

# САОБРАЋАЈНА ПОЛИТИКА И ОДРЖИВИ УРБАНИ РАЗВОЈ У САВРЕМЕНОМ ДРУШТВЕНОМ АМБИЈЕНТУ

Груја Костадиновић\*

Универзитет „Унион – Никола Тесла”, Београд  
Факултет за право, безбедност и менаџмент „Константин Велики”, Ниш

Тежиште савременог приступа у саобраћајној политици јесте на оптимизацији ефикасности постојеће саобраћајне инфраструктуре, управљању захтевима за превоз, као и на промовисању масовнијег коришћења јавног градског превоза и осталих еколошких видова превоза. Главни смер политике одрживог развоја у саобраћају јесте нагло успоравање негативних утицаја на животну средину, стабилизацију и смањење негативних утицаја, како би се осигурао релативно пристојан живот будућим генерацијама. Приоритет Србије и земаља региона мора да буде побољшање економске ситуације са развојем привредних односа са иностранством путем већег пласмана производа и услуга, јачање инвестиционе активности на планирању и изградњи саобраћајне инфраструктуре. Актуелни трендови регионалних и економских интеграција неизоставно узрокују бројне промене и захтевају модификације у свим сегментима социјално-економског живота. Од посебног је значаја саобраћајни сектор који се сматра крвотоком сваке државе и региона, али и главним предусловом за обављање осталих привредних активности.

Кључне речи: *саобраћајна политика, одрживи урбани развој, привреда, друштво, амбијент*

## Увод

Саобраћај представља један од најзначајнијих сектора који доприноси привредном развоју и напретку људског друштва. Основа је свих привредних активности и осигурања квалитета животног стандарда. Саобраћајна политика је део опште економске политике друштва. Захваљујући саобраћају остварују се потребе и очекивања одговарајуће мобилности у вези не само са саобраћајем роба и услуга, већ и са обављањем посла, образовањем, спортом и рекреацијом. Такође, саобраћај увелико доприноси уштедама у производњи, јер доводи до лакше доступности појединих тржишта и повећања конкурентности на удаљеним тржиштима.<sup>1</sup>

\* Др Груја Костадиновић је ванредни професор.

<sup>1</sup> Јусуфранић, И., Савремени трендови у саобраћају, логистици и екологији у функцији одрживог развоја, *Зборник радова, V међународно савјетовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014, стр. 15.

Значај сектора транспорта потврђује чињеница да је његов удео у укупном БДП-у Европске уније 7%, колико је у запослености, 40% инвестиција ЕУ усмерено је у овај сектор, а 30% је његово учешће у укупној енергетској потрошњи. Потражња за транспортним услугама константно расте у последњих 20 година по просечној стопи 2,3% годишње за робу и 3,1% за путнике. Енергетска криза средином XX века означила је прекретницу уочавања негативних последица саобраћаја по животну средину, али је тек 90-их година XX века дошло до промоције модела одрживе саобраћајне политике. Постало је јасно да трендови пораста саобраћаја и директног негативног утицаја нису трајно одрживи, као и да ће бесповратно угрозити квалитет живота и здравље људи. Чињенице указују на то да морамо бити оправдано забринути за судбину квалитета нашег живота у будућности, уколико хитно не учинимо напоре за смањење тог тренда уништења околине.

„Агенда 21” прихвата ову идеју као „развој усмерен на будућност или развој трајно усмерен према животnoj средини”. Полазиште самог концепта је издржљивост екосфере и промена начина размишљања, деловања и трошења. Тако је постављен концепт глобалног развоја који има за циљ задовољавање потреба садашњих генерација, без угрожавања задовољавања потреба будућих генерација.

Одрживост је двоструко обавезујућа: према будућим генерацијама и према природи. У односу према човеку, одрживост означава квалитет живота садашњих генерација и одрживост квалитета будућих генерација човечанства. Одрживост у односу на природу представља операционализацију смерница и правила која се односе на природу и употребу природних ресурса. Одрживи развој је мултидисциплинарна димензија која полази из различитих принципа и приступа. Он представља процес који је отворен и динамичан, заснован на начелима праведности и одговорности. Развој који испуњава ово начело је трајни, одрживи развој способан за будућност. Принципе одрживости је неопходно уградити у све сегменте развојне политике, политичке циљеве на локалном и глобалном нивоу, а посебно у саобраћајну политику као саставни део опште економске политике.

