biciklo.me odraz IUM GIRO

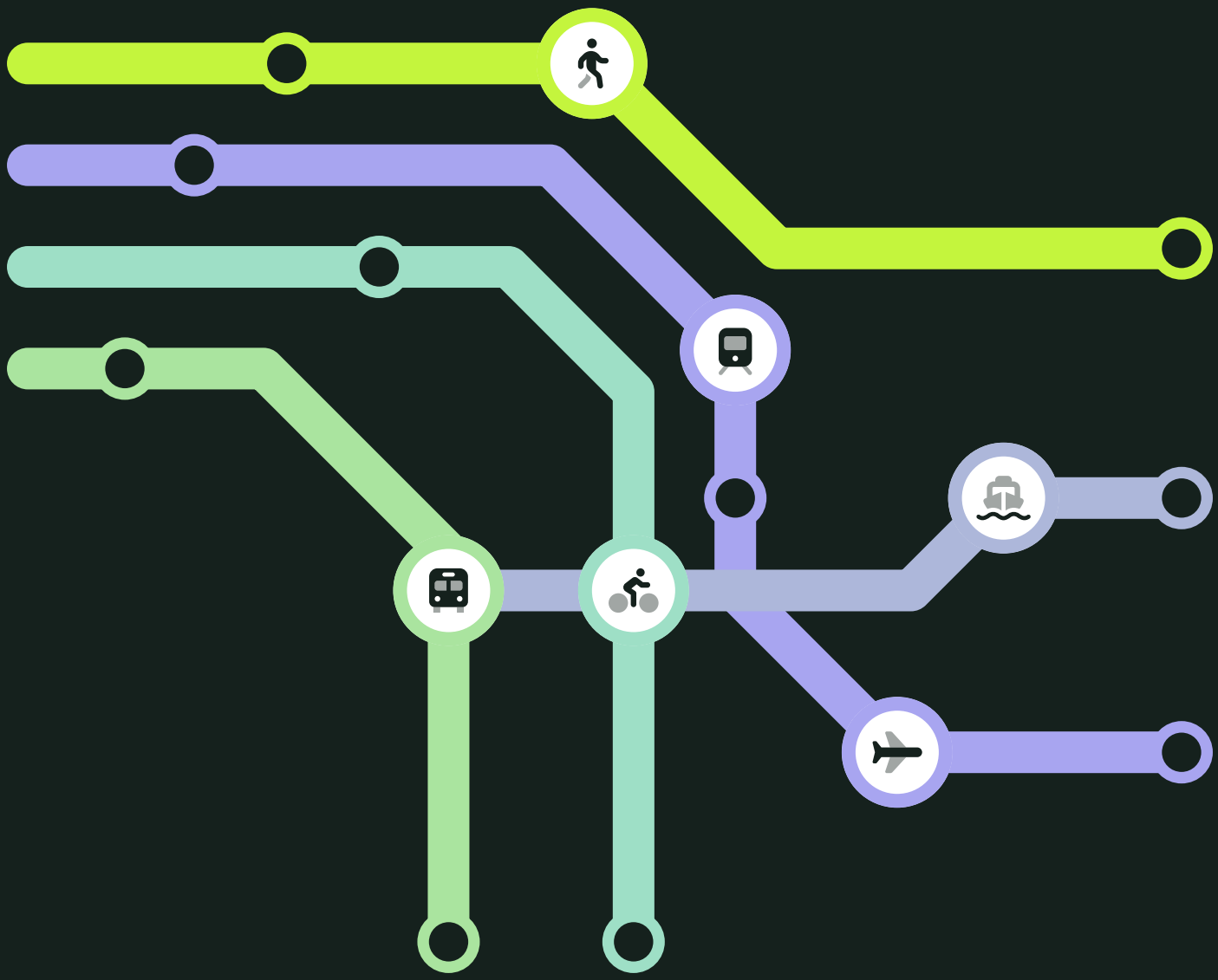
OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS

TRANSPORT COMMUNITY

SAŽETI PRIKAZ POLITIKE

TEN-T na Zapadnom Balkanu i u Hrvatskoj

Vodič kroz pravni okvir i obveze



Luka Vidan i Stefan Bulatović

2026.



SAŽETI PRIKAZ POLITIKE

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

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. Iznesena mišljenja i stavovi pripadaju isključivo autorima i ne odražavaju nužno stavove Fondacije.

Uvod

Urbana mobilnost ključna je sastavnica održivog gospodarskog razvoja, socijalne uključenosti i zaštite okoliša na području Europe. Kako urbana područja nastavljaju rasti i potražnja za mobilnošću se povećava, gradovi u regiji suočavaju se sa sve većim izazovima povezanima sa zagušenjem prometa, onečišćenjem zraka, emisijama stakleničkih plinova, sigurnošću na cestama i pristupačnošću. Gradovi površinski obuhvaćaju tek 4 % ukupne površine Europe, a u njima živi 75 % stanovnika. Gradovi su također odgovorni za preko 65 % ukupne energetske potrošnje i 70 % emisija CO2. Rješavanje tih izazova zahtijeva strukturiran, integriran i napredni pristup planiranju urbanog prometa.

Na europskoj razini, Okvir Europske unije za urbanu mobilnost pruža strateški temelj za razvoj sigurnih, pristupačnih, uključivih i bezemisijskih sustava urbane mobilnosti. Promiče usvajanje Planova održive urbane mobilnosti (*eng. Sustainable Urban Mobility Plan*, u nastavku teksta: SUMP) kao ključnog instrumenta planiranja koji osigurava integrirana, multimodalna i korisnički usmjerena prometna rješenja.

Uredba (EU) 2024/1679 predstavlja revidirani pravni okvir za razvoj transeuropske prometne mreže (TEN-T) s ciljem uspostave integriranog, multimodalnog, interoperabilnog i održivog prometnog sustava na razini Europske unije i pridruženih članica. Uredbom se definira hijerarhijska struktura mreže kroz osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu razinu, s jasno određenim rokovima realizacije (2030., 2040. i 2050.), pri čemu se naglasak stavlja na uklanjanje uskih grla, osobito na prekograničnim dionicama te na jačanje teritorijalne kohezije povezivanjem urbanih, ruralnih i perifernih područja. Poseban fokus usmjeren je na razvoj željezničkog i vodnog prometa kao nositelja održive mobilnosti, uz istodobno unapređenje cestovne i zračne infrastrukture u funkciji multimodalnosti. Uredba dodatno naglašava ulogu urbanih čvorova kao ključnih točaka integracije dugolinijskog i gradskog prometa, razvoj multimodalnih logističkih terminala te implementaciju digitalnih i inteligentnih transportnih sustava radi povećanja učinkovitosti i sigurnosti. U kontekstu klimatskih ciljeva, potiče se dekarbonizacija prometnog sektora kroz razvoj infrastrukture za alternativna goriva i jačanje otpornosti mreže na klimatske i druge poremećaje, dok se provedba temelji na projektima od zajedničkog interesa i koordinaciji kroz europske prometne koridore. [1]

Na Zapadnom Balkanu, **Strategijom održive i pametne mobilnosti (SSMS)**, koju je 2021. godine izradila Transportna zajednica, usklađuje se regionalna prometna politika s Europskim zelenim planom i Strategijom održive i pametne mobilnosti. Njome se utvrđuje jasan put prema zelenijem, sigurnijem i digitaliziranijem prometnom sustavu, uključujući posebne ciljeve vezane uz dekarbonizaciju urbanog prometa, modalnu raspodjelu (eng. *modal shift*), uspostavu infrastrukture za alternativna goriva i digitalizaciju usluga mobilnosti. [2]

Transeuropska prometna mreža (TEN-T)

Transeuropska prometna mreža (TEN-T) ključni je instrument Europske unije za planiranje i razvoj usklađene, učinkovite, multimodalne i visokokvalitetne prometne infrastrukture diljem cijelog EU-a. Ova mreža obuhvaća željeznice, unutarnje plovne putove, rute kratke obalne plovidbe i ceste koje povezuju urbane čvorove, pomorske i unutarnje luke, zračne luke te terminale. Njezin je glavni cilj potaknuti učinkovit prijevoz putnika i robe, osigurati pristup radnim mjestima i uslugama te omogućiti trgovinu i gospodarski rast. Povezivanjem prometnih sustava preko granica bez praznina, uskih grla ili nedostajućih karika, TEN-T jača ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju Europske unije. Osim toga, u skladu s revizijom iz 2024. godine, mreža je snažno usmjerena na smanjenje negativnog utjecaja prometa na okoliš i klimu te na povećanje sigurnosti i otpornosti cjelokupnog prometnog sustava. [3]

Provođenje i razvoj Transeuropske prometne mreže podupiru se ključnim zakonodavnim i strateškim aktivnostima, koje se primarno očituju kroz dva ključna stupa [3]:

- **Advancing the Trans-European Transport Network (TEN-T):** Ovom se direktivom izravno unaprjeđuje razvoj TEN-T mreže, jer se njome predviđa olakšanje i ubrzavanje administrativnih procesa te postupaka izdavanja dozvola za prekogranične infrastrukturne projekte.
- **Vojna mobilnost:** Riječ je o inicijativi Europske unije koja osigurava brz i neometan premještaj vojnog osoblja, opreme i sredstava unutar i izvan EU-a, uključujući i hitne situacije u kratkom roku te u velikim razmjerima. U ovom kontekstu transeuropska prometna mreža ima dvostruku namjenu (vojnu i civilnu), a Europska komisija u suradnji s državama članicama osigurava da infrastruktura zadovoljava oba uvjeta.

Okvir politika EU-a za održivu urbanu mobilnost

Europska unija uspostavila je sveobuhvatan i dinamičan okvir politika s ciljem potpore prema održivim, niskougljičnim i integriranim sustavima urbane mobilnosti. **SUMP**-ovi su postali središnji instrument unutar tog okvira, pružajući gradovima strateški i dugoročni pristup rješavanju prometnih izazova uz istodobno poboljšanje kvalitete života, smanjenje emisija i povećanje dostupnosti za sve korisnike. Od njihova uvođenja u okviru Paketa urbane mobilnosti iz 2013., SUMP-ovi su postupno jačani kroz ključne inicijative EU-a, uključujući Europski zeleni plan, Strategiju za održivu i pametnu mobilnost, Novi okvir EU-a za urbanu mobilnost te Spremni za 55 paket, koji zajedno usmjeravaju dekarbonizaciju, promjenu modalne raspodjele i digitalizaciju prometa.

Paralelno s tim, EU je razvila usklađene metodološke smjernice za potporu provedbi, osobito kroz platformu ELTIS (sada EU Urban Mobility Observatory) i Smjernice za izradu i provedbu planova održive urbane mobilnosti (3. izdanje), čime se osigurava dosljedan, na dokazima utemeljen i visokokvalitetan pristup planiranju održive urbane mobilnosti u Europi.

U sklopu prilagodbe europskih gradova suvremenim ekološkim i infrastrukturnim izazovima, Glavna uprava za mobilnost i promet Europske komisije (DG MOVE) objavila je 11. lipnja 2026. godine treće, ažurirano izdanje Smjernica za izradu i provedbu SUMP-ova. Glavni cilj predmetnog dokumenta jest osigurati da svih 431 urbana čvora u EU usvoji i implementira SUMP do kraja 2027. godine. Time se lokalne prometne politike izravno usklađuju s krovnim ciljevima Europskog zelenog plana, Strategije održive i pametne mobilnosti te novog Okvira EU-a za urbanu mobilnost.

