

ODRŽIVI RAZVOJ I JAVNI GRADSKI PREVOZ

Akademik prof. dr. Ibrahim Jusufranić
Nasir Silajdžić, MA
Internacionalni univerzitet Travnik
Bunar bb – Dolac, 72 270 Travnik
E-mail: rektor@iu-travnik.com
Tel: 033 717 010

Sažetak: Glavni smjer politike održivog razvoja u saobraćaju jeste da se što više eliminiše njegov negativan uticaj na životnu sredinu, stabilizaciju tih uticaja kako bismo organizovali pristojan život u našim gradovima. Efikasan i održivi saobraćaj urbane sredine osigurava komforne saobraćajnice koje obezbjeđuju bolju mobilnost, a sa druge strane i brzo komuniciranje stanovništva, a kao direktna posljedica toga je i njihov značajan uticaj na kvalitet životne sredine i saobraćaj integrisan sa okruženjem. To nadalje doprinosi većoj mobilnosti ne samo sa prevozom robe i usluga, već i u vezi sa obavljanjem posla, obrazovanjem, sportom i rekreacijom.

Ključne riječi: saobraćaj, javni gradski prevoz, održiva mobilnost, održivi razvoj

SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND PUBLIC TRANSPORTATION

Abstract: The main direction of sustainable development in transport is to eliminate its negative impact on the environment, the stabilization of those impacts so we could organize a decent life in our cities. Efficient and sustainable urban transport ensures comfortable roads that are providing better mobility, and with the other hand quickly communication of the population, and as a direct consequence of this is their significant impact on the quality of the environment and transport integrated with the surroundings. This further contributes to increased mobility not only the transportation of goods and services, but also in relation to the performing of work, education, sports and recreation.

Keywords: traffic, public transportation, sustainable mobility, sustainable development

UVOD

Osnovni element života u gradovima 21. stoljeća nesumnjivo predstavlja prevoz putnika u gradovima radi obavljanja svakodnevnih aktivnosti, bilo da se radi o odlasku na posao, u školu ili fakultet, u bolnicu, snabdijevanje, na rekreaciju ili bilo koje druge aktivnosti. Dobra organizacija saobraćaja preduslov je za uspješno funkcionisanje grada. Pored toga javni gradski prevoz nesumnjivo utiče na privredni, ekonomski i društveni razvoj gradova. S druge strane socijalni faktori imaju veliki uticaj na ulogu javnog gradskog prevoza u urbanim sredinama. Zbog svoje uloge i značaja danas je jedan od najvećih problema savremenih gradova postao javni gradski putnički prevoz. Od njegovog uspješnog rješavanja ne zavisi samo kretanje ljudi i roba, nego i ukupan kvalitet života u gradovima. Danas većina naših kao i ostalih gradova u svijetu su konstantno opterećeni zastojsima u putničkom saobraćaju, bukom, zagađenim zrakom, nedostatnim mjerama za parkiranje i čestim konfliktima između

pješaka i vozača motornih vozila. Sve to negativno utiče na funkcionisanje javnog gradskog putničkog prevoza koji se svakodnevno susreće sa stalnim padom broja putnika i neriješenim načinom njegova finansiranja. Na to je posebno uticao sve veći porast individualne motorizacije koji ne samo što ne može da rješava probleme prevoza u gradovima, nego doprinosi saobraćajnoj problematici današnjih gradova. Stoga rješenje u prevozu putnika jedino se može postići podizanjem nivoa usluga JGPP-a od koga se traži veći kvalitet, prihvatljiva cijena, manje zauzimanje saobraćajnih površina. Uz to javni gradski prevoz putnika može doprinijeti manjoj potrošnji električne energije, manjem zagađenju grada i stvaranju manje buke tako da jedino rješenje za sve naše građane jeste osigurati da se da prioritet javnom gradskom prevozu i osigura što je moguće veći kvalitet prevoznih usluga. Time bi se direktno uticalo da vlasnici putničkih vozila počnu koristiti javni gradski prevoz jer im nudi kvalitetniju, jeftiniju i efikasniju uslugu prevoza u odnosu na automobil, a s druge strane da gradovi brže i efikasnije funkcionišu sa ekonomskog, organizacionog, obrazovnog, energetskeg i ekološkog stanovišta.

