



AKCIONI PLAN ZA KONCEPT TRANSNACIONALNOG PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI (SUMP)





Akcioni Plan za Koncept Transnacionalnog održivog Plana Urbane Mobilnosti (SUMP)

Sažetak

Projekat: **SMILE - FirSt and last Mile Intermodal mobiLity in congested urban arEas of the Adrion Region**

Programme: Interreg V B JADRANSKO-JONSKI Program saradnje 2014-2020

Radni paket: RP T2 - *Razrada transnacionalne šeme SUMP za urbana i međugradska područja regiona ADRION*

Oktober 2020

Vodeći Partner RP



Besplatni opštinski konzorcijum Ragusa (bivša regionalna provincija Ragusa)
Libero Consorzio Comunale di Ragusa (già Provincia Regionale di Ragusa)

Sektor V – Regionalno planiranje I Lokalni razvoj

Viale del Fante, 10 – 97100 Ragusa - Italy

Engineer Giuseppe Cianciolo – Project Manager

Dr. Gianna Dimartino – Head Administrator

Tehnička podrška



IDEA URBANA Engineering S.r.l.
Integrated Architecture and Engineering services

via Cortile Greco, 28 - 90011 Bagheria (PA) - ITALY

Architect Alessandro Carollo – Technical Director

Partneri koji Doprinosu

Vodeći Partner **RDC Koper** – Regionalni razvojni centar Koper (SI)

Projektni Partner 2 **SCV** – Školski Centar Velenje (SI)

Projektni Partner 5 **ZADRA NOVA** – Okružna razvojna agencija Zadar (HR)

Projektni Partner 6 **DURA** – Razvojna agencija Grada Dubrovnika (HR)

Projektni Partner 7 **MoH** - Opština Hersonisos (GR)

Projektni Partner 8 **RDA Banat** – Regionalni Centar za Društveno-Ekonomski razvoj-Banat doo (RS)

Projektni Partner 10 **PREDA-PD** – Agencija za ekonomski razvoj grada Prijedora (BA)

Projektni Partner 11 **Grad Gradiska** (BA)



Table of Contents

Ukratko o projektu SMILE	4
Uvod	5
1.1 Metodologija	7
1.2 Opšti pregled RP T2 u okviru SMILE projekta	7
1.3 Svrha izveštaja i razvijene analize	8
1.4 Struktura izveštaja	12
1. Opšti rezultati analiza planova održive mobilnosti	13
2.1 SUMP modeli usvojeni pravnim okvirima partnerskih zemalja	13
2.2 Lokalne procedure i istaknuti SUMP zahtevi tokom ankete	19
2. Transnacionalna šema održivog planiranja	22
3.1 Operativne procedure	23
3.2 SUMP Pristup Logičkog Okvira	26
3.3 Predlog zajedničkih ciljeva SUMP šeme	27
3.4 Sadržaj i SUMP indeks	30
3.5 Ključni indikatori za praćenje SUMP-a.	33



Ukratko o projektu SMILE

Projekat **SMILE - Prva i poslednja milja intermodalne mobilnosti u zagušenim urbanim oblastima Jadranskog regiona** fokusiran je na prvu i poslednju milju mobilnosti u urbanim područjima regije Adrion, obuhvatajući primorske, unutrašnje i pogranične gradove različitih veličina, gde se stanovnici, putnici i turisti suočavaju sa posledicama neodrživih modela mobilnosti i nedostatka efikasnih multimodalnih rešenja; zagađenje vazduha, zagušenja i s tim povezana kašnjenja, emisije CO₂, buka, nesreće kao i javni prostori koji zauzimaju automobili.

SMILE se bavi ovim pitanjima kroz akcije projekta koji imaju za cilj da:

- ojačati znanje mobilnost i operativnih kapaciteta lokalnih / regionalnih vlasti,
- testiraju brza IT rešenja
- i promovišu intermodalna rešenja za povećanje efikasnosti protoka saobraćaja.

Strateško partnerstvo SMILE projekta se sastoji od deset partnera iz sedam Jadransko-jonskih zemalja i zasnovano je od institucija sa više nivoa. Partnerstvo SMILE je izgrađeno da pruži sve potrebne kompetencije za sprovođenje aktivnosti; institucije koje pokrivaju nivo više opština (regionalne agencije), implementacioni kapaciteti lokalnih samouprava, prateća tela koja pružaju savete, usluge i obrazovanje u oblasti mobilnosti i pružaoci usluga akademskog znanja.

Projekat je kofinansiran iz INTERREG V–B Jadransko-Jonskog programa saradnje 2014-2020.

Budžet projekta: €1,290,415.45
EU finansiranje: €1,096,853.10
Trajanje projekta: 01.01.2018 – 31.12.2020

Partneri projekta:

- Regionalni Razvojni Centar Koper (SI)
- Školski centar Velenje (SI)
- Slobodan Konzorcijum opština Ragusa (IT)
- Iuav Univerzitet Venecija (IT)
- Okružna Razvojna Agencija Zadar - ZADRA NOVA (HR)
- Razvojna Agencija grada Dubrovnika DURA (HR)
- Opština Hersonissos (GR)
- Regionalni Centar za Društveno-Ekonomske Razvoj - Banat doo (RS)
- Agencija za ekonomski razvoj grada Prijedora – PREDA-PD (BA)
- Opština Gradiška (BA)

Pridruženi partner: Ministarstvo infrastrukture i transporta (IT)

Više o projektu:

www.adrioninterreg.eu

smile.adrioninterreg.eu

FB: Interreg ADRION SMILE project



Uvod

Ovaj dokument je sažetak rada koji su partneri SMILE projekta obavili u okviru radnog paketa T2 definišući zajednički transnacionalni model održivog plana urbane mobilnosti (SUMP) za urbana i prigradska područja jadransko-jonske makroregije.

Pojedinačni saradnici na ovoj e-knjizi navedeni su u fusnotama. Tamo gde je to bilo moguće, prilozi nisu modifikovani kako bi se uvažili nacrti svakog saradnika.

Projekat SMILE usredsređen je na prvu i poslednju milju mobilnosti u odabranim šarolikim i paradigmatičnim urbanim oblastima regije Adrion, uključujući priobalne, kopnene i pogranične gradove različitih veličina (od metropola do malih gradova) kako bi se:

- definisali i uporedili scenariji mobilnosti kako bi kreatorima politika i ključnim zainteresovanim stranama omogućilo da bolje razumeju posledice nečinjenja / delovanja,
- naglasila transnacionalna šema da bi se izradili planovi održive urbane mobilnosti kao zajedničkog kognitivnog okvira pod kojim će se razviti (ili ojačati, tamo gde su već pokrenuti) lokalni SUMP koji odražavaju specifične lokalne situacije,
- izvršilo testiranje stanovnika, putnika, turista, prevoznika teretnog i autobuskog turizma kroz različita IT rešenja (APP / platforme) koja imaju za cilj smanjenje / suzbijanje zagušenja, promociju intermodalnih rešenja i povećanje efikasnosti protoka saobraćaja.

S obzirom na gore navedeno, SMILE želi postići ciljeve na više nivoa:

- ojačati znanje i operativne kapacitete u vezi sa mobilnošću lokalnih / regionalnih vlasti,
- testirati brza IT rešenja, koja ne zahtevaju velika infrastrukturna ulaganja, u cilju promocije intermodalnog transporta.

Transnacionalni pristup dozvoljava upoređivanje, razmenu i deljenje iskustava, pripremajući i upoređujući scenarija mobilnosti i SUMP šema u okviru interregionalnog konteksta u kombinaciji sa IT rešenjima održive mobilnosti.

Na programskom nivou, projekat SMILE doprinosi ispunjenju ADRION strateškog cilja 3,1 ("Unapređenje kapaciteta integrisanih usluga transporta I mobilnosti I multimodalnosti u Jadransko-Jonskom području") promovišući rešenja za:

- multimodalni ekološki prihvatljiv transport sa niskim sadržajem ugljenika,
- infrastrukturu mobilnosti I usluge.

Prema tome, projekat SMILE je strukturiran **kroz dva specifična cilja**:

1. *Transnacionalni Akcioni Plan I SUMP koncept;*
2. *Testiranje različitih IT alata u korist održive mobilnosti.*

Glavni predviđeni rezultati projekta SMILE su:



- Povećani kapaciteti za donošenje politika razradom scenarija mobilnosti i zajedničkom transnacionalnom šemom plana održive urbane mobilnosti (SUMP);
- Promocija održive mobilnosti u urbanom području testiranjem IT rešenja.

Kako bi se dostigla svrha, projekat razvija sledeće Implementacione Radne Pakete:

- **RP T1** *Dizajn scenarija mobilnosti i razrada transnacionalnog akcionog plana;*
- **PR T2** *Razrada transnacionalne šeme SUMP za urbana i međugradska područja regije ADRION;*
- **PR T3** *Testiranje IT, e-mobilnih rešenja & mejnstrim aktivnosti.*

Konkretno u svrhu ovog dokumenta, RP T2 ima za cilj da izradi i promoviše transnacionalni model planiranja održive mobilnosti za urbana i prigradska područja, na osnovu integrisane SUMP šeme koja identifikuje transnacionalne strategije mobilnosti.

Slobodan Konzorcijum opština Ragusa je partner koji koordinira RP T2 I uključuje sve partnere u pripremu I koordinaciju Transnacionalne Radne Grupe (TRG), kako bi pripremili nacrt Transnacionalne SUMP šeme.

Finalni dokument Transnacionalne SUMP šeme, kao rezultat zajedničkog doprinosa uključenih partnera, podeljen je na dva dela, prema udelu rada sprovedenog od strane partnera:

- Deo A – Uporedni izveštaj;
- Part B – Model planiranja.

Bilo koja informacija ili podatak koji utiče na lokalnu teritoriju I nacionalni okvir dostavljen je od strane svakog partnera odgovornog za svoje područje nadležnosti.

