

SAOBRAĆAJNI I EKOLOŠKI PROBLEMI DRŽAVA U EVROPSKOJ UNIJI S POSEBNIM OSVRTOM NA BOSNU I HERCEGOVINU (Uvodni referat)

Akademik prof.dr. Ibrahim Jusufrić, Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bunar bb, 72 270 Travnik, Bosna i Hercegovina, e- mail: rektor@iu-travnik.com

Dr. Jasmin Jusufrić, Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bunar bb, 72 270 Travnik, Bosna i Hercegovina, e- mail: j.jusufranic@gmail.com

***Sažetak:** Jedna od Inicijativa Evropske unije je efikasna upotreba resursa u Evropi, koja za cilj ima povećanje efikasnosti privrede u upotrebi resursa, povećanje korištenja energije iz obnovljivih izvora, moderniziranje prevoznog sektora i promoviranje energetske efikasnosti. Sam saobraćaj kao privredna djelatnost predstavlja važan dio privrede: u EU-u ona direktno zapošljava oko 10 miliona ljudi ili 7% svih zaposlenih i predstavlja oko 7% BDP-a, 40% javnih ulaganja i skoro 30% potrošnje energije. U okviru saobraćajnog sistema definiše se transportna politika kao značajan segment održivog razvoja. Održivi razvoj, a samim tim i održivi razvoj saobraćaja zasniva se na principu integracijske jednakosti. Ukoliko nema poštovanja ovog principa, tada štete u životnoj sredini učinjene u jednoj, prelaze na sljedeću generaciju.*

***Ključne riječi:** saobraćaj, sigurnost saobraćaja, transportna politika, EU, održivi razvoj*

TRAFFIC AND ENVIRONMENTAL PROBLEMS OF COUNTRIES IN THE EUROPEAN UNION WITH SPECIAL EMPHASIS ON BOSNIA AND HERZEGOVINA (Keynote paper)

***Abstract:** One of the initiative of the European Union is the efficient use of resources in Europe, which aims to increase the efficiency of the economy in the use of resources, increasing the use of energy from renewable sources, modernizing the transport sector and promotion of energy efficiency. Traffic as economic activity is an important part of the economy: in the EU it directly employs around 10 million people, or 7% of all employees and represents around 7% of GDP, 40% of public investment and almost 30% of energy consumption. Within the transport system, transport policy is defined as an important component of sustainable development. Sustainable development, and therefore sustainable transport are based on the principle of integration of equality. If there is no respect for this principle, then the damage to the environment done in one, move on to the next generation.*

***Keywords:** traffic, traffic safety, transport policy, the EU, Sustainable Development*

Uvod

Zbog tijesne povezanosti sa životom društva, saobraćaj čini jedinstvenu problematiku svake nacionalne politike. U stvari, nerealna je ideja o čvrsto povezanoj zajednici bez razvijenog saobraćaja, budući da razvijen saobraćaj pridonosi jačanju jedinstva naroda i cjelovitosti državnog područja. Iz tog slijedi da je saobraćajna politika krajnje važan dio cjelokupne nacionalne politike. Saobraćajni sistem se nije bitno promijenio od prve velike naftne krize prije 40 godina – uprkos tehničkom napretku, prilikama za napredak u obliku finansijski isplativijih i energetske efikasnijih rješenja i činjenici da su naponi po tom pitanju postali sastavni dio sektorske politike. Saobraćaj je postao energetske efikasniji, ali nafta i naftni derivati se još uvijek koriste za 96% saobraćajnih energetskih potreba u EU-u. Saobraćaj je postao čišći, ali njegov povećani obim znači da ostaje veliki izvor buke i lokalnog zagađenja zraka.

Saobraćajni sistem nije održiv. Ako pogledamo 40 godina u budućnost, jasno je da se saobraćaj ne može nastaviti razvijati na isti način.

Ako zadržimo isti pristup, zavisnost saobraćaja o nafti i dalje bi mogla biti malo ispod 90%¹, a obnovljivi izvori energije mogli bi samo neznatno premašiti, za 10%, cilj postavljen za 2020. godinu. Nivo ispuštanja CO₂ iz saobraćaja ostao bi do 2050. godine za trećinu viši od nivoa iz 1990. godine. Troškovi saobraćajnog zagađenja će se do 2050. godine povećati oko 50%. Proširit će se jaz u dostupnosti između središnjih i perifernih područja. Nastavit će se povećavati socijalni troškovi saobraćajnih nesreća i buke².

¹ Čak i ako bi se ostvario ovaj predviđeni slučaj, došlo bi do određenog porasta upotrebe biogoriva i električne energije u usporedbi s trenutnom situacijom.

² Opis toga kako bi se promet mogao razvijati do 2050. godine ako se novim politikama ne pokuša izmijeniti

Održivi razvoj, a samim tim i održivi razvoj saobraćaja zasniva se na principu integracijske jednakosti. Ukoliko nema poštovanja ovog principa, tada štete u životnoj sredini učinjene u jednoj, prelaze na sljedeću generaciju. Na osnovu toga, u okviru saobraćajnog sistema definiše se transportna politika kao značajan segment održivog razvoja. U skladu s tim, u Bijeloj knjizi, predložene su mjere s ciljem da se saobraćajni sistem razvija "prijateljski" u odnosu na životnu sredinu, kako bi se njeni resursi sačuvali i bili održivi za buduće generacije.

1. Saobraćaj u Evropskoj uniji

Saobraćaj je ključan za našu privredu i društvo. Mobilnost je neophodna za međunarodno tržište i za kvalitet života građana, kako bi mogli uživati slobodu putovanja. Saobraćaj omogućava privredni rast i stvaranje poslova: mora biti održiv i u kontekstu novih izazova s kojima smo suočeni. Saobraćaj se odvija na svjetskom nivou, stoga je za efikasno djelovanje potrebna snažna međunarodna saradnja. Blagostanje našeg kontinenta ovisit će o sposobnosti svih njegovih regija da ostanu potpuno i konkurentno uključene u svjetsku privredu. Da bi se ovo ostvarilo ključan je efikasan transport. Poznati engleski ekonomist Marshall opisao je saobraćaj kao djelatnost koja prodire svugdje, posmatrajući sve faze proizvodnje, razmjene, podjele i potrošnje dobara. U razvijenom društvu saobraćaj, praktično utiče na sve dijelova društva i na sve ekonomske subjekte. Sam saobraćaj kao privredna djelatnost predstavlja važan dio privrede: u EU-u ona direktno zapošljava oko 10 miliona ljudi ili 7% svih zaposlenih i predstavlja oko 7% BDP-a, 40% javnih ulaganja i skoro 30% potrošnje energije. Osim toga, 11-15 posto od ukupne nacionalne potrošnje otpadalo je na saobraćaj u nekim zemljama Zapadne Evrope. Zbog tijesne povezanosti sa životom društva, saobraćaj čini jedinstvenu

trendove (referentni scenarij) može se pronaći u Dodatku III: „Referentni scenarij (2010-2050.)“ Procjene učinka Bijele knjige o prometu

problematiku svake nacionalne politike. U stvari, nerealna je ideja o čvrsto povezanoj zajednici bez razvijenog saobraćaja, budući da razvijen saobraćaj pridonosi jačanju jedinstva naroda i cjelovitosti državnog područja. Iz tog slijedi da je saobraćajna politika krajnje važan dio cjelokupne nacionalne politike.

