

Prometna povezanost kao ključan faktor mobilnosti koji utječe na razinu aktivacije mladih

Smjernica Mreže za aktivaciju mladih



Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog socijalnog fonda.



PROMETNA POVEZANOST KAO KLJUČAN FAKTOR MOBILNOSTI
KOJI UTJEČE NA RAZINU AKTIVACIJE MLADIH



Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog socijalnog fonda.



Smjernica

Profesionalni status i kompetencije radnica i radnika s mladima

Sadržaj

1. UVOD	5
2. DEFINIRANJE PROBLEMATIKE MOBILNOSTI MLADIH OSOBA.....	6
2.1. MOBILNOST MLADIH OSOBA NA OTOCIMA.....	7
2.2. MOBILNOST MLADIH OSOBA U RURALNIM SREDINAMA	7
2.3. MOBILNOST MLADIH OSOBA U URBANIM SREDINAMA.....	8
2.4. MOBILNOST MLADIH OSOBA S TEŠKOĆAMA U KRETANJU	9
2.5. REZULTATI AGENCIJSKOG ISTRAŽIVANJA U SKLOPU PROVEDBE PROJEKTA „MREŽA ZA AKTIVACIJU MLADIH“	9
3. OPIS METODOLOGIJE ANALIZE LITERATURE.....	13
3.1. LEGISLATIVA I STRATEŠKI DOKUMENTI EUROPSKE UNIJE.....	14
3.2. LEGISLATIVA I STRATEŠKI DOKUMENTI REPUBLIKE HRVATSKE	17
3.3. LEGISLATIVA I STRATEŠKI DOKUMENTI LOKALNE I REGIONALNE RAZINE	20
3.3.1 Primjeri dobrih praksi u otočnim područjima.....	22
3.3.2 Primjeri dobrih praksi u ruralnim područjima	23
3.3.3 Primjeri dobrih praksi u urbanim područjima.....	24
4. SMJERNICE ZA RAZVOJ BUDUĆIH POLITIKA U PODRUČJU PROMETNE POVEZANOSTI MLADIH OSOBA	26
5. ZAKLJUČAK.....	29
6. LITERATURA	30



Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog socijalnog fonda.



1. UVOD

Aktivnost mladih osoba jedan je od fokusa projekta “Mreža za aktivaciju mladih” u kojem je cilj definirati glavne prepreke za aktivnost mladih u zajednici te dati prijedloge za poboljšanje. Mobilnost kao posljedica određene aktivnosti ima veliku ulogu u poboljšanju aktivnosti mladih, pogotovo kod neobaveznih aktivnosti. Mobilnost u suštini je mogućnost kretanja/putovanja pojedinca ili grupe pojedinaca od jedne lokacije na drugu u određenom vremenskom periodu sa što manjim finansijskim troškovima i vremenom putovanja. Mobilnost se može opisati kao nužna količina kretanja od mjesta stanovanja (življenja) do mjesta aktivnosti.

Prometna povezanost mladih osoba predstavlja jedan od temeljnih problema s kojima se susreću mlade osobe. Kvaliteta prometne povezanosti mladim osobama omogućuje niz pogodnosti u smislu dostupnosti, smanjenje finansijskog opterećenja, utrošenog vremena te generalni osjećaj zadovoljstva. Mlade osobe imaju svoje potrebe, obaveze, želje i planove. Sa prometnog gledišta mlade osobe spadaju u kategoriju najaktivnijih osoba te ostvaruju najveći broj putovanja po pojedinoj osobi s obzirom na dob. Generalna podjela strukture putovanja može se strukturirati na sljedeći način:

- Obligatorna putovanja (škola, fakultet, određena vrsta edukacija, posao i sl.);
- Voluntarna putovanja (rekreacija, društvene aktivnosti, zabava i sl.).

Mobilnost i prometna povezanost sa geografskog gledišta može se podijeliti na urbanu i ruralnu mobilnost. Svaka od te dvije ima određene karakteristike. Urbanu mobilnost karakteriziraju puno veća učestalost i dostupnost, ali i puno manja brzina putovanja, veće gužve i vrlo često loš tarifni sustav. Ruralnu mobilnost karakteriziraju vrlo slaba učestalost i dostupnost te u određenoj mjeri i nepostojanje nikakvog oblika putovanja. Mobilnost mladih na otocima ovisi o veličini i sadržajima na otocima te može imati negativne aspekte oba slučaja. Ako uz izazove koji već postoje uzmemo u obzir skupinu osoba koje imaju teškoće u kretanju, izazov korištenja javnog prijevoza postaje još veći iz razloga što javni prijevoz najčešće nije prilagođen za osobe s teškoćama u kretanju.

Svrha i ciljevi smjernica su razrada ideja i vizija koje će omogućiti donositeljima politika u području mladih kvalitetniju prometnu povezanost za te iste mlade te veći stupanj njihove integracije u život zajednice kroz sudjelovanje u različitim aktivnostima (volontiranje, rad u udrugama, savjetima mladih, itd.).

Smjernice su strukturirane kao definiranje problema, prikaz korištenih metoda, prikaz rezultata istraživanja, prikaz preporuka taksativnim nabranjem promjena koje se traže za donositelje odluka i zaključka.



2. DEFINIRANJE PROBLEMATIKE MOBILNOSTI MLADIH OSOBA

Mobilnost mladih osoba sve više postaje bitan faktor kvalitete života. Veći stupanj mobilnosti omogućava mladim osobama veći i bliži broj aktivnosti poput društvenog života, obrazovanja, posla, a i aktivaciju u zajednici. Poboljšanje mobilnosti mladih koji vrlo često osim sustava javnog prijevoza nemaju drugu mogućnost prijevoza (vrlo često i nemotorizirani oblici nisu mogući zbog daljine ili kvalitete infrastrukture) mora postati jedan od temeljnih ciljeva donositelja politika. Donositelji politika kreatori su mobilnosti na svom području, što zbog legitimnosti, što zbog zakonskih obveza. Problemi s kojima se mladi susreću na svom području su:

- Nedovoljan broj polazaka tijekom dana, pogotovo u večernjim satima;
- Loša prometna infrastruktura;
- Nepostojanje integriranosti javnog prijevoza;
- Nepostojanje ili loša biciklistička infrastruktura;
- Nemogućnost korištenja osobnog automobila;
- Previsoka cijena prijevoza;
- Nepostojanje javnog prijevoza u blizini;
- Loši sustavi informiranja;
- Nepristupačnost javnom prijevozu za osobe s teškoćama u kretanju;
- Nedovoljna prometna povezanost s obalom, posebno noću i u danima vikenda;
- Neproporcionalna organizacija brodskih i trajektnih linija tijekom turističke sezone i van nje;
- Svakodnevna putovanja do određenih sadržaja;
- Zastarjeli trajekti;

Dodatno, problematika mobilnosti mladih osoba može se kategorizirati kroz tri slučaja:

- Mobilnost mladih osoba u urbanim sredinama;
- Mobilnost mladih osoba u ruralnim sredinama;
- Mobilnost mladih osoba na otocima.

Svaki od tri slučaja imaju svoja zajednička obilježja ali i specifična. Detektiranje problema potrebno je provesti s obzirom na specifične karakteristike svakog područja. Temeljem istraživanja provedenog u sklopu projekta utvrđeni su sljedeći podaci razine mobilnosti mladih osoba.



2.1. MOBILNOST MLADIH OSOBA NA OTOCIMA

Život mladih na otoku specifičan je zbog njihove izoliranosti, a aktivacija mladih i uključenost u sadržaje ovise o veličini otoka i načinu povezanosti s kopnom gdje mladi koji žive na otocima koji su s kopnom povezani i mostom imaju više mogućnosti uključivanja u sadržaje. Međutim, nedostupnost i/ili rijetka učestalost javnog prijevoza ponekad im onemogućuje aktivaciju. Otočani Žirja, Kaprija, Zlarina i Prvića ukazali su na to da svoje aktivnosti podređuju redu plovidbe. Neki od njih nezadovoljni su brojem linija koje njihovoj djeci ograničavaju sudjelovanje u socijalnim aktivnostima i rekreaciji.

Osim toga brodovi su nepouzdana i neredoviti zbog vremenskih utjecaja i kvarova. Život otočana marginaliziran je zbog njihove izoliranosti i specifične prometne (ne)povezanosti. (Škugor, A. M. 2017). Vidi tablicu (Putnici tijekom vikenda predma dobi; Škugor, A.M., 2017). Neproporcionalna prometna povezanost između otoka i obale tijekom turističke sezone i van turističke sezone. Tijekom turističke sezone (lipanj - rujanj) broj linija je udvostručen. Takva praksa za poboljšanje kvalitete života mladih otočana trebala bi biti tokom cijele godine. (Škugor, A. M. 2017).