Економски савет УН за Европу је у Бечу 1997. године донео декларацију о саобраћају која се темељи на концепту одрживости и минимизирању негативних утицаја саобраћаја на животну средину. Бечка декларација обавезује владе земаља чланица ЕУ да промовишу ефикасне и одрживе саобраћајне системе, да превоз путника и терета с друског и ваздушног саобраћаја преусмеравају на превоз у којем је емисија штетних гасова и потрошња енергије мања – пре свега на железнички и на комбиновани саобраћај.<sup>2</sup>

Главни смер политике одрживог развоја у саобраћају јесте успоравање негативних утицаја на животну средину, стабилизацију тих утицаја и смањење негативних утицаја, како бисмо осигурали релативно пристојан живот будућих генерација. Одрживост у сегменту саобраћаја подразумева: испуњење потреба за социјалним контактима и комуникацијама, омогућавање приступа добрима и услугама и уважавање основних принципа одрживог развоја. Заштита животне средине се никада не

<sup>2</sup> Јусуфранић, И., Савремени трендови у саобраћају, логистици и екологији у функцији одрживог развоја, *Зборник радова, V међународно савјетовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014, стр. 15.

односи само на један параметар. Основни задатак нам је да све елементе: воду, ваздух, земљиште, биљни и животињски свет одржимо у њиховом природном облику, јер то представља основу живота свих људи.

Улога и значај развоја саобраћајног система на раст, развој, запосленост и јачање конкурентне позиције већ су потврђени на примеру интензивног развоја саобраћајне политике и успостављања трансевропске саобраћајне мреже у државама чланицама Европске уније. Њихово повезивање са државама централне, источне и југоисточне Европе, а преко њих и са азијским континентом и Руском Федерацијом, све више добија на значају.

## Савремени трендови и инструменти у области саобраћаја

Досадашњи саобраћајни развој био је у функцији инфраструктурне експанзије и индустрије превозних средстава, посебно аутомобилске индустрије. С обзиром на индикаторе раста појединих саобраћајних облика, теоретичари означавају актуелни статус саобраћајног развоја тзв. петом саобраћајном револуцијом, односно периодом персонализације и индивидуализације саобраћаја.

Синтагма одрживог развоја, која се терминолошки сместила актуализацијом Рио декларације и Кјото протокола деведесетих година прошлог века, темељи се на „tree pillar” концепцији развоја, који подразумева економски раст условљен еколошком равнотежом и друштвеним напретком.<sup>3</sup> Корелативна функција саобраћаја у привредном расту на глобалном нивоу током досадашњег развоја манифестовала се стратешком опцијом „demand oriented” планирања, што је резултирало стихијским растом оних транспортних модела који су могли да испрате захтеве саобраћајног тржишта и тржишне потражње, посебно раст друмског и ваздушног саобраћаја.

Такав неуравнотежени саобраћајни развој, додатно стимулисан процесима глобализације, дерегулације и либерализације тржишта, имплицирао је поремећаје, како у условима тржишног надметања саобраћајних грана, тако и у ефикасности саобраћајних система на нивоу мрежа, а највише у развоју специфичних категорија саобраћаја, као што су јавни и градски саобраћај. Негативна димензија саобраћаја, артикулисана појмом екстерних трошкова саобраћаја, својом величином досегла је економске користи саобраћајног сектора, тако да скорашњи стратешки документи усвајају нову опцију оријентисаног планирања, које диктира одвајање међузависности саобраћајног и привредног раста и контролу раста, посебно друмског саобраћаја. Смањење штетног утицаја саобраћаја на човека и животну средину подразумева синхронизовану примену иновативних технологијских, оперативних и економских реформских мера.

У том погледу, иницијални кораци односе се на инкорпорирање паневропских смерница и циљева у актуелну националну саобраћајну политику, али и стратегије и оперативне активности које произилазе из тога. Поред наведеног, неопходно је истражити и утврдити основне карактеристике и факторе успостављања и развоја

<sup>3</sup> *Sustainable Development Education*, Panel (1999).

европског саобраћајног система, како унутар земаља Европске уније, тако и у правцу њиховог оправданог повезивања са државама централне, источне и југоисточне Европе, успостављањем и развојем мреже паневропских транспортних коридора.

Актуелни трендови регионалних и економских интеграција неизоставно узрокују бројне промене и захтевају модификације у свим сегментима социјално-економског живота. Од посебног је значаја саобраћајни сектор који се сматра крвотоком сваке државе, те главним предусловом за обављање осталих привредних активности. У саобраћајном сектору наведене промене се рефлектују кроз креирање заједничке транспортне политике која доприноси успостављању интегрисаног и ефикасног саобраћајног система усмереног на подршку развоја европске економије и благостања.

