



Implemented by
giz
Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



ODRŽIVA URBANA MOBILNOST

KRATAK VODIČ ZA POSLANIKE



Implemented by
giz
Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



ODRŽIVA URBANA MOBILNOST

KRATAK VODIČ ZA POSLANIKE

Za izdavača:
Škola političkih studija u Crnoj Gori

Autori vodiča:
Sonja Dragović i Stefan Bulatović, NVO Biciklo.me

Autor fotografije na naslovnoj strani:
Damir Krpuljević

Tiraž:
100 primjeraka

Ova publikacija nastala je u uz podršku Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Evropu - Energetska efikasnost (ORF-EE), koji implementira Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH u ime njemačkog Saveznog ministarstva za ekonomsku saradnju i razvoj (BMZ).

Stavovi iznešeni u ovom dokumentu ne odražavaju nužno stavove i mišljenja donatora Škole političkih studija u Crnoj Gori i njenog osoblja ili saradnika.

Korišćenje materijala u bilo koje druge svrhe nije dopušteno bez prethodnog odobrenja Škole političkih studija.

SADRŽAJ

Uvod.....	7
Šta je SUMP?	7
Cilj SUMP-a	7
Zašto nam je potreban SUMP?.....	8
Proces izrade SUMP-a.....	8
Razlika između tradicionalnog i održivog planiranja saobraćaja.....	9
Pravni propisi Crne Gore od značaja za održivu urbanu mobilnost.....	10
Pravni propisi čije je donošenje planirano.....	14
Primjeri dobre prakse.....	14
Podrška EU uvođenju SUMP-a.....	18
Izvori dodatnih informacija.....	18

ODRŽIVA URBANA MOBILNOST: KRATAK VODIČ ZA POSLANIKE

UVOD

Ovaj dokument predstavlja kratak uvod u načela održive urbane mobilnosti kroz prizmu Plana održive urbane mobilnosti, koji je u široj javnosti poznat pod nazivom SUMP (na engleskom: Sustainable Urban Mobility Plan). Dokument je namijenjen poslanicima u Skupštini Crne Gore kako bi se bliže upoznali sa modelom održivog planiranja saobraćaja u gradskim područjima i kako bi u procesu donošenja odluka zagovarali ovaj koncept, koji je nastao kao odgovor na savremene izazove urbanog življenja. Vodič je pripremljen uz podršku Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ) i njegovog Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Europu – energetska efikasnost (ORF EE), u saradnji sa Školom političkih studija.

U uvodnom dijelu dat je opis ciljeva, prednosti i procesa izrade planova održive urbane mobilnosti, a zatim i pregled domaćeg zakonodavnog okvira od značaja za održivo planiranje saobraćaja, te pregled dobrih praksi iz regiona i Evrope.

ŠTA JE SUMP?

Prema definiciji Evropske komisije, SUMP je strateški plan osmišljen da zadovolji potrebe za kretanjem ljudi u gradovima i njihovom okruženju u cilju unapredjenja kvaliteta života. Naime, to je sveobuhvatna saobraćajna strategija koja se sprovodi na lokalnom nivou i kojom se stvaraju dobitni uslovi za razvoj održivih vidova mobilnosti – pješačenja, biciklizma i javnog prevoza, te podržava uravnotežen prostorni i ekonomski razvoj. SUMP teži da poveže različite modele prevoza u skladan sistem (integracija), da u proces osmišljavanja i sprovođenja rješenja uključi krajnje korisnike – građane (participacija) i da konstantno prati i unapređuje postojeće stanje (evaluacija).

CILJ SUMP-a

Donošenjem SUMP-a stvaraju se uslovi za pronaalaženje balansa između ekonomske održivosti, socijalne jednakosti, zdravlja i zaštite životne sredine. Cilj SUMP-a je stvaranje održivog i sveobuhvatnog saobraćajnog sistema putem:

- obezbijedivanja saobraćajne dostupnosti poslova i usluga za sve;
- poboljšanja bezbjednosti i zaštite učesnika u saobraćaju;
- smanjenja zagadenja, emisije gasova staklene baštne i potrošnje energije;
- unapredjenja efikasnosti i ekonomičnosti u transportu ljudi i robe;
- povećanja atraktivnosti i kvaliteta životne sredine u gradovima.

