rješenja za unapjeđenje održive urbane mobilnosti su dostupna i provjerena, ali nedostatak potrebnih kapaciteta na svim nivoima vlasti od nacionalnih do opštinskih usporava njihovu uspješnu primjenu.

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

- Državnom
- Udruženja gradova/opština
- Gradskom/opštinskom.

JAČANJE KAPACITETA DRŽAVNE UPRAVE

Jačanje kapaciteta državne vlasti treba da bude usmjereno prema upravljanju na više nivoa (eng. multilevel governance) kao jednom od najznačajnijih pokretača razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama JIE. Iako gradovi/opštine 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/opštinama.

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

Horizontalna dimenzija upravljanja na više nivoa obuhvata prenos znanja, iskustava, informacija i saradnje između gradova/opština, njihovih udruženja i nacionalnih vlasti. Dalje, ta dimenzija utiče 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 istaći da horizontalne aktivnosti upravljanja jačaju uticaj učesnika, konkretno poslovnih, istraživačkih i nevladinih organizacija u političkim dijalogima.

Treba naglasiti da je pristup upravljanja na više nivoa u zemljama Jugoistočne Evrope težak i složen zadatak koji sigurno neće biti lako postići. Brojne opštine u zemljama Jugoistočne Evrope nemaju potrebna stručna, administrativna i finansijska sredstva za planiranje i sprovođenje SUM projekata, a programi podrške na nacionalnom nivou su nerazvijeni ili nedovoljni. Bitno je da većina opština u JIE pronađe najbolje načine kako da ojača svoje kapacitete za razvoj održive urbane mobilnosti. Drugi važan preduslov je us-

postavljanje konceptualnog okvira upravljanja na više nivoa za jačanje odnosa među opštinama, njihovim udruženjima i nacionalnim vlastima kako bi se unaprijedio SUM u zemljama Jugoistočne Evrope.

JAČANJE KAPACITETA UDRUŽENJA GRADOVA I OPŠTINA

U cilju razvoja održive urbane mobilnosti u zemljama Jugoistočne Evrope, glavni zadatak udruženja gradova i opština je da osiguraju kontinuiranu organizacionu i tehničku pomoć gradskim i opštinskim upravama. Može se reći da moderno udruženje/asocijacija gradova i opština treba da bude neka vrsta konsultantske firme koja ima odgovor na bilo koje pitanje koje grad/opština može imati i koja može riješiti svaki konkretan SUM problem, te dati potrebne smjernice u vrlo kratkom roku. To je vrlo težak zadatak koji zahtijeva jačanje zakonodavne, tehničke i finansijske sposobnosti udruženja gradova i opština.

Kako bi podržalo gradove/opštine u razvoju SUM-a i ispunjavanju obaveza koje proizlaze iz saobraćajnog zakonodavstva i regulacije, obim djelovanja udruženja/asocijacija gradova i opština trebalo bi da uključuje:

- Stručnu podršku u planiranju održive urbane mobilnosti gradova/opština
- Stručnu podršku u 4 I područja: Identifikacija, Inicijacija, Implementacija i Inspekcija gradskih/opštinskih SUM projekata
- Podršku u identifikovanju i korišćenju nacionalnih i međunarodnih mehanizama finansiranja za SUM projekte
- Kontinuirano informisanje i obrazovanje o različitim temama SUM-a, uključujući GE perspektivu.

Prvi korak u osnivanju jačanju kapaciteta udruženja gradova/opština u oblasti održive urbane mobilnosti je organizacija edukativnih treninga za njihove zaposlene koji bi trebalo da uključe teme prikazane na slici 16. Treninge treba da vode iskusni stručnjaci za različite teme SUM-a.



Slika 16: SUM edukativni treninzi za asocijacije gradova/opština i gradsku/opštinsku upravu

JAČANJE KAPACITETA GRADSKE/OPŠTINSKE UPRAVE

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

Može se reći da razvoj SUM-a zahtijeva jaku, ekološki orijentisanu gradsku/opštinsku administraciju zasnovanu na efikasnoj organizacionoj strukturi (slika 17) koja se sastoji od multidisciplinarnih stručnjaka.

Prema broju stanovnika, a time i broju gradskih/opštinskih službenika, osoblje Odjeljenja za održivu urbanu mobilnost trebalo bi imenovati uzimajući u obzir jednaku zastupljenost polova.

Glavni ciljevi Odjeljenja za održivu urbanu mobilnost trebalo bi da budu sljedeći:

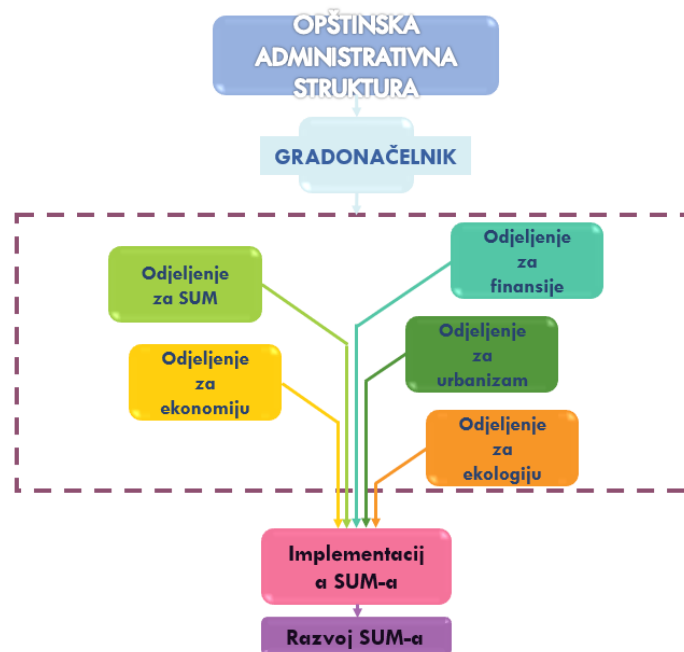
- Značajno povećanje bezbjednosti drumskog saobraćaja u gradu/opštini
- Razvoj grada/opštine na principima održive urbane mobilnosti

- Privredni razvoj opštine kroz opšte poboljšanje, povećana ulaganja i nova zelena radna mjesta u saobraćajnom sektoru
- Značajno smanjenje potrošnje goriva i pripadajućih emisija CO₂ iz saobraćajnog sektora
- Uspješna transformacija grada/opštine u ekološki održiv grad/opštinu.

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

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

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



Slika 17: Gradska/opštinska organizaciona struktura

ZAINTERESOVANE STRANE (UČESNICI) ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U ZEMLJAMA JIE

Jedan od glavnih preduslova za uspješan razvoj urbane mobilnosti u zemljama JIE na osnovu principa održivosti, mogućnosti življenja kao i ublažavanja i adaptacije klimatskim promjenama, je uključivanje zainteresovanih strana i javnosti u cjelokupni SUM proces od planiranja do realizacije. Na taj način, građani i zainteresovane strane mogu artikulirati svoje ideje i brige, kao i doprinijeti kreativnim i inovativnim rješenjima za probleme u saobraćaju. Dalje, na taj način podstiču građane i zainteresovane strane da preuzmu odgovornost za ideje održive mobilnosti, saobraćajne politike i projekte. Istovremeno, to je prilika za gradsku upravu da inkorporira lokalni stručni kadar i povratne informacije u svoj rad, čime, na kraju, postiže najbolji mogući ishod. Zanimljivo je da participativni 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 krajnjem rezultiralo donošenjem transparentnih i kvalitetnih odluka i smanjenjem jaza između građana (ili zainteresovanih strana) i političara³⁵.

Uspjeh SUMSEEC projekta u velikoj mjeri zavisi od koordinirane predanosti širokog raspona zainteresovanih strana odgovornih za njegovu realizaciju, koja se proteže daleko izvan tradicionalne saobraćajne zajednice. Kako bi se osiguralo da učesnici preuzmu potrebnu obavezu, važno je da steknu rano i zajedničko razumijevanje vlastitih uloga i prilika.

Pristup SUMSEEC učesnika zasniva se na 4 glavna stuba:

- Saradnja- definisanje SUMSEEC misije, vizije, metodologije, ciljeva i aktivnosti trebalo bi zahvatiti kolektivnu ekspertizu svih zainteresovanih strana
- Inkluzivnost - neophodno je aktivno učešće gradova/opština, njihovih udruženja, nacionalnih vlasti, nevladinih organizacija, akademske zajednice, saobraćajnih udruženja i mreža, preduzeća javnog prevoza itd
- Konsenzus - izgradnja zajedničkog razumijevanja i posvećenosti sprovođenju SUMSEEC projekta
- Okrenutost budućnosti - trajno partnerstvo i umrežavanje interesnih grupa su prava vrijednost SUMSEEC projekta.

Glavni izazovi uključivanja zainteresovanih strana u SUMSEEC projekt su sljedeći:

- Institucionalne prepreke aktivnom učešću
- 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

- Uspostavljanje dvosmjerne komunikacije: Top-down (odozgo-naniže) i Bottom-up (odozdo - naviše). Ključne zainteresovane strane SUMSEEC projekta se mogu podijeliti u dvije glavne kategorije:
- Uticajne međunarodne zainteresovane strane
- Nacionalne zainteresovane strane - detaljno mapiranje zainteresovanih strana za svaku zemlju JIE prikazano je u donjim tabelama.

