



PROMOVISANJE ODRŽIVOG URBANOG TRANSPORTA U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA

SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT PROMOTION AS A FUNCTION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Veljko Radičević

Gradska uprava grada Niša, Niš, Srbija

Marko Subotić

Saobraćajni fakultet, Doboj, Republika Srpska

Dragana Milić

Gradska opština Medijana, Niš, Srbija

© MESTE NGO

JEL category: **O18, Q01, R4**

Apstrakt

Saobraćajne sisteme u urbanim aglomeracijama karakteriše niz negativnih efekata kao što su zagušenje, opadanje nivoa kvaliteta usluge prevoza, snižavanje bezbednosti saobraćaja, zagađenje vazduha, povećanja nivoa buke i narušavanje životne sredine. Ovi efekti su posebno izraženi u gradskim sredinama. Prema podacima Ujedinjenih Nacija u gradovima živi oko 50% svetskog stanovništva, a očekuje se da taj broj poraste na 61% do 2030. godine. Od donosioca odluka i kreatora politike urbanog transporta se očekuje da uspostave strateški okvir i operativni model za rešavanje problema narastajuće mobilnosti i degradacije životne sredine. Savremeni pristupi u rešavanju navedenih problema mogu se naći u principima održivog transporta, koji se razvio kao deo strategije održivog razvoja.

Ovaj rad, ima za cilj definisanje modela kampanje odnosa sa javnošću za promovisanje održivih vidova urbanog transporta. U radu je najpre predstavljen i analiziran primer iz prakse, međunarodna kampanja „Dan bez automobila“, a zatim je prikazan jedan pristup definisanju u sprovođenju kampanje za podizanje svesti o važnosti promene „saobraćajnih navika“ i njihovom doprinosu očuvanju životne sredine u gradovima. Posebna pažnja je posvećena promovisanju korišćenja javnog gradskog prevoza, bicikala, kao i pešačenja umesto putničkih automobila. Takođe, u radu su predstavljeni rezultati istraživanja poznavanja karakteristika održivog transporta, koji predstavljaju osnovu za izbor adekvatne strategije u cilju efikasnog promovisanja održive mobilnosti u jedinici lokalne samouprave.

Adresa autora zaduženog za korespondenciju:

Veljko Radičević

veljkoradi@gmail.com

Ključne reči: održivi razvoj, održivi transport, kampanja



Abstract

Transport systems in urban agglomerations are characterized by a number of adverse effects such as traffic congestion, deterioration of transport service quality, reduced traffic safety, air pollution, increased noise levels, and negative impacts on the environment. These effects are especially recognizable in city areas. According to United Nation's statistics, about 50% of the world population lives in cities and this figure is expected to grow up to 61% until 2030. It is also expected that both a decision-maker and urban transportation politics creator set up a strategic framework and operational model for solving the conflict of growing mobility and degradation of the environment. Modern solution to the stated problems can be found in the principles of sustainable transport, which emerged as a part of the sustainable development strategy.

This article has an aim to define a model for a public relations campaign that promotes the sustainable means of transport. The part of the article presents and analyzes a real-world example from an international campaign called "The Car Free Day". Furthermore, a model has been presented for conducting a campaign that would raise public awareness about the importance of the need to change people's "traffic habits" and how this would benefit the protection of the urban environment. Special attention has been given to the promotion of the public transport usage, bicycle usage as well as walking instead of using a car.

The paper also presents the results of a research on the sustainable transport characteristics which form a basis for selecting an adequate strategy with a view to effective promotion of sustainable mobility in a local self-management unit.

Key words: sustainable development, sustainable transport, campaign

1 UVOD

Nagli razvoj industrije i povećanje obima saobraćaja, kao i prekomerna eksploatacija šuma doveli su do intenzivnih klimatskih promena koje se negativno odražavaju na floru i faunu i društvo u celini. Saobraćajni sistem predstavlja jedan od osnovnih činilaca ekonomskog rasta i kvaliteta života stanovnika. Istovremeno je jedan od najvećih zagađivača životne sredine, u prvom redu zbog velike emisije štetnih gasova motorizovanih transportnih sredstava, kao i značajan uzročnik promene klime, osiromašenja biološke raznolikosti, pojave buke, vibracija, i značajnog snižavanja nivoa bezbednosti učesnika u saobraćaju. Ekološka šteta uzrokovana saobraćajem konstantno raste. Zbog toga se postavlja pitanje kako osigurati kontinuirani razvoj mobilnosti, a u isto vreme zaštititi prirodu, odnosno redukovati emisiju štetnih gasova, nivo buke i broj saobraćajnih nezgoda.

