

PLANOVI ODRŽIVE MOBILNOSTI U GRADOVIMA (SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS – SUMP)

Policy
Brief
06
IV - 2019.

INTRO

Na inicijativu »Zelenog kluba BiH« te uz podršku i suradnju Škole za političke studije Vijeća za Europu BiH i GIZ- Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Europu – Energetska Efikasnost (ORF-EE) izrađena je prva SUMP brošura.

SUMP brošura namijenjena je svim nadležnim službama i odgovornim građankama i građanima koji prostor u kojem žive i koji dijele sa drugima žele prilagoditi sebi i svojim potrebama, te ga učiniti kvalitetnijim i boljim za svakodnevni život. Često se nadležnim službama smatraju samo određeni sektori, a SUMP brošura nudi informacije i pristup šire uključenosti svih relevantnih aktera u gradovima i sredinama koji se odluče primijeniti ovaj plan održive mobilnosti.

SUMP brošura u centar zbivanja stavlja stanovnike grada s ciljem da grad i njegovu okolinu prilagodi potrebama stanovnika i da njihov život učini kvalitetnijim u bolje organiziranom prostoru za življenje. Da bi se danas udovoljilo osnovnim potrebama stanovnika gradova potrebno je promijeniti sam pristup u građenju, uspostaviti i povezati prometnice gradskog prijevoza, te osvijestiti o važnosti sudjelovanja u aktivnostima koje se navode u planu održive mobilnosti, jer je interakcija i participacija građanki i građana od ključne važnosti za uspjeh i održivosti.

Dobrodošle i dobrodošli u SUMP grad – Grad za ljude, a ne automobile!

SUMP UKRATKO

SUMP je po definiciji Europske komisije strateški plan, koji se nastavlja na postojeću praksu u planiranju i uzima u obzir integracijske, participacijske i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova za mobilnošću, sada i u budućnosti, te osigurao bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini (ELTIS, 2013).

Cilj SUMP-a je stvaranje održivog prometnog sustava u gradovima pomoću:

- osiguravanja dostupnosti poslova i usluga svima;
- poboljšanja sigurnosti i zaštite;
- smanjenja zagađenja, emisije stakleničkih plinova i potrošnje energije;
- povećanja učinkovitosti i ekonomičnosti u transportu osoba i roba;
- povećanja atraktivnosti i kvalitete gradskog okoliša.

Politika i mjere utvrđene SUMP-om trebaju uključivati sve oblike i načine transporta u cijeloj gradskoj aglomeraciji kao što su javni i privatni, putnički i robni, motorizirani i ne-motorizirani, pokretni i stacionarni transport (parkirališta).

POVIJEST SUMP

Razvoj SUMP u Europi je rezultat inicijative i aktivnosti Europske komisije posljednjih 15 godina. U Akcijskom planu za urbanu mobilnost objavljenom 2009. godine, Europska komisija podržala je brže usvajanje SUMP-a u Europi pomoću materijala sa smjernicama, promocijom, razmjenom najboljih praksi, utvrđivanjem mjerila i podrškom obrazovnih aktivnosti za profesionalce u urbanoj mobilnosti.

U ožujku 2011. godine, Europska komisija objavila je Bijelu knjigu o transportu, „Put ka jedinstvenom europskom transportnom području – Prema kompetitivnom i ekonomičnom transportnom sustavu" (COM(2011)0144 final). Njome se predlaže razmatranje mogućnosti uvođenja Planova mobilnosti u gradovima kao obaveze za gradove određene veličine, prema nacionalnim standardima temeljenima na Smjernicama EU-a. Također predlaže istraživanje povezivanja fondova za regionalni razvoj i kohezijskih fondova za gradove i regije koje predaju aktualan i nezavisno potvrđen certifikat o Postignućima urbane mobilnosti i reviziji održivosti. Bijela knjiga o transportu predlaže i istraživanje mogućnosti za izgradnju europskog okvira za podršku za progresivnu implementaciju SUMP u europskim gradovima.