ZAŠTO NAM JE POTREBAN SUMP?

Savremeni saobraćajni izazovi sa kojima se suočavaju gradovi širom svijeta posljedica su ubrzanog rasta urbanih cjelina kojem dosadašnji način planiranja i regulisanja saobraćaja nije dorastao. Prekomjerno oslanjanje na individualni motorizovani prevoz, tj. lični automobil, i planiranje saobraćajne infrastrukture koja služi prvenstveno ovom načinu transporta doveli su do ozbiljnih ekoloških i prostornih problema. Jednostavno, u gusto izgrađenim urbanim naseljima nije moguće izgraditi toliko puteva i parkirinja koji će svim građanima omogućiti da putuju privatnim automobilom, da svoje automobile parkiraju besplatno ili po izuzetno niskim cijenama, i da žive u zdravoj životnoj sredini. U eri ubrzanih klimatskih promjena kojima se svi sistemi moraju prilagoditi, prostorna, ekonomski i ekološka ograničenja za dosadašnji način planiranja i regulisanja saobraćaja postaju još očiglednija, a njihove posljedice neizbjegne i izražene kroz:

- Saobraćajne gužve;
- Duža putovanja;
- Nedostatak prostora za sve učesnike u saobraćaju;
- Povećane emisije štetnih gasova;
- Loš kvalitet vazduha;
- Zdravstvene probleme (gojaznost, kardiovaskularne bolesti, stres);
- Saobraćajne nezgode.

Primjenom načela održivog planiranja urbane mobilnosti gradovi na ove složene izazove odgovaraju politikama koje se zasnivaju na saradnji i koordinaciji među različitim sektorima javne uprave, pojedinačno zaduženim za saobraćaj, planiranje prostora, zaštitu životne sredine, ekonomski razvoj, bezbjednost, socijalnu i zdravstvenu zaštitu. Pitanje saobraćaja u gradovima tako postaje pitanje od opštег značaja, a sveobuhvatna rješenja imaju pozitivan uticaj na ukupan društveni razvoj. Stalno praćenje i ispitivanje kvaliteta primjene usvojenih politika i njihovih rezultata čini proces izrade SUMP-a dinamičnim, prilagođljivim i relevantnim.

PROCES IZRADE SUMP-a

Proces izrade Plana održive urbane mobilnosti polazi od postojećeg stanja u saobraćaju, zasniva se se na detaljnim podacima i odvija po principu „korak po korak“. Jedna od ključnih karakteristika izrade SUMP-a, pored neophodne međusektorske saradnje u okviru javne uprave, je fokus na učešće građana i drugih zainteresovanih strana. Prilikom izrade plana vodi se računa o potrebama i prioritetima svih koji funkcionišu u određenom urbanom području, bez obzira na teritorijalnu organizaciju opštine i administrativne granice urbanih cjelina.

Vodotok izrade SUMP-a, proces izrade planova održive urbane mobilnosti počiva na **osam** opšteprihvaćenih načela:

- Planiranje funkcionalnog grada;
- Međuinstitucionalna saradnja;
- Uključivanje građana i zainteresovanih strana;
- Ocjena trenutnog i budućeg stanja;
- Izrada dugoročne vizije i jasnog plana implementacije;
- Razvoj svih vidova saobraćaja na integriran način;
- Obezbeđivanje praćenja i evaluacije;
- Osiguranje kvaliteta implementacije.