Традиционална улога саобраћајног система може да се посматра кроз призму:

- економске политике, са респектом социо-економске ефикасности и правила и захтева пословне економије (конкурентности и сл.);
- успостављања регионалне и социјалне једнакости, са тежиштем на омогућавању мобилности свим регионима и социјалним структурама;
- окружења и сигурности, што укључује минимизирање штетних утицаја саобраћаја на људе и природу, прилагођавање изградњи и очувању окружења и природних ресурса.

Другим речима, постојање чврсте везе између саобраћаја, транспорта и целокупног економског система аргументује податак да учешће саобраћајних и транспортних услуга у продајној цени производа у примарним производима износи просечно 30%, у секундарним 40%, терцијарним 30%, те кварталним и квинтарним по 25%.<sup>4</sup> Немогуће је говорити о синергијским ефектима саобраћаја и транспорта без наглашавања њихове улоге у заштити окружења, развоју неразвијених подручја и одрживом развоју у најширем смислу. Саобраћајни систем добија и додатну димензију у контексту процеса глобализације, где убрзани економски раст и развој мора пропратити одговарајућа саобраћајна и транспортна мрежа, посебно у погледу остварења три од „четири” слободе јединственог тржишта ЕУ.

Унутар сектора енергетике главни циљеви Европске уније су: повећати удео обновљивих извора енергије за 20%, с посебним циљевима везаним за биогорива и електричну енергију, и смањити емисије ефеката „стаклене баште” за 20% до 2020. године. У поређењу са референтном 1990. годином сектор саобраћаја умногоме би допринео постизању наведених циљева, али и отварању радних места и привредној конкурентности.

Десет циљева за конкурентни и ресурсно ефикасан саобраћајни систем:

- до 2030. године преполовити коришћење аутомобила на фосилна горива у градском саобраћају;
- до 2050. године достићи 40% учешћа одрживих горива с ниским учешћем угљеника у ваздушном саобраћају, такође до 2050. године за 40% (уколико је могуће 50% ) смањити испуштање CO<sub>2</sub> из бродских горива у ЕУ;
- до 2030. године 30% теретног друмског превоза дужег од 300 км преусмерити на друге начине превоза, као што су железнички и водени саобраћај, а до 2050. го-

<sup>4</sup> Јусуфранић, И., Савремени трендови у саобраћају, логистици и екологији у функцији одрживог развоја, *Зборник радова V, међународно савјетовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014, стр. 16.

дине и више од 50%, што би требало знатно да олакша успостављање ефикасних и зелених коридора за теретни превоз;

- до 2050. године довршити европску мрежу железничких пруга за велике брзине. Утростручити дужину постојеће мреже до 2030. године и одржати густину железничке мреже у свим државама чланицама;

- до 2050. године већи део путничког превоза на средње удаљености требало би да се одвија железницом;

- успоставити потпуно функционалну мултимодалну основну ТЕН-Т мрежу на простору ЕУ до 2030. године, с висококвалитетном и висококапацитетном мрежом до 2050. године и одговарајућим пакетом ИТ услуга;

- до 2050. године повезати све ваздушне луке из основне мреже са железничком мрежом, по могућности железничким пругама за велике брзине; осигурати довољну повезаност свих морских лука из основне мреже са железничким пругама за превоз терета и, где је могуће, системом унутрашњих пловних путева;

- успоставити модернизовану инфраструктуру за управљање ваздушним саобраћајем (SESAR) у Европи до 2020. године и довршити Заједнички европски ваздушни простор, увести одговарајуће системе за управљање копненим и воденим саобраћајем (ERTMS, ITS, SafeSeaNet i LRIT, RIS) и успоставити Европски глобални навигацијски сателитски систем (Галилео);

- до 2020. године успоставити оквир за европски мултимодални саобраћајни систем за обавештавање, управљање и плаћање;

- до 2050. године приближити број саобраћајних несрећа са смртним последицама нули. У складу с тим циљем, ЕУ жели да до 2020. године преполови број жртава на путевима. Осигурати водећу улогу ЕУ у безбедности саобраћаја и заштити превоза у свим гранама саобраћаја;

- кретати се према пуној примени начела „корисник плаћа или загађивач плаћа” и укључивању приватног сектора у решавање проблема везаних за нарушавања тржишног такмичења, укључујући штетне субвенције, стварање прихода и осигуравање финансирања за будуће саобраћајне инвестиције.