Zbog svojih specifičnih obilježja i zbog svoje društveno-ekonomske uloge, saobraćaj se, suprotno većini drugih privrednih djelatnosti, u velikoj mjeri oslanja na pomoć vlade u izgradnji prevoznih kapaciteta, a posebno u izgradnji saobraćajne infrastrukture, bez obzira nudi li prevozne usluge javno ili privatno preduzeće. Šta više, ta je pojava prisutna i u onim zemljama u kojima prevladava privatno vlasništvo i privatno preduzetništvo u djelatnosti saobraćaja. Može se reći da je mješovitost sistema vlasništva i ulaganja jedno od važnih obilježja savremenog saobraćaja. Evropski saobraćaj je na raskršću. Stari izazovi ostaju, ali su se pojavili i novi.

Potrebno je puno toga učiniti kako bi se dovršilo *međunarodno saobraćajno tržište*, gdje i dalje postoje značajna uska grla i druge prepreke. Moraju se ujediniti saobraćajni sistemi istočnih, jugoistočnih i zapadnih dijelova Europe kako bi se u potpunosti odgovorilo na saobraćajne potrebe gotovo čitavog kontinenta i njegovih 500 miliona građana. Mnoge evropske kompanije su vodeće u svijetu u području infrastrukture, logistike, sistema upravljanja saobraćajem i proizvodnje saobraćajne opreme, ali kako druge svjetske regije pokreću velike, ambiciozne programe saobraćajne modernizacije i ulaganja u infrastrukturu, ključno je da se evropski saobraćaj nastavi razvijati i da se nastavi u njega ulagati kako bi zadržao svoj konkurentni položaj.

Mobilnost zavisi od *infrastrukture*. Bez podrške u obliku odgovarajuće mreže i njenog pametnijeg korištenja nije moguća ikakva veća promjena u saobraćaju. Uopće, ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu imaju pozitivan efekat na privredni rast, stvaraju

blagostanje i poslove i jačaju trgovinu, geografsku dostupnost i mobilnost ljudi. Moraju biti isplanirana tako da se postigne najveći mogući pozitivni efekat na privredni rast i najmanji mogući negativni efekat na okoliš. Saobraćajno zagušenje je velik problem koji ugrožava dostupnost, posebno na cestama i nebu. Uz to, saobraćajna infrastruktura je neujednačeno razvijena u istočnim i zapadnim dijelovima EU-a koje je potrebno povezati. Kod finansiranja infrastrukture sve je veći pritisak na javna sredstva i potreban je novi pristup finansiranju i određivanju cijena.

2. Saobraćaj i okolina

U budućim decenijama *nafte* će biti sve manje, pri čemu će joj izvori sve više biti iz nesigurnih zaliha. Kao što je nedavno istaknula Međunarodna energetska agencija (*International Energy Agency – IEA*), što je svijet manje uspješan u smanjenju ispuštanja ugljika, veći će biti porast cijene nafte. Godišnja cijena nafte uvezene u EU je približno 21 milijardu EUR. Ako se ne počne rješavati ovaj problem zavisnosti o nafti, pogubne posljedice na inflaciju, trgovinsku bilancu i sveukupnu konkurentnost privrede EU-a mogle bi ozbiljno uticati na mogućnost ljudi da putuju – i na privrednu sigurnost.

Istovremeno, EU je, uz saglasnost međunarodne zajednice, pozvala na drastično smanjenje nivoa svjetskog ispuštanja stakleničkih plinova, kako bi se promjena klime ograničila na manje od 2^o C. Za postizanje ovog cilja EU treba u okviru potrebnih smanjenja u skupini razvijenih zemalja do 2050. godine smanjiti ispušne plinove za 80-95% ispod nivoa iz 1990. godine.

Analiza Komisije³ pokazuje da je, dok se veća smanjenja mogu postići u drugim sektorima privrede, u transportnom sektoru, značajnom i još uvijek rastućem izvoru stakleničkih plinova, do

³ Usp. Priopćenje komisije „Plan za prijelaz na konkurentno gospodarstvo s niskom razinom ugljika do 2050. godine“, COM(2011)112

2050. godine potrebno smanjenje nivoa ispuštanja stakleničkih plinova od barem 60% u odnosu na 1990. godinu⁴. Do 2030. godine, cilj za saobraćaj će biti smanjenje ispuštanja stakleničkih plinova na oko 20% niže od njihovog nivoa u 2008. godini. Uzmemo li u obzir značajan porast saobraćajnih ispušnih plinova u posljednje dvije decenije, to će i dalje biti 8% iznad nivoa iz 1990. godine. Saobraćajni sistem se nije bitno promijenio od prve velike naftne krize prije 40 godina – uprkos tehničkom napretku, prilikama za napredak u obliku finansijski isplativijih i energetske efikasnosti rješenja i činjenici da su napori po tom pitanju postali sastavni dio sektorske politike. Saobraćaj je postao energetski efikasniji, ali nafta i naftni derivati se još uvijek koriste za 96% saobraćajnih energetske potreba u EU-u. Saobraćaj je postao čišći, ali njegov povećani obim znači da ostaje veliki izvor buke i lokalnog zagađenja zraka.

Nove tehnologije za vozila i upravljanje saobraćajem bit će ključne u smanjivanju saobraćajnih ispušnih plinova u EU-u i u ostatku svijeta. Utrka za održivu mobilnost odvija se na svjetskom nivou. Odgađanje djelovanja i neodlučnost u uvođenju novih tehnologija mogle bi prouzrokovati nepopravljivu štetu saobraćajnoj privrednoj djelatnosti u EU-u. Saobraćajni sektor EU-a suočava se s rastućom konkurentnošću svjetskih saobraćajnih tržišta koja se brzo razvijaju.

Saobraćajni sistem nije održiv. Ako pogledamo 40 godina u budućnost, jasno je da se saobraćaj ne može nastaviti razvijati na isti način. Ako zadržimo isti pristup, zavisnost saobraćaja o nafti i dalje bi mogla biti malo ispod 90%⁵, a obnovljivi izvori energije mogli bi samo neznatno premašiti, za 10%, cilj postavljen za 2020. godinu. Nivo ispuštanja CO₂ iz saobraćaja ostao bi do 2050. godine za trećinu viši

od nivoa iz 1990. godine. Troškovi saobraćajnog zagađenja će se do 2050. godine povećati oko 50%. Proširit će se jaz u dostupnosti između središnjih i perifernih područja. Nastavit će se povećavati socijalni troškovi saobraćajnih nesreća i buke⁶. Jedna od Inicijativa Evropske unije koja je integrirana u strategiju Evrope 2020 je Efikasna upotreba resursa u Evropi, koja za cilj ima povećanje efikasnosti privrede u upotrebi resursa, povećanje korištenja energije iz obnovljivih izvora, moderniziranje prevoznog sektora i promoviranje energetske efikasnosti. Naglasak Inicijative je na efikasnost, koja je osnov održive i konkurentne privrede.