KAKO FUNKCIONIRA

Plan održive mobilnosti u gradovima pruža učinkovitiji način nošenja s problemima vezanim uz transport u gradskim područjima. Oslanja se na postojeću praksu i zakonske okvire država članica, a njegove osnovne karakteristike su sljedeće:

Participacijski pristup

Uključenost građana i drugih sudionika je osnovni princip. Ključno je temeljito planiranje njihove uključenosti. To podrazumijeva obrazloženje zašto bi neki sudionici trebali biti uključeni i kakav bi trebao biti njihov utjecaj. Nakon utvrđivanja konkretnih sudionika, strategijom koordinacije sudionika treba utvrditi način i vrijeme njihove participacije. Kroz primjerenu participaciju građana i sudionika, odluke o pojedinim gradskim transportnim mjerama kao i sam SUMP dobivaju značajnu mjeru „javne legitimnosti“.

Zavjet održivosti

Posvećenost principima održivosti je nužna. S obzirom da je održivost složen koncept, važno je razviti zajedničko shvaćanje među ključnim sudionicima o tome što održivost i održiva mobilnost znače za grad i okolinu. U razvoju SUMP-a, uz transport i mobilnost, treba uzeti u obzir društvene, ekonomske i političko-institucionalne kriterije.

Integrirani pristup

Često iza razvoja plana stoji gradska služba za mobilnost ili transport. Međutim, relevantnost SUMP nije ograničena na mobilnost i transport te mu je jedna od važnih karakteristika uključivanje drugih gradskih i regionalnih službi (npr. katastra, službi za zaštitu okoliša, ekonomski razvoj, društvenu jednakost, zdravstvo i sigurnost) u proces planiranja. Velik je izazov uhvatiti se u koštac s problemima integracije i kooperacije, no to je također značajan izvor inovacija i poboljšanja.

Jasna vizija, svrha i mjerljivi ciljevi

Plan se treba temeljiti na dugoročnoj viziji razvoja transporta i mobilnosti za cijelu gradsku aglomeraciju. Treba pokrivati sve oblike i načine transporta: javni i privatni, putnički i robni, motorizirani i ne-motorizirani, pokretni i parkirališni. Strateška vizija pruža kvalitativan opis željene budućnosti grada i usmjerava razvoj primjerenih mjera planiranja. Vizija treba biti određena specifičnim ciljevima koji opisuju željenu promjenu. Promjene i utjecaji također moraju biti mjerljivi te zahtijevaju dobro promišljen skup ciljeva koji se usredotočuju na određena područja i pokazatelje.

Revizija transportnih troškova i koristi

Odabir mjera vođen je ne samo učinkovitošću, nego i isplativošću. Posebice u vremenima kada je budžet za gradski transport i mobilnost umanjen, ključno je postići najveći učinak uz najmanju potrošnju resursa. To zahtjeva osnovnu procjenu mogućnosti uzimajući u obzir troškove i koristi, uključujući i one teže mjerljive poput efekata stakleničkih plinova ili utjecaja na kvalitetu zraka. Europska komisija u svojoj Bijeloj knjizi o transportu (2011.) naglašava važnost internalizacije vanjskih troškova za sve načine transporta pomoću zajedničkih principa, pri tome uzimajući u obzir posebnosti svakog načina transporta.

KORISTI SUMP-a ZA GRADOVE U BIH

Bolja kvaliteta života

SUMP je plan za ljude, a ne automobile i promet. U sebi nosi emocionalnu poruku, primjerice kada je cilj kvalitetniji javni prostor ili povećanje sigurnosti djece.

Poboljšanje mobilnosti i pristupačnosti

Planiranje mobilnosti u gradovima koje je orijentirano na ljude u konačnici rezultira poboljšanjem mobilnosti građana te omogućava bolji pristup urbanim područjima i njihovim uslugama.

Pogodnosti u zaštiti okoliša i zdravlja

Rad na poboljšanju kvalitete zraka, smanjenju buke i ublažavanju klimatskih promjena vodi ka pozitivnim učincima na zdravlje i značajnim uštedama u zdravstvu.

Mogućnost utjecanja na veći broj ljudi

Planiranje održive mobilnosti u gradovima nudi mogućnost utjecanja na veći broj ljudi i bolje odgovara na potrebe različitih korisničkih grupa.

Odluke koje podržavaju sudionici i građani

Planiranje za ljude implicira planiranje s ljudima. Uz pomoć građana i drugih sudionika, odluke vezane uz mjere mobilnosti u gradovima mogu pridobiti značajan nivo „javne legitimosti“.

Učinkovito ispunjavanje zakonskih obaveza

Planiranje održive mobilnosti u gradovima pruža učinkovit način ispunjavanja zakonskih obaveza kao što je Direktiva o kvaliteti zraka Europske komisije ili nacionalna regulativa o kontroli buke.