Razvoj ljudske civilizacije ide uzlaznom linijom, tako da se očekuje da će trošenje prostora i resursa dešavati i u budućnosti. S obzirom da trošenje životne sredine i njenih resursa ima i svoje granice rasta, dalji razvoj mora da bude „usklađeni razvoj-održivi razvoj” za „održivu budućnost”.

Prema rečima Tomasa Džefersona, 6. septembra 1789.godine: „Zemlja s punim pravom i u potpunosti, pripada svakoj generaciji za njenoga trajanja i ni jedna generacija ne sme napraviti dugove koji ne mogu biti plaćeni dok ona postoji”.

Jedna od prvih definicija „održivog razvoja” pojavila se 1980. godine u Svetskoj strategiji zaštite (The World Conservation Strategy, 1980) „Da bi razvoj bio održiv on mora uzeti u obzir socijalne i faktore životne sredine, kao i ekonomske, poštujući ljudske i prirodne resurse, dugoročne i kratkoročne ciljeve i negativnosti alternativnih aktivnosti”.

Održivi razvoj se zasniva, pre svega, na principu intergeneracijske jednakosti. Ukoliko nema poštovanja ovog principa, tada štete u životnoj sredini učinjene u jednoj, prelaze na sledeću generaciju. Dalji razvoj zavisi od biosfere i njenog ekosistema, ali najviše od ljudi i njihovog ponašanja u sredini. Na osnovu preporuka Komisije Evropske zajednice „Održivi razvoj bi mogao da se postigne utvrđivanjem zajedničkih ciljeva i mera u kombinaciji nacionalnih i međunarodnih organizacija i njihove međusobne koordinacije i saradnje”. Najčešće navođena definicija održivog razvoja nalazi se u izveštaju

„Naša zajednička budućnost“, koji je na poziv Ujedinjenih nacija sačinila Svetska komisija za životnu sredinu i razvoj 1987. godine glasi: „Održivi razvoj je razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjice a istovremeno ne ugrožava mogućnost budućih generacija da zadovolje svoje potrebe“.

Svetska komisija za životnu sredinu i razvoj je 1987. godine objavila izveštaj „Naša zajednička budućnost“, u kojem je ukazano na posledice koje na životnu sredinu mogu imati nekontrolisani ekonomski i demografski rast i na potrebu definisanja održivog razvoja. Ova sugestija o potrebi definisanja održivog razvoja razmatrana je na nizu sastanaka, da bi na Ministarskoj konferenciji u Bergenu (Norveška), koju je organizovala norveška Vlada i komisija Ujedinjenih nacija za Evropu, maja 1990. godine, usvojena deklaracija, kojom je proklamovan pojam održivi razvoj. Koncept održivog razvoja usvojila je Evropska unija iste godine. Najzad, Druga konferencija Ujedinjenih nacija o životnoj održana 1992. godine u Rio de Žaneiru, usvajanjem dokumenta „Rio deklaracija o životnoj sredini i razvoju“ proklamovala je koncept održivog razvoja kao model rešavanja ekoloških problema podjednako kako na globalnom i lokalnom planu. (Radulović, et al., 1997)

2 ODRŽIVI TRANSPORT

2.1 Pojam i koncept održivog transporta

Pored pozitivnih efekata koje evidentan rast obima saobraćaja ima na ekonomski prosperitet gradova i regiona, sve izraženije negativne posledice 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 posledica sve većeg korišćenja automobila i nemogućnosti daljeg zadovoljenja potražnje izgradnjom novih kapaciteta saobraćajne ponude grada. Negativni efekti povećanja obima saobraćaja i sve intenzivnijeg korišćenja 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 mogućnosti za obavljanje drugih delatnosti.

Koncept održivog transporta razvio se ranih 1990-tih godina kao deo strategije održivog razvoja. Modifikovanjem definicije Bruntland komisije za održivost planete (United Nations, 1987), moguće je utvrditi definiciju održivog transporta kao sposobnost da se odgovori na današnje transportne potrebe, bez ugrožavanja mogućnosti istog za buduće generacije.