Neki od najuticajnijih međunarodnih učesnika koji mogu podržati SUMSEEC projekt i pomoći u ispunjavanju njegovih ciljeva su sljedeći:

- Njemačko društvo za međunarodnu saradnju (GIZ): Otvoreni regionalni fond za Jugoistočnu Evropu (GIZ - ORF EE)³⁶
- Glavna uprava Evropske komisije za mobilnost i saobraćaj³⁷
- Glavna uprava Evropske komisije za regionalnu i urbanu politiku³⁸
- Glavna uprava Evropske komisije za okolinu³⁹
- Glavna uprava Evropske komisije za energetiku⁴⁰
- Glavna uprava Evropske komisije za susjedstvo i pregovore o proširenju⁴¹
- Energetska zajednica⁴²
- Transportna zajednica⁴³
- Sporazum gradonačelnika o klimi i energiji (CoM C&E)⁴⁴
- Program Ujedinjenih nacija za ljudska naselja (UN-Habitat)⁴⁵
- Evropsko inovacijsko partnerstvo o pametnim gradovima (EIP-SCC)⁴⁶
- Evropski servis za informacije o lokalnom saobraćaju - 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)
- Lideri u programu planiranja urbanog saobraćaja (LUTP)
- Evropska platforma o upravljanju mobilnošću (EPOMM)

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/>

- Mreža evropskih gradova i regija koji razvijaju inovativna rješenja za saobraćaj (POLIS)
- Partnerstvo o održivom saobraćaju s niskim nivoom ugljenika (SloCaT)
- Međunarodno udruženje za javni prevoz (UITP)⁴⁷
- Evropska biciklistička federacija⁴⁸
- McKinsey centar za buduću mobilnost (MCFM)⁴⁹
- Evropski savjetodavni centar za ulaganja (EIAH)⁵⁰
- Međunarodne finansijske institucije: WBIF, EBRD, KfW, Svjetska banka/IFC, itd.
- Regionalni centar za životnu sredinu za centralnu i istočnu Evropu (RES)⁵¹
- Evropska mreža za održivi razvoj (ESDN)⁵²
- Mreža za energiju i saobraćaj Jugoistočne Evrope (SEE.NET)⁵³
- Mreža udruženja lokalnih vlasti Jugoistočne Evrope (NALAS)⁵⁴
- Evropski savez agencija i regija za energiju i životnu sredinu (FEDARENE)⁵⁵
- Evropsko udruženje lokalnih samouprava u energetske tranziciji - Energetski gradovi⁵⁶
- Savjet evropskih opština i regija (CEMR)⁵⁷
- Mreža glavnih evropskih gradova (EUROCITIES)⁵⁸
- Mreža evropskih metropolskih regija i područja (METREX)⁵⁹
- Kampanja za održive gradove i oblasti (ESCT)⁶⁰
- Globalna grupa za klimatsko vođstvo (C40)⁶¹
- Lokalne vlade za održivost (ICLEI)⁶²
- Razvojni program UN (UNDP)⁶³

Detaljno mapiranje zainteresovanih 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 zainteresovanih strana u Albaniji

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresovane strane	Ministarstvo finansija, gradovi, opštine	Kompanije (biciklističke kompanije, Segway, itd.)	Mediji, AAM
Primarne zainteresovane strane	Ministarstvo zaštite životne sredine, Organizacija za zaštitu zdravlja, Ministarstvo infrastrukture, Turističke zajednice, Elektrosnabdijevanje + Distribucija	Prodavci automobila, Turističke agencije, Dis-tributerske službe	Građani, NVO-i za zaštitu prirode, Univerziteti
Sekundarne zainteresovane strane	UN, EU + druge međunarodne, Banke MFI-i	Kompanije za izgradnju puteva	Porodice s niskim prihodima, škole, udruženja roditelja, Banke, MFI-i

Tabela 10: Mapiranje zainteresovanih strana u Bosni i Hercegovini

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresovane strane	Gradovi/opštine, udruženja gradova i opština	City Bike, mediji	Giro di Sarajevo, Saobraćajni fakultet - Sarajevo, Saobraćajni fakultet - Doboj, Građani
Primarne zainteresovane strane	GGRAS - Javni prevoz, Kanton Sarajevo, Odjeljenje za planiranje, Federalno ministarstvo prostornog planiranja, Federalno ministarstvo saobraćaja i komunikacija, Ministarstvo saobraćaja Republike Srpske, Ministarstvo prostornog uređenja, građenja i zaštite životne sredine Republike Srpske		Obrazovne ustanove
Sekundarne zainteresovane strane	Ministarstvo komunikacija i saobraćaja BiH	Taxi organizacije	

Tabela 11: Mapiranje zainteresovanih strana na Kosovu

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

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

Tabela 13: Mapiranje zainteresovanih strana u Crnoj Gori

	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresovane strane	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, sekretarijati Grada, MONSTAT, Agencija za razvoj i izgradju Grada, komunalne službe Grada, DOO "Putevi", Održavanje	Saobraćajna preduzeća	Građani
Primarne zainteresovane strane	RTCG, Uprava za saobraćaj, Gradsko zelenilo, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Služba za odnose s javnošću Grada Podgorice	Mediji (777, TV Prva, Vijesti, Pink), taksi udruženja, javni prevoznici	NVO Prona, NVO Biciklo ME
Sekundarne zainteresovane strane	Služba za nabavke Grada Podgorice, Ministarstvo zdravlja, Univerzitet, Ministarstvo održivog razvoja i turizma	Jugopetrol, Crna Gora Petrol, Auto-moto udruženje, nosioci istraživačko-razvojnih projekata, konstruktori puteva	Udruženja nevladinih organizacija Green Home, Ozon

Tabela 14: Mapiranje zainteresiranih strana u Srbiji

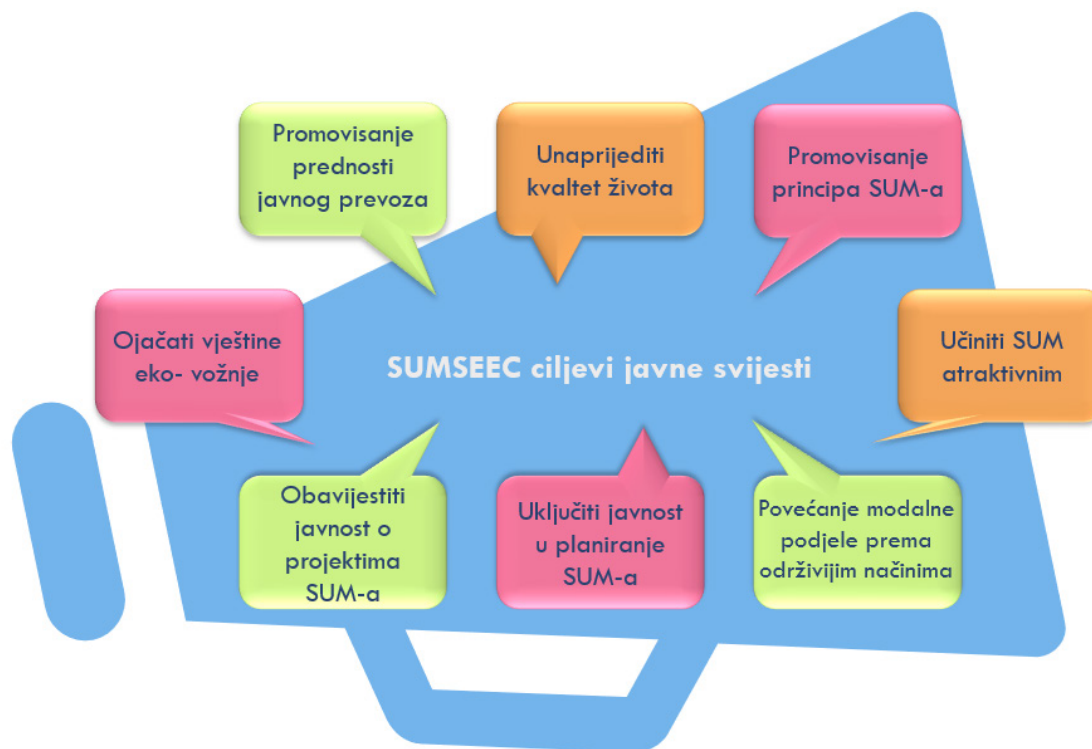
	Javni sektor	Privatni sektor	Organizacije civilnog društva
Ključne zainteresovane strane	Ministarstvo rudarstva i energetike, Ministarstvo zaštite životne sredine, Ministarstvo gradnje, saobraćaja i infrastrukture, Gradska uprava		SK GO, Biciklistički CGO-i i udruženja
Primarne zainteresovane strane	Sekretarijat za zaštitu životne sredine, Sekretarijat za urbanizam, Sekretarijat za komunalne usluge, Sekretarijat za obrazovanje, Gradski institut za javno zdravlje, Gradska agencija zasaobraćaj, Sekretar za zdravstvo	Građevinski fakultet, Saobraćajni fakultet, instituti	Organizacije civilnog društva za zaštitu životne sredine
Sekundarne zainteresovane strane	Trgovinska komora Srbije, Trgovinska komora Beograd, Parking službe, RHMZ,	Turističke agencije, taksi udruženja, kompanije za izgradnju puteva, mediji	

Tabela 15: Mapiranje zainteresiranih strana u JIE u cjelini

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

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

Razvoj održive urbane mobilnosti u zemljama JIE snažno zavisi od uspostavljanja komunikacionih kanala i kontinuiranih aktivnosti informisanja/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 da bude uravnotežena, s obzirom na kvalitet, troškove i vrijeme!
2. Koristite više od jednog komunikacionog kanala!
3. Navedite vezu do informativnog portala SUM-a na službenim web-stranicama grada/opštine!
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 promoteri!
8. Tražite povratne informacije barem u obliku "like" i "share"!
9. Budite svjesni principa rodne ravnopravnosti i sprovedite ga kad god je to potrebno, uključujući korišćenje svake prilike za podizanje svijesti o toj važnoj temi u SUM-u!
10. Pokušajte da pretvorite kampanju iz Donesite informacije ljudima u Ljudi traže informacije!
11. Ljudi vole da testiraju svoje znanje - organizujte kvizove!
12. Ljudi vole da testiraju svoje vještine - organizujte trke i takmičenja!

Evropska nedjelja mobilnosti (EMW)⁶⁴ je kampanja podizanja svijesti o održivoj urbanoj mobilnosti u cijeloj Evropi, koja kulminira Danom bez automobila. U organizaciji Glavne uprave Evropske komisije za mobilnost i transport, EMW ima za cilj da olakša promjenu ponašanja promovisanjem 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 nosilac projekta u konzorcijumu koji uključuje i komunikacionu agenciju ICF Mostra, lokalne vlade za održivost (ICLEI), Evropsku mrežu gradova i regija za inovativna saobraćajna rješenja (POLIS) i Regionalni centar za zaštitu životne sredine za Centralnu i Istočnu Evropu (REC).

