



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Planovi održive urbane mobilnosti – Planiranje za ljude

www.mobilityplans.eu

PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI



ŠTA JE TO?

...strateški plan koji se nadovezuje na postojeću praksu u planiranju i uzima u obzir integracijske, participacijske i evaluacijske principe kako bi zadovoljio postojeće i buduće potrebe stanovnika gradova za mobilnošću, te osigurao bolji kvalitet života u gradovima i njihovoј okolini.

KOJA JE NJEGOVA SVRHA?

Cilj Plana održive urbane mobilnosti je stvaranje održivog saobraćajnog sistema u gradovima pomoći:

- obezbeđivanja dostupnosti poslova i usluga svima;
- poboljšanja sigurnosti i bezbednosti;
- smanjenja zagađenja, emisija gasova staklene bašte i potrošnje energije;
- povećanja efikasnosti i ekonomičnosti u transporту osoba i robe;
- povećanja atraktivnosti i kvaliteta gradske okoline.



KOJI JE NJEGOV OBUHVAT?

Politika i mere utvrđene Planom održive urbane mobilnosti treba da sadrže sve oblike i vidove saobraćaja u celoj gradskoj aglomeraciji kao što su javni i privatni, putnički i robni, motorizovani i nemotorizovani, kretanje i parkiranje.

NA ŠTA SE NADOVEZUJE?

Gradske vlasti ne bi trebalo da shvate ovaj plan kao samo još jedan plan na gradskom dnevnom redu. Važno je naglasiti da se Plan održive urbane mobilnosti proširuje i nadovezuje na postojeće planove.

**„Ako planirate gradove za automobile i saobraćaj, dobićete automobile i saobraćaj.
Ako planirate za ljude i mesta, dobićete ljude i mesta.“**

Fred Kent

KAKO FUNKCIIONIŠE?

Plan održive urbane mobilnosti pruža efikasniji način nošenja s problemima saobraćaja u gradskim područjima. Nadovezuje se na postojeću praksu i zakonske okvire država članica EU, a njegove osnovne karakteristike su sledeće:

- participativni pristup;
- obaveza održivosti;
- integralni pristup;
- jasna vizija, svrha i merljivi ciljevi;
- revizija saobraćajnih troškova i koristi.



Participativni pristup koji uključuje građane i aktere od početka do kraja procesa planiranja

Uključivanje građana i drugih aktera predstavlja osnovni princip. Temeljno planiranje njihove uključenosti je ključno. Ono uključuje pojašnjenje zbog čega bi neki akteri trebalo da budu uključeni i kakav bi trebalo da je njihov uticaj. Nakon utvrđivanja konkretnih aktera, strategijom koordinacije aktera treba utvrditi način i vreme njihove participacije. Kroz odgovarajuće učešće građana i aktetra, odluke o pojedinim gradskim saobraćajnim merama kao i sam Plan održive urbane mobilnosti dobivaju u značajnoj meri „javnu legitimnost“.

Obaveza održivosti koja će uravnotežiti ekonomski razvoj, društvenu pravičnost i kvalitet životne sredine

Posvećenost principima održivosti je neophodna. S obzirom da je održivost složen koncept, važno je razviti zajedničko shvatanje među ključnim akterima o tome šta održivost i održiva mobilnost znače za grad i okolinu. U razvoju Plana održive urbane mobilnosti, uz saobraćaj i mobilnost treba uzeti u obzir društvene, ekonomске i političko-institucionalne kriterijume.



Integralni pristup koji uzima u obzir praksu i politike različitih sektora, nivoa uprave i susednih institucija

Često iza razvoja plana stoji grad-ska institucija zadužena za mobilnost ili saobraćaj. Međutim, relevantnost Plana održive urbane mobilnosti nije ograničena na mobilnost i saobraćaj, a jedna od važnih karakteristika mu je uključivanje drugih gradskih i regionalnih službi (npr. katastra, službe za zaštitu životne sredine, ekonomski razvoj, društvenu jednakost, zdravstvo, bezbednost) u proces planiranja. Velik je izazov uhvatiti se u koštač s problemima integracije i kooperacije, no to je takođe značajan izvor inovacija i poboljšanja.

Jasna vizija, svrha i fokus na ostvarivanje merljivih ciljeva ugrađeni su u sveobuhvatnu strategiju održivog razvoja

Plan treba da se bazira na dugoročnoj viziji razvoja saobraćaja i mobilnosti za čitavu gradsku aglomeraciju. Treba da pokriva sve oblike i načine transporta: javni i privatni, putnički i robni, motorizovani i nemotorizovani, kretanje i parkiranje. Strateška vizija pruža kvalitativan opis željene budućnosti grada i usmerava razvoj primerenih mera planiranja. Vizija treba da bude određena specifičnim ciljevima koji opisuju željenu promenu. Promene i uticaji takođe moraju biti merljivi te zahtevaju dobro promišljen skup ciljeva koji se fokusiraju na određena područja i indikatore.