Прецизнија валоризација екстерних трошкова с аспекта саобраћајне политике премиса је реалног утврђивања односа прихода и расхода саобраћајног сектора. Међутим, за имплементацију концепта одрживог развоја значајна су и досадашња сазнања о квалитативној димензији саобраћаја и оријентацијске величине непокривених екстерних трошкова. За аргументацију позитивних, односно негативних учинака саобраћаја и потребе оптимизације саобраћајних обележја у функцији добробити живота људи, пресудна је квалитативна димензија статуса мобилности, док економско вредновање екстерних трошкова може бити у функцији политичког режима провођења реформи саобраћајног система у смислу бољих привредних учинака. Полазна одредница у методологији интернализације екстерних трошкова саобраћаја је осигурање индивидуалне мобилности на начин који ће задовољити права корисника, али и не-корисника одређене саобраћајне инфраструктуре, затим друштвено-социјалне интересе. На крају се интернализација манифестује реалним вредновањем и директном наплатом коришћења одређене инфраструктуре кориснику.

Интернализација екстерних трошкова у саобраћајном сектору, као и смањење њихове величине, може се реализовати на различите начине. За сада су примење-

не, ради пилот истраживања, методе директне наплате коришћења инфраструктуре према критеријумима дужине путовања, карактеристика возила с обзиром на степен загађења и буку, градске/руралне зоне, времена и места употребе градске инфраструктуре. Имплементацијом наведених критеријума омогућила би се правичност наплате, јер се узимају у обзир сви релевантни параметри – од карактеристика возила, места и времена до пређеног пута возила.

Осим директне наплате у функцији интернализације екстерних трошкова саобраћаја, ефикасност метода њиховог смањења, по правилу, условљена је законском регулацијом и системом надзора. То се посебно односи на ограничење брзине, едукацију возача, сигурносне стандарде возила, као и техничке норме инфраструктуре и сигнализације.

Бела књига Европске комисије<sup>5</sup> предложила је пакет од 60 специфичних мера саобраћајне политике, као инструмента имплементације начелних смерница – ревитализације железница, квалитативног унапређења друмског саобраћаја, промоције водног саобраћаја, афирмације интермодалности саобраћаја, надоградње транс-европске саобраћајне мреже, повећања безбедности, ефикасне наплате инфраструктуре, постулирања права корисника, повећања квалитета градског саобраћаја, функционалног истраживачког и технолошког развоја (R&T), управљања учинцима глобализације и еколошких циљева одрживог саобраћајног система. Осим Беле књиге, која заправо представља стратешки план развоја саобраћаја у проширеној Европи до 2010, још две стратешке одреднице добиле су на значају ради јаче афирмације начела одрживости у оквиру заједничке саобраћајне политике Европске уније. То су:

– Одредба Кјото протокола о редукацији од 8% загађености CO<sub>2</sub> између 2008. и 2012. у односу на референтни статус 1990. године;

– Одредба Зелене књиге<sup>6</sup> о замени 20% потрошње конвенционалног фосилног горива алтернативним горивима.

Без интервенције саобраћајне политике, актуелни тренд раста величине саобраћаја у Европској унији индицира раст саобраћајем узроковане CO<sub>2</sub> загађености за 40% до 2010. у односу на референтну 1990. Уважавање протокола и динамике смањивања величине антропогенских емисија, посебно ефекта стаклене баште, пред саобраћајну индустрију поставља захтевне задатке повећања еколошке ефикасности постојеће технологије, али диктира и револуционарне помаке у смислу развоја алтернативних пропулзија и нових конфигурација превозних средстава. Управљање токовима на интегрисаној интермодалној саобраћајној мрежи, применом интелигентних транспортних система, изазов је, али и нужна стратешка опција заједничке саобраћајне политике у Европи. Реализација регионалних пројеката, нпр. развој и имплементација сателитског система Галилео захтева мултилатералну и глобалну усклађеност и кооперативност. У сваком случају, саобраћај остаје кључни фактор интеграцијских процеса и у просторном и у економском смислу, али се наглашено захтева промена структуре транспортног рада по саобраћајним модулима (modal shift), затим квалитативна надоградња саобраћајне мреже одговарајућим транспортним системима и „паметним” системима управљања.

<sup>5</sup> European Commission White Paper „European Transport Policy for 2010: Time to Decide”, COM (01)370.

<sup>6</sup> Final report on the Green Paper „Towards a European strategy for the security of energy supply”, (COM/02/321).

Управљање саобраћајем, поред регулаторног, инвестиционог и фискалног, једно је од кључних подручја саобраћајне политике, које има изразите друштвено-економске ефекте – с једне стране у смањивању екстерних трошкова саобраћаја, а с друге стране у афирмацији интермодалног транспорта и логистике.