1. SUŠTINA I ZNAČAJ ODRŽIVOG RAZVOJA

Obezbjedenje zadovoljavanja sadašnjih potreba bez ugrožavanja budućih generacija da zadovoljavaju svoje potrebe je izuzetno značajan globalni cilj. Jedan od najvećih izazova sa kojima se suočava savremeno društvo je ostvarivanje "zdrave" stope rasta bez degradacije i pustošenja prirodnih resursa i bez zagađenja životne sredine kako ne bi bilo ugroženo zadovoljavanje potreba budućih generacija. Pronalaženje podesne ravnoteže između ekonomskog rasta, očuvanja prirodnih resursa i unapređenja kvaliteta životne sredine je suština cilja poznatog kao održivi razvoj. Koncept održivog razvoja je nastao 1980. godine kada je Međunarodno udruženje za zaštitu prirode i prirodnih resursa razvilo strategiju zaštite koja je imala osnovni zadatak "ostvarivanje održivog razvoja kroz zaštitu životnih resursa". Koncept je zatim preuzet od Svjetske komisije za životnu sredinu i razvoj i obilato korišten u njenom finalnom izveštaju iz 1980. godine, popularno nazvanom Brundtlandov izveštaj, u kome je data definicija: "održiv je onaj razvoj koji obezbeđuje zadovoljavanje sadašnjih potreba bez ugrožavanja budućih generacija da zadovoljavaju svoje potrebe".

2. KONCEPT URBANE ODRŽIVOSTI

Koncept urbane održivosti danas se uglavnom definiše u rasponu između dve divergentne postavke:

- Globalistička postavka, prema kojoj je urbana održivost sinonim za održivi razvoj i upravljanje njime, uključujući regulaciju tržišta, centralizovano planiranje i nova naučna i tehnološka rješenja;
- Lokalistička postavka, prema kojoj je održivost sinonim za održive životne stilove i prema kojoj lokalni kontekst može voditi ka različitim i lokalno prilagođenim perspektivama, uslovima i značenjima održivosti.

Bilo je zagovornika i jedne i druge postavke i održivi urbani razvoj je definisan na više načina:

- Održivi urbani razvoj mora težiti stvaranju grada koji je pogodan za korisnika i sa dovoljnim brojem resursa, ne samo u smislu forme i energetske efikasnosti, već i u smislu funkcije, kao mjesto za život;

- Stvaranje zelenog grada u kontekstu urbane eksplozije u zemljama trećeg svijeta zahtijeva proces rekonstrukcije kojima se preduzimaju mjere protiv zagađenja, mjere zaštite zelenih površina i ponovnog pošumljavanja okoline grada. Takođe, ovaj proces treba da ide ka boljim sistemima transporta, javnih usluga i tehnologijama recikliranja otpada kako bi se racionalnije koristili resursi unutar urbanog sistema;
- Stvaranje zelenog grada zahtijeva artikulaciju urbanih funkcija unutar sveukupnog procesa održivog razvoja. Zahtijeva se nova funkcija za gradove i njihova reintegracija u sveukupni proces proizvodnje, kroz izbalansiraniji prostorni razmještaj agroekoloških, industrijskih i urbanih aktivnosti;
- Ekološki grad je onaj koji pruža prihvatljive standarde života za njegove stanovnike, bez narušavanja ekosistema i bio-geohemijskog ciklusa od koga je zavisn.