3. Sigurnost saobraćaja u svijetu i Evropskoj uniji

Od početka organizovanog saobraćaja pa do 2014. godine u saobraćajnim nezgodama poginulo je preko 40 miliona ljudi, a u toku 2014. godine saobraćajne nezgode su bile deseti uzrok umiranja ljudi u svijetu. Prema podacima WHO1 - Svjetske zdravstvene organizacije, u 2010. godini poginulo je u saobraćajnim nezgodama 1,19 miliona ljudi u svijetu, od toga 869.000 muškaraca i 323.000 žena. Znatno je veći broj ozlijeđenih u svijetu u saobraćajnim nezgodama, a posebno treba istaknuti činjenicu da kod velikog broja ozlijeđenih osoba ostaju trajne posljedice po zdravlje. Također, prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, u saobraćajnim nezgodama u novije vrijeme svake godine pogine više od 1,5 miliona osoba, a oko 15 miliona bude ozlijeđeno. U pojedinim zemljama broj poginulih u saobraćajnim nezgodama čini 4 % svih umrlih, odnosno čak 50 % umrlih iz populacione grupe 15-24 godine starosti. Prema izvještaju Svjetske zdravstvene organizacije pod nazivom “Svjetski izvještaj o prevenciji povreda u drumskom saobraćaju” iz 2010. godine, predviđalo se

⁴ Ovo bi odgovaralo smanjenju ispušnih plinova od približno 70% ispod razina iz 2008. godine.

⁵ Čak i ako bi se ostvario ovaj predviđeni slučaj, došlo bi do određenog porasta upotrebe biogoriva i električne energije u usporedbi s trenutnom situacijom.

⁶ Opis toga kako bi se promet mogao razvijati do 2050. godine ako se novim politikama ne pokuša izmijeniti trendove (referentni scenarij) može se pronaći u Dodatku III: „Referentni scenarij (2010-2050.)“ Procjene učinka Bijeke knjige o prometu.

da će godišnji troškovi za saobraćajne nezgode srednjoevropskih i istočnoevropskih zemalja u ekonomskoj tranziciji iznositi oko 1,5 % očekivanog bruto nacionalnog proizvoda, a u zapadnoevropskim, visokomotorizovanim zemljama oko 2 % BND-a.

Podaci za 2014. godinu pokazuju da je broj poginulih u saobraćajnim nezgodama u EU iznosio oko 25.700 osoba. Uspoređivanjem sa podacima iz 2010. godine evidentan je pad broja poginulih u saobraćajnim nezgodama za oko 17,5 % za prethodnih nekoliko godina. S ovakvim tempom pada broja poginulih u saobraćajnim nezgodama u 2020. godini, došlo bi se do broja poginulih od oko 20.000 osoba. Da bi se zacrtani ciljevi do 2020. godine u smanjenju broja poginulih u saobraćaju i ostvarili, potrebno je poduzeti dodatne akcije.

Saobraćajne nesreće postale su svjetski ubica broj 1. Stoga se u svijetu dan 26.10. svake godine obilježava kao dan sjećanja na nastradale, povrijeđene i poginule počev od 2005. godine.

Ekonomske posljedice koje plaća EU godišnje zbog saobraćajnih nezgoda iznosi oko 160 milijardi eura. Od tog iznosa, na direktne troškove odnosi se preko 45 milijardi eura, dok se preostali dio odnosi na indirektno troškove saobraćajnih nezgoda. Stoga, ako se uzme u obzir navedeni pokazatelj, odnosno broj poginulih, ozlijeđenih, te materijalna šteta koja nastaje u saobraćajnim nezgodama, doprinosi razmišljanju i aktivnostima efikasnijeg djelovanja na polju saobraćaja a pogotovo na polju sigurnosti. Većina država članica EU uspostavila je svoje ciljeve drumske sigurnosti i mjera za njihovo ostvarivanje.

Instrumenti EU kojima se teži ostvarenju cilja do 2020. godine su:

- legislative,
- istraživanje i razvoj,
- upute za bolju primjenu,
- finansijska podrška i

- baze podataka.

Sigurnost drumskog saobraćaja je postala dio globalne politike svih zemalja, a posebno zemalja Zapadne Evrope. Nakon niza pojedinačnih aktivnosti subjekata zaduženih za sigurnost drumskog saobraćaja i postignutih određenih kratkotrajnih rezultata, došlo se do zaključka da bez systemske i kontinuirane provedbe mjera nema postizanja dugoročnih ciljeva. Stoga su zemlje Evropske unije postavile cilj da do kraja 2020. godine broj poginulih na sto hiljada stanovnika svedu na šest poginulih. Iskustva nekih saobraćajno razvijenih zemalja s ovakvim programima (Japan, Kanada, Švedska, Finska, Francuska, SAD i dr.) su veoma pozitivna. Programi moraju, pored stručne, dobiti podršku javnosti i političke sredine. Upravljanje sigurnošću saobraćaja (upravljanje rizicima u saobraćaju, odnosno saobraćajnim nezgodama) predstavlja veliki izazov za svaku državu zbog kompleksnih i raznovrsnih sadržaja aktivnosti i specifičnosti u sprečavanju saobraćajnih nezgoda.

Države ove izazove rješavaju na različite načine. Neke države su proteklih godina uspješno razvile i koordiniraju nacionalnu strategiju radi reduciranja ovih pojava. Ovakva politika i programi sigurnosti saobraćaja koji su proistekli iz nje, dala je dobre rezultate u smanjenju saobraćajnih nezgoda i ukupnih šteta koje nastaju u njima. Upravljanje sigurnošću saobraćaja, između ostalog, podrazumijeva institucije osposobljene da sistematski prate, identifikuju probleme i efikasno reaguju radi stvaranja sigurne sredine za sve učesnike u saobraćaju.

4. Sigurnost saobraćaja u Bosni i Hercegovini

Godišnja stopa smrtnosti na putevima u Bosna i Hercegovina je skoro četiri puta veća od godišnje stope, na primjer, u Njemačkoj. Ovo su podaci Svjetske zdravstvene organizacije, prema kojima najsmrtonosnije ceste na Balkanu ima BiH. Razloga je mnogo, poput loših puteva, nekulture u saobraćaju, a osnovni je, prema mišljenju analitičara, što država ne ulaže ništa, niti jednu konvertibilnu marku za sigurnost u saobraćaju. **BiH prednjači među zemljama Balkana**, pa i Evrope po broju poginulih u saobraćaju.

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, BiH je u vrhu te crne statistike. Godišnja stopa smrtnosti u Bosni i Hercegovini je 15 osoba na 100 hiljada stanovnika. U Crnoj Gori stopa smrtnosti je 11 osoba, a Hrvatskoj godišnje na putevima pogine 10 osoba na 100 hiljada stanovnika. Loši putevi u BiH često su razlog zbog kojeg ljudi stradaju u saobraćaju, a ni ceste ni saobraćajna kultura u zemljama Evropske unije ne mogu uporediti sa cestama u BiH. Kultura je mnogo više izražena nego kod nas, učesnici u saobraćaju su korektni. U BiH je to malo drugačije. **Vozači su nervozni, ceste su oštećene, nema adekvatne signalizacije.** Na mjestima gdje su u toku radovi na putu nema upozorenja za vozače. Zbog toga se dešavaju nezgode. Osim loših puteva, tu je i ljudska nepažnja, nepoštivanje saobraćajnih pravila, vožnja u alkoholiziranom stanju. U udesima sve češće žvote gube pješaci.

5. Strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u Bosni i Hercegovini

Sistem sigurnosti saobraćaja je vrlo složen, upravo zbog širine problema koji variraju po vrsti, prirodi i načinu utjecaja. Zbog toga je teško upravljati ovim sistemom, jer se ne mogu nikad potpuno obuhvatiti svi elementi. Za efikasno poduzimanje ciljeva i aktivnosti koje će dovesti do smanjenja

uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda, neophodno je imati pouzdane rezultate analize i provjerena saznanja koja će doprinijeti sigurnijoj sredini za sve korisnike drumskog saobraćaja. Plan i ciljevi aktivnosti na polju sigurnosti potrebno je da čine strateške, operativne i dodatne aktivnosti koje će obuhvatiti sljedeće aktivnosti:

- jasno definisane programe aktivnosti,
- obim i kvalitet preciziranih ciljeva aktivnosti,
- jasno definisane nosioce aktivnosti,
- definisanje načina izvršenja aktivnosti i
- praćenje i vrednovanje rezultata programa i aktivnosti.

Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda kao i smanjenje broja poginulih za oko 5 % na godišnjem nivou, odnosno 30 % na period od 6 godina, predstavljalo bi realne okvire koji su ostvarivi. Navedeno smanjenje kako ukupnog broja poginulih tako i ukupnog broja saobraćajnih nezgoda moguće je implementirati uz poduzimanje jasno definisanih mjera i aktivnosti na svim poljima sigurnosti kao i u svim organizacionim oblicima države Bosne i Hercegovine.

Na osnovu raspoloživih podataka iz segmenta sigurnosti drumskog saobraćaja smanjen je ukupan broj saobraćajnih nezgoda u periodu od 6 godina za oko 30 %, ukupan broj saobraćajnih nezgoda u 2013. godini iznosio je oko 24.680, odnosno manje za oko 8.500 saobraćajnih nezgoda u odnosu na 2007. godinu. Takva promjena smanjenja broja saobraćajnih nezgoda imala je za posljedicu smanjenje broja nastradalih u saobraćajnim nezgodama, kako poginulih tako i ozlijeđenih osoba. Isto tako, broj poginulih umanjen je sa 429 na 312, odnosno bilo je za oko 27 manje poginulih osoba u 2013. u odnosu na 2007. godinu.

Neophodno je naglasiti da bez poduzetih adekvatnih mjera na polju sigurnosti u drumskom saobraćaju u narednom periodu podrazumijevalo bi se povećanje kako

ukupnog broja saobraćajnih nezgoda tako i broja poginulih.

Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja trebaju da potvrde državno opredjeljenje Bosne i Hercegovine, kao i entiteta u Bosni i Hercegovini, da preduzme sve neophodne aktivnosti kako bi zadovoljila uslove za njenu integraciju u evropske akcione programe sigurnosti u saobraćaju. Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja tretira sistem sigurnosti koji Bosna i Hercegovina, odnosno entiteti žele da ostvare, koristeći elemente postojećeg sistema i usvajajući nove elemente. Imajući ovaj pristup u vidu, strategija treba da osigura političko-pravnu osnovu za suštinsku reformu sektora sigurnosti drumskog saobraćaja, kao i za normativno prilagođavanje i daljnji razvoj sistema sigurnosti drumskog saobraćaja. Strategija predstavlja osnovni dokument koji definiše pojam i smjernice sigurnosti drumskog saobraćaja države Bosne i Hercegovine, sa jasno definisanim ciljevima. Također su definisane mjere koje tretiraju pitanja sigurnosti drumskog saobraćaja, a koje je neophodno preduzeti da bi se ostvarili zacrtani ciljevi. Polazne osnove strategije treba da posluže kao osnova reforme sektora sigurnosti drumskog saobraćaja a mogu se mijenjati i prilagođavati u mjeri inoviranja i unapređenja sistema sigurnosti. Na području Bosne i Hercegovine, kao i u entitetima i kantonima, preduzimaju se određene aktivnosti, ali one ne funkcionišu kao zaokružen sistem sigurnosti saobraćaja (program) s utvrđenim sadržajima, metodama (način i sredstva realizacije), rokovima, nosiocima aktivnosti i praćenjem efekata, što ukazuje na potrebu koordiniranja i praćenja svih programa sa državnog nivoa. Osnovni nedostatak i vrlo malih pojedinačnih programa u dosadašnjem periodu je nepraćenje i nevrednovanje rezultata koji se postižu pa je teško vrednovati prednosti poduzetih mjera u odnosu na druge mjere ili akcije, racionalni utrošak sredstava itd.

6. Razvoj saobraćaja u proširenoj Evropskoj uniji

Teško je zamisliti snažan privredni razvoj koji može da stvori nova radna mjesta i bogatstvo bez saobraćajnog sistema koji omogućava da se iskoriste sve prednosti unutrašnjeg tržišta i globalizovane trgovine. Iako na početku 21-og vijeka ulazimo u doba informatičkog društva i virtuelne trgovine, to nije ništa smanjilo potrebu za putovanjem, baš naprotiv. Zahvaljujući Internetu svako može da komunicira sa svakim i naručuje robu sa velike udaljenosti, a da i dalje uživa mogućnost da putuje u druga mjesta i sam pogleda i izabere proizvode ili se sretne sa drugim ljudima. Mada informacione tehnologije dokazuju da nekad mogu da pomognu da se smanji tražnja za fizičkim prevozom time što olakšavaju rad na daljinu i pružanje usluga na daljinu.

Postoje dva osnovna faktora od kojih zavisi dalje povećanje tražnje u prevozu. Odlučujući faktor u prevozu putnika je spektakularni rast broja privatnih automobila. Broj kola se tri puta uvećao u EU u posljednjih 30 godina po stopi od 3 miliona kola godišnje. Iako je za očekivati da se broj vlasnika kola stabilizuje u većini zemalja Evropske unije ovo nije slučaj u zemljama kandidatima u kojima se vlasništvo nad kolima smatra simbolom slobode. U okviru oblasti saobraćaja u EU najveći uspon obima prevoza robe i putnika doživio je drumski saobraćaj. Najveća snaga drumskog transporta leži u njegovoj sposobnosti da prevozi robu širom Evrope sa fleksibilnošću kojoj nema ravnica i po niskim cijenama. Ovaj sektor je nezamjenjiv, ali njegov ekonomski položaj je nesigurniji nego što izgleda. Margine su uzane u sektoru drumskog prevoza zbog njegove znatne usitnjenosti i pritiska na cijene koje vrše pošiljaoci robe i industrija. To navodi neke drumske prevoznike da pribjegavaju dampinškim cijenama i da zaobilaze zakone o socijalnoj sigurnosti i zaštiti na radu kako bi nadoknadili ovaj jaz.