Друштвено-економски бенефити примене интелигентних транспортних система, као инфраструктурне надградње, у саобраћајном инжењерству манифестују се у:<sup>7</sup>

- смањењу саобраћајних гужви и чекања,
- смањењу трошкова путовања,
- повећању безбедности,
- редуковању штетних емисија и потрошње горива,
- повећању ефикасности превозника,
- побољшању ефективности инвестиција у мрежну инфраструктуру.

Имплементација начела интегративности, интероперабилности и одрживости у саобраћајној политици нужно претпоставља апликацију ИТС решења у свим фазама саобраћајног инжењерства – од планирања, пројектовања, изградње до организације и експлоатације у свим сегментима саобраћајног система – од развоја саобраћајница и возила, транспортних терминала до система управљања саобраћајем. Развој европског сателитског система Галилео знатно ће допринети интеграцији ИТС решења у саобраћајном сектору и утицати на ефикасност, безбедност и трошкове свих саобраћајних облика. То се посебно односи на имплементацију система управљања железничким саобраћајем ERTMS/ETCS10 (European Rail Traffic Management System/European Train Control System), напредних CNS/ATM11 (Communications, Navigation, Surveillance/Air Traffic Management) система у ваздушном саобраћају који се развијају у оквиру SESAR12 програма (Single European Sky ATM Research Programme) и RIS13 система (River Information System) у речном саобраћају.

Иако су стратешки циљеви неизмењени, током петогодишњег периода контекст дефинисања европске саобраћајне политике битно је промењен у неколико кључних аспеката:

- Проширење Европске уније – док је загушење и загађење примарни проблем саобраћајног сектора петнаест чланица Европске уније, за осталих тринаест земаља чланица реални проблем односи се на приступност.

- Процеси глобализације се убрзавају и представљају даљи изазов за конкурентност европског тржишта и економски раст.

- Цена нафте и надаље брзо расте.

- Кјото протокол ступа на снагу, диктирајући повећани ангажман на плану смањења загађења у Европи.

- Саобраћајне мреже изложене су терористичким активностима.

У захтеву прилагођавања овим променама, Европска комисија је 2006. усвојила средњорочну ревизију<sup>8</sup> Беле књиге. Новим условима прилагођена агенда до 2009. године наглашава темеље саобраћајне политике – мобилност, заштиту, иновације и међународну

<sup>7</sup> Бошњак, И., Бадањак, Д., *Основе саобраћајног инжењерства*, Загреб: Свеучилиште у Загребу, Факултет саобраћајних наука, 2005. стр. 24.

<sup>8</sup> Commission Communication „Keep Europe Moving - Sustainable mobility for our continent” – Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper, 22 June 2006.

димензију. У ревидираној Белој књизи није, међутим, наглашена стратешка одредница одвајања међузависности саобраћајног и економског раста, већ је коришћено друго терминолошко одређење – одвајање мобилности од њених негативних консеквенци.

## Саобраћајна политика и одрживи урбани развој

Тежиште новог приступа у саобраћајној политици европских градова јесте оптимизација ефикасности постојеће саобраћајне инфраструктуре, управљање захтевима за превоз, као и промовисање у корист већег коришћења јавног градског превоза и осталих еколошких видова превоза. По свим статистикама јавни градски превоз у европским градовима много је развијенији од те врсте превоза у нашим градовима.<sup>9</sup> Разлика у квалитету, разноврсности и ефикасности много је већа него што је разлика у броју становника или величини града. Само ради поређења, град Беч има четири врсте јавног превоза: метро (пет линија), трамвај (30 линија), аутобус (83 линија, од тога 23 ноћне) и лаке возове.

Модернизација и пораст броја саобраћајних средстава омогућава бржи и квалитетнији превоз људи и роба на све веће удаљености, али, с друге стране, повећава и оптерећење на животну средину. Различити видови саобраћаја имају различиту потребу за енергијом, па самим тим и различит утицај на животну средину и здравље људи. Негативни ефекти саобраћајних активности, углавном се односе на саобраћајне незгоде, загушења, загађења земљишта, ваздуха и воде, буку коју производе транспортна средства, потрошњу енергије и других природних ресурса који се користе за производњу возила и инфраструктуре.<sup>10</sup>

Саобраћајна средства на различите начине и у различитој мери стварају одређене еколошке проблеме са мањим или већим последицама. Животну средину највише угрожавају средства саобраћаја јер загађују ваздух и стварају буку. Неусклађеност крупних технолошких промена, које су унапредиле услове живота великог дела човечанства, са друштвеним развојем озбиљно је нарушила животну средину људи, чему је много допринео и нагли развој саобраћаја. Нагли развој технике и технологије, брзи пораст животног стандарда и стални раст саобраћаја довели су до тога да се данас сукобљавамо са озбиљним деловањем негативних еколошких ефеката који нарушавају животну средину.

