biciklo.me odraz IUM GIRO THE CYCLING ADVOCACY

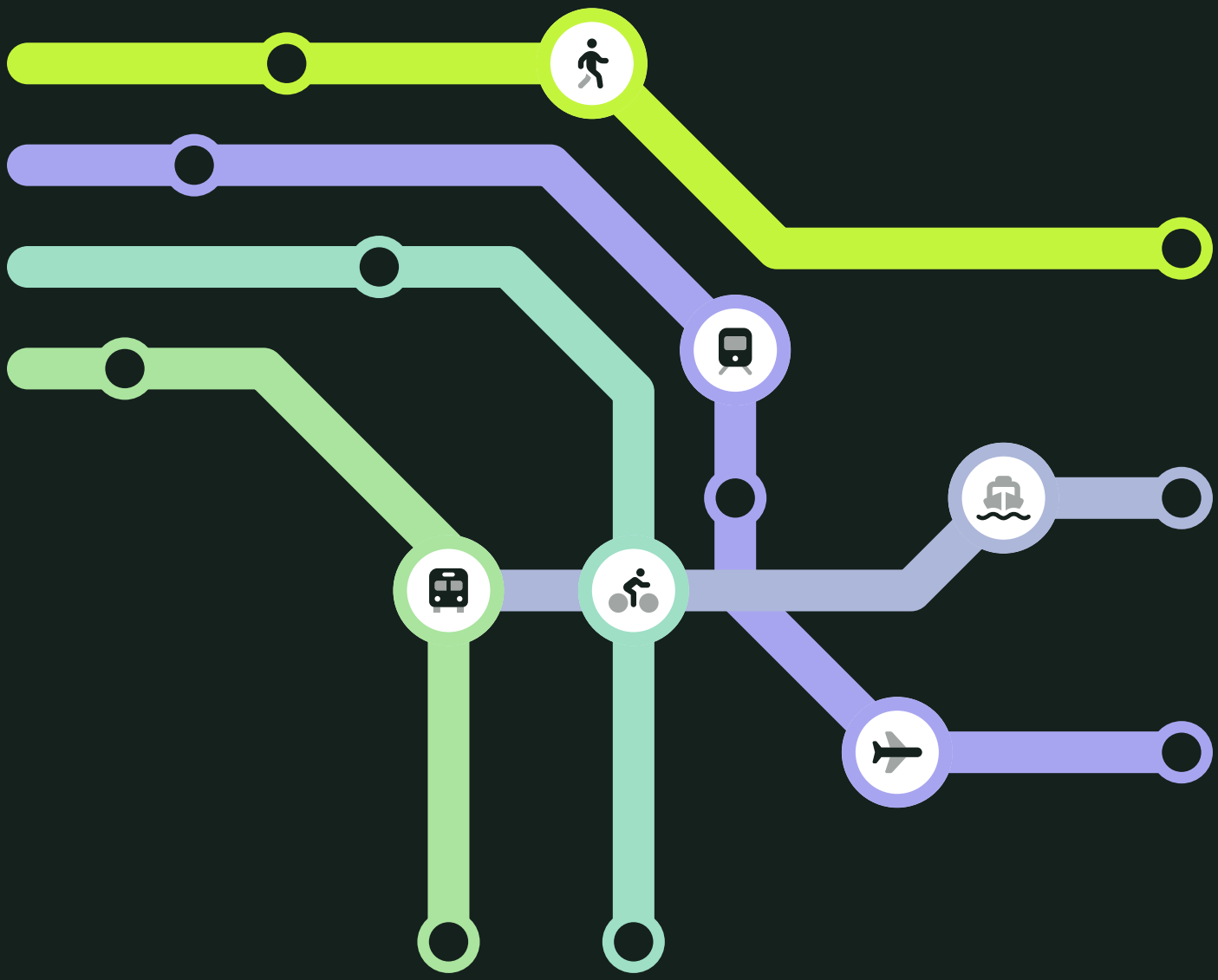
OPEN SOCIETY FOUNDATIONS WESTERN BALKANS

TRANSPORT COMMUNITY

SAŽETI PRIKAZ POLITIKE

TEN-T na Zapadnom Balkanu i u Hrvatskoj

Vodič kroz pravni okvir i obaveze



Luka Vidan i Stefan Bulatović

2026.



SAŽETI PRIKAZ POLITIKE

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

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

Dizajn: Aleksandra Drecun

Godina izdanja: 2026.

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

Uvod

Urbana mobilnost je ključna komponenta održivog ekonomskog razvoja, socijalne inkluzije i zaštite okoliša u Evropi. Kako urbana područja nastavljaju rasti, a potražnja za mobilnošću se povećava, gradovi u regiji suočavaju se sa sve većim izazovima koji se odnose na saobraćajna zagušenja, zagađenje zraka, emisije stakleničkih gasova, sigurnost saobraćaja na cestama i pristupačnost. Gradovi zauzimaju svega 4% ukupne površine Evrope, a u njima živi 75% stanovništva. Gradovi su također odgovorni za više od 65% ukupne potrošnje energije i 70% emisija CO2. Rješavanje ovih izazova zahtijeva strukturiran, integriran i napredan pristup planiranju urbanog saobraćaja.

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

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

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

Transevropska transportna mreža (TEN-T)

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

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

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

Okvir politika EU za održivu urbanu mobilnost

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

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

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

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

Šta je urbani čvor?

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

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

Ključne novosti u novim SUMP smjernicama

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

- **Puna usklađenost s politikama EU:** Smjernice su direktno povezane s najnovijim evropskim aktima, uključujući Evropsku deklaraciju o biciklističkom saobraćaju, ITS direktivu i revidiranu uredbu o infrastrukturi za alternativna goriva.
- **Zakonska obaveza za urbane čvorove:** Prema Uredbi o TEN-T, usvajanje SUMP-a do kraja 2027. godine postaje zakonska obaveza za 431 grad u EU.
- **Operativnost i jednostavnost:** Poboljšan je jezik dokumenta, dodati su konkretni primjeri iz prakse i korisni linkovi, što znatno olakšava primjenu i prenošenje na lokalni nivo.
- **Šire prostorno i logističko planiranje:** Planiranje se proširuje na prigradska (periurbana) i ruralna područja, uz aktivno uključivanje zainteresiranih strana iz sektora prijevoza na velike udaljenosti i gradske logistike (teretnog saobraćaja).
- **Napredno planiranje zasnovano na podacima:** Uvodi se viši stepen integracije saobraćajnog modeliranja, praćenja indikatora i korištenja „prostora podataka za mobilnost" (*data spaces*) kao zajedničke infrastrukture za razmjenu podataka.
- **Socijalna osjetljivost:** Poseban naglasak stavljen je na pristupačnost prijevoza ranjivim grupama i rješavanje problema transportnog siromaštva.

→ **Prateći priručnici:** Paket obuhvata posebne smjernice za razvoj biciklističke infrastrukture i provođenje UVAR mjera (poput zona niske emisije).

