



german  
cooperation  
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

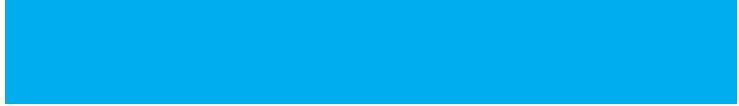
**bfpe**

Beogradski fond za političku izuzetnost  
Belgrade Fund for Political Excellence



# ODRŽIVA URBANA MOBILNOST

ŠANSA ZA RAZVOJ ODRŽIVIH GRADOVA U SRBIJI



# ODRŽIVA URBANA MOBILNOST

ŠANSA ZA RAZVOJ ODRŽIVIH  
GRADOVA U SRBIJI



Izdavač  
Beogradski fond za političku izuzetnost (BFPI)  
Koste Glavinića 9, 11000 Beograd  
[office@bfpe.org](mailto:office@bfpe.org)  
[www.bfpe.org](http://www.bfpe.org)

Za izdavača  
Lidija Radulović, koordinatorka programa BFPI

GIZ ORF-EE tim  
Jasna Sekulović, projektna menadžerka  
Svetlana Bačanin, koordinatorka za Srbiju

Autori  
Klara Danilović  
Vladimir Đorić

Dizajn  
Nataša Kovačević

Godina 2020.

Publikacija je izrađena uz podršku Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Evropu – Energetska efikasnost (ORF-EE) koji sprovodi Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH u ime Nemačkog saveznog ministarstva za ekonomsku saradnju i razvoj (BMZ). Stavovi izneti u ovom dokumentu predstavljaju stavove autora i ne odražavaju nužno zvanične stavove Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Evropu – Energetska efikasnost (ORF-EE), kao ni Beogradskog fonda za političku izuzetnost.

Korišćenje materijala u bilo koje druge svrhe nije dopušteno bez prethodnog odobrenja BFPE.

Ova brošura 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).

Ovaj dokument je nastao u saradnji sa Odborom za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije Narodne skupštine RS. Brošura je namenjena narodnim poslanicima i narodnim poslanicama u Skupštini Republike Srbije, kao i svim nadležnim institucijama kao i odgovorim građanima i građankama kako bi se bliže upoznali sa modelom održivog planiranja saobraćaja u gradskim područjima i kako bi u procesu donošenja odluka zagovarali ovaj koncept.

Pripremljena je kao odgovor na savremene izazove urbanog življenja u okviru projekta "Jačanje kapaciteta parlamentaraca Jugoistočne Evrope u oblasti održive urbane mobilnosti".

Vodič je pripremljen uz podršku Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ) i njegovog Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Evropu – energetska efikasnost (ORF EE), u saradnji sa Školom za političke studije Saveta Evrope Srbije.

Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije Narodne skupštine Republike Srbije podržava važnost teme održive urbane mobilnosti, kao multidisciplinarnog pristupa unapređenju kvaliteta života građana.

Potrebno je da se menjamo u vremenu u kome živimo, ali gradovi u budućnosti moraju da budu po meri ljudi sa posebnim akcentom na zdrav život i opšte poboljšanje zdravlja građana.

Prvi strateški dokument na republičkom nivou je doneta Strategija održivog urbanog razvoja do 2030. godine. U budućnosti je potrebno doneti odgovarajuću zakonsku regulativu koja će definisati oblast održive urbane mobilnosti, a u budžetu opredeljena sredstva za lokalne samouprave kao podsticaj za izradu planova urbane mobilnosti.

Planovi održive urbane mobilnosti su pre svega namenjeni jedinicama lokalne samouprave, a na zakonodavnoj vlasti je da pomogne i dâ smernice kako da se implementiraju. Narodni poslanici kroz svoj rad i kontakte sa građanima promovisaće važnost teme održive urbane mobilnosti, približiti moguća rešenja i ukazati na primere dobre prakse zemalja iz okruženja.



