biciklo.me odraz IUM GIRO THE CYCLING ADVOCACY

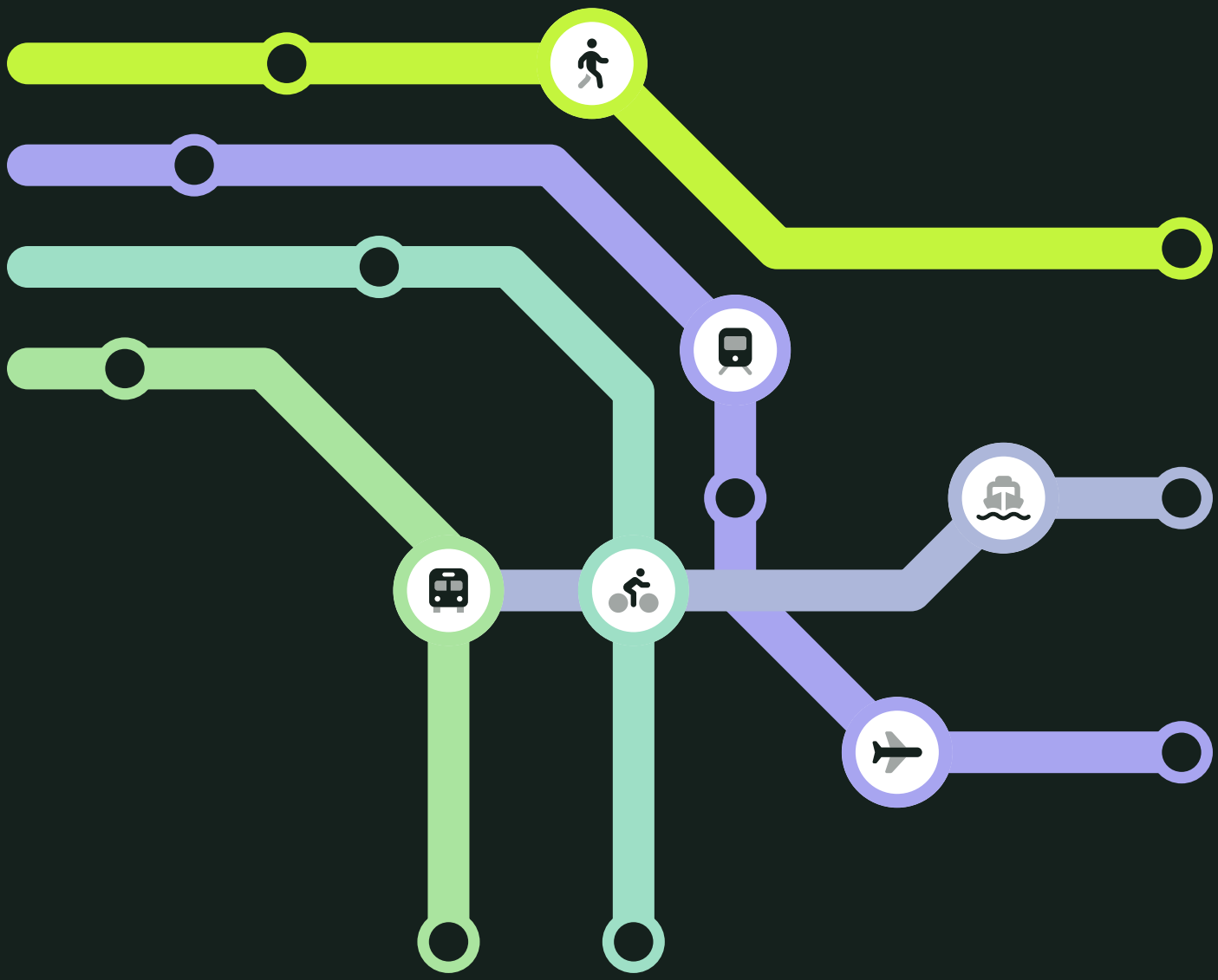
OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS

TRANSPORT COMMUNITY

SAŽETI PRIKAZ POLITIKE

TEN-T na Zapadnom Balkanu i u Hrvatskoj

Vodič kroz pravni okvir i obaveze



Luka Vidan i Stefan Bulatović

2026.



SAŽETI PRIKAZ POLITIKE

TEN-T na Zapadnom Balkanu i u Hrvatskoj: vodič kroz pravni okvir i obaveze

Autori: Luka Vidan, *ODRAZ* i Stefan Bulatović, *Biciklo.me*

Dizajn: Aleksandra Drecun

Godina izdanja: 2026.

Ova publikacija izrađena je u okviru projekta SUMPOWER, uz podršku Fondacije za otvoreno društvo – Zapadni Balkan. Iznijeta mišljenja i stavovi pripadaju isključivo autorima i ne odražavaju nužno stavove Fondacije.

Uvod

Urbana mobilnost je ključna komponenta održivog ekonomskog razvoja, socijalne inkluzije i zaštite životne sredine u Evropi. Kako urbana područja nastavljaju da rastu, a potražnja za mobilnošću se povećava, gradovi u regionu suočavaju se sa sve većim izazovima koji se odnose na saobraćajna zagušenja, zagađenje vazduha, emisije gasova sa efektom staklene bašte, bezbjednost saobraćaja na putevima i pristupačnost. Gradovi zauzimaju svega 4% ukupne površine Evrope, a u njima živi 75% stanovništva. Gradovi su takođe odgovorni za više od 65% ukupne potrošnje energije i 70% emisija CO2. Rješavanje ovih izazova zahtijeva strukturisan, integrisan i napredan pristup planiranju urbanog saobraćaja.

Na evropskom nivou, Okvir Evropske unije za urbanu mobilnost pruža stratešku osnovu za razvoj bezbjednih, pristupačnih, inkluzivnih i bezemisionih sistema urbane mobilnosti. Okvir podstiče usvajanje Planova održive urbane mobilnosti (*engl. Sustainable Urban Mobility Plan*, u daljem tekstu: SUMP) kao ključnog instrumenta planiranja koji obezbjeđuje integrisana, multimodalna i na korisnike usmjerena saobraćajna rješenja.

Regulativa (EU) 2024/1679 predstavlja revidirani pravni okvir za razvoj transevropske transportne mreže (TEN-T) sa ciljem uspostavljanja integrisanog, multimodalnog, interoperabilnog i održivog saobraćajnog sistema na nivou Evropske unije i pridruženih članica. Regulativom se definiše hijerarhijska struktura mreže kroz osnovni, prošireni osnovni i sveobuhvatni nivo, sa jasno određenim rokovima realizacije (2030, 2040. i 2050. godina), pri čemu je naglasak na otklanjanju uskih grla, naročito na prekograničnim dionicama, i na jačanju teritorijalne kohezije povezivanjem urbanih, ruralnih i perifernih područja. Poseban fokus usmjeren je na razvoj željezničkog i vodnog saobraćaja kao nosilaca održive mobilnosti, uz istovremeno unapređenje putne i vazdušne infrastrukture u funkciji multimodalnosti. Regulativom se dodatno naglašavaju uloga urbanih čvorova kao ključnih tačaka integracije saobraćaja na velikim udaljenostima i gradskog saobraćaja, razvoj multimodalnih logističkih terminala i uvođenje digitalnih i inteligentnih transportnih sistema radi povećanja efikasnosti i bezbjednosti. U kontekstu klimatskih ciljeva, podstiče se dekarbonizacija saobraćajnog sektora kroz razvoj infrastrukture za alternativna goriva i jačanje otpornosti mreže na klimatske i druge poremećaje, dok se sprovođenje zasniva na projektima od zajedničkog interesa i koordinaciji kroz evropske transportne koridore. [1]

Na Zapadnom Balkanu, **Strategijom održive i pametne mobilnosti (SSMS)**, koju je 2021. godine izradila Transportna zajednica, regionalna saobraćajna politika usklađuje se sa Evropskim zelenim dogovorom i Strategijom održive i pametne mobilnosti. Njome se utvrđuje jasan put ka zelenijem, bezbjednijem i digitalizovanijem saobraćajnom sistemu, uključujući posebne ciljeve vezane za dekarbonizaciju urbanog saobraćaja, promjenu modalne raspodjele (engl. *modal shift*), uspostavljanje infrastrukture za alternativna goriva i digitalizaciju usluga mobilnosti. [2]

Transevropska transportna mreža (TEN-T)

Transevropska transportna mreža (TEN-T) je ključni instrument Evropske unije za planiranje i razvoj usklađene, efikasne, multimodalne i visokokvalitetne saobraćajne infrastrukture na području cijele EU. Ova mreža obuhvata željeznice, unutrašnje plovne puteve, rute kratke obalne plovidbe i puteve koji povezuju urbane čvorove, pomorske luke i luke unutrašnjih voda, aerodrome i terminale. Njen glavni cilj je da podstakne efikasan prevoz putnika i robe, obezbijedi pristup radnim mjestima i uslugama i omogući trgovinu i ekonomski rast. Povezivanjem saobraćajnih sistema preko granica, bez prekida, uskih grla ili nedostajućih veza, TEN-T jača ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju Evropske unije. Osim toga, u skladu sa revidiranom verzijom pomenute regulative iz 2024. godine, mreža je snažno usmjerena na smanjenje negativnog uticaja saobraćaja na životnu sredinu i klimu, kao i na povećanje bezbjednosti i otpornosti cjelokupnog saobraćajnog sistema. [3]

Sprovođenje i razvoj Transevropske transportne mreže podržani su ključnim zakonodavnim i strateškim aktivnostima, koje se prvenstveno ogledaju u dva ključna stuba [3]:

- **Advancing the Trans-European Transport Network (TEN-T):** Ova direktiva neposredno unapređuje razvoj TEN-T mreže, jer predviđa olakšavanje i ubrzavanje administrativnih procesa i postupaka izdavanja dozvola za prekogranične infrastrukturne projekte.
- **Vojna mobilnost:** Riječ je o inicijativi Evropske unije koja obezbjeđuje brzo i nesmetano raspoređivanje vojnog osoblja, opreme i sredstava unutar i van EU, uključujući hitne situacije, u kratkom roku i u velikom obimu. U ovom kontekstu transevropska transportna mreža ima dvostruku namjenu (vojnu i civilnu), a Evropska komisija u saradnji sa državama članicama obezbjeđuje da infrastruktura ispunjava oba uslova.

Okvir politika EU za održivu urbanu mobilnost

Evropska unija je uspostavila sveobuhvatan i dinamičan okvir politika sa ciljem podrške održivim, niskokarbonskim i integrisanim sistemima urbane mobilnosti. SUMP-ovi su postali centralni instrument unutar tog okvira, jer gradovima pružaju strateški i dugoročni pristup rješavanju saobraćajnih izazova, uz istovremeno poboljšanje kvaliteta života, smanjenje emisija i povećanje dostupnosti za sve korisnike. Od njihovog uvođenja u okviru Paketa urbane mobilnosti iz 2013. godine, SUMP-ovi su postepeno jačani kroz ključne inicijative EU, uključujući Evropski zeleni dogovor, Strategiju održive i pametne mobilnosti, Novi okvir EU za urbanu mobilnost i paket Spremni za 55, koji zajedno usmjeravaju dekarbonizaciju, promjenu modalne raspodjele i digitalizaciju saobraćaja.

Paralelno sa tim, EU je razvila usklađene metodološke smjernice za podršku sprovođenju, naročito kroz platformu ELTIS (sada EU Urban Mobility Observatory) i Smjernice za izradu i sprovođenje planova održive urbane mobilnosti (3. izdanje), čime se obezbjeđuje dosljedan, na dokazima zasnovan i visokokvalitetan pristup planiranju održive urbane mobilnosti u Evropi.

U okviru prilagođavanja evropskih gradova savremenim ekološkim i infrastrukturnim izazovima, Generalni direktorat za mobilnost i transport Evropske komisije (DG MOVE) objavio je 11. juna 2026. godine treće, ažurirano izdanje Smjernica za izradu i sprovođenje SUMP-ova. Glavni cilj ovog dokumenta je da se obezbijedi da svaki od 431 urbanog čvora u EU usvoji i sprovede SUMP do kraja 2027. godine. Time se lokalne saobraćajne politike direktno usklađuju sa krovnim ciljevima Evropskog zelenog dogovora, Strategije održive i pametne mobilnosti i novog Okvira EU za urbanu mobilnost.

Iako zadržavaju provjerenu osnovnu metodologiju, nove smjernice donose znatno veću praktičnost, jasnoću i prilagođenost savremenim trendovima. Fokus se širi van samih gradskih centara i obuhvata periurbana i ruralna područja, urbanu logistiku, napredno upravljanje podacima i suzbijanje transportnog siromaštva kroz veću socijalnu uključenost.

Šta je urbani čvor?