Uspješniji gradovi i pristup sredstvima

SUMP može omogućiti pristup sredstvima za inovativna rješenja te tako stvoriti odlučujuću prednost u natječaju između gradova za javna sredstva.

Nova politička vizija, integracijski potencijal

SUMP nudi dugoročnu stratešku viziju. Podržava kulturu učinkovitog planiranja koja integrira sektore uprave i institucija, kao i gradove i njihovu okolinu.

Poboljšanje imidža grada

Grad uključen u planiranje održive mobilnosti u gradovima može se doimati kao inovativan grad okrenut budućnosti.

RAZLIKE IZMEĐU ODRŽIVOG I TRADICIONALNOG PROMETNOG PLANIRANJA

Osnovno pitanje tradicionalnog prometnog planiranja je:

- Koju infrastrukturu ćemo graditi?

Pitanja održivog prometnog planiranja su:

- Što želimo postići?
- Koji je najbolji način da se to postigne?
- Da li stvarno moramo nešto graditi zbog toga?
- Koga sve moramo konzultirati?
- Kako ćemo izmjeriti efekt djelovanja?
- Pomoću SUMP je veća vjerojatnost da ćemo postići željeno stanje
- SUMP daje argumente za djelovanje – zato ih je lakše odbraniti

Tradicionalno planiranje gradskog saobraćaja	Održivo planiranje gradskog saobraćaja
Glavni predmet postupka je infrastruktura	• Infrastruktura je jedan od načina za postizanje širih ciljeva
Projektno planiranje	• Strateško i ciljano planiranje
Netransparentno odlučivanje	• Transparentno odlučivanje sa uključivanjem javnosti
Glavni ciljevi su protok i brzina	• Glavni ciljevi su dostupnost i kvaliteta života
Fokusiranje na automobile	• Fokusiranje na čovjeka
Intenzivno investiciono planiranje	• Troškovno efikasno planiranje
Zadovoljavanje saobraćajne potražnje	• Upravljanje saobraćajnom potražnjom
Fokusiranje na velike i skupe projekte	• Fokusiranje na efikasno i postepeno poboljšanje
Domen saobraćajnih inženjera	• Interdisciplinarnost, integracija sektora za okolinu, prostor
Izbor saobraćajnih projekata bez strateške procjene	• Strateške procjene varijanti obzirom na postavljene ciljeve

ZAKONODAVSTVO U BIH

Transportne strategije i zakonodavstvo na državnom nivou Bosne i Hercegovine

Zakonodavni dokument	Kratki opis
Okvirna transportna politika Bosne i Hercegovine za period 2015–2030. http://www.mkt.gov.ba/	Okvirna transportna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine predstavlja bazni dokument koji će voditi razvoju strategije, propisa, programa, planova i drugih legislativnih akata usmjerenih na napredak i razvoj transportnog sektora na nivou Bosne Hercegovina, njenih entiteta i Distrikta Brčko u skladu s Ustavom BiH.
Okvirna transportna strategija Bosne i Hercegovine za period 2016–2030. http://www.mkt.gov.ba/	Okvirna transportna strategija BiH je planski dokument za transportnu i infrastrukturnu mrežu u Bosni i Hercegovini i sadrži strukturne prijedloge za razvoj transportnog sektora i programa izgradnje kapaciteta za usklađivanje s dugoročnim ciljevima i strateškim dokumentima Europske unije u području transporta. Strategija se bazira na sektorskim strateškim dokumentima oba entiteta i Brčko Distrikta.
Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom transportu (NN 1/02 i NN 14/03) http://www.granpol.gov.ba/	Zakon uređuje načine i uvjete prijevoza putnika i robe vozilima u međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu, prijevoz prevelike robe, inspekciju, carinsku kontrolu i zahtjeve plaćanja naknade za korištenje cesta. Nadalje, zakon regulira rješavanje problema ilegalnog prijevoza putnika u međunarodnim transportnim operacijama, obzirom na poteškoće s kojima se suočavaju nadležna tijela za inspeksijske poslove u smislu dokazivanja kršenja i pokretanja odgovarajućih postupaka. Ovaj zakon također ima za cilj uskladiti zakonodavstvo BiH s EU zakonodavstvom u području prijevoza putnika i robe. Nadalje, djelimično regulira javni prijevoz u Sarajevu i njegovoj okolini, jer se prijevoz između Sarajeva i Istočnog Sarajeva tretira kao međuentitetski prijevoz.
Zakon o osnovama sigurnosti transporta na cestama u Bosni i Hercegovini (NN 06/06 – NN 9/18) http://www.mkt.gov.ba/	Zakon propisuje odredbe za sve učesnike u cestovnom transportu, uključujući i bicikliste. Posebno je zanimljivo da je od početka provedbe (2007.) uporaba zaštitnih kaciga za bicikliste i osobe na biciklu bila obavezna, no 2017. godine izmjene i dopune ovog zakona ukinule su obavezu, te od 2017. godine vozač bicikla nije dužan koristiti zaštitnu kacigu.