EMW kampanja definitivno je najjača kampanja za podizanje javne svijesti o SUM-u u Evropi, 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

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U ALBANIJI⁶⁵

Četrnaest albanskih gradova/opština učestvovalo je u Evropskoj nedjelji mobilnosti u 2017. godini. Gradovi/opštine su, u bliskoj saradnji s organizacijama civilnog društva, realizovale 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 da se utvrde i prikupe činjenice i brojke koji mogu podržati razvoj čiste, zajedničke i inteligentne mobilnosti u gradu Tirani. Dana 19. septembra, instalacija «Cloud» u Tirani pokazala je niz filmova na temu «Održivi transport i životna sredina uopšteno» publici koju su činili predstavnici nevladinih organizacija, civilnog društva i diplomatskog kora. 20. septembra je održana prijateljska biciklistička trka za učenike 9. razreda, duž bulevara Deshmoret e Kombit, a pobjednici su dobili posebnu nagradu. Jedna od aktivnosti EMW u Tirani je i obuka za vožnju bicikla, u organizaciji mladih volontera iz ECO Volis udruženja.

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

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

Lušnji, održala je javne aktivnosti podizanja svijesti za učenike i nastavnike srednjih i visokih škola o nužnosti čiste i pametne mobilnosti. Informacioni centar Aarhus u Valoni, uz učešće studenata i učenika, građana i javnih službenika, organizovao je biciklističku turu, krenuvši od glavne gradske ulice.

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U BIH⁶⁶

Evropska nedjelja mobilnosti 2017. godine održana je pod sloganom "Dijeljenjem dobijamo više", u šest opština u BiH, od 16. do 22. septembra 2017. godine, uključujući niz aktivnosti kojima je naglašena važnost korišćenja alternativnih i zajedničkih prevoznih sredstava.

Kampanja društvenih medija "Danas idem biciklom, a ti?" dobila je ogromnu podršku građana. Diplomate i zaposleni Delegacije EU/EUSR u BiH, gradonačelnici i njihovi zamjenici iz Banjaluke i Distrikta Brčko, zaposleni gradske uprave, novinari iz Sarajeva, Banjaluke, Mostara i Distrikta Brčko, zaposleni skupštine, direktori javnih preduzeća iz Kaknja i Mostara, filmski režiseri, glumci, sportisti, predstavnici nevladinih organizacija, kao i slavne ličnosti iz cijele Bosne i Hercegovine ispričale su priču o svom "putovanju" od kuće do posla bez automobila.

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

Uz pomenutu kampanju, Delegacija Evropske unije takođe je podstakla organizaciju biciklističke trke u Banjaluci. Organizovana u saradnji s nacionalnim koordinatorom Evropske nedjelje mobilnosti za BiH, trka je okupila više od 400 biciklista u banjalučkom parku "Petar Kočić", kako bi obilježili Dan bez automobila. Uz trku u Banjaluci je organizovana radionica za dječje vrtiće "Mladost" i "Pčelica", na kojoj su mališani učili o bezbjednosti saobraćaja, slikanjem i crtanjem.

Može se zaključiti da je Evropska nedjelja mobilnosti 2017. uključila veliki broj građana širom Bosne i Hercegovine i podigla svijest javnosti o prednostima korišćenja inteligentne i zajedničke mobilnosti.

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI NA KOSOVU

Kosovski gradovi i opštine počeli su da učestvuju u Evropskoj nedjelji mobilnosti 2015. godine, kada je grad Priština organizovao Dan bez automobila. U narednoj, 2016. godini, grad Priština i opština Janik organiziraju Dan bez automobila i vožnju biciklom. EMW aktivnosti na Kosovu 2017. godine proširene su na još tri opštine: Đakovica, Peć i Prizren.

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U MAKEDONIJI

Među SUMSEEC zemljama partnerima, Makedonija je definitivno najuspješnija u realizaciji velikog broja aktivnosti tokom Evropske nedjelje mobilnosti.

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

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

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U CRNOJ GORI

Grad Podgorica i druge opštine učestvuju u Evropskoj 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 Pariskom sporazumu o klimatskim promjenama, u organizaciji nevladine organizacije Biciklo.me⁶⁸ u saradnji s UNDP-om i Ministarstvom vanjskih poslova i evropskih integracija. Vožnja je započela s glavnog gradskog trga (Trg Republike) i završila na kružnom toku ispred vrata UN ekološke kuće UN u Podgorici.

Važno je naglasiti da je opština Tivat podnijela zahtjev za EMW 2017. nagradu s brojnim SUM aktivnostima koje su održane 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.

EVROPSKA NEDJELJA MOBILNOSTI U SRBIJI⁶⁹

Opštine u Srbiji imaju dugu istoriju organizacije EMW od 2002. godine. Organizacija EMW 2015. godine u Kruševcu privukla je veliku pažnju i njeni su rezultati objavljeni u "Vodiču najboljih praksi za Evropsku nedjelju mobilnosti". U sklopu EMW, Kruševac je realizovao projekat 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", Evropska nedjelja mobilnosti održana je od 16. do 22. septembra 2017. u osam gradova/opština u Srbiji, sa ciljem da utiče na smanjenje emisija tzv. stakleničkih gasova uzrokovanih saobraćajem u gradovima širom zemlje.

Delegacija EU u Srbiji, Informativni centar EU i Stalna konferencija gradova i opština (SCTM) u sklopu EMW 2017. godine organizovali su konferenciju "Dijeljenjem dobijate više" - Primjeri dobre prakse i koristi koje su srbijanski gradovi i opštine dobili kroz učešće u Evropskoj nedjelji mobilnosti" u prostorijama EU Info centra.

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

Osim Evropske nedjelje mobilnosti, u zemljama Jugoistočne Evrope sprovode 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 kampanj 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 Titvu • 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 Evropskom nedjeljom mobilnosti i da su mnogi gradovi JIE (Slika 19) do sada učestvovali u ovoj značajnoj SUM manifestaciji, s ciljem podizanja svijesti javnosti o različitim temama SUM-a.

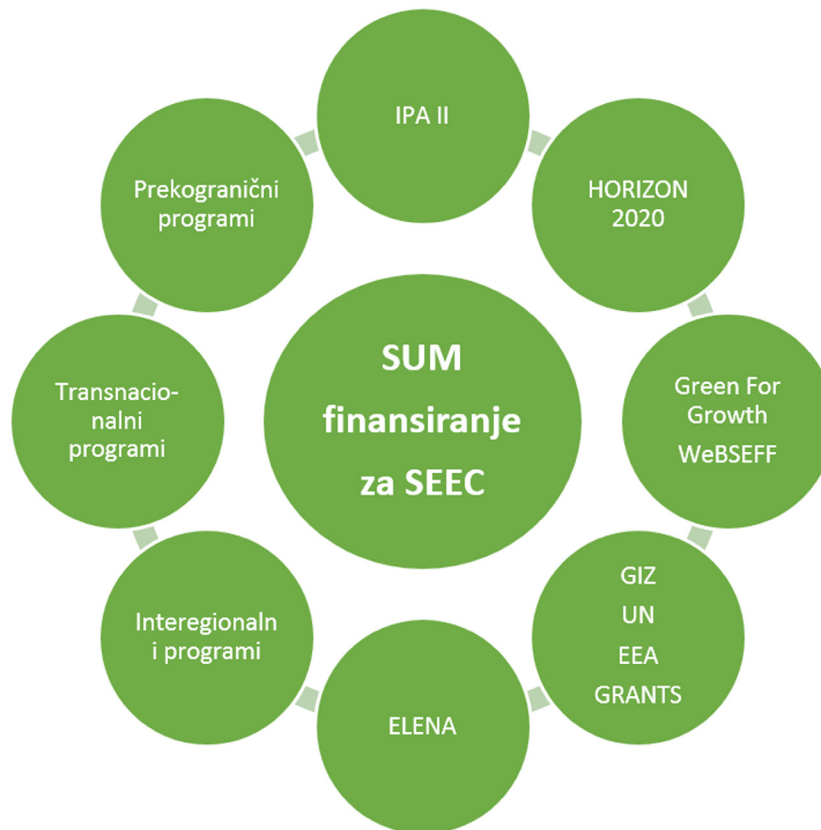
Uz, nazovimo ih, tradicionalne aktivnosti u sklopu EMW (Jedan dan bez automobila, biciklističke trke i dr.), kampanje za podizanje svijesti javnosti o temama održive urbane mobilnosti mogu obuhvatiti i sljedeće aktivnosti:

- Studijska putovanja u gradove sa zanimljivim SUM rješenjima za različite ciljne grupe
- Interaktivni digitalni natpisi o različitim SUM temama u različitim djelovima grada⁷¹
- SUM kampanje za rodnu ravnopravnost
- Forumi za raspravu o saobraćajnim politikama i promovisanju informacionih i komunikacionih tehnologija (ICT) za javni prevoz
- Promotivni SUM plakati u raznim djelovima gradova/opština
- SUM promo - informativne TV i radio emisije
- SUM otvoreni dani u različitim ustanovama (javni prevoznici, auto-klubovi, ekološke auto-škole, itd.)
- Realizacija tematskih promotivno-informativnih kampanja za podizanje javne svijesti o SUM-u kroz interakciju s već realizovanim primjerima najbolje prakse, npr.
 - Ulice za ljude a ne za vozila!
 - Eko-vožnja je obavezna!
 - Elektromobilnost - put ka budućnosti!
- Realizacija obrazovnih aktivnosti i programa kao što su seminari ili radionice o održivoj mobilnosti, klimatskim promjenama, kvalitetu vazduha, uštedi goriva..., 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, zagađenje, kvalitet vazduha, 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.