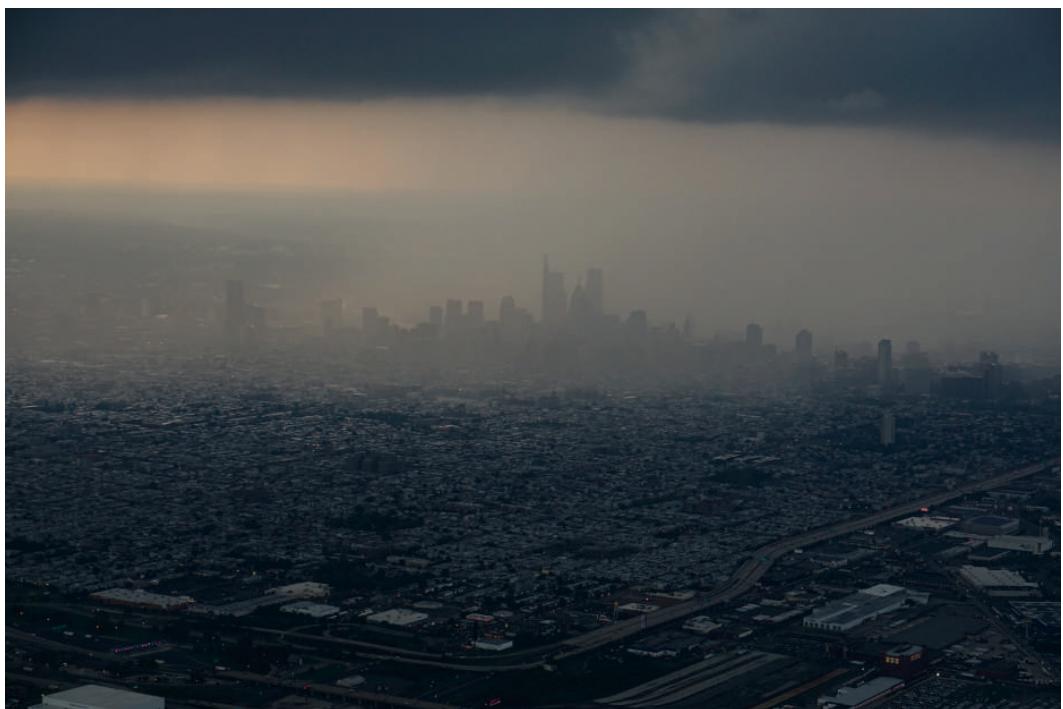
predsednica Odbora  
Katarina Rakić

sekretarka Odbora  
Biljana Ilić

## 1. SAOBRAĆAJ U GRADOVIMA – NEGATIVNI EFEKTI I KAKO SE SA NJIMA GRADOVI BORE

Saobraćaj u gradovima je odgovoran za oko 40% ukupnih emisija ugljen dioksida u atmosferu. Pored ugljen dioksida, zagadjujuće materije iz izduvnih gasova automobila (čestice u vazduhu, NO<sub>x</sub>-azot dioksid, ugljovodonici i dr.) imaju dokazano negativan efekat na zdravlje ljudi. Buka od gradskog saobraćaja, zagušenja i gubici u vremenu koji nastaju kao posledica saobraćajnih gužvi, dodatno doprinose negativnim efektima koje saobraćaj stvara u urbanim sredinama. Ako se ne preduzmu ozbiljni koraci ka transformaciji ovog sektora, smatra se da će se emisije gasova staklene baštne utrostručiti do 2050 godine.

Gradovi u Evropi suočili su se sa negativnim efektima saobraćaja na kvalitet života i životne sredine mnogo pre nas i krenuli u rešavanje ovih problema na strateški način. Zaključeno je da promena stavova stanovnika i njihovih navika predstavlja pravo rešenje u borbi sa prekomernom upotrebo privatnih automobila.



Zagadjenje u gradu (foto: Kyle Fritz)

U gradovima Evrope se, godinama unazad, sistematski favorizuju alternativni načini kretanja pod kojima se pre svega misli na nemotorizovane načine prevoza i tako smanjuje korišćenje fosilnih goriva koja izazivaju negativne efekte po životnu sredinu. Ova, najpre pojedinačna zalaganja gradova, pretočena su u zvaničnu politiku Evropske unije i postala su deo tzv. „Mobiliti paketa“ koji je usvojen 2013. godine i koji predstavlja skup Evropskih politika koje se odnose na smanjenje štetnih emisija u gradovima.

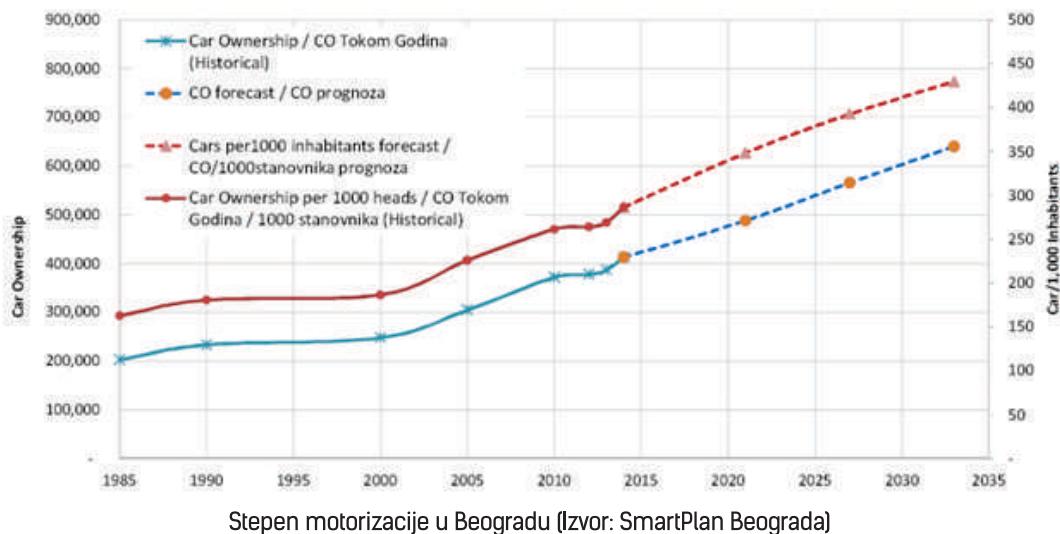
Rezultati koje su evropski gradovi postigli na planu održive urbane mobilnosti vidljivi su za njihove stanovnike i posetioce, a ogledaju se u smanjenju zagađenosti vazduha, smanjenju buke u centralnim delovima, povećanju ukupne atraktivnosti urbanih celina, i drugim koristima po lokalnu ekonomiju i gradane.