Opšti je zaključak, da je transport žrtva sopstvenog uspeha. Saobraćajna zagušenja su u stalnom porastu i rast je osnovni uzrok postojećih problema zagađenja životne sredine. (Lyons, 2003)

Porast broja individualnih putničkih vozila uslovljava proširenje saobraćajne mreže, što dovodi do smanjenja zelenih površina u gradskim sredinama, povećanje zagađenja vazduha i samim tim dovodi do degradacije životne sredine. Usled 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 (pešačenje, korišćenje bicikala itd.) dovode do pada nivoa kvaliteta života u urbanim sredinama.

Održivi razvoj – samim tim i održivi razvoj saobraćaja zasniva se na principu intergeneracijske jednakosti. Ukoliko nema poštovanja ovog principa, tada štete u životnoj sredini učinjene u jednoj, prelaze na sledeću generaciju. (Đukanović, 1996) Na osnovu toga, u okviru saobraćajnog sistema definiše se transportna politika kao značajan segment održivog razvoja. U skladu sa tim, u Beloj knjizi (2010.godine), predložene su mere sa ciljem da se saobraćajni sistem razvija „prijateljski“ u odnosu na životnu sredinu, kako bi se njeni resursi sačuvali i bili održivi za buduće generacije.

Analizirajući iskustva u okviru EU može se zaključiti da postoji neostvaren cilj – promene balansa između vidova saobraćaja, koji podrazumeva ne samo sprovođenje ambicioznog programa mera transportne politike predložene u Beloj knjizi (COM (2001) 370), već i stalne mere na nacionalnom i lokalnom nivou u okviru drugih politika, odnosno:

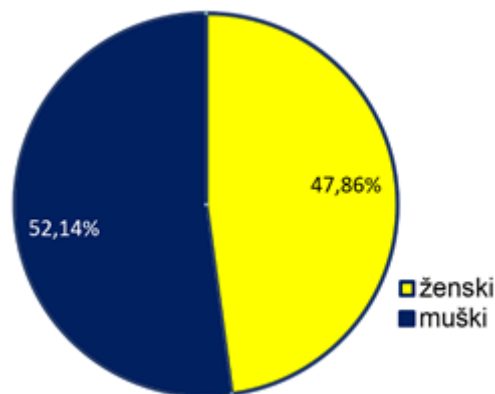
- ekonomska politika mora uzeti u obzir određene faktore koji doprinose povećanju zahteva za transportnom uslugom, naročito faktore povezane sa “Just-in-time“ proizvodnjom i upravljanjem zalihama;
- politika korišćenja zemljišta i urbanog planiranja treba da bude definisana tako da ne bude uzrok povećane mobilnosti usled neuravnoteženog planiranja udaljenosti između kuće i mesta rada;
- socijalna i politika obrazovanja treba da omogući bolju organizaciju radnih i školskih sati kako bi se izbegle gužve na putevima, pri odlascima i dolascima i vikendima, kada se i događa najveći broj saobraćajnih nezgoda;
- politika urbanog transporta treba da bude definisana u cilju uspostavljanja balansa između modernizacije javnih sistema prevoza i racionalnije upotrebe automobila, u skladu sa merama za smanjenje emisije ugljen-dioksida naročito u gradovima i na putevima;
- budžetna i fiskalna politika moraju dostići punu internacionalizaciju eksternih troškova – naročito onih koji se tiču zaštite životne sredine – kao i završetak trans – evropske mreže;
- politika konkurencije mora obezbediti otvaranje tržišta, naročito u sektoru železničkog saobraćaja, kako monopolska pozicija kompanija ne bi dovela do slabijeg kvaliteta javnih usluga;
- politika naučno-istraživačkog razvoja u oblasti saobraćaja i transporta treba da bude harmonizovana na nacionalnom i regionalno nivou.

Realizovanje akcija na lokalnom nivou ima izuzetan značaj, npr. lokalne samouprave mogu biti ekonomski motivisane s obzirom da smanjenjem zagušenja i zagađenja postaju atraktivnije poslovne zone. Ipak, narastajući saobraćajni problemi u evropskim gradovima zahtevali su donošenje posebnih strateških dokumenata, poput Zelene knjige „Mreža po meri građana“ (COM (95) 601, 1996), (COM (96) 0389 final)), i Zelene knjige „Ka novoj kulturi za urbanu mobilnost“ (COM (2007) 551), koji predstavljaju okvir za razvoj održivog transporta u gradovima i daju smernice za operacionalizaciju koncepta održive mobilnosti.