Implikacije za gradove i kvalitet života

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

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

Uloga TEN-T mreže

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

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

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

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

To predstavlja značajan korak ka institucionalizaciji planiranja SUMP-ova na nacionalnom nivou, uz prelazak s dobrovoljne primjene na koordiniran i odgovoran model 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 za mobilnost s nultom i niskom emisijom, u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804,**
3. **efikasnu urbanu logistiku i povezanost na „posljednjoj milji“ (engl. last mile), uz smanjenje zagušenja i emisija i poboljšanje efikasnosti TEN-T mreže.**

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

Zahtjevi TEN-T mreže

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

U skladu s tim, Evropska komisija je definirala dodatne zahtjeve [1]:

	**Brzina željeznice**	Do 2040. godine putničke željezničke linije na osnovnoj i proširenoj osnovnoj mreži moraju omogućiti brzinu kretanja vozova od 160 km/h ili veću.
	**Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem (engl. ERTMS)**	Jedinstveni evropski signalni sistem bit će uveden na cijeloj TEN-T mreži, čime će se poboljšati sigurnost i efikasnost željeznice. Nacionalni sistemi bit će postepeno ukinuti.
	**Povezanost aerodroma**	Glavni aerodromi s više od 12 miliona putnika godišnje moraju biti povezani željezničkim linijama za velike udaljenosti, što željeznicu čini konkurentnom alternativom domaćim dovoznim letovima.
	**Teretni terminali**	Broj i kapacitet pretovarnih terminala bit će povećani kako bi se zadovoljile saobraćajne potrebe. To podrazumijeva i prijem vozova dužine 740 metara, poticanje prelaska na održive vidove prijevoza i jačanje evropskog 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 snabdijevanje alternativnim gorivima, na primjer vodikom. Dopunjuje zahtjeve u pogledu infrastrukture za alternativna goriva za urbane čvorove i terminale.

Tabela 1 prikazuje zahtjeve koje je definirala Evropska komisija i koje urbani čvorovi moraju ispuniti, zajedno s referentnom vrijednošću za svaki zahtjev i rokom do kojeg zahtjev treba biti ispunjen.

Tabela 1 *TEN-T zahtjevi za urbane čvorove*

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

Izvor: [4][1]

Multimodalni putnički terminali i uloga aktivne mobilnosti

Revidiranom Uredbom o TEN-T izričito se naglašava važnost integracije biciklističkog saobraćaja s prijevozom na velike udaljenosti, a aktivna mobilnost se prepoznaje kao ključno rješenje za „prvu i posljednju milju" (engl. *first and last mile*) u putničkom prijevozu. U skladu s ovom uredbom, 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: Glavne željezničke i autobuske stanice, aerodromi i trajektni terminali moraju biti direktno povezani s biciklističkom mrežom urbanog čvora kojem služe.

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

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

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

TEN-T mreža – spisak koridora i horizontalnih prioriteta

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

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

Dva horizontalna prioriteta su:

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

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

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

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

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

Prilog 3 → **Mediteranski koridor**
Ovaj koridor se proteže u pravcu istok-zapad južnim dijelom Evrope i prolazi kroz Ukrajinu, Mađarsku, Hrvatsku, Sloveniju, Italiju, Francusku i Španiju.

[1] Ovaj naziv ne dovodi u pitanje stavove o statusu i u skladu je s Rezolucijom Vijeća sigurnosti UN-a 1244/1999 i Mišljenjem Međunarodnog suda pravde o proglašenju nezavisnosti Kosova.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

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

Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

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

Indikatori urbane mobilnosti (Urban Mobility Indicators – UMI)

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

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

- **Emisije stakleničkih gasova (GHG)**
- **Saobraćajna zagušenja (gužve)**
- **Saobraćajne nezgode i povrede**
- **Zastupljenost pojedinih vidova prijevoza (engl. modal share)**
- **Pristup uslugama mobilnosti**
- **Zagađenje zraka**
- **Zagađenje bukom**

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

TEN-T u Republici Hrvatskoj

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

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

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

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

Urbani čvorovi u Republici Hrvatskoj

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

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

Iako je rok za izradu SUMP-ova u urbanim čvorovima kraj 2027. godine, samo su Split i Varaždin završili ovaj strateški dokument. Grad Zagreb je u procesu izrade SUMP-a, dok za Osijek i Rijeku trenutno nema informacija o napretku u ovom procesu. U Hrvatskoj je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture nacionalna kontakt tačka za SUMP. Nacionalni program za SUMP nije izrađen, iako je rok bio 2025. godina. Zbog toga Split i Varaždin, koji su izradili SUMP, nisu imali podršku ni smjernice nacionalnih organa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Čak i u slučajevima kada je SUMP izrađen, njegova implementacija i praćenje često su ograničeni. Umjesto da bude osnovni dokument koji usmjerava dugoročni razvoj urbane mobilnosti, SUMP se nerijetko svodi na statičan dokument bez sistemskog provođenja 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 evropskoj transportnoj mreži. Najvažnija novost je uspostavljanje Evropskog transportnog koridora Zapadni Balkan – Istočni Mediteran (WBEM), koji po prvi put objedinjuje šest partnera Transportne zajednice (Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Kosovo, Sjevernu Makedoniju i Srbiju) s državama članicama EU u jedinstvenu multimodalnu transportnu cjelinu. Koridor povezuje centralnu Evropu s lukama na Jadranu i istočnom Mediteranu i predstavlja ključnu infrastrukturnu vezu između regije i jedinstvenog tržišta EU.

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

Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice o TEN-T mreži za 2025. godinu [11], koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran obuhvata oko 5.750 km 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 saobraćajne 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 Evropska komisija u godišnjim izvještajima sve snažnije naglašavaju potrebu da se regionalna ulaganja preusmjere na željeznicu, multimodalnost, digitalizaciju i otpornost infrastrukture, uz istovremeno unapređenje kvaliteta i sigurnosti postojeće mreže.

TEN-T u Crnoj Gori

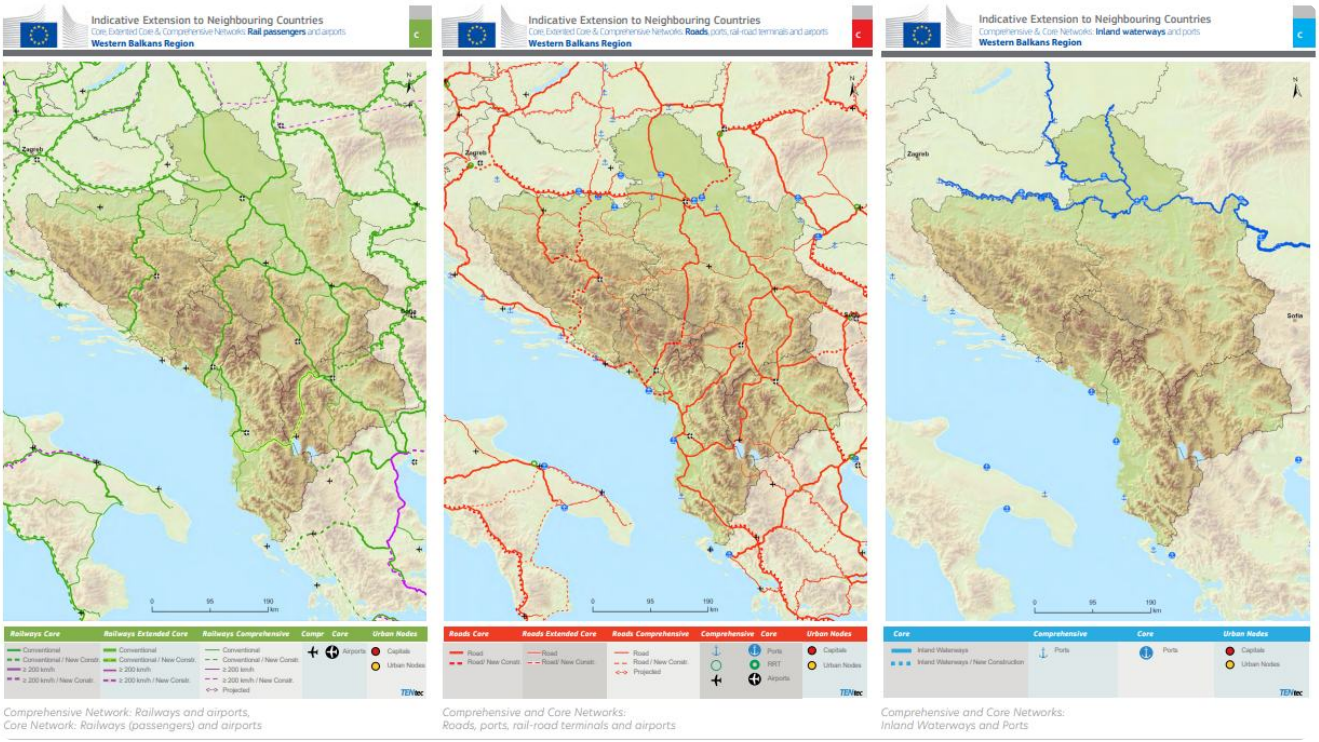
Crna Gora ima izuzetno važnu ulogu u novoj TEN-T strukturi zahvaljujući kombinaciji Luke Bar, željezničke pruge Bar – Vrbnica i cestovnog koridora Bar – Boljare. Ova infrastruktura povezuje Jadran sa Srbijom i širim tržištem centralne i jugoistočne Evrope. Revizijom TEN-T mreže, željeznička pruga Bar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