Uobičajena slika sa beogradskih ulica (foto: screenshot / Naxi kamere, Autokomanda, 31. maj)

Saobraćajni problemi prepoznaju se i u našim gradovima: broj registrovanih automobila raste iz godine u godinu, pa je stepen motorizacije<sup>1</sup> sve veći. Automobilski saobraćaj (posebno parkiranje) zauzima sve veće površine javnih prostora, a često na račun površina koje koriste pešaci i biciklisti. Gužve i zagušenja postaju svakodnevna slika ne samo u glavnom gradu.

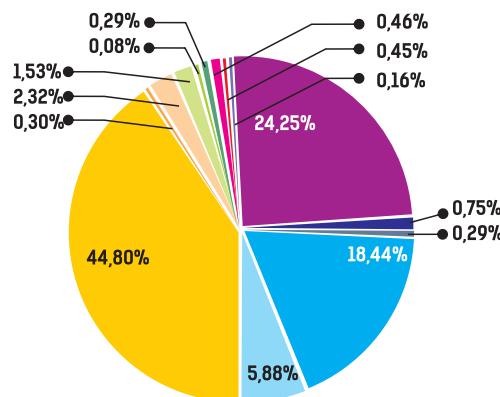
<sup>1</sup> Stepen posedovanja automobila je obično izražen u broju putničkih automobila na 1000 stanovnika. Razvijene Evropske zemlje imaju visoke stepene motorizacije (npr. Luksemburg ima maksimalnih 670 automobila na 1000 stanovnika) dok je u Beogradu taj broj nešto veći od 300 automobila na 1000 stanovnika, ali sa tendencijom porasta (od 2005. do 2015. zabeležen je porast sa 250 na 300 automobila na 1000 stanovnika). Prognozira se da će u narednih 15 godina ova vrednost ići i do 440 automobila na 1000 stanovnika (Izvor: Master plan razvoja saobraćaja Beograda - SmartPlan).



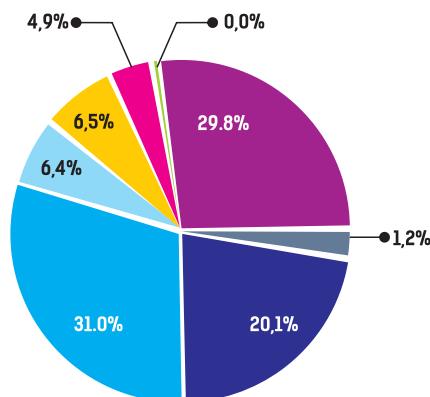
Stepen motorizacije u Beogradu (Izvor: SmartPlan Beograda)

Infrastruktura koju koriste pešaci je u lošem stanju i neredovno se održava. U najvećem broju naših gradova (sa izuzetkom Vojvodine) biciklističke staze ne postoje, kao ni druga biciklistička infrastruktura. Čak i u gradovima sa značajnim udjelom biciklističkih kretanja u vidovnoj raspodeli (npr. Pirot, Valjevo i dr.) ne postoje biciklističke staze i trake, pa se biciklisti kreću zajedno sa vozilima i pešacima i ne osećaju se bezbedno u saobraćaju. Kretanju osoba sa invaliditetom i poteškoćama u kretanju ne pridaje se dovoljno značaja. Javne površine i ustanove su vrlo često nepristupačne, što dovodi do toga da javne prostore ne koriste podjednako sve društvene grupe, što ne bi smeo da bude slučaj. Bezbednost svih učesnika u saobraćaju nije na zavidnom nivou, i pored značajnih ulaganja lokalnih Saveta za bezbednost saobraćaja.

### Beograd



### Valjevo



Primeri vidovne raspodele Beograd i Valjevo (Izvor: SmartPlan Beograda i POUM Valjeva).

Pešačenje	Putnički automobil – putnik	Trolejbus	BG VOZ
Vožnja bicikla	Gradski prevoz	Železnica	Međugradski autobus
Motor	Prigradski prevoz	Taksi	
Putnički automobil – vozač	Tramvaj	Drugo	

<sup>2</sup> Vidovna raspodela ili raspodela kretanja u odnosu na način predstavlja jedan od najvažnijih saobraćajnih pokazatelja, kojim se meri učešće svakog načina kretanja u ukupnom broju.

## 2. SAOBRAĆAJ U GRADOVIMA – NEGATIVNI EFEKTI I KAKO SE SA NJIMA GRADOVI BORE

Plan održive urbane mobilnosti predstavlja strateški dokument koji se nadovezuje na postojeću praksu u planiranju saobraćaja. Princip planiranja održive urbane mobilnosti trenutno primenjuje 27 evropskih zemalja. Sve se više prepoznaće važnost održivog planiranja saobraćaja, a vodeću ulogu imaju zemlje poput Velike Britanije i Francuske, dok su ostale države u različitim fazama primene ovog modernog koncepta.