Regulativom (EU) 2024/1679 o transevropskoj transportnoj mreži (TEN-T) prepoznat je 431 grad duž TEN-T mreže, koji su zbog svog značaja za saobraćajni sistem određeni kao urbani čvorovi. U pitanju su gradovi koji predstavljaju polazne ili krajnje tačke putovanja putnika i prevoza tereta na TEN-T mreži, kao i mjesta presijedanja i pretovara unutar jednog vida prevoza ili između različitih vidova prevoza. Ovi gradovi su važne stanice na međunarodnim željezničkim koridorima, odnosno mjesta na kojima se željeznica i putevi povezuju sa pomorskim lukama ili aerodromima i lokalnim sistemom urbane mobilnosti. Time se putnicima omogućava jednostavan prelazak na javni gradski prevoz, biciklističke saobraćajnice i pješačke koridore, a robi kontinuirano i multimodalno kretanje. Kako je predviđeno Regulativom, svaki urbani čvor dužan je da do kraja 2027. godine donese SUMP kao dugoročnu, sveobuhvatnu i integrisanu saobraćajnu strategiju za cijelo funkcionalno gradsko područje i djelotvoran okvir za suočavanje sa izazovima gradske mobilnosti.

Uz glavni dokument, objavljeni su i specijalizovani priručnici koji detaljnije razrađuju pojedine aspekte urbane mobilnosti, poput referentnog dokumenta o biciklističkom saobraćaju i smjernica za regulisanje pristupa vozila (engl. Urban Vehicle Access Regulations – UVARs) – skupa mjera za ograničavanje pristupa vozilima u određenim gradskim zonama radi smanjenja zagušenja i zagađenja, kao i povećanja bezbjednosti.

Ključne novosti u novim SUMP smjernicama

Ažurirani okvir za 2026. godinu transformiše SUMP iz preporučene prakse u obavezujući i moćan alat za postizanje klimatske neutralnosti kroz nekoliko ključnih inovacija:

- **Puna usklađenost sa politikama EU:** Smjernice su direktno povezane sa najnovijim evropskim aktima, uključujući Evropsku deklaraciju o biciklističkom saobraćaju, ITS direktivu i revidiranu regulativu o infrastrukturi za alternativna goriva.
- **Zakonska obaveza za urbane čvorove:** Prema Regulativi o TEN-T, usvajanje SUMP-a do kraja 2027. godine postaje zakonska obaveza za 431 grad u EU.
- **Operativnost i jednostavnost:** Poboljšan je jezik dokumenta, dodati su konkretni primjeri iz prakse i korisni linkovi, što znatno olakšava primjenu i prenošenje na lokalni nivo.
- **Šire prostorno i logističko planiranje:** Planiranje se proširuje na prigradska (periurbana) i ruralna područja, uz aktivno uključivanje zainteresovanih strana iz sektora prevoza na velike udaljenosti i gradske logistike (teretnog saobraćaja).

- **Napredno planiranje zasnovano na podacima:** Uvodi se viši stepen integracije saobraćajnog modelovanja, praćenja indikatora i korišćenja „prostora podataka za mobilnost" (*data spaces*) kao zajedničke infrastrukture za razmjenu podataka.
- **Socijalna osjetljivost:** Poseban naglasak stavljen je na pristupačnost prevoza ranjivim grupama i rješavanje problema transportnog siromaštva.
- **Prateći priručnici:** Paket obuhvata posebne smjernice za razvoj biciklističke infrastrukture i sprovođenje UVAR mjera (poput zona niske emisije).

Implikacije za gradove i kvalitet života

Najveća prekretnica koju donose nove smjernice je prelazak iz faze pilot-projekata u fazu obavezne i konkretne implementacije. Za gradove i regione to znači obavezu jačanja konkretnih mjera koje direktno utiču na kvalitet života građana, sa naglaskom na tri ključna stuba:

1. **Multimodalni prevoz** – integracija različitih vidova transporta u jedinstven, funkcionalan sistem.
2. **Aktivna mobilnost** – podsticanje i širenje infrastrukture za pješačenje i biciklizam.
3. **Regulisanje pristupa vozilima** – uvođenje zona niske emisije (*low-emission zones*) i pametno upravljanje saobraćajnim tokovima u gradskim jezgrima.

Uloga TEN-T mreže

Posljednjih godina okvir politika EU za urbanu mobilnost evoluirao je od pretežno preporučnih smjernica ka strukturisanijim i obavezujućim zahtjevima. Ova promjena najjasnije je vidljiva u **Regulativi (EU) 2024/1679**, kojom se uloga urbanih čvorova podiže na nivo ključnih veza između lokalnih, nacionalnih i evropskih saobraćajnih sistema. [1]

Prema ovoj regulativi, **urbani čvorovi** više se ne tretiraju samo kao koncept planiranja, već kao regulisani subjekti sa konkretnim obavezama. Konkretno, gradovi identifikovani kao urbani čvorovi dužni su da **do 2027. godine** donesu i sprovode SUMP-ove u skladu sa određenim dodatnim zahtjevima. Ti planovi moraju da sadrže jasne ciljeve, mjere i pokazatelje uspješnosti, a njihovo sprovođenje podliježe praćenju i izvještavanju na nivou EU. [1]

Istovremeno, državama članicama dodjeljuje se ojačana uloga u omogućavanju ove tranzicije. **Države članice su u obavezi da uspostave nacionalne okvire za SUMP**, uključujući [1]:

1. **imenovane nacionalne kontakt tačke,**
2. **strukturisane nacionalne programe za SUMP,**
3. **sisteme za prikupljanje podataka, praćenje i izvještavanje o pokazateljima urbane mobilnosti.**

To predstavlja značajan korak ka institucionalizaciji planiranja SUMP-ova na nacionalnom nivou, uz prelazak sa dobrovoljne primjene na koordinisan i odgovoran model upravljanja.

Regulativa dodatno jača ključne političke prioritete, zahtijevajući da urbani čvorovi obezbijede [1]:

1. **multimodalnu integraciju, uključujući razvoj multimodalnih putničkih čvorišta i teretnih terminala,**
2. **uvođenje infrastrukturnih rješenja za mobilnost sa nultom i niskom emisijom, u skladu sa Regulativom (EU) 2023/1804,**
3. **efikasnu urbanu logistiku i povezanost na „posljednjoj milji“ (engl. last mile), uz smanjenje zagušenja i emisija i poboljšanje efikasnosti TEN-T mreže.**

Povezivanjem planiranja urbane mobilnosti sa osnovnim zahtjevima TEN-T infrastrukture i klimatskim ciljevima, Regulativom se efikasno integriše lokalno saobraćajno planiranje u širi evropski okvir saobraćajne, energetske i klimatske politike.

Zahtjevi TEN-T mreže

Zahtjevi za TEN-T infrastrukturu imaju dva komplementarna pravca, jer istovremeno obuhvataju potrebe korisnika i strateške ciljeve razvoja saobraćajnog sistema. Korisnicima saobraćajne infrastrukture neophodno je obezbijediti efikasnost, pouzdanost i visok nivo funkcionalnosti, a potrebno je i razvijati održive vidove saobraćaja kako bi se smanjile emisije gasova sa efektom staklene bašte iz saobraćaja i obezbijedila otpornost na predstojeće klimatske promjene. Takođe, potrebno je podsticati digitalizaciju i unapređivati multimodalnost. [1]

U skladu sa tim, Evropska komisija je definisala dodatne zahtjeve [1]:

Brzina željeznice	Do 2040. godine putničke željezničke linije na osnovnoj i proširenoj osnovnoj mreži moraju omogućiti brzinu kretanja vozova od 160 km/h ili veću.
Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem (engl. ERTMS)	Jedinstveni evropski signalni sistem biće uveden na cijeloj TEN-T mreži, čime će se poboljšati bezbjednost i efikasnost željeznice. Nacionalni sistemi biće postepeno ukinuti.
Povezanost aerodroma	Glavni aerodromi sa više od 12 miliona putnika godišnje moraju biti povezani željezničkim linijama za velike udaljenosti, što željeznicu čini konkurentnom alternativom domaćim dovoznim letovima.
Teretni terminali	Broj i kapacitet pretovarnih terminala biće povećani kako bi se zadovoljile saobraćajne potrebe. To podrazumijeva i prijem vozova dužine 740 metara, podsticanje prelaska na održive vidove prevoza i jačanje evropskog sektora kombinovanog prevoza.
Urbana mobilnost	Svi veći gradovi duž TEN-T mreže izradiće planove održive urbane mobilnosti kako bi promovisali mobilnost sa nultom i niskom emisijom.

	Alternativna goriva	TEN-T je osnova za postavljanje stanica za punjenje i snabdijevanje alternativnim gorivima, na primjer vodonikom. Dopunjuje zahtjeve u pogledu infrastrukture za alternativna goriva za urbane čvorove i terminale.

Tabela 1 prikazuje zahtjeve koje je definisala Evropska komisija i koje urbani čvorovi moraju da ispune, zajedno sa referentnom vrijednošću za svaki zahtjev i rokom do kojeg zahtjev treba da bude ispunjen.

Multimodalni putnički terminali i uloga aktivne mobilnosti

Revidiranom Regulativom o TEN-T izričito se naglašava važnost integracije biciklističkog saobraćaja sa prevozom na velike udaljenosti, a aktivna mobilnost se prepoznaje kao ključno rješenje za „prvu i posljednju milju" (engl. *first and last mile*) u putničkom prevozu. U skladu sa ovom regulativom, do 2030. godine sva multimodalna putnička čvorišta moraju biti prilagođena tako da olakšavaju pristup aktivnoj mobilnosti. [5]

Kako bi se obezbijedila besprekorna povezanost, potrebno je implementirati sljedeće elemente [5]:

Povezivanje infrastrukture: Glavne željezničke i autobuske stanice, aerodromi i trajektni terminali moraju biti direktno povezani sa biciklističkom mrežom urbanog čvora kojem služe.

Parkirališta za bicikla: Pri izgradnji ili nadogradnji željezničke infrastrukture obavezno je obezbijediti bezbjedna parkirališta za bicikla, u odgovarajućem broju, na velikim multimodalnim terminalima i na svim manjim stanicama duž TEN-T mreže.

Širenje gravitacionog područja: Obezbjeđivanje direktnih i bezbjednih biciklističkih ruta od naselja do stanica znatno povećava gravitaciono područje (engl. *catchment area*) stanice, čime se povećava efikasnost željezničke mreže i javnog prevoza.

Bezbjedna integracija: Prilikom svake izgradnje ili nadogradnje putničke transportne infrastrukture neophodno je obezbijediti održivu i bezbjednu integraciju sa infrastrukturom namijenjenom aktivnim vidovima prevoza.

TEN-T mreža – spisak koridora i horizontalnih prioriteta

Devet evropskih transportnih koridora i dva dodatna horizontalna prioriteta na nivou cijele mreže podržavaju završetak transevropske transportne mreže. Za TEN-T mrežu imenovani su evropski koordinatori za pojedinačne transportne koridore i horizontalne prioritete, koji djeluju kao ključni akteri u koordinaciji sprovođenja i razvoja mreže. [1]

Evropski transportni koridori su okosnica osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T. Protežu se kroz Evropu u pravcu istok-zapad i sjever-jug, duž važnih saobraćajnih osa. Transportni koridori izlaze van granica EU kako bi obezbijedili povezanost sa Zapadnim Balkanom, Švajcarskom, Norveškom, Ukrajinom i Moldavijom. Od 2024. godine jedanaest željezničkih teretnih koridora integrisano je u evropske transportne koridore kako bi se olakšalo koordinisano planiranje ulaganja.

Tabela 1 *TEN-T zahtjevi za urbane čvorove*

OPIS PARAMETRA	REFERENTNA VRIJEDNOST / ZAHTJEV	ROK	REFERENCA NA REGULATIVU O TEN-T
SUMP	SUMP usvojen i na snazi	2027	41.2.i
Nacionalna kontakt tačka za SUMP	Imenovana kontakt tačka	2025	41.4
Nacionalni program podrške za planiranje održive urbane mobilnosti	Program izrađen	2025	41.4
Multimodalni teretni terminal	Najmanje 1 terminal	2040	40.1.d
Multimodalno putničko čvorište	Najmanje 1 čvorište	2030	40.1.c.c
Infrastruktura za alternativna goriva	Infrastruktura postoji	2030	41.1.a

Izvor: [4][1]

Dva horizontalna prioriteta su:

1. *Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem (engl. European Rail Traffic Management System – ERTMS)*

2. Evropski pomorski prostor – odnosi se na integraciju i modernizaciju pomorskog saobraćaja unutar EU, sa ciljem boljeg povezivanja morskih luka, poboljšanja intermodalnih veza i efikasnijeg i održivijeg korišćenja pomorskih saobraćajnih tokova.

Evropska unija je definisala devet evropskih transportnih koridora, od kojih se četiri protežu kroz Hrvatsku i zemlje Zapadnog Balkana. U nastavku su navedena ta četiri koridora, zajedno sa pripadajućim prilozima koji prikazuju njihov prostorni obuhvat.

Prilog 1 prikazuje sveobuhvatnu TEN-T mrežu, koja obuhvata sve države članice Evropske unije i dodatne države Zapadnog Balkana (Bosnu i Hercegovinu, Srbiju, Crnu Goru, Albaniju, Kosovo[1] i Sjevernu Makedoniju), Ukrajinu, Švajcarsku, Moldaviju i Norvešku.

Prilog 2 →

Koridor Baltičko more – Jadransko more

Ovaj koridor se proteže od Baltičkog do Jadranskog mora i prolazi kroz Poljsku, Češku, Slovačku, Austriju, Mađarsku, Sloveniju, Hrvatsku i Italiju.