Održivost okoliša

Razvoj sistema javnog prevoza može imati značajan uticaj na okolinu i ekološku održivost. Važno je bolje iskoristiti već raspoložive i tehnologije sa efektima uštede potrošnje goriva, uštede potrošnje energije i zagađivanje zraka/buka, ali ovo nije samo po sebi dovoljno. Strateška akcija u formi projektovanja mreže, planskog korištenja zemljišta i tačnijeg upravljanja saobraćajem može imati indirektan uticaj na okolinu. Svi oblici javnog prevoza obično imaju manje negativan uticaj na okolinu po jedinici putovanja nego privatno motorizovano vozilo. Čak i ako je loš uticaj javnog prevoza na okolinu relativno mali u odnosu na cjelokupno tržište prevoza, koncentracija usluga javnog gradskog prevoza u urbanim područjima može uzrokovati visok nivo zagađenja zraka i povećanja buke. Danas je na raspolaganju veliki broj tehničkih, regulacionih, planskih i drugih mogućnosti kako bi se smanjili negativni uticaji gradskog prevoza na okolinu. Velika je potreba da se zadrže prednosti javnog prevoza u smislu emisija i potrošnje energije pošto su ovo ključni faktori u daljem promovisanju njegovog korištenja. Javni prevoz još ima važnu ulogu u poboljšanju kvaliteta života u naseljima i okolini. Ovi pozitivni uticaji javnog prevoza na okolinu mogu biti direktni i indirektni. Direktni efekti se mogu postići, na primjer širim korištenjem inovativnih tehnologija, efikasnijim korištenjem energije ili upravljanjem sistemima javnog prevoza baziranih na telematici, kao što je upravljanje vremenom rada semafora, upravljanjem voznim parkom ili davanjem prioriteta autobusima na raskrsnicama. Ovi uticaji mogu biti važni na određenim lokacijama u gradu, ali sveukupni efekat na nivo zagađenja zraka je relativno mali. Pozitivne indirektne koristi za okolinu se mogu postići dosljednijom politikom koja snažnije promoviše javni prevoz, koja će voditi do manje potrošnje goriva privatnih vozila, do smanjenja emisije gasova koji stvara efekat „staklene bašte“, i zaustavljati inicijative korištenja slivnih površina i parkirališta za dalje građenje ulica i autoputeva.

Ovi uticaji u svakom slučaju mogu biti značajni, obezbijediti takvu promociju vidova javnog prevoza koji idu, ruku pod ruku, sa drugim zahtjevnim strategijama menadžmenta, kao što su politika parkirališta, kontrola prilaza, određivanje cijena, koje smanjuju automobilski saobraćaj u gradovima.

Zagađenje zraka i buka

Uvođenje „čistih“ vozila radi smanjenja negativnog uticaja javnog prevoza na okolinu uvijek je teško zbog jakog natjecanja između čiste tehnologije i male emisije dizel tehnologije. Mnogi dioničari javnog prevoza su prisiljeni da smanje cijenu kupovine i vožnje vozila. Zbog toga operateri voznog parka mogu biti nezainteresovani da investiraju u vozila sa

alternativnim gorivom, što je često skuplje nabaviti, i čije održavanje i popravljavanje može biti teže predvidjeti. Saobraćajna buka može biti smatrana kao važan ometajući faktor za stanovnike širih gradskih područja. Buka postaje sve značajniji faktor za željeznički prevoz, a naročito za lakošinski sistem. Još se moraju prevazići različite tehničke poteškoće da bi se smanjio nivo buke u javnom prevozu. Kako posljedica tehnoloških inovacija u automobilske industriji, nivoi zagađenja i efikasnosti iskorištenja energije u motornim vozilima su počeli bivati značajno poboljšani, rezultirajući padom prednosti javnog prevoza koje se odnose na zaštitu okoline tokom posljednjih nekoliko godina. Ovo znači da povoljnost u odnosu na zaštitu okoline, kao glavni argument za korištenje javnog prevoza, manje je bitan sada nego u prošlosti i kampanje vezane za zaštitu okoline su postale manje uspješne.