Са благодетима цивилизације расли су и проблеми везани за свеукупни напредак, одржив развој и очување човекове околине. Један од фактора ограничења, који веома оптерећује и угрожава савременог човека јесте саобраћајни хаос и загађење ваздуха у урбаним срединама, метеж и бука. Овај фактор је до те мере опасан да свакако спада у приоритете еколошког менаџмента у борби за здравији и квалитетнији живот. Стамбена насеља су подручја посебно осетљива на загађење и буку. Раст популације, повећана урбанизација, као и увећање обима саобраћаја свакодневно доводе до све већег загађења и буке у градовима, па, самим тим, и у стамбеним насељима. Чињеница је да

<sup>9</sup> Нешковић, С., Саобраћај и екологија у контексту урбаног одрживог развоја, *Зборник радова, V међународно савјетовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014, стр. 32.

<sup>10</sup> Јусуфранић, И., *Превоз путника у градовима*, Сарајево: Факултет за саобраћај и комуникације, Универзитет у Сарајеву, 1998, стр. 29.



ће загађењем од саобраћаја највише бити угрожена она стамбена насеља која су лоцирана непосредно уз саобраћајнице са најјачим интензитетом саобраћаја.

Економски развој градова неминовно повећава обим свих кретања, као резултат потребе за адекватном приступачношћу и неограниченом мобилношћу становника. Све то погоршава одлике животног окружења и повећава важност идеје одрживог развоја, која се односи на развој који унапређује дугорочно и еколошко здравље градова и насеља. Императив је да свако урбано суседство постане здраво окружење када је у питању еколошка одрживост. То значи да резиденцијалне целине у граду не би смеле да буду изложене неумереном загађењу ваздуха, воде и земљишта, као ни претераној буци. Мапирањем загађења у градској средини јасно се оцртавају разлике по питању квалитета животне средине у зависности од социоекономског статуса становника појединих градских подручја. У том смислу, често се истиче неопходност успостављања принципа правде у граду.

Економски развој градова неминовно повећава обим кретања свих врста, као резултат потребе за адекватном приступачношћу и неограниченом мобилношћу становника. То погоршава одлике окружења, тако да се развој саобраћаја у градовима усмерава у три основна правца: унапређује се постојећа пракса (планирање намене површина, управљање саобраћајем и подстицање алтернативних врста превоза); дефинише се нова политика урбаног убрзаног развоја (што мањи обим путовања, превоз мање завистан од аутомобила); примењује се концепт одрживог развоја (као свеобухватна стратегија уклапања саобраћаја у оквиру пожељне животне средине у градовима).<sup>11</sup>

Циљ одрживог урбаног развоја је дугорочно одржавање квалитета живота у граду, у све три посматране димензије – еколошкој, социјалној и економској. Присталице неотрадиционалног развоја полазе од претпоставке да се многи проблеми савремених градова могу превазићи одговарајућим дизајном, који је настао по узору на традиционалне урбане форме, имајући у виду друштвену организацију на нивоу суседства. Наведеним подтипovima заједничке су следеће карактеристике: компактност насеља, већа густина становништва и стамбених јединица, вишенаменска употреба земљишта и различити типови становања. Подстиче се пешачење и коришћење јавног превоза, како би се смањила зависност од употребе аутомобила. Велика пажња поклања се обезбеђивању локалних институција, али и јавних површина погодних за спонтано развијање друштвених односа у заједници. Појам одрживог урбаног суседства најпрецизније су одредили Радлин и Фолк. Они су најпре објаснили значење појединачних елемената који чине синтагму „одрживо урбано суседство”. Појам одрживог, у овом случају, означава способност суседства и ширих урбаних система да се дугорочно одрже уз минимални утицај на окружење. Појам урбаног указује на специфичност локације суседства у оквиру ширег простора, док се појам суседства односи на само подручје које је обједињено везама заједнице и успоставља одговарајући однос према околним подручјима. Из тога произилази да је одрживо урбано суседство оно подручје које минимизира свој утицај на окружење и које се у економском и социјалном смислу може одржати на дужи рок.

<sup>11</sup> Нешковић, С., Саобраћај и екологија у контексту урбаног одрживог развоја, *Зборник радова, V међународно савјетовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014, стр. 33.