Transportne strategije i zakonodavstvo u Federaciji Bosne i Hercegovine

Zakonodavni dokument	Kratki opis
Transportna strategija Federacije Bosne i Hercegovine za period 2016–2030. http://www.parlamentfbih.gov.ba/	Glavni dio Transportne strategije sadrži ciljeve i aktivnosti, čija kombinacija čini stratešku viziju entitetskog transportnog sistema FBiH do 2030. godine. Posebni ciljevi dani su za različite vrste transporta u FBiH (cestovni, željeznički, vodeni i zračni), a zasnivaju se na prioritetima transportne politike FBiH. Transportna strategija FBiH obuhvata kratkoročne (2016–2020), srednjoročne (2021–2025) i dugoročne (2026–2030) aktivnosti koje će biti provedene kako bi se postigli specifični ciljevi za svaki aspekt transporta.

PLANOVI ODRŽIVE MOBILNOSTI U GRADOVIMA (SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS – SUMP)

<p>Zakon o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine (NN 28/06 and NN 2/10) https://propisi.ks.gov.ba</p>	<p>Ovim zakonom uređuju se uvjeti i način obavljanja djelatnosti prijevoza osoba i terete motornim, priključnim i zaprežnim vozilima u cestovnom prijevozu; rad stanica tehničkog pregleda na području Federacije Bosne i Hercegovine; djelatnost javnog prijevoza putnika i tereta u linijskom i vanlinijskom cestovnom prijevozu; prijevoz za osobne potrebe; inspekcijski nadzor; kaznene odredbe, te prijelazne i završne odredbe.</p>
<p>Zakon o cestama u Federaciji Bosne i Hercegovine (NN 12/10, NN 16/10 i NN 6/13) http://www.fbihvlada.gov.ba/</p>	<p>Ovim zakonom uređuje se: razvrstavanje javnih cesta, upravljanje cestama i pravni položaj upravitelja, planiranje, gradnja, rekonstrukcija, održavanje, ugovaranje i ustupanje radova, zaštita cesta, uvjeti odvijanja transporta na cestama, koncesija na cestama, finansiranje cesta, upravni nadzor nad provođenjem Zakona, kazne i druga pitanja od značaja za Federaciju Bosne i Hercegovine iz oblasti cesta.</p>

Transportne strategije i zakonodavstvo u Republici Srpskoj

Zakonodavni dokument	Kratki opis
<p>Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju Republike Srpske (SG RS 47/17) http://putevirs.com/</p>	<p>Ovim zakonom uređuju se uslovi za vršenje prevoza lica i stvari u drumskom saobraćaju kao javni prevoz i prevoz za vlastite potrebe i način vršenja prevoza, registracija redova vožnje, rad autobuskih stanica i terminala gradskog, odnosno prigradskog prevoza lica, rad stanica tehničkog pregleda vozila na teritoriji Republike Srpske i inspekcijski nadzor.</p>
<p>Zakon o javnim putevima u Republici Srpskoj (SG RS 89/13) http://putevirs.com/</p>	<p>Zakonom se uređuje pravni status upravljača puteva, način korištenja 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.</p>
<p>Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske (SG RS 63/11) http://www.mup.vladars.net/</p>	<p>Zakonom se uređuje upravljanje bezbjednošću saobraćaja, osnivanje, rad i nadležnosti Savjeta za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske i Agencije za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske, izrada strateških dokumenata, finansiranje i praćenje bezbjednosti saobraćaja, saobraćajna signalizacija i oprema puta, procedure nezavisne revizije projekata izgradnje javnih puteva i nezavisne provjere postojećih javnih puteva u pogledu bezbjednosti 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.</p>
<p>Zakon o prevozu opasnih materija (SG RS 15/16) http://www.mup.vladars.net/</p>	<p>Zakonom se uređuju uslovi za prevoz opasnih materija u pojedinim granama saobraćaja, prava i obaveze lica koja učestvuju u prevozu, uslovi za ambalažu i vozila, izdavanje odobrenja za prevoz, uslovi za imenovanje savjetnika za bezbjednost, nadležnost i uslovi za osposobljavanje lica koja učestvuju u prevozu, nadležnost ministarstava u vezi s tim prevozom u Republici Srpskoj, te nadzor nad sprovođenjem ovog zakona.</p>
<p>Pravilnik o načinu obavljanja poslova kontrole i neposrednom regulisanju saobraćaja na putevima (SG RS 122/11) http://www.mup.vladars.net/</p>	<p>Ovim Pravilnikom propisuje se način postupanja policijskih službenika prilikom kontrole saobraćaja na putevima i neposrednog regulisanja saobraćaja na putevima, kao i drugi poslovi iz obrasti bezbjednosti saobraćaja iz nadležnosti Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srpske.</p>

