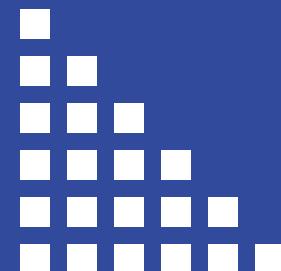


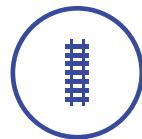
SMILE



AKCIONI PLAN

ZA KONCEPT TRANSNACIONALNOG
PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI
(SUMP)



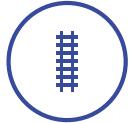


Akcioni Plan za Koncept Transnacionalnog održivog Plana Urbane Mobilnosti (SUMP) Sažetak

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

Program: **Interreg V B JADRANSKO-JONSKI Program saradnje 2014 - 2020**
Radni paket: **RP T2 – Razrada transnacionalne šeme SUMP za urbana i
međugradska područja regiona ADRION**

Oktobar 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 Doprinose

Vodeći Partner
Projektni Partner 2
Projektni Partner 5
Projektni Partner 6
Projektni Partner 7
Projektni Partner 8
Projektni Partner 10
Projektni Partner 11

RDC Koper – Regionalni razvojni centar Koper (SI)
SCV – Školski Centar Velenje (SI)
ZADRA NOVA – Okružna razvojna agencija Zadar (HR)
DURA – Razvojan agencija Grada Dubrovnika (HR)
MoH – Opština Hersonisos (GR)
RDA Banat – Regionalni Centar za Društveno – Ekonomski razvoj – Banat doo (RS)
PREDA-PD – Agencija za ekonomski razvoj grada Prijedora (BA)
Grad Gradiska (BA)

Sadržaj

1.	Ukratko o projektu SMILE	4
2.	Uvod	7
3.	Metodologija	11
3.1	<i>Opšti pregled RP T2 u okviru SMILE projekta</i>	12
3.2	<i>Svrha izveštaja i razvijene analize</i>	14
3.3	<i>Struktura izveštaja</i>	20
4.	Opšti rezultati analiza planova održive mobilnosti	22
4.1	SUMP modeli usvojeni pravnim okvirima partnerskih zemalja	23
4.2	Lokalne procedure i istaknuti SUMP zahtevi tokom ankete	32
5.	Transnacionalna šema održivog planiranja	37
5.1	Operativne procedure	39
5.2	SUMP Pristup Logičkog Okvira	43
5.3	Predlog zajedničkih ciljeva SUMP šeme	44
5.4	Sadržaj i SUMP indeks	48
5.5	Ključni indikatori za praćenje SUMP-a	51

01

Ukratko o projektu SMILE

FirSt and last Mile Inter-modal mobiLity in congested urban arEas of the Adrion Region





1.

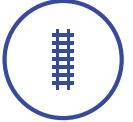
Ukratko o projektu SMILE

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 Universitet Venecija (IT)
Okružna Razvojna Agencija Zadar – ZADRA NOVA (HR)
Razvojna Agencija grada Dubrovnika DURA (HR)
Opština Hersonissos (GR)
Regionalni Cebtar za Društveno-Ekonomski Razvoj – Banat doo (RS)
Agencija za ekonomski razvoj grada Prijedora – PREDA-PD (BA)
Opština Gradiška (BA)

Pridruženi partner:

Ministarstvo infrastructure i transporta (IT)

Više o projektu:

www.adrioninterreg.eu

smile.adrioninterreg.eu

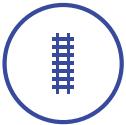
 Interreg ADRION SMILE project



02

Uvod

Sažetak rada koji su obavili partneri na projektu SMILE



Uvod

2.

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 prihvativljiv transport sa niskim sadržajem ugljenika,
- ▶ infrastrukturu mobilnosti I usluge.

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

- ▶ Transnacionalni Akcioni Plan I SUMP koncept;
- ▶ 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, projekt razvija sledeće Implementacione Radne Pakete:

- ▶ **RP T1** Dizajn scenarija mobilnosti i razrada transnacionalnog akcionog plana;
- ▶ **RP T2** Razrada transnacionalne šeme SUMP za urbana i međugradska područja regije ADRION;
- ▶ **RP 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 identificuje 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;
- ▶ **Deo 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.



03

Metodologija

Opšti pregled RP T2 u okviru SMILE projekta
Svrha izveštaja i razvijene analize



3.