Na sledećim stranama, predstavljamo vam gorepomenuti dokument.



1.1 Metodologija

1.2 Opšti pregled RP T2 u okviru SMILE projekta

Radni paket T2 - Izrada transnacionalne šeme SUMP za urbana i prigradska područja regije ADRION ima za cilj da:

- uporedi niz modela održivog planiranja mobilnosti u obalnim, unutrašnjim i prekograničnim regionima (na urbanom i međugradskom nivou),
- i da promoviše transnacionalnu šemu / koncept planiranja održive urbane mobilnosti.

Glavni rezultat RP T2 je stvaranje **Akcionog plana za transnacionalni koncept SUMP**, uključujući zajednički i transnacionalni model za održivo planiranje urbane mobilnosti sa nizom predloga i mera koje bi se mogle primeniti na lokalnom nivou.

U tu svrhu, konačna SUMP transnacionalnog šema je otvoren model planiranja za gradska i međugradska područja koju mogu da koriste opštine i lokalne vlasti. Prema tome ona:

- mora biti u vlasništvu svih partnera i slobodno se može koristiti nakon završetka projekta,
- je otvorena i dostupna online za šire ADRION I EU zajednice;
- može se koristiti za finaliziranje konačnog nacrtu SUMP-a u oblastima uključenim u SMILE kao i u drugim ADRION regionima.

Na kraju, *“Transnacionalni SUMP koncept”* je pripremljen na osnovu:

- postojećih akata i smernica o održivoj mobilnosti koje je već donela Evropska unija,
- i propisa i politika koje na regionalnom nivou sprovode države članice EU i IPA regiona.

Prema tome, transnacionalna SUMP šema je prvenstveno pripremljena korišćenjem Akata I Vodiča Održive Mobilnosti, kao što su:

- Komunikacija EK COM (2013) 913 final „Zajedno ka konkurentnoj i resursno efikasnoj urbanoj mobilnosti“,
- ELTIS smernice o „Razvoju i primeni plana održive mobilnosti (januar 2014. sa ažuriranjem 2019),
- i ELTIS smernice o „Poli-SUMP metodologiji“ (decembar 2014).



1.3 Svrha izveštaja i razvijene analize

Kao što je predhodno navedeno, Akcioni Plan Transnacionalnog SUMP koncepta definiše zajednički i transnacionalni model za Održivo Urbano Planiranje Mobilnosti koji mogu koristiti lokalne vlasti aktivne u ADRION makro-regionalnim zemljama.

U tom cilju, za svaku razmatranu zemlju / region, SUMP šema mora uzeti u obzir postojeće nacionalne zakonske okvire i trenutne alate za planiranje na lokalnom nivou, tako da se predloženi SUMP model može razviti u skladu sa postojećim propisima.

Prema tome, pre nego što je započeo sa izradom transnacionalnog koncepta SUMP, svaki partner je proverio postojeće najbolje prakse u vezi sa planovima održive urbane mobilnosti i drugim eventualnim transportnim planovima u svojoj zemlji / regionu.

Ova preliminarna analiza razvijena je pomoću šablona; svaki partner je pružio uporedive podatke o različitim pravnim okvirima i modelima održivog planiranja mobilnosti koji se primenjuju u zemljama uključenim u makroregion ADRION.

Ovi preliminarni podaci bili su od ključne važnosti za izradu transnacionalnog koncepta SUMP, a glavna svrha mu je bila da definiše reper za sprovođenje politike SUMP u oblastima u kojima su uključeni partneri, omogućavajući tako uobličavanje ukupnog pravnog i političkog okvira održive mobilnosti u Adrion makro-regiona. Štaviše, olakšalo je razmenu i upoređivanje savremenih propisa i politika u svakoj partnerskoj zemlji / regiji uključenoj u projekat.

Tokom ovog procesa, projektni partneri definisali su trenutnu primenu Planova održive urbane mobilnosti (ili sličnih modela planiranja) u državama EU i u drugim IPA zemljama / regionima uključenim u projekat.

Projektni partneri doprineli su transnacionalnoj analizi izradom 6 lokalnih izveštaja u cilju provere nivoa primene i koherentnosti politika i akata o održivoj mobilnosti, koje su usvojili Komisija EU i Parlament u sledećim partnerskim zemljama / regionima:

- Bosna i Hercegovina,
- Hrvatska,
- Grčka,
- Italija,
- Srbija,
- i Slovenija.

Therefore, the analysis activity focused on 2 specific issues:

- Sustainable Mobility **Legal Framework** approved in the States of involved partners;
- Sustainable Mobility **Policies** implemented in the States of involved partners.

Izveštaje su izradili partneri prema gore pomenutom predlogu kako bi koristili zajednički okvir i razvili zajedničke teme koje će partneri deliti i upoređivati. Na sledećoj stranici je navedena raspodela zadataka za svakog partnera prema doprinosu.



Partners contributing to the analyses for the transnational SUMP scheme

Br. partnera	Partner	Država članica	Naziv izveštaja
LP	RDC Koper	Slovenija	Okvir politike održive mobilnosti u Sloveniji
PP2	Školski centar Velenje	Slovenija	Pravni okvir održive mobilnosti u Sloveniji
PP3	Ragusa FMC	Italija	Okvir politike pravni okvir održive mobilnosti u Italiji
PP5	ZADRA NOVA	Hrvatska	Okvir politike održive mobilnosti u Hrvatskoj
PP6	DURA	Hrvatska	Pravni okvir održive mobilnosti u Hrvatskoj
PP7	Municipality of Hersonissos	Grčka	Okvir politike pravni okvir održive mobilnosti u Grčkoj
PP8	RDA Banat	Srbija	Okvir politike pravni okvir održive mobilnosti u Srbiji
PP10	PREDA-PD	Bosna i Hercegovina	Okvir politike održive mobilnosti u Bosni i Hercegovini
PP11	Opština Gradiška	Bosna i Hercegovina	Pravni okvir održive mobilnosti u Bosni i Hercegovini



Svrha izveštaja je bila da se podele pravni okviri i politike implementirane u uključenim EU zemljama članicama i IPA Regiona, kako bi se uporedili rezultati analize i razvila odrednica za sledeći Transnacionalni SUMP koncept.

U tom cilju su prikupljeni svi lokalni izveštaji kako bi se definisala odrednica politika i propisa o održivoj mobilnosti za svaku uključenu zemlju.

Nakon upoređivanja rezultata lokalnih analiza, koje su sprovedene od strane svakog partnera u svojoj zemlji/region, partneri su pripremili transnacionalnu SUMP šemu na osnovu trenutnih modela planiranja lokalne održive mobilnosti i postojećih nacionalnih regulativa.

Kako bi se koristila i usvojila od strane lokalnih vlasti zemelja/ regiona uključenih u ADRION makro-region, partneri su se složili da pripreme Transnacionalnu SUMP šemu prema:

- ELTIS smernicama o „Razvoju i sprovođenju plana održive mobilnosti,
- Regulativama, Direktivama i drugim aktima izdatim od strane Parlamenta EU i Evropske Komisije,
- Trenutnom pravnom okviru uključenih Zemalja Članica,
- i postojećim planovima transporta i korišćenja zemljišta i alata za planiranje koji se primenjuju u uključenim državama članicama.

Za prva dva izdanja, partneri koji su dali doprinos SMILE, izradili su lokalne izveštaje o analizi koji su objedinjeni tokom prvog dela zajedničkog projekta, a koji je podeljen u završnom *Uporednom izveštaju*.

Gore navedeni dokument rezimirao je nivo primene i koherentnost politika i propisa/direktiva o održivoj mobilnosti u zemljama/regionima partnera koji daju doprinos.

S obzirom na gore navedeno, na osnovu prethodne lokalne analize nacionalnih pravnih i političkih okvira, prvi obrazac je dat članovima TRG-a koji daju doprinose, a izveštavaju o:

- prvom sadržaju *Transnacionalne SUMP šeme*, koji će se deliti sa članovima transnacionalne radne grupe koje su imenovali partneri koji daju doprinos od strane SMILE, kako bi se integrisao na osnovu lokalnih propisa i potreba,
- i anketi u cilju integrisanja/dopune strukture i sadržaja *Transnacionalne SUMP šeme*.

Prvi privremeni indeks transnacionalne SUMP šeme razvio je koordinator RP prema trenutnoj nacionalnoj SUMP šemi koju su usvojili italijanski propisi, kako bi imao prvi stvarni primer i pravnu referencu za dizajniranje strukture konačnog dokumenta.