Revizija transportnih troškova i koristi, uzimajući u obzir šire društvene troškove i koristi

Odabir mera vođen je ne samo efikasnošću, nego i isplativošću. Ključno je postići najveći učinak uz najmanju potrošnju resursa, posebno u vremenima kada je budžet za gradski saobraćaj i mobilnost smanjen. Potrebna je osnovna procena mogućnosti uzimajući u obzir troškove i koristi, uključujući i one teže merljive kao što su emisije gasova staklene bašte ili uticaji na kvalitet vazduha. Evropska komisija u svojoj Beloj knjizi o saobraćaju (2011.) naglašava važnost internalizacije spoljnih troškova za sve vidove saobraćaja pomoću zajedničkih principa, uzimajući pritom u obzir posebnosti svakog vida saobraćaja.

POLITIČKA POZADINA

U **Akcionom planu za urbanu mobilnost** objavljenom 2009. godine, Evropska komisija podržala je brže usvajanje Planova održive urbane mobilnosti u Evropi pomoću materijala sa smernicama, promocijom razmene najboljih praksi, utvrđivanjem referentnih tačaka i podrškom edukativnih aktivnosti za profesionalce u urbanoj mobilnosti. Europski ministri prometa podržavaju razvoj Planova održive mobilnosti u gradovima. U zaključku

Akcionog plana za urbanu mobilnost od 24. juna 2010. stoji da Savet Evropske unije „podržava razvoj Planova održive urbane mobilnosti za gradove i metropolitenske regije [...] te ohrabruje razvoj podsticaja, kao što su ekspertska pomoć i razmena informacija za donošenje takvih planova“.

U martu 2011. godine Evropska komisija je objavila **Belu knjigu o saobraćaju** - „Put ka jedinstvenom evropskom saobraćajnom području – Prema kompetitivnom i ekonomičnom saobraćajnom sistemu“ (COM(2011)0144 final). Bela knjiga o saobraćaju predlaže razmatranje mogućnosti uvođenja Planova urbane mobilnosti kao obaveze za gradove određene veličine, prema nacionalnim standardima temeljenim na Smernicama EU. Takođe se predlaže istraživanje mogućnosti povezivanja fondova za regionalni razvoj i kohezijskih fondova za gradove i regije koje predaju aktuelan i nezavisno potvrđen sertifikat o postignućima urbane mobilnosti i reviziji održivosti. Bela knjiga o saobraćaju predlaže i istraživanje mogućnosti za izgradnju evropskog okvira za podršku za progresivnu implementaciju Planova urbane mobilnosti u evropskim gradovima.

Razvoj i implementaciju Plana održive urbane mobilnosti treba shvatiti kao kontinuirani proces koji se sastoji od jedanaest glavnih koraka. Grafički pregled procesa predstavlja te korake kao logički niz. U praksi se te aktivnosti mogu obavljati delimično uporedno ili mogu sadržati povratne veze.

Detaljan prikaz svih koraka i aktivnosti može se naći u smernicama „Razvoj i implementacija Plana održive urbane mobilnosti“. Smernice sadrže primere najbolje prakse, korisne alate i reference koje detaljnije opisuju celokupni proces izrade plana. Smernice se mogu preuzeti sa www.mobilityplans.eu



PROCES



POUM U PRAKSI



Koprivnica, Hrvatska – Analiza stanja

Koprivnica, grad od 33.700 stanovnika u severozapadnoj Hrvatskoj, sprovedla je detaljnu analizu stanja urbane mobilnosti. Analiza se temeljila na samo-evaluaciji gradske uprave, opširnim konsultacijama s raznim akterima i anketi. Samoevaluacija je otkrila da grad ima sjajne uslove za promociju održive mobilnosti što je bilo ključno u odabiru fokusa strategije urbane mobilnosti. Struktura grada je ravnicaarska, kompaktna te ima dovoljno prostora za izgradnju razgranate biciklističke mreže. Već sada 30% populacije redovno pešači ili vozi bicikl. 70% školske dece ide u školu javnim prevozom, biciklom ili pešice. Za vreme letnjih praznika više je pešaka i biciklista nego automobila. U anketi je velika većina ispitanih vozača odgovorila pozitivno na pitanje bi li promenili svoje saobraćajne navike kada bi postojala potrebljana infrastruktura.