Za razliku od tradicionalnog planiranja saobraćaja, plan održive urbane mobilnosti podrazumeva INTEGRACIJU, PARTICIPACIJU I EVALUACIJU KAO OSNOVNE PRINCIPE, kako bi zadovoljio postojeće i buduće potrebe stanovnika za mobilnošću, te osigurao bolji kvalitet života u gradovima i njihovoj okolini.

### INTEGRACIJA

Pojam integracije se odnosi na sveobuhvatan pristup u kome se ne posmatra samo saobraćaj već mnogo širi obuhvat i u smislu životne sredine, socijalnog i ekonomskog efekta, kao i u smislu prostornog obuhvata koji prevaziđa granice grada (i širi se na regionalni ili čak nacionalni nivo). Integracija se odnosi i na uključivanje različitih struka u rešavanje problema saobraćaja, kako inženjerskih: građevina, arhitektura, urbanizam, saobraćaj, elektrotehnika i dr; tako i društvenih: ekologija, sociologija, psihologija, ekonomija itd, koji treba da obezbede sveobuhvatnost bavljenja ovim problemom.



Integracija (Foto: Shane Rounce)

## PARTICIPACIJA

Učešće svih zainteresovanih (participacija) označava potrebu da se uključe svi akteri u životu grada koji bi dali svoja viđenja problema i predložili rešenja u vezi sa kretanjem. Na taj način se obezbeđuje bolje sagledavanje problema kretanja kao i formiranje rešenja koja su prihvatljiva širem krugu ljudi, što posledično obezbeđuje lakšu primenu (što je krajnji cilj plana).



Radionica sa zainteresovanim stranama

## EVALUACIJA

Stalno merenje (evaluacija) efekata primenjenih mera se obezbeđuje konstantnim radom na unapređenju plana, što je značajna razlika u odnosu na konvencionalne planove. Proces praćenja i ocene efekata se pažljivo planira i realizuje da bi se obezbedili bolji efekti sprovođenja plana.



Merenje (Foto: Dids)

## TRADICIONALNO I ODRŽIVO PLANIRANJE SAOBRAĆAJA

Zbog čega se koristi reč **mobilnost** umesto saobraćaj? Ljudi uglavnom poistovećuju reč saobraćaj sa automobilskim saobraćajem, pri čemu zaboravljaju da osim automobilskog postaje i drugi vidovi kretanja, kao što su pešačenje i biciklizam, javni prevoz i dr. Rečju mobilnost želimo da istaknemo da treba razmišljati pre svega o kretanju ljudi, a ne vozila. Termin „mobilnost“ je moguće prevesti na srpski jezik kao „kretanje“ ili „pokretljivost“ ili „mogućnost kretanja“, ali je i u izvornom obliku prihvaćen među domaćim stručnjacima.

Tradicionalno planiranje gradskog saobraćaja	Održivo planiranje saobraćaja (mobilnosti)
Planiranje se uglavnom odnosi na infrastrukturu	Infrastruktura je jedan od načina za postizanje ciljeva
Projektno planiranje	Strateško i ciljno planiranje
Netransparentno odlučivanje	Transparentno odlučivanje sa uključivanjem javnosti
Glavni ciljevi su protok i brzina motornog saobraćaja	Glavni ciljevi su pristupačnost sadržaja i kvalitet života
Fokusiranje na saobraćaj (pre svega automobile)	Fokusiranje na čoveka
Intenzivno investiciono planiranje. Projektovanje skupih intervencija.	Troškovno efikasno planiranje. Pametno i štedljivo projektovanje.
Zadovoljavanje potreba za motornim saobraćajem	Upravljanje (oblikovanje) potrebama motornog saobraćaja tako da budu dovoljni postojeći kapaciteti
Fokusiranje na velike i skupe projekte. Projektovanje pojedinačnih ulica bez razmatranja celokupnog sistema mobilnosti u gradu.	Fokusiranje na efikasno i postepeno poboljšanje. Projektovanje delova, koji se uklapaju u sveobuhvatni sistem mobilnosti u gradu
Domen saobraćajnih inženjera	Interdisciplinarnost, integracija sektora: prostorno uređenje, ekologija, zdravlje, ekonomija...
Izbor saobraćajnih projekata bez strateške procene	Strateške procene varijanti obzirom na postavljene ciljeve

Suština razlike između dva pristupa se ogleda u osnovnom smeru kretanja prema rezultatu procesa planiranja:

- U dosadašnjoj praksi se rešavanjem uočenih problema dolazilo do novog stanja u saobraćajnom **sistem**
- U održivom planiranju je način potpuno obrnut, tako da prvo definišemo kako želimo da izgleda saobraćajni sistem (što se još naziva **VIZIJA**), pa na osnovu toga se razmišlja o načinima postizanja definisane **vizije**.



Sastanak radne grupe za izradu POUM, Pirot

## KAKO IZGLEDA PROCES IZRade PLANA

Evropska komisija zvanično je stala iza metodologije za izradu Plana održive urbane mobilnosti koja je poznatija kao ELTIS metodologija. Većina POUM-a u Evropi je izrađena uz korišćenje ove metodologije.