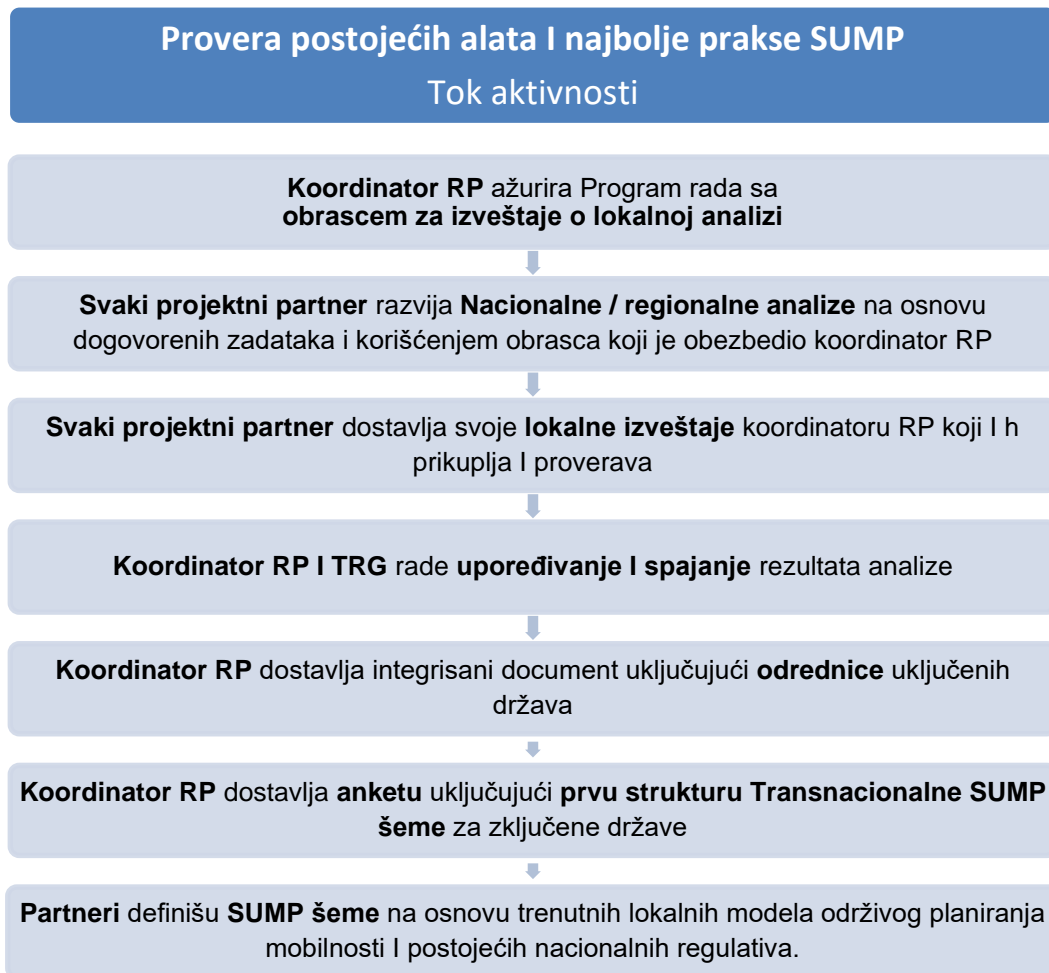
Obrasce su izradili partneri prateći ovaj obrazac, kako bi predložili integraciju u SUMP shemu indeksa na osnovu njihovih nacionalnih pravnih i političkih okvira.

Obrazac je kreiran u skladu sa *Planom Upravljanja Kvalitetom SMILE* koji je izdao vodeći partner i popunili su ga svi partneri koji daju doprinos.

Popunjavanje ove ankete bio je završni korak ka definisanju transnacionalnog koncepta SUMP na osnovu



referentne vrednosti koju je svaki partner napravio tokom prethodnih aktivnosti u skladu sa sledećom šemom toka.





1.4 Struktura izveštaja

Na osnovu gore pomenute metodologije koju su usvojili partneri, izrađena je konačna verzija ovog dokumenta koristeći sledeći okvir:

- **Uvod**
 1. Metodologija
- **Deo A – Uporedni izveštaj**
 2. Opšti pregledi održive mobilnosti u analiziranim zemljama
 3. Nacionalni Pravni Okviri o Održivoj Mobilnosti
 4. Nacionalni politički okvir o Održivoj Mobilnosti
- **Deo B – Transnacionalna SUMPŠema**
 5. Opšti rezultati na osnovu referentnih uporednih analiza
 6. Transnacionalna šema planiranja održivosti
 7. Doprinos partnera anketama

Uvod podrazumeva metodologiju i pristup opisan u ovom delu.

Deo A – Uporedni izveštaj razvija pregled postojećih modela planiranja i najboljih praksi u vezi sa planovima održive urbane mobilnosti i drugim eventualnim planovima transporta. Cilj analize je da se postignu sledeći specifični ciljevi:

- Definisanje SUMP politike i pravnog okvira na Nacionalnom nivou svake zemlje/regiona;
- Provera nivoa SUMP implementacijena lokalne modela planiranja u uključenim područjima;
- Identifikacija SUMP najboljih praksi na Nacionalnom nivou svake zemlje/regiona;

Uzimajući u obzir gore navedene svrhe i raspodelu zadataka kao što je prikazano u prethodnoj tabeli, Deo A je strukturiran u 2 odeljka:

- Pravni okvir Održive mobilnosti u partnerskoj zemlji/regionu;
- Okvir Politike Održive Mobilnosti u partnerskoj zemlji/regionu.

Deo B – Transnacionalna SUMP Šema razvija model planiranja za izradu *Planova Održive Urbane Mobilnosti*:

- U odnosu na postojeće Nacionalne pravne okvire I modele planiranja,
- Prateći zajedničke procedure, indekse I ključne indikatore.

Uzimajući u obzir gore navedeno, Deo B je strukturiran u 2 odeljka:

- Identifikacija lokalnih implementiranih mera, ili najbolje prakse kako bi se primenile u drugim oblastima;
- **Transnacionalna šema održivog planiranja** koja sadrži indeks, sa listom ciljeva i ključnih indikatora;
- **Ankete** popunjenje od strane partner ana osnovu obrazav+ca obezbeđenih od strane koordinatora RP.



1. Opšti rezultati analiza planova održive mobilnosti

2.1 SUMP modeli usvojeni pravnim okvirima partnerskih zemalja

Kao što je već pomenuto u prethodnom poglavlju, **Transnacionalna SUMP šema** mora biti **u skladu sa nacionalnim alatima za planiranje i pravnim okvirom** analiziranih zemalja kako bi ga lokalne vlasti mogle operativno koristiti, usvojiti i primeniti.

U tom cilju, kao što je prethodno istaknuto, prva struktura Transnacionalne SUMP šeme predložena u obrascu ankete razvijena je na osnovu postojeće SUMP šeme koju je usvojila italijanska vlada Uredbom Ministarstva za infrastrukturu i saobraćaj od 4. avgusta 2017. godine, br. 397 koji utiče na „Identifikovanje smernica za Planove Održive Urbane Mobilnosti”.

Koristeći postojeći Italijanski SUMP indeks kao osnovu, ostali uključeni projektni partneri u ADRION makro-region, integrisali su šemu sa sopstvenim lokalnim doprinosima. Istovremeno, takođe su je i potvrdili i/ili integrisali u skladu sa svojim nacionalnim pravnim okvirima i alatima za planiranje, kako bi zajedno izradili zajedničku SUMP šemu u skladu sa propisima i administrativnim procedurama više zemalja.

Zbog toga je predložena SUMP šema, usvojena italijanskom uredbom, izrađena u velikoj meri u skladu sa sledećim evropskim aktima i političkim dokumentima.

- ELTIS smernice za „Razvoj i sprovođenje plana održive mobilnosti“ koje je 2014. godine odobrio Generalni Direktorat za mobilnost i transport Evropske komisije;
- Direktiva 2014/94 / EU Evropskog parlamenta i Saveta od 22. oktobra 2014. o postavljanju infrastrukture alternativnih goriva;
- Kkmunikacija COM (2009) 490 od 30.9.2009., Izveštavanje „Akcioni plan za gradsku mobilnost“.

Povrh toga, za svrhi SMILE projekta, ova Transnacionalna SUMP šema takođe uzima u obzir poslednje ELTIS smernice izdate Novembra 2019.

S obzirom na gore navedeno, na osnovu pravnih okvira partnerskih zemalja, partneri su pružili podatke koji se odnose na nacionalni/regionalni pravni okvir njihove zemlje koji se odnose na SUMP šemu.

Što se **Slovenije**¹ tiče, partneri su izjavili da na lokalnom nivou ne postoji posebno zakonodavstvo koje se odnosi na SUMP šemu. U stvari, nacionalno zakonodavstvo ne nameće obavezu pripreme SUMP-ova.

Ipak, uprkos nedostatku zakonodavstva po tom pitanju, Republika Slovenija je pripremila smernice za izradu SUMP-a. Smernice je finansijski podržalo Ministarstvo za infrastrukturu i prostorno planiranje i Kohezioni fond.

U skladu sa smernicama, SUMP su pripremljeni u više opština, uz finansijsku podršku Ministarstva za infrastrukturu i fondova EU (Kohezioni fond, ERDF).

¹ Informacija obezbeđena od strane LP RDC Koper i PP2 Školski Centar Velenje.



SUMP indeksi razvijeni prema gore pomenutim smernicama su predstavljeni u nastavku.

- A. Postavljanje temelja procesa
- B. Proces definisanja
 - Definisanje oblasti I odgovornosti
 - Koordinacija politika i pristup holističkog planiranja
 - Planiranje uključivanja javnosti
 - Plan rada i sporazum o upravljanju
- C. Analiza trenutnog stanja i dizajn scenarija
 - Trenutna analiza stanja (teritorijalna, društveno-ekonomska, transportne mreže itd.)
 - SWOT analiza
 - Definisanje scenarija
- D. Nacrt željenog stanja
 - Definisanje vizije
 - Harmonizacija očekivanja
- E. Definisanje prioriteta
 - Dizajn strateških ciljeva
 - Definisanje ciljanih vrednosti
- F. Selekcija mera
 - Procenjivanje opcija
 - Učenje iz iskustva drugih
 - Studija isplativosti
 - Priprema paketa mera
- G. Planiranje implementacije
 - Raspodela odgovornosti i resursa
 - Priprema Akcionog Plana
- H. Uspostavljanje Sistema praćenja
 - Uspostavljanje Sistema praćenja i evaluacije
- I. Usvajanje Strategije
 - Revizija kvaliteta dokumenta
 - Potvrda dokumenta
 - Postizanje konsenzusa
- J. Implementacija Strategije
 - Upravljanje implementacijom
 - Komunikacija, Informacija
 - Praćenje



K. Učenje iz iskustava

- Redovno ažuriranje SUMP
- Razumevanje uspeha i poraza
- Identifikacija budućih izazova

Međutim, neke slovenačke opštine su razvile svoje SUMP-ove na osnovu drugih indeksa.