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

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

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

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



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

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

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 s centralnom Bosnom i Hercegovinom i lukom Ploče. Revizijom TEN-T mreže Koridor Vc postaje sastavni dio novog WBEM koridora, čime se njegov značaj dodatno povećava u evropskom kontekstu.

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

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

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

TEN-T u Srbiji

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

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

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

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

Srbija je također jedina zemlja Zapadnog Balkana čija TEN-T mreža obuhvata značajnu komponentu unutrašnjih plovnih puteva, prije svega Dunav, Savu i Tisu. To stvara dodatni potencijal za razvoj intermodalnog transporta i povezivanje 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 cesta, već i modernizaciju željeznice, razvoj teretnih terminala, efikasnije granične prijelaze, digitalizaciju saobraćajnih procesa i bolje povezivanje luka i logističkih centara.

TEN-T na Kosovu

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

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

Na 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 Evropska komisija ukazuju na spor napredak pojedinih projekata, posebno zbog finansijskih, institucionalnih i pripremnih izazova. [11]

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

Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice za 2025. godinu, Albanija trenutno 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 autoceste Tirana – Drač i više dionica Jadransko-jonskog koridora. [11]

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

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

TEN-T u Sjevernoj Makedoniji

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

Cestovna mreža prolazi kroz period značajnih investicija. Prema godišnjem izvještaju Transportne zajednice za 2025. godinu, u Sjevernoj Makedoniji trenutno se 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 obuhvataju oko 189,7 km cestovne infrastrukture 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, s rokom završetka do 2040. godine. [11]

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

Urbani čvorovi na Zapadnom Balkanu

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

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

Pored toga, Transportna zajednica je 2026. godine razvila regionalni Okvir politika i mapu puta za integriranu održivu urbanu mobilnost na Zapadnom Balkanu, koji predviđa uspostavljanje nacionalnih programa podrške SUMP-ovima (engl. *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, finansiranje, tehničke kapacitete, praćenje provođenja i usklađivanje s evropskim pravilima. [4]

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

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

Preporuke

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

1 Uspostavljanje nacionalne kontakt tačke

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

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

2 Izrada nacionalnog programa za SUMP

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

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

3 Funkcionalna urbana područja i transportno siromaštvo

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

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

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

4 Jačanje kapaciteta i tehnička podrška

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

Kako bi gradovi mogli kvalitetno provoditi SUMP-ove, neophodno je osigurati i finansijsku podršku za zapošljavanje i zadržavanje stručnog administrativnog kadra i angažiranje vanjskih stručnjaka, naročito u manjim gradovima s ograničenim resursima.

5 Razmjena znanja i komunikacija

Potrebno je sistemski 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. Pored toga, važno je povećati informiranost o postojećim evropskim alatima, smjernicama i resursima.