2.2 Istraživanje poznavanja održivog razvoja i održivog transporta

U većini evropskih gradova tokom proteklih dvadeset godina, povećan je obim saobraćaja kao i broj automobila. Sa povećanom upotrebom automobila raste i broj negativnih posledica kao što su broj nastradalih lica i materijalna šteta, zagušenja u saobraćaju, buka, zagađenje vazduha, doprinos globalnom zagrevanju i povećanje prostora zauzetog motornim vozilima. Jasno je da se na neki od problema vezanih za zagađenje do neke mere može delovati smanjenjem potrošnje goriva ili takozvanom „čistijom automobilskom industrijom“, ali drugi problemi ne mogu biti rešeni poboljšanjima u industriji motornih vozila. Ovo se odnosi na ugrožavanje individualnog zdravlja (saobraćajne žrtve i nedostatak fizičke aktivnosti), ekonomiju (kroz zagušenja i gubitak u vremenu), okolinu (upotreba zemljišta, buka i posledice na živi svet) i razdvajanje i gubitak prostora životne zajednice. Ipak, osnovni problem predstavlja to što sve veći broj automobila zapravo ne doprinosi povećanju mobilnosti i na taj način poboljšanju kvaliteta života u gradovima. (Jović, 1996)

Iako je istina da se ovi problemi javljaju na lokalnim nivou, njihov uticaj se oseća na nivou čitavog kontinenta: klimatske promene/globalno zagrevanje, povećani zdravstveni problemi, usko grlo u lancima logistike, itd. Lokalne vlasti ne mogu da se suoče sa svim ovim pitanjima u svojim gradovima, tako da se suštinskom pitanju urbane mobilnosti mora pristupiti na svim nivoima: lokalnom, regionalnom, nacionalnom i evropskom. Evropska unija mora odigrati vodeću ulogu kako bi se privukla pažnja na ovo pitanje.

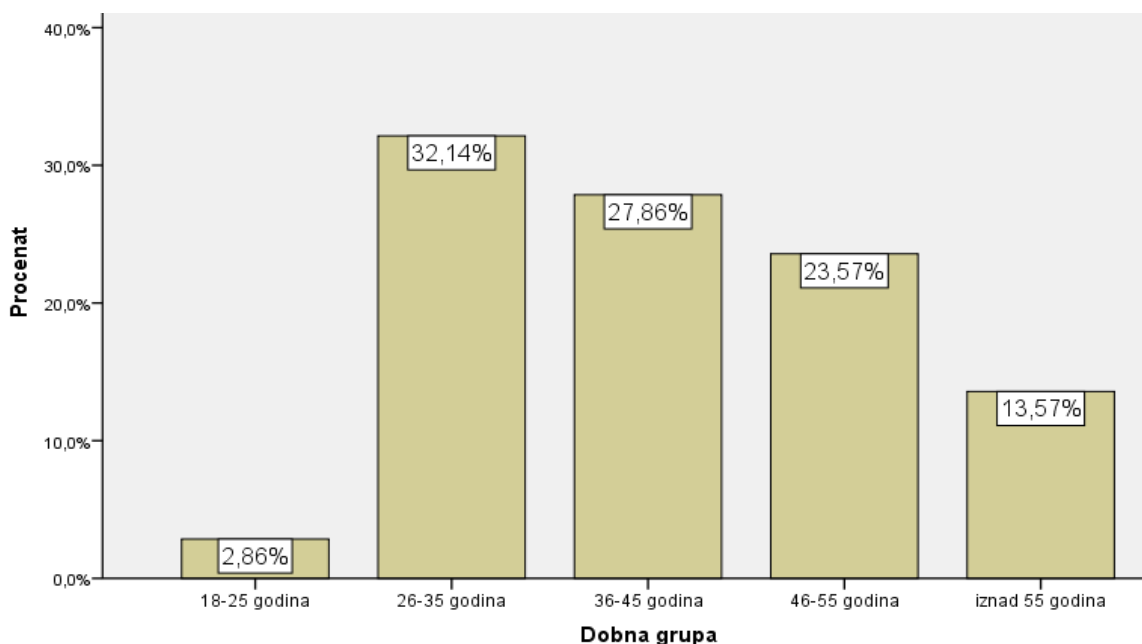


Slika 1. Struktura ispitanika po polu

Primena adekvatnih mera i akcija iz oblasti održivog transporta na teritoriji lokalne samouprave može se realizovati nakon dobijanja realne slike o poznavanju održive mobilnosti, tako da se u toku juna meseca 2013. godine, pristupilo istraživanju mišljenja i poznavanja održivog transporta i održivog razvoja od strane eksperata koji se bave unapređenjem komunalne

infrastrukture i upravljanjem projektima u lokalnoj samoupravi.