Primer. PP2 je izvestio da je SUMP Velenja izrađen u skladu sa slovenačkim smernicama, ali je koristio drugačiju strukturu; strategija se sastojala od pet stubova:

1. Uspostavljanje integrisanog planiranja transporta;
2. Uspostavljanje hodanja kao važnog načina putovanja;
3. Stvaranje uslova za iskorišćavanje potencijala biciklizma;
4. Razvoj atraktivnog javnog prevoza putnika;
5. Promena navika korisnika motorizovanog saobraćaja.

Za svaki stub dokument navodi izazove, rezultate, specifične ciljeve, mere, indikatore i akcioni plan.

Što se tiče **Grčke**², osnovna pravila za razvoj SUMP-ova i njihova primena potiču iz preporuka EU: Aneks I COM (2013) 913 i Smernice za razvoj i sprovođenje plana održive urbane mobilnosti koje je Evropska komisija izdala 2013. godine.

Ovde se pominju nacionalni zakoni i propisi koji uglavnom utiču na održivu mobilnost u Grčkoj:

- Član 22 Zakona 4599/2019, objavljen u Službenom Glasniku 40 / A / 4-3-2019 pod naslovom „Ispitivanje kvalifikacija i ponašanja potencijalnih vozača i vodiči za izdavanje vozačkih dozvola, druge odredbe o vozačkim dozvolama i dodatne odredbe ”;
- ΔMEO/O/3050 Odluka Ministarstva za infrastrukturu, saobraćaj i javne radove objavljena u Službenom glasniku 2302 / B / 16.09.2013, pod nazivom „Usvajanje tehničkog uputstva za saobraćajne intervencije u gradskoj sredini za njihovu primenu u oblastima školskih kompleksa i područjima sa povećanim saobraćajem u kontekst poboljšanja bezbednosti na putevima “;
- ΔYO/OIK.920 Odluka Ministarstva za infrastrukturu, saobraćaj i mreže objavljena u Službenom Glasniku 1053 / B / 2016 „Usvajanje tehničkih smernica za biciklističke rute“ (Biciklistička infrastruktura);
- Zakon 3329/2016 objavljen u Službenom Glasniku 222 / A / 2016 pod naslovom „Integracija u grčki zakonodavni okvir Direktive 2014/94 / EU Evropskog parlamenta i Saveta od 22. oktobra 2014. o razvoju infrastrukture za alternativna goriva, pojednostavljenje procedura licenciranja i drugih odredbi benzinskih pumpi i druge odredbe;
- Smernice/osnovna pravila iz preporuka EU Aneksa 1 COM (2013) 913 i Smernica za razvoj i primenu plana održive urbane mobilnosti koje je Evropska komisija izdala 2013. godine.

² Informacije dobijene od PP7 Opštine Hersonissos.



- Neki od njih su vrlo novi, dok su drugi na snazi već nekoliko godina. Bilo je neophodno izgraditi neophodni pravni okvir za održivo planiranje mobilnosti, u kombinaciji sa drugim politikama npr. urbanističko planiranje, jer ova oblast uopšte nije bila regulisana.

Postoji niz zakona i propisa za mnoštvo pitanja koja utiču na drumski saobraćaj/saobraćaj mobilnosti, koji su se takođe fokusirali na sve tehničke detalje vezane za planiranje ili projektovanje na ulicama, stvarajući inkluzivno okruženje za mobilnost za sve, uključujući ranjive grupe poput učenika, starih, invalida i drugih.

Ovaj okvir je takođe ažuriran kako bi odgovorio na tehnološke potrebe i doprineo „pametnim“ sistemima mobilnosti i novim pravilima za ponašanje u kretanju za sve, vozače ili jednostavno korisnike.

Što se tiče **Hrvatske**³, projektni partneri su podelili da ne postoji ni nacionalno ni regionalno zakonodavstvo koje je usvojilo SUMP šemu. Održiva mobilnost u Republici Hrvatskoj temelji se na teorijskom pristupu koji još uvek nije pravilno primenjen u nacionalnom zakonodavstvu.

Osim što su sistemi fizičkog i regionalnog planiranja institucionalno odvojeni, intenzivniji razvoj regionalnog planiranja započeo je tek od kada se Hrvatska pridružila evropskim integracijama.

Elementi održive mobilnosti primenjeni su u pravnim dokumentima tek poslednjih godina, a kriterijumi i standardi koji bi omogućili određivanje stepena održivog razvoja mobilnosti još uvek nisu uspostavljeni.

U skladu sa tim, da bi se podstaklo intenzivnije upravljanje održivom mobilnošću i strateški pristup održive mobilnosti bio razvijen u što većem broju gradova, neophodno je bolje primeniti održivu mobilnost i ukloniti trenutne pravne nedostatke.

Što se tiče **Srbije**⁴, takođe se u ovom slučaju projektni partner ne poziva na referencu u vezi sa SUMP ili značajnim aktivnostima vezanim za njegovo definisanje, osim za gradove Beograd, Kruševac i Valjevo. Izrađen je prvi nacrt SUMP-a za grad Kruševac (Evropska nedelja mobilnosti i uključivanje mreže CIVINET). Međutim, do sada je ovo bilo vrlo loše iskustvo na nacionalnom i lokalnom nivou i zahtevalo je poštovanje SUMP procedura i preporuka prvo od drugih zemalja, a zatim i kasnije prilagođavanje lokalnim uslovima.

Relevantni dokumenti za Srbiju koji utiču na održivu mobilnost prikazani su u nastavku:

- Strategija i akcioni plan za bezbednost drumskog saobraćaja Republike Srbije 2015-2020;
- Bela knjiga EU o transportu - 2011. (Iako Srbija još uvek nije deo Evropske unije)
- Zakon o lokalnoj samoupravi (niz zakona iz oblasti mobilnosti);
- Strategija bezbednosti drumskog saobraćaja Republike Srbije od 2015. do 2020. godine (Službeni glasnik RS br.64 / 2015).

Što se tiče **Bosnie i Hercegovine**⁵, nacionalno zakonodavstvo ne prepoznaje SUMP kao mehanizam kome se posebno bavi, bilo na nacionalnom ili lokalnom nivou. SUMP je prilično nov koncept u planiranju transporta,

³ Informacije dobijene od PP6 DURA.

⁴ Informacije dobijene od PP8 RDA Banat.

⁵ Informacije dobijene od PP10 PREDA-PD/PP11 Opština Gradiska.



sa trenutno razvijenim samo jednim SUMP-om, za Grad Banjaluku kroz projekat Interreg DUNAV CHESTNUT i nekoliko drugih u razvoju.

Planovi urbane mobilnosti pojavljuju se kao rezultat različitih „ad hoc“ projekata, koje vode međunarodne organizacije i ekspertske grupe. Da bi se razvili planovi koji se indirektno bave temom urbane mobilnosti, primenjuje se sledeći zakonodavni okvir:

Nacionalni Nivo:

- Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period 2015-2030;
- Okvirna saobraćajna strategija Bosne i Hercegovine za period 2016-2030;
- Zakon o međunarodnom i međuentitetskom drumskom prevozu;
- Zakon o osnovama bezbednosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini.
- Entitetski nivo (nivo Republike Srpske):
- Zakon o drumskom prevozu Republike Srpske;
- Zakon o javnim putevima Republike Srpske;
- Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske;
- Zakon o prevozu opasnih materija Republike Srpske;
- Pravilnik o načinu vršenja kontrole i neposredne regulacije saobraćaja na putevima.

Lokalni nivo:

- Integrisana razvojna strategija

Međutim, čak i ako ne postoji u zvaničnim dokumentima, postoje neke međunarodne organizacije koje vode proces uvođenja planiranja urbane mobilnosti u strateški dokument, zahvaljujući jednoj od njih (projekat GIZ ORF-EE pod nazivom „Održiva urbana mobilnost u zemljama Jugoistočne Evrope II / SUMSEEC II), evo indeksa:

1. Rezime
2. Rečnik SUMP
3. Uvodna razmatranja i plan dijaloga i učešća
4. Vizija, ciljevi i podciljevi
5. Rezime situacione analize saobraćaja, transporta, transporta i mobilnosti
6. Strateški stubovi i mere
 - 5.1 *Održivo prostorno planiranje i urbana mobilnost*
 - 5.2 *Pešačenje i biciklizam*
 - 5.3 *Javni gradski prevoz*
 - 5.4 *Individualni lični prevoz*



5.5 Gradska logistika

- 7.** Scenarija
- 8.** Akcioni plan i finansijski okvir implementacije
- 9.** Rezime plana praćenja i evauacije



2.2 Lokalne procedure i istaknuti SUMP zahtevi tokom ankete

Na osnovu referentnih izveštaja i anketa koje su predložili partneri, naknadno su pružili podatke koji se odnose na određene lokalne vlasti, vreme, minimalni prag stanovništva / teritorije neophodan za usvajanje SUMP-a, u skladu sa njihovim nacionalnim pravnim okvirom.

Što se tiče Italije, postupci i zahtevi su već prijavljeni i sažeti u nacionalnoj uredbi italijanske vlade, kao što je prethodno pomenuto.

Što se tiče **Slovenije**⁶, kao što je već istaknuto, nacionalno zakonodavstvo ne nameće obavezu pripreme SUMP. Ministarstvo infrastrukture je 2015. godine ponudilo podršku za podsticanje razvoja i primene SUMP-ova na lokalnom nivou i podržalo opštine u okviru Operativnog programa za sprovođenje evropske kohezijske politike 2014-2020, za gradove i opštine koji uključuju najmanje jedno gradsko naselje a koje već nije imalo SUMP ili kod koga je bilo starije od dve godine.

U okviru konkursa bilo je dostupno ukupno 3.750.000,00 €, sredstva su obezbeđena iz namenskih sredstava Evropskog kohezionog fonda i budžeta.