Iako zadržavaju provjerenu temeljnu metodologiju, nove smjernice donose znatno veću praktičnost, jasnoću i prilagođenost modernim trendovima. Fokus se širi izvan samih gradskih središta te obuhvaća periurbana i ruralna područja, urbanu logistiku, napredno upravljanje podatcima te suzbijanje transportnog siromaštva kroz veću socijalnu uključenost.

Što je to urbani čvor?

Uredbom (EU) 2024/1679 o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) prepoznat je 431 grad duž TEN-T mreže, koji su zbog svog značaja za prometni sustav određeni za urbane čvorove. U pitanju su gradovi koji predstavljaju početne ili završne točke putovanja putnika i tereta na TEN-T mreži, kao i mjesta presjedanja i pretovara unutar jednog ili između različitih modaliteta prijevoza. Ovi gradovi su važne stanice na međunarodnim željezničkim koridorima, odnosno mjesta gdje se željeznica i ceste povezuju s pomorskim ili zračnim lukama te lokalnim sustavom urbane mobilnosti. Time se putnicima omogućuje jednostavan prijelaz na javni gradski prijevoz, biciklističke prometnice i pješačke koridore, te kontinuirano i multimodalno kretanje robe. Kako je predviđeno Uredbom, svaki je urbani čvor do kraja 2027. godine dužan donijeti SUMP kao dugoročnu i sveobuhvatnu integriranu prometnu strategiju za cijelo funkcionalno gradsko područje, kao djelotvoran okvir za suočavanje s izazovima u pogledu gradske mobilnosti.

Uz glavni dokument, objavljeni su i specijalizirani priručnici koji detaljnije razrađuju specifične aspekte urbane mobilnosti, poput referentnog dokumenta o biciklizmu te smjernica za regulaciju pristupa vozila (eng. Urban Vehicle Access Regulations – UVARs) — skupa mjera za ograničavanje pristupa vozilima u određenim gradskim zonama radi smanjenja zagušenja i zagađenja te povećanja sigurnosti.

Ključne novosti u novim SUMP smjernicama

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

- **Puna usklađenost s politikama EU-a:** Smjernice su izravno povezane s recentnim europskim aktima, uključujući Europsku deklaraciju o biciklizmu, ITS direktivu te revidiranu regulativu o infrastrukturi za alternativna goriva.
- **Zakonska obveza za urbane čvorove:** Prema Uredbi o TEN-T, usvajanje SUMP-a do kraja 2027. godine postaje zakonska obveza za 431 ključni grad u EU-u.
- **Operativnost i jednostavnost:** Poboljšan je jezik dokumenta, dodani su konkretni primjeri iz prakse i korisne poveznice, što znatno olakšava primjenu i prevođenje na lokalne razine.
- **Šire prostorno i logističko planiranje:** Planiranje se proširuje na prigradska (periurbana) i ruralna područja, uz aktivno uključivanje dionika iz sektora dugolinijskog prijevoza i gradske logistike (teretnog prometa).
- **Napredno podatkovno planiranje:** Uvodi se veći stupanj integracije prometnog modeliranja, praćenja indikatora te korištenja „podatkovnih prostora za mobilnost" (*data spaces*) kao zajedničke infrastrukture za razmjenu podataka.
- **Socijalna osjetljivost:** Poseban naglasak stavljen je na pristupačnost prijevoza ranjivim skupinama i rješavanje problema transportnog siromaštva.
- **Popratni priručnici:** Paket uključuje specifične smjernice za razvoj biciklističke infrastrukture i provedbu UVAR mjera (poput zona niske emisije).

Implikacije za gradove i kvalitetu življenja

Najveća prekretnica novih smjernica jest prijelaz iz faze pilot-projekata u fazu obvezne i konkretne implementacije. Za gradove i regije to znači obvezu jačanja konkretnih mjera koje izravno utječu na kvalitetu života građana, s naglaskom na tri ključna stupa:

1. **Multimodalni prijevoz** – integracija različitih oblika transporta u jedinstven, funkcionalan sustav.
2. **Aktivna mobilnost** – poticanje i širenje infrastrukture za pješačenje i biciklizam.
3. **Regulacija pristupa vozilima** – uvođenje zona niske emisije (*low-emission zones*) i pametno upravljanje prometnim tokovima u gradskim jezgrama.

Uloga TEN-T mreže

U posljednjim godinama okvir politika EU-a za urbanu mobilnost evoluirao je od pretežno smjernica prema strukturiranijim i obvezujućim zahtjevima. Ova promjena najjasnije je vidljiva u **Uredbi (EU) 2024/1679**, kojom se uloga urbanih čvorova podiže na razinu ključnih poveznica između lokalnih, nacionalnih i europskih prometnih sustava. [1]

Prema predmetnoj uredbi, **urbani čvorovi** više se ne tretiraju samo kao koncept planiranja, već kao regulirani entiteti s konkretnim obvezama. Konkretno, gradovi identificirani kao urbani čvorovi dužni su **do 2027. godine** donijeti i provoditi SUMP-ove u skladu sa dodatnim određenim zahtjevima. Ti planovi moraju sadržavati jasne ciljeve, mjere i pokazatelje uspješnosti, a njihova provedba podliježe praćenju i izvještavanju na razini EU-a. [1]

Istodobno, državama članicama dodjeljuje se ojačana uloga u omogućavanju ove tranzicije. **Države članice obvezne su uspostaviti nacionalne okvire za SUMP**, uključujući [1]:

1. **imenovane nacionalne kontaktne točke,**
2. **strukturirane nacionalne programe za SUMP,**
3. **sustave za prikupljanje podataka, praćenje i izvještavanje o pokazateljima urbane mobilnosti.**

To predstavlja značajan korak prema institucionalizaciji planiranja SUMP-ova na nacionalnoj razini, prelazeći s dobrovoljne primjene prema koordiniranom i odgovornom modelu upravljanja.

Uredba dodatno jača ključne političke prioritete zahtijevajući da urbani čvorovi osiguraju [1]:

1. **multimodalnu integraciju, uključujući razvoj multimodalnih putničkih čvorišta i teretnih terminala,**
2. **uvođenje infrastrukturnih rješenja mobilnosti s nultim i niskim emisijama, u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804,**
3. **učinkovitu urbanu logistiku i „last-mile“ povezanost, uz smanjenje zagušenja i emisija te poboljšanje učinkovitosti TEN-T mreže.**

Povezivanjem planiranja urbane mobilnosti s temeljnim zahtjevima TEN-T infrastrukture i klimatskim ciljevima, Uredba učinkovito integrira lokalno prometno planiranje u širi europski okvir, prometne, energetske i klimatske politike.

Zahtjevi TEN-T mreže

Zahtjevi za TEN-T infrastrukturu imaju dva komplementarna smjera jer istodobno obuhvaćaju potrebe korisnika i strateške ciljeve razvoja prometnog sustava. Korisnicima prometne infrastrukture nužno je osigurati efikasnost, pouzdanost i visoku razinu funkcionalnosti, te je potrebno razvijati održive načine prometovanja kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova iz prometa te osigurala otpornost na nadolazeće klimatske promjene. Također, potrebno je poticati digitalizaciju i unaprjeđivati multimodalnost. [1]

Nastavno, Europska komisija definirala je dodatne zahtjeve [1]:

	Brzina željeznice	Do 2040., putničke željezničke linije na osnovnoj i proširenoj osnovnoj mreži moraju omogućiti brzinu kretanja vlakova od 160 km/h ili brže.
	Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (eng. ERTMS)	Jedinstveni europski signalni sustav bit će implementiran na cijeloj TEN-T mreži, čime će se poboljšati sigurnost i učinkovitost željeznice. Nacionalni sustavi bit će postepeno ukinuti.
	Povezanost zračnih luka	Glavne zračne luke s više od 12 milijuna putnika godišnje moraju biti povezane željezničkim linijama na velike udaljenosti, što željeznicu čini konkurentnom alternativom domaćim prilaznim letovima.
	Teretni terminali	Broj i kapacitet pretovarnih terminala bit će prošireni kako bi se zadovoljile prometne potrebe. To uključuje smještaj vlakova duljine 740 metara, promicanje prelaska na održive načine prijevoza i jačanje europskog sektora kombiniranog prijevoza.
	Urbana mobilnost	Svi veći gradovi duž TEN-T mreže izradit će planove održive urbane mobilnosti kako bi promovirali mobilnost s nultom i niskom emisijom.
	Alternativna goriva	TEN-T je osnova za postavljanje stanica za punjenje i točenje alternativnih goriva, primjerice vodika. Dopunjuje zahtjeve o infrastrukturi za alternativna goriva za urbane čvorove i terminale.

Tablica 1 prikazuje zahtjeve koje urbani čvorovi, koje je definirala Europska komisija, moraju ispuniti, zajedno s referentnom vrijednosti za svaki zahtjev i rok do kada zahtjev treba biti ispunjen.

Tablica 1 *TEN-T zahtjevi za urbane čvorove*

OPIS PARAMETRA	REFERENTNA VRIJEDNOST / ZAHTJEV	ROK	REFERENCA NA TEN-T UREDBU
SUMP	SUMP donesen i na snazi	2027	41.2.i
Nacionalna kontaktna točka za SUMP	Imenovana kontaktna točka	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]

Multimodalni putnički terminali i uloga aktivne mobilnosti

Revizija TEN-T uredbe izričito naglašava važnost integracije biciklizma s prijevozom na velike udaljenosti te prepoznaje aktivnu mobilnost kao ključno rješenje za „prvu i posljednju milju" (eng. *first and last mile*) u putničkom prijevozu. Sukladno predmetnoj uredbi, do 2030. godine sva multimodalna putnička čvorišta moraju biti prilagođena tako da olakšavaju pristup aktivnoj mobilnosti. [5]

Kako bi se osigurala besprijekorna povezanost, potrebno je implementirati sljedeće elemente [5]:

Povezivanje infrastrukture: Glavni željeznički i autobusni kolodvori, zračne luke i trajektni terminali moraju biti izravno povezani s biciklističkom mrežom urbanog čvora kojem služe.

Parkirališta za bicikle: Pri izgradnji ili nadogradnji željeznice obvezan je razvoj sigurnih parkirališta, u odgovarajućem broju, na velikim multimodalnim terminalima te na svim manjim postajama duž TEN-T mreže.

Širenje gravitacijskog područja: Osiguravanje izravnih i sigurnih biciklističkih ruta od naselja do kolodvora uvelike povećava gravitacijsko područje (eng. *catchment area*) postaje, čime se podiže učinkovitost željezničke mreže i javnog prijevoza.

Sigurna integracija: Prilikom svake izgradnje ili nadogradnje putničke transportne infrastrukture nužno je osigurati održivu i sigurnu integraciju s infrastrukturom namijenjenom aktivnim oblicima prijevoza.

TEN-T mreža – popis koridora i horizontalnih prioriteta

Devet europskih prometnih koridora i dva dodatna horizontalna prioriteta na razini cijele mreže podupiru dovršetak transeuropske prometne mreže. Za TEN-T mrežu imenovani su europski koordinatori po pojedinim prometnim koridorima i horizontalnim prioritetima, koji djeluju kao ključni akteri u koordinaciji provedbe i razvoja mreže. [1]

Europski prometni koridori okosnica su osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T-a. Prolaze Europom od istoka prema zapadu i od sjevera prema jugu duž važnih prometnih osi. Prometni koridori nadilaze EU kako bi osigurali povezanost sa Zapadnim Balkanom, Švicarskom, Norveškom, Ukrajinom i Moldavijom. Od 2024. jedanaest željezničkih teretnih koridora integrirano je u europske prometne koridore kako bi se olakšalo koordinirano planiranje ulaganja.