7. Gradski prevoz

Reagujući na opšte pogoršanje kvaliteta života građana Evrope koji trpe zbog rastućih zagušenja u gradovima i metropolama neohodno je što više koristiti javni prevoz i postojeću infrastrukturu. Potreban je bolji pristup i od strane lokalne uprave kako bi se pomirile dvije stvari: modernizacija javnog servisa i racionalno korištenje automobila. Ove mjere koje su bitne za postizanje održivog razvoja će svakako biti najteže primijeniti. To je cijena koja će morati da se plati da bi se odgovorilo međunarodnim obavezama iz Kjota o smanjenju emisije CO₂. Stalno širenje grada, promjena stila života i fleksibilnost privatnog automobila u kombinaciji sa ne uvijek adekvatnim javnim prevozom su tokom posljednjih 40 godina izazivale ogromna komešanja u saobraćaju u gradovima. Mada je decentralizacija aktivnosti ili stambene izgradnje povremeno bila podržana razvojem odgovarajuće infrastrukture i linija javnog prevoza nedostatak integralne politike i pristupa planiranju gradova i prevozu dopustio je privatnom automobilu da stekne skoro potpuni monopol. Iako sve prisutan i opterećenje kakvo se samo može zamisliti u centru grada, na periferiji gradova, malih i velikih, rast saobraćaja je bio najbrži. Ali u tim regionima gdje se potrebe u prevozu teže mogu utvrditi i zadovoljiti, javni prevoz nije dovoljno fleksibilan u sadašnjoj formi. I da bi sve bilo još gore, osjećaj neizvjesnosti neda ljudima da koriste javni prevoz u pojedinim oblastima i u pojedinim dijelovima dana. Povećani saobraćaj i zagušenja u gradu idu ruku pod ruku sa sve većim zagađenjem vazduha, bukom i saobraćajnim nesrećama. Česta kratka putovanja sa hladnim motorom ogromno uvećavaju potrošnju goriva, a emisije su i tri do četiri puta veće kada je brzina kretanja tri ili četiri puta manja. Gradski prevoz je stoga kriv za 40% emisije CO₂ koje su odgovorne za klimatske promjene kao i drugih polutanata koji imaju zabrinjavajući uticaj na zdravlje gradskog stanovništva, naročito azotoksidi koji dovode do vršnih vrijednosti

koncentracije ozona i nereguliranih mikročestica. Najranjiviji dijelovi stanovništva kao djeca, stari i bolesni (sa respiratornim kardiovaskularnim ili drugim bolestima) su najveće žrtve i po nekim studijama to sve košta društvo 1,7% BDP. Kada se govori o bezbjednosti, jedna nesreća sa smrtnim ishodom u dvije se dešava u gradskom prostoru a najviše povrijeđenih ima među pješacima, biciklistima i motociklistima. Čak i ako princip subsidijarnosti diktira da odgovornost za gradski prevoz uglavnom leži na državnoj i lokalnoj upravi, zla vezana za prevoz u gradskim prostorima i lošiji kvalitet života se ne mogu zanemarivati. Veliki problem će ovi organi imati da rješavaju, koji će brže stići nego što bi iko pomislio upravljanje saobraćajem, a naročito ulogu privatnog automobila u velikim gradskim centrima. Međutim, sagledavajući problematiku (zagađenje, zagušenje, neostatak infrastrukture) izgleda **da društvo ide putanjom koju treba presjeći**. Alternativa je promovisati čista vozila i javni prevoz dobrog kvaliteta.

Da bi gradski prevoz bio faktor života u gradovima pokrenuta je akcija za dobijanje titule zelenih gradova u Evropi. Kako bi zaslužili titulu Zelenog glavnog grada, gradovi moraju stalno bilježiti visoke ekološke standarde, biti ustrajni u daljnjem održivom razvoju i drugima biti uzor. Pobjednici po gradovima su:

- 2010: Stockholm
- 2011: Hamburg
- 2012: Vitoria-Gasteiz
- 2013: Nantes
- 2014: Kopenhagen

Racionalno korištenje klasičnih privatnih automobila u centru grada i promovisanje čistog gradskog prevoza su prioritetni ciljevi kao i naponi da vozila sutrašnjice koriste vodonik kao gorivo. Projektima se predviđaju mjere za bolje upravljanje tražnjom, integrisanje usluge gradskog prevoza i

promociju marketinga za vozila, koja su mali zagađivači ili uopšte nisu. Razvoj nove generacije hibridnih električnih kola (elektromotor kombinovan sa toplotnom mašinom) i kola na prirodni gas ili dugoročno na čelije vodoničnog goriva veoma obećavaju.

8. Šanse i mogućnosti održivog razvoja

O pojmu održivosti i konceptu održivog razvoja govori se još od 1972. godine. Najuticajnija definicija održivog razvoja je ona koja uključuje sljedeće koncepte: a) koncept potreba, b) koncept ograničenja i koncept budućih generacija. Prvi koncept se odnosi na postizanje ili očuvanje prihvatljivog životnog standarda za sve ljude, dok drugi koncept zagovara korištenje kapaciteta životne sredine u saglasnosti sa dostignutim nivoom tehnološkog razvoja i društvene organizacije. Koncept potreba je osnova za unutar generacijsku pravdu, dok se na konceptu ograničenja zasniva međugeneracijska pravda. Koncept održivog razvoja, sagledan kao zadovoljstvo sadašnjih potreba bez ugrožavanja sposobnosti budućih naraštaja da zadovolje svoje potrebe, ističe u prvi plan razvojnost ovog koncepta, tj. održivi razvoj je proces promjena u kome eksploatacija resursa, upravljanje investicijama, tehnološki razvoj i institucionalne promjene moraju biti konzistentne sa budućim, a ne samo sa sadašnjim potrebama.

8.1. Održivi transport

Pored pozitivnih efekata koje evidentan rast obima saobraćaja ima na ekonomski prosperitet gradova i regiona, sve izraženije negativne posljedice dosadašnjih politika u oblasti saobraćaja umanjuju značaj istog rasta i razvoja. Negativni efekti najizraženiji su u urbanim sredinama. Stalno povećanje broja stanovnika u gradovima i stepena motorizacije rezultira sve većim zagušenjima saobraćaja na uličnoj mreži, kao posljedica sve većeg korištenja automobila i nemogućnosti daljeg

zadovoljenja potražnje izgradnjom novih kapaciteta saobraćajne ponude grada. Negativni efekti povećanja obima saobraćaja i sve intenzivnijeg korištenja motorizovanih transportnih sredstava u gradovima su: emisija štetnih gasova, potrošnja energije, komunalna buka, saobraćajne nezgode, zauzimanje prostora i vremena u ionako ograničenim urbanim sredinama, smanjujući mogućnost za obavljanje drugih djelatnosti.