RAZLIKA IZMEĐU TRADICIONALNOG I ODRŽIVOG PLANIRANJA SAOBRAĆAJA¹

Tradicionalno planiranje saobraćaja		Održivo planiranje saobraćaja
Fokus na saobraćaj	→	Fokus na ljudе
Primarni cilj: Protok motorizovanog saobraćaja i brzina	→	Primarni cilj: Dostupnost i kvalitet života , uključujući socijalnu jednakost, zdravlje, kvalitet životne sredine i ekonomsku održivost
Fokus na razvoj pojedinih vidova saobraćaja (npr. odvojeni planovi za razvoj javnog prevoza, za podsticanje biciklizma i za izgradnju parkinga za automobile)	→	Integrисани razvoj svih vidova saobraćaja i prelazak na održivu mobilnost
Infrastruktura je glavni predmet planiranja	→	Infrastruktura je jedan od načina za postizanje širih ciljeva
Projektno planiranje	→	Strateško i usklađeno planiranje
Kratkoročno i srednjeročno planiranje	→	Kratkoročno i srednjeročno planiranje su sastavni dio dugoročne vizije i strategije
Plan pokriva samo jednu teritorijalnu jedinicu	→	Plan pokriva čitavo urbano područje zasnovano na obrascima kretanja ljudi
Domen saobraćajnih inženjera	→	Domen interdisciplinarnih timova za planiranje
Netransparentno planiranje od strane uskog kruga stručnjaka	→	Transparentno planiranje sa uključivanjem građana i zainteresovanih strana
Ograničena procjena učinka	→	Sistematska ocjena učinka kako bi se omogućilo kontinuirano učenje i poboljšanje

¹Tabela preuzeta i prilagođena iz *Smjernica za izradu i sprovođenje Plana održive urbane mobilnosti* (Rupprecht Consult (editor), *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Second Edition, 2019).

SUMP se obično donosi za period od pet do deset godina i revidira po potrebi. Iako ovaj plan predstavlja dugoročnu strategiju, on takođe sadrži i niz mjera koje se sprovode u kratkoročnom ili srednjoročnom periodu. Evropska komisija već gotovo deceniju aktivno promoviše usvajanje planova održive urbane mobilnosti, pa je do sada preko hiljadu malih, srednjih i velikih gradova širom Evrope izradilo ovakav strateški dokument.

Glavni grad Podgorica je tokom 2019. godine započeo rad na izradi Plana održive urbane mobilnosti, uz podršku njemačke organizacije GIZ i njenog Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Evropu. U radnoj grupi za izradu SUMP-a učestvuju predstavnici nadležnih institucija i stručnjaka iz oblasti koje su relevantne za uspješnu izradu ovog plana.

PRAVNI PROPISI CRNE GORE OD ZNAČAJA ZA ODRŽIVU URBANU MOBILNOST

Činjenicu da je SUMP koristan alat u planiranju održivog razvoja potvrđuje i to što su ciljevi SUMP-a u skladu sa ciljevima strateški važnih dokumenata, koji su već usvojeni na državnom nivou. SUMP omogućava da ovi ciljevi budu detaljno razrađeni, a koraci u njihovom ostvarivanju u domenu urbane mobilnosti precizno određeni. Nacionalnom strategijom održivog razvoja Crne Gore do 2030. godine ističe se potreba za smanjenjem emisija iz drumskog saobraćaja i promovisanjem vidova saobraćaja koji su povoljni po životnu sredinu, a donošenje i sprovođenje SUMP-a je odgovor na tu potrebu. Politička podrška donošenju i sprovođenju Plana održive urbane mobilnosti u Podgorici i drugim crnogorskim gradovima od presudnog je značaja za njegov uspjeh – a time i za uspjeh svih nas, kao građana, u procesu izgradnje sistema koji će omogućiti održiv i ravnomjeran budući razvoj Crne Gore.

U pregledu zakona i strategija koji slijedi dat je regulatorni okvir koji će umnogome uticati na razvoj pristupa održivog planiranja saobraćaja u Crnoj Gori, ali i koji će ubuduće biti oblikovan kroz lokalne sveobuhvatne planove kakav je SUMP. Važno je naglasiti da je SUMP de facto vodeći evropski koncept u planiranju urbanog transporta u Evropi, a možemo očekivati da će uticaj ove paradigme, koju snažno promoviše Evropska unija, nastaviti da raste.