У моделу урбане одрживости у реалности тешко је ускладити економску, еколошку и социјалну димензију. Препреку представља предузетнички модел управљања градовима. У новој концепцији урбане политике настају некадашње јасне разлике између различитих облика политика, тако да се у јединствену стратегију економског развоја укључују економска, социјална, еколошка и културна политика.

Локалне власти, у сарадњи са другим актерима из приватног сектора и сектора цивилног друштва, усмеравају будући развој града. Остварење постављених приоритета захтева укључење у формалне коалиције и актера-стручњака из разних области (мањинских организација, синдиката, заједница организованих на нивоу суседства и др.). Ради се о веома чврстим савезницима, пошто настају на основи тзв. заједничких циљева и свести о нужности сарадње и међусобној зависности. Идеја одрживости и одрживог развоја привлачи све већу пажњу представника различитих професионалних и интересних група, тако да су све чешћи захтеви да теорија одрживог развоја нађе своју практичну примену. Животна средина се константно нарушава несавесним деловањем човека на природу, а велике компаније, по правилу, следе интерес сопственог капитала, у чему имају подршку званичника. Данас постоје озбиљни проблеми у примени идеје одрживости, који се огледају у превласти неолибералних тежњи над општим интересима човечанства и демографским иступима политичара који се само декларативно залажу за принципе одрживости.

У складу са тезом „мисли глобално делуј локално“, заговорници теорије одрживог развоја сматрају да њени принципи могу бити реализовани ако се прво примене у локалној средини, док у некој каснијој фази одрживост може завладати читавом планетом. Стратегију одрживости требало би да примењују националне државе, њихови саставни региони, поједина насеља-градови и села, па и суседства. Оно што је значајно јесте да одржив урбани развој управо долази из развијених суседства који то већ примењују годинама уназад. На тај начин идеал о одрживости шири се по свету и човечанство постаје свесно одржавања животне средине.

Ради постизања урбане одрживости потребна је рационална и ефикасна употреба земљишта, са посебним нагласком на очувању зелених површина. Уз претходно наведено, еколошкој одрживости доприноси и ефикасна употреба ресурса која се постиже рециклирањем и правилним складиштењем индустријских отпада, како великих, тако и малих компанија, и употребом уређаја у домаћинству који релативно штеде електричну енергију. Урбана одрживост се, такође, може обезбедити ефикасним коришћењем енергије и употребом алтернативних извора енергије. Ради смањења губитка енергије и повећања енергетске ефикасности спроводе се следеће мере: изолација простора који се греје, замена дотрајале столарије у просторијама које се греју, замена енергетски неефикасних потрошача ефикасним, уградња мерних и регулаторних уређаја за потрошаче енергије, замена необновљивих енергената обновљивим и увођење тарифних система од стране дистрибутера који ће подстицати штедњу енергије.

Како квалитет живота у стамбеним насељима не би био угрожен загађењем и буком, неопходна су редовна мерења нивоа буке и нивоа загађености, анализа утицаја тих фактора на здравље људи, информисање и консултовање јавности о изложености загађењу, ефектима те изложености, прописивање одређених мера за смањење загађености у граду и у стамбеним насељима и израда акционих пла-

нова. Урбана одрживост може се постићи и мањим коришћењем аутомобила, што доприноси дугорочном друштвеном и еколошком здрављу градова и насеља.<sup>12</sup>

Такође, домаћи стандарди и закони о заштити животне средине треба да претрпе одређене измене како би се кренуло путем одрживог економског развоја и испуниле међународне обавезе, сходно бројним мултилатералним споразумима везаним за заштиту животне средине. Свакако, нема сумње да месту и улози саобраћаја у урбаним срединама треба посветити знатно већу пажњу, не само са становишта транспортне функције, него, пре свега, са аспекта утицаја на квалитет животне средине.

## Закључак

Саобраћај представља основу свих привредних активности и осигурања квалитета животног стандарда. Саобраћајна политика део је опште економске политике друштва. Захваљујући њему остварују се потребе и очекивања одговарајуће мобилности у вези не само са саобраћајем роба и услуга, већ и у вези са обављањем посла, образовањем, спортом и рекреацијом. Значај сектора транспорта потврђује чињеница да је његов удео у укупном БДП-у Европске уније 7%, колико је у запослености, 40% инвестиција ЕУ усмерено је у овај сектор, а 30% је његово учешће у укупној енергетској потрошњи. Потражња за транспортним услугама константно расте у последњих 20 година по просечној стопи 2,3% годишње за робу и 3,1% за путнике.