Metodologija

3.1 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. .

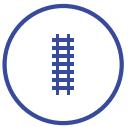
Glavni rezultat RP T2 je stvaranje **Akcionog plana za transnacionalni koncept SUMP**, uključujući zajednički i transnacionalni model za održivo planiranje urbane mobilnosti sa nizom predloga i mera koje bi se mogle primeniti na lokalnom nivou.

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 šireADRION I EU zajednice;
- ▶ može se koristiti za finaliziranje konačnog nacrt-a SUMP-a u oblastima uključenim u SMILE kao i u drugim ADRION regionima.

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

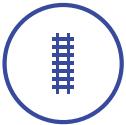
- ▶ postojećih akata i smernica o održivoj mobilnosti koje je već donela Evropska unija,
- ▶ i propisa i politika koje na regionalnom nivou sprovode države članice EU i IPA regiona.



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”,
- ▶ i ELTIS smernice o „Poli-SUMP metodologiji“ (decembar 2014).





3.2 Svrha izveštaja i razvijene analize

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

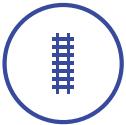
U tom cilju, za svaku razmatranu zemlju / region, SUMP šema mora uzeti u obzir postojeće nacionalne zakonske okvire i trenutne alate za planiranje na lokalnom nivou, tako da se predloženi SUMP model može razviti u skladu sa postojećim propisima.

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 šablonu; 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 uobičavanje ukupnog pravnog i političkog okvira održive mobilnosti u Adrion makro-regionu. 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:

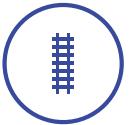
- ▶ Bosna i Hercegovina,
- ▶ Hrvatska,
- ▶ Grčka,
- ▶ Italija,
- ▶ Srbija,
- ▶ i Slovenija.



Stoga se aktivnost analize usredosredila na 2 specifična pitanja:

- ▶ Pravni okvir za održivu mobilnost odobren u državama uključenih partnera;
- ▶ Politike održive mobilnosti primenjene u državama uključenih partnera.

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 raspodела zadataka za svakog partnera prema doprinosu.



Partneri koji doprinose analizama transnacionalne SUMP šeme

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 i 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	Opština Hersonisos	Grčka	Okvir politike i pravni okvir održive mobilnosti u Grčkoj
PP8	RDA Banat	Srbija	Okvir politike i pravni okvir održive mobilnosti u Srbiji
PP10	PREDAPD	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 Parlementa 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.

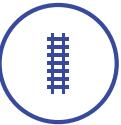
S obzirom na gore navedeno, na osnovu prethodne lokalne analize nacionalnih pravnih i političkih okvira, prvi obrazac je dat članovima TRG-a koji daju doprinose, a izveštavaju o:

- ▶ 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.