Dva su horizontalna prioriteta:

1. Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (*eng. European Rail Traffic Management System – ERTMS*)

2. Europski pomorski prostor – odnosi se na integraciju i modernizaciju pomorskog prometa unutar EU, s ciljem boljeg povezivanja morskih luka, poboljšanja intermodalnih veza te učinkovitijeg i održivijeg korištenja pomorskih prometnih tokova.

Europska unija definirala je devet europskih prometnih koridora, od kojih se četiri protežu kroz Hrvatsku i zemlje Zapadnog Balkana. U nastavku su navedena predmetna četiri koridora, zajedno s pripadajućim prilozima koji prikazuju njihov prostorni obuhvat.

Prilog 1. prikazuje sveobuhvatnu prometnu TEN-T mrežu u kojemu mreža zahvaća sve države članice Europske unije te dodatne države **Zapadnog Balkana** (Bosna i Hercegovina, Srbija, Crna Gora, Albanija, Kosovo[1] i Sjeverna Makedonija), Ukrajinu, Švicarsku, Moldaviju i Norvešku.

Prilog 2 → **Koridor Baltičko more – Jadransko more**
Predmetni koridor proteže se od Baltičkog mora prema Jadranskom moru i prolazi kroz Poljsku, Češku, Slovačku, Austriju, Mađarsku, Sloveniju, **Hrvatsku** i Italiju.

Prilog 3 → **Mediteranski koridor**
Predmetni koridor proteže se od istoka prema zapadu po južnom dijelu Europe, te prolazi kroz Ukrajinu, Mađarsku, **Hrvatsku**, Sloveniju, Italiju, Francusku i Španjolsku.

[1] Ovim se nazivom ne dovode u pitanje stajališta o statusu te je on u skladu s Rezolucijom Vijeća sigurnosti UN-a 1244/1999 i mišljenjem Međunarodnog suda o proglašenju neovisnosti Kosova.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Predmetni koridor proteže se od Strasbourga i Frankfurta sve do Crnog mora te s time prolazi kroz Francusku, Njemačku, Češku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, **Hrvatsku**, **Srbiju**, Rumunjsku, Bugarsku i Ukrajinu.

Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

Predmetni koridor proteže se od sjevera Austrije sve do Kipra te s time 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 standardizirani alati koje za potrebe Europske komisije razvili stručnjaci s ciljem mjerenja napretka u transformaciji gradskog prijevoza. Njihova je uloga pomoći gradovima da razviju održiviju i privlačniju mobilnost. Prema novoj TEN-T uredbi, svih 431 urbanih čvorova (gradova) u EU obvezno je prikupljati ove podatke kako bi se pratio napredak njihovih SUMP-ova u područjima održivosti, sigurnosti i pristupačnosti, uz što manje administrativno opterećenje za same gradove. [6]

Pripremljeno je ukupno sedam ključnih tematskih područja za koja su izrađeni posebni informativni listovi (metodologije) [6]:

- **Emisije stakleničkih plinova (GHG)**
- **Prometno zagušenje (gužve)**
- **Prometne nesreće i ozljede**
- **Zastupljenost pojedinih oblika prijevoza (eng. modal share)**
- **Pristup uslugama mobilnosti**
- **Onečišćenje zraka**
- **Onečišćenje bukom**

Detaljnije o indikatorima urbane mobilnosti i metodologiji praćenja indikatora za svako tematsko područje se može pronaći na idućoj poveznici: UMI.

TEN-T u Republici Hrvatskoj

Revizijom **Uredbe (EU) 2024/1679** značajno je redefiniran položaj Republike Hrvatske unutar transeuropske prometne mreže (TEN-T), čime je nacionalni prometni sustav snažnije integriran u europski kontekst. Hrvatska je sada uključena u četiri europska prometna koridora, što dodatno učvršćuje njezinu ulogu prometnog i logističkog čvorišta između srednje i jugoistočne Europe. U odnosu na prethodni okvir, nova TEN-T mreža donosi znatno bolju teritorijalnu pokrivenost, osobito u Istri, Slavoniji i Dalmaciji, pri čemu je Hrvatska jedna od država članica s najvećim proporcionalnim izmjenama mreže u Europskoj uniji.

U okviru nove strukture, u TEN-T mrežu je uključeno približno 450 km željezničkih pruga, oko 430 km cestovne infrastrukture, osam novih luka te četiri nova urbana čvora, čime se dodatno naglašava usmjerenost na multimodalnost i integraciju prometnih sustava. Ovakvo širenje mreže izravno povećava zahtjeve za infrastrukturnom modernizacijom, ali istovremeno otvara značajne razvojne prilike u kontekstu jačanja nacionalne logističke pozicije. Dodatno, u tijeku je razvoj „logističkog koncepta Republike Hrvatske“, kojim se planira sustavno definiranje lokacija logističkih i intermodalnih terminala na nacionalnoj razini. Cilj tog koncepta je uspostava funkcionalne mreže logističkih središta koja će omogućiti učinkovitije upravljanje teretnim tokovima te bolju integraciju u europske opskrbne lance. [7]

Među ključnim infrastrukturnim projektima ističe se izgradnja nizinske željezničke pruge između Zagreba i Rijeke, s mogućim nastavkom prema otoku Krku. Ova dionica omogućit će prometovanje vlakova duljine do 750 metara te značajno povećati kapacitet i konkurentnost željezničkog teretnog prijevoza. Projekt uključuje i zahtjevne inženjerske zahvate, uključujući izgradnju više dugih tunela, što dodatno potvrđuje njegov strateški značaj. Paralelno se planira modernizacija i izgradnja željezničko-cestovnih terminala te rekonstrukcija željezničke mreže, osobito u smjeru Slavonije i Dalmacije, čime se nastoji uravnotežiti prostorni razvoj prometne infrastrukture. U tom kontekstu, razvoj Luke Rijeka ostaje jedan od ključnih prioriteta, s obzirom na njezinu ulogu glavnog morskog izlaza prema srednjoj Europi i važnog čvorišta u okviru TEN-T mreže. [7]

Razvoj prometnog sustava u Hrvatskoj pritom je usklađen sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.–2030., koja definira ključne smjerove modernizacije i unaprjeđenja infrastrukture. Poseban naglasak stavlja se na jačanje željezničkog sustava, razvoj intermodalnih terminala te povezivanje luka, željeznice i cestovne mreže u jedinstven logistički sustav. [8]

Urbani čvorovi u Republici Hrvatskoj

U skladu s novom uredbom, pet urbanih čvorova u Hrvatskoj – Zagreb, Osijek, Rijeka, Split i Varaždin – imaju obvezu razvoja svih zahtjeva koje je definirala Europska komisija, prikaz Tablica 2. Time se urbanim čvorovima dodjeljuje ključna uloga u integraciji različitih prometnih modaliteta, posebice u kontekstu povezanosti željezničkog i cestovnog prometa te unaprjeđenja javnog prijevoza i teretne distribucije u urbanim područjima. Urbani čvorovi tako postaju temeljni elementi TEN-T sustava, gdje se prometne funkcije koncentriraju, a intermodalnost postaje standard planiranja.

Tablica 2 prikazuje trenutno stanje urbanih čvorova u Hrvatskoj u odnosu na zahtjeve koje je definirala Europska komisija.

Dok je rok za izradu SUMP-ova u urbanim čvorovima do kraja 2027. godine, samo Split i Varaždin imaju dovršen ovaj strateški dokument. Grad Zagreb je u procesu izrade SUMP-a, dok za Osijek i Rijeku trenutno ne postoje informacije o napretku u ovome procesu. U Hrvatskoj je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Nacionalna kontaktna točka za SUMP. Nacionalni program za SUMP nije izrađen, iako je rok bio do 2025. godine. Zbog toga Split i Varaždin koji su izradili SUMP nisu imali potporu i smjernice nacionalnih tijela.

Svaki urbani čvor mora imati minimalno jedno multimodalno teretno i jedno multimodalno putničko čvorište. Prema **Uredbi EU 2024/1679**, multimodalno čvorište definira se kao putnički ili teretni prijevoz, ili oboje, koji se odvija upotrebom dviju ili više vrsta prijevoza. Trenutno jedini urbani čvor koji ima multimodalno teretno čvorište je Rijeka, odnosno dva čvorišta: Gateway i Brajdica gdje se u oba preklapaju željeznički teretni promet, vodeni teretni promet te cestovni teretni promet. [1]

Prema kriterijima **Uredbe EU 2023/1804**, Zagreb, Rijeka, Split i Varaždin zadovoljavaju uvjet dostupnosti infrastrukture za alternativna goriva, budući da na cestovnoj mreži TEN-T postoje postaje za punjenje električnom energijom ili UNP-om, odnosno nalaze se unutar 3 km udaljenosti od najbližeg izlaza s TEN-T mreže. Prema trenutačnim saznanjima, u Republici Hrvatskoj ne postoji infrastruktura za punjenje vozila na vodik, amonijak ili neku drugu vrstu alternativnog goriva. [9]

Tablica 2 *Komparacija zahtjeva Europske komisije za urbane čvorove i trenutni razvoj urbanih čvorova u RH*

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

[2] Alternativna goriva u smislu Direktive definiraju se kao goriva ili izvori energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, a između ostalog uključuju: električnu energiju, vodik, biogoriva, sintetička i parafinska goriva, prirodni plin (stlačeni – SPP i ukapljeni – UPP) te ukapljeni naftni plin (UNP).

Svi dosad izrađeni SUMP-ovi rezultat su isključivo lokalnih inicijativa, bez sustavne nacionalne podrške u financijskom, organizacijskom ili strateškom smislu. U Republici Hrvatskoj ukupno je 556 jedinica lokalne samouprave, i to 128 gradova i 428 općina. Trenutno 17 jedinica lokalne samouprave (16 gradova i jedna općina) ima razvijen 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 stvara negativne posljedice, ponajprije u smislu nedostatka standardizacije dokumenata, neujednačene kvalitete planova te ograničene mogućnosti praćenja provedbe i evaluacije mjera. Nije sustavno poznato provode li se planirane mjere, u kojoj mjeri su ostvareni ciljevi, niti postoji objedinjeni okvir za evaluaciju učinaka SUMP-ova. [10]

Na nacionalnoj razini kao ključna prepreka ističe se nedostatak jasnog zakonodavnog i institucionalnog okvira. To rezultira slabijom standardizacijom planskih dokumenata te nedovoljno izraženim pritiskom na jedinice lokalne samouprave da unaprijede svoj pristup planiranju urbane mobilnosti. Dodatno, izostanak snažnog regulatornog i financijskog okvira ograničava podršku gradovima koji su spremni proaktivno razvijati SUMP-ove.

Na lokalnoj razini ključni izazovi uključuju ograničene administrativne kapacitete, manjak stručnih znanja te nedovoljnu motivaciju donositelja odluka, što je djelomično posljedica izostanka jasne nacionalne podrške.

U takvim okolnostima SUMP se često ne percipira kao strateški razvojni alat, već kao administrativna obveza povezana s ispunjavanjem formalnih zahtjeva.