FINANSIJSKI INSTRUMENTI ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST U ZEMLJAMA JIE

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

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



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

INSTRUMENT PRETPRISTUPNE POMOĆI - IPA ⁷²

Instrument pretpristupne pomoći (IPA) podržava zemlje kandidate ili potencijalne kandidate za članstvo u EU. Podrška ide prema mjerama usmjerenim na usvajanje i sprovođenje političkih, institucionalnih, pravnih, administrativnih, društvenih i privrednih 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 finansijska pomoć su u nadležnosti DG NEAR, a kroz IPA II instrument finansiraju se 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 finansira projekte jačanja institucija i kapaciteta, socioekonomskog i regionalnog razvoja, zapošljavanja, socijalnih politika, obrazovanja, promovisanja ravnopravnosti polova, razvoja ljudskih potencijala, poljoprivrednog i ruralnog razvoja, te regionalne i teritorijalne saradnji, u cilju sprovođenja nužnih reformi kao preduslova za članstvo u Evropskoj 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 is not priority of the sector	Transport	Transport	Transport
56M €	20M €		112,9M €	32,1M €	175M €

Ukupna SEEC dodjela
sredstava za
saobraćaj:
396M €



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

Prema indikativnim dokumentima strategije svake zemlje Jugoistočne Evrope, saobraćajna područja koja će se finansirati kroz IPA II 2014-2020 su sljedeća:

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

Bosna i Hercegovina - Integracija bosanskohercegovačkih drumskih i željezničkih mreža, avijacije kao

i unutrašnje plovidbe, pomorskih i luka unutar regije, u skladu s relevantnom pravnom tekovinom 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 tekovinom (Acquis) u oblasti saobraćaja; poboljšanje unutrašnje infrastrukture i veza sa susjednim zemljama

Srbija - Usklađivanje s EU pravnom tekovinom u oblasti saobraćaja; bolja infrastruktura i regionalna povezanost; povećan intermodalni prevoz i bolji uslovi plovidbe na unutrašnjim plovnim putevima.

PROGRAMI EVROPSKE TERITORIJSKE SARADNJE – INTERREG V (2014-2020)⁷³

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

Interreg obuhvata tri područja saradnje: prekogranične (Interreg A), transnacionalne (Interreg B) i međuregionalne (Interreg C).

U skladu s novim nacrtom Evropske kohezivne politike 2014-2020 i ciljevima iz Strategije Evropa 2020, Interreg V je značajno preoblikovan kako bi se postigao veći uticaj i efektivnije korišćenje ulaganja i bazira se na sljedećim ključnim elementima.

- Koncentracija
- Pojednostavljenje
- Orijentacija ka rezultatima.

Interreg V se zasniva na 11 investicionih prioriteta u cilju uspješne realizacije Strategije Evropa 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 Evropa
 - Dunav
 - Jadransko-jonski
 - Mediterranski
- INTERREG C - Međuregionalni programi
 - Interreg Europe IVc
 - URBACT III.

HORIZONT 2020⁷⁴

Horizont 2020 je do sada najveći istraživački i inovativni program EU, unutar kojeg je dostupno gotovo 80 milijardi eura u programskom sedmogodišnjem periodu (2014. do 2020.), radi prenošenja dobrih ideja iz laboratorija na tržište.

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

1. Zdravlje, demografska promjena i dobrobit
2. Bezbjednost hrane, održiva poljoprivreda i šumarstvo, istraživanje morskih, pomorskih i unutrašnjih voda i bioekonomija
3. Sigurna, čista i efikasna energija
- 4. Pametan, zeleni i integrirani saobraćaj**
5. Klimatske aktivnosti, životna sredina, efikasnost resursa i sirovine
6. Evropa u svijetu koji se mijenja - inkluzivna, inovativna i reflektirajuća društva
7. Sigurna društva - zaštita slobode i bezbjednosti Evrope i njenih građana.

Finansijska raspodjela za period 2014-2020 za program rada H2020 **Pametni, zeleni i integrirani saobraćaj**, s ciljem stvaranja održivog saobraćajnog sistema koji odgovara modernoj, konkurentnoj Evropi iznosi **6,4 milijardi eura**.

Radni programi, dostupni putem Portala za učesnike⁷⁵, daju detaljne informacije o specifičnim područjima istraživanja i inovacija koja će biti finansirana, predstojećim pozivima za dostavljanje predloga, te detaljna uputstva o načinu prijavljivanja.

H2020 2018-2020 radni program Pametan, zeleni i integrirani saobraćaj⁷⁶ strukturiran je u četiri široke linije aktivnosti usmjerene na:

- **Resursno efikasan saobraćaj koji poštuje životnu sredinu**, s ciljem minimiziranja uticaja saobraćajnih sistema na klimu i životnu sredinu (uključujući buku, zagađenje vazduha i vode) poboljšanjem njegove efikasnosti u korišćenju prirodnih resursa i smanjenjem njegove zavisnosti od fosilnih goriva i uvoza energije;
- **Bolja mobilnost, manje zagušenja, više sigurnosti i neškodljivosti** s ciljem usklađivanja rastućih potreba za mobilnošću, s poboljšanom fluidnošću saobraćaja, kroz inovativna rješenja za neometane, uključive, pristupačne, sigurne, neškodljive i robusne saobraćajne sisteme koji potpuno koriste mogućnosti modernih informacionih i komunikacionih 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 liderstvo za evropsku saobraćajnu industriju** sa ciljem jačanja konkurentnosti i uspješnosti evropskih saobraćajnih proizvodnih industrija i povezanih usluga na globalnim tržištima, uključujući logističke procese i zadržavanje područja evropskog liderstva (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 promovisanje inovacija i zadovoljavanje izazova saobraćaja, uključujući internalizaciju spoljnih troškova, i društvene potrebe vezane uz njega. Socio-ekonomsko istraživanje je takođe važan instrument za postizanje ciljeva u okviru ovog programa.

Članom 7. Uredbe o viziji 2020, od 1. januara 2017, pravna lica iz Albanije, BiH, Makedonije, Crne Gore i Srbije su prihvatljivi kandidati za finansiranje iz programa Horizont 2020. pod istim uslovima kao i kandidati iz zemalja članica EU. Iako Kosovo nije obuhvaćeno članom 7. Uredbe o Viziji 2020, pravna lica sa Kosova imaju pravo da apliciraju na sve H2020 pozive za Pametni, zeleni i integrisani saobraćaj.

FOND ZA ZELENI RAST JUGOISTOČNE EVROPE (GGF)⁷⁷

Fond za zeleni rast Jugoistočne Evrope prvi je specijalizovani fond za unaprjeđenje energetske efikasnosti (EE) i obnovljivih izvora energije (OIE) u Jugoistočnoj Evropi. Iniciran od strane Evropske investicione banke i njemačke KfW banke, GGF je inovativno javno-privatno partnerstvo formirano sa ciljem finansiranja projekata za smanjenje potrošnje energije i emisija CO₂. GGF omogućuje refinansiranje finansijskim institucijama kako bi se poboljšalo njihovo učešće u EE i OIE sektorima, te direktno ulaže u finansiranje EE i OIE projekata nefinansijskih institucija, kroz GGF instrument tehničke pomoći.

Fond za zeleni rast nudi različite instrumente finansiranja koji u kombinaciji sa ciljanom tehničkom pomoći osiguravaju uspješnu realizaciju projekata koji treba da rezultiraju s minimalno 20%-tnim smanjenjem potrošnje energije i emisija CO₂.

EVROPSKI FOND ZA POMOĆ LOKALNOM ENERGETSKOM RAZVOJU (ELENA)⁷⁸

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

ELENA finansira projekte ukupne vrijednosti do 30 miliona eura s grejs periodom od tri godine za projekte energetske efikasnosti i četiri godine za projekte gradskog saobraćaja, a može pokriti do 90% ukupnih troškova projekta.

ELENA može finansirati projekte u sljedećim područjima urbanog saobraćaja i mobilnosti:

- Ulaganja u podršku korišćenja i integracije inovativnih rješenja za alternativna goriva u urbanoj mobilnosti
- Ulaganja u uvođenje novih, energetske efikasne mjera saobraćaja i mobilnosti u urbanim područjima, uključujući putnički prevoz, teretni prevoz, itd.

FOND ZA FINANSIRANJA ODRŽIVE ENERGIJE ZAPADNOG BALKANA - WEBSEFF II⁷⁹

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

WebSEFF je, u stvari, kreditna linija u kojoj EBRD osigurava kreditne linije partnerskim bankama na zapadnom Balkanu, koje dalje posuđuju finansijska sredstva firmama i gradovima/opštinama koje žele da ulažu 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 finansiranje do dva miliona eura
- Gradove/opštine, ESCO kompanije, pružaoce komunalnih usluga i vlasnike javnih zgrada za maksimalno finansiranje 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 uslovom da će ih ulaganje učiniti najmanje 30% energetski efikasnijima;
- Manje projekte proizvodnje energije iz obnovljivih izvora

NJEMAČKO DRUŠTVO ZA MEĐUNARODNU SARADNJU – GIZ⁸⁰

Kao poduzeće u vlasništvu savezne države, GIZ podržava njemačku vladu u ostvarivanju ciljeva na području međunarodne saradnje za održivi razvoj. GIZ Otvoreni regionalni fond za Jugoistočnu Evropu – Energetska efikasnost (ORF-EE) pruža podršku energetski i klimatski relevantnim akterima političkog i civilnog društva, preko regionalnih partnerskih mreža u JIE, u sprovođenju potrebnih EU propisa i sektorskih reformi i pomaže podsticanje razvoja regije. Podrška se osigurava u skladu sa EU energetsom strategijom 2030⁸¹, UN ciljevima održivog razvoja (SDGs)⁸² i obvezama partnerskih zemalja potpisnica Pariskog sporazuma⁸³. GIZ ORF-EE od 2008. godine sprovodi brojne regionalne projekte, u suradnji s nacionalnim ministarstvima energetike, gradovima, opštinama, zajednicama gradova i opština i organizacijama civilnog društva, s naglaskom na donošenje odluka temeljenih na dokazima, poboljšanju dobrog upravljanja i promovisanju energetske efikasnosti na gradskom/opštinskom i nacionalnom nivou, uzimajući u obzir i rodnu ravnopravnost kao važan faktor uspješnog rada.