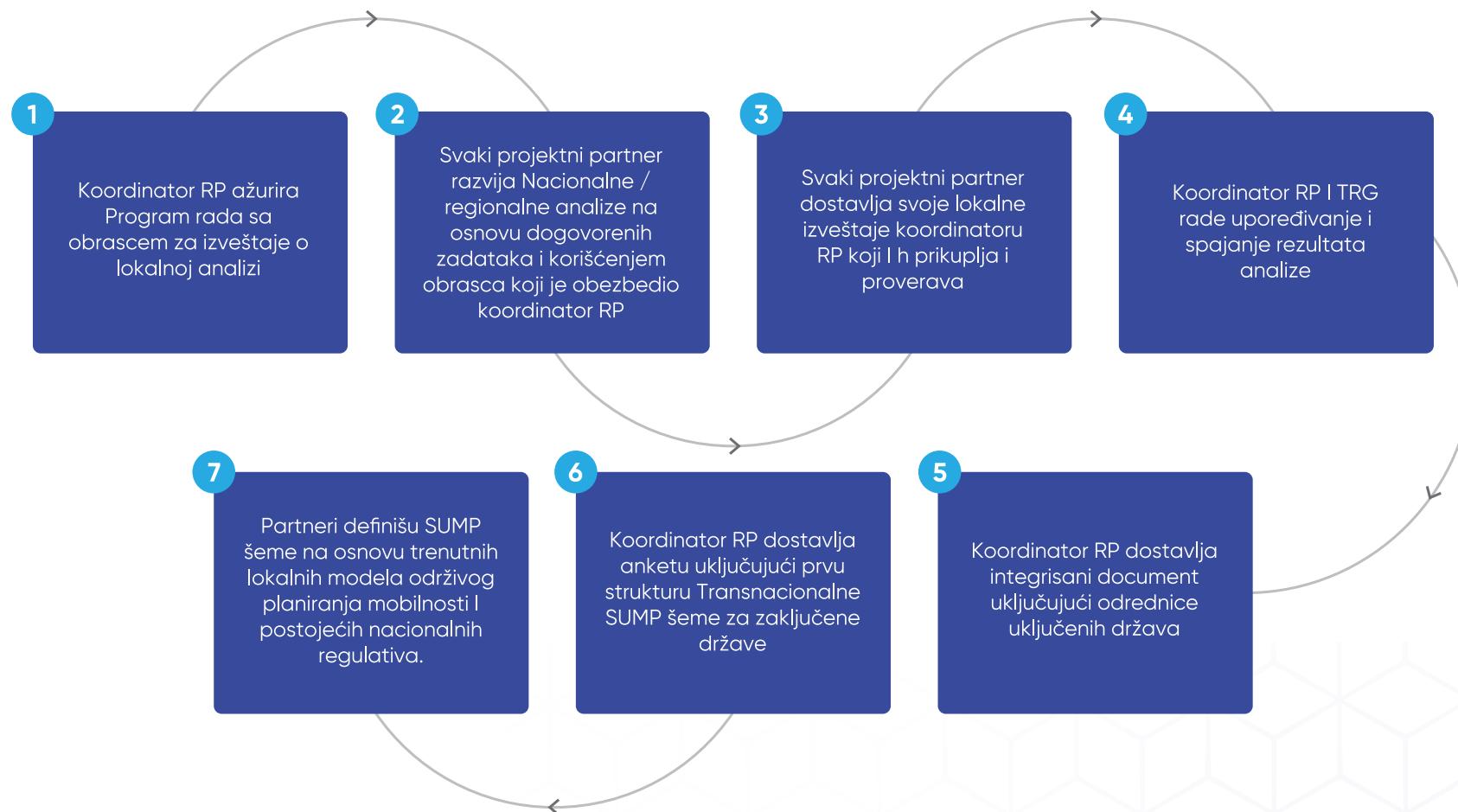
Obrasce su izradili partneri prateći ovaj obrazac, kako bi predložili integraciju u SUMP shemu indeksa na osnovu njihovih nacionalnih pravnih i političkih okvira.

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.

Provera postojećih alata I najbolje prakse SUMP – Tok aktivnosti





3.3 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**

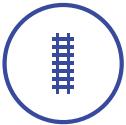
2. Opšti pregledi održive mobilnosti u analiziranim zemljama
3. Nacionalni Pravni Okviri o Održivoj Mobilnosti
4. Nacionalni politički okvir o Održivoj Mobilnosti

► **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 implementacija 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, indeks 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** popunjeno od strane partner ana osnovu obrazav+ca obezbeđenih od strane koordinatora RP.



04

Opšti rezultati analiza planova održive mobilnosti



4.

Opšti rezultati analiza planova održive mobilnosti

4.1 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;
- ▶ Komunikacija 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-ekonomski, transportne mreže itd.)
- ▶ SWOT analiza
- ▶ Definisanje scenarija

D. Nacrt željenog stanja

- ▶ Definisanje vizije
- ▶ Harmonizacija očekivanja

E. Definisanje prioriteta

- ▶ Dizajn strateških ciljeva

F. Selekција 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 bicikлизма;
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: Anekst 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”;

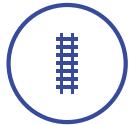
²Informacije dobijene od PP7 Opštine Hersonissos.



- ▶ 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 kontekstu 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.
- ▶ 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 drumske 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.

² Informacije dobijene od PP7 Opštine Hersonissos.



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 primjenjen 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 primjenjeni 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.

³ Informacije dobijene od PP6 DURA.

⁴ Informacije dobijene od PP8 RDA Banat.