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

TEN-T na Zapadnom Balkanu

Revizijom TEN-T okvira kroz Uredbu (EU) 2024/1679 značajno je promijenjen položaj Zapadnog Balkana u europskoj prometnoj mreži. Najvažnija novost je uspostavljanje Europskog transportnog koridora Zapadni Balkan – Istočni Mediteran (WBEM), koji po prvi put obuhvaća 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 Europu s lukama Jadranskog i istočnog Mediterana i predstavlja ključnu infrastrukturnu poveznicu između regije sa jedinstvenim tržištem EU.

Nova TEN-T struktura istovremeno uvodi proširenu osnovnu mrežu (eng. *Extended Core Network*), uz postojeće osnovne i sveobuhvatne mreže, čime se omogućava fazno unapređenje infrastrukture. U regionalnom kontekstu, to znači da TEN-T više nije samo pitanje izgradnje pojedinačnih cestovnih dionica i željeznica, 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 za 2025. godinu [11], koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran obuhvaća oko 5.750 km cesta, 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 regiji planiraju i prioritiziraju prometne investicije, posebno imajući u vidu potrebu za boljim povezivanjem željeznice, luka, terminala i urbanih područja.

Istovremeno, stanje infrastrukture u regiji 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 cesta. Zbog toga Transportna zajednica i Europska komisija kroz godišnje izvještaje sve snažnije naglašavaju potrebu da se regionalna ulaganja preusmjere na željeznicu, multimodalnost, digitalizaciju i otpornost infrastrukture, uz istovremeno unapređenje kvaliteta i sigurnosti postojeće mreže.

TEN-T u Crnoj Gori

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

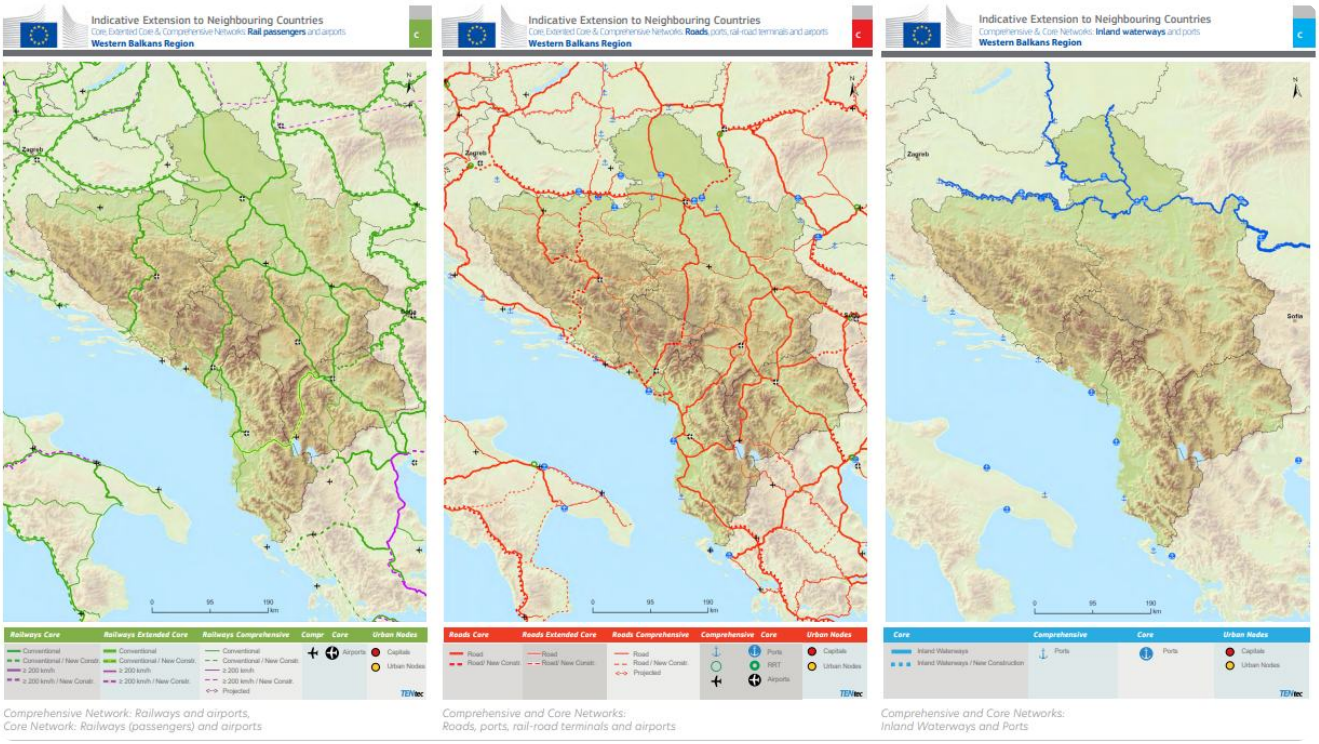
Ključni prioritet je razvoj multimodalnog koridora Bar – Podgorica – Vrbnica, koji treba integrirati pomorski, željeznički i cestovni promet. Poseban značaj ima modernizacija željezničke pruge Bar–Vrbnica. Prema podacima Transportne zajednice, projekti podržani kroz instrumente EU obuhvaćaju oko 168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

Na cestovnoj mreži ključni razvojni projekat predstavlja nastavak autoceste Bar – Boljare, koja predstavlja dio WBEM koridora.

Tokom 2026. godine su počeli pripremni radovi na dionici Mateševo – Andrijevica, dok je u vrijeme izrade predmetnog dokumenta u toku natječaj 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 investicijska pravca (željeznica i putevi) ne promatraju međusobno odvojeno.

Dodatno, 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.



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

Nacionalni okvir trenutno predstavlja „Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035“ čije je ažuriranje u toku kako bi razvoj strateški usmjerio prema održivoj mobilnosti i pripremio novi implementacijski okvir.

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

Poseban institucionalni izazov predstavlja činjenica da je upravljanje prometnom 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 članicama Zapadnog Balkana. Njezin teritorij presijecaju dva europska prometna koridora – WBEM i Rajna – Dunav, čime ova država predstavlja ključnu točku povezivanja centralne Europe sa južnim i jugoistočnim dijelom kontinenta. WBEM obuhvata, između ostalog, pravac Koridora X kroz Srbiju, dok Rajna – Dunav uključuje dionice prema Vršcu i mađarskoj granici, kao i unutrašnje plovne puteve Dunava, Save i Tise.

Zbog svoje geografske pozicije, Srbija ima potencijal da bude jedno od najvažnijih intermodalnih logističkih čvorišta regije. Poseban značaj imaju Beograd, Novi Sad i Niš, kao i veze prema Mađarskoj, Hrvatskoj, Rumunjskoj, Bugarskoj, Sjevernoj Makedoniji i Crnoj Gori.

Ulaganje u cestovnu infrastrukturu je veoma snažno. U najnovijem izvještaju Transportne zajednice o TEN-T-u evidentirana su tri aktivna projekta, ukupne vrijednosti oko 3,2 milijarde eura, uključujući dionice Niš – Pločnik, Novi Sad – Ruma, Požega – Duga Poljana, kao 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 prometu.

Srbija je također jedina zemlja Zapadnog Balkana čija TEN-T mreža uključuje značajnu komponentu unutrašnjih plovnih puteva, prije svega Dunav, Savu i Tisu. To stvara dodatni potencijal za razvoj intermodalnog transporta i povezivanje riječnih luka sa željezničkom i cestovnom 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 prometnih 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 kroz Kosovo prolazi u pravcu sjever–jug preko željezničke rute 10, koji ima ključan značaj za povezivanje Kosova sa Skopljem, Nišom i širim europskim transportnim sistemom.

Najvažniji TEN-T prioritet ostaje modernizacija željezničke rute 10, uključujući dionice između Fushë Kosovë/Kosovo Polje, Mitrovice i granice sa Sjevernom Makedonijom. Projekt 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 cestovnoj 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 Europska komisija ukazuju na spor napredak pojedinih projekata, posebno zbog financijskih, institucionalnih i pripremnih izazova. [11]

Kosovo je usvojilo „Multimodalnu transportnu strategiju 2023–2030“ koja naglašava modernizaciju infrastrukture, unapređenje upravljanja, sigurnosti, 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 cestovni putevi kao dio koridora WBEM, povezuje albansku obalu i luke sa Sjevernom Makedonijom i dalje sa Bugarskom, dok je istovremeno značajan dio Jadransko-jonskog koridora integriran u osnovnu TEN-T mrežu. Time Albanija dobiva stratešku poziciju između jadranskih luka, unutrašnjosti Balkana i tržišta centralne Europe.

Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice za 2025. godinu, Albanija trenutno provodi 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 tijeku, te njezino daljnje povezivanje prema Tirani, uključujući vezu sa aerodromom, imaju strateški značaj za razvoj multimodalnog prometa. 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 TEN-T osnovne i sveobuhvatne mreže, razvoj multimodalnih koridora, digitalizacija, alternativna goriva, klimatska otpornost i izrada SUMP-ova u većim gradovima.

TEN-T u Sjevernoj Makedoniji

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

Cestovna mreža bilježi značajan investicijski period. Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice za 2025. godinu, u Sjevernoj Makedoniji se trenutno provodi šest TEN-T projekata ukupne vrijednosti oko 2,3 milijarde eura, od čega se približno 1,8 milijardi eura odnosi na osnovnu mrežu. Projekti obuhvaćaju oko 189,7 km cestovne infrastrukture koje su u različitim fazama realizacije. [11]

Poseban strateški značaj ima Koridor VIII, odnosno veza Skoplje – Kičevo – Ohrid – Struga – albanska granica, koja povezuje Sjevernu Makedoniju s 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 europske transportne mreže. Urbanim čvorovima više se ne pristupa samo kao mjestima kroz koja prolazi infrastruktura, već kao ključnim točkama u kojima se integriraju različiti modaliteti prijevoza, putnički i teretni tokovi, javni prijevoz te 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 u pogledu pristupa fondovima EU. Prema novom okviru, urbani čvorovi moraju razvijati SUMP-ove za svoja funkcionalna urbana područja, osigurati multimodalne i intermodalne terminale te izvještavati Europskoj komisiji o podacima relevantnim za urbanu mobilnost. Rok za usvajanje SUMP-ova u urbanim čvorovima je 2027. godine, dok se do 2030. godine očekuje uspostavljanje multimodalnih putničkih odnosno teretnih čvorišta.

Dodatno, Transportna zajednica je 2026. godine razvila regionalni okvir za održivu urbanu mobilnost, koji predviđa uspostavljanje nacionalnih programa podrške SUMP-ovima (*National SUMP Support Programmes – NSSP*). Cilj je prelazak s fragmentiranog pristupa zasnovanog na pojedinačnim projektima na sistematski i integrirani model nacionalne podrške razvoju održive urbane mobilnosti, koji obuhvata institucionalnu koordinaciju, financiranje, tehničke kapacitete, praćenje provedbe i usklađivanje s europskim pravilima. [4]

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

U narednom periodu se očekuje da Europska komisija službeno uvrsti odabrane gradove Zapadnog Balkana u listu urbanih čvorova.

Preporuke

U skladu s novom TEN-T Uredbom Europske unije, potrebno je uspostaviti snažniji nacionalni okvir koji će gradovima omogućiti učinkovitu pripremu, provedbu i praćenje mjera održive mobilnosti. Stoga u nastavku navodimo nekoliko preporuka relevantnim lokalnim i državnim vlastima.