2.2. MOBILNOST MLADIH OSOBA U RURALNIM SREDINAMA

Mladi u ruralnim područjima također se suočavaju s problemima nepovezanosti. Nepostojanje javnog prijevoza prisiljava ih na korištenje vlastitih prijevoznih sredstava (potrebno je uzeti u obzir da određena populacija mladih nema pristup korištenju osobnog automobila). Tako na području općine Zdenci u Virovitičko – podravskoj županiji 77% sudionika istraživanja najčešće koristi automobil, a 15% bicikl za obavljanje potreba koje imaju jer javni prijevoz ne postoji tijekom cijele godine, već postoji jedan bus koji vozi tijekom zime.

Uvođenje transporta koji bi vozio nekoliko puta dnevno unaprijedilo bi kvalitetu njihovih života s čime su se i sami složili. Mladi koji ne posjeduju vozilo ili vozačku dozvolu, ovisni su o članovima obitelji što im dodatno otežava konzumiranje sadržaja. (Škorvaga, M. i Gašparović, S. 2020.)

Danas se ruralna područja iznimno oslanjaju na automobile i previše su motorizirana. Ruralna mobilnost je stoga postala jedan od prioriteta zelene politike EU, budući da je to pitanje istovremeno društveno, gospodarsko i ekološko. Pristup uslugama predstavlja veliki izazov u slabo naseljenim područjima. Usluge koje građani koriste svakodnevno, kao što su trgovine, škole, usluge skrbi često nisu u blizini prebivališta građana ruralnih područja.



U ruralnim područjima, vrijeme i udaljenost potrebni za pristup tim središnjim lokacijama mogu varirati i čak biti udaljeni jedni od drugih, Međutim, takva velika razlika naglašava jedan zajednički čimbenik: ljudi koji žive u ruralnim naseljima moraju u prosjeku putovati dvostruko dalje od gradskih stanovnika kako bi došli do svog radnog mjesta, trgovine ili do liječnika. Nezaposlenost onih koji ne posjeduju osobno vozilo u slabo naseljenim područjima znatno je veća nego u gradu. Čak i kada ljudi imaju na raspolaganju automobil, život u ruralnom okruženju mnogo ih oštrije izlaže energetskej ranjivosti. Budući da je potrošnja goriva znatno veća, mnogi se jednostavno ne mogu suočiti s povećanjem cijena goriva

Prijevoz predstavlja vrlo značajan trošak, pogotovo kada je za svako putovanje potrebno osobno vozilo. U ruralnim područjima, kao što smo utvrdili, udaljenosti između domova ljudi i svakodnevnih usluga ili radnih mjesta mnogo su veće nego u gradu. Kada se obavljaju automobilom, ova putovanja dovode do znatnih troškova (uključujući gorivo, osiguranje, amortizaciju i održavanje vozila) koji ponekad mogu biti četiri puta skuplji nego u urbanim područjima.

Dok u gradu mjesečna propusnica za javni prijevoz predstavlja samo mali dio proračuna ljudi, na selu troškovi prijevoza mogu činiti čak 20% izdataka kućanstva.

Konačno, osim utjecaja koji ima na stanovništvo, ruralna mobilnost u biti je usredotočena na automobile, što ima neposredne posljedice na okoliš. Polazeći od činjenice da 30% emisija stakleničkih plinova dolazi iz prijevoza olakšava zamisliti utjecaja korištenja osobnih vozila za ruralnu mobilnost tako dominantno na okoliš.

2.3. MOBILNOST MLADIH OSOBA U URBANIM SREDINAMA

Iako život u gradu može biti olakšan zbog činjenice da su sadržaji koje mlade osobe konzumiraju i u kojima sudjeluju bliži nego li je to slučaj u ruralnim sredinama ili otocima, postoje realni problemi u prometnom sustavu.

Tu spadaju visoke cijene karata javnog prijevoza, koje si mlade osobe iz siromašnijih obitelji teško mogu priuštiti (čest je potpuni izostanak subvencije od strane JLS-a za mlade), niski stupanj frekvencije prometa (ovisno o veličini grada, širini urbanog područja i područja utjecaja – u mnogim je gradovima zamijećen potpuni izostanak noćnih linija) te neudobna i zastarjela vozila javnog prijevoza (koja iz toga razloga nisu primjerena, a karakteristika im je i da izrazito zagađuju zrak i okoliš). Sve ovo utječe na aktivnu participaciju mladih u društvenoj zajednici jer im je otežan pristup kulturnim, sportsko – rekreacijskim i zabavnim sadržajima u većini gradova. Biciklističke staze u pojedinim gradovima dobro funkcioniraju (uz nužnu potrebu prilagodbe i obnove), ali, na primjer, u Dalmaciji gotovo da i ne postoje.



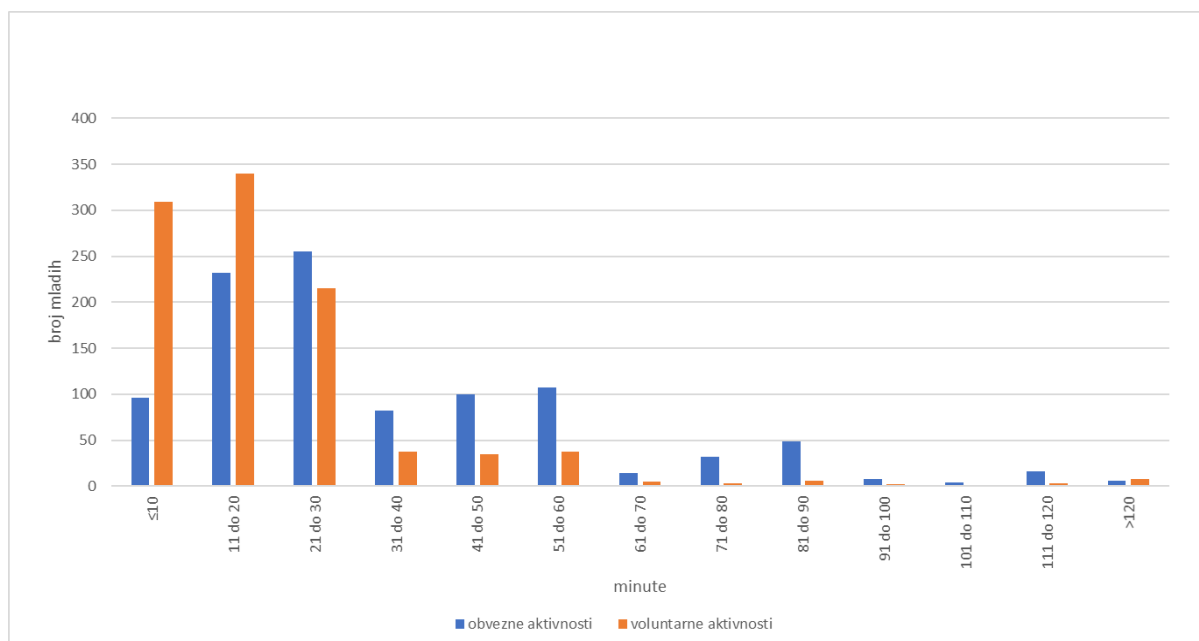
2.4. MOBILNOST MLADIH OSOBA S TEŠKOĆAMA U KRETANJU

Kada govorimo o osobama s invaliditetom, većina javnog gradskog prijevoza još im je uvijek potpuno neprilagođena, stoga rijetko putuju, što dodatno komplicira njihov težak položaj u zajednici. Novija vozila koja se koriste u javnom gradskom prijevozu imaju bolji i lakši pristup za osobe s invaliditetom, ali je problem što se još uvelike koriste dotrajala vozila. Također, putnici s invaliditetom nailaze na manjak razumijevanja od strane drugih putnika, pa i samih vozača, na nepristupačnost informacija vezanih za vozni red te općenito manjak stručnog kadra koji bi trebao biti obučen za pravilno postupanje s osobama s invaliditetom.