Главни смер политике одрживог развоја у саобраћају јесте успоравање негативних утицаја на животну средину, стабилизацију тих утицаја и смањење негативних утицаја, како бисмо осигурали релативно пристојан живот будућих генерација. Одрживост у сегменту саобраћаја подразумева: испуњење потреба за социјалним контактима и комуникацијама, омогућавање приступа добрима и услугама и уважавање основних принципа одрживог развоја. Улога и значај развоја саобраћајног система на раст, развој, запосленост и јачање конкурентне позиције већ су потврђени на примеру интензивног развоја саобраћајне политике и успостављања трансевропске саобраћајне мреже у државама чланицама Европске уније.

Циљ одрживог урбаног развоја је дугорочно одржавање квалитета живота у граду, у све три посматране димензије – еколошкој, социјалној и економској. Константни раст популације, повећана урбанизација, као и увећање обима саобраћаја свакодневно доводе до све већег загађења и буке у градовима, па самим тим и у сателитним насељима. Економски развој градова неминовно повећава обим кретања свих врста, као резултат потребе за адекватном приступачношћу и неограниченом мобилношћу становника. Све то погоршава одлике животног окружења.

Уместо индивидуалне возње моторним возилима предлаже се повећано коришћење јавног превоза и других видова „чистог“ саобраћаја, а да би се смањила раздаљина коју грађани прелазе у току дана битна је организација на нивоу урбаних суседства, односно њихово опремање адекватним установама и објектима који се користе у свакодневним пословима. Урбана суседства могу знатно допринети

<sup>12</sup> Нешковић, С., Саобраћај и екологија у контексту урбаног одрживог развоја, *Зборник радова, V међународно саветовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014, стр. 35.

популаризацији одрживог животног стила, што се примењује у многим градовима развијених земаља. Еколошки тимови формирани на нивоу суседства имају велики значај, јер настоје да мотивишу грађане да учествују у заједничким активностима чији је основи циљ заштита животне средине. Промовишу се: смањење потрошње енергената, рециклажа и употреба обновљивих, као и алтернативних извора енергије. Постизањем и подизањем еколошке свести грађана у свом непосредном окружењу, еколошки тимови помажу конституисање „еколошки одговорног грађанства” које се не ослања искључиво на државну интервенцију, него преузима иницијативу и активно учествује на пољу заштите животне средине.

Приоритет Србије и земаља региона мора да буде побољшање економске ситуације са развојем привредних односа са иностранством путем већег пласмана производа и услуга, јачање инвестиционе активности на планирању и изградњи саобраћајне инфраструктуре. У процесу константних промена и трансформација за европске интеграције укључене су реформе, одлуке и последице доношења таквих одлука. Нова мултиполарна економија се убрзано развија, а повећавају се глобални изазови који утичу на саобраћајне системе земаља и региона. Због тога саобраћајна политика треба да се заснива на захтевима за променама постојећих тенденција, редефинисању основних циљева и концепта развоја.

Различити приступи решавању проблема саобраћаја и екологије на свим нивоима одлучивања треба да омогуће подизање ефикасности пословања и побољшање процеса креирања квалитетних саобраћајних, логистичких и еколошких услуга са крајњим циљем да се убрза економски раст и развој и брже и ефикасније превладавање постојећих неповољних кретања у нашој земљи и окружењу у процесу глобализације која је у току и која увек носи низ непознаница и дилема за земље у развоју.

## Литература

[1] Бошњак, И., Бадањак, Д., *Основе саобраћајног инжењерства*, Загреб: Свеучилиште у Загребу Факултет саобраћајних наука, 2005.

[2] Commission Communication „Keep Europe Moving – Sustainable mobility for our continent” – Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper, 22 June 2006.

[3] European Commission White Paper „EUropean Transport Policy for 2010: Time to Decide”, COM (01)370.

[4] Final report on the Green Paper „Towards a EUropean strategy for the security of energy supply”, (COM/02/321).

[5] Јусуфранић, И., *Превоз путника у градовима*, Сарајево: Факултет за саобраћај и комуникације, Универзитет у Сарајеву, 1998.

[6] Јусуфранић, И., *Савремени трендови у саобраћају, логистици и екологији у функцији одрживог развоја*, *Зборник радова, V међународно савјетовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014.

[7] Нешковић, С., *Саобраћај и екологија у контексту урбаног одрживог развоја*, *Зборник радова V међународно савјетовање*, Интернационални универзитет Травник и Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 2014.

[8] Sustainable Development Education, Panel (1999).