Prikaz metodologije Eltis 2.0 ([www\\_eltis.org](http://www_eltis.org))

© Rupprecht Consult 2019

## Ključni koraci u metodologiji izrade plana:

**Samoprocena** – da li je grad ili lokalna samouprava spremna i da li ima resurse da se na ovaj način bavi planiranjem saobraćaja odnosno mobilnosti;

**Posmatranje van granica** obuhvata plana – neki problemi i rešenja moraju biti definisani sa ili uz pomoć regionalnih ili nacionalnih aktera;

**Definisanje vizije grada**, odnosno dostižne projekcije slike kakvu želimo u bližoj ili daljoj budućnosti iz koje proizilaze ciljevi, zadaci i mere pomoći kojih to ostvarujemo;

**Precizna raspodela odgovornosti i sredstava** – preuzimanje odgovornosti i jasno definisanje odgovornih institucija i pojedinaca povećava šanse za uspeh

**Definisanje indikatora** kojima će se meriti rezultati primenjenih mera – primenjene mere se ocenjuju u zavisnosti od definisanih ciljeva (koji su izmerivi, odnosno definisani cilnjom vrednošću indikatora), a monitoring treba da obezbedi merenje potrebnih indikatora

**Mere je moguće modifikovati i menjati** – u zavisnosti od ciljnih vrednosti indikatora i onoga što je dobijeno merenjem nakon primene mera ocenjuje se da li mere daju očekivane rezultate.

Vizije gradova su veoma važan element održivog pristupa kojim se u osnovi menja koncept planiranja, a predstavlja zajedničko očekivanje o verovatnoj i poželjnoj budućnosti. Vizija treba da bude dovoljno daleko od stvarnosti, ali ipak dovoljno blizu da je moguće ostvariti je. Na primer, vizija iz Plana održive urbane mobilnosti za Budimpeštu – povećati udeo javnog prevoza na 50%, smanjiti korišćenje putničkih vozila za čitavih 15% do 2030. godine.



Ulica u Ljubljani, pre i posle ostvarivanja mera iz POUM ([www.eltis.org](http://www.eltis.org))

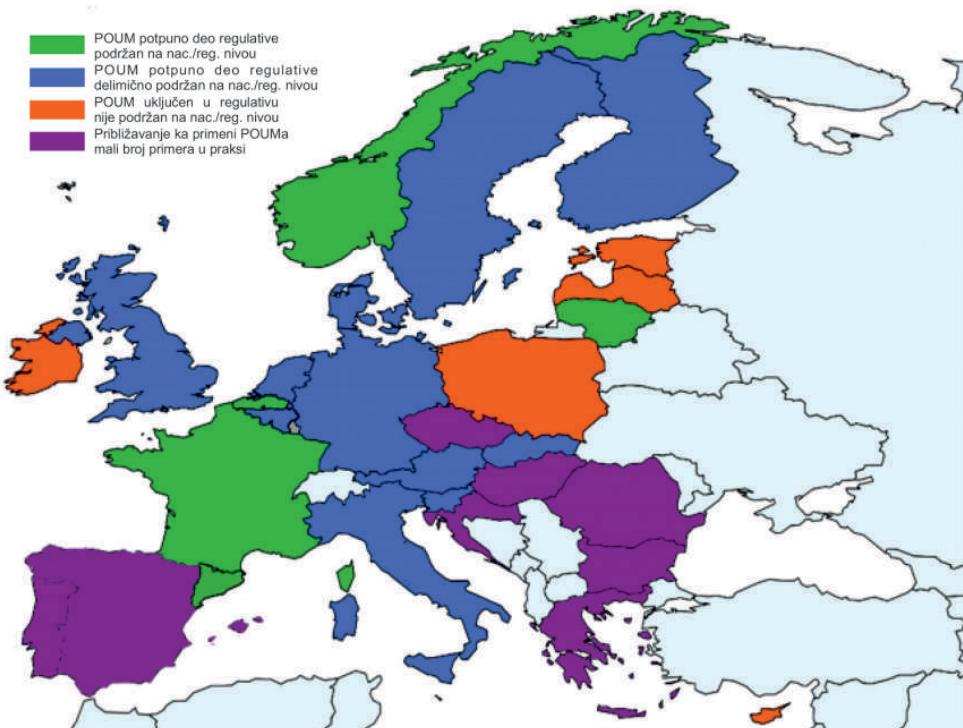
Mere koje su predviđene planom treba da omoguće realizaciju vizije. Mere treba da obuhvate sve aspekte koji mogu uticati na unapređenje uslova za kretanje u gradu, jer nikada jedna mera ne može da reši problem, već je verovatnije da svaka mera doprinese zajedničkom (sinergijskom) efektu kojim će se ostvariti zacrtani ciljevi.

Primeri mera iz POUM: unapređenje pešačke i biciklističke infrastrukture, unapređenje kvaliteta javnog prevoza, mere za povećanje bezbednosti svih korisnika, unapređenje pristupačnosti, promene režima parkiranja, uvođenje novih pešačkih zona i zona umirenog saobraćaja, nove biciklističke staze i uopšte povoljniji uslovi za korišćenje bicikala.