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

6 Praćenje kvaliteta i upravljanje podacima

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

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

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

Literatura

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRILOZI 1–5

Karte TEN-T mreže i evropskih transportnih koridora

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

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

2 Koridor Baltičko more – Jadransko more str. 23

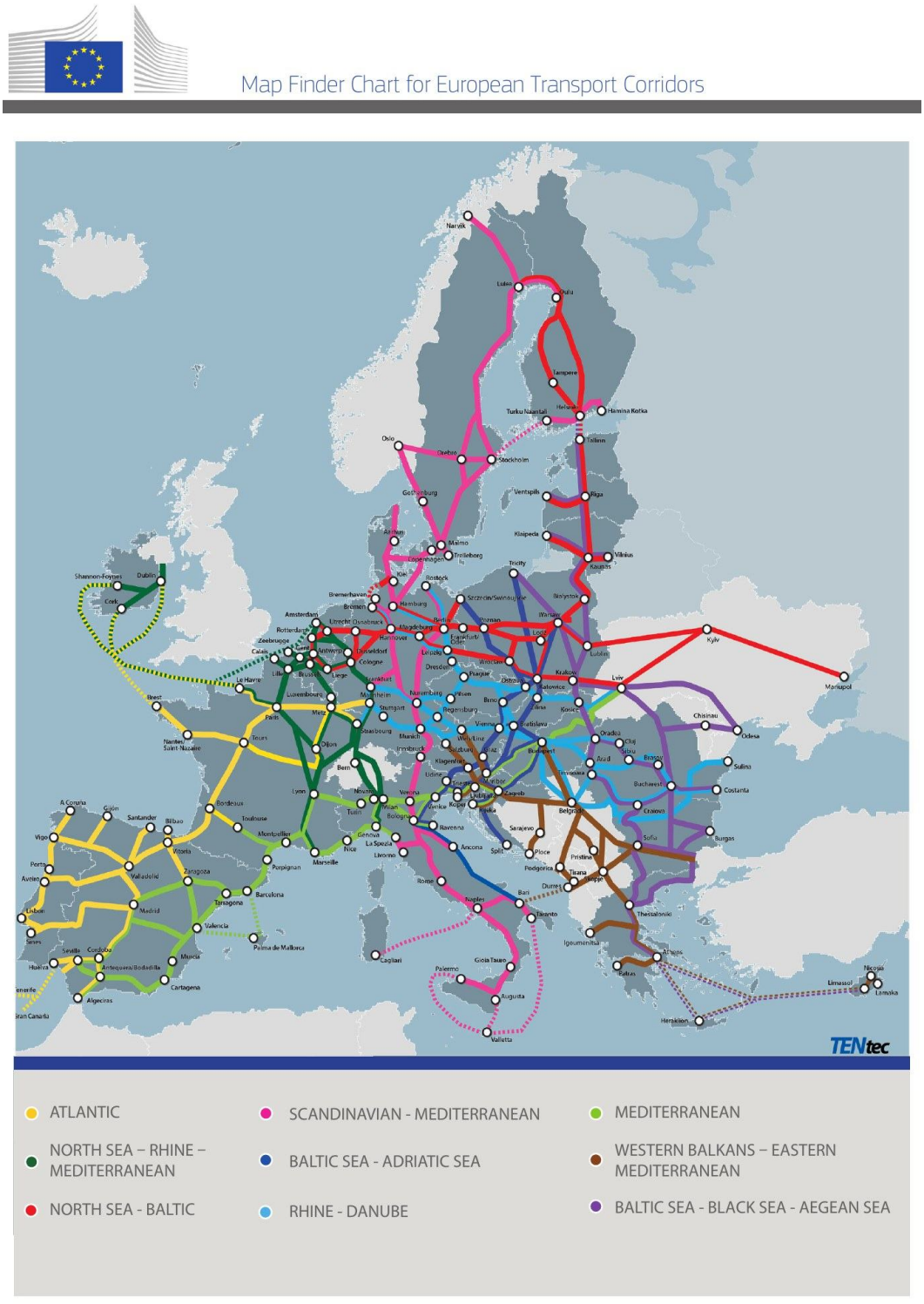
3 Mediteranski koridor str. 26

4 Koridor Rajna – Dunav str. 29

5 Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran str. 32

Prilog 1

Sveobuhvatna TEN-T mreža i evropski transportni koridori



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

Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

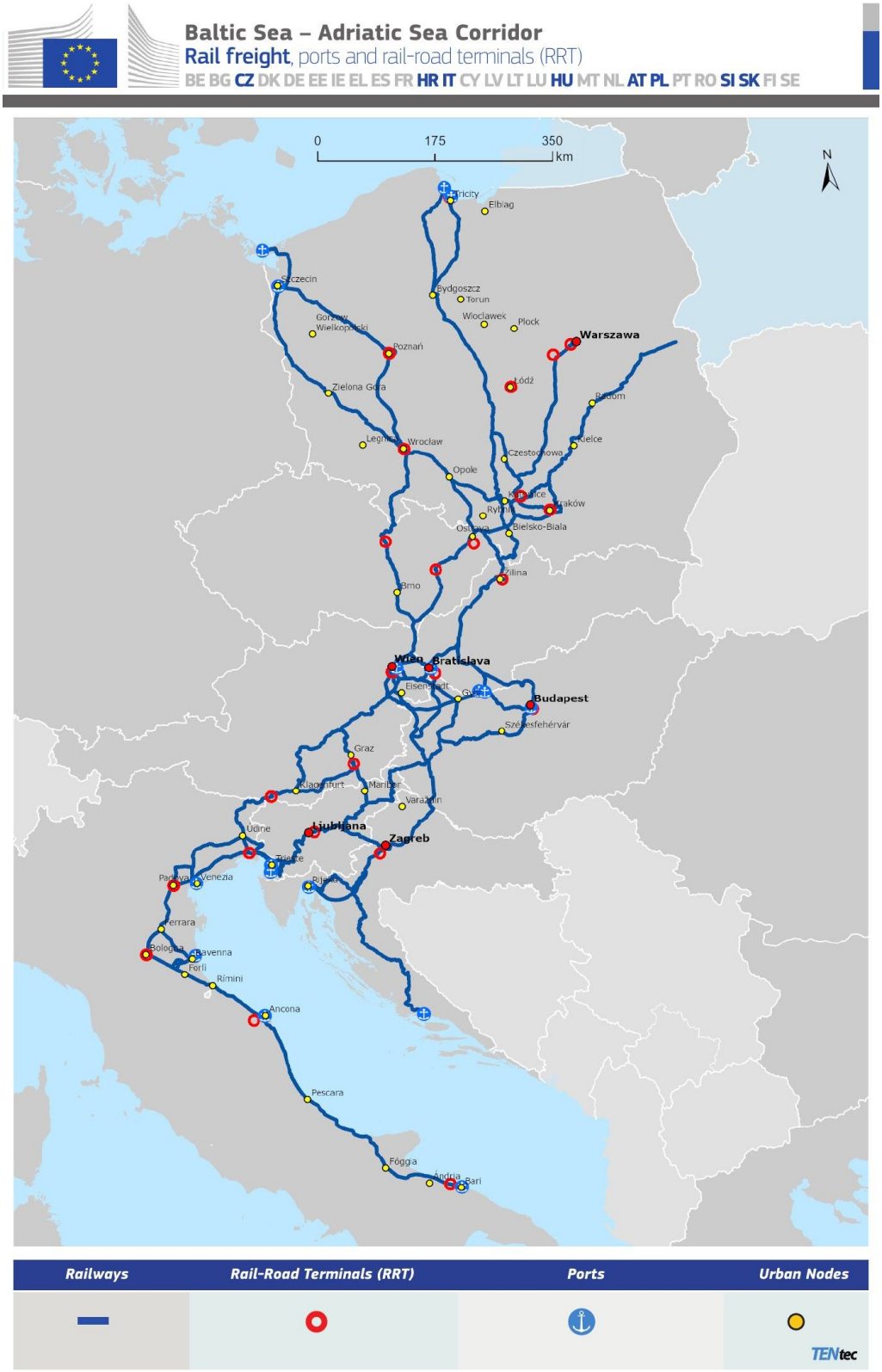
Unutrašnji plovni putevi i cestovna mreža · 1/3



Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3



Prilog 2

Koridor Baltičko more – Jadransko more

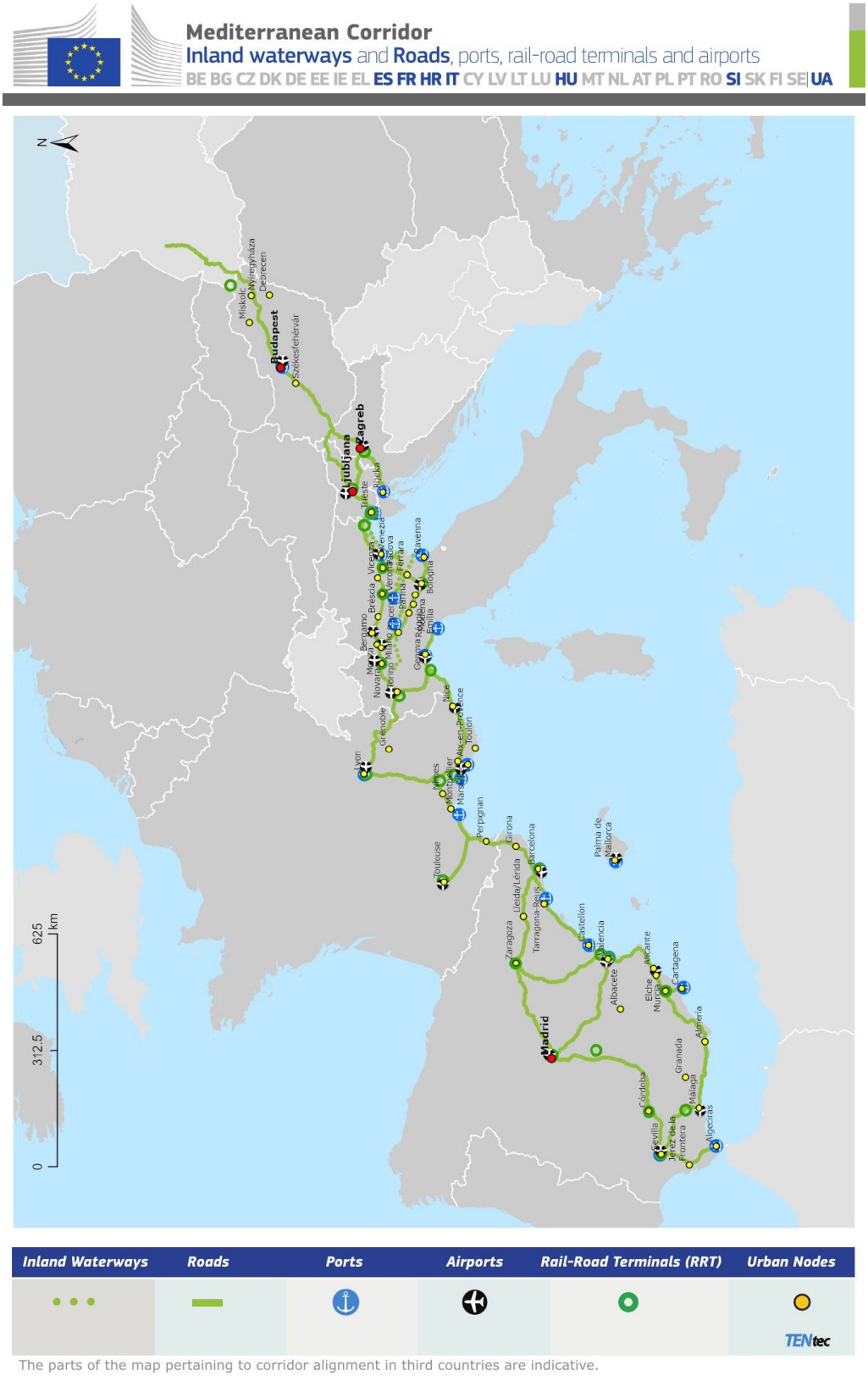
Željeznički putnički saobraćaj · 3/3



Prilog 3

Mediteranski koridor

Unutrašnji plovni putevi i cestovna mreža · 1/3

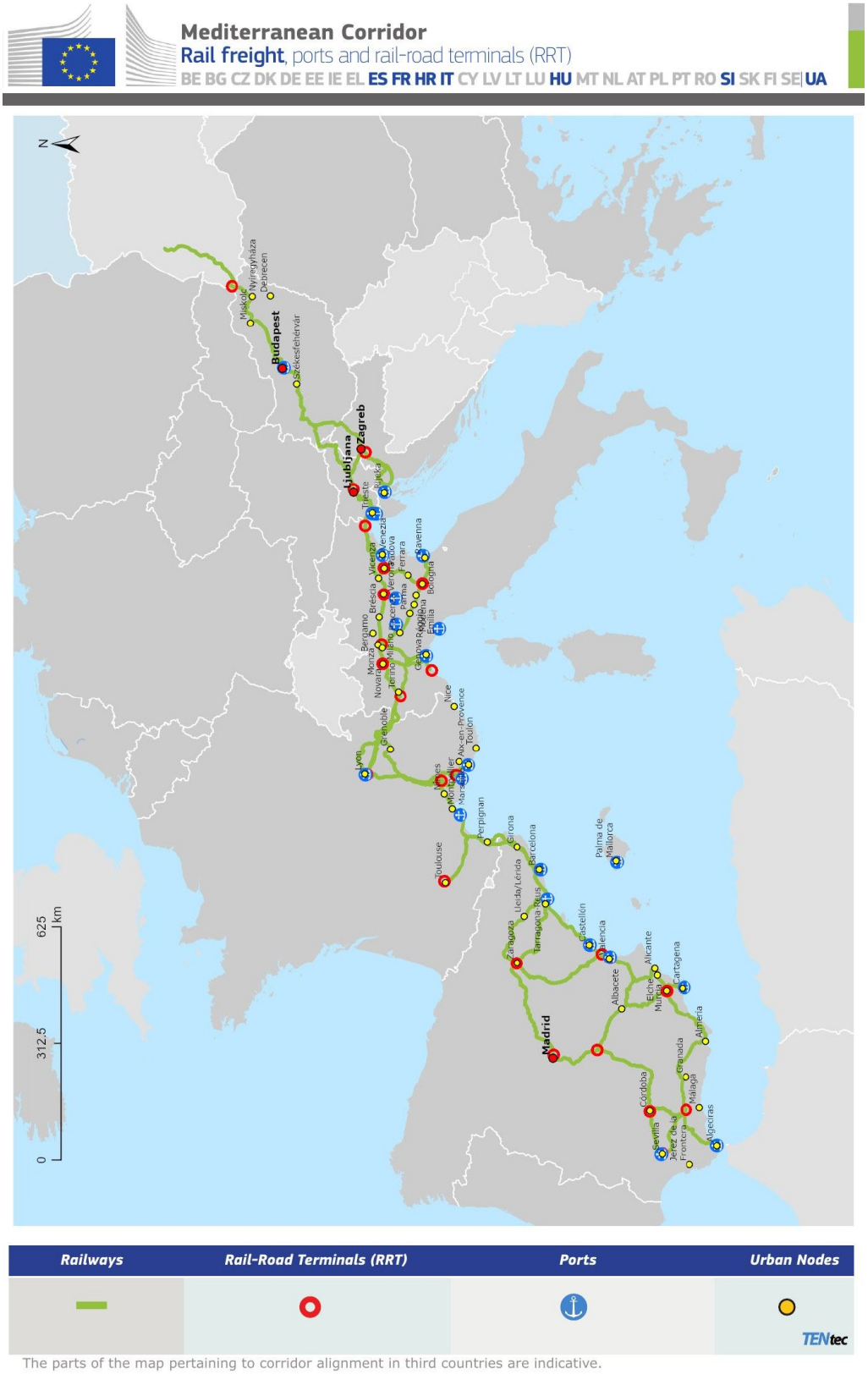


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 3