Naziv akta	Opis
Strategija razvoja saobraćaja 2019 – 2035.	Ovom Strategijom utvrđuje se stanje u oblastima saobraćaja, te definišu infrastrukturni, organizacioni i operativni ciljevi razvoja transportnog sistema, koji se realizuju kroz oraćene i dugoročne planove implementacije. Njome se namjerava uspostaviti osnova za unapređenje i poboljšanje saobraćajnog sistema Crne Gore, te pružiti podrška usaglašavanju propisa sa politikama i zahtjevima EU. U Strategiji se konstatuje da je zbog sveopštег povećanja motorizacije i mobilnosti stanovništva potrebno smanjiti negativne učinke saobraćaja. Usvajanjem i primjenom evropskih zakona i propisa u sektoru saobraćaja, stvaraju se uslovi za unapređenje infrastrukture, podizanje nivoa bezbjednosti saobraćaja, smanjenje zagadenja životne sredine i bolja zaštita putnika u svim vidovima saobraćaja. Neke od mjera u ostvarivanju ciljeva Strategije su i promovisanje javnog prevoza i nemotorizovanih vidova saobraćaja, alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti.

Naziv akta	Opis
Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine	<p>Nacionalnom strategijom održivog razvoja do 2030. godine su, između ostalog, predviđene mjere i ciljevi iz oblasti održive urbane mobilnosti. Strategijom se posebno naglašava potreba za podsticanjem održive mobilnosti i projektima za uspostavljanje integrisanog, multimodalnog sistema održivog saobraćaja. Takođe se ističe da bi uspostavljanje efikasnog javnog prevoza znatno doprinijelo smanjenju korišćenja putničkih vozila u gradovima, kao i gužvi koje karakterišu turističku sezonu, posebno u primorskom regionu.</p> <p>Među podmjerama koje se odnose na oblast održive mobilnosti izdvaja se poboljšanje energetske efikasnosti u sektoru saobraćaja kroz promociju i uvođenje električnih, hibridnih i vozila na prirodnji gas, alternativnih vidova mobilnosti poput biciklističkog prevoza, javnog gradskog i međugradskog saobraćaja, te poboljšanje organizacije i efikasnosti drumskog saobraćaja u gradovima. Takođe, kao jedan od prioriteta u ukupnom razvoju saobraćajnog sistema ističe se poboljšanje bezbjednosti u svim vidovima saobraćaja u cilju očuvanja ljudskih života i imovine.</p>
Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima (Sl. list CG, br. 33/12, 58/14 i 14/17)	<p>Ovim zakonom uređuju se pravila saobraćaja na putevima, obaveze učesnika i drugih subjekata u saobraćaju, ograničenje saobraćaja, saobraćajna signalizacija, oznake, znaci i naredbe kojih se moraju pridržavati učesnici u saobraćaju, uslovi koji moraju da ispunjavaju vozači za upravljanje vozilima, uslovi koji moraju da ispunjavaju vozila, posebne mjere koje se preduzimaju u saobraćaju i druga pravila i mjere kojima se obezbjeduje bezbjednost saobraćaja na putevima.</p> <p>Iako oblast održive urbane mobilnosti nije prepoznata u ovom pravnom aktu, njime su propisani instrumenti čijom primjenom se može osigurati bezbjednost saobraćaja i održiva mobilnost u gradskim područjima. Neki od tih instrumenata su putevi sa prvenstvom prolaza, putevi sa jednosmjernim saobraćajem, postavljanje horizontalne, vertikalne i svjetlosne signalizacije, ograničenje brzine kretanja vozila, prostori za kretanje pješaka i bicikala, prostori za parkiranje vozila, zabrane parkiranja i mesta ograničenog parkiranja, zone smirenog saobraćaja, pješačke zone i slično.</p>
Zakon o putevima (Sl. list RCG, br. 42/24, Sl. list CG, br. 21/09, 54/09, 40/10, 36/11 i 40/11, 92/17)	<p>Ovim zakonom uređuje se pravni položaj, razvoj, održavanje, zaštita, upravljanje i finansiranje javnih puteva. Zakonom je, između ostalog, propisana obaveza lokalnih samouprava u pogledu finansiranja i održavanja infrastrukture održive urbane mobilnosti, poput pješačkih i biciklističkih staza, objekata parkiranja i drugih struktura namijenjenih uredjenju saobraćaja.</p> <p>U skladu sa konceptom održive urbane mobilnosti, u ovom propisu neophodno je propisati obavezu gradnje biciklističko-pješačkih staza kao sastavnog dijela saobraćajne mreže, kako bi se izbjegle naknadne, skuplje intervencije kojima bi se takvi objekti kasnije prilagođavali ostaloj infrastrukturi.</p>