Više od 60 opština dobilo je sredstva za pripremu SUMP. Kriterijumi za konkurs obuhvatali su broj stanovnika u opštini: gradske opštine, opštine iznad 30.000 stanovnika, između 20.000 i 30.000, između 10.000 i 20.000 i ispod 10.000 stanovnika.

Do kraja 2018. godine, preko 77 gradova usvojilo je SUMP (trećina svih opština i dve trećine ukupnih urbanih područja). Slovenske smernice SUMP ističu lokalne specifičnosti slovenačkih urbanih područja kao i praćenje smernica EU.

Kasniji su prilagođeni slovenačkom kontekstu i zakonodavstvu, upotpunjeni najboljom lokalnom praksom. Do sada su gradovi poput Ljubljane, Nove Gorice i Maribora pripremali SUMP.

Što se tiče **Grčke**⁷, 2016. je bila prekretnica u pogledu nacionalnih inicijativa za promociju održive mobilnosti; grčki fond objavio je program za finansiranje opština u vezi sa razvojem sopstvenih SUMP-ova. 162 mala, srednja i velika grada odabrana su kao korisnici projekta i počeli su da razvijaju svoje SUMP-ove.

Među njima su svi veći gradovi, turistički gradovi i ostrvske zajednice, koji jasno definišu novu eru u planiranju mobilnosti. Građani, zainteresovane strane i donosioci odluka bolje su upoznati sa terminima i traže politiku za usporavanje klimatskih promena, otvaranje javnih prostora i unapređenje urbanog biciklizma.

U isto vreme od 2016. godine, Ministarstvo saobraćaja i Ministarstvo životne sredine, preko tima stručnjaka, pokušali su da razviju posebne nacionalne smernice o grčkim SUMP i regulatorne izveštaje kako bi se detaljno vodile opštinske vlasti i planeri za filozofiju i ključne karakteristike takvih planova, na osnovu Izveštaja o smernicama ELTIS-a (januar 2014.) koji do sada ostaje nepotpun (od 2019.). Gradovi koji trenutno primenjuju SUMP zvanično su uslovljeni da slede ELTIS smernice (januar 2014.).

⁶ Informacije dobijene od LP RDC Koper/PP2 Školski Centar Velenje.

⁷ Informacije dobijene od PP7 Opštine Hersonissos.



2019. novi zakon definisao je niz parametara u vezi sa grčkim SUMP, dok se čini da se niz relevantnih okvira menja u korist ranjivih korisnika i elektromobilnosti.

Nacionalni zakoni i propisi koji utiču na održivu mobilnost su sledeći:

- Nacionalni Plan transporta za Grčku;
- Smernice za pripremu urbanih opštinskih puteva MOU;
- Nacionalna Strategija za Urbanu Mobilnost;
- Smernice za razvoj održivih planova urbane mobilnosti (SUMP). Strategija za redefinisavanje organizacije saobraćaja i urbanog planiranja u grčkim gradovima;
- Izveštaj SMU.A.1/B.K/ΣO1/2016/6.7.

U Republici **Hrvatskoj**⁸, planiranje transporta u pravnom smislu karakteriše jednostrani pristup. Ne postoji zakon koji direktno reguliše održivu mobilnost, ali postoji mnogo zakona i propisa koji regulišu infrastrukturu određenih vidova prevoza.

Iako su inovativna i održiva rešenja za projektovanje saobraćajne infrastrukture primenjena u okviru zakona i propisa, problematično je što pravila za različite vrste prevoza nisu u potpunosti usaglašena.

Poduzimaju se važni koraci kako bi se olakšali jasniji propisi i složenije planiranje održive mobilnosti, posebno razvoj studije „Profesionalna osnova za uvođenje integrisanog javnog prevoza putnika unutar Republike Hrvatske“, izrada „Minimalnih standarda za pristup javnom prevozu putnika u drumskom saobraćaju u Republici Hrvatskoj“ i razvoju Zakona o integrisanom prevozu putnika javnim prevozom koji se sada razvija.

Što se tiče **Srbije**⁹, ne preduzimaju se značajni koraci u vezi sa definicijom SUMP, osim gradova Beograda, Kruševca i Valjeva. Kruševac je 2016. godine započeo izradu SUMP-a, što se može smatrati rezultatom prethodnog uključivanja grada u Evropsku nedelju mobilnosti i CIVINET mrežu.

Prema nacionalnom zakonodavstvu vezanom za urbano planiranje, ne postoje specifičnosti povezane sa lokalnim vlastima, tako da lokalna opština treba da izradi i usvoji SUMP.

Takođe, prema nacionalnom zakonodavstvu, ne postoji određeni rok kada treba usvojiti SUMP ili bilo koji krajnji rok povezan sa uslovima za lokalne samouprave do kada treba da se SUMP izradi i usvoji.

Međutim, pozitivna praksa u najrazvijenijim gradovima sveta i želja da gradovi budu mnogo više orijentisani na građane i na održivo planiranje podstiču veće lokalne opštine u Srbiji na izradu i usvajanje SUMP-a.

Svaka od lokalnih samouprava sama planira svoj SUMP i uključuje ga u svoje godišnje ili druge planove.

U **Bosni i Hercegovini**¹⁰ koncept SUMP prilično je nov i nije prepoznat, niti čak spomenut u lokalnom zakonodavstvu. Trenutno je razvijen SUMP za grad Banjaluku, kroz projekat Interreg DANUBE CHESTNUT,

⁸ Information provided by PP6 DURA.

⁹ Information provided by PP8 RDA Banat.

¹⁰ Information provided by PP10 PREDA-PD/PP11 Municipality of Gradiska.



dok su SUMP za Sarajevo i Bijeljinu u fazi izrade. Grad Gradiška će razviti SUMP u okviru projekta SMILE do kraja godine.

Trenutno nijedna lokalna vlast nije usvojila SUMP kao službeni dokument za planiranje održive urbane mobilnosti. Planiranje razvoja saobraćaja, ni na lokalnom ni na nacionalnom nivou, nije regulisano postojećim zakonskim okvirom. Indirektno, zakon i lokalna nezavisna uprava utvrđuju nadležnost lokalne samouprave da usvaja programe i sprovodi projekte lokalnog ekonomskog razvoja i brine o poboljšanju opšteg okvira za poslovanje u okviru lokalne nezavisne uprave.

Uobičajeni saobraćaj kao jedan od važnih aspekata koji omogućavaju i prate lokalni ekonomski razvoj, podrazumeva da lokalne samouprave imaju ovlašćenje da usvoje programe razvoja saobraćaja.

Na lokalnom nivou institucionalni okvir za upravljanje razvojem saobraćaja je organizovan na različite načine u zavisnosti od veličine lokalne samouprave, razvoja saobraćajne mreže i tako dalje.

Dakle, u razvijenijim gradovima, koji imaju veće zahteve u pogledu upravljanja saobraćajem, mreža organizacija i institucija ili nadležno odeljenje može se razviti i podeliti na filijale.

Manje opštine, sa druge strane, često nemaju posebna odeljenja ili druga odeljenja koja se bave ovim pitanjima. Odeljenja za ekonomski i društveno ekonomski razvoj ili Odeljenja za komunalne delatnosti se uglavnom bave pitanjima razvoja saobraćaja.

Na nivou lokalnih nezavisnih vlasti, dokumentacija koja se direktno i indirektno bavi ovim pitanjima razvoja saobraćaja, može biti na više nivoa, naziva i sadržaja:

Prostorni plan, Generalni urbanistički plan, Saobraćaja Studija gradova i naselja, Studija unapređenja saobraćaja, Transportni generalni gradski plan, Strategija održivog razvoja saobraćaja itd.

U odnosu na svu gore navedenu dokumentaciju, stav Strategije održivog razvoja saobraćaja, tj. Lokalnog sektorskog plana za razvoj saobraćaja, predstavlja krovni dokument, a hijerarhijske strategije održivog razvoja saobraćaja moraju biti „početni“ dokument.

Strategije se zasnivaju na principu određivanja potrebnih prioriteta, a kroz akcioni plan se otvara mogućnost brzog pokretanja razvoja saobraćajnih projekata koji će brzo pokazati početne rezultate.



2. Transnacionalna šema održivog planiranja

Struktura o kojoj se izveštava na sledećim stranicama sažeta je i modifikovana na osnovu potreba istaknutih u referentnom izveštaju.

Nakon rezultata ankete koje su dostavili partneri, struktura je integrisana i upotpunjena dodatnim doprinosima koje je dala Transnacionalna radna grupa projektnog partnerstva.

Cilj SUMP šeme je da podeli:

- jedinstveni postupak za pripremu i odobravanje SUMP-a,
- *Pristup Logičkog Okvira* za identifikaciju referentnih makro ciljeva i ključnih indikatora za proveru primene SUMP-a prema istim parametrima,
- Zajedničke ciljeve za pripremu i implementaciju SUMP-ova,
- i strukturu za indeks SUMP-a.

U sledećim delovima predstavljamo kombinaciju strukture sa konačnom modifikacijom njenog sadržaja kako bi se uklopila u SUMP šemu na osnovu konteksta analiziranih u prethodnom referentnom izveštaju.



3.1 Operativne procedure

Održivi Plan Urbane Mobilnosti je alat strateškog planiranja koji razvija sistemsku viziju urbane mobilnosti:

- srednjoročno,
- predlažući postizanje ciljeva ekološke, socijalne i ekonomske održivosti,
- i definisanjem akcija usmerenih na poboljšanje efektivnosti i efikasnosti sistema mobilnosti i njegove integracije sa strukturom i urbanim i teritorijalnim razvojem.

Novi pristup strateškom planiranju urbane mobilnosti koristi kao referente sledeće:

- ELTIS smernice o „Razvoju i sprovođenju plana održive mobilnosti“, koje je 2014. godine odobrio Generalna direktorat za mobilnost i transport Evropske komisije;
- nove ELTIS smernice o „Razvoju i sprovođenju plana održive mobilnosti“ ažurirane i izdate novembra 2019.