Opšti je zaključak da je transport ustvari žrtva sopstvenog uspjeha. Saobraćajna zagušenja su u stalnom porastu i rast je osnovni uzrok postojećih problema zagađenja životne sredine. Porast broja individualnih putničkih vozila uslovljava proširenje saobraćajne mreže, što dovodi do smanjenja zelenih površina u gradskim sredinama, povećanje zagađenja vazduha i samim tim degradacije životne sredine. Usljed toga, smanjene su saobraćajne površine za nemotorizovane tokove i mogućnosti građana za slobodnijim kretanjima. Povećanje nivoa zagađenja i manje mogućnosti za slobodnijim kretanjima građana na saobraćajnoj mreži (pješačenje, korištenje bicikla itd.) dovode do pada nivoa kvaliteta u urbanim sredinama. Održivi razvoj, a samim tim i održivi razvoj saobraćaja zasniva se na principu integracijske jednakosti. Ukoliko nema poštovanja ovog principa, tada štete u životnoj sredini učinjene u jednoj, prelaze na sljedeću generaciju. Na osnovu toga, u okviru saobraćajnog sistema definiše se transportna politika kao značajan segment održivog razvoja. U skladu s tim, u Bijeloj knjizi, predložene su mjere s ciljem da se saobraćajni sistem razvija "prijateljski" u odnosu na životnu sredinu, kako bi se njeni resursi sačuvali i bili održivi za buduće generacije. U toku pristupa Evropskoj uniji, Bosna i Hercegovina kao i druge zemlje koje imaju ili su pred dobijanjem statusa kandidata, će već u prvim fazama procesa približavanja početi sa prevodom *acquis communautaire* odnosno pravne tekovine EU, te na osnovu iste upotpuniti odnosno promijeniti svoju legislativu. Od 35 poglavlja koliko sadrži

acquis, za transport i okoliš su posebno važna poglavlja 14 (saobraćajna politika), 15 (energetika) i 27 (okoliš). Njima su date strateške smernice razvoja zemalja članica pojedinačno kao i u cjelini kako bi se evoluiralo od zaštite okoliša ka još sveobuhvatnijem pristupu u smislu održivog razvoja transporta. Klimatske promjene imaju značajan globalni uticaj i njihove posljedice se osjećaju bez velikih razlika u intenzitetu u smislu geo-socijalne predispozicije, ali se intenzitet uticaja na klimatske promjene značajno razlikuje, tako da najrazvijenije zemlje imaju predominantni uticaj na povećanje efekata klimatskih promjena. Na osnovu toga nameće se pitanje da li je svrsishodno analizirati i očekivati smanjenje emisije CO₂ ili smanjenje potencijala globalnog zagrijavanja, u nerazvijenim ili slabo razvijenim zemljama kada bi njihov eventualni industrijski razvoj doveo do toga da emisija CO₂ raste sa razvojem industrije i porastom GDP- a, a što je i jedan od stubova održivog razvoja, ili je potrebno pristupiti adaptaciji klimatskim promjenama ili smanjenje intenziteta porasta globalnog potencijala zagrijavanja u njima.

Također od posebnog je značaja i sve više izražena migracija stanovništva iz ruralnih ka urbanim sredinama tako da se na urbana područja gradova i aglomerata, u zavisnosti od izvora podataka analiza, udio emisija CO₂ procjenjuje na oko 70-75% u globalnoj emisiji. Prema dostupnim podacima za zemlje u regiji, na godišnjem nivou se broj stanovnika u ruralnim oblastima smanjuje⁷ za 2,76% u Bosni i Hercegovini, 2,31% u Hrvatskoj, i 2,10% u Sloveniji, što dodatno vrši multilateralni pritisak na okoliš u urbanim sredinama. Samim tim moguće je očekivati da na nacionalnom nivou emisija stakleničkih gasova, a posebno volatilnih polutanata⁸, bude bez promjena dok u

urbanim sredinama dolazi do koncentracije njihove emisije koja značajno prevazilazi njihove absorpcione kapacitete. WHO⁹ (*World Health Organization*) u svom ovogodišnjem izvještaju navodi da se godišnje na globalnom nivou oko 7 miliona smrtnih slučajeva direktno povezuje sa zagađenjem zraka, odnosno oko 12,5%, od čega se 3,7 miliona odnosi na vanjsko zagađenje zraka. *“Rizici nastali putem zagađenja zraka su sada mnogo veći nego li se do sada smatralo odnosno razumijelo, što se posebno odnosi na srčana oboljenja i moždani udar“* prema Dr Maria Neira, Direktor WHO Odjela za Javno zdravstvo, okoliš i socijalne determinante zdravstva. U toku istraživačkog rada na Saobraćajnom fakultetu Internacionalnog Univerziteta Travnik, akcenat je stavljen na analizu okolinski relevantnih faktora iz oblasti transporta, sa fokusom na cestovni i avio saobraćaj koji sve više dobija na intenzitetu. Ustanovljena je saradnja sa kompanijom Emisia, tvorcem softvera za procjenu emisije pulutanata iz cestovnog transporta za EEA (Evropska agencija za okoliš), sa kojom se radi i na procjeni emisija Bosne i Hercegovine za period 1990-2010. Smatramo da će ova koncizno prikazana analiza, napisana na Engleskom jeziku u kontekstu pripremljenog materijala radi eventualne prezentacije inostranim partnerima, biti interesantna, ali i intrigativna kako bi se ustanovila perspektivna saradnja radi boljitka našeg glavnog grada u svakom smislu.

8.2. Evropska politika održivog transporta

Strateški dokument Plan za jedinstveni saobraćajni prostor za cilj ima povećanje mobilnosti, te podsticanje rasta i zapošljavanja, i to na način da se smanji zavisnost Evrope o uvozu nafte i emisija ugljičnog dioksida u saobraćaju za 60% do 2050. Naglasak se također stavlja na

⁷ United Nations Department of Economic and Social Affairs_World Urbanization Prospects_2007

⁸ Organski spojevi antropogenog karaktera, osim metana, koji pri sunčevoj svjetlosti mogu u reakcijama s azotovim oksidima stvarati fotohemijske

oksidante

⁹<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en/>, pristupljeno 28.03.2014

transformacijama u željezničkom sektoru, tako da postane sve više atraktivan i da se do 2050. poveća udio na tržištu za putnički i teretni saobraćaj preko srednje udaljenosti (< 300 km).

Sve to će zahtijevati velike promjene regulatornog okvira za željeznicu, uključujući: otvaranje tržišta za domaće putničke usluge, uvođenja jedinstvene upravljačke strukture za željezničke teretne koridore; strukturno odvajanje upravitelja infrastrukture od pružatelja usluga; poboljšanja u regulatornom okruženju, kako bi privatnom sektoru učinili željeznicu atraktivnijom za ulaganja.

U skladu s istaknutom inicijativom **Resursno efikasna Evropa** izloženoj u Strategiji Evropa 2020. i novom Planu za energetske efikasnosti 2011., glavni cilj evropske saobraćajne politike je pomoći uspostaviti sistem, koji podupire evropski privredni napredak, jača konkurentnost i nudi visokokvalitetne usluge mobilnosti i istovremeno efikasnije koristi resurse. U praksi, u saobraćaju je potrebno koristiti manje energije, koja mora biti čistija, bolje koristiti modernu infrastrukturu, a smanjiti njegov negativni uticaj na okoliš i glavna prirodna bogatstva kao što su voda, zemlja i ekosistemi. Efikasnim iskorištavanjem resursa želi se udvostručiti privredni rast. Njime se privreda podstiče da se s manje proizvede više, da se s manjim ulozima isporuči veća vrijednost uz održivo iskorištavanje resursa i smanjivanje njihova efekta na okoliš.