Naziv akta	Opis
Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list CG, br. 71/17)	Ovim zakonom propisuju se uslovi i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobuskih i teretnih stanica, prevoza za sopstvene potrebe i druga pitanja od značaja za javni prevoz u drumskom saobraćaju. Propisom se između ostalog bliže uredaju uslovi za vozače i vozila kojima se obavlja javni prevoz putnika i tereta, licence za javni prevoz putnika i tereta, način obavljanja javnog prevoza putnika u drumskom saobraćaju, autobuske stanice i autobuska stajališta.
Zakon o ugovorima u prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list CG, br. 53/09, 36/13)	Ovim zakonom ureduju se ugovorni i drugi obligacioni odnosi u oblasti prevoza putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Zakonom su posebno regulisani opšti uslovi prevoza putnika i ugovori o prevozu putnika. Ovim propisom su takođe uredena i pitanja koja se odnose na izdavanje vozne karte u prevozu u drumskom saobraćaju, uključujući i linijski gradski i prigradski prevoz putnika. U cilju unapredjenja zakonskih uslova za razvoj održive urbane mobilnosti, u ovom propisu potrebno je predvidjeti i mogućnost izdavanja jedinstvene karte za korišćenje usluga više prevoznika, dok bi se bliži uslovi korišćenja dalje uredivali na lokalnom nivou.
Pravilnik o određivanju minimalnog vremena trajanja vožnje (Sl. list CG, br. 16/19)	Ovim pravilnikom određuje se minimalno vrijeme trajanja vožnje na relacijama, odnosno linijama i njihovim djelovima u međugradskom i međunarodnom linijskom prevozu putnika u drumskom saobraćaju na teritoriji Crne Gore. Prilikom predlaganja reda vožnje, prevoznik je dužan da se vodi u daljenostima između autobuskih stanica i stajališta koje su propisane ovim pravilnikom. U ovom podzakonskom aktu potrebno je izmijeniti i dopuniti spisak utvrđenih stajališta kako bi se putnicima u međugradskom prevozu omogućilo da se ukrcaju u međugradске autobuse na više lokacija unutar gradića, čime će se značajno unaprijediti uslovi za njihovu mobilnost.
Zakon o zaštiti od buke u životnoj sredini (Sl. list CG, br. 28/11, 01/14 i 02/18)	Ovim zakonom utvrđuju se mjeru za sprečavanje ili smanjenje štetnog uticaja buke u životnoj sredini. Buka se definije kao nepoželjni ili štetan zvuk u otvorenom prostoru izazvan ljudskom aktivnošću, a saobraćaj je prepoznat kao najveći izvor buke. Zakonom je, između ostalog, propisana obavezna izrada petogodišnjih strateških karata buke, kao i obaveza Agencije za zaštitu životne sredine da Ministarstvu saobraćaja i pomorstva i Evropskoj komisiji podnosi izvještaj o nivou buke uzrokovane saobraćajem za period od pet godina.