2.5. REZULTATI AGENCIJSKOG ISTRAŽIVANJA U SKLOPU PROVEDBE PROJEKTA „MREŽA ZA AKTIVACIJU MLADIH“

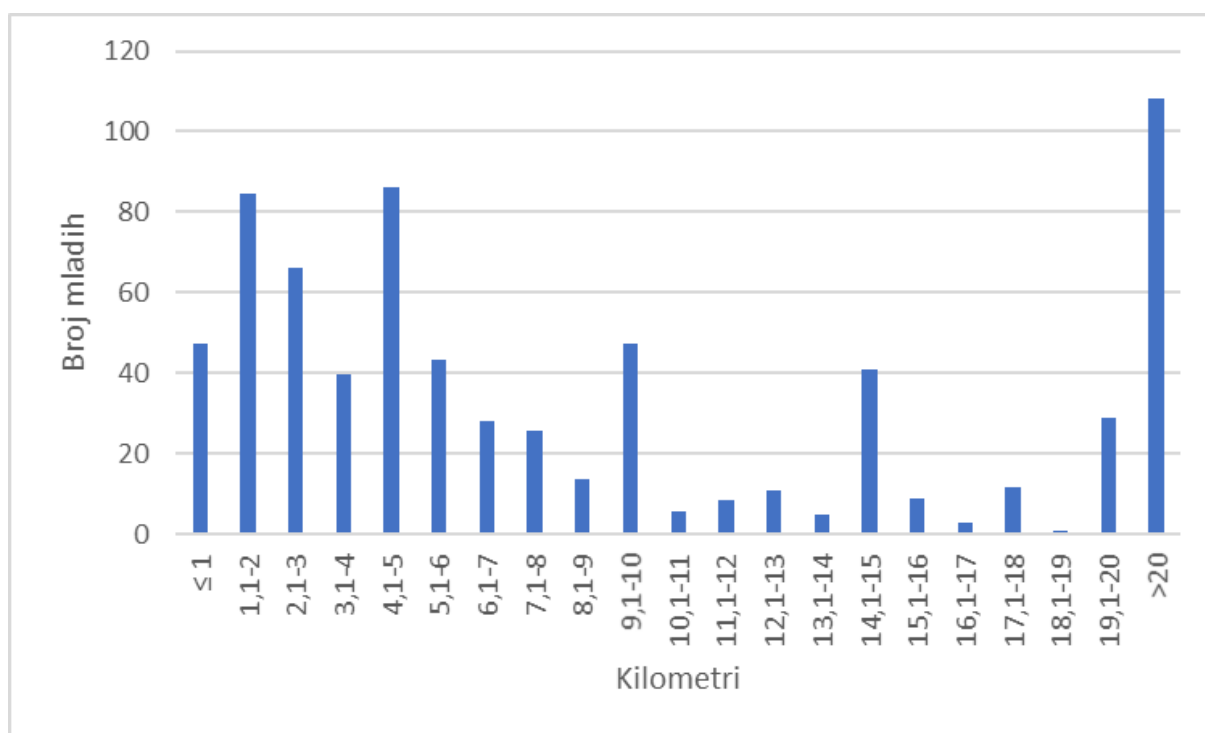
U istraživanju koje je za Udrugu Zamisli u travnju 2021. godine provela agencija Hendal na reprezentativnom uzorku od 1000 mladih osoba u dobi od 16 do 29 godina iz područja cijele Hrvatske ustanovljeno je da 58.3% mladih u prosjeku najčešće na obvezno putovanje, odnosno do fakulteta, posla, ili škole izdvaja do 30 ili 30 minuta. Za odlazak do raznovrsnih destinacija u svoje slobodno vrijeme 64,9% mladih izdvaja do 20 ili 20 minuta. Ako pogledamo grafikon 1., uočljivo je da su mladi za obvezno putovanje spremni izdvojiti više vremena nego za slobodno vrijeme zbog čega je iznimno bitno osigurati im efikasan i brz prijevoz kako bi mogli zadovoljiti svoje potrebe.

Grafikon 1. Usporedba vremena putovanja za obvezne aktivnosti (posao/fakultet/škola) i volontarne aktivnosti (druženje, socijalne, rekreacija, uključenost u društvenu zajednicu)



7,2% mladih ima dostupan prijevoz osobnim vozilom na način da ga sami mogu koristiti ili da im je osiguran prijevoz. Kada se pogledaju mladi koji žive u mjestima do 10 000 stanovnika, taj postotak penje se na 73% što ukazuje na činjenicu da su mladi u ruralnim sredinama i manjim mjestima ovisni o osobnom prijevozu. Od onih koji koriste osobni automobil u manjim mjestima 44,4% treba financijsku potporu obitelji kako bi financirali korištenje osobnog automobila. Na cijeloj populaciji postotak je gotovo jednak, 44,1 % što dovodi do zaključka da su mladi uvelike financijski ovisni o obitelji.

Grafikon 2. Prosječna udaljenost polazišta i odredišta svakodnevnog najčešćeg putovanja (N=713)

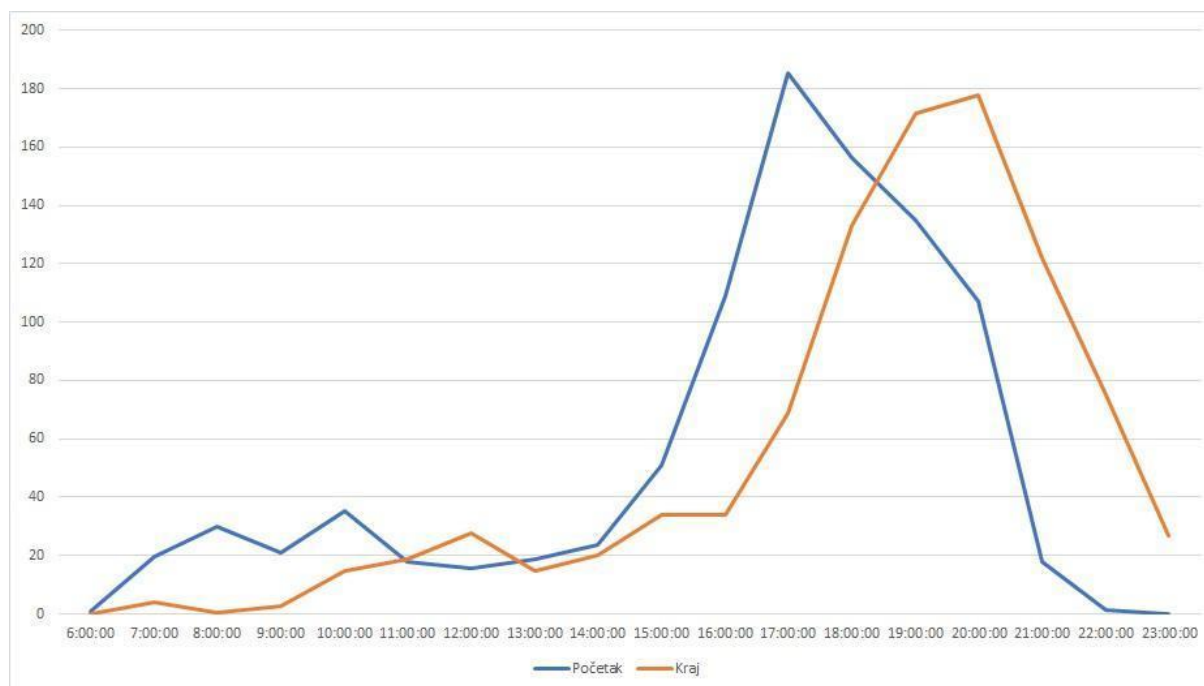


Prosječno vrijeme putovanja za većinu ispitanika iznosi između 20 i 40 minuta što, polazeći od generalne pretpostavke da je većina korisnika sustava javnog prijevoza te brzinu putovanja od 20 do 30 km/h, implicira da se udaljenosti kreću u intervalu od 7 do 20 kilometara.