Planski okvir

SUMP mora biti razvijen u okviru regionalnog i nacionalnog planskog okvira i ima za cilj da se integriše sa ostalim alatima za planiranje i korišćenje zemljišta i transporta koji već postoje na lokalnom nivou.

Na osnovu referentnog izveštaja, neophodno je proširiti teritoriju SUMP-a uključivanjem lokalnih vlasti koje imaju zadatke na gradskom i međugradskom nivou, jer je SUMP alat za planiranje mobilnosti višeg nivoa koji može koordinirati ostalim operativnim planovima saobraćaja koje sprovode opštine.

Ya predlog šeme, SUMP treba da:

- dugoročni period ne kraći od 10 godina, koji takođe može biti na 15 godina,
- obezbedi teritorijalni nivo koji nije niži od opštinskog područja, ali može da pokrije sva gradska područja i NUTS 3 područja koja utiču na konzorcijume opština ili čitave provincije kako bi se obezbedila integracija sa lokalnim i regionalnim mrežama,
- budu izrađeni i usvojeni od strane javnih organa čiji teritorijalni zadaci nisu niži od opština, ali ga mogu izdati i druge lokalne vlasti sa zadacima o korišćenju zemljišta i planiranju transporta za NUTS 3 područja (npr. provincije, konzorcijumi opština, veliki gradovi, itd.),
- budu obavezni za područja sa populacijom od najmanje 100.000 stanovnika.

Prema tome će, sa hijerarhijske tačke gledišta, redosled alata za planiranje mobilnosti na opštinskom i/ili međugradskom nivou biti sledeći:

1. Plan regionalnog korišćenja zemljišta (izdat od strane regionalnih vlasti u skladu sa lokalnim pravnim okvirom);



2. Plan Regionalnog Transporta (izdat od strane regionalnih vlasti u skladu sa lokalnim pravnim okvirom);
3. Master plan za korišćenje zemljišta i/ili Urbanistički Master plan (izdat od strane lokalne vlasti ili opštine u skladu sa lokalnim pravnim okvirom);
4. Plan održive urbane mobilnosti (izdat od strane lokalne vlasti u skladu sa lokalnim pravnim okvirom);
5. Višegodišnji program javnih radova sa kratkoročnim periodom (izdat od strane lokalne vlasti u skladu sa lokalnim pravnim okvirom)
6. Plan Saobraćaja i/ili Plan Urbanog transporta (izdat od strane lokalne vlasti u skladu sa lokalnim pravnim okvirom);
7. Plan mobilnosti za sistematsku zamenu posla za rad od kuće (za lokalnu administraciju ili preduzeća) i sistematsku zamenu školovanja za školovanje od kuće (za škole, iniverzitetu i ostale obrazovne institucije).

SUMP takođe može predvideti intervencije kao varijantu postojećih alata za urbano planiranje koji će se ažurirati u skladu sa zakonskim procedurama.

U slučaju da administracije odobre SUMP sledeći procedure odobravanja urbanih/regionalnih planova, on je konfigurisan kao nadogradnja koja se primenjuje u trenutno usvojenim alatima za planiranje.

Planiranje tehničkih i administrativnih procedura

Ciljevi i aktivnosti Održivog Plana Urbane Mobilnosti moraju biti multi-sektorski i imati efekta na nekoliko oblasti regionalnog i urbanog razvoja.

Prema tome, u svakoj administraciji, uska saradnja između odgovornih edeljenja za urbano I regionalno planiranje, transport, praćenje ekonomskog razvoja I životne sredine itd, je od ključne važnosti za pripremu SUMP.

Prema procedurama prikazanim I objašnjenim u ELTIS smernicama, tehničko-administrativni koraci za pripremu i usvajanje SUMP-a su sledeći:

- a. Definisane interdisciplinarnе/međuinstitucionalne radne grupe;
- b. Priprema okvira znanja;
- c. Započinjanje participativnog procesa sa lokalnim gradskim korisnicima i zainteresovanim stranama;
- d. Definisane ciljeva;
- e. Participativna izrada plana scenarija;
- f. Strateška procena uticaja na životnu sredinu (SEA) u skladu sa direktivama EU i lokalnim propisima;
- g. Usvajanje SUMP-a od strane vlasti promovišući plan u skladu sa lokalnim regulativama;



-
- h. Usvajanje SUMP-a od strane regionalnih/nacionalnih vlasti u skladu sa lokalnim regulativama;
 - i. Monitoring.

Gorepomenute procedure moraju konstantno biti u skladu sa ELTIS smernicama i direktivama.



3.2 SUMP Pristup Logičkog Okvira

Plan održive urbane mobilnosti mora imati za cilj poboljšanje pristupačnosti urbanih i prigradskih područja, kroz održivu i visokokvalitetnu mobilnost i transportne sisteme, kao i sa ekonomske i socijalne tačke gledišta i, konačno, SUMP mora težiti poboljšanju upotrebe javnog prostora.

Infrastruktura za mobilnost predložena u okviru SUMP-a mora da pomogne u smanjenju negativnih uticaja na zdravlje i da bude praćena urbanim projektima za povećanje estetskog, funkcionalnog i formalnog kvaliteta prelaznih mesta.

Promocija održive mobilnosti, prema tome, znači usmeravanje mobilnosti stanovnika i gradskih korisnika tako da favorizuju putovanja, hodaње, vožnju biciklom, korišćenje javnog prevoza ili korišćenje privatnih vozila sa malim uticajem na životnu sredinu i stvaranje infrastrukture koja omogućava najbolju upotrebu istih, prema, kroz i unutar urbanih područja i međugradske razmene.

U tu svrhu, indeks SUMP-a sledećeg pasusa razvijen je prema pristupu logičkog okvira fokusirajući se na:

- analizu **Problema**,
- analizu **Ciljeva**,
- analizu **Strategija**,
- identifikaciju **Aktivnosti**,
- I identifikaciju **Rezultata** koji treba da se dostignu i prate.

Analiza **Problema** utiče na lokalni kontekst i mora se rezimirati u poglavlju Teritorijalni strukturni okvir iznetom u prethodnom indeksu.

Analiza **Ciljeva** treba da uključi dva nivoa:

- *Opšte ciljeve;*
- *Specifične ciljeve.*

Oošti Ciljevi treba da budu zajednički svim SUMP-ima i u svakom kontekstu, tako da se moraju odnositi na ista operativna područja.

Specifični ciljevi se moraju odnositi na lokalni kontekst SUMP-a u skladu sa specifičnim potrebama teritorije.

Analiza **Strategija** definiše putanju koja treba da se prati kako bi se dostigli ciljevi putem koordinisanog seta aktivnosti.

Na kraju, **Akcije** predstavljaju moguće aktivnosti koje se mogu realizovati kako bi se doprinelo konkretnoj primeni strategije. Akcija se odvija u obliku jedne ili više materijalnih i/ili nematerijalnih intervencija, sa definisanim vremenskim okvirom i prostornom dimenzijom.

Na kraju, akcije treba da generišu **Rezultate** koji treba da budu praćeni tokom SUMP implementacije.



3.3 Predlog zajedničkih ciljeva SUMP šeme

U svrhu promocije zajedničke i homogene metodologije SUMP-a, koja je u skladu sa nacionalnim pravnim i političkim okvirom analiziranih zemalja, kao i u skladu sa evropskim smernicama, na osnovu SUMP šeme usvojene italijanskom uredbom predlažemo sledeće:

Sveobuhvatni ciljevi:

- A. *Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti*
- B. *Energetska i ekološka održivost*
- C. *Bezbednost mobilnosti na putu*
- D. *Društveno-ekonomska održivost*

Ovakvi makro ciljevi bili su zajednički svim SUMP-ovima, a detaljno su opisani sa daljim **Specifičnim ciljevima**.

Na osnovu doprinosa koje su predložili partneri, integrisana je i detaljna lista specifičnih ciljeva obuhvaćenih nacionalnom italijanskom verzijom SUMP šeme. Na sledećoj listi objedinili smo doprinose svih partnera. Neke izmene su bile neophodne kako bi se izbeglo preklapanje tekstova i ciljeva.

A. Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti

- A.1 Unapređenje lokalnog javnog transporta;
- A.2 Rebalansiranje mobilnosti prema modalnim pomeranjima ka rešenjima sa niskim sadržajem ugljenika ¹¹;
- A.3 Smanjenje zagušenja;
- A.4 Unapređenje prve/poslednje milje pristupa mobilnosti za ljude i robu¹²;
- A.5 Poboljšanje integracije između razvoja sistema mobilnosti i razvoja korišćenja zemljišta;
- A.6 Poboljšanje kvaliteta puta i urbanog prostora;
- A.7 Promovisanje biciklizma i pešačenja i poboljšanje pešačke i biciklističke infrastrukture ¹³
- A.8 Uvođenje elemenata pametnog grada ¹⁴;
- A.9 Uvođenje autobuskih traka na glavnim saobraćajnim pravcima ¹⁵.

B. Energetska i ekološka održivost

- B.1 Smanjenje potrošnje tradicionalnih goriva i poboljšanje alternativnih goriva;
- B.2 Poboljšanje kvaliteta vazduha;
- B.3 Smanjenje zagađenja bukom;

¹¹ Integracija na osnovu doprinosa koji je predložio Grad Gradiška.

¹² Integracija na osnovu doprinosa koji je predložio Školski centar Velenje.

¹³ Cilj datat id strane RDA Banat. Cilj, prvobitno predložen za Cilj B, premešten je u Cilj A radi bolje integracije i koordinacije sa drugim predloženim ciljem.

¹⁴ Cilj dodat od strane grada Gradiska.

¹⁵ Cilj dodat od strane RDA Banat.