Naziv akta	Opis
Nacionalna strategija za upravljanje kvalitetom vazduha	Vlada Crne Gore je 2013. godine usvojila Nacionalnu strategiju za upravljanje kvalitetom vazduha sa akcionim planovima za period 2013 – 2016, a zatim i za 2017 – 2020. U Strategiji se konstataje da saobraćaj vrši veliki pritisak na životnu sredinu, zbog čega bi načela održivosti i zaštite životne sredine trebalo da se uzmu u obzir u ranim fazama izrade saobraćajnih politika. Uprkos unaprijedenim tehnologijama i promociji čistijih motora i goriva, zagadenje vazduha koje potiče od saobraćaja stalno se uvećava uslijed rasta populacije u gradovima i sve većeg broj prevoznih sredstava. U skladu s Akcionim planom za period od 2017. do 2020. godine, Crna Gora treba da poveća napore u cilju smanjivanja emisija iz glavnih izvora kao što su sagorijevanje čvrstih goriva za domaćinstva, saobraćaj i proizvodnja energije, pri čemu uključivanje koncepta urbane mobilnosti u odgovarajuće sektorske politike može biti od velike pomoći.
Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji (Sl. list CG, br. 32/14)	Ovim pravilnikom propisuju se oblik, sadržaj, veličina, uslovi i način postavljanja saobraćajnih znakova, semafora, svjetlosnih oznaka na putu, oznaka na kolovozu i trotoaru, te izgled i tehničke karakteristike saobraćajne signalizacije. U skladu sa načelima održive urbane mobilnosti nameće se potreba za dopunjavanjem ovog propisa odgovarajućom signalizacijom poput zaustavnih površina za bicikliste ispred semaforских raskrsnica, horizontalne signalizacije za usporavanje saobraćaja, te znakom kojim se dozvoljava da biciklisti koriste kolovoz u oba smjera u jednosmjernim ulicama, što je odavno običaj u sredinama sa razvijenom održivom urbanom mobilnošću.
Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom (Sl. list CG, br. 48/13 i 44/15)	Ovim pravilnikom propisuju se uslovi i način obezbjedivanja pristupačnosti, odnosno nesmetanog pristupa, kretanja, boravka i rada licima smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom i jednostavno prilagođavanje objektima koji su u javnoj upotrebi, stambenim i stambeno-poslovnim objektima.

PRAVNI PROPISI ČIJE JE DONOŠENJE PLANIRANO

Naziv akta	Opis
Prostorni plan Crne Gore	Prostorni plan Crne Gore je strateški dokument prostornog planiranja na nacionalnom nivou i opšta osnova organizacije i uredenja prostora Crne Gore kojim se određuju državni ciljevi i mјere prostornog razvoja, u skladu sa ukupnim ekonomskim, socijalnim, ekološkim i kulturno-istorijskim razvojem Crne Gore. Kada je u pitanju održiva urbana mobilnost, jedan od postavljenih ciljeva razvoja saobraćajne infrastrukture je i uspostavljanje pješačkih i biciklističkih staza u naseljima (posebno u urbanim centrima), kako bi se omogućio bezbjedan pješački i biciklistički saobraćaj.
Plan generalne regulacije Crne Gore	Plan generalne regulacije Crne Gore je planski dokument kojim se detaljnije određuju ciljevi i mјere prostornog i urbanističkog razvoja Crne Gore, uz uvažavanje specifičnih potreba koje proizlaze iz regionalnih posebnosti. Njime se takođe razraduju ciljevi planiranja prostora i uređuje racionalno korišćenje prostora i područja mora, u skladu sa ekonomskim, društvenim, ekološkim i kulturno-istorijskim razvojem.
Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi	Ministarstvo saobraćaja Crne Gore najavilo je donošenje ovog pravilnika za IV kvartal 2019. godine. Ovim pravilnikom predviđeno je propisivanje osnovnih načela planiranja i elemenata za projektovanje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture. Za očekivati je da će se donošenjem ovog propisa spriječiti improvizacije u pogledu izvođenja biciklističke infrastrukture, te izbjegći naknadne i često skupe intervencije kojima se objekti biciklističke infrastrukture prilagodavaju ostaloj infrastrukturi.