NAUČENE LEKCIJE DRUGIH GRADOVA U REGIONU

Koprivnica, Hrvatska

Od početka 2000-ih, Grad Koprivnica u Hrvatskoj je imao povijest provedbe uspješnih akcija za poboljšanje održive mobilnosti. Već 2007. Koprivnica je dobila prestižnu nagradu za Europsku sedmicu mobilnosti. U 2015. godini, Koprivnica je usvojila Plan održive urbane mobilnosti (SUMP) - prvi grad u Hrvatskoj koji je to učinio.

Prije početka procesa razvoja SUMP-a, Koprivnica je radila na poboljšanju veza unutar središnjih dijelova grada kako bi iskoristila kratke udaljenosti. To je omogućilo razvoj aktivnog transporta (pješačenje i biciklizam u kombinaciji s javnim prijevozom), što je rezultiralo njegovim visokim modalnim udjelom od 36%.

Nasuprot tome, grad se suočio sa izazovom velikog broja vozila koja ulaze i prolaze kroz centar grada sa glavnog nacionalnog puta, i nedostatkom alternativa javnog prijevoza od udaljenijih gradskih područja do centra. Kako bi riješio ove izazove, Koprivnica je uspostavila i vodila vlastiti proces planiranja održive urbane mobilnosti. Kao pionir SUMP-a u Hrvatskoj, Koprivnica se morala oslanjati na znanje i smjernice iz materijala na razini EU, kao što su smjernice SUMP-a Europske komisije, te iz CIVITAS DYN@MO projekta. Kao rani usvojilac SUMP-a u regionu, odjel za planiranje Gradske uprave razvio je vlastite procese i pokrenuo SUMP centar za kompetencije za jugoistočnu Europu.

Koprivnica je posebnu pažnju posvetila detaljima tijekom procesa SUMP. Na početku je sprovedena anketa o mobilnosti kako bi se tačno obuhvatilo ponašanje mobilnosti stanovnika i odredila njihova mišljenja i stavovi. Osim toga, Koprivnica je planirala obuku i izgradnju kapaciteta kako bi temeljito provela mjere navedene u SUMP-u. Grad je investirao u učešće javnosti i koristio uspostavljeno znanje iz prethodnih procesa participativnog planiranja kroz radionice sa zainteresiranim stranama, kampanje za podizanje svijesti i uspostavljanje transportnog foruma.

Do jula 2015. godine, SUMP je usvojen od strane Gradskog vijeća i ušao u fazu implementacije s planovima za pokretanje gradskog javnog prijevoza u drugoj polovini 2018. godine kao ključni element SUMP-a. (www.eltis.org).