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

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



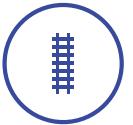
Planovi urbane mobilnosti pojavljuju se kao rezultat različitih „ad hoc“ projekata, koje vode međunarodne organizacije i ekspertske grupe. Da bi se razvili planovi koji se indirektno bave temom urbane mobilnosti, primenjuje se sledeći zakonodavni okvir:

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:

- ▶ Integrисана 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
 - 6.1** Održivo prostorno planiranje i urbana mobilnost
 - 6.2** Pešačenje i biciklizam
 - 6.3** Javni gradski prevoz
 - 6.4** Individualni lični prevoz
 - 6.5** Gradska logistika
- 7.** Scenarija
- 8.** Akcioni plan i finansijski okvir implementacije
- 9.** Rezime plana praćenja i evauacije



4.2 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 **Slovenije⁶**, 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.

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



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 uslovjeni da slede ELTIS smernice (januar 2014).

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.

⁷ Informacije dobijene od PP7 Opštine Hersonissos.



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 redefinisanje organizacije saobraćaja i urbanog planiranja u grčkim gradovima;
- ▶ Izveštaj SMU.A.1/B.K/ΣΟ1/2016/6.7.

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 složenje 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.

⁸ Informacije dobijene od PP6 DURA.



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.

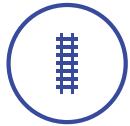
Svaka od lokalnih samouprava sama planira svoj SUMP i uključuje ga u svoje godišnje ili druge planove.

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, 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 opštег okvira za poslovanje u okviru lokalne nezavisne uprave.

⁹ Informacije dobijene od PP8 RDA Banat.

¹⁰ Informacije dobijene od PP10 PREDA-PD/PP11 Opština Gradiška.



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.

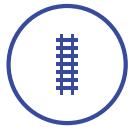
U odnosu na svu gore navedenu dokumentaciju, stav Strategije održivog razvoja saobraćaja, tj. Lokalnog sektorskog plana za razvoj saobraćaja, predstavlja krovni dokument, a hijerarhijske strategije održivog razvoja saobraćaja moraju biti „početni“ dokument.

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.



05

Transnacionalna šema održivog planiranja



5.

Transnacionalna šema održivog planiranja

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

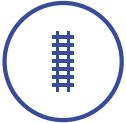
Nakon rezultata ankete koje su dostavili partneri, struktura je integrisana i upotpunjena dodatnim doprinosima koje je dala Transnacionalna radna grupa projektnog partnerstva.

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 ukloplila u SUMP šemu na osnovu konteksta analiziranih u prethodnom referentnom izveštaju.





5.1 Operativne procedure

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

- ▶ srednjoročno,
- ▶ predlažući postizanje ciljeva ekološke, socijalne i ekonomске održivosti,
- ▶ i definisanjem akcija usmerenih na poboljšanje efektivnosti i efikasnosti sistema mobilnosti i njegove integracije sa struktukom 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.



Plan održive urbane mobilnosti je sredstvo strateškog planiranja koje razvija sistemsku viziju urbane mobilnosti:

- ▶ srednjoročno,
- ▶ predlaganje postizanja ciljeva ekološke, socijalne i ekonomske održivosti,
- ▶ i definisanje akcija usmerenih na poboljšanje delotvornosti i efikasnosti sistema mobilnosti i njegovog integracije sa strukturon i urbanim i teritorijalnim razvojem.

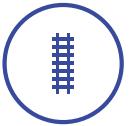
Plan održive urbane mobilnosti je sredstvo strateškog planiranja koje razvija sistemsku viziju urbane mobilnosti:

- ▶ ELTIS smernice za „Razvoj i sprovođenje plana održive mobilnosti”, odobrene 2014. godine od strane Generalnog direktorata Evropske komisije za mobilnost i transport;
- ▶ nove smernice ELTIS-a o „Razvoju i sprovođenju plana održive mobilnosti” ažurirane i izdate Novembra 2019.

Planski okvir

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

Na osnovu referentnog izveštaja, neophodno je proširiti teritoriju SUMP-a uključivanjem lokalnih vlasti i imajući zadatke na gradskom i međugradskom nivou, jer je SUMP alat za planiranje mobilnosti višeg nivoa koji može da koordinira druge operativne planove saobraćaja koje sprovode opštine.



Za 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, iniverzitete 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 nadogranja 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 objašnjениm u ELTIS smernicama, tehničko-administrativni koraci za pripremu i usvajanje SUMP-a su sledeći:

- a. Definisanje interdisciplinarne/međuinsticucionalne radne grupe;
- b. Priprema okvira znanja;
- c. Započinjanje participativnog procesa sa lokalnim gradskim korisnicima i zainteresovanim stranama;
- d. Definisanje 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.