Potrošnja prirodnih resursa

Istraživano je nekoliko opcija tehnologija vozila i potrošnje goriva sa ciljem smanjenja potrošnje energije i naročito velika zavisnost prevoza od fosilnih energetske izvora. Efikasno upravljanje saobraćajem i obučavanje vozača može nadalje doprinijeti ovom smanjenju. Inteligentni transportni sistem (ITS) nudi širok lanac alata za olakšanje protoka saobraćaja i odvijanja prevoza. Često je primjena takvih alata samo opravdanje na ekonomskoj podlozi i teško da se pominju koristi po zaštitu okoline. Drugi problem koji se odnosi na zakrčenost saobraćajnica u gradskim područjima jesu: visoki vremenski i novčani troškovi izazvani zakrčenjem saobraćajnica, i zaustavljanje porasta broja privatnih automobila u gradskim sredinama. Građenje šire infrastrukture i povećanje kapaciteta ne daje odgovor već samo dovodi do daljeg povećanja zahtjeva putovanja. Postojeći kapacitet puteva zbog toga mora biti iskorišten efikasnije i to uvođenjem zahtjeva za mjerama upravljanja saobraćajem kao što su plaćanje cestarine u gradu. Ideja je da motorizovane osobe postanu svjesne stvarne cijene korištenja njihovih automobila, uključujući dodatne sporedne troškove koje nanose drugim korisnicima puteva. Važno je znati da je korištenje zemljišta za prevoz u gradu povezano s ciljem očuvanja okoline u sistemu javnog prevoza. Razvoj grada mora imati za cilj smanjenje potrebe za putovanjem. U protivnom će rezultat biti urbano protezanje, potreba za većim investicijama u putnu infrastrukturu i mrežu prevoza, veće iskorištenje zemljišta i finansijskih izvora, i povećanje mreža javnog prevoza jer nije dovoljno proširena. Širenje grada čini mrežu javnog prevoza manje ekonomičnom i zbog toga ne može biti samoodrživa. Zbog toga mora biti implementirana politika korištenja zemljišta koje zauzdavaju širenje grada koji promoviše gušću naseljenost. U svakom slučaju, opšti je problem rascjepkavanje napora i nedostatak integralnog planiranja mobilnosti. Sve dok mjere za planiranje javnog prevoza na cijelom regionu nisu udružene sa zahtjevima strategija upravljanja automobilsnim sadržajem i planskog korištenja zemljišta, mogućnosti za postizanje značajnog poboljšanja u javnom prevozu i zbog toga više poboljšanja u zaštiti okoline, socijalnoj i ekonomskoj održivosti prevoza – su stvarno ograničene.

3. SAOBRAĆAJ I ODRŽIVI RAZVOJ GRADOVA

Planiranje saobraćaja je posebno izazovan zadatak za gradove zemalja u razvoju koji doživljavaju visoku stopu rasta motorizacije od 10-15% godišnje uz istovremenu visoku stopurasta gradskog stanovništva od preko 4% godišnje. Pretpostavka je da će se sadašnje relativno malo učešće zemalja u razvoju u ukupnom broju vozila u svijetu od 30% u narednih dvadeset godina povećati na 43%. Na brži rast broja vozila u ovim dijelovima svijeta uticaće ukupno povećanje broja stanovnika i porast broja ljudi sa kupovnom moći koja omogućava nabavku vozila. U slučaju da se ovaj trend realizuje nastaće pogoršanje uslova u saobraćaju,

jer je malo vjerovatno da će se u skladu sa povećanim brojem vozila povećati i saobraćajne površine. Problemi saobraćaja su mnogostruki i složeni. Da bi se lakše prišlo njihovom rješavanju, treba ih razložiti na probleme koji se odnose na zemljište, zbog potrebe obezbjeđenja površina za različite namjene u saobraćaju, na probleme koji su vezani za potrošnju energije i na probleme koji se odnose na degradiranje okoline. Nesrazmjern je porast broja vozila u odnosu na povećanje površina namenjenih saobraćaju. U evropskim gradovima u prosjeku je 20-25% zemljišta od raspoložive gradske površine angažovano za vozila, u Severnoj Americi čak 30% u prosjeku, za razliku od mnogih zemalja gradova gdje to u prosjeku iznosi samo 10-15% od raspoloživog gradskog prostora. Saobraćaj je postao najveći i najbrže rastući potrošač energije. Na primjer, na saobraćajni sektor u 1970. godini u Evropi je odlazilo svega oko 14% ukupne potrošnje energije, a samo 25 godina kasnije potrošnja u saobraćaju dostiže rast preko 21% (Banister et al., 2000). U Britaniji na primjer, oko 30% ukupne potrošnje energije odlazi na saobraćaj (DETR, 1998). Emisije ugljen-dioksida, ugljen-monoksida, dima, prašine i drugih gasova, svrstavaju saobraćaj među najveće zagađivače vazduha u gradovima. U sistematičnom prilazu, rješenja se mogu tražiti u administrativnim mjerama, urbanističkoj strategiji i saobraćajnom planiranju. Administrativne mjere se odnose na radikalne mere za progresivno smanjenje korištenja privatnih motornih vozila u gradovima. Urbanistička strategija i saobraćajno planiranje treba da se orijentisu na uvođenje šinskih sistema za masovni prevoz putnika. U tom cilju neophodno je planiranje širenja sadašnjih gradova i prilagođavanje i oblikovanje urbanih cjelina za uvođenje ovih sistema. Funkcionalnom organizacijom neophodno je dovesti do racionalnog korištenja prostora, primjenu principa humanog stanovanja, uštede energije, integrisanja programa i sadržaja, odnosa prema javnim prostorima, održivosti lokalne ekonomije, zdravog funkcionisanja društvene zajednice. Oblikovanje urbanih prostora koji treba da podrže šinske sisteme, ovaj vid prevoza treba da se popularizuje u odnosu na individualni prevoz, da ga učini prostorom gdje će se generisati svijest o neophodnosti održivog života i ustrojiti funkcionalni procesi koji će to da sprovedu. Takođe, oblikovanjem ovih prostora potrebno je integrisati tehnološka, konstruktivna, sociološka, dizajnerska i oblikovna saznanja i dostignuća. Na taj način bi se formirali atraktivni, kreativni prostori aktivacije društvene svesti i pune participacije svakog pojedinca u trasiranju konstruktivnih i održivih društvenih tokova i buduće geneze gradova kao harmonične sinteze društvene zajednice u smislu funkcije i njenog fizičkog izraza u smislu gradske strukture kao forme.