PRIMJERI DOBRE PRAKSE

Ljubljana (Slovenija)

Za samo 10 godina, u periodu od 2006. do 2016. godine, Ljubljana je kroz održivo planiranje urbane mobilnosti uspjela da izmjesti saobraćaj iz centra grada i tako podstakne razvoj centra kao turističke, trgovinske i ugostiteljske zone; da uvede mјere za podsticanje upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva – prije svega ulaganjem u izgradnju kvalitetne biciklističke infrastrukture i uvođenjem sistema javnih bicikala koji trenutno ima 32.000 registrovanih korisnika; da unaprijedi javni prevoz uvođenjem ekoloških autobusa; te da dobije titulu Zelene prijestonice Evrope za 2016. godinu, kao priznanje za uspješno vodenje politike održivog razvoja u oblasti saobraćaja. Uprava grada tvrdi da je od ključnog značaja za ove uspjehove bilo pažljivo planiranje saobraćajne politike, sa ambicioznim ciljevima i jasnom, istražno sprovedenom strategijom.



Kavalir, električno taksi vozilo
koje kroz centar Ljubljane
besplatno prevozi osobe sa
poteškoćama u kretanju i
roditelje sa djecom;
foto: visitljubljana.com

Dankirk (Francuska)



Besplatan javni prevoz u Dankirku;
foto: www.connexionfrance.com

Francuski grad Dankirk je u septembru 2018. godine javni prevoz – koji je, kao i u Podgorici, autobuski – učinio besplatnim. Sa populacijom od oko 200.000 stanovnika i željom da unaprijede stanje u saobraćaju, gradske vlasti odlučile su se za ovaj eksperiment. U prethodnom periodu, 60% troška javnog prevoza u Dankirku finansirano je od prireza koji namjenski za ovu svrhu plaćaju sve francuske kompanije i institucije sa više od 11 zaposlenih, 30% finansirano je iz gradskog budžeta, a samo 10% od prodaje autobuskih karata. Postoje različiti modeli javnog finansiranja javnog prevoza i potrebno ih je pažljivo razmotriti, jer predstavljaju važan iskorak ka pravednjem i ravнопрavnijem društву.

Slični modeli iz okruženja: Uvođenje besplatnog javnog prevoza sve je češće dio inoviranih saobraćajnih politika testiranih i u našem okruženju, u gradovima koji tek treba da rade na uvođenju SUMP-a. Na primjer, u Knjaževcu, Jagodini i Zaječaru javni prevoz je besplatan za korisnike, tj. u potpunosti se finansira iz javnog budžeta. Uprava Knjaževca je ovu mjeru uvela 2015. godine kako bi unaprijedila povezanost priградskih naselja i sela sa gradom i omogućila bolju dostupnost gradskih funkcija i usluga za stanovništvo čitave opštine. U Jagodini je besplatan javni prevoz za sve – gradane Jagodine, posjetioce iz drugih djelova Srbije, strane turiste – uveden početkom 2019. godine, dok Zaječar od aprila 2019. godine omogućava besplatan javni prevoz na lokalnim linijama za sve koji imaju prebivalište na teritoriji tog grada. U svim ovim gradovima javni prevoz putnika obavljaju privatne kompanije, koje su za svoje usluge plaćene iz lokalnog budžeta.

Malaga (Španija)



*Stanica sistema javnih bicikala u Malagi;
foto: www.diariosur.es*

Malaga, grad-luka na obali Sredozemnog mora i jedan od glavnih turističkih centara Španije, na razvoju SUMP-a radi od 2008. godine. Opširan dokument, u kom su postojeće stanje i željeni ciljevi opisani u 20 poglavlja, 2014. godine je revidiran, a 2015. postao sastavni dio Generalnog urbanističkog plana ovog grada. Tako su njime definisane preporuke i mjeru doble važnost zakonske odredbe. Do sada sprovedene mjere SUMP-a bile su, između ostalog, usmjerene na uspostavljanje pametnog sistema za kontrolu saobraćaja i izmještanje vozila za prevoz teškog tereta iz gradske zone, kao i na promociju održivih prevoznih sredstava. Naročito uspješnim pokazali su se projekti izgradnje biciklističkih staza i uvođenja sistema javnih bicikala. U periodu od 2008. do 2014. godine mjeru SUMP-a doprinijele su tome da procenat putovanja koja se u gradu svakog dana obave biciklom poraste čak četiri puta, sa 0,4% na 1,7%.