5.2 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 ekonomске i socijalne tačke gledišta i, konačno, SUMP mora težiti poboljšanju upotrebe javnog prostora.

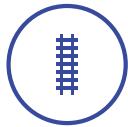
Infrastruktura za mobilnost predložena u okviru SUMP-a mora da pomogne u smanjenju negativnih uticaja na zdravlje i da bude praćena urbanim projektima za povećanje estetskog, funkcionalnog i formalnog kvaliteta prelaznih mesta.

Promocija održive mobilnosti, prema tome, znači usmeravanje mobilnosti stanovnika i gradskih korisnika tako da favorizuju putovanja, hodanje, 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 poglavlu *Teritorijalni strukturni okvir* iznetom u prethodnom indeksu.



5.3 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:



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.



Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti



A. Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti

- A.1 Unapređenje lokalnog javnog transporta;**
- A.2 Rebalansiranje mobilnosti prema modalnim pomeranjima ka rešenjima sa niskim sadržajem ugljenika¹¹;**
- 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 bicikлизма i pešačenja i poboljšanje pešačke i biciklističke infrastrukture¹³;**
- A.8 Uvođenje elemenata pametnog grada¹⁴;**
- A.9 Uvođenje autobuskih traka na glavnim saobraćajnim pravcima¹⁵.**

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;**
- B.4 Smanjenje prostora potrebnog za parkiranje u urbanim centrima¹⁶;**
- B.5 Povećati broj mesta za električno punjenje dostupnih javnosti¹⁷;**
- B.6 Smanjenje otpada iz mobilnosti (uvođenje kružne ekonomije, popravka i ponovna upotreba)¹⁸;**
- B.7 Podrška korišćenju električnih vozila na baterije (BEVs)¹⁹.**

¹¹ Integracija na osnovu doprinosa koji je predložio Grad Gradiška.

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

¹³ Cilj dodat 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.

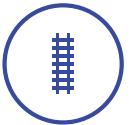
¹⁵ Cilj dodat od strane RDA Banat.

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

¹⁷ Cilj dodat od strane Opštine Herceg Novi.

¹⁸ Cilj dodat od strane Grada Gradiska.

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



C. Bezbednost mobilnosti na putu

- C.1** Smanjenje i prevencija nesreća na putu²⁰;
- C.2** Smanjenje nezgoda sa smrtnim slučajevima i ranjenim osobama koje pogadaju osjetljive 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 saobraćaja²³.

D. Društveno-ekonomска održivost

- D.1** Unapređenje socijalne inkluzije;
- D.2** Povećanje zadovoljstva građana²⁴;
- D.3** Povećanje stope zaposlenosti i ekonomске aktivnosti²⁵;
- D.4** Smanjenje troškova prevoza (povezano sa potrebom za korišćenjem privatnog vozila);
- D.5** Omogućavanje socijalnog distanciranja transporta²⁶;
- D.6** Pristupačniji troškovi korišćenja javnog prevoza (besplatan prevoz, subvencije itd.)²⁷;

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.

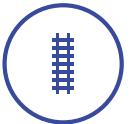
²³ Cilj dodat na osnovu doprinosa predloženog od strane RDA Banat.

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.



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

E. Aktivan, zdraviji region:

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

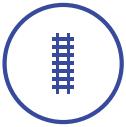
F. Ekološki zdrav, prostorno atraktivan region:

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

G. Kooperativni region:

- G.1** *Povećati profesionalni kapacitet u javnoj upravi za mobilnost;*
- G.2** *Poboljšati saradnju između različitih partnera.*

²⁸ Integracija na osnovu doprinosa predloženog od strane LP RDC Koper.



5.4 Sadržaj i SUMP indeks

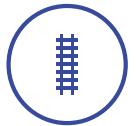
Prema proceduri koja je navedena i detaljno opisana u ELTIS smernicama, Plan Održive Urbane Mobilnosti je sredstvo za planiranje koje mora da bude usklađen i povezan se sa drugim planovima i programima.