PROGRAM PODRŠKE UJEDINJENIH NACIJA - UN⁸⁴

Organizaciona struktura UN, neslužbeno poznata kao "UN-ova porodica", sastoji se od samog UN-a i velikog broja povezanih programa, fondova i specijalizovanih agencija, sve s vlastitim članstvom, vođstvom i budžetom. Programi se većinom finansiraju dobrovoljnim doprinosima, a specijalizovane agencije su nezavisne međunarodne organizacije finansirane dobrovoljnim i procijenjenim doprinosima.

UN programi koji mogu finansirati i podržavati različite SUM teme u Jugoistočnoj Evropi su sljedeći:

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/>

RAZVOJNI PROGRAM UJEDINJENIH NACIJA - UNDP⁸⁵

Od 1966. godine UNDP je prisutan u gotovo 170 zemalja, pomažući iskorjenjivanje siromaštva, smanjenje nejednakosti i društveni razvoj. Kao razvojna agencija UN-a, UNDP ima ključnu ulogu u pomaganju zemljama u postizanju ciljeva održivog razvoja.

Jedno od četiri glavna područja podrške UNDP-a je životna sredina i energija za održivi razvoj, a kroz ovaj potprogram u posljednjih 20 godina u zemljama Jugoistočne Evrope realizovani su brojni uspješni projekti energetske efikasnosti i saobraćaja.

PROGRAM UJEDINJENIH NACIJA ZA ŽIVOTNU SREDINU - UNEP⁸⁶

Osnovan 1972. godine, program UN za životnu sredinu je glas za životnu sredinu unutar sistema UN. UNEP djeluje kao katalizator, zagovornik, edukator i facilitator koji zagovara mudru upotrebu i održivi razvoj globalnog okruženja.

PROGRAM UJEDINJENIH NACIJA ZA LJUDSKA NASELJA - UN-HABITAT⁸⁷

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

ORGANIZACIJA ZA INDUSTRIJSKI RAZVOJ UJEDINJENIH NACIJA - UNIDO⁸⁸

UNIDO je specijalizovana agencija UN koja pomaže industrijski razvoj, u cilju smanjenja siromaštva, uključivu globalizaciju i održivost životne sredine.

FOND EVROPSKOE EKONOMSKE ZONE I NORVEŠKE - EEA⁸⁹

Program bespovratnih podsticaja članica Evropske ekonomske zone i Norveške (eng. European Economic Area (EEA) and Norway Grants) predstavlja doprinos tri zemlje – Islanda, Lihtenštajna i Norveške u smanjenju ekonomskih i socijalnih nejednakosti, kao i jačanju bilateralnih odnosa sa 15 zemlja centralne i južne Evrope.

Bespovratnu pomoć Evropske ekonomske zone (EEA) zajednički finansiraju tri zemlje srazmjerno svoj privrednoj snazi, pa tako u budžetu fonda od 400,3 miliona eura za razdoblje od 2014-2020. Norveška participira sa 179 miliona, dok EEA zemlje sufinansiraju projekte sa 221,2 miliona eura.

U prvom pozivu za dostavljanje predloga projekata, objavljenom 24. januara 2018. godine, osigurano je 15 miliona eura za projekte regionalne saradnje u mnogim oblastima. Konkurs je zatvoren 1. jula 2018.

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

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 saradivati na jedan od dva načina:

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

Pet prioriternih sektora za finansiranje su sljedeći:

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

- Opštine, organizacije koje su u vlasništvu ili djelimično u vlasništvu opština, zajednice opština
- Regije, organizacije koje su u vlasništvu ili djelimično u vlasništvu regija, udruženja regija
- Organizacione jedinice centralne vlade, organizacije koje djelimično finansiraju jedinice centralne vlade, državna preduzeća, državne organizacije
- Organizacije civilnog društva, neprofitne organizacije, društvena preduzeća, udruženja pravnih lica, fondacije i zadužbine
- Kompanije
- Zadruga (proizvodnja, stanovanje, potrošači)
- Socijalni partneri (sindikati, sektorska udruženja, udruženja poslodavaca, trgovinske komore i industrija).

Prihvatljivi kandidati mogu biti iz svih zemalja JIE, osim Kosova.

INSTRUMENT ZA POVEZIVANJE EVROPE – CEF⁹⁰

Instrument za povezivanje Evrope (CEF) ključni je instrument finansiranja EU koji pomaže rast, radna mjesta i konkurentnost putem ciljanih infrastrukturnih investicija na evropskom nivou. CEF je finansijski instrument za period od 2014. do 2020. godine, namijenjen ulaganju u infrastrukturne prioritete EU u područja saobraćaja, energetike i digitalne tehnologije, osmišljen u svrhu jačanja i modernizacije aktuelne mrežne infrastrukture na području EU. Takođe, utvrđuje uslove, načine i postupke pružanja evropske finansijske podrške za transevropske mreže kako bi potporu dobili projekti od zajedničkog interesa. Drugi cilj CEF-a je da omogući Uniji da do 2020. godine postigne smanjenje emisije tzv. stakleničkih gasova za 20%, povećan-

je energetske efikasnosti za 20% i podizanje učešća 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, budžet CEF fonda iznosi 29,32 milijarde eura (23,2 milijarde za saobraćaj, 5,12 milijardi za energetiku i jedna milijarda eura za telekomunikacione mreže). Sredstva ovog instrumenta namijenjena su finansiranju projekata međunarodnih organizacija, istraživačkih centara, javnih i privatnih poduzeća, lokalnih i regionalnih vlasti, ministarstava i udruženja za razvoj.

Glavne programske aktivnosti su sljedeće:

- Održiv i djelotvoran prevoz;
- Integrisani modalitet prevoza;
- Izgradnja naprednih telekomunikacionih mreža;
- Podrška integraciji unutrašnjeg tržišta energije i interoperabilnosti električne energije i plina.

INSTRUMENT ZA POVEZIVANJE EVROPE ZA TRANSPORT – CEF TRANSPORT⁹¹

CEF Transport je instrument finansiranja, radi ostvarivanja evropske saobraćajne politike, namijenjen izgradnji nove, odnosno obnovi ili nadogradnji postojeće transportne infrastrukture u Evropi. Iz CEF Transport fonda se finansiraju prekogranični projekti, projekti usmjereni na unapređenje TEN-T mreže, projekti upravljanja saobraćajem i dr. Dalje, ovaj instrument finansira inovativne projekte održive urbane mobilnosti, u cilju poboljšanja korišćenja infrastrukture, smanjenja uticaja saobraćaja na životnu sredinu, povećanja energetske efikasnosti i povećanja bezbjednosti u saobraćaju.

Ukupni budžet CEF Transport fonda u razdoblju 2014-2020 iznosi 24,05 milijardi eura, a projekti se finansiraju 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 saradnje – kao partner koji ugovorno definiše 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 traži takvu saradnju, ukoliko može ostvariti poslovni interes (profit) i koji je dužan da kvalitetno izvršava ugovorno dobijene i definisane 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 efikasnija proizvodnja javnih proizvoda ili usluga u odnosu na tradicionalan način pružanja javnih usluga. JPP se javlja u različitim područjima javne uprave, u različitim oblicima, s različitim rokom trajanja i s različitim intenzitetom, a najčešće u slučajevima kada javna uprava nije u mogućnosti da neposredno obavlja javne poslove u vlastitoj režiji iz dva razloga:

- Zbog nedovoljne stručnosti radnika javne uprave, kada su u pitanju specifični stručni poslovi, na primjer energetska efikasnost;
- Zbog velikih troškova javnih poslova u vlastitoj režiji (npr. nabavka građevinske opreme).

Karakteristike JPP projekata su:

- Dugoročna ugovorena saradnja (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 saradnje između javnog i privatnog sektora, isključivo na nivou razmjene informacija i kao pripremni oblici buduće saradnje;
- Javno-pravni kooperativni ugovori, tj. koncesije, kada privatni sektor dobija putem javnog tendera koncesiju na izgradnju i korišćenje određenog javnog dobra, pri čemu privatni sektor ima pravo da obavlja naplatu određenih naknada, tj. ostvarivanje prihoda na javnom dobru, uz plaćanje koncesije javnom sektoru;
- Civilno-pravni kooperativni ugovori, tj. dugoročni ugovori o zakupu, nabavci i pružanju usluga, s kooperativnim elementima, a koji se odnose na planiranje, izgradnju, finansiranje, poslovanje i upravljanje javnim poslovima ili javnim dobrom;
- Djelimična privatizacija, kada javni sektor ustupa dio svog osnivačkog prava privatnom sektoru na način da zadržava većinsko vlasništvo, čime se stvara osnova za dugoročnu strukturiranu saradnju 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.

Evropska komisija je donijela Zelenu knjigu o javno-privatnom partnerstvu EU 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 nabavkama. Prednost finansiranja projekata putem javno-privatnog partnerstva je u činjenici da se takva investicija ne posmatra kao povećanje javnog

duga. Ključni uslov nalazi se u klasifikaciji imovine koja se razmatra uz ugovor o partnerstvu. Imovina iz ugovora ne smatra se javnom imovinom samo ako postoji čvrst dokaz da privatni partner snosi većinu rizika vezanog uz partnerstvo. Može se zaključiti da javno-privatno partnerstvo doprinosi daljnjoj stabilnosti tržišta i privatizaciji državnog portfelja, što direktno utiče na održavanje trenda povećanja direktnih stranih ulaganja.

Što se tiče finansijske situacije brojnih gradova JIE, ova vrsta tržišnog finansiranja za razvoj i sprovođenje SUM-a je obećavajuća, ali je priprema i realizacija 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 saobraćaja u Tirani, Albanija (SUSTRAFFTIA)⁹⁴

ECAT Tirana (Centar za životnu sredinu, administraciju i tehnologiju), uz podršku Ministarstva zaštite životne sredine, šuma i vodoprivrede, u suradnji s gradom Tirana pokrenuo je projekt "Održivi razvoj saobraćaja u Tirani, Albanija" (SUSTRAFFTIA) koje finansira LIFE program i sufinansira Savezno ministarstvo zaštite životne sredine, prirode, očuvanja i nuklearne sigurnosti Njemačke.