1 Uspostavljanje nacionalne kontaktne točke

Iznimno ključno je uspostaviti nacionalnu kontaktnu točku za SUMP, čiji je jedan od glavnih uvjeta dobivenih od Europske komisije. Nakon uspostavljene nacionalne kontaktne točke, ona bi trebala osnovati nacionalnu radnu skupinu za razvoj i provedbu nacionalnih smjernica za SUMP-ove, u koju će biti uključeni predstavnici relevantnih ministarstava, regionalne i lokalne samouprave, stručnih institucija, prometnog i prostornog sektora, akademske zajednice te organizacija civilnog društva. Takva bi radna skupina omogućila koordiniran pristup provedbi TEN-T obveza i usklađivanje nacionalnih politika s europskim zakonodavnim okvirom.

Istovremeno je potrebno osigurati kontinuiranu međuresornu koordinaciju među nadležnim tijelima unutar funkcionalnih urbanih područja jer je Uredbom o TEN-T naglašena upravo važnost integriranog upravljanja mobilnošću na razini urbanih čvorova i njihovih gravitacijskih područja.

2 Izrada nacionalnog programa za SUMP

Radi potrebe za unificiranom metodologijom prilikom izrade SUMP-a, radi mogućnosti uspoređivanja, praćenja te evaluacije svih SUMP-ova, nužno je da se na nacionalnoj razini izradi program za SUMP. On je jedan od glavnih uvjeta za sve članice i pridružene članice EU, čime je nužno staviti veliki fokus na izradu Nacionalnog programa za SUMP, radi ispunjavanja obveza dobivenih od strane Europske komisije, ali i da svi budući SUMP-ovi koji se budu izrađivali da budu kvalitetno, strateški i stručno izrađeni te da njihova implementacija bude izvediva i doprinosi strateškom smjeru razvoja Europske unije.

Posebnu pažnju potrebno je posvetiti usklađivanju SUMP-ova s drugim strateškim i planskim dokumentima, uključujući prostorne planove, SECAP-e, planove održive urbane logistike i druge relevantne razvojne strategije. Integracija tih dokumenata ključna je za provedbu klimatskih ciljeva, učinkovitije korištenje javnih sredstava i kvalitetnije planiranje infrastrukturnih ulaganja u okviru TEN-T mreže.

3 Funkcionalna urbana područja i prometno siromaštvo

Nacionalni pristup izradi i provedbi SUMP-ova potrebno je razvijati na razini funkcionalnih urbanih područja, odnosno uključivanjem prigradskih i ruralnih područja povezanih dnevnim migracijama s gradovima. Time se osigurava učinkovitije planiranje mobilnosti, bolja povezanost različitih prometnih sustava te smanjenje prometnih i okolišnih pritisaka.

Prema novom, trećem izdanju Smjernica za izradu i provedbu SUMP-ova, kao jedna od ključnih novosti je poseban naglasak stavljen na uključivanje periurbanih i ruralnih područja koja su do sada bila zanemarivana, dok su strateški iznimno važna.

Također, stavio se poseban naglasak na socijalnu uključenost, ali i rješavanje problema prometnog siromaštva.

4 Jačanje kapaciteta i tehnička podrška

Gradovima i drugim nadležnim tijelima potrebno je osigurati sustavnu tehničku pomoć i stručnu podršku tijekom svih faza izrade i provedbe SUMP-ova. Uz to, potrebno je razviti nacionalne programe osposobljavanja i izgradnje kapaciteta za predstavnike lokalnih i regionalnih vlasti te druge dionike uključene u provedbu održive mobilnosti.

Kako bi gradovi mogli kvalitetno provoditi SUMP-ove, nužno je osigurati i financijsku potporu za zapošljavanje i zadržavanje stručnih administrativnih kapaciteta te angažiranje vanjskih stručnjaka, osobito u manjim gradovima s ograničenim resursima.

5 Razmjena znanja i komunikacija

Potrebno je sustavno poticati umrežavanje, međusobno učenje i razmjenu iskustava među gradovima i regijama, uključujući udaljena, otočna i rijetko naseljena područja, kako bi se osigurala prenosivost uspješnih rješenja i smanjile razlike u kapacitetima među područjima. Nadalje, važno je povećati informiranost o postojećim europskim alatima, smjernicama i resursima.

Uz stručnu podršku, potrebno je organizirati i koordinirati komunikacijske kampanje usmjerene na promociju održive mobilnosti, povećanje razumijevanja koristi mjera održive mobilnosti te jačanje uključivanja građana i lokalnih dionika u procese planiranja.

6 Praćenje kvalitete i upravljanje podacima

Kako bi se osigurala učinkovita provedba SUMP-ova, potrebno je unaprijediti kvalitetu njihove izrade, provedbe i evaluacije kroz razvoj jasnih metodologija, standarda kvalitete i nacionalnih mehanizama praćenja.

Također je važno redovito preispitivati nacionalni regulatorni i institucionalni okvir kako bi se uklonile administrativne i zakonodavne prepreke za razvoj učinkovitih planova održive mobilnosti, posebno u kontekstu zahtjeva Uredbe o TEN-T.

Poseban naglasak potrebno je staviti na razvoj sustava praćenja indikatora održive urbane mobilnosti, uključujući omogućavanje prikupljanja, razmjene i korištenja relevantnih nacionalnih, regionalnih i privatnih podataka. Kvalitetni podaci ključni su za mjerenje napretka prema ciljevima održive mobilnosti, klimatske neutralnosti i smanjenja prometnih emisija, ali i za usklađivanje s europskim zahtjevima izvještavanja unutar TEN-T okvira.

Literatura

[1] Europska komisija, *UREDBA (EU) 2024/1679 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA*. 2024. Pristupljeno: 01. lipanj 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“, srp. 2021. Pristupljeno: 01. lipanj 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: 07. srpanj 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: 08. rujan 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“, lip. 2024. Pristupljeno: 07. srpanj 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: 01. lipanj 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: 01. lipanj 2026. [Na internetu]. Dostupno na: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf

[9] European Commission, *UREDBA (EU) 2023/1804 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA* . Eur-lex., 2023. Pristupljeno: 01. lipanj 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: 01. lipanj 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: 08. rujan 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 europskih prometnih koridora

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

1 Sveobuhvatna TEN-T mreža i europski prometni koridori str. 22

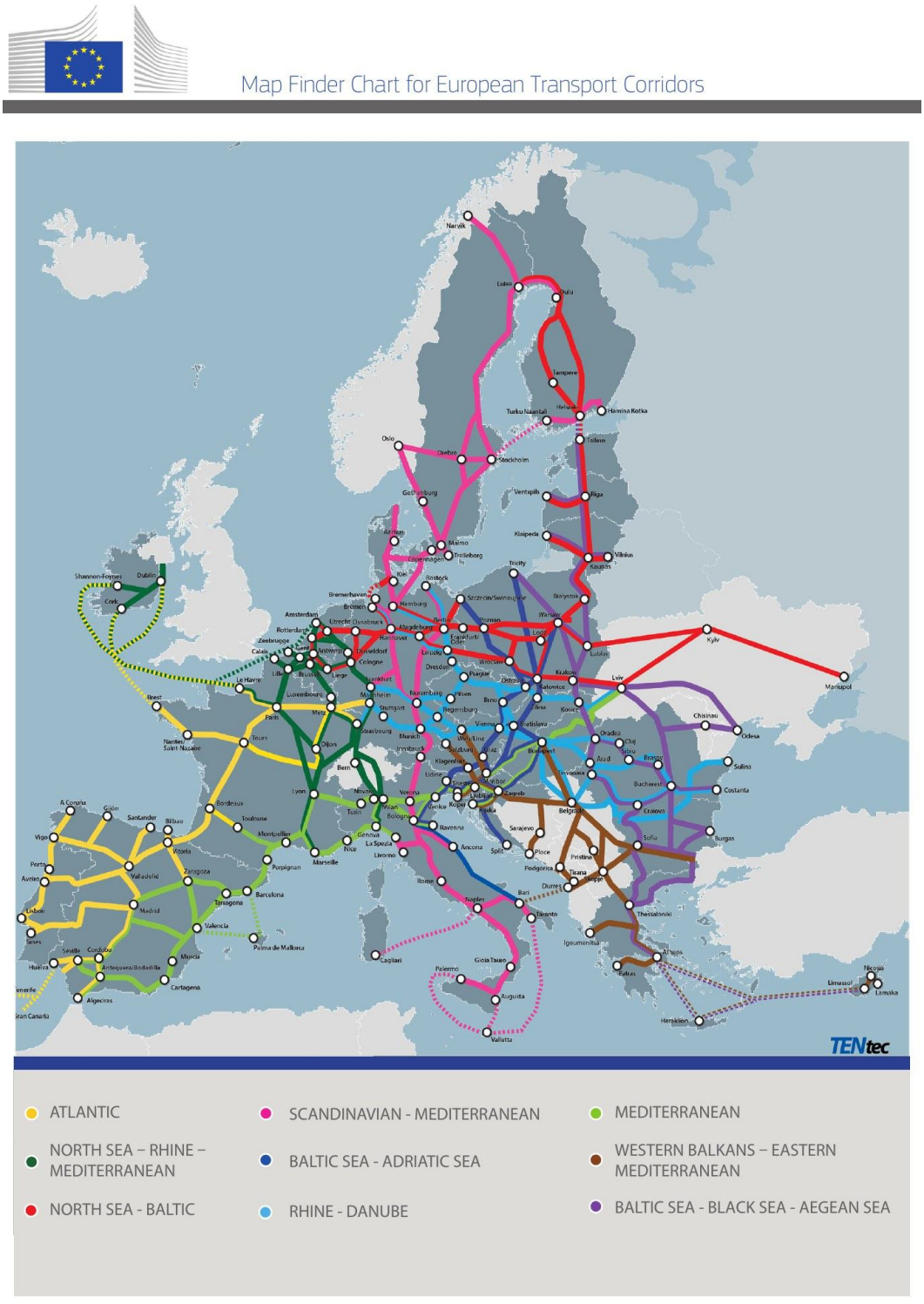
2 Koridor Baltičko more – Jadransko more str. 23

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 europski prometni koridori



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

Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

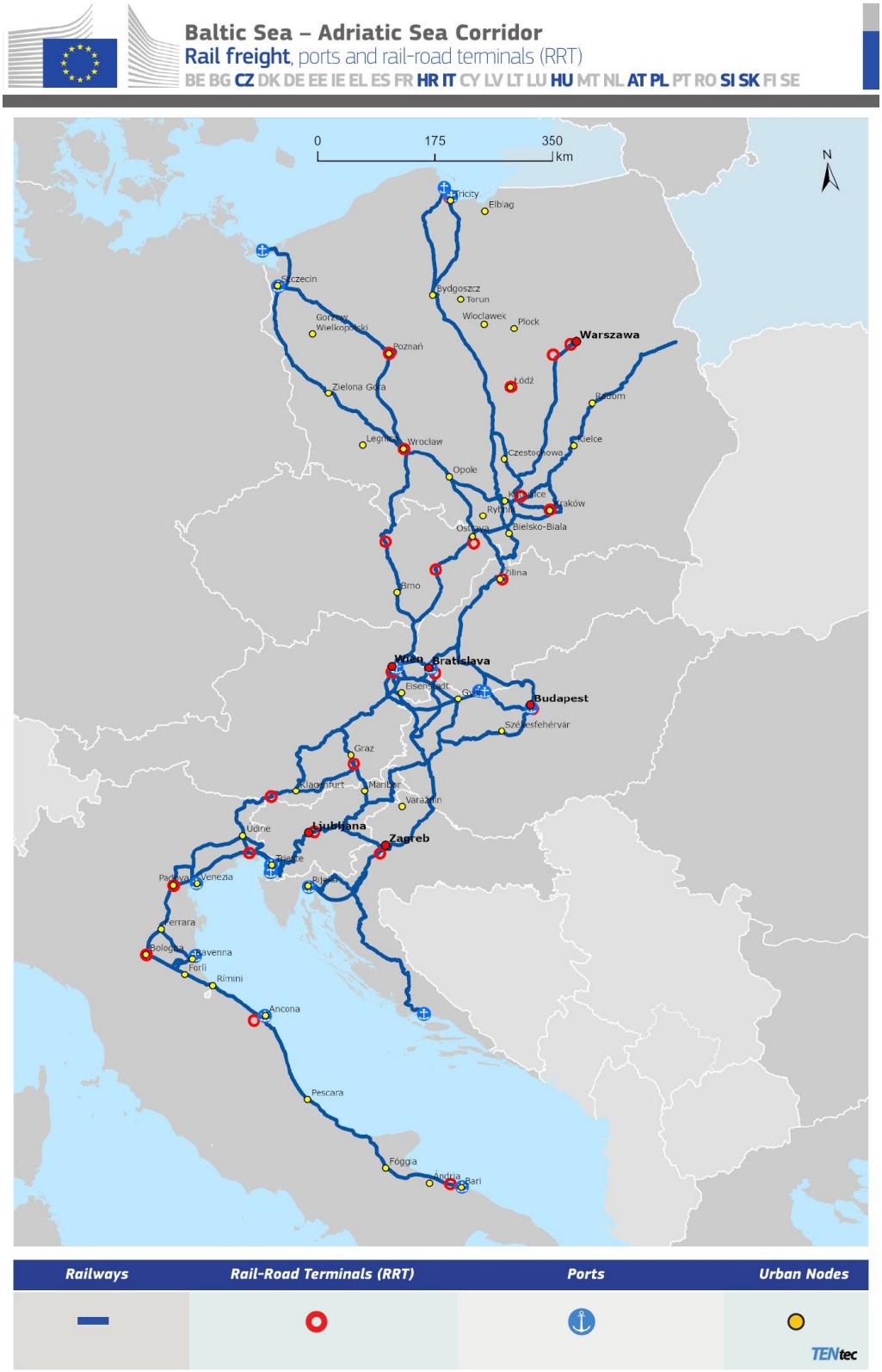
Unutarnji plovni putevi i ceste · 1/3



Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

Željeznički teretni promet · 2/3



Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

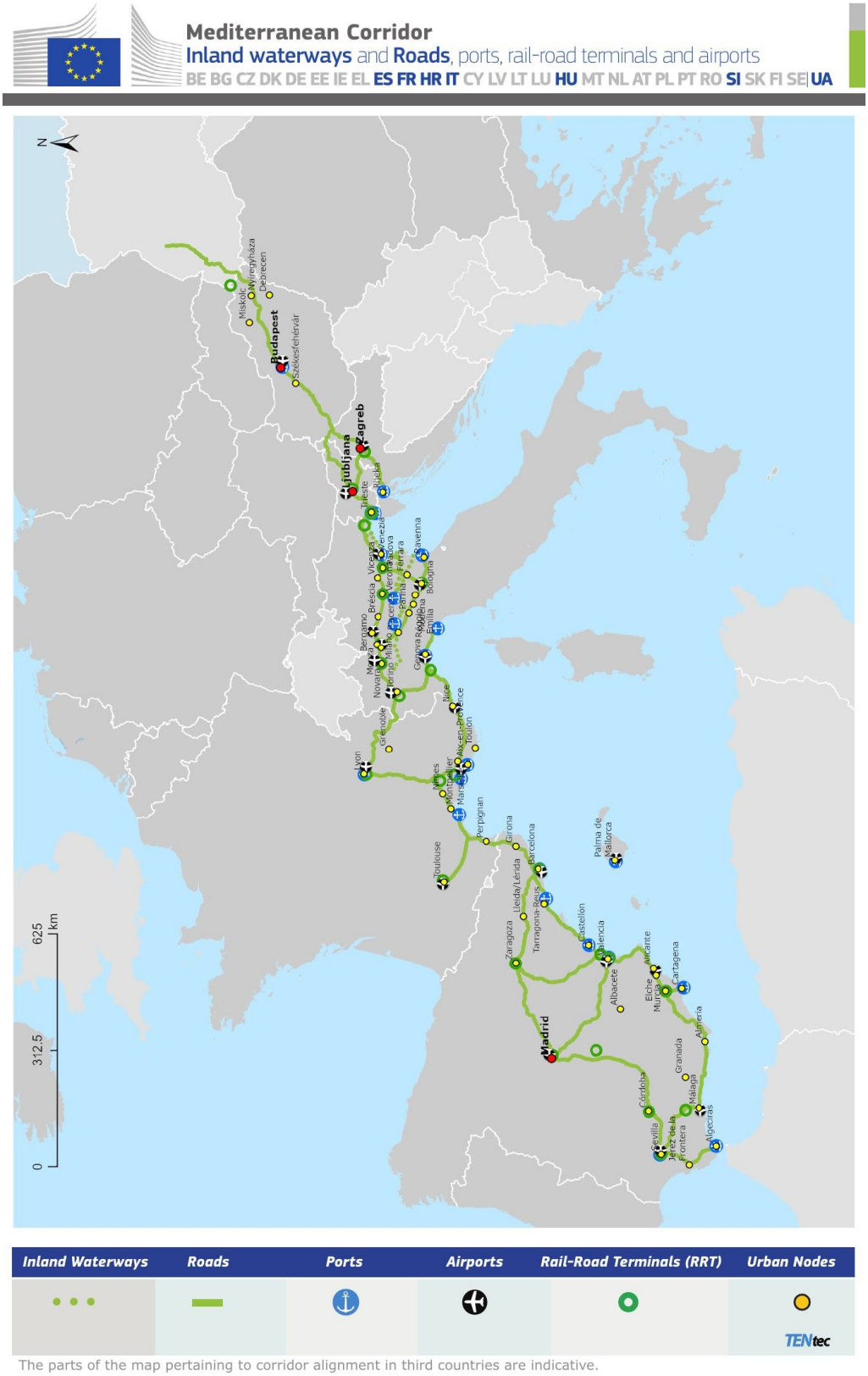
Željeznički putnički promet · 3/3



Prilog 3

Mediteranski koridor

Unutarnji plovni putevi i ceste · 1/3