Budimpešta, Mađarska – Integracija i koordinacija politike

Budimpešta je primer integracije plana mobilnosti u opšti okvir politike gradske uprave. 2003. godine, grad je podržao koncept urbanog razvoja koji definije viziju i dugoročne prioritete opštug razvoja grada. Na temelju tog koncepta i opširnih konsultacija sa akterima, grad je razvio Strategiju urbanog razvoja Budimpešte, poznatu i kao Podmanickijev plan. Ovaj dokument ustanavljava razvojne prioritete grada za period 2005. – 2013, te uključuje glavne mere urbanog razvoja. Strategija urbanog razvoja nadopunjuje se Planom mobilnosti srca Budimpešte. Plan je stvoren 2007. godine kako bi se revitalizovao uži gradski centar pomoću opsežnih projekata smirivanja saobraćaja i izgradnje infrastrukture u vezi sa poljem održive urbane mobilnosti. Proriteti plana su nemotorizovani lokalni saobraćaj kojim se podržava lokalno preduzetništvo i povećava kvalitet života.

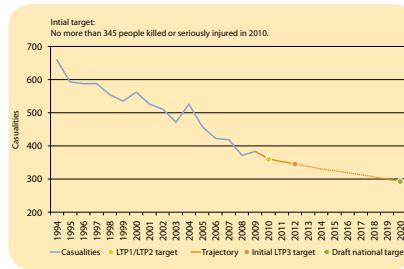
Odenze, Danska – Komunikacija sa akterima i građanima

Zahvaljujući velikom trudu pri iznošenju Plana saobraćaja i mobilnost građanima, grad Odenze je napokon uspeo u nameri da zatvorí dve glavne ulice za automobile. To im ranije nije uspevalo jer su se građani protivili izmeštanju saobraćaja. 2007. godine grad je uključio razne aktere (ne samo lokalno stanovništvo, nego i razne interesne grupe iz svih krajeva grada) i razvio poseban „Komplet alata“ kojim je na jednostavan način objasnio saobraćajno planiranje. Uz to, plan se postupno menjao od dokumenta o automobilima i saobraćaju u dokument o ljudima i mestima, te je bio stalno promovisan preko web-stranice, postera, lokalnih novina, kao i na važnim događajima. Na kraju se sav trud isplatio i gradsko veće je jednoglasno usvojilo plan.



Lil, Francuska – Izgradnja vizije

U Lili, posle razvoja Plana održive urbane mobilnosti počeo je nakon velikog pokreta urbane regeneracije iz 1990-ih. Novi terminal za TGV vozove pružio je priliku za izgradnju potpuno novog naselja Euralil koje takođe služi kao internacionalno, nacionalno, regionalno i lokalno transportno čvorište. Planeri su zamislili grad koji je ekonomski jak i ima međunarodni profil. Renovacija javnih prostora kojima trenutno dominira saobraćaj igra važnu ulogu u stvaranju atraktivnog grada. Jedno od strateških pitanja je izbor između daljeg razvoj podzemne železnice i površinskog javnog prevoza (autobus i tramvaj). Grad se opredelio za površinski javni prevoz kao način restrukturiranja, redizajniranja i redefinisanja javnog prostora.



Kembridžsajer, Velika Britanija – Ciljevi i smerovi

Treći Plan lokalnog transporta Kembridžsajera (LTP) 2011. – 2026. definije indikatore i ciljeve koji će se koristiti kako bi se pratio napredak u izvršavanju postavljenih zadataka. Odabrani indikatori opisuju najvažnije probleme Kembridžsajera te omogućuju upoređivanje sa drugim lokalnim upravama u zemlji. LTP sadržava ilustracije koje pojašnjavaju veze između zadataka, ciljeva i dugoročnih smerova. Nacionalni ciljevi bezbednosti u saobraćaju za 2009. godinu zahtevali su smanjenje broja poginulih i teško povređenih za 33% do 2020. godine. LTP je odredio inicijalne ciljeve ovog indikatora za period do 2012. godine. Priložena slika prikazuje rezultate Kembridžsajera u odnosu na taj indikator od 1994. godine, kao i LTP cilj za 2012. godinu.



Gent, Belgija – Informisanje javnosti

2007. godine grad Gent zajedno s još pet partnera pokrenuo je projekat transformacije glavne železničke stanice Gent Sint-Pieters i okolnog zemljišta u veliki kompleks višestruke namene s kvalitetnim intermodalnim vezama. Projekat ove veličine zahtevao je fokusiranu informativnu i konsultativnu strategiju kako bi zadobio i zadržao podršku javnosti. Rezultat strategije su stalni info punktovi sa kartama, videima i 3-D modelima, periodične brošure za stanovnike, događaji u školama i „dijalog kafei“ koji su ljudima omogućili da detaljno komentarišu projekt. Dva puta godišnje javnost je pozvana da poseti gradilište. Tom prilikom 400 do 800 ljudi pozvano je da, u manjim grupama, bliže sagleda rade i posluša objašnjenja projektnih partnera i inženjera.