Mediteranski koridor

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3

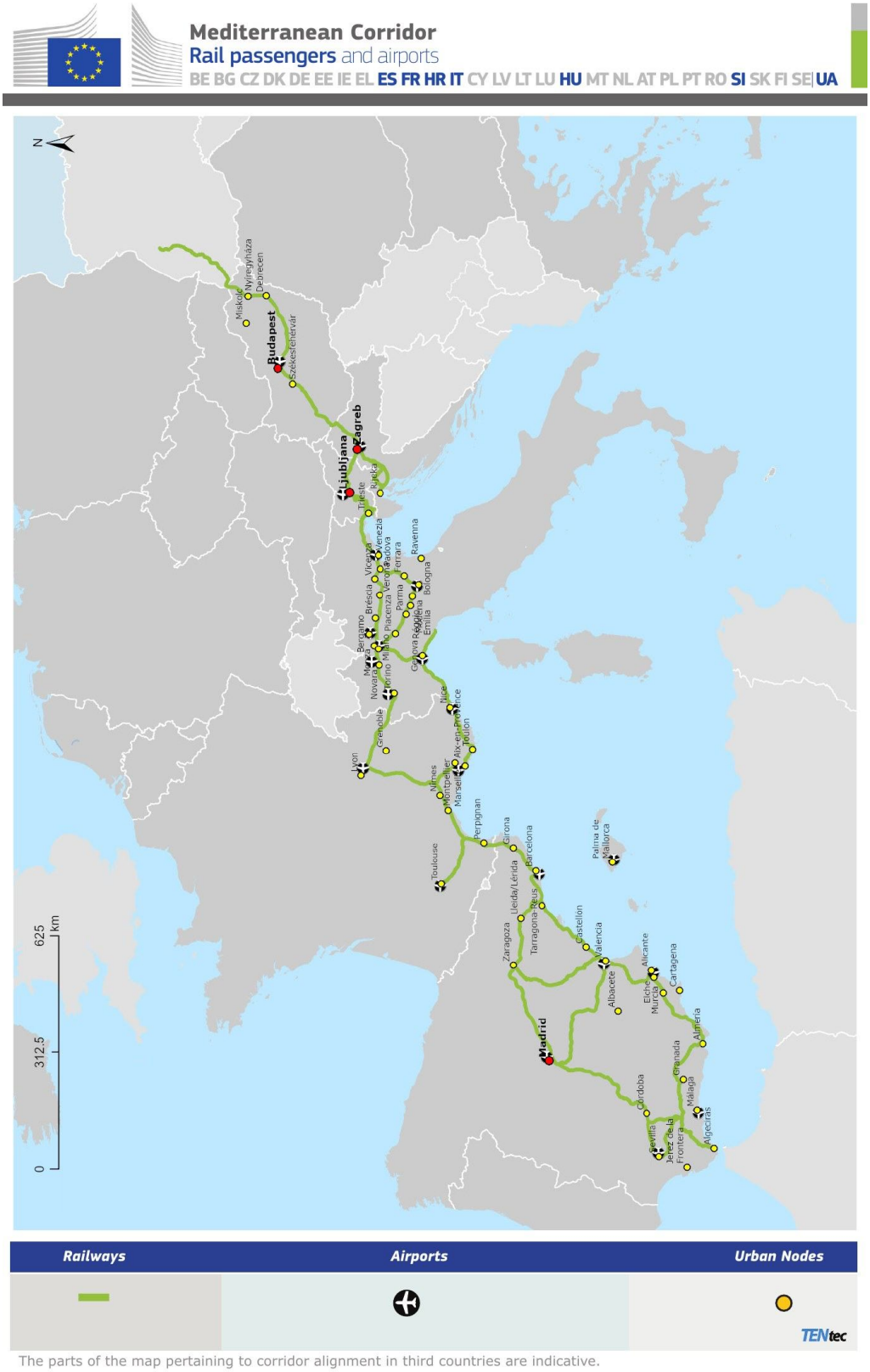


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 3

Mediteranski koridor

Željeznički putnički saobraćaj · 3/3

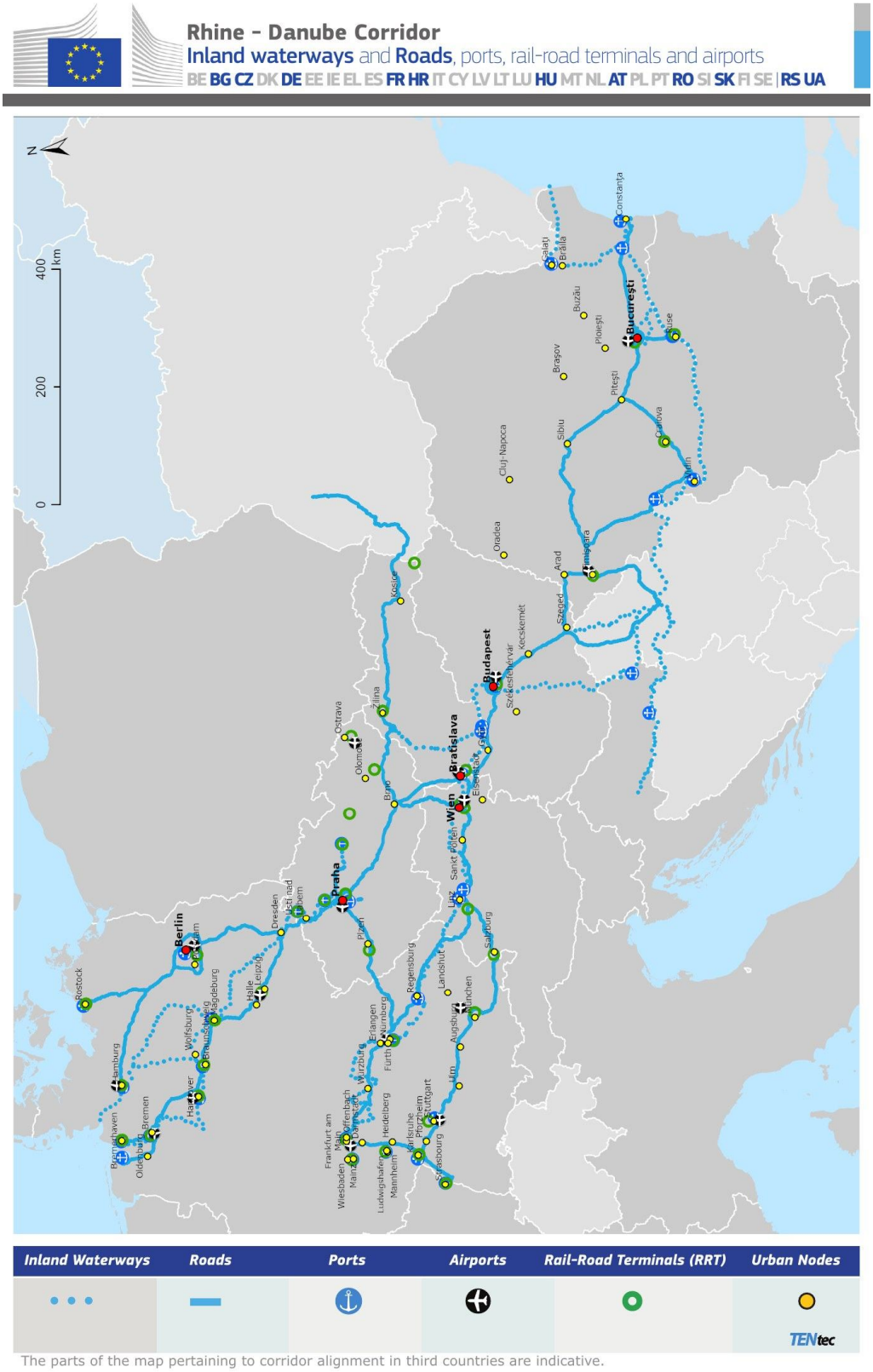


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Unutrašnji plovni putevi i cestovna mreža · 1/3