[1] Ovaj naziv ne dovodi u pitanje stavove o statusu i u skladu je sa Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244/1999 i Mišljenjem Međunarodnog suda pravde o proglašenju nezavisnosti Kosova.

Prilog 3 →

Mediteranski koridor

Ovaj koridor se proteže u pravcu istok-zapad južnim dijelom Evrope i prolazi kroz Ukrajinu, Mađarsku, Hrvatsku, Sloveniju, Italiju, Francusku i Španiju.

Prilog 4 →

Koridor Rajna – Dunav

Ovaj koridor se proteže od Strazbura i Frankfurta do Crnog mora i prolazi kroz Francusku, Njemačku, Češku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku, Srbiju, Rumuniju, Bugarsku i Ukrajinu.

Prilog 5 →

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

Ovaj koridor se proteže od sjevera Austrije do Kipra i prolazi kroz Mađarsku, Sloveniju, Italiju, Hrvatsku, Srbiju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju, Kosovo, Sjevernu Makedoniju, Bugarsku i Grčku.

Indikatori urbane mobilnosti (Urban Mobility Indicators – UMI)

Indikatori urbane mobilnosti (UMI) su standardizovani alati koje su za potrebe Evropske komisije razvili stručnjaci u cilju mjerenja napretka u transformaciji gradskog prevoza. Njihova uloga je da pomognu gradovima da razviju održiviji i privlačniju mobilnost. Prema novoj Regulativi o TEN-T, svaki od 431 urbanog čvora (grada) u EU obavezan je da prikuplja ove podatke kako bi se pratio napredak njegovog SUMP-a u oblastima održivosti, bezbjednosti i pristupačnosti, uz što manje administrativno opterećenje za same gradove. [6]

Obuhvaćeno je ukupno sedam ključnih tematskih oblasti za koje su izrađeni posebni informativni listovi (metodologije) [6]:

- **Emisije gasova sa efektom staklene bašte (GHG)**
- **Saobraćajna zagušenja (gužve)**
- **Saobraćajne nezgode i povrede**
- **Zastupljenost pojedinih vidova prevoza (engl. modal share)**
- **Pristup uslugama mobilnosti**
- **Zagađenje vazduha**
- **Zagađenje bukom**

Više informacija o indikatorima urbane mobilnosti i metodologiji njihovog praćenja za svaku tematsku oblast dostupno je na sljedećem linku: UMI.

TEN-T u Republici Hrvatskoj

Revizijom TEN-T okvira **Regulativom (EU) 2024/1679** značajno je redefinisan položaj Republike Hrvatske u okviru transevropske transportne mreže (TEN-T), čime je nacionalni saobraćajni sistem snažnije integrisan u evropski kontekst. Hrvatska je sada uključena u četiri evropska transportna koridora, što dodatno učvršćuje njenu ulogu saobraćajnog i logističkog čvorišta između centralne i jugoistočne Evrope. U odnosu na prethodni okvir, nova TEN-T mreža donosi znatno bolju teritorijalnu pokrivenost, naročito u Istri, Slavoniji i Dalmaciji, pri čemu je Hrvatska jedna od država članica sa najvećim proporcionalnim izmjenama mreže u Evropskoj uniji.

U okviru nove strukture, u TEN-T mrežu uključeno je približno 450 km željezničkih pruga, oko 430 km putne infrastrukture, osam novih luka i četiri nova urbana čvora, čime se dodatno naglašava usmjerenost na multimodalnost i integraciju saobraćajnih sistema. Ovakvo širenje mreže direktno povećava zahtjeve za modernizacijom infrastrukture, ali istovremeno otvara značajne razvojne prilike u kontekstu jačanja nacionalne logističke pozicije. Pored toga, u toku je izrada „logističkog koncepta Republike Hrvatske“, kojim se planira sistemsko definisanje lokacija logističkih i intermodalnih terminala na nacionalnom nivou. Cilj tog koncepta je uspostavljanje funkcionalne mreže logističkih centara koja će omogućiti efikasnije upravljanje teretnim tokovima i bolju integraciju u evropske lance snabdijevanja. [7]

Među ključnim infrastrukturnim projektima ističe se izgradnja nizijske željezničke pruge između Zagreba i Rijeke, sa mogućim nastavkom prema ostrvu Krk. Ova dionica će omogućiti saobraćaj vozova dužine do 750 metara i značajno povećati kapacitet i konkurentnost željezničkog teretnog prevoza. Projekat obuhvata i zahtjevne inženjerske radove, uključujući izgradnju više dugih tunela, što dodatno potvrđuje njegov strateški značaj. Paralelno se planiraju modernizacija i izgradnja željezničko-drumskih terminala i rekonstrukcija željezničke mreže, naročito u pravcu Slavonije i Dalmacije, čime se nastoji uravnotežiti prostorni razvoj saobraćajne infrastrukture. U tom kontekstu, razvoj Luke Rijeka ostaje jedan od ključnih prioriteta, s obzirom na njenu ulogu glavnog izlaza na more za centralnu Evropu i važnog čvorišta u okviru TEN-T mreže. [7]

Razvoj saobraćajnog sistema u Hrvatskoj pritom je usklađen sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017-2030, kojom se definišu ključni pravci modernizacije i unapređenja infrastrukture. Poseban naglasak stavlja se na jačanje željezničkog sistema, razvoj intermodalnih terminala i povezivanje luka, željeznice i putne mreže u jedinstven logistički sistem. [8]

Urbani čvorovi u Republici Hrvatskoj

U skladu sa novom regulativom, pet urbanih čvorova u Hrvatskoj (Zagreb, Osijek, Rijeka, Split i Varaždin) ima obavezu da ispuni sve zahtjeve koje je definisala Evropska komisija (Tabela 2). Time se urbanim čvorovima dodjeljuje ključna uloga u integraciji različitih vidova saobraćaja, posebno u kontekstu povezanosti željezničkog i drumskog saobraćaja i unapređenja javnog prevoza i distribucije tereta u urbanim područjima. Urbani čvorovi tako postaju osnovni elementi TEN-T sistema, u kojima se koncentrišu saobraćajne funkcije, a intermodalnost postaje standard planiranja.

Tabela 2 prikazuje trenutno stanje urbanih čvorova u Hrvatskoj u odnosu na zahtjeve koje je definisala Evropska komisija.

Iako je rok za izradu SUMP-ova u urbanim čvorovima kraj 2027. godine, samo su Split i Varaždin završili ovaj strateški dokument. Grad Zagreb je u procesu izrade SUMP-a, dok za Osijek i Rijeku trenutno nema informacija o napretku u ovom procesu.

U Hrvatskoj je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture nacionalna kontakt tačka za SUMP. Nacionalni program za SUMP nije izrađen, iako je rok bio 2025. godina. Zbog toga Split i Varaždin, koji su izradili SUMP, nisu imali podršku ni smjernice nacionalnih organa.

Svaki urbani čvor mora imati najmanje jedno multimodalno teretno i jedno multimodalno putničko čvorište. Prema **Regulativi (EU) 2024/1679**, multimodalno čvorište definiše se kao putnički ili teretni prevoz, ili oboje, koji se obavlja korišćenjem dva ili više vidova prevoza. Rijeka je trenutno jedini urbani čvor koji ima multimodalno teretno čvorište, i to dva: Gateway i Brajdica, u kojima se preklapaju željeznički, vodni i drumski teretni saobraćaj. [1]

Prema kriterijumima **Regulative (EU) 2023/1804**, Zagreb, Rijeka, Split i Varaždin ispunjavaju uslov dostupnosti infrastrukture za alternativna goriva, budući da na putnoj mreži TEN-T postoje stanice za punjenje električnom energijom ili TNG-om, odnosno nalaze se na udaljenosti do 3 km od najbližeg izlaza sa TEN-T mreže. Prema trenutnim saznanjima, u Republici Hrvatskoj ne postoji infrastruktura za snabdijevanje vozila vodonikom, amonijakom ili nekom drugom vrstom alternativnog goriva. [9]

Svi dosad izrađeni SUMP-ovi rezultat su isključivo lokalnih inicijativa, bez sistemske nacionalne podrške u finansijskom, organizacionom ili strateškom smislu. U Republici Hrvatskoj postoji ukupno 556 jedinica lokalne samouprave, i to 128 gradova i 428 opština. Trenutno 17 jedinica lokalne samouprave (16 gradova i jedna opština) ima izrađen SUMP. To su: Labin, Novalja, Novigrad, Zabok, Brdovec, Umag, Križevci, Koprivnica, Šibenik (masterplan), Bjelovar, Dubrovnik, Varaždin, Sisak, Pula, Slavonski Brod, Zadar i Split. Izostanak nacionalne koordinacije ima negativne posljedice, prije svega u vidu nedostatka standardizacije dokumenata, neujednačenog kvaliteta planova i ograničenih mogućnosti praćenja sprovođenja i evaluacije mjera. Ne postoje sistemski podaci o tome da li se planirane mjere sprovode i u kojoj mjeri su ostvareni ciljevi, niti postoji objedinjeni okvir za evaluaciju efekata SUMP-ova. [10]

Tabela 2 *Poređenje zahtjeva Evropske komisije za urbane čvorove i trenutnog razvoja urbanih čvorova u Hrvatskoj*

OPIS PARAMETRA	ZAGREB	OSIJEK	RIJEKA	SPLIT	VARAŽDIN
Izrađen SUMP	✗	✗	✗	✓	✓
Postojanje najmanje jednog multimodalnog teretnog terminala	✗	✗	✓	✗	✗
Postojanje najmanje jednog multimodalnog putničkog čvorišta	✗	✗	✗	✗	✗
Infrastruktura za alternativna goriva[2]	✓	✗	✓	✓	✓

[2] Alternativna goriva u smislu Direktive definišu se kao goriva ili izvori energije koji služe, makar djelimično, kao zamjena za fosilna goriva u snabdijevanju saobraćaja energijom i koji mogu da doprinesu dekarbonizaciji saobraćajnog sistema i poboljšanju ekološke efikasnosti saobraćajnog sektora, a između ostalog obuhvataju: električnu energiju, vodonik, biogoriva, sintetička i parafinska goriva, prirodni gas (komprimovani – KPG i tečni – TPG) i tečni naftni gas (TNG).

Na nacionalnom nivou kao ključna prepreka ističe se nedostatak jasnog zakonodavnog i institucionalnog okvira. To za posljedicu ima slabiju standardizaciju planskih dokumenata i nedovoljno izražen pritisak na jedinice lokalne samouprave da unaprijede svoj pristup planiranju urbane mobilnosti. Pored toga, izostanak snažnog regulatornog i finansijskog okvira ograničava podršku gradovima koji su spremni da proaktivno izrađuju SUMP-ove.

Na lokalnom nivou ključni izazovi obuhvataju ograničene administrativne kapacitete, nedostatak stručnog znanja i nedovoljnu motivaciju donosilaca odluka, što je djelimično posljedica izostanka jasne nacionalne podrške.

U takvim okolnostima SUMP se često ne doživljava kao strateški razvojni alat, već kao administrativna obaveza vezana za ispunjavanje formalnih zahtjeva.

Čak i u slučajevima kada je SUMP izrađen, njegova implementacija i praćenje često su ograničeni. Umjesto da bude osnovni dokument koji usmjerava dugoročni razvoj urbane mobilnosti, SUMP se nerijetko svodi na statičan dokument bez sistemskog sprovođenja i kontinuirane evaluacije, čime se značajno umanjuje njegov potencijalni doprinos održivom razvoju gradova.

TEN-T na Zapadnom Balkanu

Revizijom TEN-T okvira kroz Regulativu (EU) 2024/1679 značajno je promijenjen položaj Zapadnog Balkana u evropskoj transportnoj mreži. Najvažnija novost je uspostavljanje Evropskog transportnog koridora Zapadni Balkan – Istočni Mediteran (WBEM), koji po prvi put objedinjuje šest partnera Transportne zajednice (Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Kosovo, Sjevernu Makedoniju i Srbiju) sa državama članicama EU u jedinstvenu multimodalnu transportnu cjelinu. Koridor povezuje centralnu Evropu sa lukama na Jadranu i istočnom Mediteranu i predstavlja ključnu infrastrukturnu vezu između regiona i jedinstvenog tržišta EU.

Nova TEN-T struktura istovremeno uvodi proširenu osnovnu mrežu (engl. *Extended Core Network*), uz postojeću osnovnu i sveobuhvatnu mrežu, čime se omogućava fazno unapređenje infrastrukture. U regionalnom kontekstu, to znači da TEN-T više nije samo pitanje izgradnje pojedinačnih putnih dionica i pruga, već sve više postaje okvir za usklađivanje infrastrukturnih investicija, prekogranične povezanosti, multimodalnosti, digitalizacije, otpornosti na klimatske promjene i održive urbane mobilnosti.

Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice o TEN-T mreži za 2025. godinu [11], koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran obuhvata oko 5.750 km puteva, 6.201 km željezničkih pruga, 20 morskih luka, 14 aerodroma, 14 intermodalnih terminala i 25 urbanih čvorova. Njegov razvoj stoga ima potencijal da promijeni način na koji se u regionu planiraju i prioritizuju saobraćajne investicije, posebno imajući u vidu potrebu za boljim povezivanjem željeznice, luka, terminala i urbanih područja.