Rezultati vidljivi iz Grafikona 2 pokazuju da 60 % zabilježenih odgovora odgovara udaljenostima putovanja do 7 kilometara, dok 80 % putovanjima do 10 kilometara. Usporedbom s podatkom od 85 % obveznih putovanja, odnosno 60 % svih putovanja unutar 30 minuta putovanja, može se procijeniti da prosječna brzina putovanja iznosi približno 15

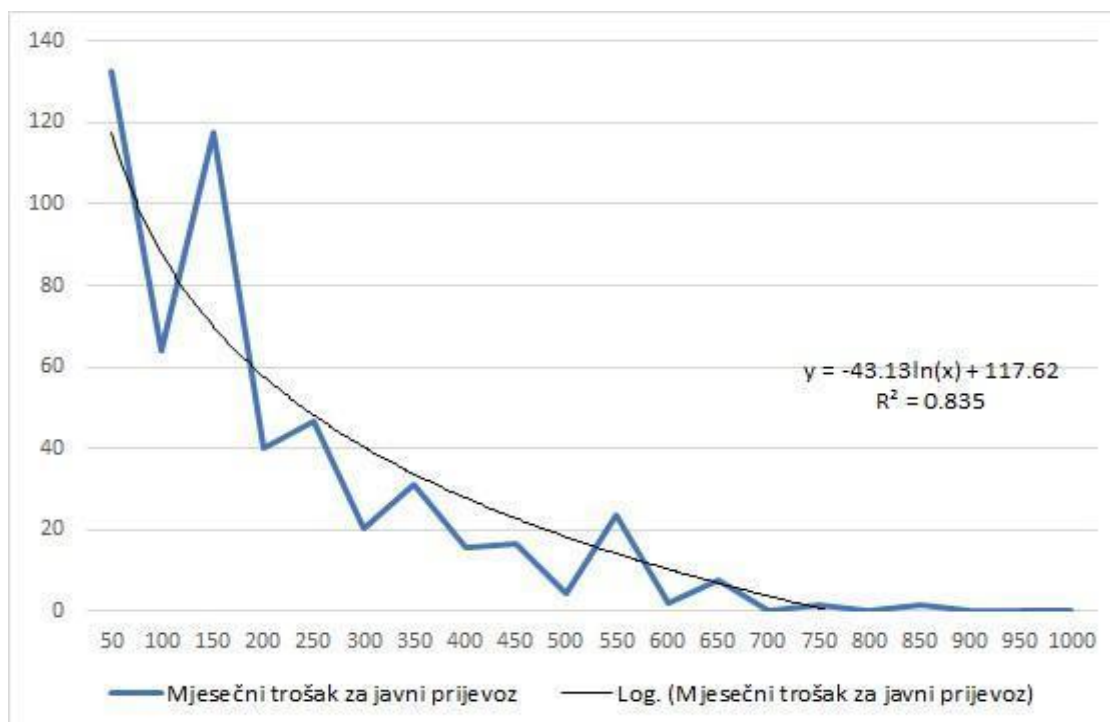
km/h što odgovara brzinama sustava javnog prijevoza čime se može dodatno pretpostaviti da na većim udaljenostima od 10 kilometara većina mladih koristi osobni automobil.

Grafikon 3. Najčešće vrijeme početka i završetka aktivnosti



Najčešće vrijeme polaska na aktivnost utvrđeno je u periodima od 16 do 18 sati popodne, dok je povratak bio od 19 do 21 sat za najveći broj ispitanika. Usporedbom te dvije brojke dobiva se prosječna vrijednost od 2 sata koju mlada osoba provede na svojoj aktivnosti. Ako je poznato da se u nekim sredinama kao što je npr. Daruvar i okolica javni prijevoz veže za školu, odnosno da su termini polazaka i dolazaka busova vezani za početak i završetak nastave jasno je da je mladima u takvim sredinama onemogućen odlazak na aktivnosti koje im se nude.

Grafikon 4. Mjesečni iznos novca koji mladi izdvajaju za prijevoz



Mjesečni trošak putovanja za većinu korisnika je ispod 400 kuna što sugerira njihovu potpunu ovisnost o sustavima javnog prijevoza. Također većina vrijednosti je iznad 200 kuna što pokazuje i izrazitu financijsku nemogućnost mladim osobama korištenje drugih načina putovanja zbog visokih troškova sustava javnog prijevoza.

Isto tako, utvrđeno je da od mladih koji koriste javni prijevoz, 46,2% se slaže s tvrdnjom da im je potrebna financijska potpora obitelji ili drugih osoba kako bi financirali korištenje javnog prijevoza.



3. OPIS METODOLOGIJE ANALIZE LITERATURE

Kvalitetnija mobilnost u određenoj urbanoj sredini podrazumijeva uporabu održivih načina putovanja, kao što su javni prijevoz (željeznica i autobus), nemotorizirani načini putovanja (bicikl i pješčenje), uz smanjenje upotrebe osobnih vozila u gradskim (lokalnim) putovanjima. Razmjerno broju stanovnika u urbanim sredinama, veći je i broj mladih osoba s invaliditetom. Svaka osoba ima potrebu sudjelovati u prometu, pa zbog toga prometni sustav mora biti spreman omogućiti svakoj osobi sudjelovanje u svim granama prometa. Prometni sustav mora biti prilagođen mogućnostima osoba s invaliditetom, pogotovo javni prijevoz u urbanim sredinama.

Prijevozni sektor koji bi bio ravnomjerno dostupan svima mora pružati informacije i usluge na način da ih može koristiti svaki putnik i mora imati educirano osoblje spremno u svakom trenutku priskočiti u pomoć putniku s invaliditetom.

Kao dio većeg istraživanja kojeg su provele partnerske udruge u sklopu projekta Mreža za aktivaciju mladih u fokus grupama s mladima istražena je i tema prometne mobilnosti. U 72 fokus grupe provedene u veljači, ožujku i travnju 2021. godine pojedini mladi navode da bolja prometna povezanost dovodi do većeg stupnja aktivacije čemu pridonosi dostupnost osobnog vozila te postojanje prostora za mlade, dok prema mišljenju mladih loša prometna povezanost može imati negativne implikacije na razinu aktivacije čemu pridonosi loša učestalost i dostupnost javnog prijevoza i financijska ovisnost mladih. Sudjelovanje je uvjetovano prometnom povezanošću i mogućnošću njihovog dolaska na određenu lokaciju što znači da ukoliko stanuju u naselju koje je slabije prometno povezano s mjestom realizacije aktivnosti, a nemaju mogućnost korištenja osobnog vozila, veća je vjerojatnost da neće niti sudjelovati u istoj.

Na panel raspravi održanoj 26. studenoga 2021. u Samoboru čuli su se zanimljivi prijedlozi unapređenja prometnog sustava i položaja mladih. Uvođenje integriranog prijevoza i mikro prijevoza koje je praksa u EU već dugi niz godina olakšao bi prometnu povezanost mladih, ali i ostatka populacije. Naime, kod integriranog prijevoza se radi o integraciji svih prijevoza u jedan sustav gdje se putniku osigurava jedinstvena, jeftina karta s usklađenim polascima i pristupu parkingu kako bi dio putovanja mogao koristiti osobno vozilo, a u nastavku prijeći na druga vozila; željeznicu, autobus, tramvaj i ostala koja imaju usklađene polaske i za koje je potrebna jedinstvena karta. Kada se razmatra mikro prijevoz govori se o organizaciji prijevoza gdje on inače ne postoji na način da ne postoji klasičan red vožnje, već se on i trase prilagođavaju korisnicima pa se tako korisnike pita kada im i do kuda treba prijevoz, a zatim se prema potrebama korisnika za svaki sljedeći dan kreiraju rute i vremena polazaka. Pojam mikro prijevoza uvršten je u novi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu.



Za navedeno je potrebno implementiranje informatičkog sustava u prometnu infrastrukturu kako bi se ostvarila brža i jednostavnija komunikacija korisnika i pružatelja usluga. Razvoj aplikacija (kao što je BlaBlaCar) kojima bi privatne osobe razvozile mlade i ostale građane jedan je od prijedloga koji bi mladima u ruralnim sredinama olakšao mobilnost.

Povećanje kvalitete mobilnosti poboljšanjem cjelokupne prometne povezanosti mladih osoba na području Europske unije, pa tako i Republike Hrvatske predstavlja jedan od velikih izazova. Strateški dokumenti Europske unije definiraju taj izazov kao jedan od ciljeva koje je potrebno što prije ispuniti nizom mjera. Strateški dokumenti i različita istraživanja definiraju postojeće i buduću legislativu Europske unije koja se potom usklađuje sa legislativom Republike Hrvatske.

Legislativni dokumenti viših razina (Europska unija - Republika Hrvatska) definiraju okvire djelovanja, strateške ciljeve i ključne pokazatelje ishoda pojedinih ciljeva. Legislativni dokumenti nižih razina (regionalna i lokalna samouprava) definiraju posebne ciljeve i mjere koje je potrebno implementirati na njihovo područje kako bi se postigli zacrtani ciljevi na razini cijele države i Europske unije.

Primjeri dobrih praksi mogu pomoći svojim iskustvima, problemima te transferom znanja kako bi druga područja mogla implementirati skup mjera koje će uz manje resurse donijeti veće koristi.