Izvor: eltis.org

Ljubljana, Slovenija

Ljubljana (280.000 stanovnika) je sa svoja dva usvojena SUMP-a primjer dobre prakse u oblasti održive mobilnosti u regionu. Dobre prakse u Ljubljani mogu se podijeliti u četiri grupe. Prva grupa je biciklizam, gdje je glavna mjera uvođenje sustava za iznajmljivanje bicikala te investicije u infrastrukturu. Sustav za iznajmljivanje bicikala je mreža od 51 stajališta sa 510 bicikala, čija je upotreba besplatna do sat vremena. Biciklistički sistem je dostupan 24 sata dnevno 7 dana u sedmici i omogućava lako korištenje i danju i noću. Projekat je veoma dobro primljen, broj registriranih korisnika je trenutno preko 32 hiljade. Druga grupa dobrih praksi je hodanje, jer u Ljubljani, sa zatvaranjem i revitalizacijom centra grada, zona za pješake je značajno porasla za nekoliko godina. Preko Ljubljance su izgrađena četiri nova mosta i pješačke staze. Električno vozilo, popularno nazvano Kavalir, nudi uslugu prevoza za starije osobe u pješačkoj zoni.

Treća grupa dobre prakse je kvalitetniji i fleksibilniji javni putnički saobraćaj, gdje su glavna dostignuća uvođenje modernog elektronskog platnog sistema – *Urbana*; proširenje gradskih autobusnih linija (neke i na prigradske općine) i uvođenje vremenskih prikaza za autobuse na stanicama. Putnici imaju preciznije, jasnije i transparentnije informacije o dolasku autobusa.

Četvrta grupa je upravljanje parkingom. Stalnim širenjem područja sa upravljanjem parkiranjem i njegovim naplatama, Ljubljana je uspjela stvoriti uvjete koji ograničavaju dugoročno parkiranje na javnim parkiralištima i prisiljavaju dnevne migrante da mijenjaju svoje navike putovanja.

Pozitivni efekti ovih mjera su niže emisije CO2 zbog efikasnih sistema javnog prijevoza i povećanja bicikaliranja i hodanja gradom. Promet u gradu je mirniji, gužva je manja, a pritisak na parkirališta je smanjen. Besplatna upotreba bicikala je također finansijski povoljna za stanovnike i posjetitelje. Zatvaranje

centra privlači više turista i posjetilaca, a povećava se i sigurnost u pješačkim zonama. Hodanje i biciklizam utiču na poboljšanje zdravstvene slike javnosti. Sve se to ogleda u poboljšanju kvaliteta života u gradu.



Izvor: <https://www.rtvsllo.si/>

Ljutomer, Slovenija

Ljutomer, grad s 3.300 stanovnika, prvo je manje mjesto u Sloveniji u kojem je proveden Plan održive urbane mobilnosti – SUMP. Općina istog imena (u kojem je grad smješten) broji 11.400 stanovnika. Uspješno provedene mjere potaknule su Ljutomer da stavi veći naglasak na održivu mobilnost i postane jedan od vodećih općina na području mobilnosti u Sloveniji i šire.

Prvi SUMP razvijen je kao pilot projekt za manja mjesta i gradove u sklopu šireg nacionalnog projekta koji se usredotočio na planiranje održive urbane mobilnosti. Projekt je zahtijevao upotrebu holističkog pristupa upravljanju prometom i mobilnosti te osmislio popis ključnih mjera za poboljšanje situacija vezanih za mobilnost gradova i općina.

Gradonačelnica Ljutomera komentirala je da je općina ponosna na svoje postignuće i vodeću ulogu na području održive mobilnosti u Sloveniji i široj regiji. Oni žele uvesti nove inovativne mjere i učiti od postojećih kako bi unaprijedili one koji će se razvijati u budućnosti.

Pozitivni rezultati prvog projekta potaknuli su općinu da planira provođenje sličnih mjera u drugim dijelovima grada i općine Ljutomer i razvije SUMP druge generacije, što je usvojeno u ožujku 2017. godine.

Iskustva i lekcije naučene od općine Ljutomer integrirane su u nekoliko novootvorenih SUMP-ova u Sloveniji i predstavljene različitim dionicima – uključujući planere, dizajnere i općinske službenike – iz Slovenije i inozemstva. Općina je djelovala kao uzor drugim slovenskim općinama koje su 2016. i 2017. pripremale svoj prvi SUMP

projekt na nacionalnoj razini. Ljutomerova druga generacija SUMP-a dostavljena je kao dio istog natječaja. Novi dokument postavlja još ambicioznije planove za budućnost održive (urbane) mobilnosti općine.



Izvor: www.ljutomer.si

Kruševac, Srbija

Kruševac je grad koji broji oko 130.000 stanovnika i leži u dolini Zapadne Morave. Obzirom na njegovu veličinu, krajolik, klimu i činjenicu da je većina usluga i glavnih točaka interesa dostupna u užem gradskom jezgri, postao je idealno mjesto za pješaćenje i svakodnevnu vožnju biciklom.