Istovremeno, stanje infrastrukture u regionu je prilično neujednačeno. Dugogodišnje nedovoljno ulaganje u održavanje i modernizaciju posebno je izraženo u željezničkom sektoru, dok se najveći dio sredstava i dalje ulaže u izgradnju puteva. Zbog toga Transportna zajednica i Evropska komisija u godišnjim izvještajima sve snažnije naglašavaju potrebu da se regionalna ulaganja preusmjere na željeznicu, multimodalnost, digitalizaciju i otpornost infrastrukture, uz istovremeno unapređenje kvaliteta i bezbjednosti postojeće mreže.

TEN-T u Crnoj Gori

Crna Gora ima izuzetno važnu ulogu u novoj TEN-T strukturi zahvaljujući kombinaciji Luke Bar, željezničke pruge Bar – Vrbnica i putnog koridora Bar – Boljare. Ova infrastruktura povezuje Jadran sa Srbijom i širim tržištem centralne i jugoistočne Evrope. Revizijom TEN-T mreže, željeznička pruga Bar – Podgorica – Vrbnica uvrštena je u Evropski transportni koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran (WBEM), čime je dodatno potvrđen njen strateški značaj.

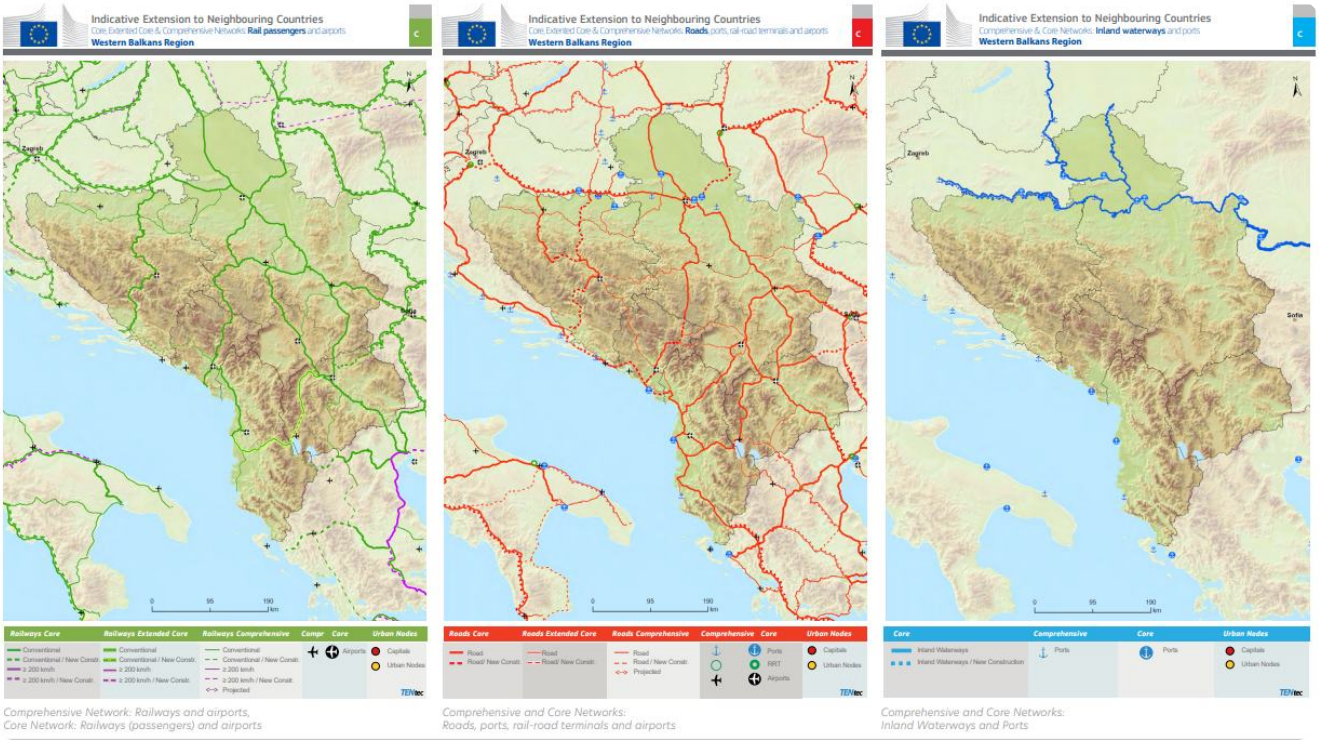
Ključni prioritet je razvoj multimodalnog koridora Bar – Podgorica – Vrbnica, koji treba da integriše pomorski, željeznički i drumski saobraćaj. Poseban značaj ima modernizacija željezničke pruge Bar – Vrbnica. Prema podacima Transportne zajednice, projekti podržani kroz instrumente EU obuhvataju oko 168 km pruge, sa ukupnim procijenjenim ulaganjima od približno 405 miliona eura, uključujući rekonstrukciju mostova i tunela, sanaciju kritičnih dionica, modernizaciju signalizacije i rekonstrukciju dionice Bar – Golubovci. [11]

Na putnoj mreži ključni razvojni projekat je nastavak autoputa Bar – Boljare, koji je dio WBEM koridora. Tokom 2026. godine počeli su pripremni radovi na dionici Mateševo – Andrijevica, dok je u vrijeme izrade ovog dokumenta u toku tender za dionicu Smokovac – Tološi, koja je dio planirane sjeverne obilaznice oko Podgorice. Kroz Crnu Goru se planira i Jadransko-jonski koridor kao produžetak osnovne TEN-T mreže, koji se u dužini od oko 127 kilometara proteže od granice sa Bosnom i Hercegovinom do granice sa Albanijom.

Za Crnu Goru je od posebnog značaja da se ova dva investiciona pravca (željeznica i putevi) ne posmatraju odvojeno jedan od drugog.

Pored toga, TEN-T okvir pruža mogućnost da se Luka Bar razvije kao regionalni intermodalni logistički centar, ali to zahtijeva istovremeno unapređenje lučke infrastrukture, željeznice, terminala, pristupnih puteva i logističkih usluga.

Nacionalni okvir trenutno predstavlja „Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019-2035“, čije je ažuriranje u toku kako bi se razvoj strateški usmjerio ka održivoj mobilnosti i pripremio novi implementacioni okvir.



Slika 1 *Indikativno proširenje sveobuhvatne i osnovne transevropske transportne mreže (TEN-T) na Zapadni Balkan*

TEN-T u Bosni i Hercegovini

Bosna i Hercegovina ima jednu od najvažnijih pozicija na TEN-T mreži Zapadnog Balkana zahvaljujući Koridoru Vc, koji povezuje Mađarsku i Hrvatsku sa centralnom Bosnom i Hercegovinom i lukom Ploče. Revizijom TEN-T mreže Koridor Vc postaje sastavni dio novog WBEM koridora, čime se njegov značaj dodatno povećava u evropskom kontekstu.

Razvoj TEN-T mreže u Bosni i Hercegovini dominantno je usmjeren na završetak Koridora Vc, posebno kroz izgradnju preostalih dionica autoputa između sjeverne granice sa Hrvatskom, Doboja, Sarajeva i Mostara.

Iako je putna infrastruktura dominantna komponenta investicionog ciklusa, dugoročna konkurentnost Koridora Vc zavisi i od razvoja željezničke infrastrukture i kvalitetnog povezivanja sa lukom Ploče. U tom smislu, TEN-T treba posmatrati kao multimodalni koridor, a ne samo kao projekat izgradnje autoputeva. To podrazumijeva istovremeno unapređenje željeznice, intermodalnih terminala, graničnih prelaza i logističkih kapaciteta.

Poseban institucionalni izazov predstavlja činjenica da je upravljanje saobraćajnom infrastrukturom u Bosni i Hercegovini podijeljeno između različitih nivoa vlasti. Efikasna implementacija TEN-T projekata stoga zahtijeva snažniju koordinaciju između državnog nivoa, entiteta, upravljača infrastrukture i lokalnih vlasti, naročito kod projekata koji prelaze administrativne granice.

TEN-T u Srbiji

Srbija ima najkompleksniju TEN-T poziciju među zemljama Zapadnog Balkana. Njenu teritoriju presijecaju dva evropska transportna koridora – WBEM i Rajna – Dunav, zbog čega je ova država ključna tačka povezivanja centralne Evrope sa južnim i jugoistočnim dijelom kontinenta. WBEM obuhvata, između ostalog, pravac Koridora X kroz Srbiju, dok koridor Rajna – Dunav obuhvata dionice prema Vršcu i mađarskoj granici, kao i unutrašnje plovne puteve Dunava, Save i Tise.

Zbog svog geografskog položaja, Srbija ima potencijal da bude jedno od najvažnijih intermodalnih logističkih čvorišta regiona. Poseban značaj imaju Beograd, Novi Sad i Niš, kao i veze prema Mađarskoj, Hrvatskoj, Rumuniji, Bugarskoj, Sjevernoj Makedoniji i Crnoj Gori.

Ulaganja u putnu infrastrukturu su veoma intenzivna. U najnovijem izvještaju Transportne zajednice o TEN-T mreži evidentirana su tri aktivna projekta, ukupne vrijednosti oko 3,2 milijarde eura, koji obuhvataju dionice Niš – Pločnik, Novi Sad – Ruma i Požega – Duga Poljana, a navedeni su i drugi projekti koji su u pripremi. [11]

Međutim, dugoročna TEN-T konkurentnost Srbije u velikoj mjeri zavisi od željezničke infrastrukture. Modernizacija pravca Beograd – Niš – Dimitrovgrad, nastavak razvoja veze prema mađarskoj granici i unapređenje Koridora X ključni su za povećanje udjela željeznice u međunarodnom teretnom saobraćaju.

Srbija je takođe jedina zemlja Zapadnog Balkana čija TEN-T mreža obuhvata značajnu komponentu unutrašnjih plovnih puteva, prije svega Dunav, Savu i Tisu. To stvara dodatni potencijal za razvoj intermodalnog transporta i povezivanje rječnih luka sa željezničkom i putnom infrastrukturom.

Za Srbiju je, stoga, ključno pitanje kako postojeću tranzitnu prednost pretvoriti u funkcionalnu multimodalnu i logističku prednost. To podrazumijeva ne samo izgradnju novih puteva, već i modernizaciju željeznice, razvoj teretnih terminala, efikasnije granične prelaze, digitalizaciju saobraćajnih procesa i bolje povezivanje luka i logističkih centara.

TEN-T na Kosovu

Kosovo je revizijom TEN-T okvira uključeno u WBEM koridor, koji predstavlja njegovu jedinu osnovnu TEN-T koridorsku vezu. Koridor prolazi kroz Kosovo u pravcu sjever-jug, duž željezničke rute 10, koja ima ključan značaj za povezivanje Kosova sa Skopljem, Nišom i širim evropskim transportnim sistemom.

Najvažniji TEN-T prioritet ostaje modernizacija željezničke rute 10, uključujući dionice između Fushë Kosovë/Kosovo Polje, Mitrovice i granice sa Sjevernom Makedonijom. Projekat ima regionalni značaj jer predstavlja direktnu željezničku vezu između Srbije, Kosova i Sjeverne Makedonije. Međutim, napredak je neujednačen, posebno u pogledu signalizacije, telekomunikacija i pojedinih preostalih dionica.

Na putnoj mreži značajni su pravci Priština – Skoplje, Priština – Niš i Priština – Tirana, dok projekti na dionici Priština – Merdare ostaju važni za povezivanje sa Srbijom i regionalnu trgovinu. Transportna zajednica i Evropska komisija ukazuju na spor napredak pojedinih projekata, posebno zbog finansijskih, institucionalnih i pripremnih izazova. [11]

Kosovo je usvojilo „Multimodalnu transportnu strategiju 2023-2030“, koja naglašava modernizaciju infrastrukture, unapređenje upravljanja, bezbjednosti, zaštite životne sredine i digitalizacije transportnog sektora.

TEN-T u Albaniji

Albanija je jedna od zemalja u kojima nova TEN-T struktura donosi posebno snažan razvojni potencijal. Koridor VIII, koji čine i željeznički i drumski pravci u okviru koridora WBEM, povezuje albansku obalu i luke sa Sjevernom Makedonijom i dalje sa Bugarskom, dok je istovremeno značajan dio Jadransko-jonskog koridora integrisan u osnovnu TEN-T mrežu. Time Albanija dobija stratešku poziciju između jadranskih luka, unutrašnjosti Balkana i tržišta centralne Evrope.

Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice za 2025. godinu, Albanija trenutno sprovodi sedam TEN-T projekata na osnovnoj mreži, ukupne dužine oko 218,5 km i vrijednosti približno 2,22 milijarde eura. Među najznačajnijim projektima su obilaznica Tirane, proširenje autoputa Tirana – Drač i više dionica Jadransko-jonskog koridora. [11]

Poseban naglasak stavljen je na razvoj željeznice. Modernizacija i elektrifikacija dionice Drač – Rogožina, koja je u toku, kao i njeno dalje povezivanje sa Tiranom, uključujući vezu sa aerodromom, imaju strateški značaj za razvoj multimodalnog saobraćaja. Dugoročno, cilj je stvaranje funkcionalne veze između luka Drač i Valona, željezničke mreže, urbanih centara i susjednih država.