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

- ▶ Opšteg izveštaja;
- ▶ Izvodljive ili sektorske studije koje se prilaže 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**
 - 2.1 Određivanje okvira planiranja²⁹
 - 2.2 Uspostavljanje radne strukture³⁰
- 3 Teritorijalni strukturni okvir**
 - 3.1 Pravni, planski i politički okvir
 - 3.2 Teritorijalni i društveno-ekonomski okvir
 - 3.3 Transportna mreža i ponuda usluga
 - 3.4 Transportna potražnja
 - 3.5 Potreba za energijom³¹
 - 3.6 Interakcija između ponude i potražnje za prevozom
 - 3.7 Kritičnosti i uticaji
 - 3.8 SWOT analize
 - 3.9 Identifying of key actors and stakeholders interested in SUMP implementation³²
- 4 Učenje iz iskustava³³**
 - 4.1 Najbolje prakse
 - 4.2 Primena najbolje prakse u lokalnim uslovima
- 5 Definisanje ciljeva**
 - 5.1 Makro-ciljevi
 - 5.2 Ciljevi
 - 5.3 Prioriteti³⁴
 - 5.4 Ključni indikatori za procenu postizanja ciljeva
 - 5.5 Indikatori i ciljevi za procenu postizanja ciljeva³⁵
 - 5.6 Poboljšanje kvaliteta puta i urbanog prostora³⁶
- 6 Željeni ishod³⁷**
- 7 Definisanje strateških aktivnosti**
 - 7.1 Strategije
 - 7.2 Aktivnosti
 - 7.3 Vremenski raspored aktivnosti³⁸
 - 7.4 Prioritizacija aktivnosti³⁹ (matrica prioriteta)
 - 7.5 Aktivno uključivanje građana u održivo planiranje urbane mobilnosti⁴⁰
 - 7.6 Selekcija paketa mera sa zainteresovanim stranama⁴¹
 - 7.7 Odgovornost za realizaciju i rad
 - 7.8 Procena troškova i finansijskih resursa

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 Poglavlje dodao Školski centar Velenje.

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.



8 Priprema scenarija

- 8.1** Vremenski okvir kao referenca planiranja (kratkoročni i dugoročni)
- 8.2** Demografija i dinamika naseljavanja pri planiranju okvira
 - 8.2.1** Demografska predviđanja
 - 8.2.2** Predviđanje naselja
(na osnovu trenutnih alata za urbanističko planiranje)
- 8.3** Trendovi potražnje za mobilnošću
- 8.4** Poslovanje kao uobičajeni plan
- 8.5** Alternativni strukturni plan
 - 8.5.1** Plan 1
 - 8.5.2** Plan 2
 - 8.5.3** Plan 3
- 8.6** Komparativna analiza planova⁴²
- 8.7** Promocija alternativnih načina prevoza⁴³

9 Simulacija i evaluacija scenarija⁴⁴

- 9.1** Simulacija rezultata za svaki scenario
- 9.2** Usporedna evaluacija scenarija kroz indikatore

9.3 Identifikacija scenarija planiranja

- 9.3.1** Kratkoročne i dugoročne intervencije
- 9.3.2** Vremenski raspored intervencija
- 9.3.3** Prioritizacija intervencija
- 9.3.4** Procena troškova izgradnje
- 9.3.5** Finansijski resursi

10 Implementacija Strategije⁴⁵

- 10.1** Upravljanje implementacijom
- 10.2** Komunikacija, informisanje
- 10.3** Usvajanje Strategije⁴⁶
- 10.4** Implementacija Strategije⁴⁷
- 10.5** Akcioni Planovi – subvencije i poreske olakšice kao stimulacija za upotrebu alternativnih načina prevoza⁴⁸
- 10.6** Usklađivanje prostornih planova za razvoj gradova sa planovima za razvoj mreže gradskog saobraćaja, kao i sa potrebama održive mobilnosti⁴⁹

11 Praćenje I naknadna evaluacija plana

- 11.1** Plan praćenja
- 11.2** Praćenje indikatora
- 11.3** Praćenje komunikacije⁵⁰
- 11.4** Ključni nalazi, procene i budući koraci (naredni SUMP)⁵¹

⁴²Poglavlje dodato od strane grada Gradiska.

⁴³Poglavlje dodato od strane RDA Banat.

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

⁴⁵Poglavlje dodato od strane RDC Koper.

⁴⁶Poglavlje dodato od strane Školskog Centra Velenje.