KORISTI



Poboljšanje imidža grada

Grad uključen u planiranje održive urbane mobilnosti može se odavati utisak inovativnog grada okrenutog budućnosti.



Bolji kvalitet života

POUM je plan za ljude, a ne automobile i saobraćaj. U sebi nosi emocionalnu poruku, na primer kada je cilj kvalitetniji javni prostor ili povećanje bezbednosti dece.



Poboljšanje mobilnosti i pristupačnosti

Planiranje urbane mobilnosti koje je orijentisano na ljude u kraju rezultira poboljšanjem mobilnosti građana i omogućava bolji pristup urbanim područjima i njihovim uslugama.



Pogodnosti u zaštiti životne sredine i zdravlja

Rad na poboljšanju kvaliteta vazduha, smanjenju buke i ublažavanju klimatskih promena vodi ka pozitivnim uticajima na zdravlje i značajnim uštedama u zdravstvu.



Mogućnost uticanja na veći broj ljudi

Planiranje održive urbane mobilnosti nudi mogućnost uticanja na veći broj ljudi i bolje odgovara na potrebe različitih korisničkih grupa.



Odluke koje podržavaju akteri i građani

Planiranje za ljude znači planiranje sa ljudima. Uz pomoć građana i drugih aktera, odluke u vezi sa merama urbane mobilnosti mogu da dostignu značajan nivo „javne legitimnosti“.



Efikasno ispunjavanje zakonskih obaveza

Planiranje održive urbane mobilnosti pruža efikasan način ispunjavanja zakonskih obaveza kao što su Direktiva o kvalitetu vazduha Evropske komisije ili nacionalna regulativa o kontroli buke.



Uspešniji gradovi i pristup sredstvima

POUM može omogućiti pristup sredstvima za inovativna rešenja te tako stvoriti odlučujuću prednost u borbi gradova za pristup javnim sredstvima.



Nova politička vizija, potencijal za integracije

POUM nudi dugoročnu stratešku viziju. Podržava kulturu efikasnog planiranja koja integriše sektore uprave i institucija, kao i gradove i njihovu okolinu.

INFORMACIJE

Evropska komisija želi da ubrza široko prihvatanje Planova održive urbane mobilnosti u lokalnim i regionalnim upravama Europe putem sveobuhvatnog informisanja o obuhvatu, sadržaju i koristima tih planova.

SMERNICE

Dokument sa smernicama iz 2011., „Razvoj i implementacija Plana održive urbane mobilnosti“, uvodi koncept Planova održive urbane mobilnosti i navodi korake potrebne za njihovu implementaciju. Dokument je namenjen stručnjacima iz oblasti urbanog saobraćaja i mobilnosti kao i drugim akterima koji bi trebali da budu uključeni u pripremu i sprovođenje Planova održive urbane mobilnosti.

SEMINARI

Tim stručnjaka koji je imenovala Evropska komisija održaće tokom 2011. i 2012. godine 35 seminara i radionica za razmenu iskustava na temu Planova održive urbane mobilnosti širom Evrope. Kontaktirajte nas kako biste pronašli radionicu u vašoj blizini.

Više informacija na:

www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Planiranje za ljudе

KONTAKT

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55-13

www.mobilityplans.eu

Planovi održive urbane mobilnosti

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH
Clever Strasse 13 – 15
50668 Cologne
Germany

Izjava o ograničenju odgovornosti: „Planiranje za ljudе“ je registrovani evropski zaštitni znak. Sva odgovornost za sadržaj ove publikacije leži na autorima. Stavovi i mišljenja publikacije nisu nužno i stavovi Evropske unije. EACI, kao ni Evropska komisija nisu odgovorni za bilo kakvo korišćenje informacija sadržanih u ovoj publikaciji.

Fotografije: András Ekés (naslovna strana; stranice 4, 5), Foto-galerija grada Koprivnice (stranica 8), Grad Budimpešta V. okrug (stranica 8), grad Odense (stranica 8), Max Lerouge (stranica 9), projekat Infopunt Gent Sint-Pieters (stranica 9), www.eltis.org (stranice 2, 3, 10), Harry Schiffer (stranica 11), FGM-AMOR (stranice 10, 11), Rupprecht Consult (stranice 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE