biciklo.me odraz IUM GIRO

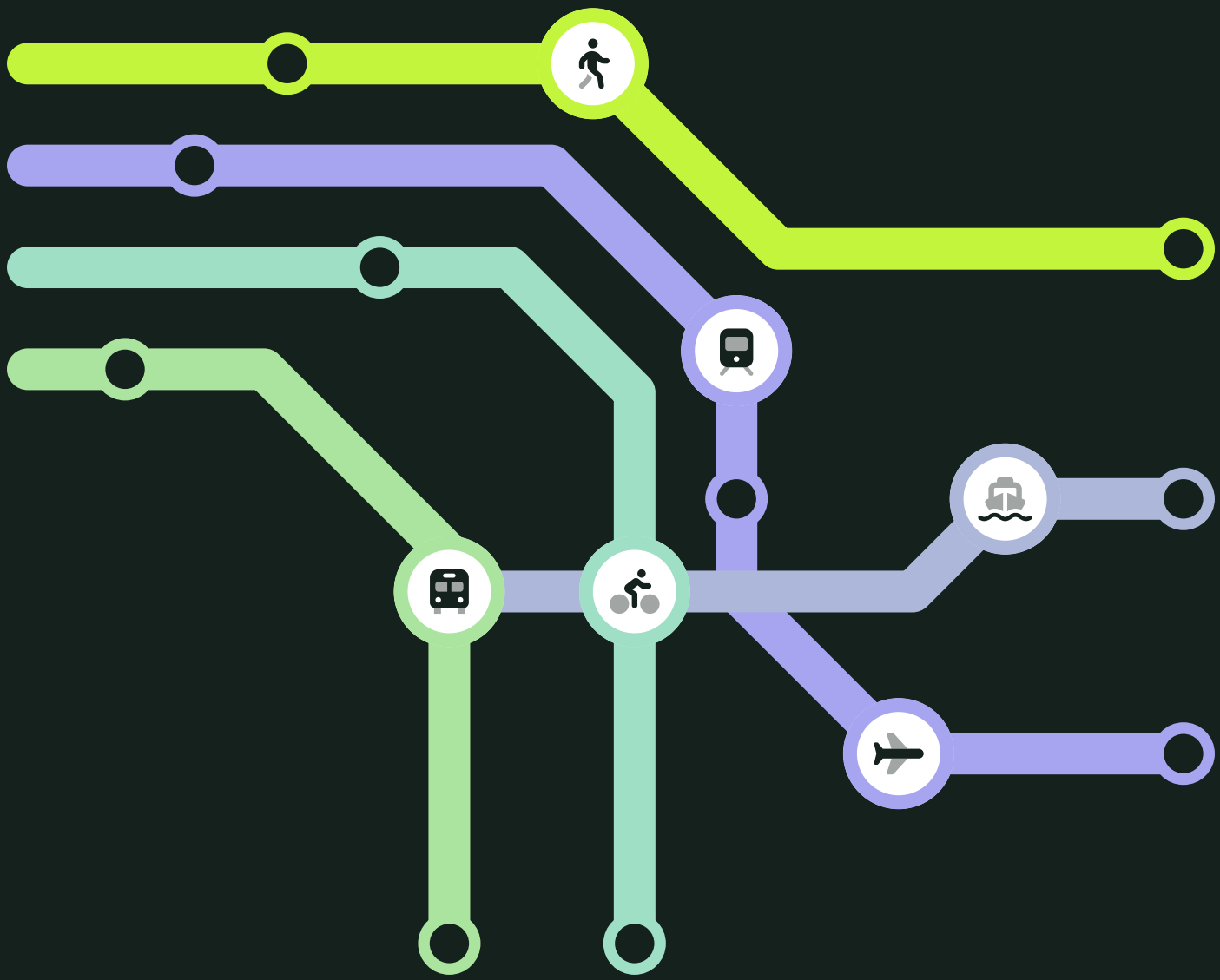
OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS

TRANSPORT COMMUNITY

КРАТОК ПРЕГЛЕД НА ПОЛИТИКИТЕ

TEN-T на Западен Балкан и во Хрватска

Водич низ правната рамка и обврските



Лука Видан и Стефан Булатовиќ

2026



КРАТОК ПРЕГЛЕД НА ПОЛИТИКИТЕ

TEN-T на Западен Балкан и во Хрватска: водич низ правната рамка и обврските

Автори: Лука Видан, *ODRAZ* и Стефан Булатовиќ, *Biciklo.me*

Дизајн: Александра Дрецун

Година на издавање: 2026.

Оваа публикација е изработена во рамките на проектот SUMPOWER, со поддршка на Фондацијата Отворено општество – Западен Балкан. Изнесените мислења и ставови им припаѓаат исклучиво на авторите и не ги одразуваат нужно ставовите на Фондацијата.

Вовед

Урбаната мобилност е клучен составен дел на одржливиот економски развој, социјалната вклученост и заштитата на животната средина во Европа. Со растот на урбаните подрачја и зголемената побарувачка за мобилност, градовите во регионот се соочуваат со сè поголеми предизвици поврзани со сообраќајниот метеж, загадувањето на воздухот, емисиите на стаклени гасови, безбедноста на патиштата и пристапноста. Иако градовите зафаќаат само 4 % од вкупната површина на Европа, во нив живеат 75 % од населението. Тие се одговорни и за повеќе од 65 % од вкупната потрошувачка на енергија и 70 % од емисиите на CO_2. За справување со овие предизвици е потребен структуриран, интегриран и современ пристап кон планирањето на урбаниот сообраќај.

На европско ниво, Рамката на Европската Унија за урбана мобилност обезбедува стратешка основа за развој на безбедни, пристапни, инклузивни системи за урбана мобилност со нулта емисија. Таа го поттикнува донесувањето планови за одржлива урбана мобилност (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) како клучна алатка за планирање, со која се обезбедуваат интегрирани, мултимодални и кон корисниците насочени сообраќајни решенија.

Регулативата (ЕУ) 2024/1679 претставува ревидирана правна рамка за развој на Трансевропската транспортна мрежа (Trans-European Transport Network – TEN-T), со цел воспоставување интегриран, мултимодален, интероперабилен *(interoperable)* и одржлив транспортен систем во Европската Унија и придружните земји. Со регулативата се утврдува хиерархиска структура на мрежата на основно, проширено основно и сеопфатно ниво, со јасно определени рокови за реализација (2030, 2040 и 2050 година). Посебен акцент се става на отстранувањето на тесните грла, особено на прекуграничните делници, и на зајакнувањето на територијалната кохезија преку поврзување на урбаните, руралните и периферните подрачја. Во фокусот е развојот на железничкиот и водниот транспорт како носители на одржливата мобилност, заедно со унапредување на патната и воздухопловната инфраструктура за подобра мултимодалност. Регулативата дополнително ја нагласува улогата на урбаните јазли како клучни точки за интеграција на меѓуградскиот и градскиот сообраќај, развојот на мултимодални логистички терминали и воведувањето дигитални и интелигентни транспортни системи за поголема ефикасност и безбедност.

Во контекст на климатските цели, се поттикнува декарбонизацијата на транспортниот сектор преку развој на инфраструктура за алтернативни горива и зајакнување на отпорноста на мрежата кон климатски и други нарушувања. Спроведувањето се заснова на проекти од заеднички интерес и на координација преку европските транспортни коридори. [1]

На Западен Балкан, Стратегијата за одржлива и паметна мобилност (Sustainable and Smart Mobility Strategy – SSMS), подготвена од Транспортната заедница во 2021 година, ја усогласува регионалната транспортна политика со Европскиот зелен договор и со Стратегијата за одржлива и паметна мобилност. Таа утврдува јасен пат кон позелен, побезбеден и подигитализиран транспортен систем, вклучително и конкретни цели за декарбонизација на урбаниот сообраќај, промена во изборот на превозни средства *(modal shift)*, воспоставување инфраструктура за алтернативни горива и дигитализација на услугите за мобилност. [2]

Трансевропска транспортна мрежа (TEN-T)

Трансевропската транспортна мрежа (TEN-T) е клучна алатка на Европската Унија за планирање и развој на усогласена, ефикасна, мултимодална и висококвалитетна транспортна инфраструктура низ целата ЕУ. Мрежата опфаќа железници, внатрешни водни патишта, линии за поморски превоз на кратки растојанија и патишта што ги поврзуваат урбаните јазли, морските и речните пристаништа, аеродромите и терминалите. Нејзината главна цел е да поттикне ефикасен превоз на патници и стоки, да обезбеди пристап до работни места и услуги и да овозможи трговија и економски раст. Со поврзувањето на транспортните системи преку границите, без прекини, тесни грла или врски што недостасуваат, TEN-T ја зајакнува економската, социјалната и територијалната кохезија на Европската Унија. Во согласност со ревизијата од 2024 година, мрежата е силно насочена и кон намалување на негативното влијание на транспортот врз животната средина и климата, како и кон зголемување на безбедноста и отпорноста на целиот транспортен систем. [3]

Спроведувањето и развојот на Трансевропската транспортна мрежа се поддржуваат преку клучни законодавни и стратешки активности, организирани околу два главни столба [3]:

- Унапредување на Трансевропската транспортна мрежа (Advancing the Trans-European Transport Network (TEN-T): Со оваа директива непосредно се олеснува и забрзува развојот на мрежата TEN-T преку поедноставување на административните процеси и постапките за издавање дозволи за прекугранични инфраструктурни проекти.
- Воена мобилност (Military Mobility): Иницијатива на Европската Унија што овозможува брзо и непречено преместување на воен персонал, опрема и средства во и надвор од ЕУ, вклучително и во итни ситуации и во голем обем. Во овој контекст Трансевропската транспортна мрежа има двојна намена — воена и цивилна — а Европската комисија, во соработка со земјите членки, обезбедува инфраструктурата да одговара на двете намени.

Рамка на политиките на ЕУ за одржлива урбана мобилност

Европската Унија воспостави сеопфатна и динамична рамка на политики за поддршка на преминот кон одржливи, нискојаглеродни и интегрирани системи за урбана мобилност.

Плановите за одржлива урбана мобилност (SUMP) станаа централна алатка во оваа рамка, овозможувајќи им на градовите стратешки и долгорочен пристап кон решавање на сообраќајните предизвици, подобрување на квалитетот на животот, намалување на емисиите и поголема достапност за сите корисници. Од нивното воведување во Пакетот за урбана мобилност од 2013 година, нивната улога постепено се зајакнуваше преку клучни иницијативи на ЕУ, меѓу кои Европскиот зелен договор, Стратегијата за одржлива и паметна мобилност, Новата рамка на ЕУ за урбана мобилност и пакетот „Подготвени за 55“ *(Fit for 55)*. Заедно, овие иницијативи го насочуваат намалувањето на јаглеродните емисии, промената на начинот на превоз и дигитализацијата на транспортот.

Паралелно со тоа, ЕУ разви усогласени методолошки насоки за поддршка на спроведувањето, особено преку платформата ELTIS (денес Опсерваторија на ЕУ за урбана мобилност — EU Urban Mobility Observatory) и Насоките за изработка и спроведување планови за одржлива урбана мобилност (трето издание). Со тоа се обезбедува доследен, квалитетен пристап кон планирањето одржлива урбана мобилност во Европа, заснован на докази.

Во рамките на приспособувањето на европските градови кон современите еколошки и инфраструктурни предизвици, Генералниот директорат за мобилност и транспорт на Европската комисија (DG MOVE) на 11 јуни 2026 година го објави третото, ажурирано издание на Насоките за изработка и спроведување планови за одржлива урбана мобилност (SUMP). Главната цел е сите 431 урбан јазол во ЕУ да донесат и да почнат да ги спроведуваат овие планови до крајот на 2027 година. Така локалните транспортни политики непосредно се усогласуваат со пошироките цели на Европскиот зелен договор, Стратегијата за одржлива и паметна мобилност и Новата рамка на ЕУ за урбана мобилност.

Иако ја задржуваат докажаната основна методологија, новите насоки се значително попрактични, појасни и поприспособени на современите трендови. Фокусот се проширува надвор од градските центри и ги опфаќа приградските и руралните подрачја, урбаната логистика, напредното управување со податоци и справувањето со транспортната сиромаштија *(transport poverty)* преку поголема социјална вклученост.

Што е урбан јазол?

Со Регулативата (ЕУ) 2024/1679 за Трансевропската транспортна мрежа (TEN-T) се препознаени 431 град долж мрежата, кои поради своето значење за транспортниот систем се определени како урбани јазли. Тоа се градови што претставуваат почетни или крајни точки на патувањата на патници и превозот на стоки преку мрежата TEN-T, како и места за преседнување и претовар во рамките на еден или меѓу повеќе видови превоз. Овие градови се важни станици на меѓународните железнички коридори, односно места каде железницата и патиштата се поврзуваат со пристаништата, аеродромите и локалниот систем за урбана мобилност. На тој начин на патниците им се овозможува лесно преминување кон јавниот градски превоз, велосипедските патеки и пешачките коридори, а за стоките — непречено мултимодално движење. Според регулативата, секој урбан јазол до крајот на 2027 година треба да донесе SUMP како долгорочна, сеопфатна и интегрирана транспортна стратегија за целото функционално урбано подрачје и како ефективна рамка за справување со предизвиците на урбаната мобилност.

Покрај главниот документ, објавени се и специјализирани прирачници што подетално обработуваат одделни аспекти на урбаната мобилност, како референтниот документ за велосипедскиот сообраќај и насоките за регулирање на пристапот на возила во урбаните подрачја (Urban Vehicle Access Regulations – UVAR). Станува збор за мерки за ограничување на пристапот на возила во одредени градски зони, со цел да се намалат метежот и загадувањето и да се зголеми безбедноста.

Клучни новини во насоките за SUMP

Ажурираната рамка за 2026 година го претвора SUMP од препорачана практика во задолжителна и влијателна алатка за постигнување климатска неутралност преку неколку клучни новини:

- **Целосна усогласеност со политиките на ЕУ:** Насоките се непосредно поврзани со поновите европски акти, вклучително и Европската декларација за велосипедскиот сообраќај, Директивата за интелигентни транспортни системи (ITS) и ревидираната регулатива за инфраструктурата за алтернативни горива.
- **Законска обврска за урбаните јазли:** Според регулативата за TEN-T, донесувањето SUMP до крајот на 2027 година станува законска обврска за 431 клучен град во ЕУ.
- **Практичност и едноставност:** Јазикот на документот е подобрен, додадени се конкретни примери од практиката и корисни врски, што значително ја олеснува примената на локално ниво.
- **Пошироко просторно и логистичко планирање:** Планирањето се проширува на приградските *(peri-urban)* и руралните подрачја, со активно вклучување на засегнатите страни од меѓуградскиот превоз и урбаната логистика (товарниот сообраќај).
- **Напредно планирање засновано на податоци:** Се воведува поголема интеграција на транспортното моделирање, следењето на индикаторите и користењето „простори за податоци за мобилност“ *(data spaces)* како заедничка инфраструктура за размена на податоци.
- **Социјална чувствителност:** Посебно внимание се посветува на достапноста на превозот за ранливите групи и на решавањето на проблемот со транспортната сиромаштија *(transport poverty)*.
- **Придружни прирачници:** Пакетот вклучува посебни насоки за развој на велосипедска инфраструктура и спроведување мерки UVAR, како што се зоните со ниски емисии.

Влијание врз градовите и квалитетот на животот

Најголемата промена што ја носат новите насоки е преминот од пилот-проекти кон задолжително и конкретно спроведување. За градовите и регионите тоа значи потреба од зајакнување на мерките што непосредно влијаат врз квалитетот на животот на граѓаните, со акцент на три клучни столба:

1. **Мултимодален превоз** – поврзување на различните видови превоз во единствен функционален систем.
2. **Активна мобилност** – поттикнување и проширување на инфраструктурата за пешачење и возење велосипед.
3. **Регулирање на пристапот на возила** – воведување зони со ниски емисии *(low-emission zones)* и паметно управување со сообраќајните текови во градските центри.

Улогата на мрежата TEN-T

Во последните години, рамката на политиките на ЕУ за урбана мобилност еволуираше од претежно препораки кон поструктурирани и обврзувачки барања. Оваа промена е највидлива во **Регулативата (ЕУ) 2024/1679,** со која урбаните јазли добиваат клучна улога во поврзувањето на локалните, националните и европските транспортни системи. [1]

Според оваа регулатива, **урбаните јазли** повеќе не се третираат само како концепт на планирање, туку како регулирани целини со конкретни обврски. Градовите определени како урбани јазли мора **до 2027 година** да донесат и да спроведуваат SUMP во согласност со дополнителни барања. Плановите треба да содржат јасни цели, мерки и показатели за успешност, а нивното спроведување подлежи на следење и известување на ниво на ЕУ. [1]

Истовремено, земјите членки добиваат зајакната улога во овозможувањето на оваа транзиција. Тие се обврзани да воспостават национални рамки за SUMP, вклучително и [1]:

1. **именувани национални контактни точки,**
2. **структурирани национални програми за SUMP,**
3. **системи за собирање податоци, следење и известување за индикаторите на урбаната мобилност.**

Ова претставува значаен чекор кон институционализирање на планирањето на SUMP на национално ниво — од доброволна примена кон координиран модел на управување со јасна одговорност.

Регулативата дополнително ги зајакнува клучните политички приоритети со барањето урбаните јазли да обезбедат [1]:

1. **мултимодална интеграција, вклучително и развој на мултимодални патнички јазли и товарни терминали,**
2. **воведување инфраструктурни решенија за мобилност со нулти и ниски емисии, во согласност со Регулативата (ЕУ) 2023/1804,**
3. **ефикасна урбана логистика и поврзаност на „последната милја“ (last mile), со намалување на метежот и емисиите и подобрување на ефикасноста на мрежата TEN-T.**

Со поврзувањето на планирањето на урбаната мобилност со основните инфраструктурни барања на TEN-T и климатските цели, регулативата го интегрира локалното транспортно планирање во поширокатa европска рамка на транспортни, енергетски и климатски политики.

Барања на мрежата TEN-T

Барањата за инфраструктурата на TEN-T имаат две заемно дополнувачки насоки: тие истовремено ги опфаќаат потребите на корисниците и стратешките цели за развој на транспортниот систем. На корисниците треба да им се обезбедат ефикасност, сигурност и високо ниво на функционалност. Воедно, потребно е да се развиваат одржливи начини на превоз за да се намалат емисиите на стаклени гасови од транспортот и да се обезбеди отпорност на претстојните климатски промени. Треба да се поттикнува и дигитализацијата и да се унапредува мултимодалноста. [1]

Во продолжение, Европската комисија утврди дополнителни барања [1]:

	Брзина на железничкиот сообраќај	До 2040 година, патничките железнички линии во основната и проширената основна мрежа мора да овозможуваат брзина на возовите од најмалку 160 km/h.
	Европски систем за управување со железничкиот сообраќај (ERTMS)	Единствениот европски систем за сигнализација ќе се воведе во целата мрежа TEN-T, со што ќе се подобрат безбедноста и ефикасноста на железницата. Националните системи постепено ќе се укинат.
	Поврзаност на аеродромите	Главните аеродроми со повеќе од 12 милиони патници годишно мора да бидат поврзани со железнички линии на долги растојанија, со што железницата станува конкурентна алтернатива на домашните поврзувачки летови.
	Товарни терминали	Бројот и капацитетот на терминалите за претовар ќе се зголемат за да ги задоволат транспортните потреби. Тоа вклучува прием на возови со должина од 740 метри, поттикнување премин кон одржливи видови превоз и зајакнување на европскиот сектор за комбиниран превоз.

	Урбана мобилност	Сите поголеми градови долж мрежата TEN-T ќе изработат планови за одржлива урбана мобилност со цел да поттикнуваат мобилност со нулти и ниски емисии.
	Алтернативни горива	TEN-T е основа за поставување станици за полнење со електрична енергија и снабдување со алтернативни горива, како водород. Ги дополнува барањата за инфраструктура за алтернативни горива во урбаните јазли и терминалите.

Табела 1 ги прикажува барањата што треба да ги исполнат урбаните јазли определени од Европската комисија, заедно со референтната вредност за секое барање и рокот за негово исполнување.

Мултимодални патнички терминали и улогата на активната мобилност

Ревизијата на регулативата за TEN-T изречно ја нагласува важноста на поврзувањето на велосипедскиот сообраќај со превозот на долги растојанија и ја препознава активната мобилност како клучно решение за „првата и последната милја“ *(first and last mile)* во патничкиот превоз. Во согласност со регулативата, до 2030 година сите мултимодални патнички јазли треба да бидат приспособени за полесен пристап со активни начини на движење. [5]

За да се обезбеди непречена поврзаност, потребно е да се воведат следните елементи [5]:

Табела 1 *Барања на TEN-T за урбаните јазли*

ОПИС НА ПАРАМЕТАРОТ	РЕФЕРЕНТНА ВРЕДНОСТ / БАРАЊЕ	РОК	УПАТУВАЊЕ НА РЕГУЛАТИВАТА TEN-T
SUMP	SUMP е донесен и е во сила	2027	41.2.i
Национална контактна точка за SUMP	Назначена контактна точка	2025	41.4
Национална програма за поддршка на планирањето на одржлива урбана мобилност	Изработена програма	2025	41.4
Мултимодален товарен терминал	Најмалку 1 терминал	2040	40.1.d
Мултимодален патнички јазол	Најмалку 1 јазол	2030	40.1.c.c
Инфраструктура за алтернативни горива	Постои инфраструктура	2030	41.1.a

Извор: [4][1]

Поврзување на инфраструктурата: Главните железнички и автобуски станици, аеродромите и фериботските терминали мора да бидат директно поврзани со велосипедската мрежа на урбаниот јазол што го опслужуваат.

Паркинзи за велосипеди: При изградба или модернизација на железничката инфраструктура, задолжително е да се обезбедат доволно безбедни паркинг-места за велосипеди, како на големите мултимодални терминали така и на сите помали станици долж мрежата TEN-T.

Проширување на опслужуваното подрачје *(catchment area)*: Обезбедувањето директни и безбедни велосипедски патеки од населбите до станиците значително го проширува подрачјето од кое тие привлекуваат патници, со што се зголемува ефикасноста на железничката мрежа и јавниот превоз.

Безбедно поврзување: При секоја изградба или модернизација на инфраструктурата за патнички превоз мора да се обезбеди одржлива и безбедна поврзаност со инфраструктурата за активна мобилност.

Мрежата TEN-T – преглед на коридорите и хоризонталните приоритети

Девет европски транспортни коридори и два дополнителни хоризонтални приоритети на ниво на целата мрежа го поддржуваат довршувањето на Трансевропската транспортна мрежа. За коридорите и хоризонталните приоритети се назначени европски координатори, кои имаат клучна улога во координирањето на спроведувањето и развојот на мрежата. [1]

Европските транспортни коридори се основата на основната и проширената основна мрежа TEN-T. Тие ја пресекуваат Европа од исток кон запад и од север кон југ, следејќи ги важните транспортни правци. Коридорите се протегаат и надвор од ЕУ за да обезбедат поврзаност со Западен Балкан, Швајцарија, Норвешка, Украина и Молдавија. Од 2024 година, единаесет железнички товарни коридори се интегрирани во европските транспортни коридори за да се олесни координираното планирање на инвестициите.

Двата хоризонтални приоритети се:

1. *Европски систем за управување со железничкиот сообраќај (European Rail Traffic Management System – ERTMS)*

2. Европски поморски простор (European Maritime Space) – се однесува на интеграцијата и модернизацијата на поморскиот транспорт во ЕУ, со цел подобро поврзување на морските пристаништа, унапредување на интермодалните врски и поефикасно и поодржливо користење на поморските транспортни текови.

Европската Унија утврди девет европски транспортни коридори, од кои четири поминуваат низ Хрватска и земјите од Западен Балкан. Во продолжение се наведени овие четири коридори, со соодветните прилози што го прикажуваат нивниот географски опфат.

Прилог 1 ја прикажува сеопфатната транспортна мрежа TEN-T, која ги опфаќа сите земји членки на Европската Унија, како и земјите од **Западен Балкан** (Босна и Херцеговина, Србија, Црна Гора, Албанија, Косово[1] и Северна Македонија), Украина, Швајцарија, Молдавија и Норвешка.

Прилог 2

Коридор Балтичко Море – Јадранско Море

Овој коридор се протега од Балтичкото кон Јадранското Море и минува низ Полска, Чешка, Словачка, Австрија, Унгарија, Словенија, Хрватска и Италија.

Прилог 3

Медитерански коридор

Овој коридор се протега од исток кон запад низ јужниот дел на Европа и минува низ Украина, Унгарија, Хрватска, Словенија, Италија, Франција и Шпанија.

Прилог 4

Коридор Рајна – Дунав

Овој коридор се протега од Стразбур и Франкфурт до Црното Море и минува низ Франција, Германија, Чешка, Австрија, Словачка, Унгарија, Хрватска, Србија, Романија, Бугарија и Украина.

Прилог 5

Коридор Западен Балкан – Источен Медитеран

Овој коридор се протега од северниот дел на Австрија до Кипар и минува низ Унгарија, Словенија, Италија, Хрватска, Србија, Босна и Херцеговина, Црна Гора, Албанија, Косово, Северна Македонија, Бугарија и Грција.

Индикатори за урбана мобилност (Urban Mobility Indicators – UMI)

Индикаторите за урбана мобилност (Urban Mobility Indicators – UMI) се стандардизирани алатки што експертите ги развија за потребите на Европската комисија, со цел да се мери напредокот во трансформацијата на градскиот превоз. Нивната улога е да им помогнат на градовите да развијат поодржлива и попривлечна мобилност. Според новата регулатива за TEN-T, сите 431 урбан јазол (градови) во ЕУ треба да ги собираат овие податоци за да го следат напредокот на своите планови SUMP во областите на одржливоста, безбедноста и пристапноста, со што е можно помало административно оптоварување за градовите. [6]

Подготвени се вкупно седум клучни тематски области, за кои се изработени посебни информативни листови со методологии [6]:

[1] Ова име не ги доведува во прашање ставовите за статусот и е во согласност со Резолуцијата 1244/1999 на Советот за безбедност на ОН и Мислењето на Меѓународниот суд на правдата за прогласувањето независност на Косово.

- **Емисии на стаклени̇чки гасови (Greenhouse Gases – GHG)**
- **Сообраќаен метеж**
- **Сообраќајни несреќи и повреди**
- **Удел на одделните видови превоз (modal share)**
- **Пристап до услуги за мобилност**
- **Загадување на воздухот**
- **Загадување со бучава**

Повеќе информации за индикаторите за урбана мобилност и методологијата за нивно следење по тематски области се достапни на следниот линк: UMI

TEN-T во Република Хрватска

Со ревизијата на Регулативата (ЕУ) 2024/1679 значително се редефинира положбата на Република Хрватска во рамките на Трансевропската транспортна мрежа (TEN-T), со што националниот транспортен систем уште посилно се интегрира во европскиот контекст. Хрватска сега е вклучена во четири европски транспортни коридори, што дополнително ја зацврстува нејзината улога како транспортен и логистички јазол меѓу Централна и Југоисточна Европа. Во споредба со претходната рамка, новата мрежа TEN-T обезбедува значително подобра територијална покриеност, особено во Истра, Славонија и Далмација. Хрватска е една од земјите членки со најголеми пропорционални измени во мрежата на ЕУ.

Во новата структура, во мрежата TEN-T се вклучени приближно 450 километри железнички пруги, околу 430 километри патна инфраструктура, осум нови пристаништа и четири нови урбани јазли. Со тоа дополнително се нагласува насоченоста кон мултимодалност и интеграција на транспортните системи. Ова проширување на мрежата непосредно ги зголемува барањата за модернизација на инфраструктурата, но во исто време отвора значајни можности за развој и зајакнување на националната логистичка позиција. Дополнително, во тек е развој на „логистички концепт на Република Хрватска“, со кој се планира систематски да се утврдат локациите за логистички и интермодални терминали на национално ниво. Целта е воспоставување функционална мрежа од логистички центри што ќе овозможи поефикасно управување со товарните текови и подобра интеграција во европските синџири на снабдување. [7]

Меѓу клучните инфраструктурни проекти се издвојува изградбата на нова железничка пруга со помали наклони меѓу Загреб и Риека, со можност за продолжување кон островот Крк. Оваа делница ќе овозможи сообраќање на возови долги до 750 метри и значително ќе ги зголеми капацитетот и конкурентноста на железничкиот товарен превоз.

Проектот опфаќа и сложени инженерски зафати, меѓу кои и изградба на неколку долги тунели, што дополнително го потврдува неговото стратешко значење. Паралелно се планираат модернизација и изградба на железничко-патни терминали и реконструкција на железничката мрежа, особено во правец на Славонија и Далмација, со цел порамномерен просторен развој на транспортната инфраструктура. Во тој контекст, развојот на пристаништето Риека останува еден од клучните приоритети, поради неговата улога како главен поморски излез кон Централна Европа и важен јазол во мрежата TEN-T. [7]

Развојот на транспортниот систем во Хрватска е усогласен со Стратегијата за развој на транспортот на Република Хрватска 2017–2030, која ги утврдува клучните насоки за модернизација и унапредување на инфраструктурата. Посебен акцент се става на зајакнувањето на железничкиот систем, развојот на интермодални терминали и поврзувањето на пристаништата, железницата и патната мрежа во единствен логистички систем. [8]

Урбани јазли во Република Хрватска

Во согласност со новата регулатива, пет урбани јазли во Хрватска — Загреб, Осиек, Риека, Сплит и Вараждин — се обврзани да ги исполнат сите барања утврдени од Европската комисија, прикажани во Табела 2. Со ова урбаните јазли добиваат клучна улога во интеграцијата на различните видови превоз, особено во поврзувањето на железничкиот и патниот сообраќај, како и во унапредувањето на јавниот превоз и дистрибуцијата на стоки во урбаните подрачја. Така урбаните јазли стануваат основни елементи на системот TEN-T, во кои се концентрираат транспортните функции, а интермодалноста станува стандард во планирањето.

Табела 2 ја прикажува моменталната состојба на урбаните јазли во Хрватска во однос на барањата утврдени од Европската комисија.

Иако рокот за изработка на SUMP за урбаните јазли е крајот на 2027 година, само Сплит и Вараждин досега го имаат завршено овој стратешки документ. Градот Загреб е во процес на изработка на SUMP, додека за Осиек и Риека засега нема информации за напредокот на овој процес. Во Хрватска, Министерството за море, транспорт и инфраструктура е национална контактна точка за SUMP. Националната програма за SUMP сè уште не е изработена, иако рокот беше до 2025 година. Поради тоа, Сплит и Вараждин ги изработиле своите планови без поддршка и насоки од националните институции.

Секој урбан јазол мора да има најмалку еден мултимодален товарен и еден мултимодален патнички јазол. Според Регулативата (ЕУ) 2024/1679, мултимодалниот превоз подразбира превоз на патници или стоки, или и на двете, со употреба на два или повеќе вида транспорт. Моментално единствениот урбан јазол со мултимодален товарен терминал е Риека, која има два такви терминали — Gateway и Брајдица — каде што се поврзуваат железничкиот, поморскиот и патниот товарен сообраќај. [1]

Според критериумите од Регулативата (ЕУ) 2023/1804, Загреб, Риека, Сплит и Вараждин го исполнуваат условот за достапност на инфраструктура за алтернативни горива, бидејќи на патната мрежа TEN-T има станици за полнење електрични возила или за течен нафтен гас (LPG), односно тие се наоѓаат на најмногу три километри од најблискиот излез од мрежата TEN-T. Според моментално достапните информации, во Република Хрватска нема инфраструктура за полнење возила со водород, амонијак или друг вид алтернативно гориво. [9]

Сите досега изработени планови SUMP се резултат исклучиво на локални иницијативи, без системска национална поддршка во финансиска, организациска или стратешка смисла. Во Република Хрватска има вкупно 556 единици на локална самоуправа, од кои 128 градови и 428 општини.

Табела 2 *Споредба на барањата на Европската комисија за урбаните јазли и нивниот моментален развој во Република Хрватска*

ОПИС НА ПАРАМЕТАРОТ	ЗАГРЕБ	ОСИЕК	РИЕКА	СПЛИТ	ВАРАЖДИН
Изработен SUMP	✗	✗	✗	✓	✓
Постои најмалку еден мултимодален товарен терминал	✗	✗	✓	✗	✗
Постои најмалку еден мултимодален патнички јазол	✗	✗	✗	✗	✗
Инфраструктура за алтернативни горива[2]	✓	✗	✓	✓	✓

[2] Алтернативните горива, во смисла на Директивата, се дефинираат како горива или извори на енергија што служат, барем делумно, како замена за фосилните извори на гориво во снабдувањето на транспортот со енергија и што имаат потенцијал да придонесат кон декарбонизација на транспортниот систем и да ја подобрат еколошката ефикасност на транспортниот сектор, а меѓу другото вклучуваат: електрична енергија, водород, биогорива, синтетички и парафински горива, природен гас (компримиран – CNG и втечнет – LNG) и втечнет нафтен гас (LPG).

Моментално 17 единици на локална самоуправа (16 градови и една општина) имаат изработено SUMP. Тоа се: Лабин, Новаља, Новиград, Забок, Брдовец, Умаг, Крижевци, Копривница, Шибеник (мастер-план), Бјеловар, Дубровник, Вараждин, Сисак, Пула, Славонски Брод, Задар и Сплит. Отсуството на национална координација има негативни последици, особено поради недостигот од стандардизирани документи, нееднаквиот квалитет на плановите и ограничените можности за следење на спроведувањето и оценување на мерките. Не постои систематски преглед за тоа дали планираните мерки се спроведуваат, во која мера се постигнати целите, ниту единствена рамка за оценување на ефектите од SUMP. [10]

На национално ниво, како клучна пречка се издвојува недостигот од јасна законодавна и институционална рамка. Ова води кон послаба стандардизација на планските документи и недоволен притисок врз единиците на локалната самоуправа да го подобрат пристапот кон планирањето на урбаната мобилност. Дополнително, отсуството на силна регулаторна и финансиска рамка ја ограничува поддршката за градовите што се подготвени самостојно да развиваат SUMP.

На локално ниво, клучните предизвици се ограничените административни капацитети, недостигот од стручни знаења и недоволната мотивираност на носителите на одлуки, што делумно се должи на отсуството на јасна национална поддршка.

Во такви околности, SUMP често не се доживува како стратешка алатка за развој, туку како административна обврска поврзана со исполнување формални барања.

Дури и кога е изработен SUMP, неговото спроведување и следење често се ограничени. Наместо да служи како основен документ што го насочува долгорочниот развој на урбаната мобилност, планот неретко останува статичен документ без систематско спроведување и постојана оценка на резултатите, со што значително се намалува неговиот можен придонес за одржливиот развој на градовите.

TEN-T на Западен Балкан

Со ревизијата на рамката TEN-T преку Регулативата (ЕУ) 2024/1679 значително се промени положбата на Западен Балкан во европската транспортна мрежа. Најважната новина е воспоставувањето на европскиот транспортен коридор Западен Балкан – Источен Медитеран (Western Balkans–Eastern Mediterranean – WBEM), кој за првпат ги поврзува шесте партнери на Транспортната заедница (Албанија, Босна и Херцеговина, Црна Гора, Косово, Северна Македонија и Србија) со земјите членки на ЕУ во единствена мултимодална транспортна целина. Коридорот ја поврзува Централна Европа со пристаништата на Јадранското Море и источниот дел на Средоземното Море и претставува клучна инфраструктурна врска меѓу регионот и единствениот пазар на ЕУ.

Новата структура TEN-T истовремено ја воведува проширената основна мрежа *(Extended Core Network)*, покрај постојните основна и сеопфатна мрежа, со што се овозможува инфраструктурата да се унапредува во фази. Во регионален контекст, тоа значи дека TEN-T повеќе не се однесува само на изградба на одделни патни делници и железнички пруги, туку сè повеќе претставува рамка за усогласување на инфраструктурните инвестиции, прекуграничната поврзаност, мултимодалноста, дигитализацијата, отпорноста кон климатските промени и одржливата урбана мобилност.

Според Годишниот извештај на Транспортната заедница за TEN-T за 2025 година [11], коридорот Западен Балкан – Источен Медитеран опфаќа околу 5.750 километри патишта, 6.201 километар железнички пруги, 20 морски пристаништа, 14 аеродроми, 14 интермодални терминали и 25 урбани јазли. Неговиот развој затоа има потенцијал да го промени начинот на планирање и определување приоритети за транспортните инвестиции во регионот, особено имајќи ја предвид потребата од подобро поврзување на железницата, пристаништата, терминалите и урбаните подрачја.

Истовремено, состојбата на инфраструктурата во регионот е доста нерамномерна. Долгогодишното недоволно инвестирање во одржување и модернизација е особено изразено во железничкиот сектор, додека најголемиот дел од средствата и натаму се вложува во изградба на патишта. Поради тоа, Транспортната заедница и Европската комисија во своите годишни извештаи сè посилно ја нагласуваат потребата регионалните инвестиции да се насочат кон железницата, мултимодалноста, дигитализацијата и отпорноста на инфраструктурата, со истовремено подобрување на квалитетот и безбедноста на постојната мрежа.

TEN-T во Црна Гора

Црна Гора има особено важна улога во новата структура на TEN-T благодарение на комбинацијата од пристаништето Бар, железничката пруга Бар–Врбница и патниот коридор Бар–Бољаре. Оваа инфраструктура го поврзува Јадранското Море со Србија и поширокиот пазар на Централна и Југоисточна Европа. Со ревизијата на мрежата TEN-T, железничката пруга Бар–Подгорица–Врбница е вклучена во европскиот транспортен коридор Западен Балкан – Источен Медитеран (WBEM), со што дополнително се потврдува нејзиното стратешко значење.

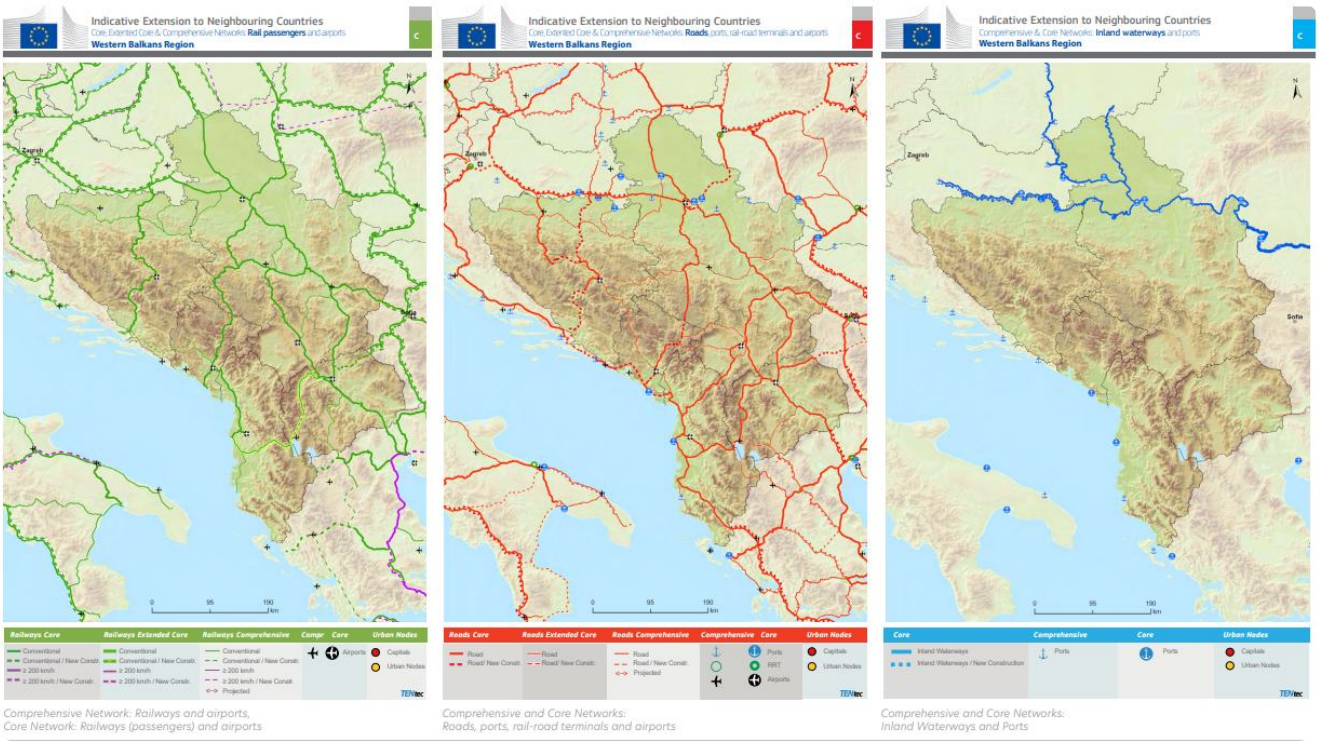
Клучен приоритет е развојот на мултимодалниот коридор Бар–Подгорица–Врбница, кој треба да ги интегрира поморскиот, железничкиот и патниот сообраќај. Особено значајна е модернизацијата на железничката пруга Бар–Врбница. Според податоците на Транспортната заедница, проектите поддржани преку инструментите на ЕУ опфаќаат околу 168 километри пруга, со вкупни проценети инвестиции од приближно 405 милиони евра. Тие вклучуваат реконструкција на мостови и тунели, санација на критични делници, модернизација на сигнализацијата и реконструкција на делницата Бар–Голубовци. [11]

Во патната мрежа, клучен развоен проект е продолжувањето на автопатот Бар–Бољаре, кој е дел од коридорот WBEM. Во текот на 2026 година започнаа подготвителните работи на делницата Матешево–Андријевица, додека во времето на изработка на овој документ беше во тек тендерот за делницата Смоковац–Толоши, дел од планираната северна обиколница на Подгорица. Низ Црна Гора е планиран и Јадранско-јонскиот коридор како продолжение на основната мрежа TEN-T, во должина од околу 127 километри, од границата со Босна и Херцеговина до границата со Албанија.

За Црна Гора е особено важно овие две инвестициски насоки — железницата и патиштата — да не се разгледуваат одвоено.

Дополнително, рамката TEN-T создава можност пристаништето Бар да се развие во регионален интермодален логистички центар. Сепак, за тоа е потребно истовремено унапредување на пристанишната инфраструктура, железницата, терминалите, пристапните патишта и логистичките услуги.

Националната рамка во моментов ја претставува „Стратегијата за развој на сообраќајот 2019–2035“, чија ревизија е во тек за стратешки да се насочи развојот кон одржлива мобилност и да се подготви нова рамка за спроведување.



Слика 1 *Индикативно проширување на сеопфатната и основната Трансевропска транспортна мрежа (TEN-T) кон Западен Балкан*

TEN-T во Босна и Херцеговина

Босна и Херцеговина има една од најважните позиции во мрежата TEN-T на Западен Балкан, благодарение на Коридорот Vc, кој ги поврзува Унгарија и Хрватска со централниот дел на Босна и Херцеговина и пристаништето Плоче. Со ревизијата на мрежата TEN-T, Коридорот Vc станува составен дел од новиот коридор WBEM, со што дополнително расте неговото значење во европскиот контекст.

Развојот на мрежата TEN-T во Босна и Херцеговина е главно насочен кон довршување на Коридорот Vc, особено преку изградба на преостанатите делници од автопатот меѓу северната граница со Хрватска, Добој, Сараево и Мостар.

Иако патната инфраструктура е доминантна компонента на инвестицискиот циклус, долгорочната конкурентност на Коридорот Vc зависи и од развојот на железничката инфраструктура и квалитетното поврзување со пристаништето Плоче. Во таа смисла, TEN-T треба да се разгледува како мултимодален коридор, а не само како проект за изградба на автопатишта. Тоа подразбира паралелно унапредување на железницата, интермодалните терминали, граничните премини и логистичките капацитети.

Посебен институционален предизвик претставува фактот што управувањето со транспортната инфраструктура во Босна и Херцеговина е поделено меѓу различни нивоа на власта. Затоа ефикасното спроведување на проектите TEN-T бара посилна координација меѓу државното ниво, ентитетите, управувачите со инфраструктурата и локалните власти, особено кај проектите што преминуваат административни граници.

TEN-T во Србија

Србија има најсложена позиција во мрежата TEN-T меѓу земјите од Западен Балкан. Низ нејзината територија минуваат два европски транспортни коридора — WBEM и Рајна–Дунав — со што земјата претставува клучна точка за поврзување на Централна Европа со јужниот и југоисточниот дел на континентот. WBEM, меѓу другото, го опфаќа правецот на Коридорот X низ Србија, додека Рајна–Дунав вклучува делници кон Вршац и унгарската граница, како и внатрешните водни патишта по Дунав, Сава и Тиса.

Поради својата географска положба, Србија има потенцијал да стане еден од најважните интермодални логистички јазли во регионот. Особено значајни се Белград, Нови Сад и Ниш, како и врските кон Унгарија, Хрватска, Романија, Бугарија, Северна Македонија и Црна Гора.

Инвестициите во патната инфраструктура се многу големи. Во најновиот извештај на Транспортната заедница за TEN-T се евидентирани три активни проекти со вкупна вредност од околу 3,2 милијарди евра, вклучувајќи ги делниците Ниш–Плочник, Нови Сад–Рума и Пожега–Дуга Пољана, како и други проекти во подготовка. [11]

Сепак, долгорочната конкурентност на Србија во рамките на TEN-T во голема мера зависи од железничката инфраструктура. Модернизацијата на правецот Белград–Ниш–Димитровград, понатамошниот развој на врската кон унгарската граница и унапредувањето на Коридорот X се клучни за зголемување на уделот на железницата во меѓународниот товарен сообраќај.

Србија е и единствената земја од Западен Балкан чија мрежа TEN-T опфаќа значителен дел од внатрешните водни патишта, пред сè Дунав, Сава и Тиса. Тоа создава дополнителен потенцијал за развој на интермодален транспорт и поврзување на речните пристаништа со железничката и патната инфраструктура.

Затоа, клучното прашање за Србија е како постојната транзитна предност да ја претвори во функционална мултимодална и логистичка предност. Тоа подразбира не само изградба на нови патишта, туку и модернизација на железницата, развој на товарни терминали, поефикасни гранични премини, дигитализација на транспортните процеси и подобро поврзување на пристаништата и логистичките центри.

TEN-T на Косово

Со ревизијата на рамката TEN-T, Косово е вклучено во коридорот WBEM, кој претставува негова единствена врска со основен коридор TEN-T. Коридорот минува низ Косово во правец север–југ, по железничката рута 10, која има клучно значење за поврзување на Косово со Скопје, Ниш и поширокиот европски транспортен систем.

Најважен приоритет на TEN-T останува модернизацијата на железничката рута 10, вклучувајќи ги делниците меѓу Фуше Косове/Косово Поле, Митровица и границата со Северна Македонија. Проектот има регионално значење бидејќи претставува директна железничка врска меѓу Србија, Косово и Северна Македонија. Сепак, напредокот е нерамномерен, особено во делот на сигнализацијата, телекомуникациите и некои преостанати делници.

Во патната мрежа значајни се правците Приштина–Скопје, Приштина–Ниш и Приштина–Тирана, додека проектите на делницата Приштина–Мердаре остануваат важни за поврзувањето со Србија и регионалната трговија. Транспортната заедница и Европската комисија укажуваат на бавниот напредок на одделни проекти, особено поради финансиски, институционални и подготвителни предизвици. [11]

Косово ја има усвоено „Мултимодалната транспортна стратегија 2023–2030“, во која се нагласуваат модернизацијата на инфраструктурата, унапредувањето на управувањето, безбедноста, заштитата на животната средина и дигитализацијата на транспортниот сектор.

TEN-T во Албанија

Албанија е една од земјите во кои новата структура TEN-T носи особено голем развоен потенцијал. Коридорот VIII, кој опфаќа и железнички и патни правци како дел од коридорот WBEM, го поврзува албанското крајбрежје и пристаништата со Северна Македонија и понатаму со Бугарија. Во исто време, значаен дел од Јадранско-јонскиот коридор е интегриран во основната мрежа TEN-T. Со тоа Албанија добива стратешка положба меѓу јадранските пристаништа, внатрешноста на Балканот и пазарите на Централна Европа.

Според Годишниот извештај на Транспортната заедница за 2025 година, Албанија во моментов спроведува седум проекти TEN-T на основната мрежа, со вкупна должина од околу 218,5 километри и вредност од приближно 2,22 милијарди евра. Меѓу најзначајните се обиколницата на Тирана, проширувањето на автопатот Тирана–Драч и повеќе делници од Јадранско-јонскиот коридор. [11]

Посебен акцент се става на развојот на железницата. Во тек се модернизацијата и електрификацијата на делницата Драч–Рогожина. Нејзиното понатамошно поврзување со Тирана, вклучувајќи ја и врската со аеродромот, има стратешко значење за развојот на мултимодалниот транспорт. Долгорочната цел е воспоставување функционална врска меѓу пристаништата Драч и Валона, железничката мрежа, урбаните центри и соседните земји.

Во новата Национална стратегија за транспортниот сектор до 2030 година дополнително се нагласуваат модернизацијата на основната и сеопфатната мрежа TEN-T, развојот на мултимодални коридори, дигитализацијата, алтернативните горива, отпорноста кон климатските промени и изработката на SUMP во поголемите градови.

TEN-T во Северна Македонија

Северна Македонија има особено важна транзитна улога во регионалната мрежа TEN-T. Според новата рамка, WBEM е единствениот европски транспортен коридор што минува низ земјата, а клучните правци се поврзани со историските Коридор VIII и Коридор X. Со тоа Северна Македонија претставува една од најважните копнени врски меѓу јадранските пристаништа, Србија, Бугарија и Грција.

Патната мрежа бележи значителен инвестициски циклус. Според Годишниот извештај на Транспортната заедница за 2025 година, во Северна Македонија во моментов се спроведуваат шест TEN-T проекти со вкупна вредност од околу 2,3 милијарди евра, од кои приближно 1,8 милијарди евра се однесуваат на основната мрежа. Проектите опфаќаат околу 189,7 километри патна инфраструктура во различни фази на реализација. [11]

Посебно стратешко значење има Коридорот VIII, односно правецот Скопје–Кичево–Охрид–Струга–албанска граница, кој ја поврзува Северна Македонија со албанските пристаништа и Јадранското Море. Транспортната заедница наведува дека делницата Драч–Рогожина–Кичево–Скопје, со вкупна должина од околу 386 километри, во новата TEN-T структура е вклучена во проширената основна мрежа, со рок за завршување до 2040 година. [11]

Железничката компонента е подеднакво важна. Модернизацијата на делниците кон Србија и Бугарија, вклучително и Куманово–Бељаковце–Крива Паланка–Деве Баир, е клучна за целосно искористување на потенцијалот на Коридор VIII и Коридор X. Транспортната заедница особено укажува дека инфраструктурните инвестиции мора да бидат придружени со реформи во железничкиот сектор, интероперабилност *(interoperability)* и воведување на Европскиот систем за управување со железничкиот сообраќај (ERTMS). [11]

Урбани јазли на Западен Балкан

Една од важните новини на ревидираната рамка TEN-T е посилното вклучување на градовите во планирањето на европската транспортна мрежа. Урбаните јазли повеќе не се разгледуваат само како места низ кои минува инфраструктурата, туку како клучни точки каде што се поврзуваат различните видови превоз, патничките и товарните текови, јавниот превоз и таканаречената прва и последна милја *(first and last mile)*.

За земјите од Западен Балкан оваа промена е особено значајна, бидејќи обврските поврзани со TEN-T стануваат непосредно важни за националните и локалните власти, вклучително и за пристапот до фондовите на ЕУ. Според новата рамка, урбаните јазли треба да развиваат SUMP за своите функционални урбани подрачја, да обезбедат мултимодални и интермодални терминали и да доставуваат податоци за урбаната мобилност до Европската комисија. Рокот за донесување SUMP во урбаните јазли е 2027 година, додека до 2030 година се очекува воспоставување мултимодални патнички, односно товарни јазли.

Дополнително, во 2026 година Транспортната заедница разви регионална рамка за одржлива урбана мобилност, која предвидува воспоставување национални програми за поддршка на SUMP (National SUMP Support Programmes – NSSP). Целта е премин од расцепкан пристап заснован на поединечни проекти кон систематски и интегриран модел на национална поддршка за развој на одржливата урбана мобилност. Тој опфаќа институционална координација, финансирање, технички капацитети, следење на спроведувањето и усогласување со европските правила.[4]

Во таа смисла, новата политика TEN-T отвора можности за многу посилно поврзување на националната транспортна политика и локалното планирање на урбаната мобилност. За градовите од Западен Балкан, ова е можност преку поквалитетно планирање на јавниот превоз, интермодалните јазли, активната мобилност и дигиталните решенија да ја зголемат пристапноста, да ја намалат зависноста од автомобилите и да го подобрат квалитетот на урбаниот простор.

Во наредниот период се очекува Европската комисија официјално да вклучи одбрани градови од Западен Балкан во списокот на урбани јазли.

Препораки

Во согласност со новата регулатива на Европската Унија за TEN-T, потребно е да се воспостави посилна национална рамка што ќе им овозможи на градовите ефикасно да ги подготвуваат, спроведуваат и следат мерките за одржлива мобилност. Затоа, во продолжение се дадени неколку препораки за надлежните локални и државни органи.

1 Воспоставување на национална контактна точка

Од особено значење е воспоставувањето национална контактна точка за SUMP, што претставува едно од главните барања на Европската комисија. По нејзиното воспоставување, контактната точка треба да формира национална работна група за развој и спроведување на националните насоки за SUMP. Во групата треба да бидат вклучени претставници на релевантните министерства, регионалната и локалната самоуправа, стручните институции, секторите за транспорт и просторно планирање, академската заедница и граѓанските организации. Таквата работна група би овозможила координиран пристап кон исполнувањето на обврските од TEN-T и усогласување на националните политики со европската законодавна рамка.

Истовремено, потребно е да се обезбеди постојана меѓуресорска координација меѓу надлежните органи во функционалните урбани подрачја, бидејќи регулативата за TEN-T особено ја нагласува важноста на интегрираното управување со мобилноста на ниво на урбаните јазли и подрачјата што ги опслужуваат.

2 Изработка на национална програма за SUMP

Поради потребата од единствена методологија при изработката на SUMP, како и заради споредливост, следење и оценување на сите планови, неопходно е да се изработи национална програма за SUMP. Ова е едно од главните барања за земјите членки и придружните земји на ЕУ. Затоа треба да се посвети особено внимание на подготовката на националната програма, и за исполнување на обврските кон Европската комисија и за обезбедување сите идни планови SUMP да бидат квалитетно, стратешки и стручно изработени, нивното спроведување да биде изводливо и да придонесува кон стратешките насоки за развој на Европската Унија.

Посебно внимание треба да се посвети на усогласувањето на SUMP со другите стратешки и плански документи, вклучувајќи просторни планови, акциски планови за одржлива енергија и клима (Sustainable Energy and Climate Action Plans – SECAP), планови за одржлива урбана логистика и други релевантни развојни стратегии. Поврзувањето на овие документи е клучно за исполнување на климатските цели, поефикасно користење на јавните средства и поквалитетно планирање на инфраструктурните инвестиции во рамките на TEN-T.

3 Функционални урбани подрачја и транспортна сиромаштија

Националниот пристап кон изработката и спроведувањето на SUMP треба да се развива на ниво на функционални урбани подрачја, односно со вклучување на приградските и руралните подрачја поврзани со градовите преку секојдневните патувања. На тој начин се обезбедува поефикасно планирање на мобилноста, подобра поврзаност на различните транспортни системи и намалување на сообраќајните притисоци и влијанијата врз животната средина.

Според новото, трето издание на Насоките за изработка и спроведување SUMP, една од клучните новини е посебното внимание кон приградските *(peri-urban)* и руралните подрачја, кои досега често биле занемарувани иако имаат големо стратешко значење.

Посебен акцент се става и на социјалната вклученост и справувањето со транспортната сиромаштија *(transport poverty)*.

4 Зајакнување на капацитетите и техничка поддршка

На градовите и другите надлежни органи треба да им се обезбеди систематска техничка и стручна поддршка во сите фази на изработката и спроведувањето на SUMP. Покрај тоа, потребно е да се развијат национални програми за обука и зајакнување на капацитетите на претставниците на локалните и регионалните власти и другите засегнати страни вклучени во спроведувањето на одржливата мобилност.

За градовите квалитетно да ги спроведуваат SUMP, неопходна е и финансиска поддршка за вработување и задржување стручен административен кадар и за ангажирање надворешни експерти, особено во помалите градови со ограничени ресурси.

5 Размена на знаења и комуникација

Потребно е систематски да се поттикнуваат вмрежувањето, меѓусебното учење и размената на искуства меѓу градовите и регионите, вклучително и оддалечените, островските и ретко населените подрачја. Така успешните решенија полесно ќе се пренесуваат, а разликите во капацитетите меѓу подрачјата ќе се намалуваат. Дополнително, важно е да се подобри информираноста за постојните европски алатки, насоки и ресурси.

Покрај стручната поддршка, потребно е да се организираат и координираат комуникациски кампањи за промовирање на одржливата мобилност, подобро разбирање на придобивките од мерките и поголемо вклучување на граѓаните и локалните засегнати страни во процесите на планирање.

6 Следење на квалитетот и управување со податоци

За да се обезбеди ефикасно спроведување на SUMP, потребно е да се подобри квалитетот на нивната изработка, примена и оценување преку развој на јасни методологии, стандарди за квалитет и национални механизми за следење.

Исто така, важно е редовно да се преиспитува националната регулаторна и институционална рамка, за да се отстранат административните и законодавните пречки за развој на ефикасни планови за одржлива мобилност, особено во контекст на барањата од регулативата за TEN-T.

Посебен акцент треба да се стави на развојот на систем за следење на индикаторите за одржлива урбана мобилност, вклучително и на овозможување собирање, размена и користење релевантни национални, регионални и приватни податоци. Квалитетните податоци се клучни за мерење на напредокот кон целите за одржлива мобилност, климатска неутралност и намалување на емисиите од транспортот, но и за усогласување со европските барања за известување во рамките на TEN-T.

Литература

[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

ПРИЛОЗИ 1–5

Карти на мрежата TEN-T и европските коридори

Извор: Европска комисија, TENtec – Map Finder Chart for European Transport Corridors

1 Сеопфатна мрежа TEN-T и европски коридори стр. 26

2 Коридор Балтичко Море – Јадранско Море стр. 27

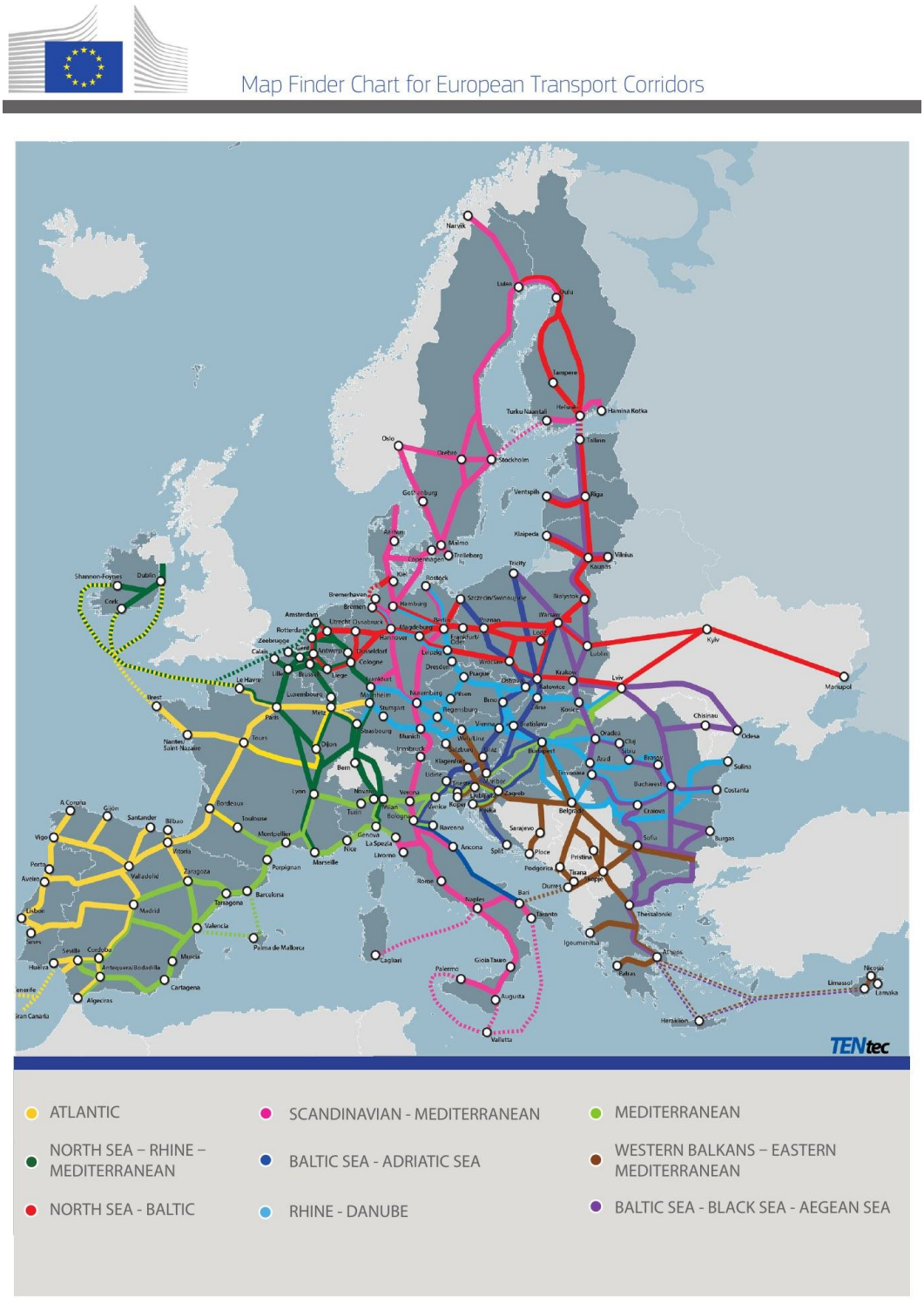
3 Медитерански коридор стр. 30

4 Коридор Рајна – Дунав стр. 33

5 Коридор Западен Балкан – Источен Медитеран стр. 36

Прилог 1

Сеопфатна мрежа TEN-T и европски транспортни коридори



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

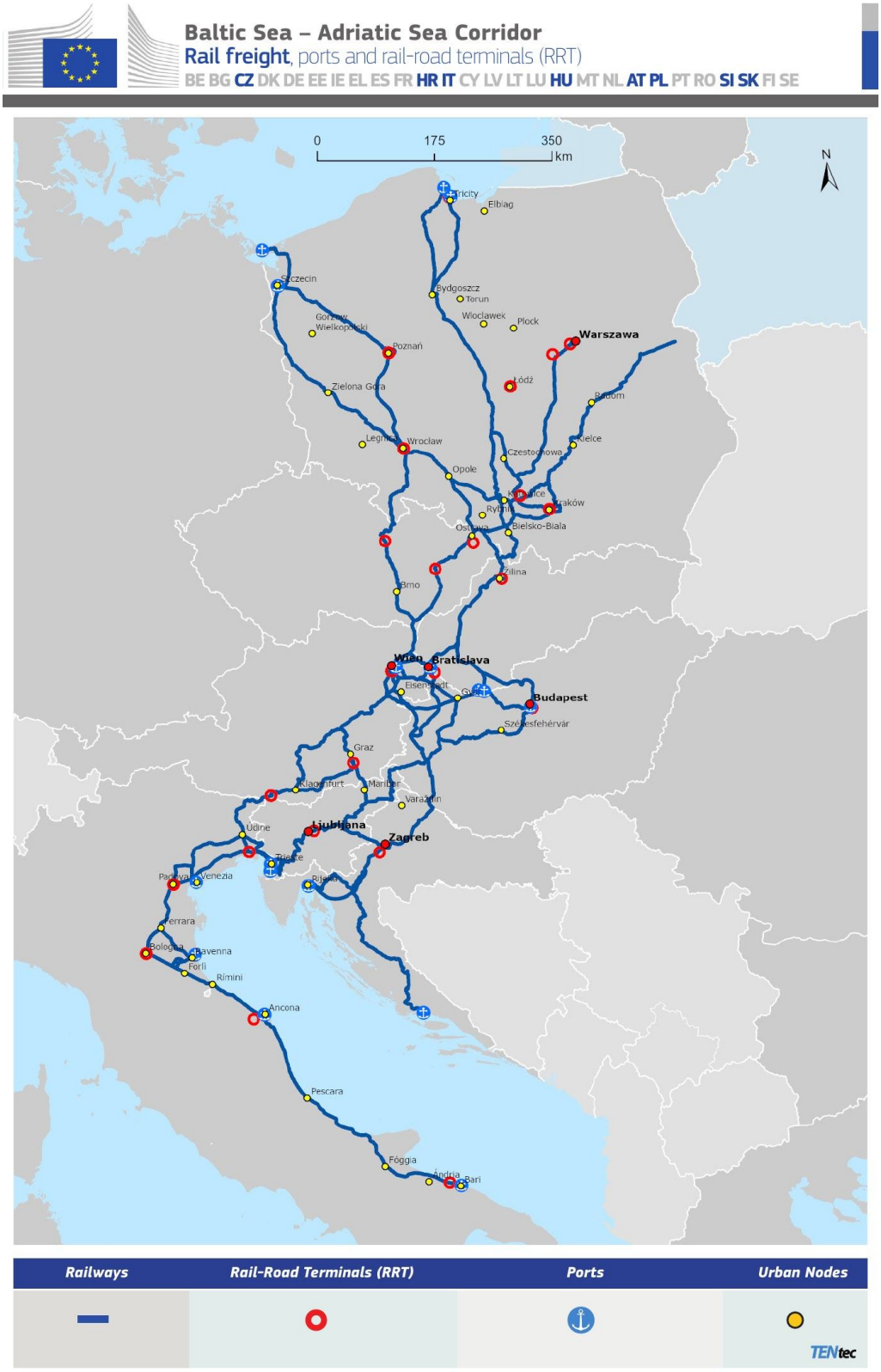
Прилог 2 **Коридор Балтичко Море – Јадранско Море**

Внатрешни пловни патишта и патна мрежа · 1/3



Прилог 2 **Коридор Балтичко Море – Јадранско Море**

Железнички товарен сообраќај · 2/3



Прилог 2 **Коридор Балтичко Море – Јадранско Море**

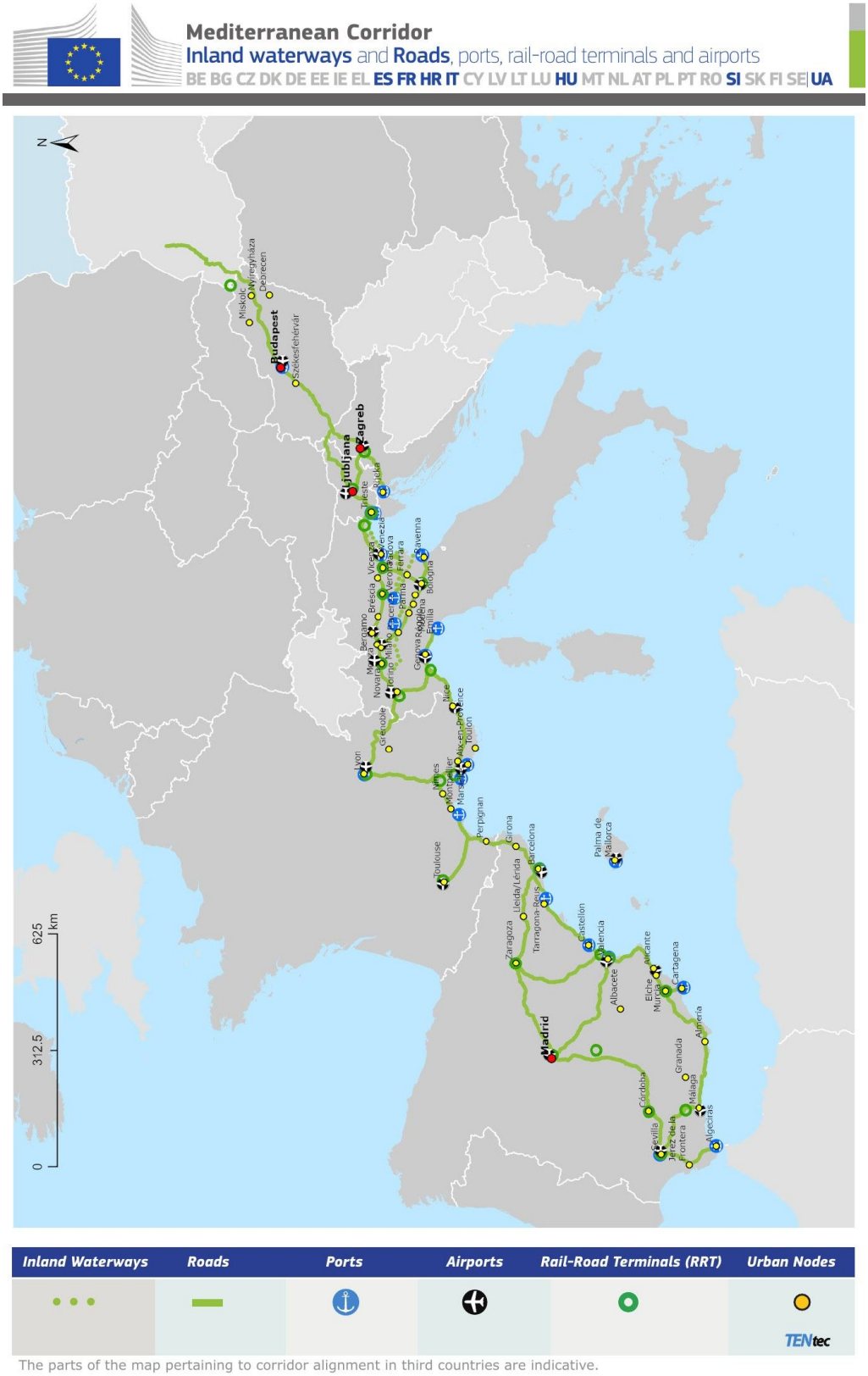
Железнички патнички сообраќај · 3/3



Прилог 3

Медитерански коридор

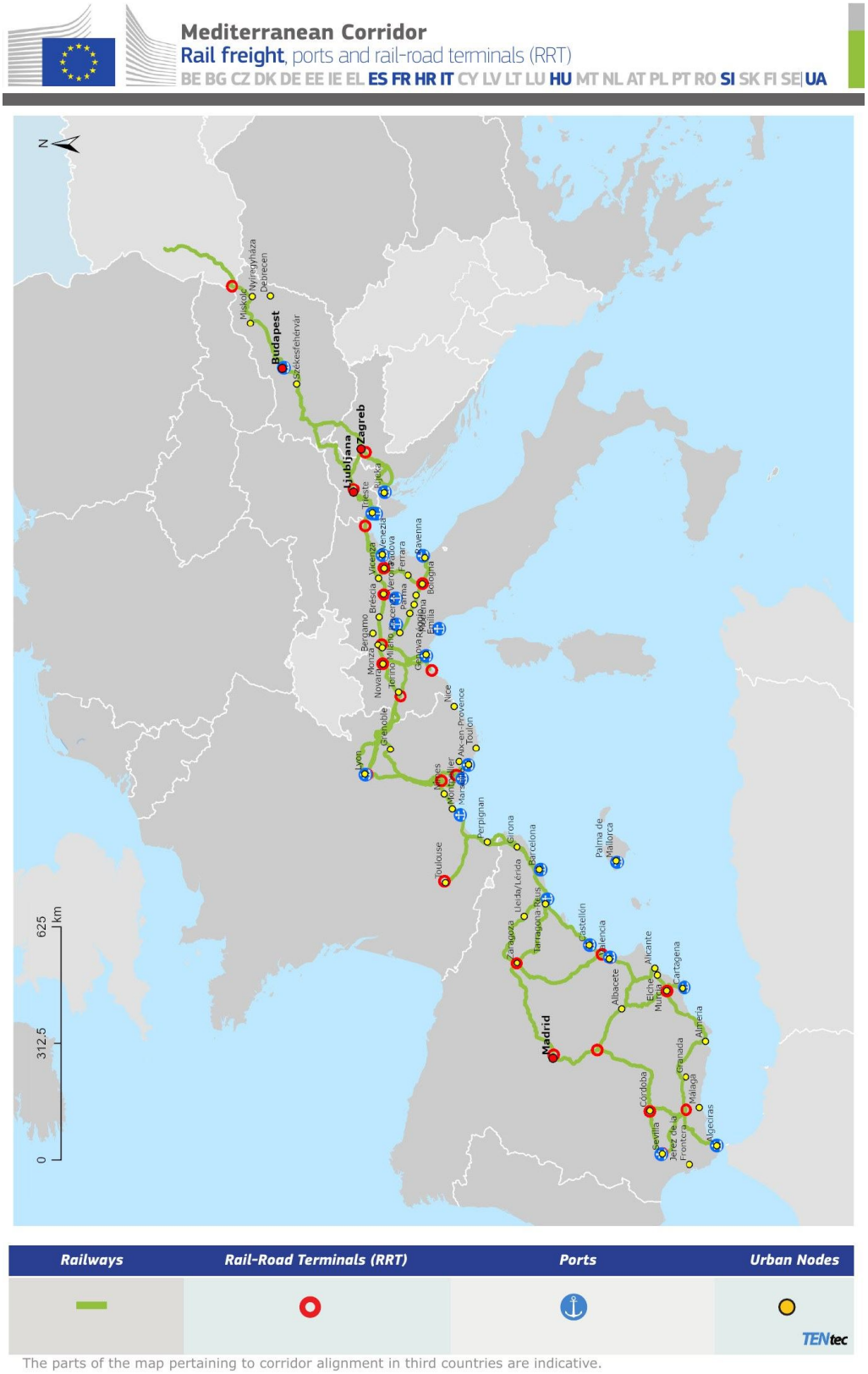
Внатрешни пловни патишта и патна мрежа · 1/3



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

Прилог 3 **Медитерански коридор**

Железнички товарен сообраќај · 2/3

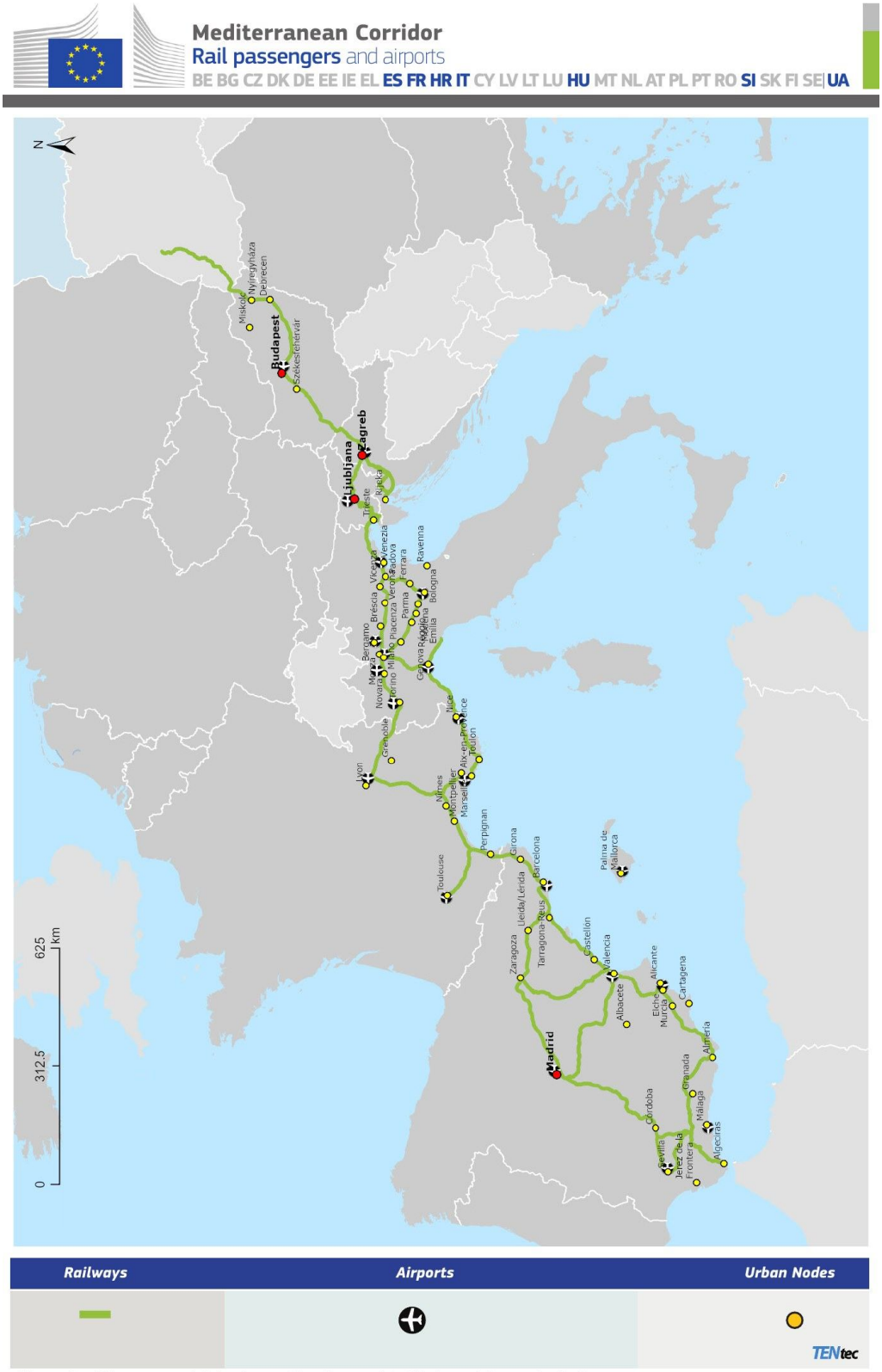


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Прилог 3

Медитерански коридор

Железнички патнички сообраќај · 3/3

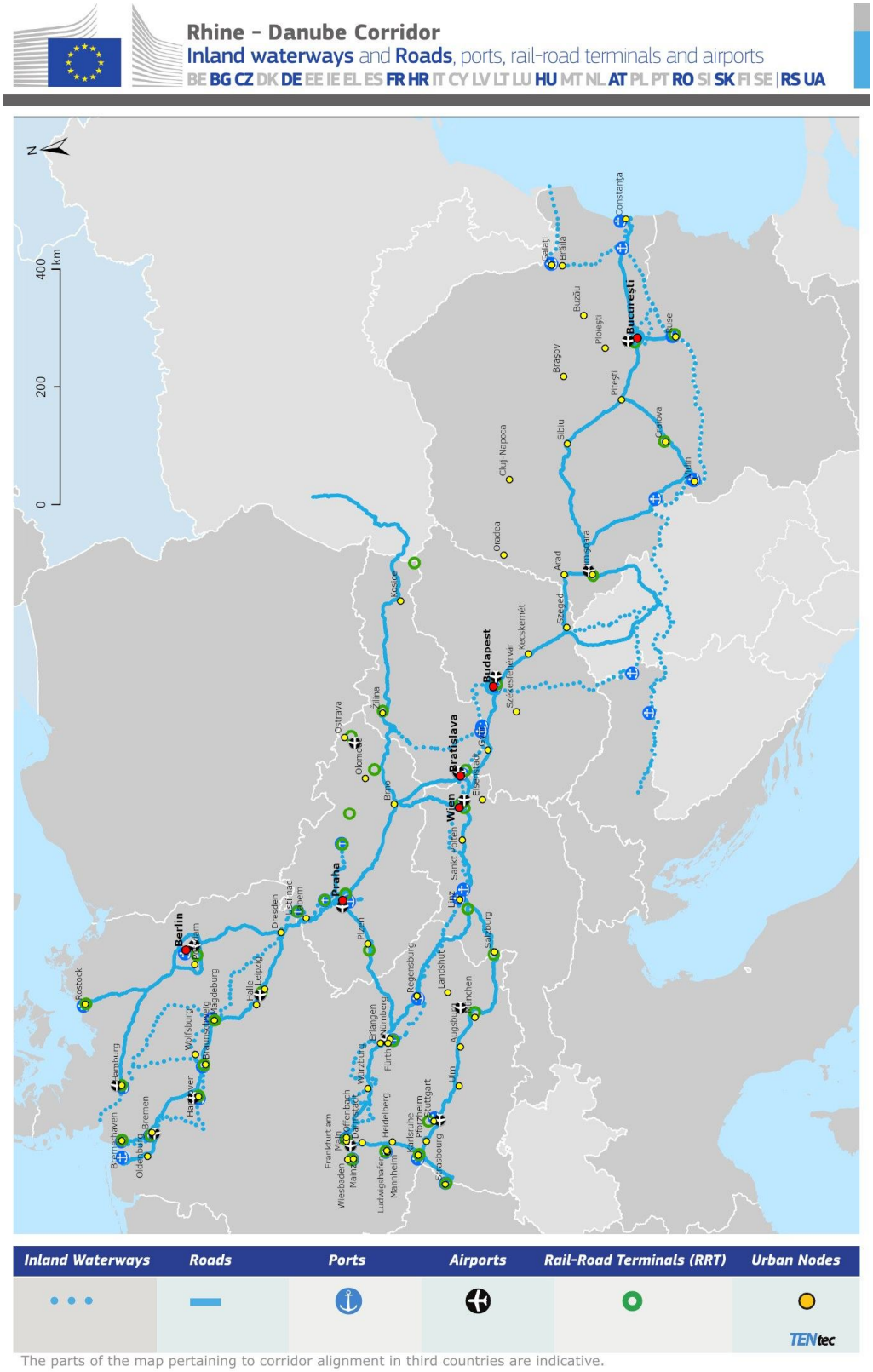


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Прилог 4

Коридор Рајна – Дунав

Внатрешни пловни патишта и патна мрежа · 1/3

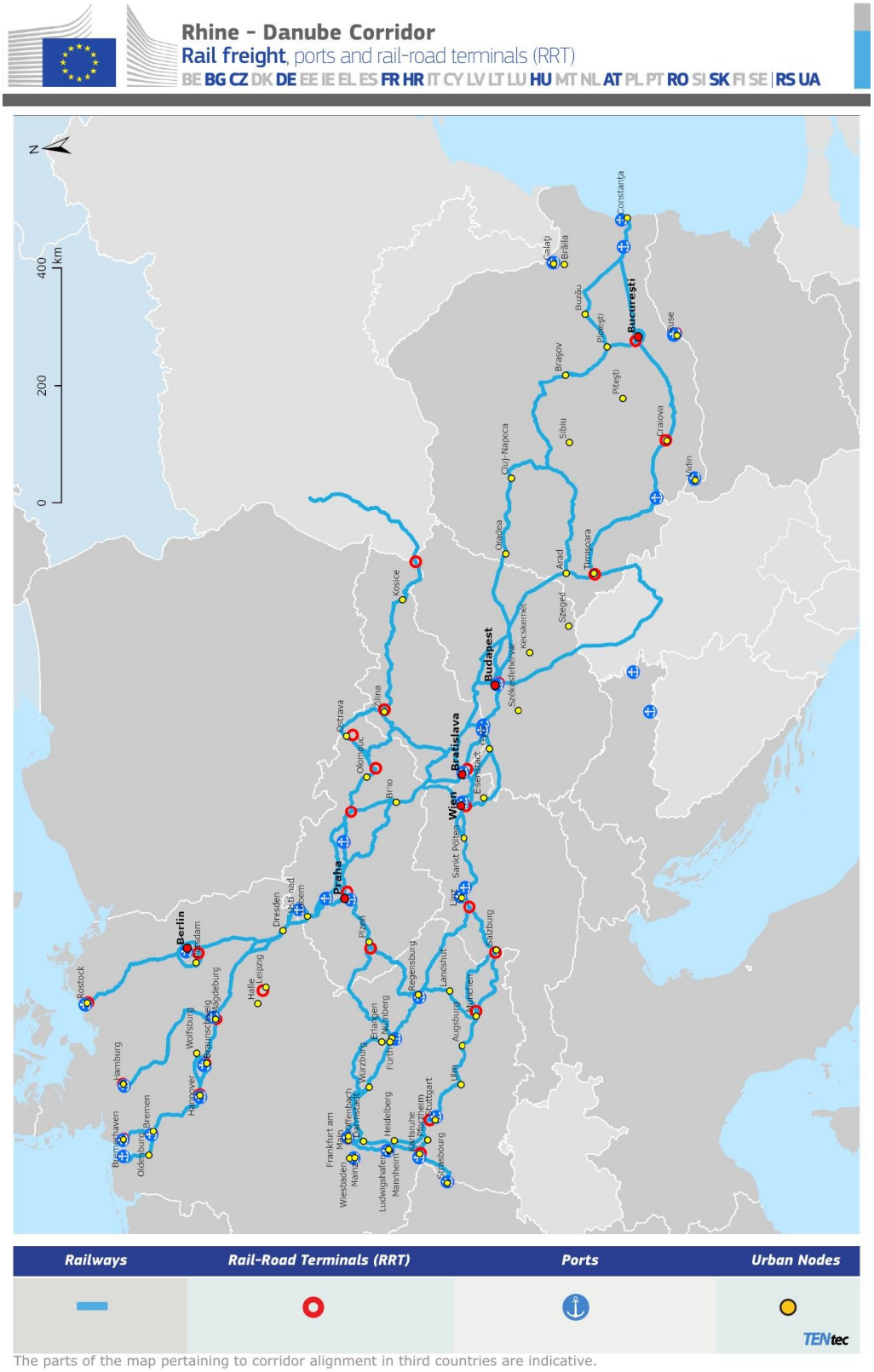


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Прилог 4

Коридор Рајна – Дунав

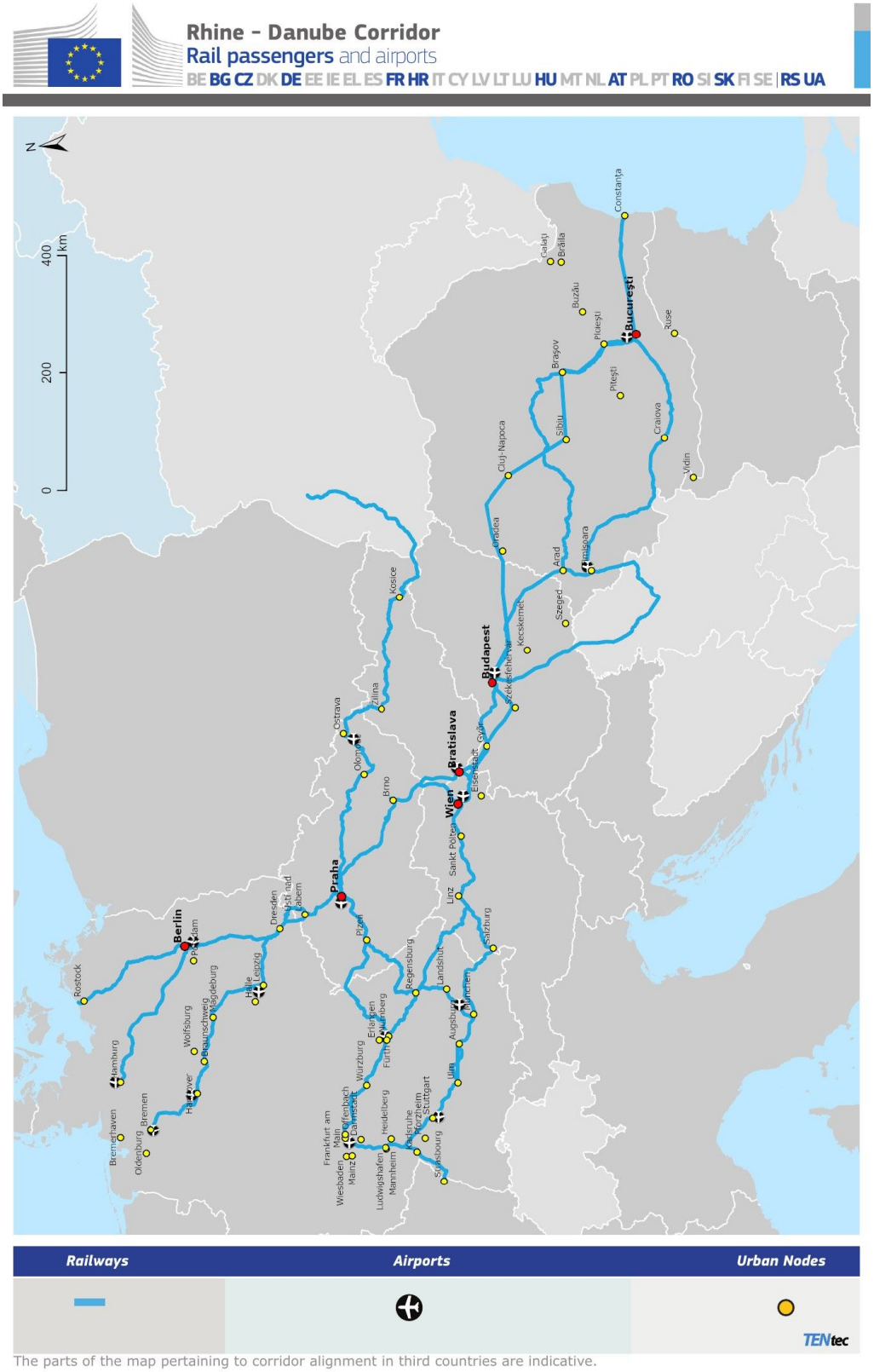
Железнички товарен сообраќај · 2/3



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

Прилог 4 **Коридор Рајна – Дунав**

Железнички патнички сообраќај · 3/3



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

Прилог 5

Коридор Западен Балкан – Источен Медитеран

Внатрешни пловни патишта и патна мрежа · 1/3



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

Прилог 5 **Коридор Западен Балкан – Источен Медитеран**

Железнички товарен сообраќај · 2/3



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

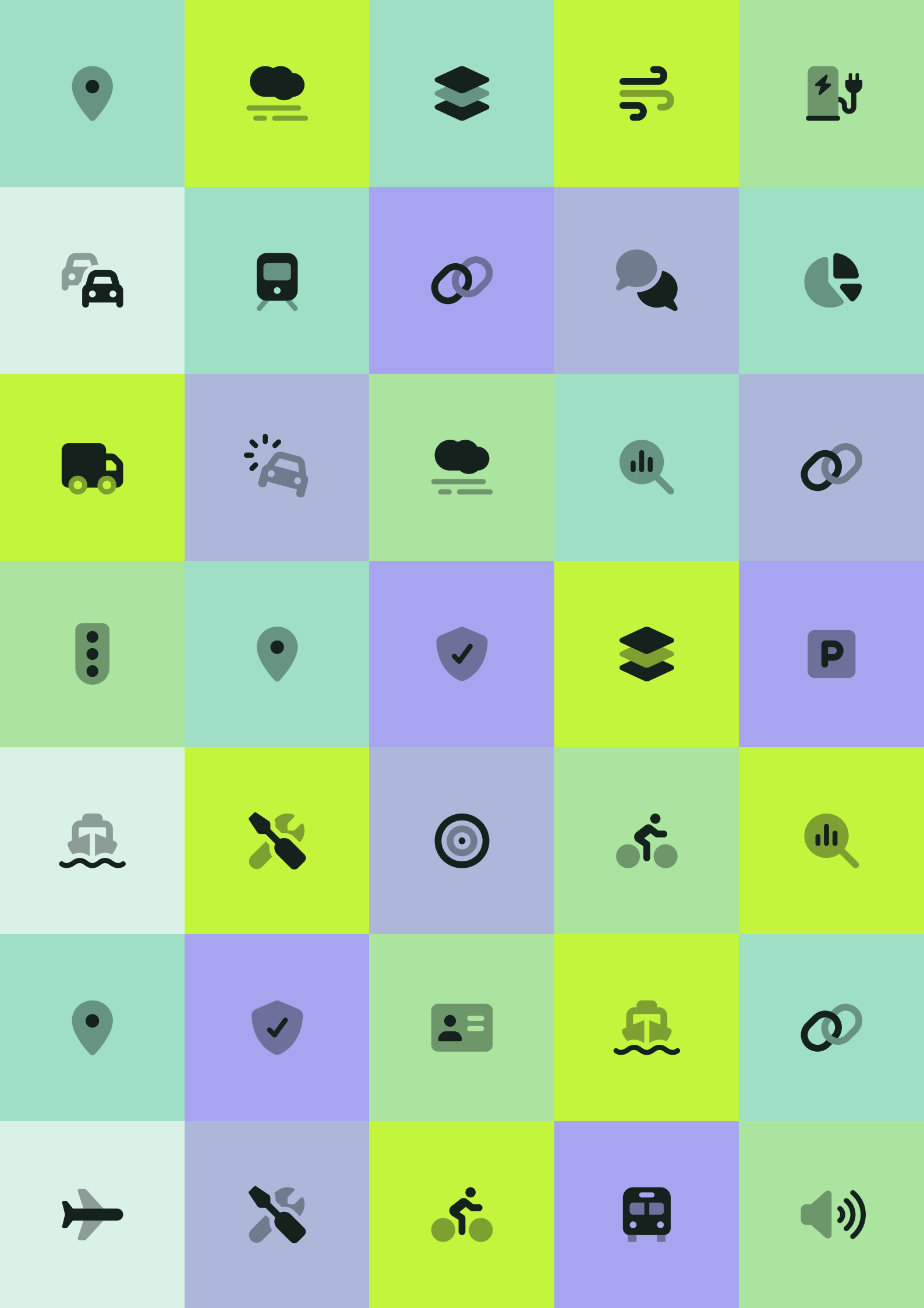
Прилог 5

Коридор Западен Балкан – Источен Медитеран

Железнички патнички сообраќај · 3/3



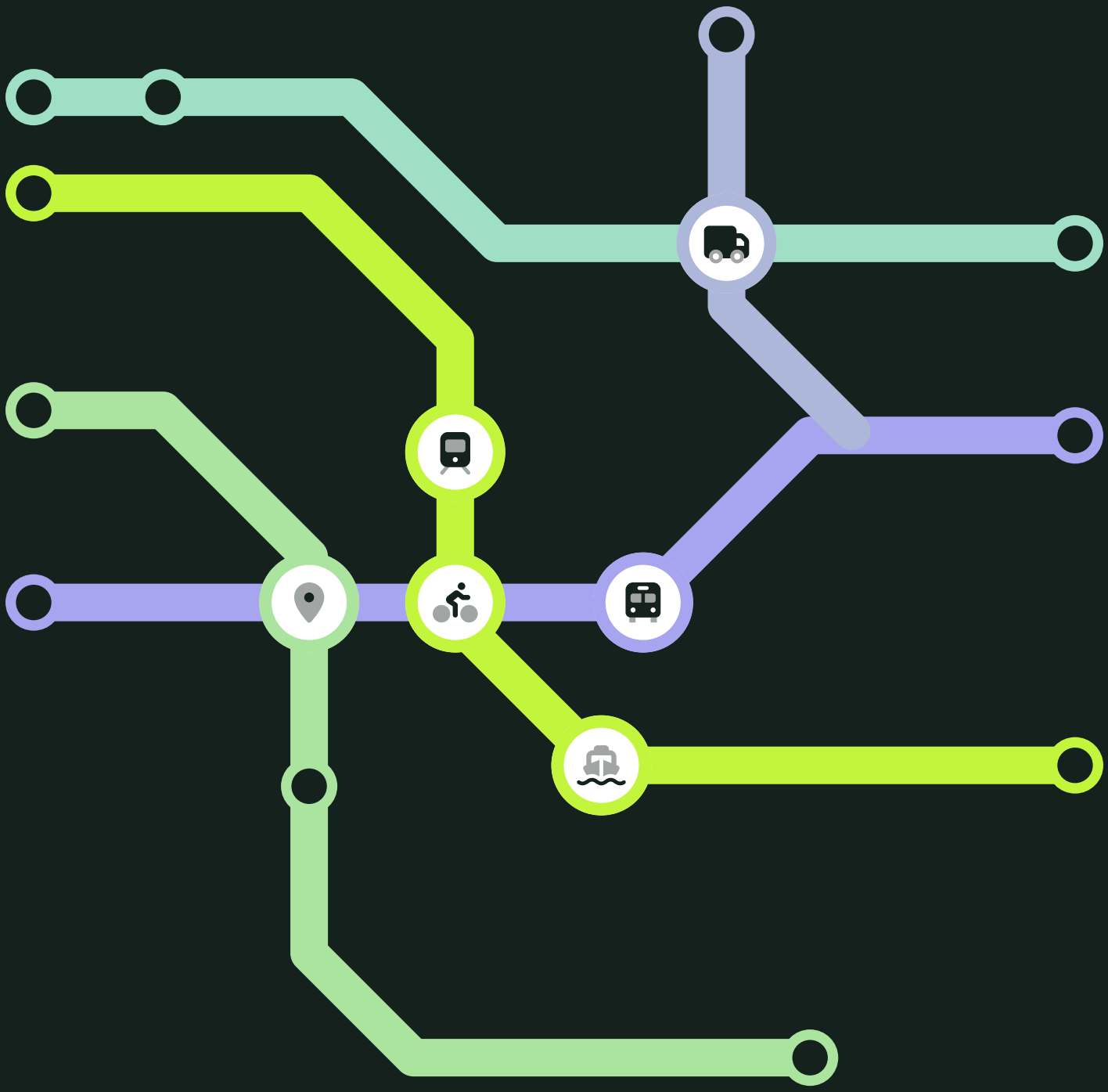
The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.



biciklo.me odraz IÜM GIRO THE CYCLING ADVOCACY

OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS

TRANSPORT COMMUNITY



TEN-T на Западен Балкан и во Хрватска: водич низ правната рамка и обврските

Лука Видан и Стефан Булатовиќ

2026