- B.4 Smanjenje prostora potrebnog za parkiranje u urbanim centrima ¹⁶;
- B.5 Povećati broj mesta za električno punjenje dostupnih javnosti ¹⁷;
- B.6 Smanjenje otpada iz mobilnosti (uvođenje kružne ekonomije, popravka i ponovna upotreba)¹⁸;
- B.7 Podrška korišćenju električnih vozila na baterije (BEVs)¹⁹.

C. Bezbednost mobilnosti na putu

- C.1 Smanjenje i prevencija nesreća na putu²⁰;
- C.2 Smanjenje nezgoda sa smrtnim slučajevima i ranjenim osobama koje pogađaju osetljive grupe (pešaci, biciklisti, deca i stariji od 65 godina, korisnici smanjene mobilnosti)²¹
- C.3 Smanjenje socijalnih troškova usled saobraćajnih nezgoda;
- C.4 Sigurnija putna infrastruktura (nadogradnje i trotoari, biciklističke staze)²²;
- C.5 Mere za smirivanje saobraćaja ²³.

D. Društveno-ekonomska održivost

- D.1 Unapređenje socijalne inkluzije;
- D.2 Povećanje zadovoljstva građana²⁴;
- D.3 Povećanje stope zaposlenosti i ekonomske aktivnosti ²⁵;
- D.4 Smanjenje troškova prevoza (povezano sa potrebom za korišćenjem privatnog vozila);
- D.5 Omogućavanje socijalnog distanciranja transporta ²⁶;
- D.6 Pristupačniji troškovi korišćenja javnog prevoza (besplatan prevoz, subvencije itd.)²⁷;

Pored grupe makro ciljeva predloženih u italijanskim smernicama i integrisanih od strane partnera u okviru specifičnih ciljeva, TRG je predložila dalje integrativne ciljeve za obalski region na nivou FUA²⁸.

E. Aktivan, zdraviji region:

- E.1 Podsticanje pešačenja;
- E.2 Podsticanje biciklizma.

F. Ekološki zdrav, prostorno atraktivan region:

- F.1 Učiniti javni prevoz popularnijim;
- F.2 Ravnomernije rasporediti putni prostor između svih korisnika

¹⁶ Integracija na osnovu doprinosa predloženog od strane Školskog Centra Velenje.

¹⁷ Cilj dodat od strane Opštine Hersonissos.

¹⁸ Cilj dodat od strane Grada Gradiska.

¹⁹ Cilj dodat na osnovu doprinosa predloženog od strane RDA Banat.

²⁰ Integracija na osnovu doprinosa predloženog od strane Grada Gradiska.

²¹ Integracija na osnovu doprinosa predloženog od strane Grada Gradiska.

²² Cilj dodat na osnovu doprinosa predloženog od strane Školskog Centra Velenje.

²³ Cilj dodat na osnovu doprinosa predloženog od strane RDA Banat.

²⁴ Integracija na osnovu doprinosa predloženog od strane Grada Gradiska.

²⁵ Integracija na osnovu doprinosa predloženog od strane Grada Gradiska.

²⁶ Cilj dodat od strane Grada Gradiska.

²⁷ Cilj dodat od strane Školskog Centra Velenje.

Integracija na osnovu doprinosa predloženog od strane LP RDC Koper.



F.3 Smanjiti upotrebu automobila tokom putovanja duž obale.

G. Kooperativni region:

G.1 Povećati profesionalni kapacitet u javnoj upravi za mobilnost;

G.2 Poboľšati saradnju između različitih partnera.



3.4 Sadržaj i SUMP indeks

Prema proceduri koja je navedena i detaljno opisana u ELTIS smernicama, Plan Održive Urbane Mobilnosti je sredstvo za planiranje koje mora da bude usklađen i povezan se sa drugim planovima i programima.

Stoga bi SUMP trebalo da se sastoji od sledeće vrste dokumenata:

- Opšteg izveštaja;
- Izvodljive ili sektorske studije koje se prilažu planu (opciono);
- Tehničko grafičke obrade (kartografije, grafički planovi);
- Studije uticaja na životnu sredinu (za Jugoistočnu Evropu u skladu sa direktivama EU i lokalnim propisima).

Što se tiče opšteg izveštaja SUMP-a, dole je prikazana moguća razgradnja indeksa SUMP koji je razvijen na osnovu gore pomenute SUMP šeme usvojene italijanskom uredbom i integracije koju pruža svaki projektni partner.

1. Uvod

2. Plan formiranja i procesa učešća

- 1.1 *Određivanje okvira planiranja*²⁹
- 1.2 *Uspostavljanje radne strukture*³⁰

3. Teritorijalni strukturni okvir

- 2.1 *Pravni, planski i politički okvir*
- 2.2 *Teritorijalni i društveno-ekonomski okvir*
- 2.3 *Transportna mreža I ponuda usluga*
- 2.4 *Transportna potražnja*
- 2.5 *Potreba za energijom*³¹
- 2.6 *Interakcija između ponude i potražnje za prevozom*
- 2.7 *Kritičnosti i uticaji*
- 2.8 *SWOT analize*
- 2.9 *Identifying of key actors and stakeholders interested in SUMP implementation*³²

4. Učenje iz iskustava³³

- 3.1 *Najbolje prakse*

²⁹ Poglavlje dodato od strane Opštine Hersonissos.

³⁰ Poglavlje dodato od strane Opštine Hersonissos.

³¹ Poglavlje dodato od strane Opštine Hersonissos.

³² Poglavlje dodato od strane Grada Gradiska i RDA Banat.

³³ Chapter added by School center Velenje.



3.2 *Primena najbolje prakse u lokalnim uslovima*

5. Definisane ciljeve

4.1 *Makro-ciljevi*

3.3 *Ciljevi*

4.2 *Prioriteti*³⁴

3.4 *Ključni indikatori za procenu postizanja ciljeva*

3.5 *Indikatori i ciljevi za procenu postizanja ciljeva*³⁵

3.6 *Poboljšanje kvaliteta puta i urbanog prostora*³⁶

6. Željeni ishod³⁷

7. Definisane strateških aktivnosti

6.1 *Strategije*

6.2 *Aktivnosti*

6.3 *Vremenski raspored aktivnosti*³⁸

6.4 *Prioritizacija aktivnosti*³⁹ (matrica prioriteta)

6.5 *Aktivno uključivanje građana u održivo planiranje urbane mobilnosti*⁴⁰

6.6 *Selekcija paketa mera sa zainteresovanim stranama*⁴¹

6.7 *Odgovornost za realizaciju i rad*

6.8 *Procena troškova i finansijskih resursa*

8. Priprema scenarija

7.1 *Vremenski okvir kao referenca planiranja (kratkoročni i dugoročni)*

7.2.1 *Demografija i dinamika naseljavanja pri planiranju okvira*

7.2.2 *Demografska predviđanja*

7.2.3 *Predviđanje naselja (na osnovu trenutnih alata za urbanističko planiranje)*

7.2 *Trendovi potražnje za mobilnošću*

7.3 *Poslovanje kao uobičajeni plan*

7.4 *Alternativni strukturni plan*

7.5.1 *Plan 1*

7.5.2 *Plan 2*

7.5.3 *Plan 3*

7.5 *Komparativna analiza planova*⁴²

³⁴ Poglavlje dodato od strane grada Gradiska.

³⁵ Modifikacija dodata od strane grada Gradiska.

³⁶ Poglavlje dodato od strane DURA.

³⁷ Poglavlje dodato od strane Školskog Centra Velenje.

³⁸ Poglavlje dodato od strane grada Gradiska.

³⁹ Poglavlje dodato od strane grada Gradiska.

⁴⁰ Poglavlje dodato od strane RDA Banat.

⁴¹ Poglavlje dodato od strane opštine Hersonissos.

⁴² Poglavlje dodato od strane grada Gradiska.



7.6 *Promocija alternativnih načina prevoza*⁴³

9. Simulacija i evaluacija scenarija⁴⁴

- 8.1 *Simulacija rezultata za svaki scenario*
- 8.2 *Usporedna evaluacija scenarija kroz indikatore*
- 8.3 *Identifikacija scenarija planiranja*
 - 8.3.1 *Kratkoročne i dugoročne intervencije*
 - 8.3.2 *Vremenski raspored intervencija*
 - 8.3.3 *Prioritizacija intervencija*
 - 8.3.4 *Procena troškova izgradnje*
 - 8.3.5 *Finansijski resursi*

10. Implementacija Strategije⁴⁵

- 9.1 *Upravljanje implementacijom*
- 9.2 *Komunikacija, informisanje*
- 9.3 *Usvajanje Strategije*⁴⁶
- 9.4 *Implementacija Strategije*⁴⁷
- 9.5 *Akcioni Planovi – subvencije i poreske olakšice kao stimulacija za upotrebu alternativnih načina prevoza*⁴⁸
- 9.6 *Usklađivanje prostornih planova za razvoj gradova sa planovima za razvoj mreže gradskog saobraćaja, kao i sa potrebama održive mobilnosti*⁴⁹

11. Praćenje i naknadna evaluacija plana

- 10.1 *Plan praćenja*
- 10.2 *Praćenje indikatora*
- 10.3 *Praćenje komunikacije*⁵⁰
- 10.4 *Ključni nalazi, procene i budući koraci (naredni SUMP)*⁵¹

⁴³ Poglavlje dodato od strane RDA Banat.

⁴⁴ Simulacija i evaluacija svakog scenarija kroz indikatore, s osvrtom na vremenske okvire Plana.

⁴⁵ Poglavlje dodato od strane RDC Koper.

⁴⁶ Poglavlje dodato od strane Školskog Centra Velenje.

⁴⁷ Poglavlje dodato od strane Školskog Centra Velenje.

⁴⁸ Poglavlje dodato od strane RDA Banat.

⁴⁹ Poglavlje dodato od strane RDA Banat.

⁵⁰ Poglavlje dodato od strane Opštine Hersonissos.

⁵¹ Poglavlje dodato od strane grada Gradiska.



3.5 Ključni indikatori za praćenje SUMP-a.

Na sledećim stranicama partneri koji su dali doprinos morali su da integrišu neke ključne indikatore koji će se koristiti za praćenje SUMP-a.

Prema makro ciljevima i glavnim specifičnim ciljevima komentarisanim na prethodnim stranicama, partneri su predložili set ključnih pokazatelja sa povezanim podacima:

- Jedinica mere;
- Cilj;
- Period praćenja;
- Učestalost merenja;
- Statistički izvor.

Predloženi indikatori imaju za cilj da omoguće naknadnu evaluaciju performansi SUMP-a u skladu sa njihovim ciljevima.

Sledeća tabela prikazuje pokazatelje integrisane od strane partnera



Predlog indikatora za popunjavanje tabele

Opšti ciljevi	Specifični ciljevi	Indikator	Jedinica mere	cilj	Period praćenja	Učestalost merenja
A Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti	Unapređenje lokalnog javnog transporta	Povećati upotrebu javnog prevoza - Modalna podela	% dnevnih putovanja	5% u 2025	10 godina	godišnje
		Povećanje broja korisnika	Broj korisnika Sistema za deljenje biciklova	3% povećanje	10 godina	godišnje
		Nezadovoljni korisnici javnog prevoza	Broj nezadovoljnih korisnika javnog prevoza	Smanjiti broj nezadovoljnih korisnika za 50%	10 godina	godišnje
		Ocena upotrebe gradskog javnog prevoza sa krajnjim odredištem u centru grada	(%) procenat	30%	10 godina	godišnje
		Uvođenje autobuskih traka na glavnim autobuskim linijama	Km autobuskih traka	2 km autobuskih traka	5 godina	godišnje
		Pokrivenost mrežom javnog prevoza (opština Gradiška)	Broj putnika u javnom transportu	10% povećanje	10 godina	godišnje
	Rebalans modalnog pomeranja mobilnosti	Povećanje upotrebe biciklističko-modalne podele	% dnevnih putovanja	8% u 2025	10 godina	godišnje
		Povećanje kilometraže transportne infrastrukture sa pešačkim i biciklističkim stazama	(%) procenat	60%	10 godina	godišnje
		Povećanje intermodalnosti prevoza autobusima koji mogu prevoziti do biciklističkog parka i voznih stanica	Broj autobusa koji mogu prevoziti bicikle Broj P&R stanica	20% povećanje 2 nove P&R stanice	10 godina	godišnje
	Poboljšanje kvaliteta puta i urbanog prostora	Poboljšani uslovi na putevima u opštini pod uticajem SUMP-a	Broj nezgoda izazvanih lošim putevima	20% smanjen broj nezgoda	10 godina	godišnje
		Poboljšanje kvaliteta puta i urbanog prostora	Kilometri novoasfaltiranih i renoviranih puteva i urbanih prostora	Novo asfaltirano i obnovljeno 600 kilometara puta i urbanih prostora	7 godina	godišnje



B Energetska i ekološka održivost	Smanjenje potrošnje tradicionalnih goriva i poboljšanje alternativnih goriva;	povećanje upotrebe novoregistrovanih hibridnih i e- vozila	& novoregistrovanih hibridnih i e-vozila u ukupno registrovanim ličnim vozilima	4% u 2025	10 godina	godišnje
		Prisustvo električnih vozila na baterije u opštini (ili na drugoj teritoriji) pod uticajem SUMP-a	Broj registrovanih baterijskih električnih vozila	2% smanjenje godišnje	10 godina	godišnje
				5% ukupno registrovanih vozila	10 godina	godišnje
		Broj automobile na referentnim tačkama	Broj vozila	0,5 % godišnje	10 godina	godišnje
		Promocija biciklizma i pešačenja u gradu Zrenjainu. Poboljšanje pešačke i biciklističke infrastrukture	Broj realizovanih kampanja za podizanje svesti Km nove / poboljšane pešačke i biciklističke infrastrukture	Min 2 kampanje za podizanje svesti 2 km novih biciklističkih traka/ staza 3 km poboljšane pešačk/ biciklističke infrastrukture	1 godina 10 godina	godišnje
	Modalni udeo u biciklizmu	Biciklizam kao% modalnog udela	15% povećanje udela biciklističkih modaliteta	10 godina	godišnje	
	Unapređenje kvaliteta vazduha	Smanjenje broja dana / godine sa prekoračenim graničnim vrednostima za PM10 u gradskim centrima	Dani sa prekoračenim graničnim vrednostima za PM10 godišnje	25 dana (34 dana u referentnoj godini u 2015)	10 godina	dnevno
		Broj dana koji premašuju ograničenja za PM10 i NO2	Broj dana koji premašuju ograničenja za PM10 i NO2	Smanjenje broja dana koji premašuju ograničenja PM10 i NO2 za 80%	15 godina	godišnje
		Broj dana koji premašuju ograničenja za PM10 i NO2	Broj dana koji premašuju ograničenja za PM10 i NO2	Smanjenje broja dana koji premašuju ograničenja PM10 i NO2 za 80%	15 godišnje	godišnje
		Instalacija mesta za električno punjenje dostupna javnosti	Broj tačaka za električno punjenje dostupno javnosti	Zavisi od okruga. Za Grčku je cilj 20000 u 2030. godini	10 godina	godišnje
Broj dana prekoračenja granične vrednosti		Broj dana koji prelaze propisane granice	Maksimum 20 dana godišnje	5 godina	dnevno	
Smanjenje zagađenja bukom	Smanjenje CO2 u urbanom centru	(%) procenat	10%	10 godišnje	godišnje	



		Prekoračenje ograničenja zagađenja bukom	Broj dana sa prekoračenjem ograničenja propisa	Maksimum 25 dana godišnje	5 godina	dnevno	
C Bezbednost i mobilnost na putu	Smanjenje broja nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda	Smanjiti broj saobraćajnih nezgoda sa 100% na 60%	10 godina	godišnje	
		Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda	Smanjiti broj saobraćajnih nezgoda sa 100% na 60%	10 godina	godišnje	
	Smanjenje saobraćajnih nezgoda sa smrtno stradalim i ranjenim ljudima	Broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u godini	Broj poginulih u saobraćajnim nezgodama na milion stanovnika godišnje	35 umrlih na milion stanovnika godišnje u 2025. godini	10 godina	godišnje	
		Smanjene povreda zadobijene u saobraćajnim nezgodama	Broj saobraćajnih nezgoda	10% smanjenje	10 godina	godišnje	
		Smanjen broj nezgoda sa ozbiljnim povredama	Broj nezgoda sa ozbiljnim povredama	50% smanjen broj nezgoda sa smrtno stradalim i ranjenim ljudima	10 godina	godišnje	
	Smanjenje nezgoda sa mrtvim i ranjenim osobama koje pogađaju slabe korisnike (pešaci, biciklisti, deca i onih preko 65 stanovnika);	Broj povređenih u saobraćajnim nezgodama sa uključenim pešacima i biciklistima godišnje	Broj povređenih (na regionalnom, nacionalnom nivou)	Pešaci i biciklisti povređeni u saobraćajnim nesrećama manje od 10 (region) i manje od 150 (nacionalno) do 2025. godine	10 godina	godišnje	
		Nesreće pešaka na putnoj mreži	Broj nesreća	Smanjenje od 50%	10 godina	godišnje	
		Smirivanje saobraćaja	Km ulica pretvorenih u zonu „30“ ili područja za smirivanje saobraćaja	2 km ulica pretvorene u područja za smirivanje saobraćaja ili u zonu „30“	10 godina	godišnje	
	D Društveno-ekonomska održivost	Unapređenje socijalne inkluzije	Prilagođena infrastruktura	Broj prilagođene infrastrukture	2 prilagođene infrastrukture	10 godina	godišnje
			Procenat centralnog urbanog područja pristupačno osobama sa invaliditetom	Broj rampi za osobe sa invaliditetom	70% pešačkih prelaza ima rampe za invalide	5 godina	godišnje
Povećanje zadovoljstva građana		Poboljšanje pristupačnosti kroz prosečno vreme putovanja	Prosečno vreme putovanja do urbanog centra	10% smanjenje	3 godina	godišnje	
		Životno zadovoljstvo, u %	% odgovora „vrlo zadovoljni“ i „zadovoljni“ na	Zadržati zadovoljstvo životom iznad 90% ispitanika	10 godina	godišnje	



			pitanje o svom zadovoljstvu životom			
	Smanjen broj žalbi građana na saobraćaj		Broj žalbi građana na saobraćaj	-Referentna godina 2018: 91%	10 godina	godišnje
Povećanje stope zaposlenosti	Nova radna mesta stvorena zbog poboljšanja energetske efikasnosti		Broj novih zelenih poslova	5%	5-10 godina	godišnje
Smanjenje troškova prevoza (povezano sa potrebom za korišćenjem privatnog vozila).	Smanjenje ličnih vozila		% registrovanih vozila	1% smanjenja	5 godina	1
	Nezadovoljstvo cenama javnog prevoza		Broj nezadovoljnih korisnika javnog prevoza	Smanjiti broj nezadovoljnih korisnika za 50%	10 godina	godišnje
	Nezadovoljstvo vremenom putovanja u javnom prevozu		Broj nezadovoljnih korisnika javnog prevoza	Smanjiti broj nezadovoljnih korisnika za 50%	10 godina	godišnje
	Udeo troškova domaćinstva za prevoz		Udeo izdataka domaćinstva za transport (% ukupne potrošnje)	Udeo u potrošnji domaćinstva za transport od 12% - Referentna godina: 16% u 2014	10 godina	godišnje



SMILE



Ovaj dokument je sačinjen uz finansijsku pomoć Evropske unije. Sadržaj dokumenta isključiva je odgovornost projektnih partnera i ni pod kojim okolnostima se ne može smatrati da odražava stav Evropske unije i / ili autoriteta programa ADRION.