U novoj Nacionalnoj strategiji transportnog sektora do 2030. godine dodatno su naglašeni modernizacija osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže, razvoj multimodalnih koridora, digitalizacija, alternativna goriva, klimatska otpornost i izrada SUMP-ova u većim gradovima.

TEN-T u Sjevernoj Makedoniji

Sjeverna Makedonija ima izuzetno važnu tranzitnu funkciju u regionalnoj TEN-T mreži. Prema novom okviru, WBEM je jedini evropski transportni koridor koji prolazi kroz ovu zemlju, pri čemu su ključne rute povezane sa istorijskim Koridorom VIII i Koridorom X. Time Sjeverna Makedonija predstavlja jednu od najvažnijih kopnenih veza između jadranskih luka, Srbije, Bugarske i Grčke.

Putna mreža prolazi kroz period značajnih investicija. Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice za 2025. godinu, u Sjevernoj Makedoniji trenutno se sprovodi šest TEN-T projekata ukupne vrijednosti oko 2,3 milijarde eura, od čega se približno 1,8 milijardi eura odnosi na osnovnu mrežu. Projekti obuhvataju oko 189,7 km putne infrastrukture u različitim fazama realizacije. [11]

Poseban strateški značaj ima Koridor VIII, odnosno veza Skoplje – Kičevo – Ohrid – Struga – albanska granica, koja povezuje Sjevernu Makedoniju sa albanskim lukama i Jadranom. Transportna zajednica navodi da je dionica Drač – Rogožina – Kičevo – Skoplje, ukupne dužine oko 386 km, u novoj TEN-T strukturi uključena u proširenu osnovnu mrežu, sa rokom završetka do 2040. godine. [11]

Željeznička komponenta ostaje jednako važna. Modernizacija dionice prema Srbiji i Bugarskoj, uključujući Kumanovo – Beljakovce – Kriva Palanka – Deve Bair, ključna je za ostvarivanje punog potencijala Koridora VIII i X. Transportna zajednica posebno ukazuje na potrebu da infrastrukturna ulaganja budu praćena reformama u željezničkom sektoru, interoperabilnošću i uvođenjem ERTMS-a. [11]

Urbani čvorovi na Zapadnom Balkanu

Jedna od važnih novosti revidiranog TEN-T okvira je snažnije uključivanje gradova u planiranje evropske transportne mreže. Urbanim čvorovima više se ne pristupa samo kao mjestima kroz koja prolazi infrastruktura, već kao ključnim tačkama u kojima se integrišu različiti vidovi prevoza, putnički i teretni tokovi, javni prevoz i takozvana prva i posljednja milja.

Za zemlje Zapadnog Balkana ova promjena je posebno značajna jer TEN-T obaveze postaju neposredno relevantne za nacionalne i lokalne vlasti, uključujući i pristup fondovima EU. Prema novom okviru, urbani čvorovi moraju da razvijaju SUMP-ove za svoja funkcionalna urbana područja, obezbijede multimodalne i intermodalne terminale i izvještavaju Evropsku komisiju o podacima relevantnim za urbanu mobilnost. Rok za usvajanje SUMP-ova u urbanim čvorovima je 2027. godina, dok se do 2030. godine očekuje uspostavljanje multimodalnih putničkih i teretnih čvorišta.

Pored toga, Transportna zajednica je 2026. godine razvila regionalni Okvir politika i mapu puta za integrisanu održivu urbanu mobilnost na Zapadnom Balkanu, koji predviđa uspostavljanje nacionalnih programa podrške SUMP-ovima (engl. *National SUMP Support Programmes – NSSP*). Cilj je prelazak sa fragmentisanog pristupa zasnovanog na pojedinačnim projektima na sistematski i integrisani model nacionalne podrške razvoju održive urbane mobilnosti, koji obuhvata institucionalnu koordinaciju, finansiranje, tehničke kapacitete, praćenje sprovođenja i usklađivanje sa evropskim pravilima. [4]

U tom smislu, nova TEN-T politika otvara prostor za mnogo snažnije povezivanje nacionalnih transportnih politika i lokalnog planiranja urbane mobilnosti. Za gradove Zapadnog Balkana to predstavlja priliku da kroz kvalitetnije planiranje javnog prevoza, intermodalnih čvorišta, aktivnih vidova prevoza i digitalnih rješenja povećaju dostupnost, smanje potrebu za automobilima i poboljšaju kvalitet urbanog prostora.

U narednom periodu očekuje se da Evropska komisija zvanično uvrsti odabrane gradove Zapadnog Balkana na listu urbanih čvorova.

Preporuke

U skladu sa Regulativom o TEN-T, potrebno je uspostaviti snažniji nacionalni okvir koji će gradovima omogućiti efikasnu pripremu, sprovođenje i praćenje mjera održive mobilnosti. Stoga u nastavku navodimo nekoliko preporuka relevantnim lokalnim i državnim vlastima.

1 Uspostavljanje nacionalne kontakt tačke

Od izuzetne je važnosti uspostaviti nacionalnu kontakt tačku za SUMP, što je jedan od glavnih uslova koje je postavila Evropska komisija. Nakon uspostavljanja, nacionalna kontakt tačka bi trebalo da formira nacionalnu radnu grupu za izradu i sprovođenje nacionalnih smjernica za SUMP-ove, u koju bi bili uključeni predstavnici relevantnih ministarstava, regionalne i lokalne samouprave, stručnih institucija, sektora saobraćaja i prostornog planiranja, akademske zajednice i organizacija civilnog društva. Takva radna grupa omogućila bi koordinisan pristup ispunjavanju TEN-T obaveza i usklađivanje nacionalnih politika sa evropskim zakonodavnim okvirom.

Istovremeno je potrebno obezbijediti kontinuiranu međuresornu koordinaciju nadležnih organa unutar funkcionalnih urbanih područja, jer se Regulativom o TEN-T upravo naglašava važnost integrisanog upravljanja mobilnošću na nivou urbanih čvorova i njihovih gravitacionih područja.

2 Izrada nacionalnog programa za SUMP

Zbog potrebe za jedinstvenom metodologijom izrade SUMP-ova, kao i mogućnosti njihovog poređenja, praćenja i evaluacije, neophodno je da se na nacionalnom nivou izradi program za SUMP. Program je jedan od glavnih uslova za sve članice i pridružene članice EU, zbog čega je potrebno staviti snažan fokus na izradu Nacionalnog programa za SUMP kako bi se ispunile obaveze koje je postavila Evropska komisija, ali i kako bi svi budući SUMP-ovi bili kvalitetno, strateški i stručno izrađeni, a njihova implementacija izvodljiva i usklađena sa strateškim pravcem razvoja Evropske unije.

Posebnu pažnju potrebno je posvetiti usklađivanju SUMP-ova sa drugim strateškim i planskim dokumentima, uključujući prostorne planove, Akcione planove održivog upravljanja energijom i prilagođavanja klimatskim promjenama (SECAP), planove održive urbane logistike i druge relevantne razvojne strategije. Integracija tih dokumenata ključna je za ostvarivanje klimatskih ciljeva, efikasnije korišćenje javnih sredstava i kvalitetnije planiranje infrastrukturnih ulaganja u okviru TEN-T mreže.

3 Funkcionalna urbana područja i transportno siromaštvo

Nacionalni pristup izradi i sprovođenju SUMP-ova potrebno je razvijati na nivou funkcionalnih urbanih područja, odnosno uz uključivanje prigradskih i ruralnih područja koja su sa gradovima povezana dnevnim migracijama. Time se obezbjeđuje efikasnije planiranje mobilnosti, bolja povezanost različitih saobraćajnih sistema i smanjenje saobraćajnih i ekoloških pritisaka.

U novom, trećem izdanju Smjernica za izradu i sprovođenje SUMP-ova, jedna od ključnih novosti je poseban naglasak na uključivanju periurbanih i ruralnih područja, koja su do sada bila zanemarivana iako su strateški izuzetno važna.

Takođe, poseban naglasak stavljen je na socijalnu inkluziju, ali i na rješavanje problema transportnog siromaštva.

4 Jačanje kapaciteta i tehnička podrška

Gradovima i drugim nadležnim organima potrebno je obezbijediti sistemsku tehničku pomoć i stručnu podršku tokom svih faza izrade i sprovođenja SUMP-ova. Uz to, potrebno je razviti nacionalne programe obuke i izgradnje kapaciteta za predstavnike lokalnih i regionalnih vlasti i druge zainteresovane strane uključene u sprovođenje mjera održive mobilnosti.

Kako bi gradovi mogli kvalitetno da sprovode SUMP-ove, neophodno je obezbijediti i finansijsku podršku za zapošljavanje i zadržavanje stručnog administrativnog kadra i angažovanje spoljnih stručnjaka, naročito u manjim gradovima sa ograničenim resursima.

5 Razmjena znanja i komunikacija

Potrebno je sistemski podsticati umrežavanje, međusobno učenje i razmjenu iskustava među gradovima i regionima, uključujući udaljena, ostrvska i rijetko naseljena područja, kako bi se obezbijedila prenosivost uspješnih rješenja i smanjile razlike u kapacitetima među područjima. Pored toga, važno je povećati informisanost o postojećim evropskim alatima, smjernicama i resursima.

Uz stručnu podršku, potrebno je organizovati i koordinisati komunikacione kampanje usmjerene na promociju održive mobilnosti, bolje razumijevanje koristi od mjera održive mobilnosti i snažnije uključivanje građana i lokalnih zainteresovanih strana u procese planiranja.

6 Praćenje kvaliteta i upravljanje podacima

Kako bi se obezbijedilo efikasno sprovođenje SUMP-ova, potrebno je unaprijediti kvalitet njihove izrade, sprovođenja i evaluacije kroz razvoj jasnih metodologija, standarda kvaliteta i nacionalnih mehanizama praćenja.

Takođe je važno redovno preispitivati nacionalni regulatorni i institucionalni okvir kako bi se otklonile administrativne i zakonodavne prepreke za razvoj efikasnih planova održive mobilnosti, posebno u kontekstu zahtjeva Regulative o TEN-T.

Poseban naglasak potrebno je staviti na razvoj sistema praćenja indikatora održive urbane mobilnosti, uključujući omogućavanje prikupljanja, razmjene i korišćenja relevantnih nacionalnih, regionalnih i privatnih podataka. Kvalitetni podaci ključni su za mjerenje napretka ka ciljevima održive mobilnosti, klimatske neutralnosti i smanjenja emisija iz saobraćaja, ali i za usklađivanje sa evropskim zahtjevima u pogledu izvještavanja u okviru TEN-T.

Literatura

[1] Evropska komisija, *Regulativa (EU) 2024/1679 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA*. 2024. Pristupljeno: 1. juna 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679

[2] Transportna zajednica, „STRATEGY FOR SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY IN THE WESTERN BALKANS“, jul 2021. Pristupljeno: 1. juna 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2021/06/Strategy-for-Sustainable-and-Smart-Mobility-in-the-Western-Balkans.pdf

[3] European Commission, „Trans-European Transport Network (TEN-T)“. Pristupljeno: 7. jula 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

[4] Transport Community, GIZ, NALAS, ODRAZ, i CIVINET Slo-Cro-SEE, „Policy Framework and Roadmap for Integrated Sustainable Urban Mobility for the Western Balkans“, 2026. Pristupljeno: 8. septembra 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2026/06/SUMP-Policy-Framework-and-Roadmap.pdf

[5] A. Buczyński, „Integrating cycling in the trans-European transport network“, 2024. [Na internetu]. Dostupno na: www.ecf.com

[6] M. Stančec, „New Urban Mobility Indicator fiches released to support SUMP implementation“, jun 2024. Pristupljeno: 7. jula 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/new-urban-mobility-indicator-fiches-released-support-sump-implementation-2024-07-23_en

[7] Josip Lovrić, „TEN-T mreža u Republici Hrvatskoj“. Pristupljeno: 1. juna 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://www.advantageaustria.org/hr/01_Josip_Lovric_TEN-T_revizija_1.pdf

[8] Ministarstvo mora prometa i infrastrukture, „Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.)“, 2017. Pristupljeno: 1. juna 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf

[9] European Commission, *Regulativa (EU) 2023/1804 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA*. Eur-lex., 2023. Pristupljeno: 1. juna 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804

[10] M. Makar, A. Plevnik, i M. Slavulj, „Nacionalna podrška izradi planova održive urbane mobilnosti“, 2023. Pristupljeno: 1. juna 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://www.odraz.hr/wp-content/uploads/2023/11/Nacionalna-podrska-izradi-SUMP-ova_Web.pdf

[11] Transport Community, „Development of Indicative TEN-T Extension of Comprehensive and Core Network in Western Balkans“, 2025. Pristupljeno: 8. septembra 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/12/TEN-T-Report-WB-Web-1.pdf

PRILOZI 1–5

Karte TEN-T mreže i evropskih transportnih koridora

Izvor: Evropska komisija, TENtec – Map Finder Chart for European Transport Corridors