3.1. LEGISLATIVA I STRATEŠKI DOKUMENTI EUROPSKE UNIJE

U ovom dijelu istaknuti su dokumenti koji su proizašli iz zakonodavnih tijela EU, u kojima se ističu problematike, te se navode moguća rješenja zajedno sa akcijskim planovima. Glavni takav dokument Europske Unije je **“Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”** koja ističe sljedeće stavke:

Mobilnost i promet važni su svima. Od svakodnevnog putovanja na posao, posjećivanja obitelji i prijatelja, turizma do pravilnog funkcioniranja globalnih lanaca opskrbe robom u našim trgovinama i industrijskoj proizvodnji, mobilnost omogućuje naš gospodarski i društveni život. Putovanje unutar EU-a povećalo je koheziju i ojačalo europski identitet. Druga najveća stavka u rashodima europskih kućanstava upravo je promet, čiji udio u europskom BDP-u iznosi 5 % i u kojem je izravno zaposleno oko 10 milijuna radnika (Sustainable Urban Mobility Plans, 2019.).



Mobilnost uzrokuje i probleme za naše društvo. One uključuju emisije stakleničkih plinova, onečišćenje zraka i vode, zagađenje bukom, ali i nesreće i sudare, zagušenje i gubitak biološke raznolikosti, što utječe na naše zdravlje i dobrobit.

Daleko najveći izazov za prometni sektor jest kako znatno smanjiti emisije i povećati održivost. Preobrazba u tom području istodobno je prilika za poboljšavanje kvalitete života, a europskoj industriji u svim fazama prilika za modernizaciju, stvaranje visokokvalitetnih radnih mjesta, razvoj novih proizvoda i usluga, jačanje konkurentnosti i postizanje globalnog predvodništva polazeći od toga da druga tržišta brzo napreduju prema cilju mobilnosti s nultim emisijama. Uspješna provedba europskog zelenog plana ovisi o našoj sposobnosti da osiguramo održivost cijelog prometnog sektora.

Pandemija bolesti COVID-19 jasno je pokazala da je zaštita dobrog funkcioniranja jedinstvenog tržišta bitna za EU. Kriza je pokazala ključnu ulogu prijevoza te socijalne, zdravstvene i gospodarske štete do kojih dolazi kada je slobodno kretanje osoba, robe i usluga iznimno ograničeno ili čak potpuno onemogućeno. Očuvanje lanaca opskrbe te koordinirani europski pristup povezanosti i prijevozu nužni su za svladavanje bilo koje krize i jačanje strateške autonomije i otpornosti EU-a.

Stoga osiguravanje stvarne otpornosti našeg prometnog sustava na buduće krize mora biti i ključni cilj buduće prometne politike EU-a. Uspostava jedinstvenog europskog prometnog prostora kako je predviđeno Bijelom knjigom iz 2011. i dalje je temelj europske prometne politike. Poticanje kohezije, smanjivanje regionalnih razlika te poboljšanje povezanosti i pristupa svih regija unutarnjem tržištu i dalje su strateški važni za EU.

Ekologizacija mobilnosti mora postati nova osnova za rast prometnog sektora. Mobilnost u Europi trebala bi se temeljiti na učinkovitom i međusobno povezanom multimodalnom putničkom i teretnom prometnom sustavu koji je unaprijeđen povoljnom željezničkom mrežom velikih brzina, široko dostupnom infrastrukturom za punjenje vozila s nultim emisijama i opskrbu obnovljivim i niskougljičnim gorivima te čišćom i aktivnijom mobilnosti u zelenijim gradovima koji pridonose dobrom zdravlju i dobrobiti svojih građana.

Digitalizacija će postati neizostavan pokretač modernizacije cijelog sustava i učiniti ga pouzdanim i učinkovitim. Europa mora isto tako iskoristiti digitalizaciju i automatizaciju kako bi se dodatno povećale sigurnost, zaštita, pouzdanost i udobnost i tako zadržao vodeći položaj EU-a u proizvodnji prijevozne opreme i pružanju povezanih usluga te kako bi se zahvaljujući učinkovitim i otpornim logističkim lancima poboljšala naša globalna konkurentnost.

Iz tog se razvoja ne smije nikoga izostaviti: ključno je da mobilnost bude dostupna i priuštiva svima, da ruralne i udaljene regije budu bolje povezane, pristupačne osobama sa smanjenom pokretljivošću i osobama s invaliditetom te da se u prometnom sektoru osiguraju dobri



socijalni uvjeti, mogućnosti za prekvalifikaciju i privlačna radna mjesta. Europski stup socijalnih prava europski je kompas kojim se osigurava da zelena i digitalna tranzicija budu socijalno poštene i pravedne.

Naposljetku, postojeću paradigmu postupnih promjena moramo zamijeniti paradigmom korjenite preobrazbe. Zato se u ovoj strategiji iznosi plan kojim se europski promet odlučno usmjerava prema održivoj i pametnoj budućnosti. Da bi naša vizija postala stvarnost, u njemu se utvrđuje 10 vodećih područja te iznosi akcijski plan koji će usmjeravati naš rad u sljedećih nekoliko godina. Scenariji na kojima se temelji strategija, a koji su istovjetni onima za Plan za postizanje klimatskog cilja do 2030., pokazuju da se mjerama politike navedenima u ovoj strategiji, uz odgovarajuću ambiciju, može ostvariti smanjenje emisija prometnog sektora od 90 % do 2050. Uzimajući u obzir i analizu iz popratnog radnog dokumenta službi utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim europski prometni sustav mora ići kako bi se ostvarili naši ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti te odražavaju potrebnu razinu ambicije naših budućih politika, i to:

Do 2030.:

- na europskim cestama bit će u upotrebi najmanje 30 milijuna vozila s nultim emisijama,
- 100 europskih gradova bit će klimatski neutralno,
- udvostručit će se željeznički promet velikih brzina,
- skupni prijevoz putnika koji podliježe voznom redu trebao bi biti ugljično neutralan na relacijama kraćima od 500 km,
- automatizirana mobilnost bit će u širokoj upotrebi, plovila s nultim emisijama bit će spremna za tržište.

Do 2035.:

- veliki zrakoplovi s nultim emisijama bit će spremni za tržište.

Do 2050.:

- gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila bit će bez emisija,
- udvostručit će se željeznički teretni promet,
- utrostručit će se željeznički promet velikih brzina,
- multimodalna transeuropska prometna mreža (TEN-T) opremljena za održiv i pametan prijevoz s vezama velike brzine bit će u funkciji na području sveobuhvatne mreže.



Drugi značajan dokument koji pokazuje trenutnu strategiju EU i korake za neposrednu budućnost u je **Strateški plan 2020.-2024. Glavne uprava za mobilnost i promet (DG MOVE)**. U težnji da se osigura da europski prijevoz bude održiv, siguran, pametan, pouzdan, učinkovit i pristupačan, DG MOVE doprinosi pet od šest naslovnih ambicija Komisije koje je postavila predsjednica von der Leyen u svojim političkim smjernicama:

- Europski “Green deal”
- Europa prikladna za digitalno doba
- Gospodarstvo koje radi za ljude
- Jača Europa u svijetu
- Promicanje europskog načina života

Za svaki od ovih prioriteta veže se jedna od glavnih odrednica Općih ciljeva, te se plan razrađuje temeljeći se na ove postojeće ambicije.

Analizirani strateški dokumenti pokazuju temelj i smjer za odabir ključnih smjernica koje će poslužiti za povećanje kvalitete prometne povezanosti mladih. Poboljšanje željezničkog sustava, promoviranje održivih oblika putovanja, integracija svih oblika putovanja ključni su elementi za ostvarenje tog cilja. Takav pristup smanjit će ili ukloniti sve prepreke vezane za njihovu mobilnost s kojima se susreću mlade osobe tijekom svojih aktivnosti.

3.2. LEGISLATIVA I STRATEŠKI DOKUMENTI REPUBLIKE HRVATSKE

U nastavku navodimo strateške dokumente kojima se ističe problematika te se nude prijedlozi, rješenja i smjernice za donositelje odluka za temu prometne povezanosti u urbanim i ruralnim sredinama na kopnu, a tako i u urbanim i ruralnim sredinama na otocima.

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, u postupku je izrade **Nacionalnog plana razvoja otoka 2021.-2027.** (u daljnjem tekstu: NPRO) kao srednjoročnog akta strateškog



planiranja razvoja otoka od nacionalnog značenja (članak 25. Zakona o otocima NN, broj 116/2018, 73/20 - Uredba) čime se stvara podloga za sustavan pristup ulaganjima na području otoka u srednjoročnoj perspektivi, između ostalog i korištenjem bespovratnih sredstava EU.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine. Ova Strategija predstavlja polazišnu točku u novom procesu planiranja prometnog razvoja Republike Hrvatske. Ključna faza tog procesa je izrada Nacionalnog prometnog modela (NPM), koji je razrađen tijekom 2016. godine. Misija strategije je unaprjeđenje prometnog sustava Republike Hrvatske osiguravanjem adekvatnih resursa u cilju stvaranja socijalno, gospodarski i ekološki održive, djelotvorne i kvalitetne infrastrukture i usluga.