Kruševac je prvi grad u Srbiji i jedan od rijetkih u širem regionu Balkana, koji je razvio i usvojio SUMP. S obzirom da ne postoje nacionalni propisi i smjernice u ovoj oblasti, učešće Grada Kruševca kao "sljedbenika grada" u nekoliko Europskih projekata kao što su "TIDE", "SWITCH" i "FLOW", zatim aktivno članstvo u CIVINET-u Slovenija, Hrvatska, mreža jugoistočne Europe i studijske posjete u okviru projekata "BUMP" i "CIVITAS SATELLITE", pomogli su u procesu razvoja SUMP-a.

SUMP definira ambiciozni cilj "80-20" u modalnoj podjeli do 2030. godine: održivi modaliteti 80% nasuprot privatnih automobila 20%, te realizacija vizije "grada dostupnog svim građanima", bez obzira na dob, pol, fizičke i mentalne sposobnosti i prihode.

Uključivanje različitih aktera u proces razvoja SUMP-a i organizacija različitih promotivnih aktivnosti imalo je značajan utjecaj na promjenu stava o urbanoj mobilnosti i korištenju javnih prostora, ne samo kao pravo ekskluzivnog automobila.

Tokom razvoja SUMP-a, grad je dijelio svoje iskustvo sa drugim gradovima u regionu. U februaru 2018. godine, Kruševac je bio domaćin godišnje skupštine mreže CIVINET, koja je privukla veliki broj učesnika iz Slovenije, Hrvatske, Crne Gore, Makedonije, Srbije i Bosne i Hercegovine. Činjenica da je Kruševac ušao u uži izbor za Europsku sedmicu

mobilnosti 2016. i dobio priznanje nacionalnog ombudsmana za doprinos razvoju svih oblika pristupačnosti na svojoj teritoriji u 2016. godini, označava da su do sada uočeni napori u oblasti mobilnosti (www.ecf.org).



Izvor: <https://civinet-slohr.eu>

DODATNI IZVORI ZNANJA, INFORMACIJA I FINANCIRANJA

Dokumenti Europske unije o održivoj mobilnosti (sa sažetkom na hrvatskom):

White paper 2011 - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system

Action Plan on urban mobility

European Commission Communication: A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans

Urban Mobility Package: Together towards competitive and resource efficient urban mobility

Linkovi na EU SUMP izvore informacija i projekte:

ELTIS

Eltis olakšava razmjenu informacija, znanja i iskustava iz područja održive urbane mobilnosti u Europi. Namijenjen je osobama koje se bave prijevozom i povezanim disciplinama, uključujući urbani i područni razvoj, zdravstvo, energetske znanosti i znanosti o okolišu. Nastao prije više od 10 godina, Eltis je trenutno glavni europski promatrački sustav urbane mobilnosti.

Kroz tri ključne teme - OTKRIJ, DJELUJ, DIJELI - Eltis pruža informacije, dobre prakse, alate i komunikacijske kanale koji su potrebni za preobrazbu gradova u modele održive urbane mobilnosti.

ELTIS-SUMP

Namjenski odjeljak Eltis stranice PLANOWI MOBILNOSTI predstavlja čvorište informacija za razvoj i provođenje Planova održive urbane mobilnosti u korak s rastom potrebe za održivim i integriranim postupcima planiranja u Europi. Više informacija o navedenom odjeljku možete pronaći na stranici O planovima mobilnosti.

CIVINET

To je mreža gradova i drugih dionika, koji se na području Slovenije i Hrvatske te Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Makedonije i Srbije bave održivim planiranjem i upravljanjem mobilnošću. Cilj mreže je prijenos znanja i dobre prakse te osmišljavanje zajedničkih projekata kojima će se financirati buduće aktivnosti održivog prometa i bolje mobilnosti. Mreža je osnovana u Ljubljani 25. travnja 2013. kao mreža CIVINET Slovenija- Hrvatska. Odlukom Skupštine, mreža je 10. veljače 2016. preimenovana u CIVINET Slovenija-Hrvatska-Jugoistočna Europa.

SUMP NETWORK

Sveobuhvatna lista trenutnih i završenih projekata iz oblasti SUMP dostupna je na ovoj web adresi:
<http://sump-network.eu>.