4. PROJEKT INTEGRISANOG UPRAVLJANJA SAOBRAĆAJEM U GRADOVIMA – OPIUM

Projekt je urađen od strane konzorcijuma 6 evropskih gradova – Gent, Heidelberg, Liverpool, Nantes, Patra i Utrecht, u periodu od 1996. do 1999. godine, i u okviru njega projektovane su, razvijane i implementirane sljedeće fizičke mjere saobraćajnog menadžmenta:

- Restrikcija dijela uličnog prostora neophodnog za kretanje putničkih automobila i njihovo mirovanje;
- Umirenje saobraćaja;
- Parking menadžment i sistemi vođenja parkiranja;
- Prioriteti javnog prevoza;
- Mjere poboljšanja uslova biciklističkog saobraćaja;
- Formiranje boljih uslova za kretanje pješaka (pedestrianisation).

U sljedećoj tabeli prikazani su efekti primjenjenih mjera – Gent i Heidelberg

	Gent	Heidelberg
Primjenjene mjere	Biciklističke mjere; Mjere usmjerene na pješake; Parking menadžment i sistemi vođenja; Restrikcija prostora za put.aut.	Umirenje saobraćaja; Parking menadžment i sistemi vođenja
Prihvatanje korisnika	Jaka podrška mnogih grupa korisnika i jak otpor vlasnika lokala	Vrlo podržan sistem mjera
Izmjene u ponašanju korisnika	Porast korišćenja javnog prevoza za oko 4-5%, i smanjenje obima saobraćaja putničkim automobilom naročito u centralnim područjima	Znatno povećano učešće pješaka i biciklista u ukupnom obimu putovanja
Funkcionisanje sistema	Poboljšanje saobraćajnih uslova u vrijeme vršnog opterećenja	Sistemi umirenja saobraćaja redukuju saobraćajnu brzinu.. Primjena parking menadžment utiče na smanjenje broja vozila koja nepotrebno kruže, za oko 25%
Životna sredina	Značajno smanjenje nivoa buke i redukcija aero-zagađenja za oko 33%	Pozitivni efekti na životno okruženje uvođenjem parking menadžmenta. Mjere za umirenje saobraćaja pored navedenih koristi imaju i negativne efekte – manja brzina vodi ka većem zagađenju vazduha.
Bezbijednost	Znatna poboljšanja u centrima gradova, sa smanjenjem broja nezgoda za oko 44% u pješačkim zonama i za oko 9% u "zonama	Mala redukcija broja saobraćajnih nezgoda

	30"	
Socioekonomski uticaj	Period nakon koga slijede pozitivni efekti sa ovog stanovišta je oko 1 godine (period povraćaja)	Period nakon koga slijede pozitivni efekti sa ovog stanovišta je oko 1,3 godine (period povraćaja)

Tablica 1: Efekti primjenjenih mjera – Gent i Heidelberg

Formiran je detaljan plan razvoja, koji je kasnije omogućio procjenu uticaja ovih mjera u svim gradovima i njihovu međusobnu uporednu analizu. Analizirani su uticaji mjera saobraćajnog menadžmenta na funkcionisanje sistema, ponašanje krajnjih korisnika saobraćajnog sistema odnosno, njihovo prihvatanje primjenjenih mjera, uticaj na životnu sredinu, bezbjednost, socioekonomske parametre, kao i na zakonske okvire.