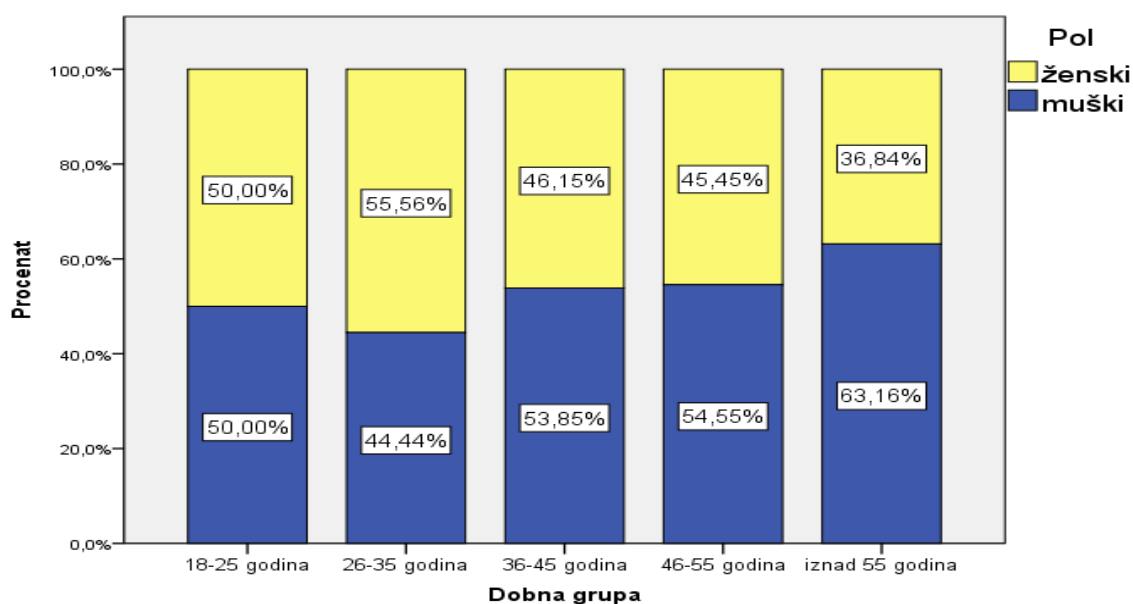
Slika 1 predstavlja grafički prikaz strukture ispitanika - od 140 anketiranih lica 52,14% su muškog pola, dok je 47,86% ženskog pola što pokazuje priličnu ujednačenost među polovima.



Slika 2. Struktura ispitanika po starosti

Analizirajući podatke predstavljene na slici 2 može se zaključiti da je od 140 anketiranih lica, najveći broj 32,14% starosne dobi od 26-35 godina, slede 27,86% starosti od 36-45 godina, zatim 23,57%