⁴⁷Poglavlje dodato od strane Školskog Centra Velenje.

⁴⁸Poglavlje dodato od strane RDA Banat.

⁴⁹Poglavlje dodato od strane RDA Banat.

⁵⁰Poglavlje dodato od strane Opštine Hersonissos.

⁵¹Poglavlje dodato od strane grada Gradiska.



5.5 Ključni indikatori za praćenje SUMP-a.

Na sledećim stranicama partneri koji su dali doprinos morali su da integriraju 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 mera;
- ▶ 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 mera	Cilj	Period praćenja	Učestalost merenja	Statistički izvor
Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti	Unapređenje lokalnog javnog transporta	Povećati upotrebu javnog prevoza – Modalna podela	% dnevnih putovanja	5% u 2025	10 godina	Godišnje	Anketa
		Povećanje broja korisnika	Broj korisnika Sistema za deljenje biciklova	3% povećanje	10 godina	Godišnje	Sistemska baza podataka za deljenje bicikla
		Nezadovoljni korisnici javnog prevoza	Broj nezadovoljnih korisnika javnog prevoza	Smanjiti broj nezadovoljnih korisnika za 50%	10 godina	Godišnje	Javni prevoz Anketa putnika
		Ocena upotrebe gradskog javnog prevoza sa krajnjim odredištem u centru grada	(%) procenat	30%	10 godina	Godišnje	Ministarstvo saobraćaja
		Uvođenje autobuskih traka na glavnim autobuskim linijama	Km autobuskih traka	2 km autobuskih traka	5 godina	Godišnje	Opština, Odeljenje za izgradnju
		Pokrivenost mrežom javnog prevoza (opština Gradiška)	Broj putnika u javnom transportu	10% povećanje	10 godina	Godišnje	Opštinski / gradski register

Opšti ciljevi	Specifični ciljevi	Indikator	Jedinica mere	Cilj	Period praćenja	Učestalost merenja	Statistički izvor
Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti	Rebalans modalnog pomeranja mobilnosti	Povećanje upotrebe biciklističko-modalne podelje	% dnevnih putovanja	8% u 2025	10 godina	Godišnje	Anketa
		Povećanje kilometraže transportne infrastrukture sa pešačkim i biciklističkim stazama	(%) procenat	60%	10 godina	Godišnje	Ministarstvo saobraćaja
		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	Opština, Odeljenje za izgradnju
	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	Statistika Centar za javnu bezbednost Prijedor
		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	Baza podataka hrvatskog ministarstva saobraćaja, mora i infrastrukture



Opšti ciljevi	Specifični ciljevi	Indikator	Jedinica mere	Cilj	Period praćenja	Učestalost merenja	Statistički izvor
Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti	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 years	Godišnje	Javni registar vozila
		Prisustvo električnih vozila na baterije u opštini (ili na drugoj teritoriji) pod uticajem SUMP-a	Broj registrovanih baterijskih električnih vozila	2% smanjenje godišnje	10 years	Godišnje	Anketa
				5% ukupno registrovanih vozila			Javni registar vozila
		Broj automobile na referentnim tačkama	Broj vozila	0.5 % godišnje	10 years	Godišnje	Brojanje
		Promocija biciklizma i pešačenja u gradu Zrenjaninu. 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 pešačke/biciklističke infrastrukture	1 godina 10 godina	Godišnje	Opština, Odeljenje za izgradnju
		Modalni ideo u biciklizmu	Biciklizam kao % modalnog udela	15% increase of cycling modal share	10 godina	Godišnje	Saobraćajna anketa

Opšti ciljevi	Specifični ciljevi	Indikator	Jedinica mere	Cilj	Period praćenja	Učestalost merenja	Statistički izvor
Efektivnost i efikasnost Sistema mobilnosti	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	Ekološka Agencija RS
		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	Statistika hrvatske agencije za životnu sredinu i prirodu
		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	Statistika hrvatske agencije za životnu sredinu i prirodu
		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	Ministarstvo saobraćaja Ministarstvo životne sredine
		Broj dana prekoračenja granične vrednosti	Broj dana koji prelaze propisane granice	Maksimum 20 dana godišnje	5 godina	Dnevno	Opštinski / gradski izveštaj o zagađenju
	Smanjenje zagađenja bukom	Smanjenje CO2 u urbanom centru	(%) procenat	10%	10 godina	Godišnje	Ministar životne sredine
		Prekoračenje ograničenja zagađenja bukom	Broj dana sa prekoračenjem ograničenja propisa	Maksimum 25 dana godišnje	5 godina	Dnevno	Opštinska / gradska buka izveštaj o zagađenju