Takođe, sprovode se i kampanje kojima se promovišu zdravi, aktivni vidovi kretanja, pogotovo kod najmladih. Kombinovanje predloženih mera omogućava da se do željene vizije stigne na efikasniji način.

## PLANOVI ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U EVROPI – PROPISI I PRAKSA

U Evropi se u poslednjih 15 godina radi na intenzivnoj promeni pristupa u planiranju saobraćaja u gradovima kroz koncept Planova održive urbane mobilnosti. Ovaj proces je došao do različitih faza u različitim zemljama.



Rasprostranjenost Planova Održive Urbane Mobilnosti (<http://sump-network.eu>)

Na Evropskom nivou, 2013. godine je usvojen **paket mera politike za mobilnost u gradovima** (*Urban Mobility Package*), koji se u osnovi odnosi na inicijative 31 (planovi urbane mobilnosti), 32 (režimi naplate) i 33 (city logistika) iz Bele knjige 2011. Ovaj paket mera nije obavezujući za zemlje članice već više služi kao set smernica za lokalne samouprave i usmeren je ka:

- razmeni znanja i iskustava, pronalaženju najbolje prakse i unapređenju saradnje;
- pronalaženju finansijske podrške;
- usmeravanju istraživanja ka pronalaženju konkretnih rešenja za probleme mobilnosti u gradovima;
- poboljšanju međunarodne saradnje.

Centralni dokument paketa mera politike za mobilnost u gradovima je „**Ka konkurentnoj i energetski efikasnoj mobilnosti**”, koji prate Aneks na temu POUM i četiri radna dokumenta na teme logistike u gradovima, regulisanja pristupa u gradovima, korišćenja gradskih puteva i bezbednosti na gradskim putevima.

U mnogim evropskim državama, postoji zakonska obaveza izrade Planova održive urbane mobilnosti. Često je obaveza izrade planova ugrađena u propise na nacionalnom, odnosno regionalnom nivou, kao što je to slučaj u Francuskoj, Belgiji i Španiji. Pored propisivanja obaveze, podrškom sa nacionalnog nivoa smatraju se i instrumenti finansijske podrške, kao i uputstva i metodologije. Belgijska regija Flandrija smatra se jednom od najnaprednijih kada govorimo o podršci planiranju održive urbane mobilnosti – više od 300 gradova ove regije ima izrađene POUM, neki od njih druge i treće generacije. Ovo je rezultat regionalne politike koja je propisala obavezost planiranja održive urbane mobilnosti na lokalnom nivou.

Kao što je već rečeno, postoji veliki broj primera gradova koji su uspešno sproveli politike održive urbane mobilnosti, a što je dovelo do vidljivih rezultata u poboljšanju kvaliteta života. Primer iz Ljubljane, glavnog grada Slovenije, je često navođen pozitivan primer. Kao posledica usvojenog Plana održive urbane mobilnosti, ali i jasne i nedvosmislenе političke podrške, uži gradski centar je pretvoren u zonu za pešake koja se prostire na 1,3 hektara (povećanje od 660%). Nakon poboljšanja usluga javnog prevoza, ovaj vid transporta koristi 19% više stanovnika. Kao vid prevoza, uveden je i javni gradski bicikl, i kreirano preko 100ha novih zelenih površina u gradu. Sve to je doprinelo da ovaj grad ponese prestižnu titulu Zelene prestonice Europe, a stotine hiljada turista svedoče o povećanoj atraktivnosti ovog grada kako za stanovnike tako i za posetioce. Neka od pozitivnih iskustava Ljubljane uvedi i grad Beograd – električno vozilo Vrabac namenjeno stanovnicima Beogradske pešačke zone pandan je Ljubljanskom „Kavaliru“ koji je uveden još 2007. godine.

Austrijska prestonica Beč takođe je jedan od prvaka mobilnosti. Bečki Plan održive urbane mobilnosti nosi naziv STEP 2025 i sadrži u sebi niz principa koji svi zajedno teže ka kreiranju demoktaskog grada otvorenog za sve – bezbedni javni prostori, zajedničko korišćenje ulica, pristupi bez barijera, rodna ravноправност, samo su neki od njih. Bečka čuvena trgovačka ulica Marijahilfer, nakon uspešne transformacije 2016. godine, doživljava ponovno rođenje kao jedinstveni “zajednički prostor” u kome se zajedno kreću pešaci, biciklisti i javni prevoz.

### 3. PLANOVI ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U SRBIJI

Sledeći praksi gradova Evrope, neki gradovi u Srbiji, ne čekajući na zakonsku obavezu, rešili su da promene praksi planiranja saobraćaja i da započnu rešavanje saobraćajnih problema na drugačiji način.

U izradi planova održive urbane mobilnosti, naši gradovi vide šansu za:

- ✓ apliciranje za sredstva iz Evropskih fondova;
- ✓ saradnju sa gradovima iz regionala i Evrope;
- ✓ testiranje inovativnih metoda i rešenja;
- ✓ unapređenje kvaliteta životne sredine;
- ✓ rešavanje akutnih problema u saobraćaju;
- ✓ stvaranje boljih uslova za kretanje biciklista i pešaka.