Transformacija evropskog saobraćajnog sistema moguća je i putem kombinacije različitih EU inicijativa i to na svim nivoima, kako bi se postigao konkurentan i održiv saobraćajni sistem i kako bi se zadani ciljevi u području energetike postigli. Evropska komisija je predložila 40 inicijativa s određenim aktivnostima, u raznim segmentima saobraćajnog sistema – od razvoja i unapređenja putne infrastrukture, uvođenja efikasnih sistema upravljanja

saobraćajem, energetske efikasnosti i zelenog prevoza, jačanja intermodalnosti, efikasnog i zelenog gradskog prevoza, korištenje ICT i drugih naprednih tehnologija u saobraćaju, jačanja obrazovanja, znanja i vještina u sektoru saobraćaja do poboljšanja uslova rada i socijalnih prava zaposlenih u sektoru saobraćaja te brojne druge. Uzimajući u obzir da su unutar sektora energetike glavni ciljevi Evropske unije: povećati udio obnovljivih izvora energije za 20%, s posebnim ciljevima o biogorivima i električnoj energiji, te smanjiti emisije stakleničkih plinova za 20% do 2020. u poređenju s 1990., sektor saobraćaja uvelike bi pridonio postizanju navedenih ciljeva, ali i otvaranju radnih mjesta, te privrednoj konkurentnosti.

Bolji izbor načina prevoza bit će posljedica bolje integracije mreža različitih grana saobraćaja: aerodromi, željezničke stanice, stanice podzemne željeznice i autobusne stanice potrebno je sve više povezivati i pretvoriti u multimodalne putničke platforme. Informacije na internetu i sistemi za elektronske rezervacije i plaćanje koji bi uključivali sva prevozna sredstva trebale bi olakšati multimodalna putovanja. Širu upotrebu kolektivnih načina prevoza trebao bi pratiti odgovarajući skup putničkih prava. Iako se broj žrtava u drumskom saobraćaju gotovo prepolovio u posljednjoj deceniji, ipak 25. 500 ljudi godišnje pogine na putevima EU- e. Inicijative na području tehnologije, provođenja, obrazovanja i posvećivanje posebne pažnje ranjivim putnim korisnicima bit će ključni za drastično smanjivanje daljnjih gubitaka života.

9. Ekološka politika u BiH

Svaka ozbiljna država, (ili njeni entiteti kao što je to slučaj sa Bosnom i Hercegovinom) nastoji da vlastitom ekološkom politikom, kao svjesnom, organizovanom i usmjeravajućom djelatnošću, uz pomoć svih društvenih subjekata i široke lepeze konkretnih mjera i akcija, nastoji da racionalizuje odnos

cjelokupnog društva prema prirodi, odnosno zaštiti životne sredine. U tu svrhu, državne institucije i političke organizacije upražnjavaju različite konceptijske i teorijske pristupe, nastojeći da kroz različite ideologije pronađu najbolje odgovore, uobličene u čvrste i dosljedne ekološke politike. U Bosni i Hercegovini je ekološka politika marginalizovana i ne nalazi se na listi prioriteta političkih i društvenih pitanja.

Dosadašnja povremena i parcijalna istraživanja su pokazala da BiH na tom planu ozbiljno zaostaje za zemljama u regionu, a zadaci koje postavlja Evropska unija obično se realizuju sporo i mimo rigoroznih ekoloških evropskih standarda. Razlozi za takvo stanje su političke, ekonomske, kadrovske, socijalne pa i kulturološke prirode.

10. O budućnosti prostornog planiranja u Evropi

Naše društvo se nalazi u prelaznom periodu. Posljednje razdoblje Industrijskog doba prelazi u Ekološko doba. Kada analiziramo prelaz iz Srednjeg vijeka u Renesansu ili iz Renesanse u prva razdoblja Industrijskog doba, možemo da uočimo događaje koji su paralelni današnjim dešavanjima. Ovaj prelaz iz Industrijskog u Ekološkog doba se ukršta sa prostornim planiranjem. Nekoliko perioda je karakterisalo Industrijsko doba. Svaka faza Industrijskog doba je postavljala nove ciljeve urbanizmu, nove modele, teorije i praksu. Ekološko doba će ih sve redefinisati. Prelaz između doba je uvijek dug i težak period u kome se moraju prevazilaziti teškoće, rješavati kratkoročni problemi u okviru dugoročne tranzicije. Ovakvi trenuci bez presedana su ujedno prilika da se ponovo promisli o politici, institucijama, ciljevima, metodologijama, modelima, da se usredotočimo na nove ciljeve i ustanovi nova svakodnevna praksa. U prostornom planiranju su takođe potrebni novi ciljevi. Na primjer:

- Klimatske promjene se neće tretirati samo kao ekološki, već takođe kao kulturološki problem;

- Kontrola potražnje nije samo ekonomski već i kulturni problem;
- Moramo redefinisati ekonomske modele tako da troškovi budu jednaki dobiti.

Trenutno živimo preko svojih mogućnosti u ekološkom smislu, trošeći više dobara nego što ih planeta može regenerisati, time smanjujući zalihe prirodnih resursa. Put ka ekološkoj civilizaciji na zdravoj planeti nameće traženje novih rješenja. Ovaj prelaz donosi nove izazove prostornom planiranju.

11. Mjere za dalji razvoj saobraćaja u EU

Ovo Savjetovanje treba da sagleda nova događanja u saobraćajnom sektoru na svjetskom nivou, kao i buduće izazove u tom području i političke inicijative koje je potrebno razmotriti, posebno s aspekta ekologije i održivog razvoja. Daljnji razvoj mora teći u nekoliko smjerova:

- poboljšanje energetske efikasnosti vozila u svim granama saobraćaja. Razvoj i upotreba održivih goriva i pogonskih sistema;
- podizanje efikasnosti multimodalnih logističkih lanaca na najviši mogući nivo, među ostalim i većim korištenjem energetski efikasnijih načina prevoza, tamo gdje druge tehnološke inovacije mogu biti nedovoljne (npr. teretni prevoz na velike udaljenosti);
- efikasnije korištenje saobraćaja i infrastrukture kroz korištenje poboljšanih sistema za upravljanje saobraćajem i informacijskih sistema (npr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), napredne logističke i tržišne mjere kao što su puni razvoj integriranog evropskog tržišta željezničkog prevoza, uklanjanje ograničenja na kabotažu, ukidanje zapreka u međuobalnom saobraćajnom povezivanju, nesmetano određivanje cijena, racionalizovati gradski prevoz itd.