Nacionalni program za mlade za razdoblje od 2020. do 2024. (dalje: Program) (Nacrt) je dokument kojim se utvrđuju ciljevi, prioritetna područja i mjere javnih politika za mlade usmjerene na poboljšanje uvjeta i kvalitete života mladih ljudi u društvu punom izazova. Opći cilj Nacionalnog programa za mlade je stvaranje društvenih pretpostavki za razvoj potencijala mladih radi podizanja kvalitete njihovog života i njihove optimalne društvene integracije.

Strateško područje 6. navedene Strategije pod nazivom Mladi u ruralnim područjima ističe da mladi u ruralnim područjima Kontinentalne i Jadranske Hrvatske provode život u otežanim uvjetima te se jednako susreću s problemima poput, nedostatka društvene i gospodarske infrastrukture, nedostatka radnih mjesta 38, lošom prometnom povezanošću javnim prijevozom, nedostatkom prilika za obrazovanjem te nedostatkom kulturnih, sportskih i zabavnih sadržaja.

2019. godine donesen je **Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa.**

Nacionalni plan predstavlja podlogu za korištenje sredstava iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija i to za izgradnju luka, povezivanje otoka s kopnom i međusobno



povezivanje otoka te izgradnju brodova. Na temelju podataka iz analize napravljen je model upravljanja budućim sustavom obalnog linijskog prometa u RH do 2030. godine.

Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu uređuju se uvjeti i način obavljanja usluga javnog prijevoza od općeg gospodarskog interesa s obvezom javne usluge, obavljanja javnog linijskog prijevoza bez obveze javne usluge, uspostava informatičkog sustava javnog prijevoza, povlaštenu prijevoz putnika i vozila, razvrstavanje linija javnog prijevoza, utvrđivanje, usklađivanje i objava redova plovidbe i osiguranje sredstava za kontinuirano, redovito i nesmetano obavljanje javnog prijevoza. Ovim Zakonom utvrđena je kategorija povlaštenog prijevoza što podrazumijeva prijevoz s popustom vozila i putnika i besplatni prijevoz. Pravom na besplatni prijevoz u javnom prijevozu obuhvaćena je kategorija mladih osoba i to učenici i studenti koji svakodnevno putuju do obrazovne ustanove van otoka i oni koji za vrijeme školovanja privremeno borave van otoka, a vikendom dolaze kući.

Zakonom o cestovnom prijevozu određuju se uvjeti i način obavljanja djelatnosti prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prometu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga, prijevoz za vlastite potrebe kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovoga Zakona. Ovim Zakonom obuhvaćena je kategorija mladih (učenici i studenti) jer je utvrđen »*posebni linijski prijevoz*« koji je prijevoz samo za određene skupine putnika (učenika od i do škole, osoba s tjelesnim oštećenjem, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada i sl.), koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz.

Zakon o komunalnom gospodarstvu određuju načela, način obavljanja i financiranja komunalnog gospodarstva te ostala pitanja glede svrhovitog obavljanja komunalnih djelatnosti. Jedna od komunalnih djelatnosti navedenih ovim Zakonom je i prijevoz putnika u



javnom prometu. Pod prijevozom putnika u javnom prometu razumijeva se prijevoz putnika na linijama unutar zona koje utvrđuju jedinice lokalne samouprave, za čija područja se prijevoz odvija, osim prijevoza željeznicom koji se uređuje posebnim propisima.

Analizirani strateški dokumenti i legislativa na razini Republike Hrvatske usklađeni su sa strategijama više razine (Europska unije). Dodatno legislativa služi kao osiguravanje implementacije mjera koje su definirane u strateškim dokumentima. Tim pristupom detektirane su određene skupine u populaciji čija mobilnost je ograničena njihovim statusom (mlade osobe, osobe s invaliditetom, otočani i dr.) te se tim kategorijama omogućuje veći stupanj mobilnosti nego koji sami u svojim uvjetima mogu osigurati.

3.3. LEGISLATIVA I STRATEŠKI DOKUMENTI LOKALNE I REGIONALNE RAZINE

Plan održive urbane mobilnosti strateški je plan koji uzima u obzir integracijske, sudioničke i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova za mobilnošću te osigurao bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini. (Projekt izrade plana održive urbane mobilnosti Grada Siska (SUMP), Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2017).

Plan održive urbane mobilnosti temelji se na sljedećim načelima:

- Planiranje održive mobilnosti u “funkcionalnom urbanom području”
- Suradnja među institucijama
- Uključivanje građana i dionika
- Procjena trenutne i buduće izvedbe
- Definiranje dugoročne vizije i jasan plan
- Razvoj svih načina prijevoza na integrirani način
- Priprema nadzora i procjene - Osiguravanje kvalitete

Plan održive urbane mobilnosti strateški je i integrirani pristup za učinkovito rješavanje složenosti urbanog prometa. Njegov glavni cilj je poboljšati pristupačnost i kvalitetu života ostvarivanjem pomaka u smjeru održive mobilnosti. POUM podržava donošenje odluka na temelju činjenica, odluka koje se vode dugoročnom vizijom za održivu mobilnost.



Ključan element za postizanje toga jest temeljita procjena trenutne situacije i budućih trendova, na široko prihvaćena zajednička vizija sa strateškim ciljevima te integrirani komplet zakonskih, promotivnih, financijskih, tehničkih i infrastrukturnih mjera kako bi ostvarili ciljeve čija primjena mora pratiti sustavni nadzor i procjenu. (Projekt izrade plana održive urbane mobilnosti Grada Siska (SUMP), Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2017.) Izradom plana održive urbane mobilnosti pomoću mjera upravljanja prijevoznom potražnjom pridonosi se održivom razvitku gradova.

Gradovi se međusobno razlikuju prema mnogobrojnim čimbenicima, kao što su primjerice: broj stanovnika, površina, sustavi javnog gradskog prijevoza i drugi, ali zajednički problem su uglavnom prometna zagušenja i sigurnost prometa. Pažljivim odabirom mjera upravljanja prijevoznom potražnjom integrativnim paketima može se postići sinergijski učinak, te izraditi kvalitetan prometni plan. (Projekt izrade plana održive urbane mobilnosti Grada Siska (SUMP), Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2017).

Plan održive urbane mobilnosti odnosi se na 7 glavnih područja djelovanja:

- ulogu institucija;
- javni prijevoz;
- pješački i biciklistički promet;
- cestovnu mrežu;
- gradsku logistiku;
- prometnu sigurnost;
- ulogu javnog i privatnog sektora.

Cilj Plana održive mobilnosti u gradovima je stvaranje održivog transportnog sustava u gradovima pomoću:

- osiguravanja dostupnosti poslova i usluga svima
- poboljšanja sigurnosti i zaštite
- smanjenja zagađenja, emisije stakleničkih plinova i potrošnje energije - povećanja učinkovitosti i ekonomičnosti u transportu osoba i roba - povećanja atraktivnosti i kvalitete gradskog okoliša.



Nastavno na postojeću praksu i propise, osnovne karakteristike Plana su sljedeće:

- jasna vizija, svrha i mjerljivi ciljevi
- održivost koja će uravnotežiti ekonomski razvoj, društvenu pravednost i kvalitetu okoliša
- integrirani pristup - koji uzima u obzir praksu i politike različitih sektora i razina uprave
- revizija transportnih troškova i koristi - uzimajući u obzir šire društvene troškove i koristi
- participacijski pristup - koji uključuje građane i sudionike od početka do kraja procesa planiranja. (Projekt izrade plana održive urbane mobilnosti Grada Siska (SUMP), Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2017.)

3.3.1 Primjeri dobrih praksi u otočnim područjima

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja proglasio je **grad Krk na otoku Krku najboljim malim gradom u izboru nagrade "Smart City" u 2021. godini**. Koncept "Smart City" spaja informacijsku i komunikacijsku tehnologiju i razne fizičke uređaje povezane s mrežom kako bi se optimizirala učinkovitost gradskih usluga. Također, sustav pametnog grada omogućuje gradskim vlastima da vide kako se grad razvija te moguće preinake sustava u budućnosti. Prema Strategiji razvoja pametnog grada Grada Krka 2018. - 2022. želi se ostvariti transformacija grada u odnosu na snažniju, učinkovitiju i održivu primjenu digitalnih tehnologija događa se u nekoliko strateških područja, a jedan od strateški područja je prometna mobilnost. Ciljevi koji se žele ostvariti, prema navedenoj Strategiji, u području prometne mobilnosti; grad Krk bez prometnih gužvi, s interaktivnim i inovativnim prometnim rješenjima - smanjiti pritisak automobilske prometa na gradsku jezgru unaprjeđenjem sustava parkiranja, poticanjem korištenja bicikala te unaprjeđenjem uvjeta u javnom prijevozu.