Za gradove u Srbiji, sam proces izrade plana, tokom koga se građani i drugi zainteresovani uključuju i daju svoja viđenja i predloge za rešavanje problema vezanih za kretanje po gradu, može biti značajniji nego dokument sam po sebi. Gradovi u Srbiji su takođe koristili ELTIS metodologiju za izradu svojih POUM-a, pre svih grad Kruševac, a trenutno se koristi kao osnov za izradu ovih planova Beograda, Šapca i Pirot-a. Može se reći da je ova metodologija potpuno primenljiva na sve gradove u Srbiji.

Kruševac je prvi grad u Srbiji koji je samostalno izradio Plan održive urbane mobilnosti. Plan je usvojen u novembru 2017. godine. Za izradu Plana bila je zadužena Komisija sačinjena od predstavnika različitih gradskih službi, a predstavnici gradske uprave aktivno su učestvovali u nekoliko Evropskih projekata kako bi razmenili iskustva sa kolegama iz Evrope. Realizacija plana počela je 2018. godine, a formirana je i Komisija zadužena za praćenje primene. Kruševac sada svoje iskustvo aktivno deli sa drugim gradovima iz Srbije. Mere iz akcionih planova usmerene su na povećanje bezbednosti svih učesnika u saobraćaju, povećanje pristupačnosti, povećanje kvaliteta javnog gradskog saobraćaja i na smanjenje korišćenja putničkih automobila.

Izрада Plana održive urbane mobilnosti u toku je i u glavnom gradu Srbije. Gradski sekretarijat za saobraćaj je poverio izradu Plana konzorcijumu planerskih kuća CEP-CESTRA. Prilikom izrade plana sprovode se opsežna istraživanja, a značajno je i učešće javnosti. Za komunikaciju sa građanima koriste se društvene mreže i ankete. Plan održive urbane mobilnosti za grad Beograd trebalo bi da bude završen tokom 2020. godine. Ovaj plan treba da pruži odgovore na veliki broj izazova sa kojima se grad suočava kada je u pitanju saobraćaj.

Plan održive urbane mobilnosti grada Valjeva izrađen je u okviru projekta „City walk“ – Gradovi za pešake, a u okviru Inter-regionalnog dunavskog transnacionalnog programa koji se finansira iz Evropskog fonda za regionalni razvoj (ERDF) i Instrumenta pretprištupne pomoći (IPA). Osnovni cilj, u koji se uklopila i izrada POUMa Valjeva je poboljšanje ključnih uslova pešačenja, kao sredstva urbane mobilnosti, sa idejom da se pomogne gradovima u dunavskoj regiji da smanje emisije izduvnih gasova, buku i postanu bezbednija, bolja mesta za život, da povećavaju ulogu održivih oblika mobilnosti u miks urbanog transporta, posebno oblika aktivnog transporta poput hodanja i bicikliranja. Inače, ovaj projekat je nagrađen za doprinos stvaranju otpornijih gradova nagradom RegioStars Awards 2019.

## PREPREKE I ŠANSE ZA ŠIRU PRIMENU PLANNOVA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI U SRBIJI

Kao što je već rečeno, važeći propisi u Republici Srbiji za sada ne prepoznaju Planove održive urbane mobilnosti. Međutim, ne postoji zakonska prepreka za izradu ovakve vrste plana. **Iz uporedne prakse evropskih država vidi se da uvodenje zakonske obaveze za izradu Planova može biti podsticaj za veći broj gradova**, ali to svakako nije jedini i dovoljan uslov. Imajući u vidu veličinu naših jedinica lokalnih samouprava i njihove kapacitete, ne može se очekivati da će sve opštine izraditi Planove održive urbane mobilnosti, ali bi bilo korisno da se ova mogućnost predviđi bar za gradove.

Strategija održivog urbanog razvoja 2030. godine ("Službeni glasnik Republike Srbije" br 47/2019) je prvi strateški dokument na republičkom nivou koji je na predlog Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture usvojila Vlada Republike Srbije, a koji predviđa i stimuliše izradu Planova održive urbane mobilnosti. Aktionim planovima za sprovođenje ove strategije trebalo bi predvideti budžetska i druga sredstva kojima bi se podstakla izrada ovih planova na lokalnu.

**Nedostajući kapaciteti lokalnih samouprava za bavljenje poslovima planiranja saobraćaja na lokalnom nivou mogu se smatrati ozbilnjom preprekom za masovnije bavljenje problematikom održive urbane mobilnosti.** Iako je dosadašnja praksa pokazala da je neophodno da proces izrade plana vodi lokalna uprava, a da se posao izrade samog dokumenta može poveriti stručnoj organizaciji, u većem broju lokalnih uprava evidentan je mali broj inženjera saobraćajne struke i urbanista koji bi mogli da vode proces izrade plana. Jedan od potencijala koji postoji u gradovima srednje veličine, a koji bi mogao biti iskorišćen za dalju promociju i razradu koncepta održive urbane mobilnosti jesu javna preduzeća za urbanizam, koja tradicionalno okupljaju timove stručnjaka, između ostalih i saobraćajne inženjere, ali i druge kadrove koji mogu doprineti procesu izrade POUM.