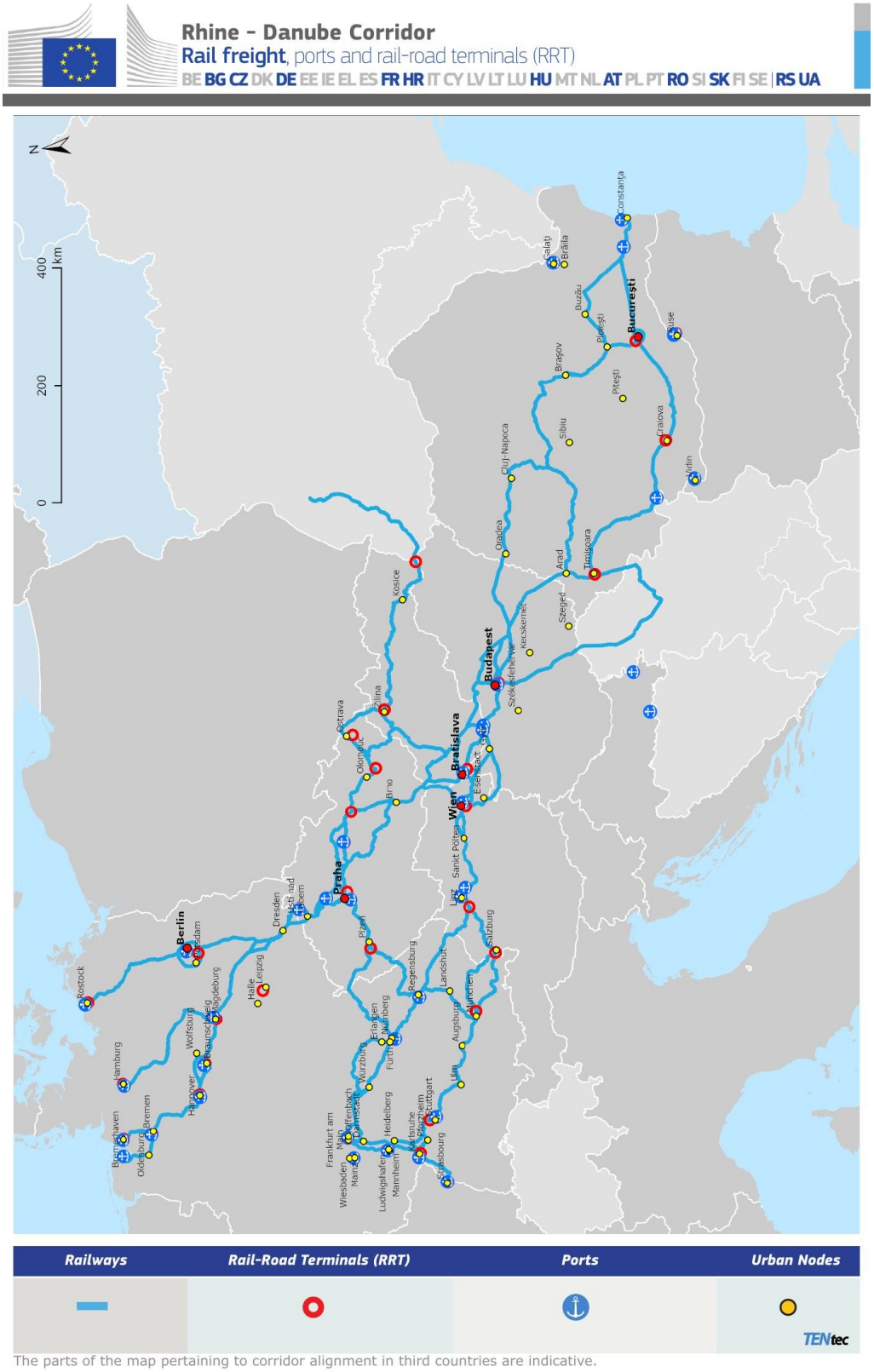


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3

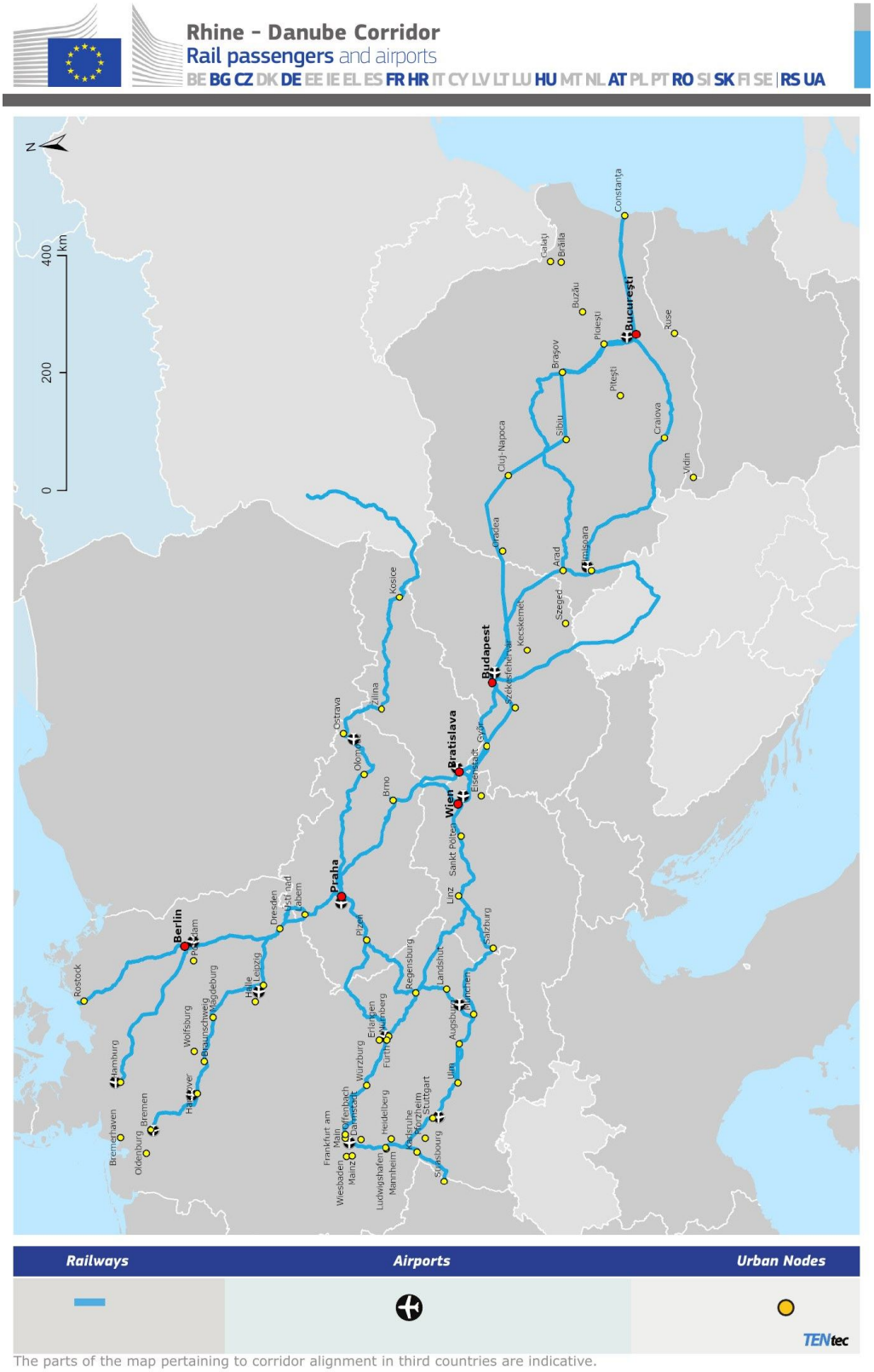


The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Prilog 4

Koridor Rajna – Dunav

Željeznički putnički saobraćaj · 3/3



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

Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

Unutrašnji plovni putevi i cestovna mreža · 1/3



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

Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