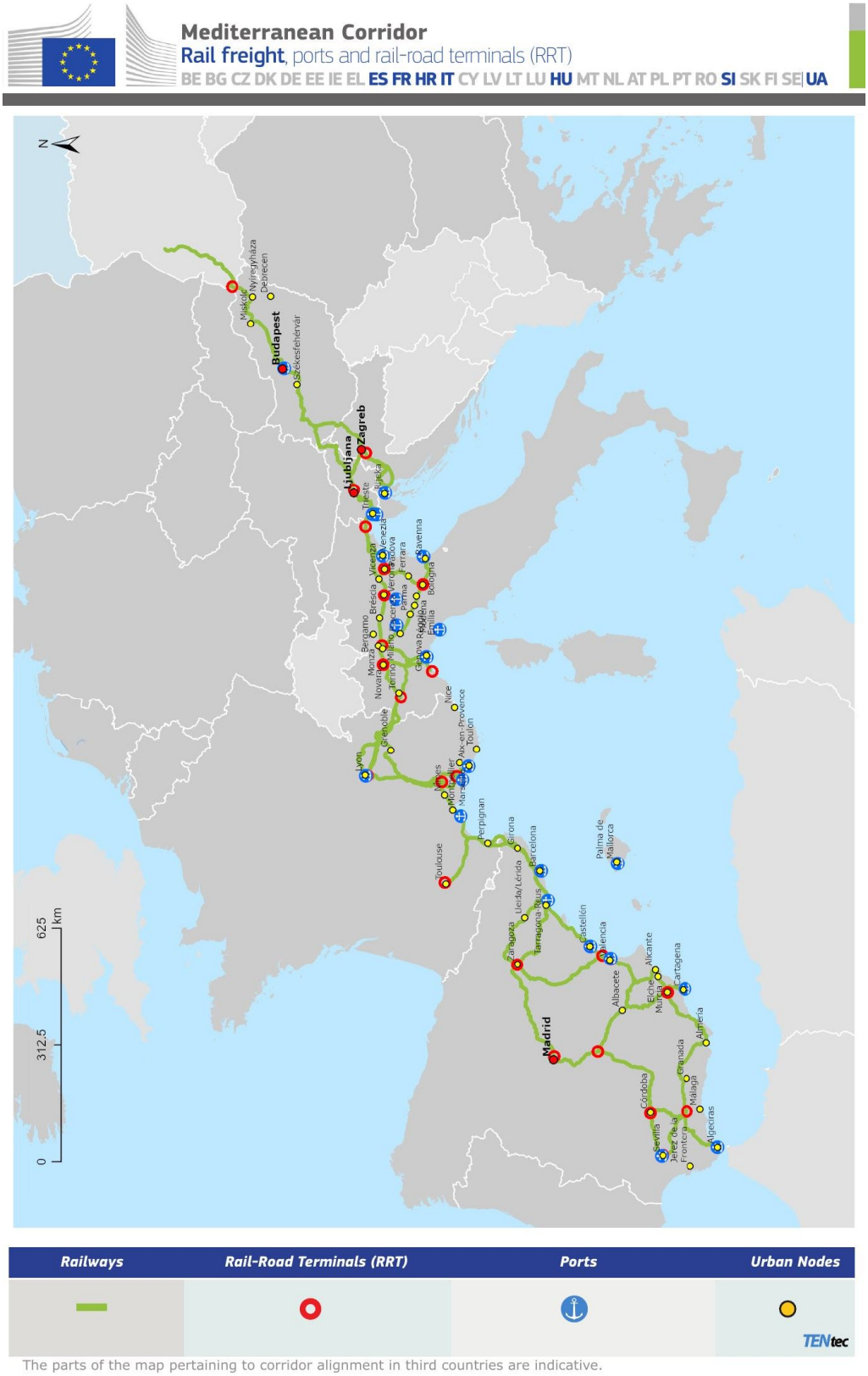


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 3

Mediteranski koridor

Željeznički teretni promet · 2/3

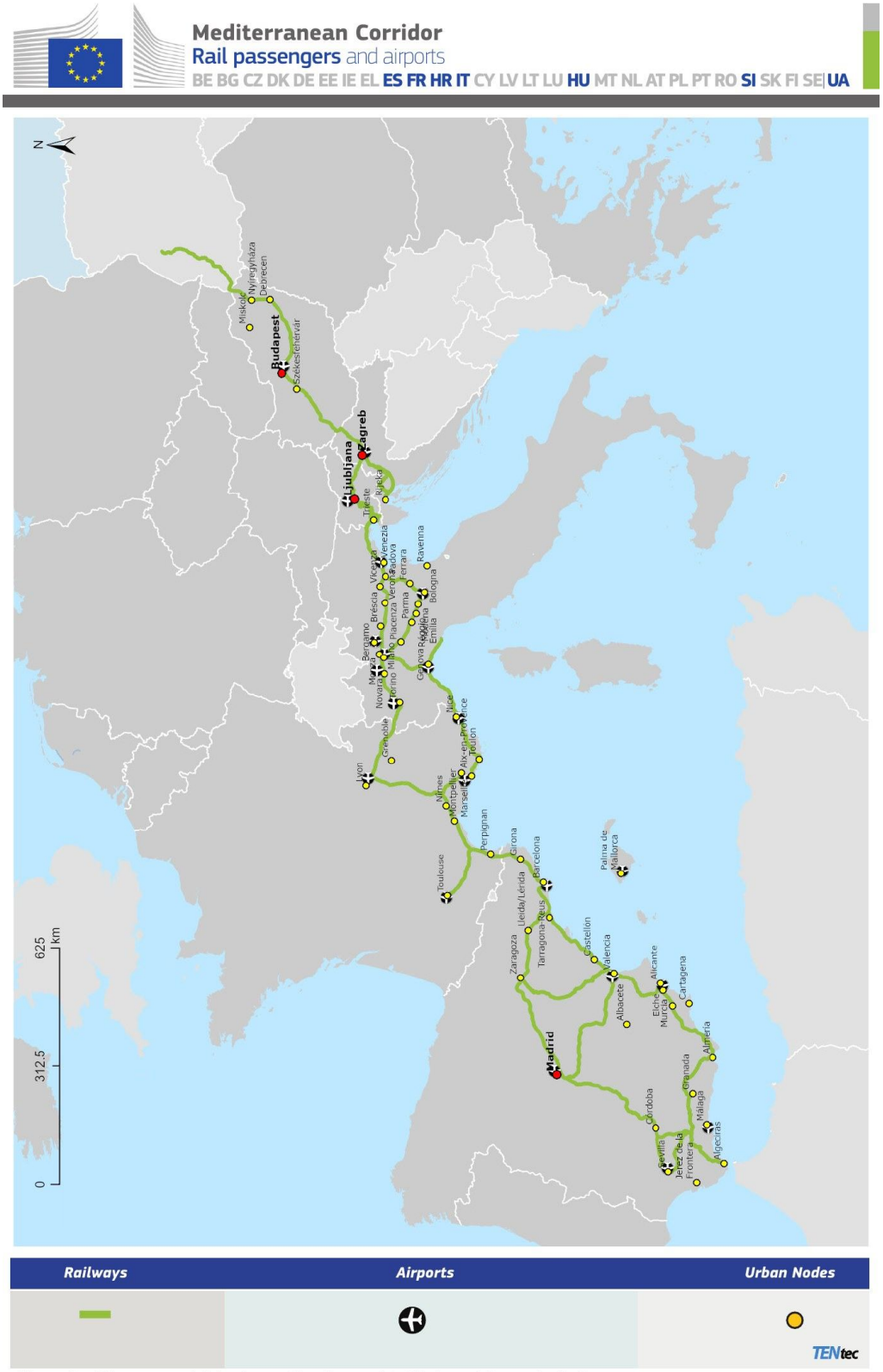


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 3

Mediteranski koridor

Željeznički putnički promet · 3/3

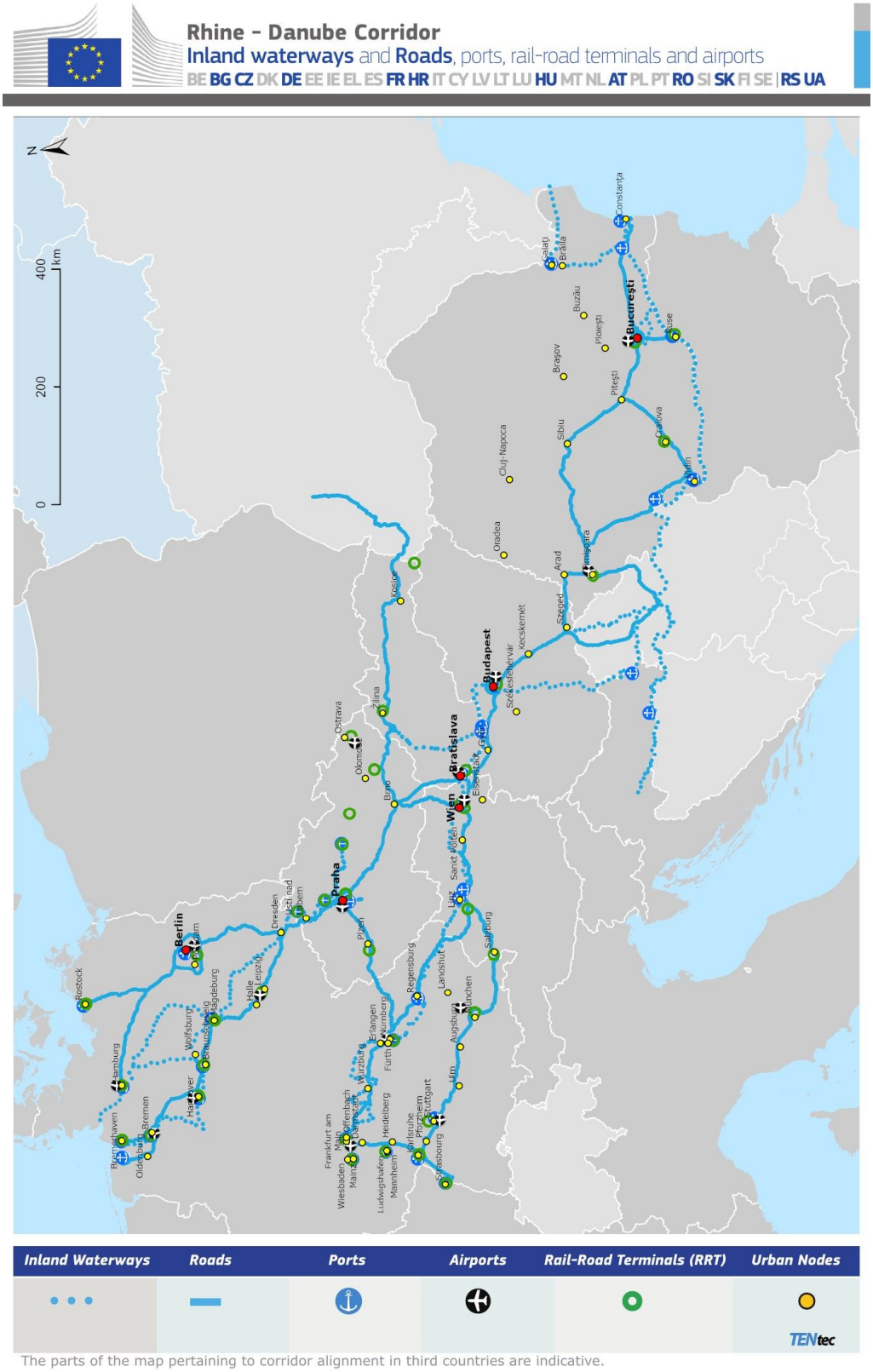


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Unutarnji plovni putevi i ceste · 1/3

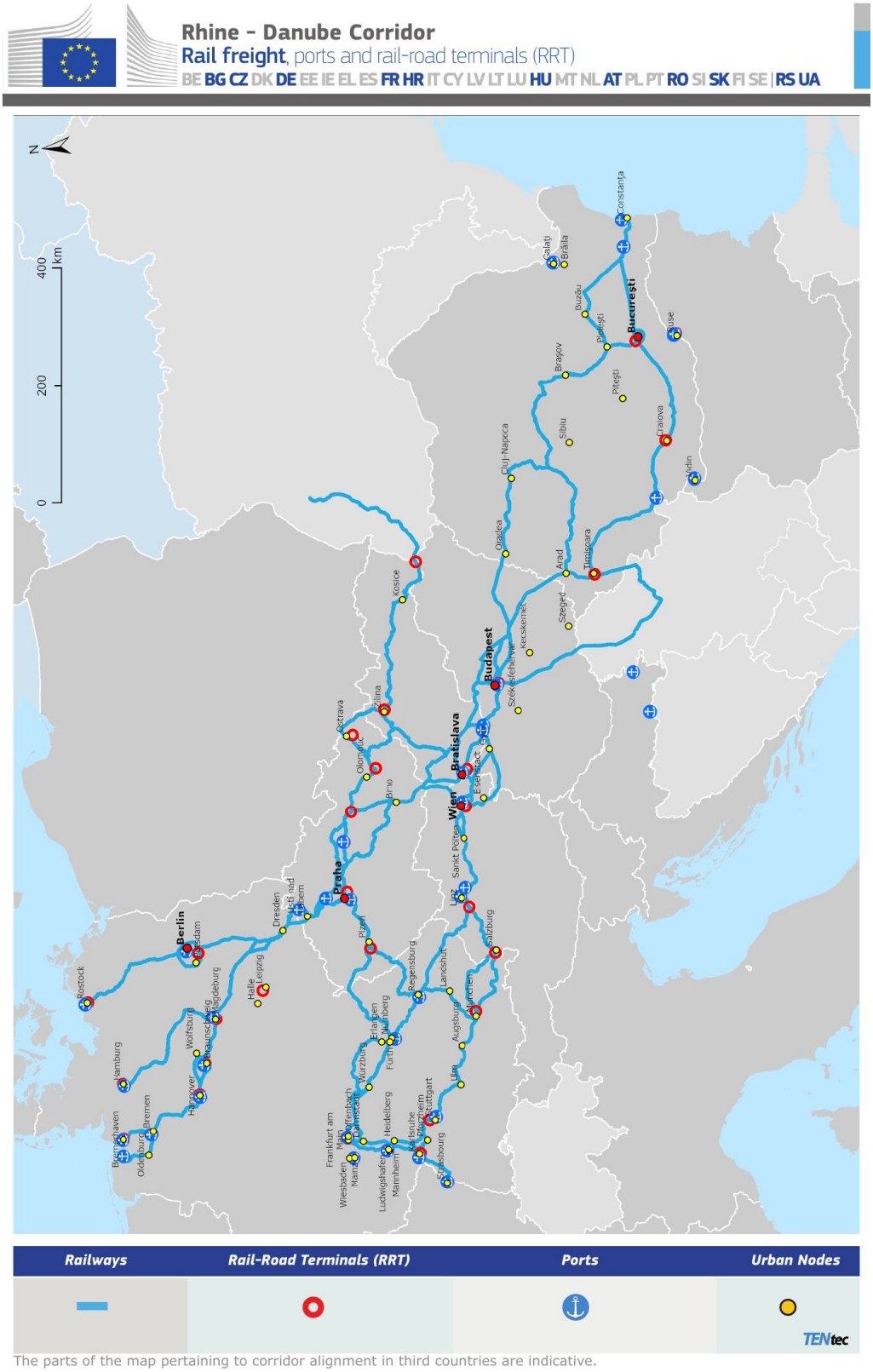


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Željeznički teretni promet · 2/3