1 Sveobuhvatna TEN-T mreža i evropski transportni koridori str. 22

2 Koridor Baltičko more – Jadransko more str. 23

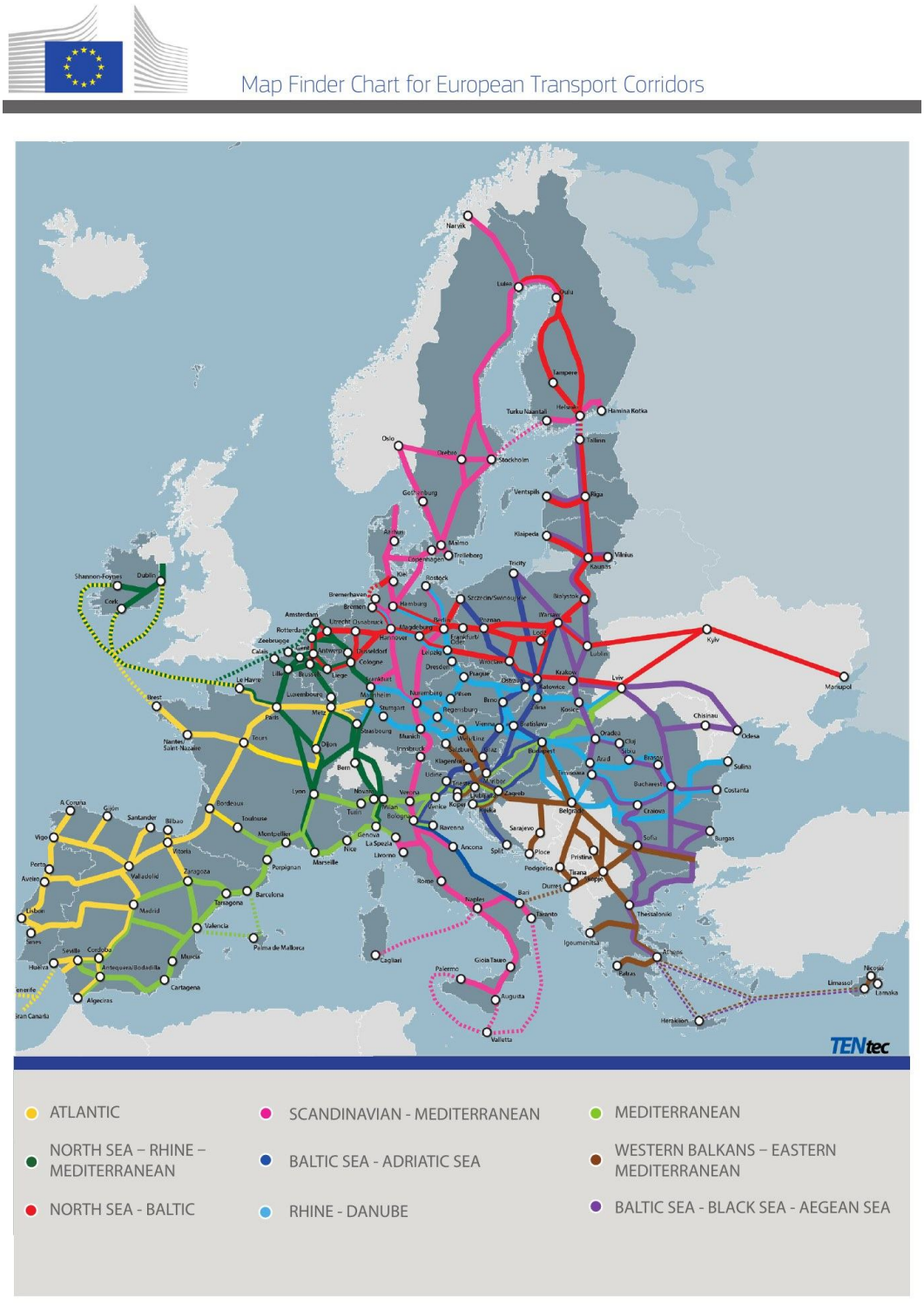
3 Mediteranski koridor str. 26

4 Koridor Rajna – Dunav str. 29

5 Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran str. 32

Prilog 1

Sveobuhvatna TEN-T mreža i evropski transportni koridori



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

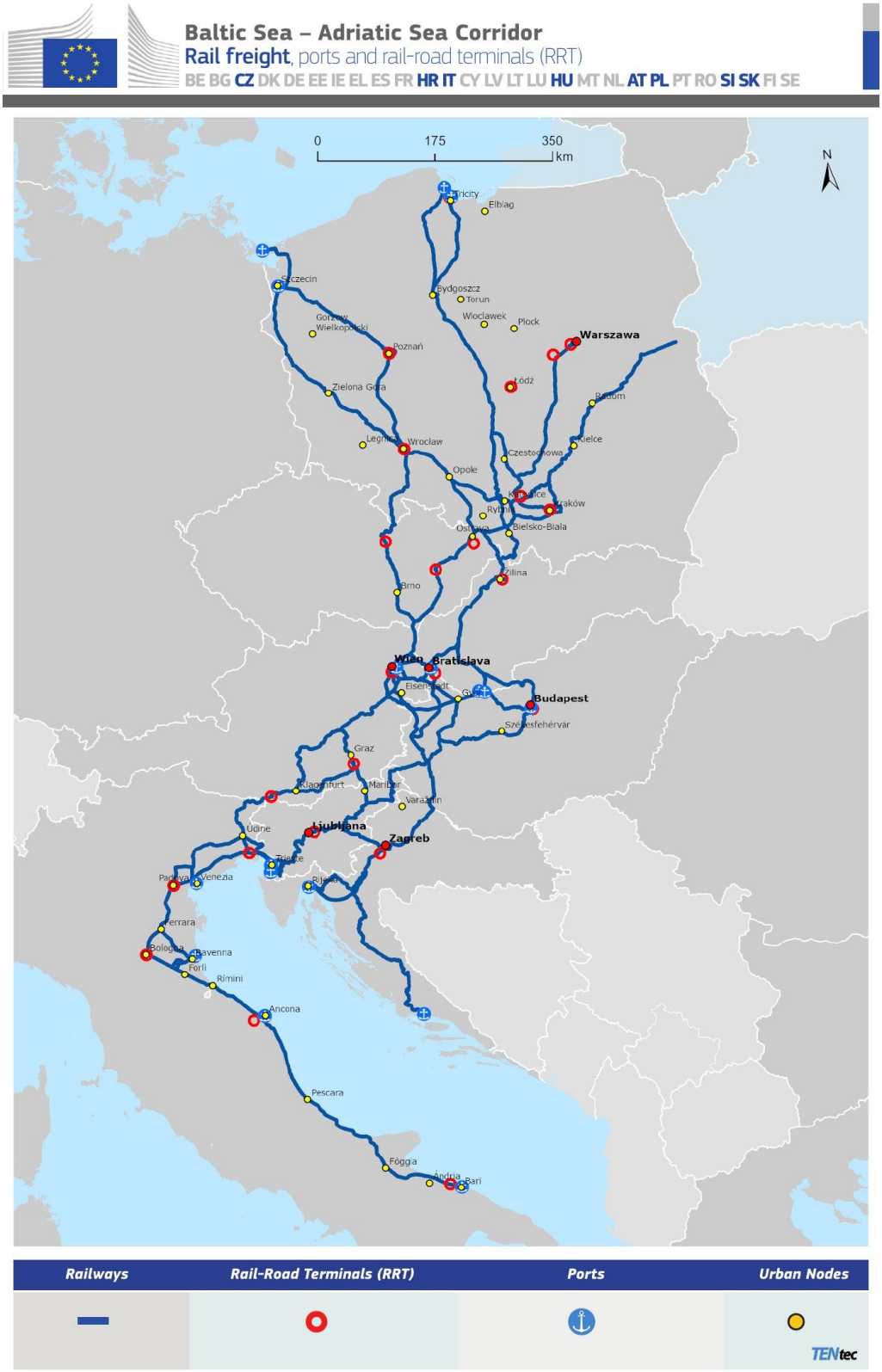
Unutrašnji plovni putevi i putna mreža · 1/3



Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3



Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

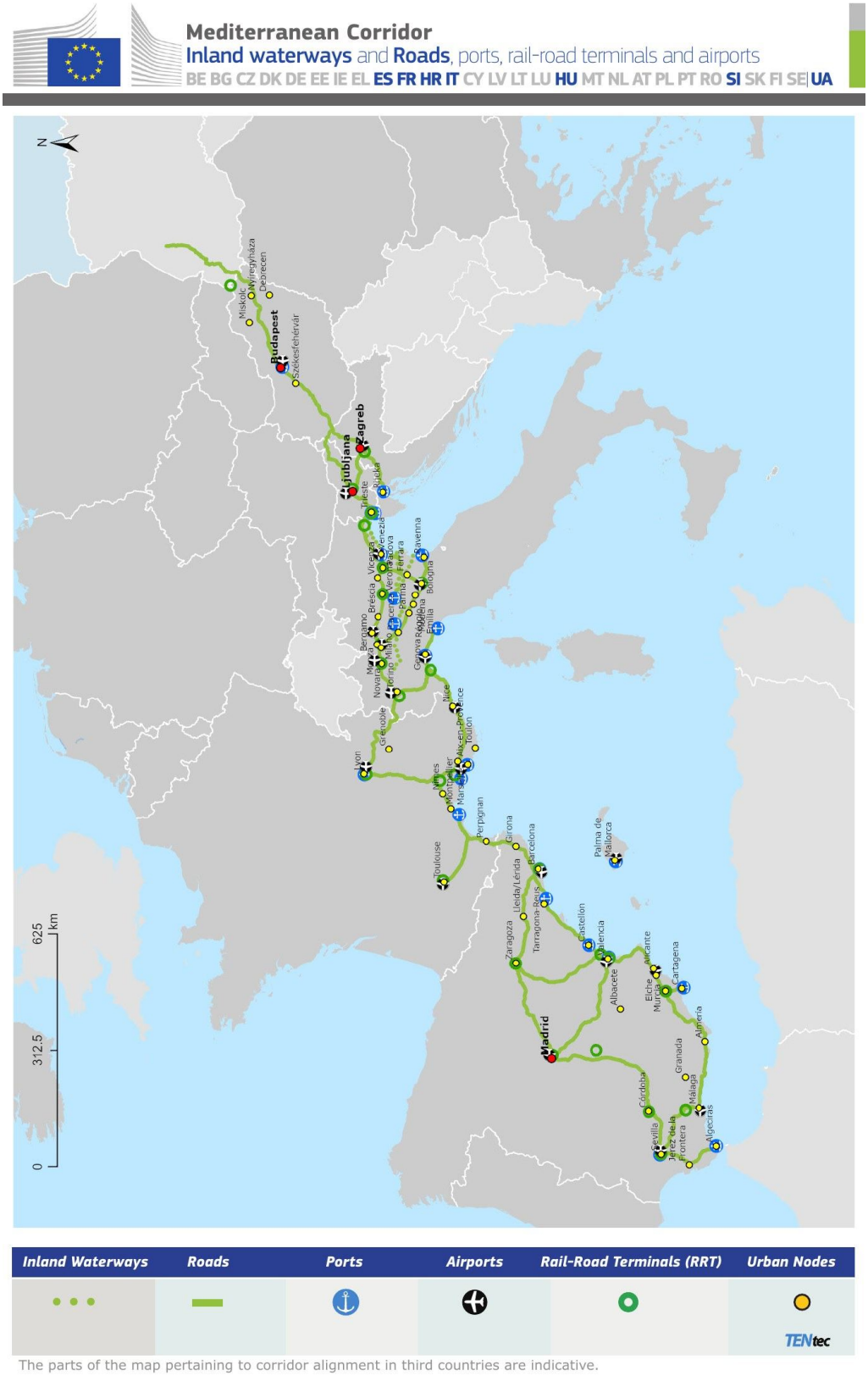
Željeznički putnički saobraćaj · 3/3



Prilog 3

Mediteranski koridor

Unutrašnji plovni putevi i putna mreža · 1/3

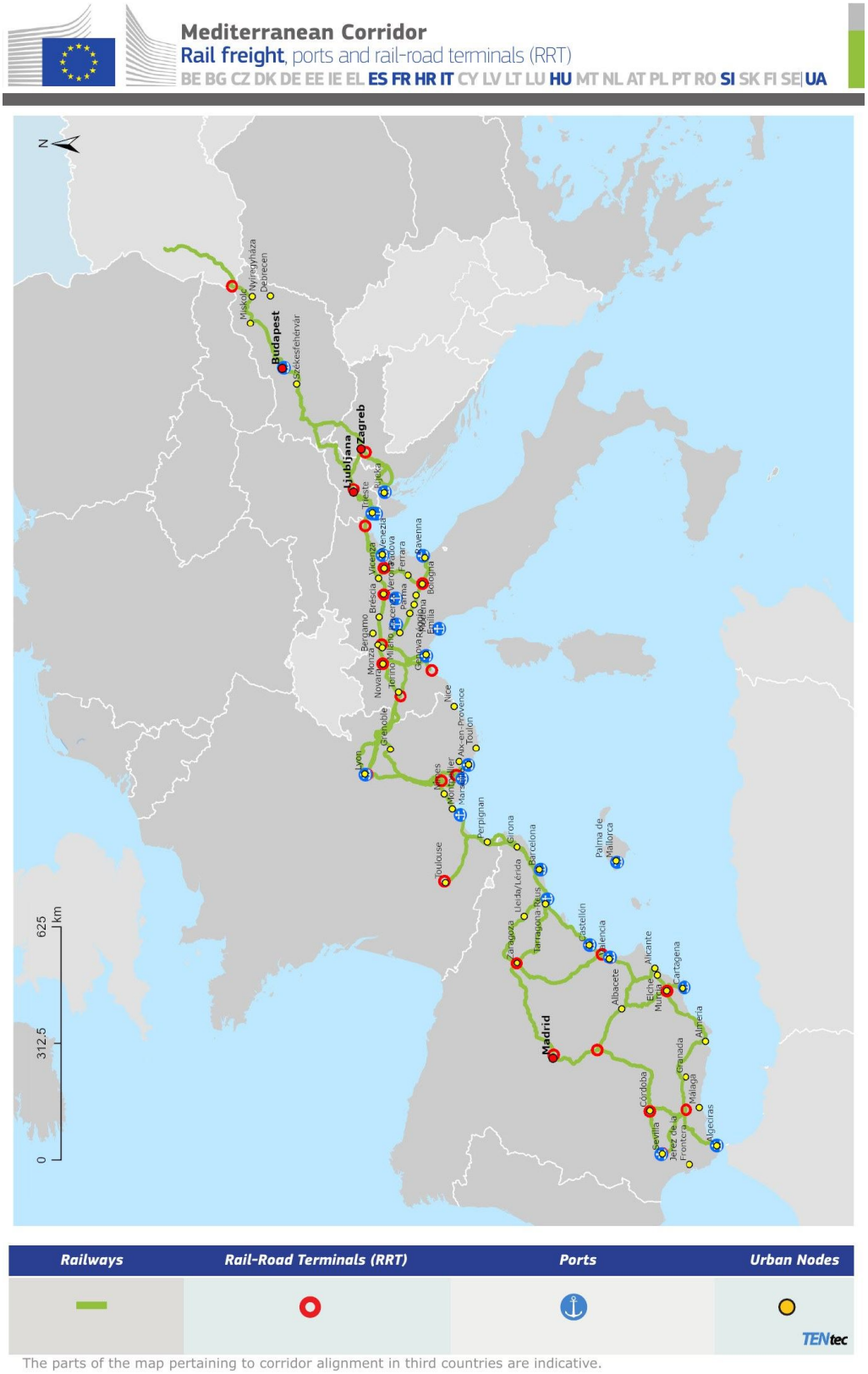


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 3

Mediteranski koridor

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3

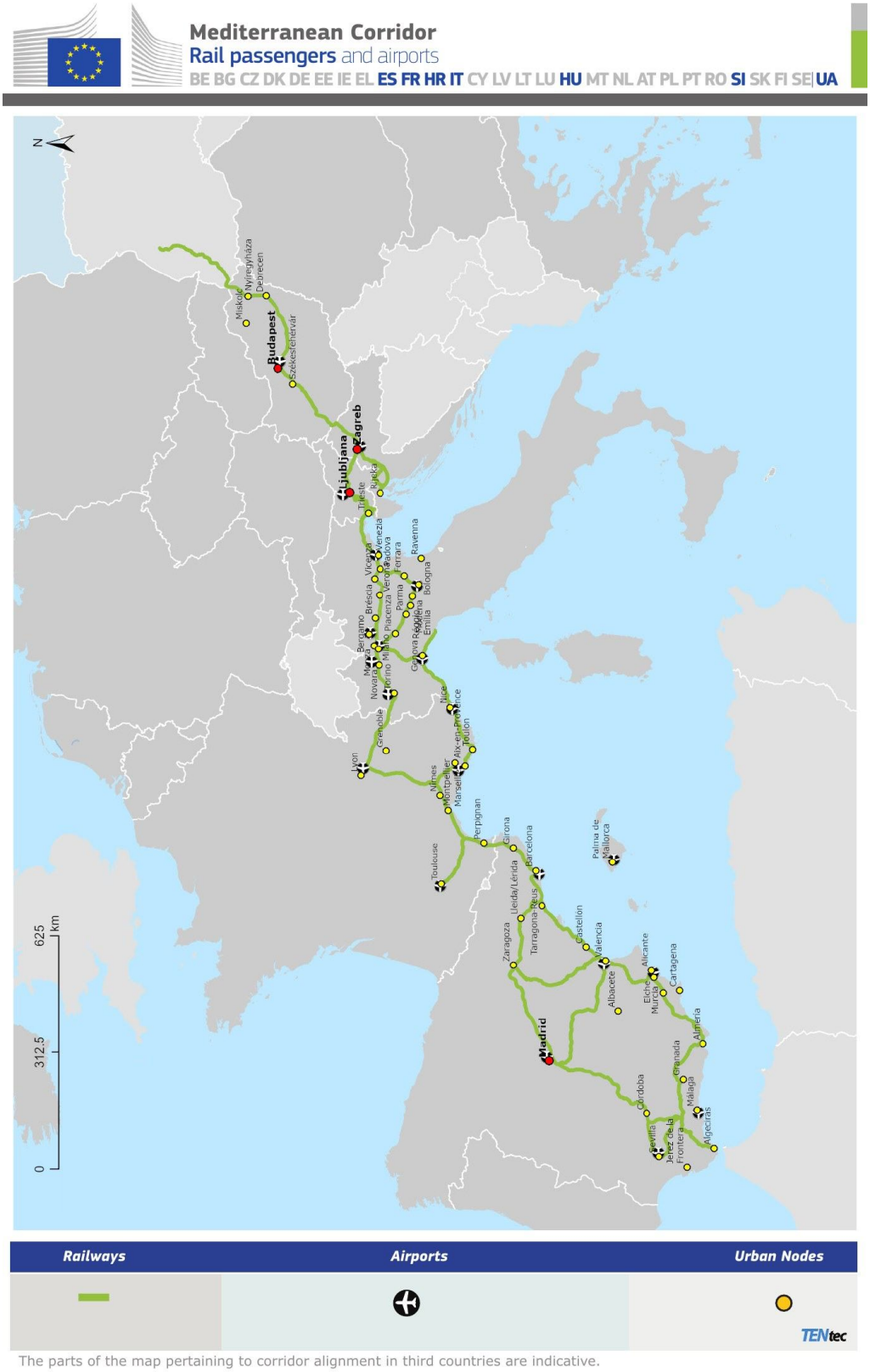


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 3

Mediteranski koridor

Željeznički putnički saobraćaj · 3/3

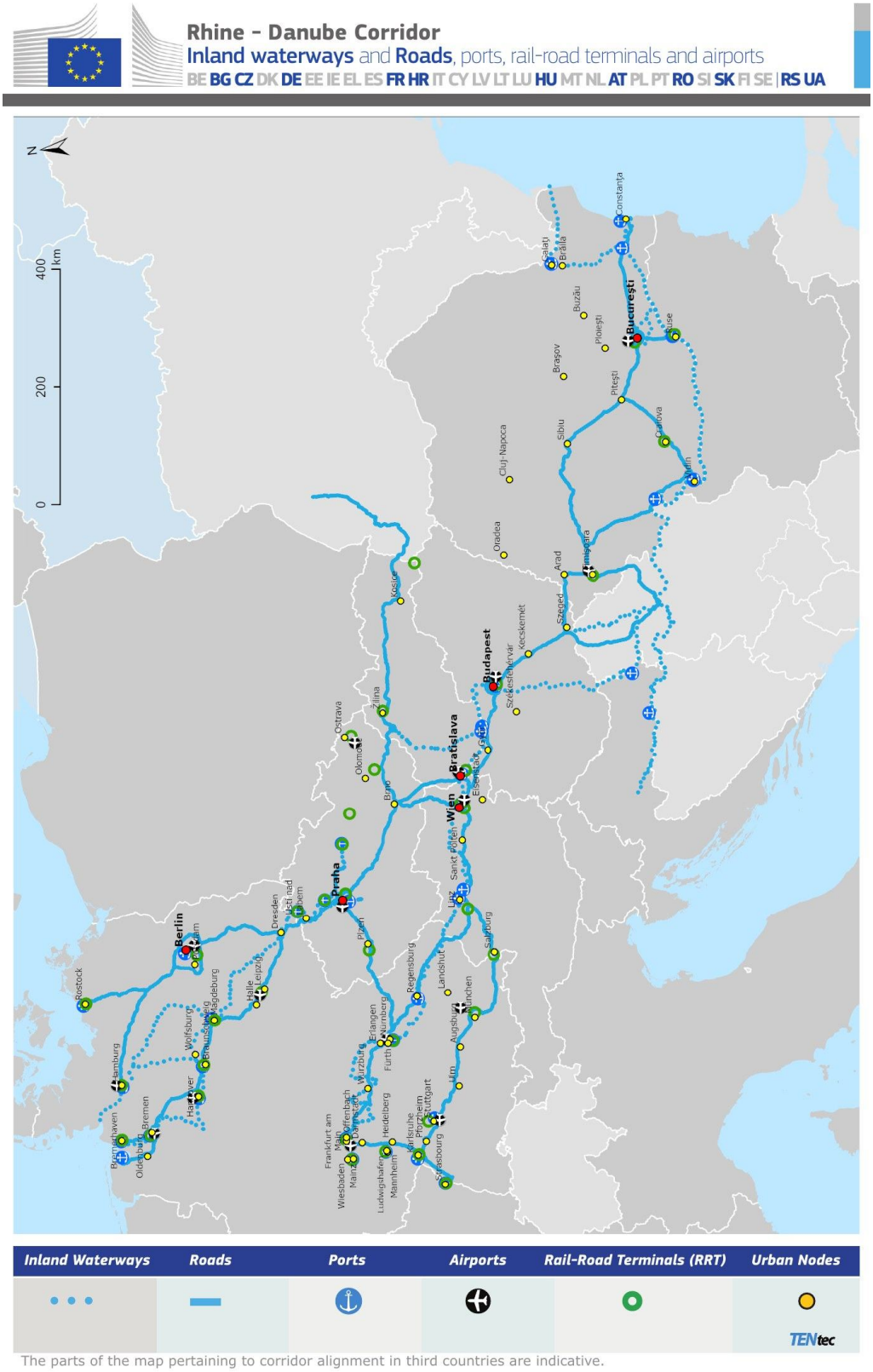


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Unutrašnji plovni putevi i putna mreža · 1/3