	Nantes	Utrecht
Primjenjene mjere	Parking menadžment i sistemi vođenja; Prioriteti javnog prevoza	Parking menadžment i sistemi vođenja; Restrikcija prostora za put.aut.
Prihvatanje korisnika	Podržano od korisnika javnog prevoza i biciklista. Otpor od jednog broja vozača put.aut.	Jaka podrška mnogih grupa korisnika i jak otpor vlasnika lokala.
Izmjene u ponašanju korisnika	Novi LRT i P&R sistemi privlače veliki broj korisnika i samim tim smanjuju saobraćaj putničkih automobila za oko 20%	10% porasta biciklista i pješaka u ukupnoj vidovnoj raspodjeli i manji porast korištenja javnog prevoza. Smanjenje korištenja putničkih automobila i sveukupan porast broja posjetilaca.
Funkcionisanje sistema	P&R sistemi smanjuju obim urbanog saobraćaja. Performanse autobusa se poboljšavaju smanjivanjem vremena	Povećanje efikasnosti parkirališta redukcijom vremena čekanja na ulazima na maksimalno 5 minuta

	putovanja za oko 6 minuta	
Životna sredina	Davanje prioriteta javnom prevozu vodi ka smanjenju nivoa buke, dok manja brzina vodi ka opadanju kvaliteta vazduha	Poboljšanja kroz redukciju saobraćaja dalje mogu biti uvećana uvođenjem novih P&R sistema
Socioekonomski uticaj	Identifikovane značajne koristi sa periodom povraćaja od 7 godina.	Koristi se ogledaju u uštedi vremena parkiranja. Period povraćaja od 6 godina. Dalja poboljšanja se mogu postići rastom tarifa parkiranja.

Tablica 2: Efekti primjenjenih mjera – Gent i Heidelberg

Rezultati navedenih istraživanja, pokazuju veliki uticaj primjenjenih mjera saobraćajnog menadžmenta, na izmjene u ponašanju krajnjih korisnika saobraćajnog sistema i smanjenje zahtjeva za putovanjem putničkim automobilom na račun većeg korištenja ostalih vidova prevoza. Ova činjenica se naročito odnosi na grupu korisnika koji putnički automobil koriste za redovan odlazak na posao (svakodnevne migracije) u centralna gradska područja. Veliki zahtjevi za vremenom i prostorom, kao i veliki troškovi samog korisnika i cijele društvene zajednice, razlog su zašto se ovaj vid prevoza smatra najneracionalnijim vidom prevoza za ovu svrhu putovanja. Najveći broj fizičkih mjera saobraćajnog menadžmenta OPIUM projekta, upravo je usmjeren ka ovoj grupi korisnika. Povećavanje saobraćajne pristupačnosti centralnog gradskog područja, rezultiralo je povećanjem njegove atraktivnosti za komercijalne svrhe putovanja, a samim tim i prihvatanje primjenjenih mjera saobraćajnog menadžmenta od strane vlasnika lokala i drugih grupa korisnika. Navedene promjene su samim tim praćene i povećanjem nivoa bezbjednosti na uličnoj mreži i djelimičnim smanjenjem nivoa buke i aerozagađenjem. Međutim, osnovni zaključak koji se ističe kao rezultat analize dobijenih rezultata istraživanja OPIUM projekta jeste, da pojedinačno uvođenje mjera saobraćajnog menadžmenta bez identifikacije potreba svih korisnika saobraćajnog sistema, daje slabo vidljive ili nikakve rezultate. Naime, neophodno je formiranje saobraćajnog plana i integracija različitih mjera saobraćajnog menadžmenta u cilju postizanja maksimalnih rezultata i približavanja viziji održivog saobraćajnog sistema.