Projekat je imao za cilj da poboljša saobraćaj u gradu Tirani, doprinoseći direktno smanjivanju zagađenosti vazduha u Tirani.

Četiri glavne aktivnosti SUSTRAFFTIA projekta su:

- 1) Izrada Integrirane strategije za održivi razvoj saobraćaja u Tirani
- 2) Doprinis praćenju zagađenosti vazduha u Tirani vezanog za saobraćaj
- 3) Osposobljavanje ključnog osoblja
- 4) Povećanje javne svijesti o efektima na životnu sredinu vezanim za saobraćaj i širenje znanja i publikacija

Ključne komponente Integrirane strategije održivog razvoja saobraćaja u Tirani su:

- Integrirano planiranje gradskog prevoza i upravljanje potražnjom
- Strogi standardi emisije gasova za nova i korišćena vozila
- Uvođenje čistog goriva
- Pravilna inspekcija i održavanje svih vozila.

U izradi Strategije je učestvovao veliki broj subjekata od koji je važno pomenuti Ministarstvo zaštite životne sredine, šumarstva i vodoprivrede, Ministarstvo za javne radove, saobraćaj i telekomunikacije, Nacionalnu agenciju za zaštitu životne sredine i šume, Institut za saobraćajne studije, Institut za javno zdravstvo, i brojni drugi.

Opština Skadar

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

Plan održive urbane mobilnosti opštine Skadar prvi je SUMP razvijen u Albaniji. Njegovu izradu podržala je EU, koordinirao REC Albanija a pripremila ga je institucija GO2⁹⁵. SUM opštine Skadar je dao instrumentalni koncept planiranja za podsticanje održivih načina prevoza i rješavanje problema urbane mobilnosti, radi dostizanja lokalnih i viših društvenih i ekonomskih ciljeva opštine Skadar

Izrada SUMP-a opštine Skadar trajala je 18 mjeseci ili više od 3.200 radnih sati tima sastavljenog od 12 domaćih/međunarodnih stručnjaka i 210 volontera. Važno je istaći da su javnost i učesnici bili uključeni od samog početka i da je ovaj SUMP vodeći primjer uspješne saradnje opštinske administracije i brojnih zainteresovanih strana u Skadru. Petnaest treninga i javnih rasprava s različitim učesnicima u opštini Skadar pokazali su značaj zajedničkog rada sa ciljem povećanja kvaliteta života svih građana opštine. SUMP opštine Skadar je primjer kvalitetno izrađenog SUMP-a i odličan vodič za dalji razvoj SUMP-ova u Albaniji.

BOSNA I HERCEGOVINA

Federacija Bosne i Hercegovine (FBiH)

Grad Sarajevo

Projekt: Izgradnja biciklističkih staza u gradu Sarajevu

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

Ciljevi projekta su sljedeći:

- Stvaranje potrebne infrastrukture za razvoj biciklističkog saobraćaja u Sarajevu
- Izgradnja glavne biciklističke uzdužne ceste kroz Sarajevo, kao osnove za dalje širenje mreže biciklističke infrastrukture prema gore pomenutom elaboratu

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

- Podizanje javne svijesti o zdravim i sigurnim prevoznim sredstvima.

Projekat je realizovan kroz 3 faze:

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

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

Republika Srpska (RS)

Grad Banja Luka

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

Grad Banja Luka pripada velikoj porodici evropskih gradova koji promovišu održivi razvoj. Najvažniji ciljevi grada su održiva mobilnost, bolja životna sredina i borba protiv klimatskih promjena. Grad realizuje različite akcije za poboljšanje kvaliteta vazduha i izgradnju čistije i zdravije sredine za svoje stanovnike. Veliki broj raznovrsnih aktivnosti realizovan je pod sloganom "Misli globalno, djeluj lokalno".

BL-bus mobilna aplikacija, novi projekat pogodnosti javnog prevoza, ima za cilj da unaprijedi javni prevoz čineći ga atraktivnijim, pristupačnijim, dostupnijim, jednostavnijim, priuštivijim i dostižnijim za sve građane Banja Luke - (Attractive, Accessible, Available, Approachable, Affordable, Attainable) - 6A za održivi javni prevoz u Banja Luci.

Sve informacije potrebne za uštedu vremena i prijatnu upotrebu javnog autobusnog prevoza u Banja Luci dostupne su u App Store i Google Play Store aplikacijama. Napredni vodič BL-Bus razvijen je kako bi olakšao putovanje javnim prevozom 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 prevoza u Prištini - Planiranje održive urbane mobilnosti

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

- Nabava 51 niskopodnog EURO-VI autobusa za operatora javnog prevoza, firmu Trafika Urban u vlasništvu grada Prištine i obnova depoa
- Razvoj SUMP-a koji će pomoći Gradu u upravljanju mobilnošću, kako bi bio kompatibilan s evropskim zahtjevima za zaštitu životne sredine.

Što se tiče razvoja SUM-a, izvršeno je devet aktivnosti:

1. Priprema plana za sektor gradskog saobraćaja u Prištini, koji bi odredio buduća prioritetna ulaganja u sektoru
2. Priprema saobraćajnog modela, kao osnova za procjenu cjelokupnog plana mobilnosti
3. Akcije kojima se osigurava dostupnost saobraćajnog sistema svima, tako da gradski javni objekti, uključujući javni prevoz, mogu pružati usluge na inkluzivnoj osnovi
4. Akcije za poboljšanje bezbjednosti i neškodljivosti u svim načinima prevoza i za smanjenje broja nezgoda
5. Akcije za smanjenje zagađenja vazduha i buke, emisije tzv. stakleničkih gasova (GHG) i potrošnje energije
6. Akcije za poboljšanje efikasnosti i ekonomičnosti prevoza osoba, uključujući definisane izvore finansiranja tih aktivnosti, uključujući javno preduzeće (Trafika Urban) i privatne prevoznike
7. Izrada opšteg 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 saobraćajnih mreža
9. Preporuke o mogućnostima učešća privatnog sektora u pružanju usluga gradskog prevoza u Prištini.

Grad Priština, opština Peć i druge kosovske opštine

Projekt: MOBKOS: Zajednička izgradnja urbane mobilnosti na Kosovu⁹⁶

U suradnji Vlade Flandrije, Ministarstva saobraćaja i komunikacija i opštine Peć, projekat 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.

Opština Peć bila je pilot-opština u kojoj su obavljene radnje prikazane na slici 24.



Slika 24 Demo SUM akcije u Peć⁹⁷

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

- Uvesti ograničenja pristupa gradskim i opštinskim centrima i stambenim područjima
- Kategorizovati urbane puteve i revitalizirati javni prostor

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

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

- Revitalizirati javni prevoz u opštinama kao nužan preduslov za razvoj SUM-a
 - Promovisati čistu, sigurnu i aktivnu urbanu mobilnost (pješačenje i vožnja bicikla, čista vozila)
 - Unaprijediti upravljanje gradskom saobraćajnom mrežom puteva i ulica i sprovesti sistem upravljanja parkiranjem
 - Kontinuirana primjena soft mjera: SUM kampanje za podizanje javne svijesti, SUM edukativne aktivnosti, akcije Evropske sedmice mobilnosti, itd.
 - Implementirati SUM rješenja za saobraćaj i isporuku tereta
 - Usvojiti novi pristup upravljanju urbanom mobilnošću putem kooperativnih načina upravljanja i partnerstva.
- Uspješna realizacija projekta MOBKOS značajno je smanjila negativne uticaje gradskog saobraćaja i prateće probleme, kao što su zagušenje, nesreće na putevima, gubitak javnog prostora, zagađenje itd. Dalje, jačanje ekonomije gradova i opština Kosova, uz poboljšanje kvalitete života, bezbjednosti i zdravlja građana promovisanjem održive urbane mobilnosti veliki je izazov za koji centralne i lokalne vlasti na Kosovu treba zajednički da se pripreme.

Kosovske opštine

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

Decentralizacija i opštinska podrška (DEMOS)⁹⁸ je projekt Demokratskog upravljanja i decentralizacije Švajcarskog biroa za saradnju za Republiku Kosovo. DEMOS podržava opštine za postizanje vidljivih i opipljivih poboljšanja u pružanju usluga svojim građanima na različite načine, uključujući poboljšanje opštinskog saobraćajnog sektora. DEMOS radi sa 17 partnerskih opština koje su grupisane u zapadnim, centralnim i istočnim regijama Kosova i koje pokrivaju oko 40% populacije Kosova (otprilike 700.000 stanovnika). Projekt DEMOS sprovodi organizacija Helvetas Swiss Intercooperation i finansira Švajcarski biro za saradnju (SCO).

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

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

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

Projekt: Održiva urbana mobilnost u gradu Skoplju

Može se reći da je Grad Skoplje pionir SUM-a u zemljama jugoistočne Evrope, koji je posljednjih nekoliko godina provodio brojne akcije i projekte usmjerene na razvoj SUM-a. Neke od najvažnijih biće 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 prevoznika JSP Skopje
- Pametno izdavanje ulaznica u svim autobusima za javni prevoz
- Rekonstrukcija biciklističkih staza
- Prikazi podataka za putnike u stvarnom vremenu - 50 ekrana na autobuskim stanicama
- Operativni centar za kontrolu javnog prevoza - nadzor autobusa korišćenjem automatskog sistema lokacije vozila
- Automatizovano upravljanje saobraćajem u Skoplju - centar za upravljanje i kontrolu saobraćaja
- Mobilne aplikacije - Zelena ruta Skoplje
- Smanjenje zagušenja u Evropi - Povećanje efikasnosti saobraćaja - CREATE projekt
- Nastavak smanjenja zagušenja stvaranjem mogućnosti za više šetnje i vožnje biciklom - FLOW projekt

Grad Skoplje

Projekt: Skoplje Velo projekt

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

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

Važan dio projekta je sprovođenje šeme subvencija za kupovinu bicikala za građane. Građanima je odobrena subvencija od 40% cijene bicikla, ili do 4.000 MKD za kupovinu novog bicikla (oko 2.800 bicikala 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 realizaciju projekta izgradnje biciklističkih staza kroz rekonstrukciju i prilagođavanje gradskih puteva prema preporukama i smjernicama predviđenih Prostornim planom Podgorice (PUP). Rješenje urbanističkog planiranja predviđa izgradnju pet koridora biciklističkih staza ukupne dužine oko 14,5 km.