Opšti ciljevi	Specifični ciljevi	Indikator	Jedinica mere	Cilj	Period praćenja	Učestalost merenja	Statistički izvor
C	Smanjenje broja nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda	Smanjiti broj saobraćajnih nezgoda sa 100% na 60%	10 godina	Godišnje	Statistika policije
		Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda	Smanjiti broj saobraćajnih nezgoda sa 100% na 60%	10 godina	Godišnje	Statistika policije
	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	Javni policijski izveštaji nezgoda
		Smanjene povreda zadobijene u saobraćajnim nezgodama	Broj saobraćajnih nezgoda	10% smanjenje	10 godina	Godišnje	Javni policijski izveštaji nezgoda
		Smanjen broj nezgoda sa ozbiljnim povredama	Broj nezgoda sa ozbiljnim povredama	50% smanjen broj nezgoda sa smrtno stradalim i ranjenim ljudima	10 godina	Godišnje	Statistika Centar za javnu bezbednost Prijedor
	Smanjenje nezgoda sa mrtvim i ranjenim osobama koje pogodaju 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	Policija
		Nesreće pešaka na putnoj mreži	Broj nesreća	Smanjenje od 50%	10 godina	Godišnje	Ministarstvo saobraćaja
		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	Opština, Odeljenje za izgradnju



Opšti ciljevi	Specifični ciljevi	Indikator	Jedinica mere	Cilj	Period praćenja	Učestalost merenja	Statistički izvor
Društveno-ekonomска održivost	Unapređenje socijalne inkluzije	Prilagođena infrastruktura	Broj prilagođene infrastrukture	2 prilagođene infrastrukture	10 godina	Godišnje	Opštinske (regionalne/nacionalne) evidencije
		Procenat centralnog urbanog područja pristupačno osobama sa invaliditetom	Broj rampi za osobe sa invaliditetom	70% pešačkih prelaza ima rampe za invalide	5 godina	Godišnje	Opštinski/Gradski izveštaj o putevima
	Povećanje zadovoljstva građana	Poboljšanje pristupačnosti kroz prosečno vreme putovanja	Prosečno vreme putovanja do urbanog centra	10% smanjenje	10 godina	Godišnje	Policija
		Životno zadovoljstvo, u %	% odgovora „vrlo zadovoljni“ i „zadovoljni“ na pitanje o svom zadovoljstvu životom	Zadržati zadovoljstvo životom iznad 90% ispitanika	10 godina	Godišnje	Javni policijski izveštaji nezgoda
		Smanjen broj žalbi građana na saobraćaj	Broj žalbi građana na saobraćaj		10 godina	Godišnje	

Opšti ciljevi	Specifični ciljevi	Indikator	Jedinica mere	Cilj	Period praćenja	Učestalost merenja	Statistički izvor
Društveno-ekonomска održivost	Povećanje stope zaposlenosti Smanjenje troškova prevoza (povezano sa potrebom za korišćenjem privatnog vozila).	Nova radna mesta stvorena zbog poboljšanja energetske efikasnosti	% registrovanih vozila	5%	5-10 godina	Godišnje	Ministarstvo rada
		Smanjenje ličnih vozila	% registrovanih vozila	1% smanjenja	5 godina	Godišnje	Javne evidencije (SISTAT/INTERSTAT)
		Nezadovoljstvo cenama javnog prevoza	Broj nezadovoljnih korisnika javnog prevoza	Smanjiti broj nezadovoljnih korisnika za 50%	10 godina	Godišnje	Javni prevoz Anketa putnika
		Nezadovoljstvo vremenom putovanja u javnom prevozu	Broj nezadovoljnih korisnika javnog prevoza	Smanjiti broj nezadovoljnih korisnika za 50%	10 godina	Godišnje	Javni prevoz Anketa putnika
		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	ARSO Ekološka Agencija RS

PARTNERI



I
U
A
V

Università Iuav
di Venezia

Pridruženi partner: Ministarstvo za infrastrukturu i saobraćaj (IT)



European Regional Development Fund - Instrument for Pre-Accession II Fund



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.