Mjere: unaprjeđenje sustava parkiranja, uspostavljanje pilot-projekta "pametnog raskršća", promocija ekološki održivih oblika prometovanja, pametne autobusne čekaonice. Sustav **najma e-bicikala KrkBike** koji ima zadaću unaprjeđenje turističke i prometne infrastrukture, odnosno podizanje kvalitete života otočana te brendiranje otoka kao eko-destinacije. Riječ je o projektu realiziranom zahvaljujući ulaganjima svih sedam lokalnih samouprava otoka Krka i Komunalnog društva Ponikve eko otok Krk d.o.o. te potporama Ministarstva turizma Republike Hrvatske i Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost. U sklopu projekta, u gradu Krku i svim otočnim općinama, izgrađene su stanice za iznajmljivanje bicikala koje se sastoje od upravljačkog ormara, 10 postolja s e-biciklima i klupe za punjenje laptopa ili mobitela te popravak samih bicikala. Svi sustavi za iznajmljivanje e-bicikala međusobno su



umreženi tako da se e-bicikl može iznajmiti na jednoj, a vratiti na drugoj lokaciji. Prednost takvog koncepta povezivanje je čitavog otoka te umrežavanje svih općina i grada Krka u jednu cjelinu.

Revitalizacijom otočnih luka pod nazivom "Renesansa na hrvatskoj obali" ugovorena su 32 projekta duž Jadranske obale za obnovu malih primorskih i otočkih luka te izgradnju i dogradnju trajektnih pristaništa. Osim boljeg povezivanja, investicije utječu na velik i često istican problem na otocima – demografsku obnovu, čiji su temelj zapošljavanje i ravnopravni životni uvjeti. Ove uvjete također mogu ostvariti samo investicije, čak i u slabo naseljenim otocima. Sve to će u konačnici rezultirati povećanjem dostupnosti zapošljavanja, obrazovanja i drugih usluga otočnim zajednicama te poboljšanjem integriteta hrvatskih otoka u širu prometnu mrežu. Realizacija ovog projekta utjecat će na povećanje kapaciteta, kvaliteta i sigurnosti linijskog prijevoza.

3.3.2 Primjeri dobrih praksi u ruralnim područjima

(Su)financiranje vozačkog ispita mladim osobama u ruralnim sredinama prijedlog je koji bi mogao zaživjeti u ruralnim sredinama. Općina Viškovci u Osječko-baranjskoj županiji primjer je koja upravo tu mjeru koristi kako bi olakšala mladima mobilnost. Mladima do 30 godina koji imaju prebivalište na području općine sufinancira u iznosu od 50% polaganje vozačkog ispita (Općinsko vijeće Općine Viškovci, 2021).

S ciljem povećanja mobilnosti djece i učenika te iseljavanja iz ruralnih sredina Vlada Republike Hrvatske donijela je odluku o provođenju pilot-projekta kojim se od 1. listopada 2021. do 31. prosinca 2022. uvodi besplatan željeznički prijevoz djece i učenika osnovnih i srednjih škola na području RH (Vlada Republike Hrvatske, 2020; HŽPP, n.d).

Ruralna područja predstavljaju najveći broj mladih koji se moraju oslanjati na mogućnost prijevoza od roditelja ili poznanika, te time izgube jednu od vitalnih potreba za aktivaciju mladih, a to je samostalnost. Često sama činjenica da mladi ne mogu samostalno doseći sadržaj koji bi ih mogao interesirati odvraća mlade od sudjelovanja.

To se trenutno diljem Europe počelo rješavati solucijama Demand-based transporta (ili prijevozom koji reagira na potražnju). Bezbroj regionalnih linija koje su bile ili nepostojeće ili čak proračunski neisplative su se zamijenile ovom solucijom. Jedan primjer je prijevoz ColBus - koji se koristi u talijanskim Apeninima. Financiran pomoću Interreg projekta, **ColBus** je u suradnji sa Siemensovim Pandam-Mobility kreirao mogućnost javnog prijevoza koji se odvija ovisno o osobnim potrebama putnika. Cijena vožnje kreće od cijene autobusne vožnje



gradom, i raste ovisno o zonama vožnje (udaljenosti krajnje točke). Prijevoz se naručuje pomoću mobilne aplikacije, poziva ili putem mail-a.

Ovakva solucija se pokazala iznimno uspješnom. Korisnici su znatno povezaniji sa ostatkom ruralnih i urbanih naselja.

3.3.3 Primjeri dobrih praksi u urbanim područjima

Iz primjera dobre prakse moguće je izdvojiti određene modalitete koji se tiču poboljšanja kvalitete života mladih osoba u tim mjestima:

Uvođenje sustava javnih bicikala odnosi se na sustave javnih bicikala kojima se pruža usluge iznajmljivanja bicikala koje su namijenjene kratkoj vožnji (manje od 5 km ili vremenu putovanja od 30 minuta) za urbana putovanja. Takav se sustav sastoji od voznoga parka bicikala (mogućnost i e-bicikla) i mreže automatskih stanica gdje se bicikli mogu spremati i raspodijeliti. Bicikli se mogu iznajmiti na jednoj stanici, a vratiti na drugoj. Ovaj koncept razrađen je u Planu održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice.

Usluga javnog automobila - carsharing jedna je od mjera *upravljanja mobilnošću u gradovima, a predstavlja alternativni način prijevoza te je u tom smislu poticaj za smanjenje vožnje vlastitim automobilima. Carsharing predstavlja jednu od opcija sustava zajedničkih vožnji osobnim vozilima, a temelji se na korištenju osobnog automobila koji je u vlasništvu treće osobe (poslovnog subjekta), a koja omogućava korisnicima da se po gradu i okolici ne voze svojim vozilom nego zajedničkim automobilom koji se preko standardizirane kartice podiže na posebno određenim terminalima, uz definiranu naknadu. Koncept carsharinga detaljno je obrađen u Projektu izrade plana održive urbane mobilnosti Grada Siska*

Uvođenje prostora zajedničke namjene u središtu grada; Za uređenje prostora gradskog središta gdje nije moguće u potpunosti obustaviti prometovanje motornih vozila, a gdje dominira pješački i biciklistički promet, planirati uvođenje prostora zajedničkih namjena. Ta zona predstavlja prostor u kojem će se istim površinama kretati pješaci i biciklisti kao i motorna vozila, ali pod uvjetom da su motorna vozila u podređenom položaju u odnosu na pješake i bicikliste, odnosno da je uvedena zona smirenog prometa. Na ovaj način destimulirat će se korištenje motornih vozila u takvim zonama. Definiranje prostora zajedničke namjene nalazi se u Planu održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice.

Projektom Povećanje integrirane mobilnosti na području Grada Šibenika grad će građanima omogućiti korištenje integriranog prijevoza. Naime, planira se izrada studije organizacije i integracije javnog prijevoza, izrada aplikacije, izgradnja i opremanje logističkog centra i nabava 11 niskopodnih autobusa. Građani će tako preko aplikacije moći pregledavati slobodna



4. SMJERNICE ZA RAZVOJ BUDUĆIH POLITIKA U PODRUČJU PROMETNE POVEZANOSTI MLADIH OSOBA

Smjernice budućih politika za temelj moraju imati dva osnovna skupa podataka. Prvo su relevantni podaci o kretanjima i aktivnostima mladih određenog područja, dok su drugi razina suradnje između svih dionika sustava mladih (mlade osobe, roditelji, pružatelji usluga mladim osobama i donositelji politika).

Pružatelji usluga mladim osobama su sve gospodarske ili druge tvrtke, udruge, centri u kojima mladi mogu ostvariti svoje potrebe, želje ili obaveze. Donositelji odluka su kreatori politika koje se odnose na mlade osobe (do 30 godina starosti).

Odgovornost za implementaciju smjernica je na sljedećim donositeljima odluka:

- Jedinice lokalne samouprave;
- Županije;
- Ministarstva;
- nacionalni ili komunalni prijevoznici.

Popis ključnih mjera koje bi donositelji odluka trebali razviti i implementirati u svoja područja djelovanja:

- Financiranje mjesečne pretplatne karte;
- Informacijski sustav;
- Organiziranje mikro prijevoza;
- Financiranje vozačke dozvole/troškova prijevoza;
- Intermodalnost;
- Financiranje nabavke bicikla i/ili osobnih prijevoznih sredstava.