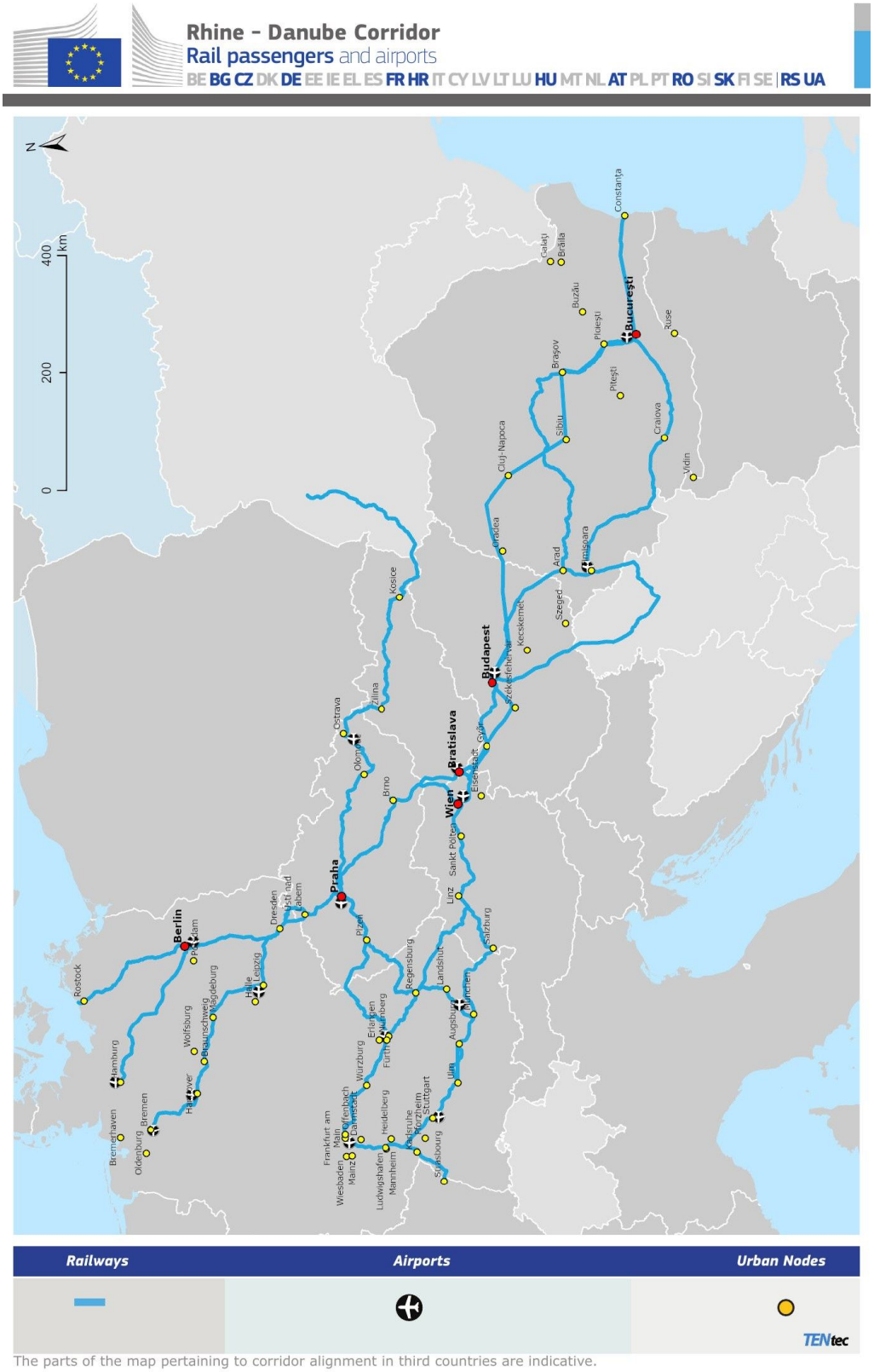


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Željeznički putnički promet · 3/3



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

Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

Unutarnji plovni putevi i ceste · 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 promet · 2/3



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

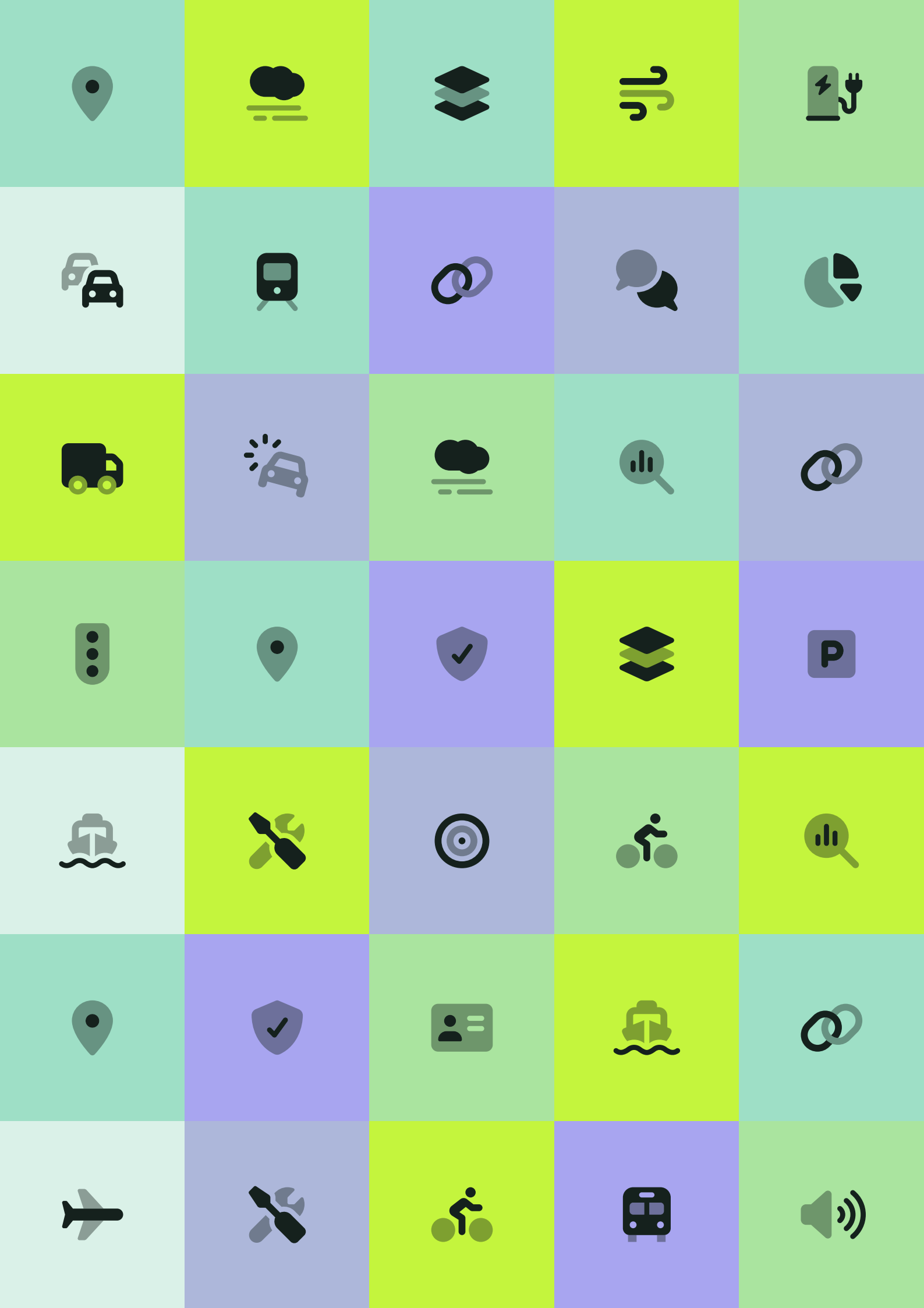
Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

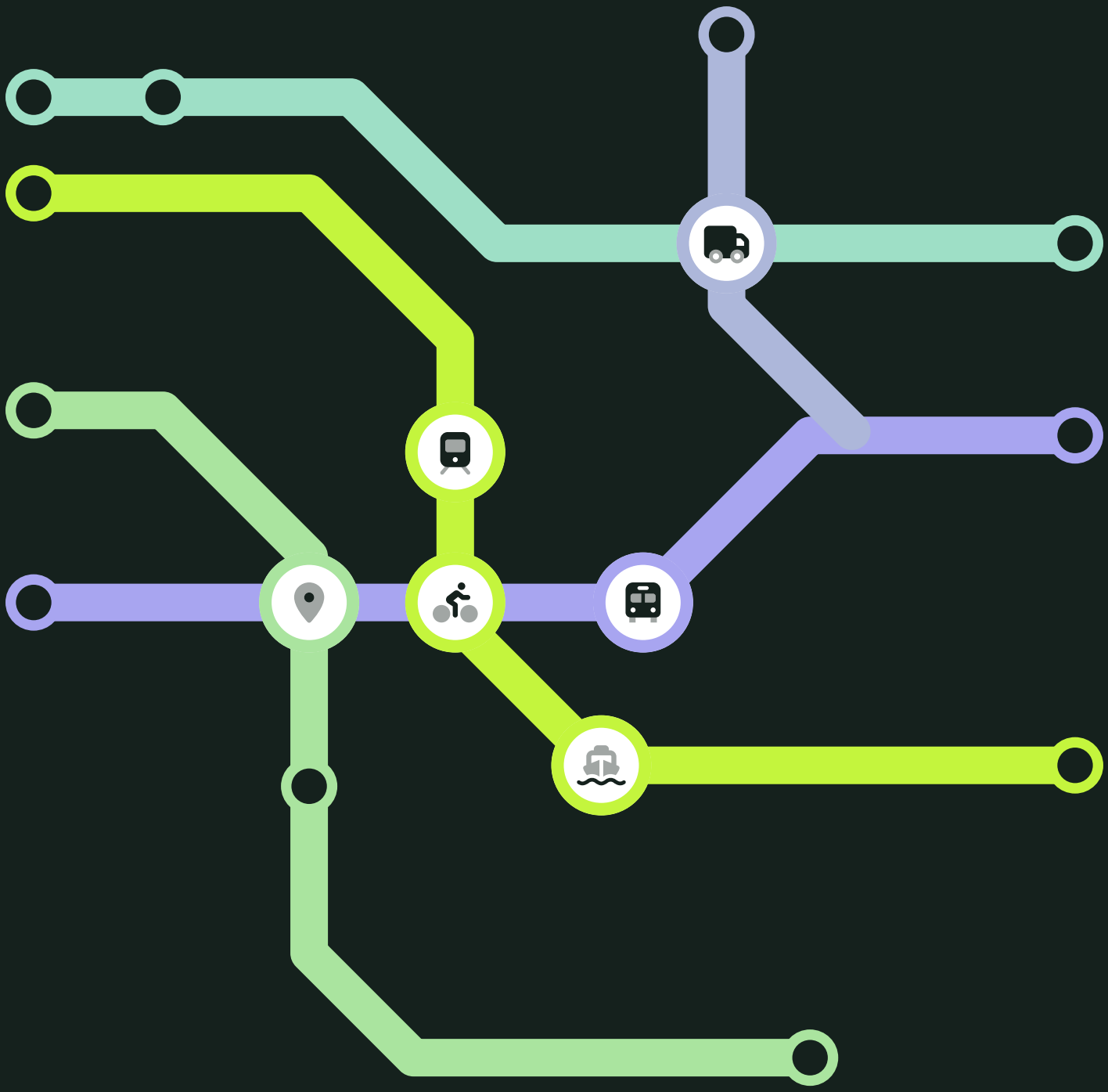
Željeznički putnički promet · 3/3



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 obveze

Luka Vidan i Stefan Bulatović

2026.