U 2015. godini prva biciklistička ruta (Koridor 3) završena je s jednosmjernim koridorom ukupne dužine 2.9 km. Radovi na svim koridorima sprovedeni su tokom 2016. godine. Godine 2017. završen je rad na Koridoru 1, s ukupnom dužinom u jednom 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, trebalo bi da bude završen 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 saobraćajne infrastrukture
Pored biciklističkih staza, izgrađen je i veliki broj parkirališta za bicikle. U cilju povećanja kulture pješaćenja u Podgorici je sagrađen pješački most i parkovi s pješačkim područjima. U svrhu opuštanja i efikasnosti saobraćaja, na pojedinim putevima izgrađeni su kružni tokovi kako bi se smanjio broj automobila i zagušenja, što je rezultiralo smanjenom potrošnje goriva i smanjenom emisijom zagađujućih materija. Dalje, izgradnja mini-zaobilaznice, kao i nekoliko mostova rezultirala je bržim saobraćajem, smanjenjem zagušenja, poboljšanim kvalitetom vazduha, povećanom bezbjednošću i, generalno, poboljšanim mikroklimama u smislu smanjenja uticaja "toplog gradskog ostrva".

Grad Podgorica

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

Grad Podgorica

Projekt: GIZ ORF EE projekt - Mreža energetski efikasnih glavnih gradova u Jugoistočnoj Evropi - NEEC

Uspješna realizacija projekta NEEC rezultirala je brojnim dostignućima u Podgorici:

- Grad Podgorica pridružio se EU inicijativi Sporazum gradonačelnika EU (CoM) i prihvatio obaveze
- Akcioni plan energetski održivog razvoja (SEAP) glavnog grada Podgorice razvijen je prema zahtjevima CoM i usvojen od strane uprave grada.
- Jačanje kapaciteta gradske uprave i uvođenje upravljanja energijom
- Uspostavljanje i uspješno poslovanje informacionih centara i info-tačaka energetske efikasnosti u glavnom gradu Podgorici
- Jačanje saradnje između glavnih gradova u Jugoistočnoj Evropi i razmjena znanja i iskustva među njima.

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

Opština Tivat

Projekt: Poboljšanje saobraćajnog sektora u opštini Tivat

Opština Tivat kontinuirano ulaže velike napore u pokušaj prevladavanja saobraćajnih izazova posljednjih nekoliko godina, a najvažnije se navedene u okviru projekta Unapređenje saobraćajnog sektora u opštini Tivat:

- Novi saobraćajni propisi - regulacija saobraćaja i parking
- Stvaranje Park and Ride stanica
- Poboljšanje saobraćajne infrastrukture - ulica, signalizacije, sigurniji pješački prelazi, pristupne rampe za osobe s invaliditetom, podzemni prolazi za pješake
- Unapređenje biciklističkih objekata
- Uređenje pješačkih staza i održavanje postojećih pješačkih i biciklističkih staza
- Kružni tokovi na glavnoj ulici - jedan u blizini ulaza u centar grada, a drugi u blizini aerodroma Tivat
- Kontinuirane aktivnosti podizanja javne svijesti o SUM-u.

Opština Perast

Projekt: Održivi saobraćajni sistem u opštini Perast

Cilj projekta je da uspostavi nove moderne i sofisticirane saobraćajne tehnike, s obzirom na očuvanje životne sredine u opštini Perast.

Osnovna je ideja ograničena saobraćajna zona u kojoj će samo stanovnici, osobe s invaliditetom i dobavljači hrane moći da uđu u opštinu motornim vozilima. Na ulazu i izlazu opštine nalaziće se dva parkinga. Bicikli, električni automobili i Segways vozila će se koristiti kao sredstvo prevoza, a parkiranje i ostalo će biti kontrolisano putem sistema za kontrole pristupa. Potrebna energija će se osigurati putem fotonaponskih ploča.

SRBIJA

Grad Beograd

Projekt: Podrška održivom saobraćaju u gradu Beogradu

Podršku održivom prevozu u gradu Beogradu, finansiranu iz Globalnog fonda za zaštitu životne sredine (GEF), sproveo je UNDP 2013. godine, u partnerstvu s Ministarstvom poljoprivrede i zaštite životne sredine i Gradom Beogradom, kroz Agenciju za razvoj zemljišta i Sekretarijat za saobraćaj. Opšti cilj projekta bio je smanjenje emisije u Beogradu poboljšanjem sistema javnog prevoza, jačanjem učešća biciklista u saobraćaju i osiguravanjem političkog okvira za održivi razvoj gradskog saobraćaja. Neki od najvažnijih rezultata projekta bili su objavljivanje "Alata za održivu urbanu mobilnost" i priprema prve faze SUMP-a grada Beograda.

Grad Kruševac

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

SUMP grada Kruševca, prvi SUMP razvijen u Srbiji, definiše viziju, dugoročne i srednjoročne ciljeve i mjere za razvoj održive urbane mobilnosti na području grada Kruševca do godine 2030. U cilju uspješne realizacije SUMP-a, gradske vlasti su imenovale deveteročlani odbor za sprovođenje SUM-a (članovi Gradskog sekretarijata za bezbjednost saobraćaja, Gradskog sekretarijata za urbanizam i Gradskog odbora za zaštitu životne sredine, predstavnici urbanističkih i službi za upravljanje parkinzima iz gradske uprave, predstavnici firmi javnog prevoza 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, radi povezivanja gradskih vlasti i institucija u vlasništvu grada. SUMP grada Kruševca od 2017-2030. godine usvojila je gradska uprava 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 djelova 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 saobraćaj) započeo je 2015. godine, kada je dio Vidovdanske ulice zatvoren za sav motorni saobraćaj tokom sedam dana Evropske nedjelje 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 saobraćaj, omogućavajući javni prostor za druge aktivnosti 2017. godine trajalo je još duže, odnosno od 1. juna do početka oktobra. Područje oslobođeno motornog saobraćaja 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 upoređenju sa principom Ulicom za vozila

Grad Šabac

Projekt: Savapark¹⁰⁰

Projekt Savapark reguliše široko područje 4,5 km duge obale rijeke Save u Šapcu, pokrivajući površinu od gotovo 350 hektara, s ciljem da ovaj uglavnom neiskorišćeni prostor pretvori u zeleni park za rekreaciju građana. Veličina prostora i zahtjevi dostupnosti svima zahtijevaju neki saobraćaj kao nužnost, ali unutar parka ograničen je na električna vozila. Parking je osiguran u višespratnim garažama sa zelenim fasadama, s prioritetnim parkingom za osobe s invaliditetom i električna vozila. Projekt Savapark promoviše održive načine prevoza i podstiče korisnike da pješake ili voze bicikl dok uživaju u parku.

Grad Šabac

Projekt: Razvoj javnih prostora¹⁰¹

Projekat razvoja javnih prostora započeo je 2015. kada je javni parking na glavnom gradskom trgu pretvoren 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 rekonstrukcija 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/>

SUMSEEC RODNA RAVNOPRAVNOST

RODNA RAVNOPRAVNOST U ZEMLJAMA JIE

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

Karakteristika država JIE je 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 produblivanje nejednakosti između žena i muškaraca u zemljama Jugoistočne Evrope bitno je uticala nedavna prošlost, poslijeratna obnova, izgradnja država i njihova opredijeljenost za pristupanje EU¹⁰³. Iako je uspostavljen temeljni pravni i politički okvir za rodnu ravnopravnost, u praksi žene ne uživaju jednaka prava, a svi nacionalni planovi za ravnopravnost polova su nedovoljno finansirani i slabo se sprovode.

Generalno, ravnopravnost polova u zemljama Jugoistočne Evrope je na izuzetno niskom nivou. Jedina publikacija dostupna u regiji je poglavlje o rodnoj ravnopravnosti u makedonskom Trećem nacionalnom izvještaju o klimatskim promjenama, pripremljenom u okviru izvještavanja o napretku zemlje na Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih nacija o klimatskim promjenama (UNFCCC) 2014. godine. Pomenuto poglavlje daje temeljan pregled rodne i klimatske promjene u Makedoniji. Dokument sadrži pokazatelje rodni i klimatskih promjena, kao i predloženi akcioni plan o prilagođavanju 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 da postignu veću ravnopravnost polova. Istovremeno, dinamiku tih tranzicionih ekonomija karakteriše potraga za novim nacionalnim identitetom, koju generalno podupire obnavljanje tradicionalnih i visoko stereotipnih i nejednakih rodni normi i vrijednosti. Kao rezultat toga, odnosi između žena i muškaraca kontinuirano se mijenjaju i nanovo definišu, kao i njihov odnos prema državi. Posljedični izazovi naročito su vidljivi u veoma spornim područjima, kao što su energetska upravljanje i sadašnje stanje ravnopravnosti polova. Dinamika dodatno utiče i na tekuću ekonomsku i finansijsku 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 rodnoj dimenziji u sektoru saobraćaja
- Ograničena zastupljenost i učešće žena u saobraćajnom sektoru (stvaranje politika, zapošljavanje, obrazovanje/studije/obuka, građanski angažman)
- Povoljniji uslovi zaposlenja za muškarce (pristup, plata, 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 starateljstva (domaćinstvo, njega djece, bolesnih i starijih), što je nedovoljna upotreba ljudskih kapaciteta i resursa te veoma 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 polova u SUMSEEC-u je visok, a glavne preporuke su sljedeće

- Drastično povećanje broja žena donosilaca odluka na svim nivoima
- Sprovođenje GE politike i zakonodavstva u zemljama JIE
- Ravnopravni uslovi zaposlenja (plata, razvoj karijere, radni uslovi, itd.)
- Sprovođenje kontinuiranih informacionih i obrazovnih aktivnosti usmjerenih na povećanje javne svijesti o ravnopravnosti polova
- Pozicioniranje osoba za rodna pitanja ili stručnjaka za ravnopravnost polova, kao obaveznih zaposlenih u javnim organima, institucijama i organizacijama na svim nivoima
- Uspostavljanje finansijskih programa za nevladine organizacije koje se bave pitanjima rodne ravnopravnosti
- GE kao snažni kriterijum evaluacije za mehanizme finansiranja EU (Horizont 2020, IPA II, programi Evropske teritorijalne saradnje, CIVITAS, Elena itd.).