Željeznički teretni saobraćaj · 2/3



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

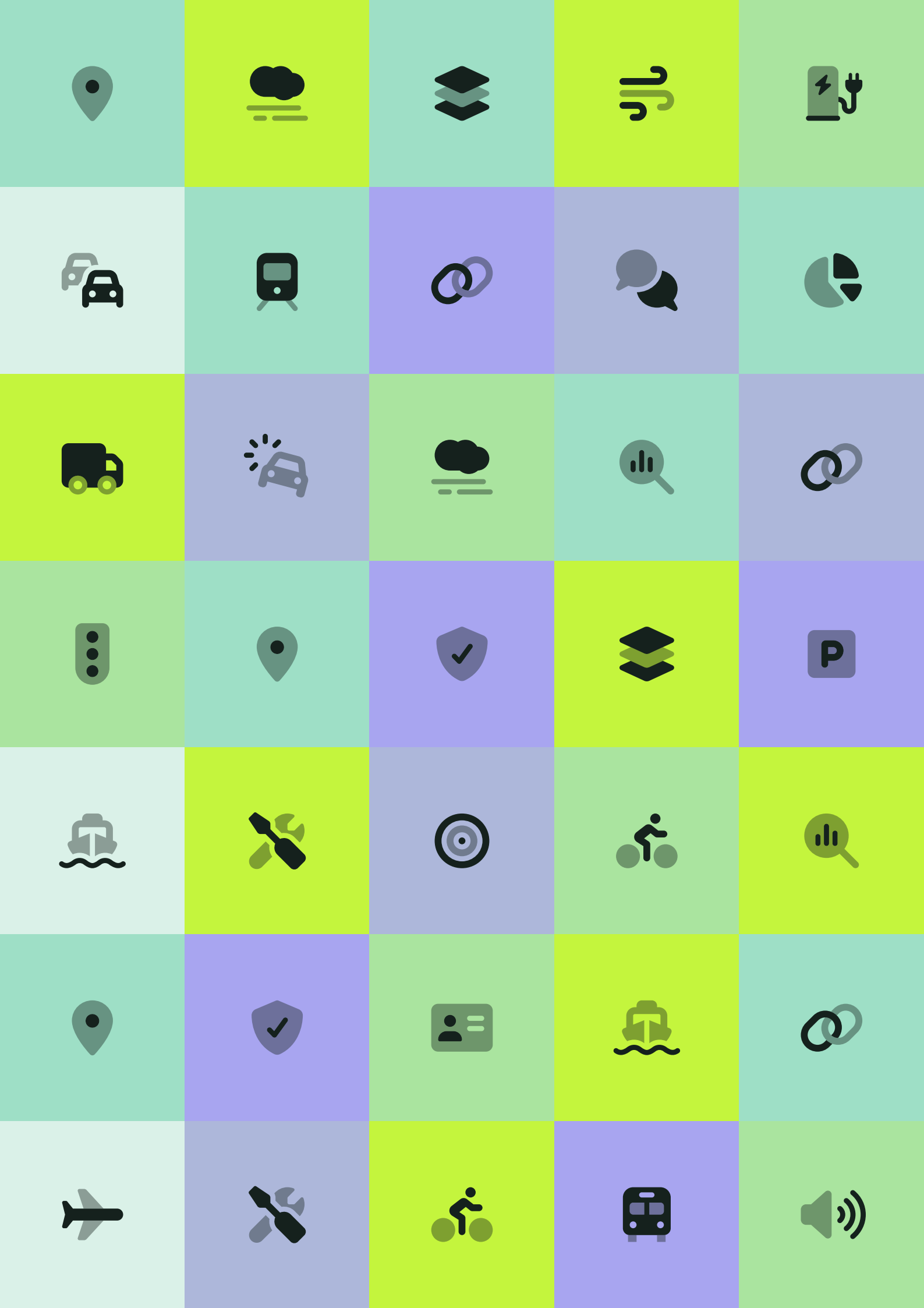
Prilog 5

Koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran

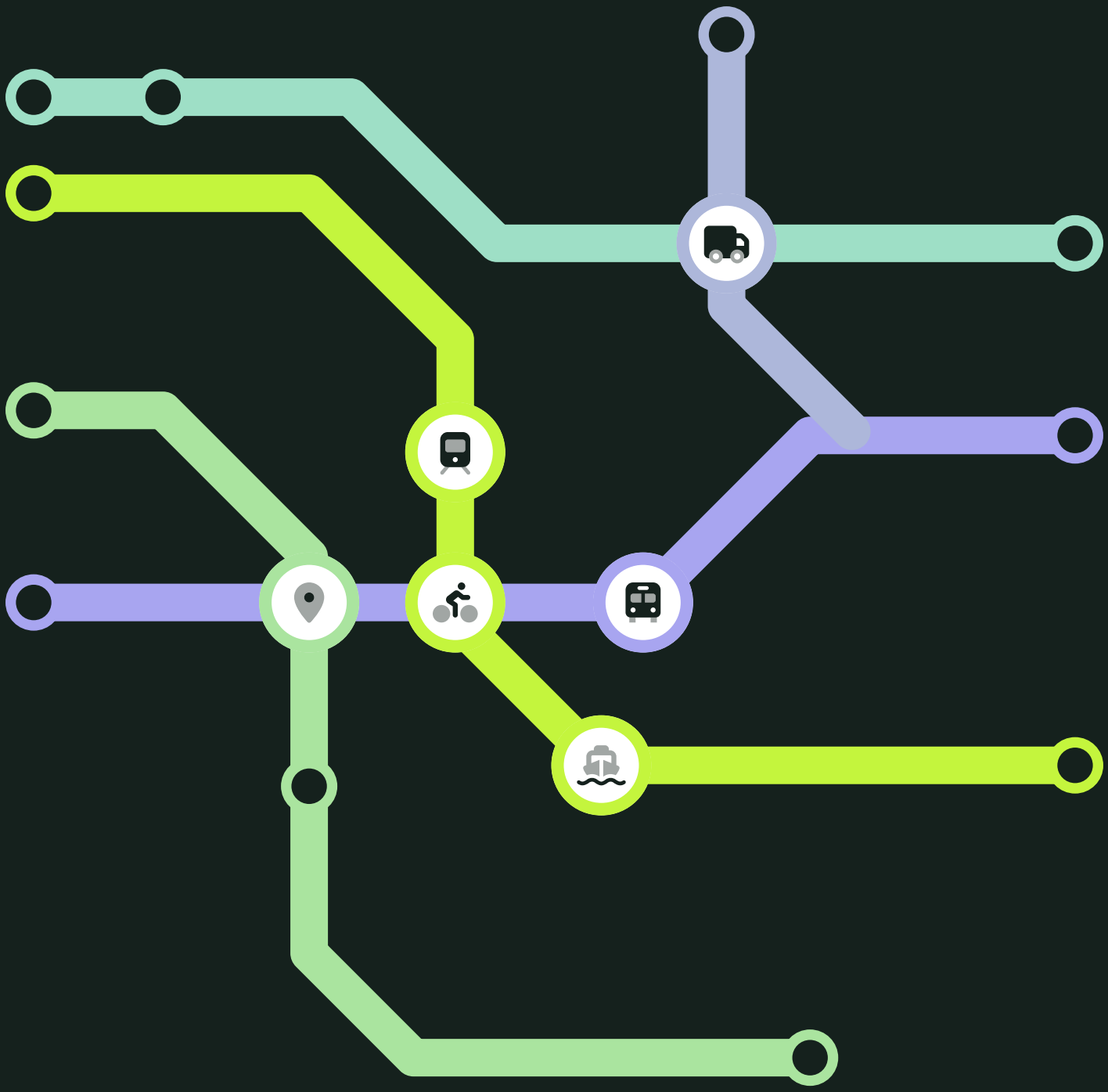
Željeznički putnički saobraćaj · 3/3



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



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



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

Luka Vidan i Stefan Bulatović

2026.