Ljutomer (Slovenija)

Ljutomer, opština sa nešto više od 11.000 stanovnika, prva je teritorijalna jedinica u Sloveniji koja je izradila SUMP za male opštine. Ljutomer se nalazi u dolini i odlikuje se realtivno ravnim reljefom i blagom klimom, pa

predstavlja idealno područje za pješačenje i upotrebu bicikla. Cijelo gradsko područje može se preći pješke za manje od pola sata, dok su ostala naselja u opštini udaljena svega 15 minuta vožnje bicikлом. Prvi SUMP usvojen je 2012. godine, čime je opština pokazala odlučnost da promoviše održivu urbanu mobilnost i smanji upotrebu privatnih automobila. Usvajanjem akcionog plana sprovedene su brojne jednostavne, ali važne mјere kojima se poboljšavaju uslovi za kretanje u gradu. Tako je izgrađen drveni pješački most kojim je znatno olakšan put od željezničke stanice do srednje škole, dok je promjenom regulacije saobraćaja poboljšan pristup osnovnoj školi. Podstaknuti pozitivnim rezultatima primjene prvog SUMP-a, Ljutomer je 2017. usvojio novi, ažurirani plan, kojim će opština nastaviti rad na izradi i implementaciji održivih saobraćajnih rješenja.



Pješaci i biciklisti u centru Ljutomera; foto: www.eltis.org

Oslo (Norveška)



Oslo planira da parking u potpunosti izmjesti iz centra grada; foto: archpaper.com

Oslo, koje je i po površini i po broju stanovnika veći od Podgorice oko četiri puta, u centru grada ima svega 650 parking mesta. Poređenja radi, u podgoričkoj Novoj Varoši aktivno se koristi čak 1200 parking mesta. U 2017. godini najavljeno je da će i postojeća parking mjesta iz centra Oslo biti uklonjena u tri faze, tokom tri godine, i da će umjesto njih biti postavljene biciklističke staze i urbani mobilijar, u cilju smanjenja zagadenosti vazduha.

PODRŠKA EU UVODENJU SUMP-a

Osim posvećenosti usavršavanju mehanizama SUMP-a i širenju informacija o prednostima ovog pristupa, Evropska komisija nudi razne oblike podrške evropskim gradovima koji pokažu spremnost da se ozbiljno bave izazovima na polju urbane mobilnosti:

- podrška razmjeni i izgradnji kapaciteta za održivi urbani razvoj kroz, između ostalog, evropski program URBACT;
- poboljšanje kvaliteta i dostupnosti podataka i statistike za rad sistema gradskog prevoza i donošenje odluka na lokalnom, regionalnom, nacionalnom i evropskom nivou;
- podrška lokalnim partnerstvima u primjeni i testiranju novih pristupa urbanoj mobilnosti u stvarnim uslovima, u okviru inicijative CIVITAS 2020;
- pružanje finansijske podrške projektima urbane mobilnosti kroz evropske strukturne i investicione fondove, kao što su Horizont 2020 ili Instrument za povezivanje Evrope, kao i druge finansijske instrumente.

IZVORI DODATNIH INFORMACIJA

URBACT (<https://urbact.eu/>) – program za evropsku teritorijalnu saradnju koji ima za cilj podsticanje održivog integrisanog urbanog razvoja u gradovima širom Evrope.

CIVITAS (<https://civitas.eu/>) – mreža gradova koja se zalaže za čistiji, bolji urbani saobraćaj u Evropi i šire.

ELTIS (<https://www.eltis.org/>) – platforma koja olakšava razmjenu informacija, znanja i iskustava u oblasti održive urbane mobilnosti u Evropi.