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

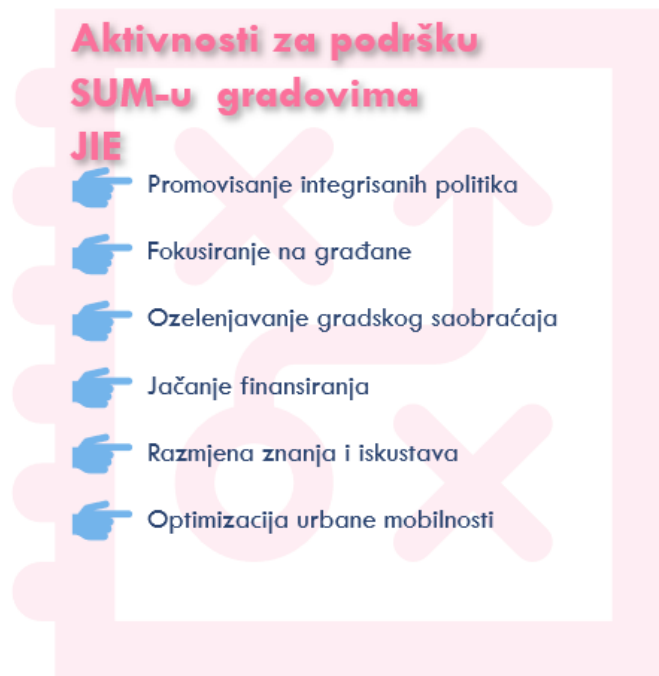


Slika 25. Šest glavnih SUMSEEC ciljeva



Slika 26. Osam glavnih SUMSEEC ciljeva u gradovima

Generalno, najbolji način za postizanje šest glavnih SUMSEEC ciljeva i osam SUMSEEC ciljeva u gradovima prikazani su na slici 27.



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

Aktivnosti koje treba preduzeti u cilju razvoja SUM SEE grada/opštine podijeljene su u šest glavnih kategorija:

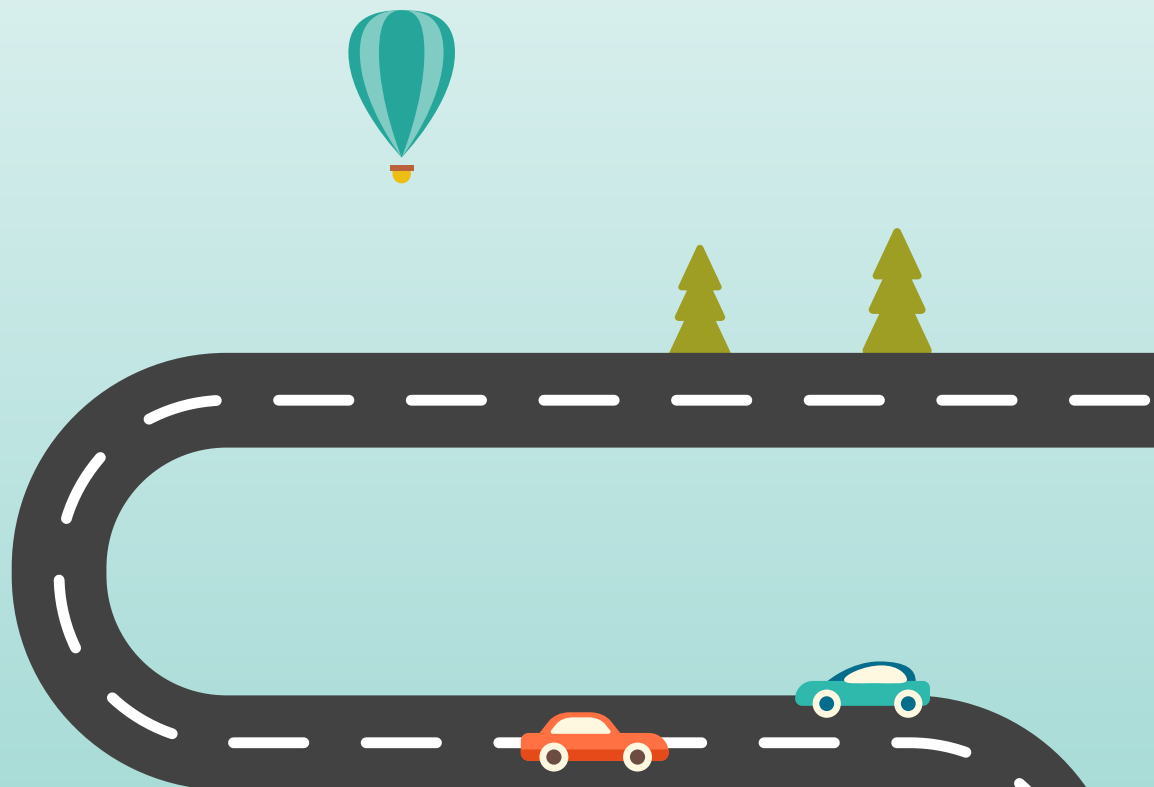
- Strateške
- Zakonodavne i regulatorne
- Tehničke
- Fiskalne/Finansijske
- Komunikacija/Jačanje kapaciteta
- Istraživanje i razvoj.

S T R A T E Š K E	Uspostaviti podršku u cijelom političkom spektru za razvoj SUM SEE grada/opštine
	Uspostaviti nezavisni odbor za praćenje i izvještavanje o napretku razvoja SUM SEE gradova/opština na trajnoj osnovi, uključujući izradu preporuka za poboljšanja i periodična ažuriranja
	Sprovesti sistematsku procjenu prepreka razvoju SUM-a u svakom segmentu i identifikovati optimalna rješenja za uklanjanje prepreka
	Kontinuirano redukovati energetska siromaštva unapređenjem održive urbane mobilnosti u SUM SEE gradu/opštini
	Postaviti ciljeve multisektorske sinergije saobraćaja s drugim sektorima (urbanizam, energetika, građevinarstvo, ekologija, turizam, i dr.)
	Uormirati široku grupu učesnika kao forum za konsultacije, formulisanje 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	Identifikovati pokretače i razviti podsticajno nacionalno zakonodavstvo za ubrzani razvoj SUM-a
	Donijeti i sprovesti propise o SUM-u na opštinskom nivou
	Donijeti nacionalne strategije o tehnologijama niskog/nultog nivoa emisija ugljenika 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 sprovesti 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 ugljenika u gradu/opštini
	Osigurati kontinuirani, strogi nadzor i kontrolu usklađenosti s ekološkim standardima
	Razviti pakete rješenja koja se mogu lako primijeniti u različitim gradovima/opštinama
	Uvesti standarde kvaliteta/sistema sertifikovanja za vozila javnog prevoza
	Primijeniti pametna rješenja za saobraćaj (inteligentni semafori, mjerači protoka saobraćaja, itd.)
Osigurati kontinuirani, strogi nadzor i kontrolu usklađenosti sa standardima održivog saobraćaja	


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

21 KORAK PREMA SUM SEE GRADU/OPŠTINI

1.	Donijeti i objaviti odluku gradske/opštinske uprave da će se grad/opština razvijati u smjeru SUM SEE grada/opštine
2.	Izgraditi uspješnu organizacionu 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 učesnika u izradu kvalitetnog SUMP-a
6.	Identifikovati konkretne mjere za unaprjeđenje saobraćajnog sektora u gradovima/opštinama
7.	Iskoristiti Evropsku nedjelju mobilnosti na najbolje načine (Poglavlje 11)
8.	Iskoristiti dostupnost velikog broja alata za razvoj SUM SEE grada/opštine
9.	Kontinuirano jačati razvoj grada/opštine sprovođenjem SUM mjera i stvaranjem novih (zelenih) poslova
10.	Uspostaviti odličnu saradnju sa što većim brojem gradova/opština radi zajedničkog SUM razvoja i sinergije
11.	Iskoristiti vodeće EU inicijative, programe, platforme i partnerstva (Poglavlje 2)
12.	Uspostaviti indikatore održive urbane mobilnosti (SUMI)
13.	Identifikovati i kontinuirano podnositi prijave za raspoložive EU fondove (Poglavlje 12)
14.	Kontinuirano razmjenjivati iskustava i najbolje prakse s drugim gradovima/opštinama JIE (Poglavlje 13)
15.	Kontinuirano mjeriti emisije tzv. gasova staklene bašte u gradu/opštini i obavještavati javnost o rezultatima
16.	Razviti zajednički know-how-a u SUM SEE gradovima/opštinama
17.	Kontinuirano pripremati i sprovoditi razne oblike SUM edukacije za različite ciljne grupe pod motom Znanje je moć!
18.	Kontinuirano organizovati SUM akcije i kampanje podizanja javne svijesti
19.	Uspostaviti inovativne finansijske instrumenata za sprovođenje SUM mjera (JPP, kolektivno finansiranje, itd.)
20.	Unaprijediti kvalitet života u SUM SEE gradovima/opštinama kroz smanjenje zagađenja i poboljšanje kvalitete vazduha, smanjenje zagušenja, reduciranje buke i dr.)
21.	Generalno poboljšati kvalitet života u SUM SEE gradovima/opštinama kroz kontinuirani razvoj održive urbane mobilnosti pod motom: Ulice za ljude, a ne za automobile!



Objavio:

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