Da bi se poboljšalo stanje u saobraćaju sa ekološkog i održivog razvoja kod nas i u svijetu, definisano je deset ciljeva za konkurentni i resursno efikasan saobraćajni sistem:

- Do 2030. godine prepoloviti korištenje automobila na uobičajena goriva u gradskom saobraćaju.
- Do 2050. godine doseći 40% udjela održivih goriva s niskim udjelom ugljika u vazдушnom saobraćaju, također do 2050. godine za 40% (ako je moguće 50%) smanjiti ispuštanje CO₂ iz brodskih goriva u EU-u.
- 30% teretnog drumskog prevoza dužeg od 300 km je potrebno do 2030. godine preusmjeriti na druge načine prevoza kao što su željeznički i vodeni saobraćaj; a do 2050. godine i više od 50%, što bi trebalo olakšati uspostavljanjem efikasnih i zelenih koridora za teretni prevoz.
- Do 2050. godine dovršiti evropsku mrežu željezničkih pruga za velike brzine. Utrostručiti dužinu postojeće mreže do 2030. godine i održati gustoću željezničke mreže u svim državama članicama.
- Do 2050. godine veći dio putničkog prevoza na srednje udaljenosti trebao bi se odvijati željeznicom.
- Potpuno funkcionalna multimodalna osnovna TEN-T mreža na čitavom teritoriju EU- a do 2030. godine, s visokokvalitetnom i visokokapacitetnom mrežom do 2050. godine i odgovarajućim paketom informacijskih usluga.
- Do 2050. godine povezati sve aerodrome iz osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti željezničkim prugama za velike brzine; osigurati dovoljnu povezanost svih morskih luka iz osnovne mreže sa željezničkim prugama za prevoz tereta, i gdje je

moguće, sistemom unutrašnjih plovnih putova.

- Uspostaviti moderniziranu infrastrukturu za upravljanje vazдушnim saobraćajem (SESAR2) u Evropi do 2020. godine i dovršiti Zajednički evropski vazdušni prostor. Uvesti odgovarajuće sisteme za upravljanje kopnenim i vodenim saobraćajem (ERTMS, ITS, SafeSeaNet i LRIT, RIS). Uspostaviti Evropski globalni navigacijski satelitski sistem (Galileo).
- Do 2020. godine uspostaviti okvir za evropski multimodalni saobraćajni sistem za obavještanje, upravljanje i plaćanje.
- Do 2050. godine približiti 0 broj punih nesreća sa smrtnim posljedicama.

Sve to treba da dovede do porasta obima saobraćaja i uticaja njegovih pozitivnih efekata na ekonomski prosperitet gradova i regiona, a sve sa ciljem da se poveća mobilnost, podstiče rast i zapošljavanje i to na taj način da se smanji zavisnost Evrope za naftu i smanje emisije ugljen-dioksida, poveća energetska efikasnost i uspostavi sistem koji podupire evropski privredni napredak, jača konkurentnost i nudi visokokvalitetne usluge mobilnosti i efikasnije korištenje resursa. Sve to nameće obavezu da saobraćaj koristi manje energije koja mora biti čistija, bolje koristi modernu infrastrukturu, smanji njegov negativan uticaj na okoliš i glavne privredne resurse u svijetu kao što su voda, zemlja i ekosistemi.

Zaključak

Zbog tijesne povezanosti sa životom društva, saobraćaj čini jedinstvenu problematiku svake nacionalne politike. U stvari, nerealna je ideja o čvrsto povezanoj zajednici bez razvijenog saobraćaja, budući da razvijen saobraćaj pridonosi jačanju jedinstva naroda i cjelovitosti državnog područja. Iz tog slijedi da je saobraćajna politika krajnje važan dio cjelokupne nacionalne politike. Mnoge evropske kompanije su vodeće u svijetu u području infrastrukture, logistike, sistema upravljanja saobraćajem i proizvodnje saobraćajne opreme, ali kako druge svjetske regije pokreću velike, ambiciozne programe saobraćajne modernizacije i ulaganja u infrastrukturu, ključno je da se evropski saobraćaj nastavi razvijati i da se nastavi u njega ulagati kako bi zadržao svoj konkurentni položaj. Sigurnost drumskog saobraćaja je postala dio globalne politike svih zemalja, a posebno zemalja Zapadne Evrope. Nakon niza pojedinačnih aktivnosti subjekata zaduženih za sigurnost drumskog saobraćaja i postignutih određenih kratkotrajnih rezultata, došlo se do zaključka da bez systemske i kontinuirane provedbe mjera nema postizanja dugoročnih ciljeva. Stoga su zemlje Evropske unije postavile cilj da do kraja 2020. godine broj poginulih na sto hiljada stanovnika svedu na šest poginulih. Teško je zamisliti snažan privredni razvoj koji može da stvori nova radna mjesta i bogatstvo bez saobraćajnog sistema koji omogućava da se iskoriste sve prednosti unutrašnjeg tržišta i globalizovane trgovine. Iako na početku 21-og vijeka ulazimo u doba informatičkog društva i virtuelne trgovine, to nije ništa smanjilo potrebu za putovanjem, baš naprotiv. Zahvaljujući Internetu svako može da komunicira sa svakim i naručuje robu sa velike udaljenosti, a da i dalje uživa mogućnost da putuje u druga mjesta i sam pogleda i izabere proizvode ili se sretne sa drugim ljudima. Mada informacione tehnologije dokazuju da nekad mogu da pomognu da se smanji tražnja za fizičkim

prevozom time što olakšavaju rad na daljinu i pružanje usluga na daljinu. Pored pozitivnih efekata koje evidentan rast obima saobraćaja ima na ekonomski prosperitet gradova i regiona, sve izraženije negativne posljedice dosadašnjih politika u oblasti saobraćaja umanjuju značaj istog rasta i razvoja. Negativni efekti najizraženiji su u urbanim sredinama. Stalno povećanje broja stanovnika u gradovima i stepena motorizacije rezultira sve većim zagušenjima saobraćaja na uličnoj mreži, kao posljedica sve većeg korištenja automobila i nemogućnosti daljeg zadovoljenja potražnje izgradnjom novih kapaciteta saobraćajne ponude grada. Negativni efekti povećanja obima saobraćaja i sve intenzivnijeg korištenja motorizovanih transportnih sredstava u gradovima su: emisija štetnih gasova, potrošnja energije, komunalna buka, saobraćajne nezgode, zauzimanje prostora i vremena u ionako ograničenim urbanim sredinama, smanjujući mogućnost za obavljanje drugih djelatnosti.

Literatura:

- [1] Ibrahim Jusufrić: Osnove drumskog saobraćaja, Saobraćajni fakultet, Travnik, 2007.
- [2] Bijela knjiga – Plan za jedinstveni evropski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima, Bruxelles, 2011
- [3] Bela knjiga –Politika transporta u Evropi do 2010: vreme odluke
- [4] Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja (2008.-2013.), Sarajevo, 2008.
- [5] Kristina Kosor: Evropska politika zaštite okoliša, Centar za razvoj javnog i neprofitnog sektora TIM4PIN
- [6] Vanja Biletić: Osnove Zajedničke transportne politike EU, Direkcija za evropske integracije Vijeća ministara BiH, Sarajevo, 2014.
- [7] Politike Evropske unije: Okoliš, Evropska komisija, Brisel, 2013.