Gradovima koji žele da se ozbiljnije bave ovom temom, preporučuje se umrežavanje, na nivou Srbije, regiona i šire. Kako je održiva urbana mobilnost koncept koji snažno podržava Evropska komisija, postoji veliki broj Evropskih mreža gradova i stručnjaka koje su formirane u cilju razmene iskustava i znanja. Učlanjenjem grada u jednu takvu Mrežu otvaraju se mogućnosti za razne vrste saradnje, posebno za edukaciju zaposlenih, informisanje o mogućnostima finansiranja, partnerstvima i slično. Jedna od takvih mreža je CIVITAS, a za naše govorno područje formirana je regionalna mreža CIVINET Slovenija – Hrvatska – Jugoistočna Evropa. Nemačka međunarodna saradnja (GIZ) aktivno učestvuje u inicijativama TUMI i Mobilize your city, koje takođe u osnovi imaju za cilj da kreiraju platforme za razmenu znanja i iskustava na nivou Europe ali i globalno.

## EVROPSKA NEDELJA MOBILNOSTI

Evropska nedelja mobilnosti (ENM) je manifestacija koju podržava Evropska komisija od 2001. godine. Obeležavanje Evropske nedelje mobilnosti može da bude veliki impuls u promociji principa održive urbane mobilnosti. To je period kada se mogu testirati neka trajna rešenja (zatvaranje ulica za automobilski saobraćaj), anketirati građani u vezi sa stavovima o saobraćaju i kretanju po gradu, vršiti merenja zagađenja vazduha i buke i slično. Posebno su važne manifestacije u kojima učestvuju najmladi, ali je uvek jako bitno imati u vidu fokus kampanje. Tokom 2019. godine, 22 grada iz Srbije je obeležilo ENM, a Kruševac, Pirot, Šabac i Bajina Bašta su se kandidovali za nagradu Evropske komisije jer su organizovali aktivnosti tokom svih 7 dana manifestacije.



Biciklijada u Pirotu, septembar 2019.

## PREPORUKE

Plan održive urbane mobilnosti ne mora nužno postati zakonom propisan planski akt. Međutim, kako bi i naši gradovi počeli u većoj meri da se bave planiranjem održive urbane mobilnosti, neophodno je stvoriti pogodan okvir za to. Takav metodološki okvir može biti Strategija održive urbane mobilnosti koja bi bila doneta na republičkom nivou.

Strategija održive urbane mobilnosti praćena programom za finansiranje – predstavlja nacionalnu politiku ili program usvojen na republičkom nivou čiji je cilj podsticanje lokalnih samouprava da se suoče sa izazovima urbane mobilnosti. Ovakav dokument praktične politike podstiče gradove da planiraju, finansiraju i primenjuju održive projekte razvoja saobraćaja.



Ključni akteri za promociju održive urbane mobilnosti u Srbiji

Uobičajena je praksa razvijenih zemalja da ministarstva finansijski podržavaju gradove u oblasti održive urbane mobilnosti. Zemlje sa ubrzanim stepenom razvoja, kao što su Kina, Brazil i Indija, počele su da primenjuju nacionalne programe održive urbane mobilnosti. Mogući mehanizmi finansiranja sa nacionalnog nivoa podrazumevaju: politike cena karata u gradskom prevozu, cene parkiranja, porez na vlasništvo automobila, takse za gorivo, takse za zagrušenja, dodatne takse za registraciju automobila. Sastavni deo nacionalne politike treba da bude i jasan pravni okvir, jasno političko i strateško opredeljenje, uloge i obaveze svih aktera, kao i tehničke smernice za saobraćajne inženjere.

Kratkoročne mere u cilju daljeg razvoja koncepta održive urbane mobilnosti:

- ✓ podržati akcioni plan Nacionalne strategije održivog integralnog urbanog razvoja
- ✓ podržati realizaciju mera, koristeći postojeće raspoložive fondove (fondovi za zaštitu životne sredine, sredstva Saveta za bezbednost saobraćaja)
- ✓ promovisati primere dobre prakse onih gradova koji favorizuju alternativne vidove saobraćaja (Beograd, Kruševac i drugi).

## Korisni linkovi:

Kao što je već navedeno, postoji veliki broj korisnih sajtova koji služe za razmenu znanja u oblasti održive urbane mobilnosti. Na njima je moguće naći: metodologiju za izradu POUM, razne priručnike, uputstva za uključivanje građana, primere dobre prakse iz gradova, kao i planove održive urbane mobilnosti iz raznih gradova Evrope.

[www.eltis.org](http://www.eltis.org)  
[www.epomm.eu](http://www.epomm.eu)  
[www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu)  
[www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)  
[www.civinet-slohr.eu](http://www.civinet-slohr.eu)  
[www.mobiliseyourcity.net](http://www.mobiliseyourcity.net)  
[www.transformative-mobility.org](http://www.transformative-mobility.org)

BELEŠKE

# ODRŽIVA URBANA MOBILNOST

ŠANSA ZA RAZVOJ ODRŽIVIH  
GRADOVA U SRBIJI