5. AKCIJE

U 2009. godini, na 58 UITP svjetskom kongresu u Beču, Austriji, lansirao je strategiju PT×2. Cilj je da se udvostruči udio na tržištu javnog prevoza u svijetu do 2025. godine. Samo dvije godine kasnije u aprilu 2011. godine na 59. UITP svjetskom kongresu u Dubaiju, Ujedinjeni

Arapski Emirati, prezentirana su dostignuća urbanih aktera mobilnosti širom svijeta koji su se suočili sa izazovima mobilnosti u svojim gradovima i regijama. Osnovni cilj je bolji javni prevoz a neki od njih i sa ciljem da utrostruči i učtverostruči svoj udio u tržištu. Ova strategija pokazuje ogromne ekonomske, ekološke i socijalne prednosti ako bi se udvostručio udio javnog prevoza u periodu do 2025. godine. Brojke ilustruju katastrofalan uticaj nepoduzimanja akcija za urbanu mobilnost. Održiva urbana mobilnost podržana je i Ekonomskom nedjeljom mobilnosti koja se svake godine održava u svijetu od 16. do 22. Septembra, s ciljem da podstakne evropske lokalne vlasti da uvedu promociju održive mobilnosti, i da potiču građane da isprobaju alternativne upotrebe automobila. Nedjelja kulminira „u gradu bez mog automobila“ – događaj u kojim gradovi učesnici postave jednu ili nekoliko područja isključivo za pješake, bicikliste i javni prevoz cijeli dan. Usvajanje slogana „čist zrak – to je tvoj potez“ u fokus stavlja naglasak da izbor transporta i svakodnevno putovanje utiče na kvalitet zraka i zdravlje, kombinujući šetnju, vožnju biciklom i javni transport. Samo dnevna mobilnost može pružiti 30 minuta psihičke vježbe što je veoma važno za zdravlje ljudi. U septembru 2012. Kampanja je poprimila globalne dimenzije jer gradovi širom svijeta dolaze zajedno da obezbijede veći i bolji javni prevoz kako bi gradovi bili bolje mjesto za život i rad. Ovome doprinosi i kampanja Europske komisije urbane mobilnosti lansirane u junu 2012. godine u kojoj je uključena Europska Unija plus Norveška, Island i Lihtenštajn. Glavni cilj ove kampanje je da promoviše prednosti kombinovanja različitih modova transporta. Kampanja nosi slogan „Napravite pravi MIX“ i ima za cilj da istakne činjenice i prikaže prevoze za svaki put kako bi ljudi mogli poboljšati svoje zdravlje, finansije i okolinu.

ZAKLJUČAK

Saobraćaj je postao najveći i najbrže rastući potrošač energije. Na primjer, na saobraćajni sektor u 1970. godini u Evropi je odlazilo svega oko 14% ukupne potrošnje energije, a samo 25 godina kasnije potrošnja u saobraćaju dostiže rast preko 21% . U Britaniji na primjer, oko 30% ukupne potrošnje energije odlazi na saobraćaj (DETR, 1998). Emisije ugljen-dioksida, ugljen-monoksida, dima, prašine i drugih gasova, svrstavaju saobraćaj među najveće zagađivače vazduha u gradovima. Na brži rast broja vozila u ovim dijelovima svijeta utiče ukupno povećanje broja stanovnika i porast broja ljudi sa kupovnom moći koja omogućava nabavku vozila. U slučaju da se ovaj trend realizuje nastaje pogoršanje uslova u saobraćaju, jer je malo vjerovatno da će se u skladu sa povećanim brojem vozila povećati i saobraćajne površine. Problemi saobraćaja su mnogostruki i složeni. Da bi se lakše prišlo njihovom rješavanju, treba ih razložiti na probleme koji se odnose na zemljište, zbog potrebe obezbjeđenja površina za različite namjene u saobraćaju, na probleme koji su vezani za potrošnju energije i na probleme koji se odnose na degradiranje okoline. Nesrazmjern je porast broja vozila u odnosu na povećanje površina namenjenih saobraćaju.

LITERATURA

- [1] Jusufranić I: Javni gradski prevoz putnika, organizacija-eksploatacija- upravljanje; Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo 2003.
- [2] Jusufranić I: Osnove drumskog saobraćaja; Internacionalni Univerzitet Travnik, Saobraćajni fakultet, Travnik 2007.
- [3] Jusufranić I: Prevoz putnika u gradovima, organizacija- tehnologija- ekonomika, Fakultet za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, 1998.