U sljedećoj tablici grupirano je šest ključnih mjera koje bi donositelji odluka trebali razviti i implementirati u svoja područja djelovanja kako bi mladim osobama osigurali veći stupanj mobilnosti i dostupnosti različitih sadržaja.

U tablici je dan opis svake pojedine mjere te na koje područje (urbana, ruralna, otoci) prometne povezanosti mladih se odnosi pojedinačna mjera (zelena kvačica odnosi se na sredine u kojima se preporuča određena smjernica, a crveni križić gdje nije potrebna implementacija smjernice).



Redni broj	Opis smjernice	Prometna povezanost mladih u urbanim sredinama	Prometna povezanost mladih u ruralnim sredinama	Prometna povezanost mladih na otocima
1.	Financiranjem u 100 % obliku mjesečne pretplatne karte mladima se omogućuje korištenje javnog prijevoza te povezivanje otoka i glavnih županijskih središta	√	√	√
2.	Osigurati digitalizirani informacijski sustav koji će mladima preko web aplikacija, pretraživača, društvenih mreža pružati točne, jasne i kvalitetne informacije o prometnom sustavu njihove sredine	√	√	√
3.	Organiziranjem mikro prijevoza sukladno Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu omogućilo bi se mladim osobama putovanje i povratka mjestu stanovanja njihovim potrebama/željama	X	√	√
4.	Financiranjem u 100 % obliku i sufinanciranje u određenom postotku vozačke dozvole ili troškova prijevoza osobnim automobilom omogućilo bi se mladim osobama putovanje i povratka mjestu stanovanja njihovim potrebama/željama u slučajevima kada je organiziranje sustava javnog prijevoza putnika potpuno neisplativo	X	√	√
5.	Osiguravanjem mjesta za smještaj (parkiranje) bicikala i osobnih prijevoznih sredstava u tračničkim vozilima, gradskim autobusima i trajektima/katamaranima uz minimalnu cijenu ili besplatno osigurava se veći stupanj mobilnosti uz veće mogućnosti za putovanjima mladih osoba na duže relacije (prigradska, međugradska/međumjesna) putovanja	√	√	√
6.	Financiranjem u 100 % obliku i sufinanciranje u određenom postotku bicikla, električnih bicikala ili osobnih prijevoznih sredstava koje bi mladim osobama omogućile savladavanje potencijalno problematičnih geografskih elemenata ili prostorne udaljenosti.	√	√	√
7.	Daljnji razvoj i implementacija sustava javnih bicikala ("bike sharing") u gradovima i urbanim sredinama na otocima kroz povećanje stajališta, broj bicikala unutar sustava te izrazito povoljne cijene za mlade, po mogućnosti besplatno, osiguralo bi veći stupanj mobilnosti.	√	X	√



Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog socijalnog fonda.



Navedene mjere zajedničkom implementacijom mogu postići tri ključna cilja. Prvi cilj je povećanje dostupnosti sadržaja mladima kroz osiguravanje mogućnosti putovanja do željene lokacije (osiguran prijevoz od mjesta stanovanja do mjesta sadržaja). Drugi cilj je smanjenje vremena putovanja na najnižu moguću vrijednost kako bi se reducirao utjecaj prostorne udaljenosti. Treći cilj je smanjenje troška putovanja kako bi mladima bila osigurana mogućnost većeg broja različitih sadržaja.

Procjene su sljedeće koje bi navedene mjere mogle ispuniti:

- Mjesečni trošak mobilnosti za većinu mladih (preko 90 %) određenog područja do 500 HRK vlastitog sufinanciranja;
- Vrijeme svakodnevnih putovanja (bez obzira posao, škola ili slobodne aktivnosti) za većinu mladih (preko 90 %) unutar 30 minuta sustavom javnog prijevoza, biciklom ili osobnim prijevoznim sredstvima;
- Osiguravanje povezanosti (javni prijevoz, prometna infrastruktura) do mjesta aktivnosti/sadržaja u periodu od 5 sati ujutro do ponoći bez obzira na datum.

NOVA RJEŠENJA ZA RURALNU MOBILNOST

Postalo je hitno ponuditi nova rješenja za ruralnu mobilnost za ljude koji žive na selu ili na periferiji urbanih područja. Iako su neke možda već implementirane u određenim regijama, nisu dovoljno zrele i treba ih poboljšati.

Daljnji napredak u zajedničkoj mobilnosti kako bi ona postala istaknutija opcija za ruralnu mobilnost, bilo da se radi o zajedničkom prijevozu, dijeljenju automobila ili organiziranom autostopom;

- Olakšati multimodalnost i učiniti je jednostavnijom;
- Promicanje niskougljičnih vozila uvođenjem više mjesta za punjenje električnih vozila;
- Poticanje korištenja bicikala stvaranjem više biciklističkih staza, ponudom sigurnih parkirališta, zelenih staza ili usluga dijeljenja električnih bicikala;
- Promicanje pješačkih i biciklističkih autobusa za dolazak i odlazak u školu;
- Poboljšanje transporta koji odgovara potražnji. Kako bi spriječio prazne vožnje, takozvani Demand-responsive transport (prijevoz koji reagira na potražnju) optimizira rute i zadovoljava potrebe svakog korisnika.



6. LITERATURA

- Škorvaga, M. i Gašparović, S. (2020). Utjecaj prometa na život stanovnika Općine Zdenci. *Geografski Horizont*, 66(1), 35-43.
- Škugor, A. M. (2017). *Obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije- socijalni aspekt utjecaja prometa* (Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu. Prirodoslovno – matematički fakultet. Geografski odsjek).
- Općinsko vijeće Općine Viškovci. (2021). *Odluka o sufinanciranju polaganja vozačkog ispita B kategorije*.
<https://www.viskovci.hr/wp-content/uploads/2021/07/Odluka-o-sufinanciranju-polaganja-vozac-kog-ispita-B-kategorije.pdf>
- Vlada Republike Hrvatske. (2020). *Program Vlade republike Hrvatske 2020. – 2024.*
<https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Dokumenti%20Vlada/Program%20Vlade%20Republike%20Hrvatske%20za%20mandat%202020.%20-%202024..pdf> • HŽPP. (n.d). *Besplatna putovanja za djecu i učenike*.
<http://www.hzpp.hr/besplatna-putovanja-za-djecu-i-ucenike?p=271>
- Gradski parking d.o.o. Šibenik. (n.d). *Integrirana mobilnost na području grada Šibenika*.
<http://www.gradski-parking.hr/stranice/integrirana-mobilnost-na-podrucju-grada-sibenika/74.html>
- Panel rasprava, Samobor, 2021.
- Agencija hendal za Udrugu Zamisli, 2021.
- Partnerske organizacije projekta Mreža za aktivaciju mladih – fokus grupe. 2021.
- Babić, D. i Lajić, I. (2001.), *Dilema mladih otočana: Ostanak ili odlazak s otoka - Primjer šibenskih otoka*, Izvorni znanstveni rad, Institut za migracije i narodnosti, Zagreb
- Šiljković, Ž. i Ćuka, A. (2004.), *Traffic connection and reasons for commuting from Zadar islands to Zadar*, Odjel za geografiju, Sveučilište u Zadru
- Rončević N. (2004.), *Programa održivog razvitka kvarnerskih otoka*, Primorsko-goranska županija, Županijski zavod za održivi razvoj i prostorno planiranje, 64-68.



- Plan urbane mobilnosti grada Varaždina – City walk
https://docs.google.com/document/d/1-QdJsXBxWUCJiZrAxjmLKXfVNG-tz_OrMX6Fi2Nklgg/edit
- Analiza mobilnosti osoba s invaliditetom u urbanim sredinama, Mateo Tomašević, završni rad
2020., Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti
<https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz%3A1973/datastream/PDF/view>
- Smjernice za razvoj i provedbu plana održive urbane mobilnosti, European Platform on Sustainable Urban Mobility plans, 2019.
https://www.eltis.org/sites/default/files/croatian_sump_guidelines.pdf
- Plan održive urbane mobilnosti grada Koprivnice - SUMP
<https://koprivnica.hr/wp-content/uploads/2015/08/Plan-odr-ive-urbane-mobilnosti-Grada-Koprivnice-SUMP.pdf>
- Projekt izrade plana održive urbane mobilnosti Grada Siska (SUMP), Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2017. <https://sisak.hr/wp-content/uploads/Projekt-izrade-plana-odr%C5%BEive-urbane-mobilnostigrada-Siska-SUMP-1.pdf>



Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog socijalnog fonda.