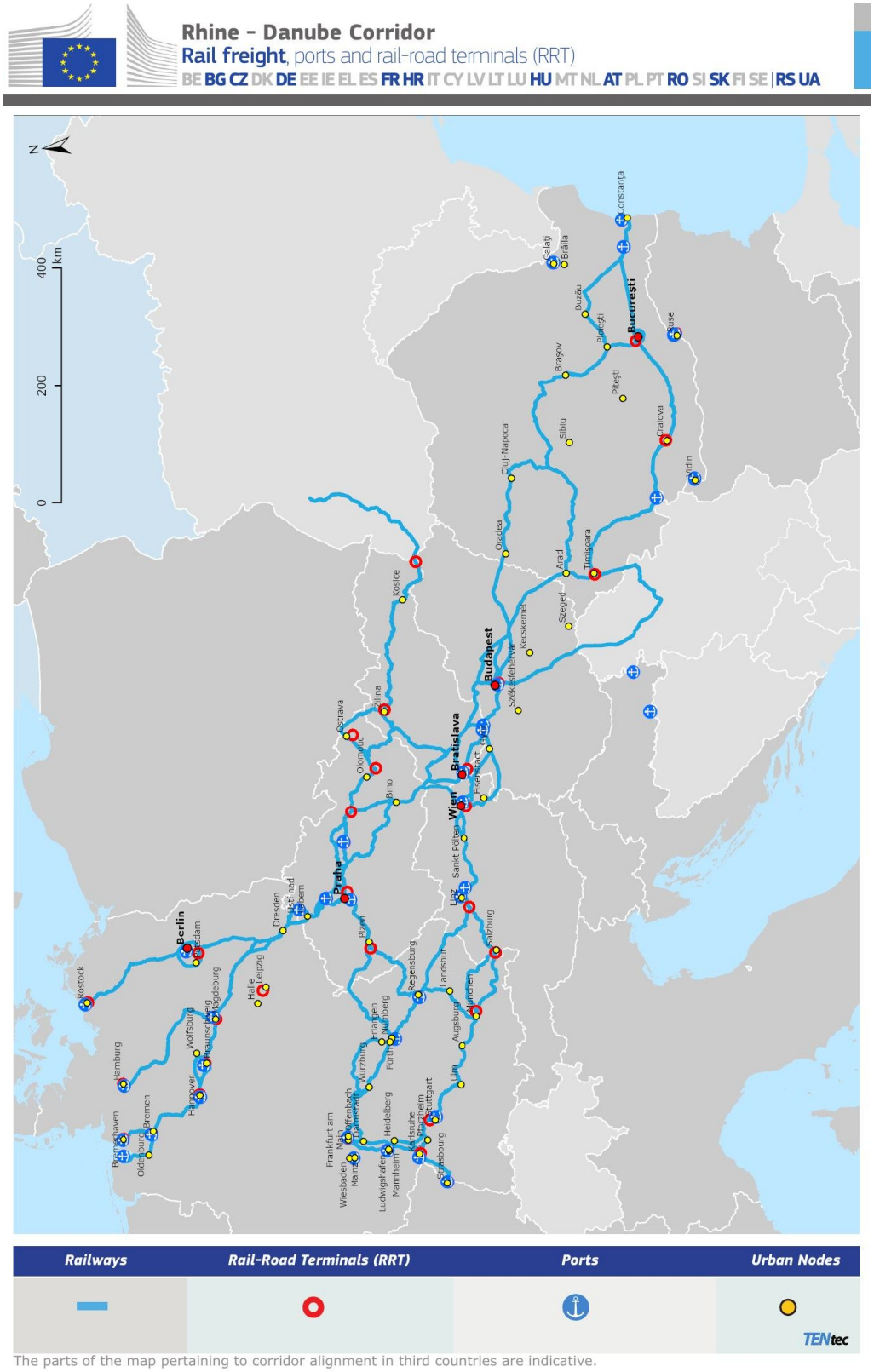


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3

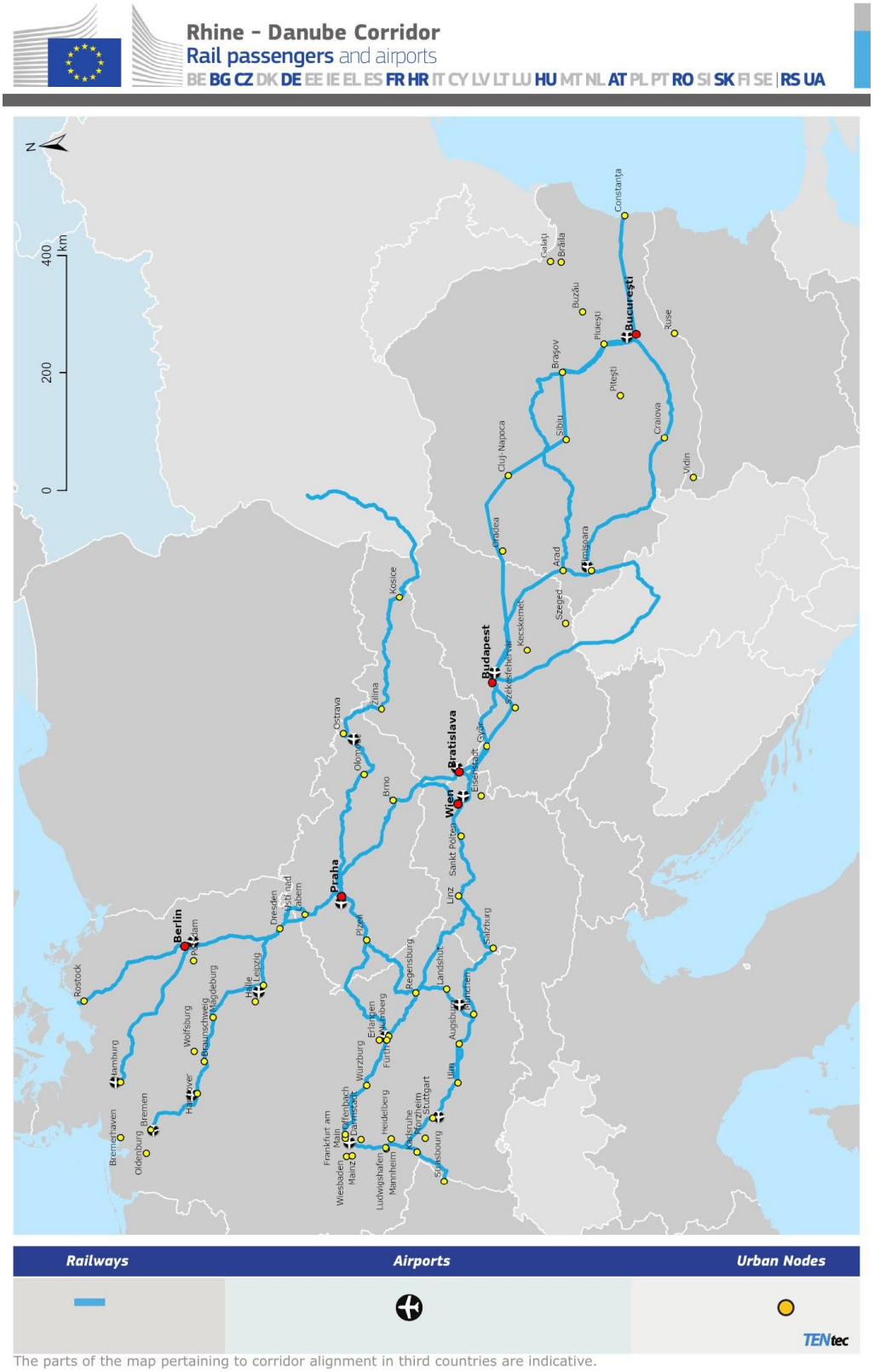


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Željeznički putnički saobraćaj · 3/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

Unutrašnji plovni putevi i putna mreža · 1/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

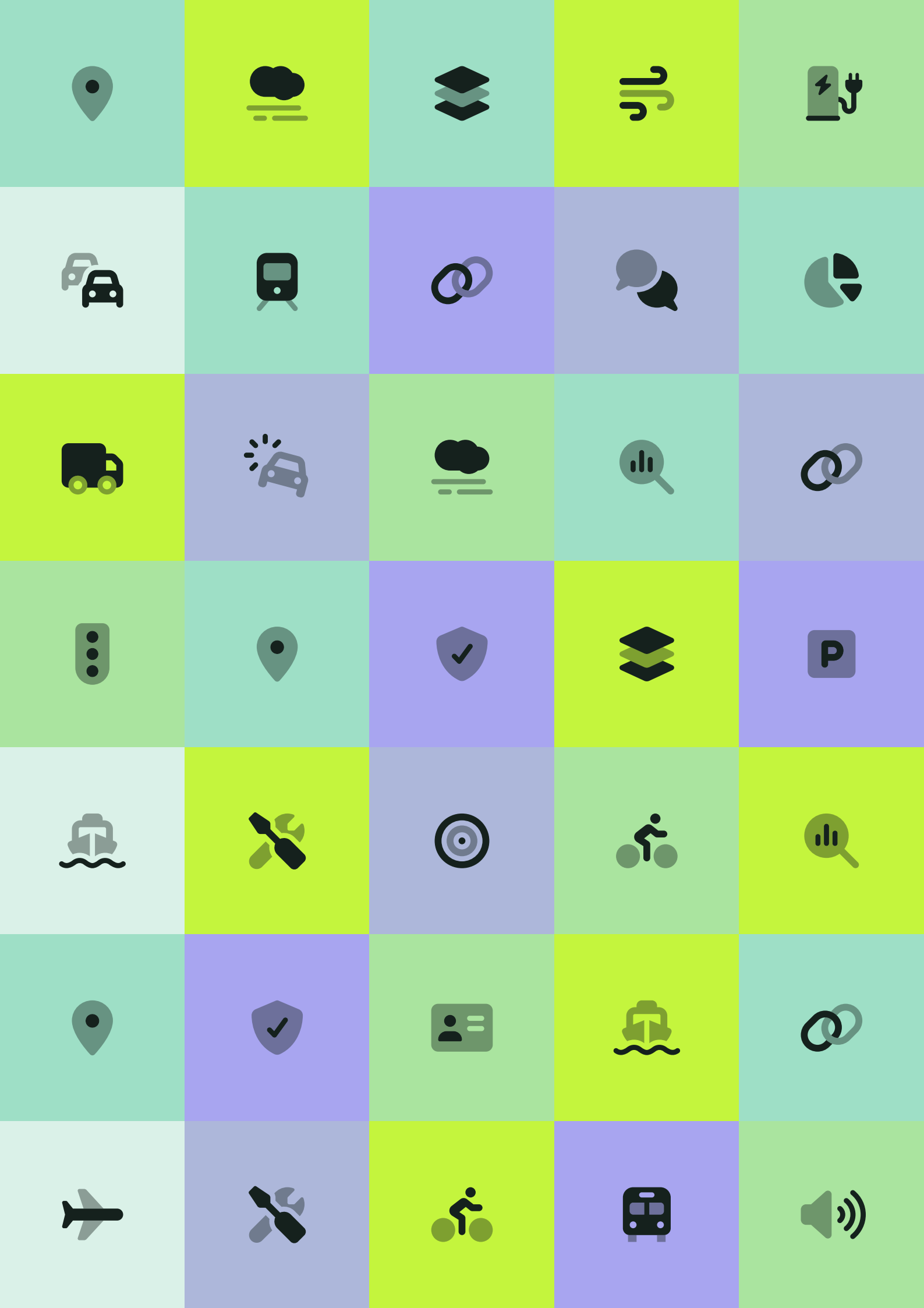
Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

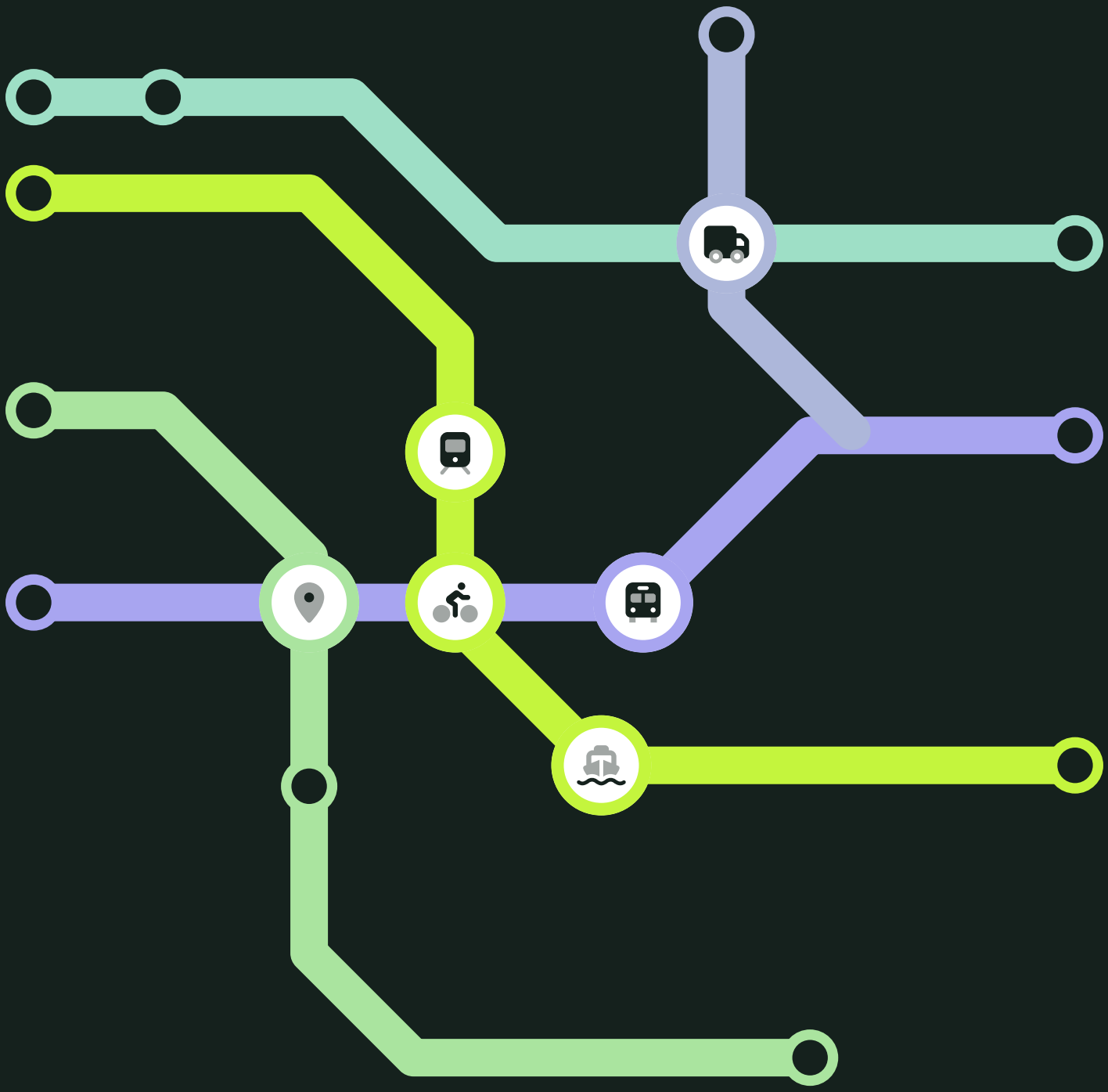
Željeznički putnički saobraćaj · 3/3



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.



biciklo.me odraz IUM GIRO THE CYCLING ADVOCACY OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS TRANSPORT COMMUNITY



TEN-T na Zapadnom Balkanu i u Hrvatskoj: vodič kroz pravni okvir i obaveze

Luka Vidan i Stefan Bulatović

2026.