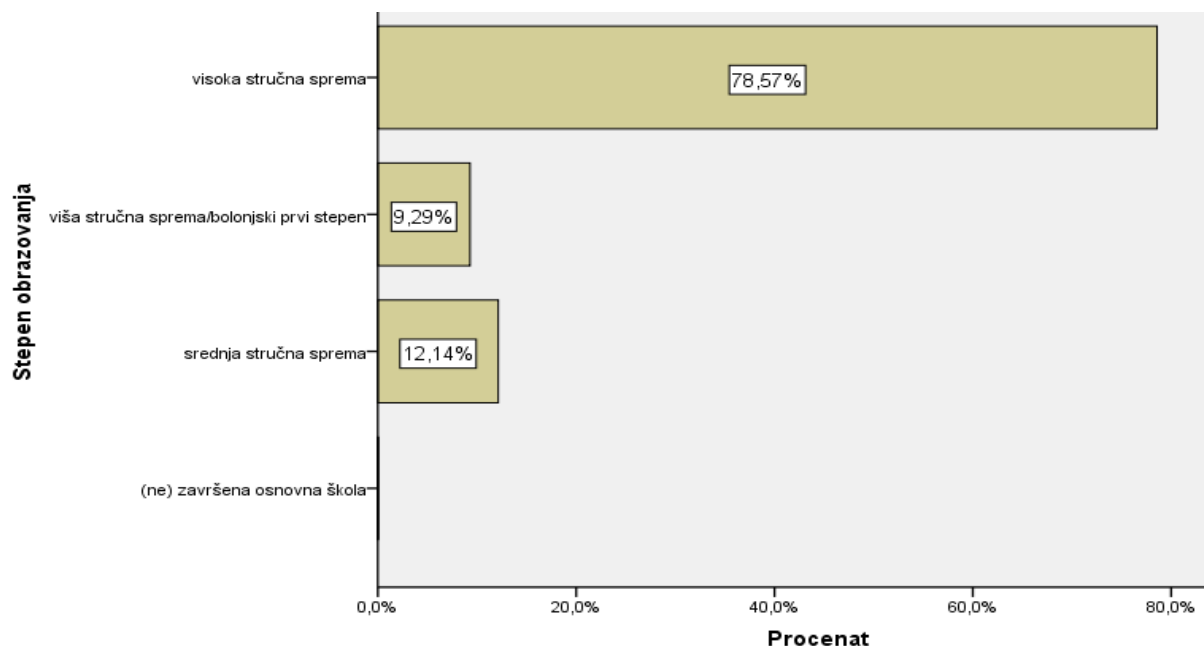
starosti od 46-55 godina, nakon toga 13,57% starosti iznad 55 godina, i na kraju anketirani, starosti od 18-25 godina sa zastupljenošću od 2,86%.



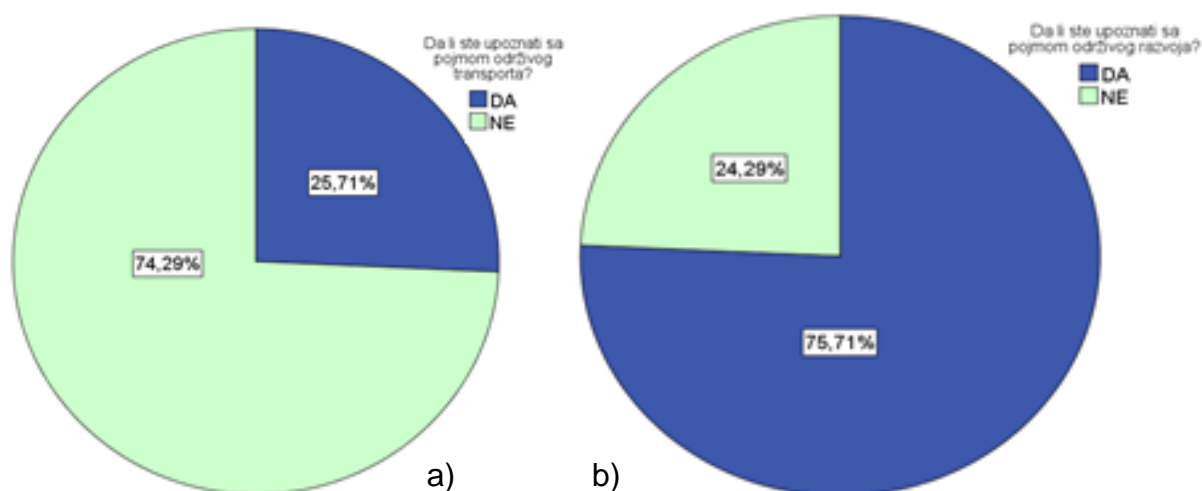
Slika 3. Starosna struktura ispitanika prema polu

U odnosu na 100% od ukupnog broj ispitanika ženski deo populacije u dobnoj grupi od 26-35 godina, i zastupljen je sa 55,56%, u dobnoj grupi od 36-45 godina sa 46,15% i dalje opada u sledećoj grupi, od 46-55 godina starosti sa 54,55%. Od ukupnog broja anketiranih osoba najveći broj muškaraca je starosne dobi iznad 55 godina 63,16%, zatim od 46-55 sa 54,55%, nakon toga opada u dobi od 36-45 godina, na 53,85%. Na osnovu izvršene statističke obrade može se

zaključiti da je više od dve trećine anketiranih lica sa visokom stručnom spremom, tj. završenim fakultetom (78,57%). Članovi nevladinih organizacija, zaposleni u Gradskoj upravi, prvenstveno u Projektnom centru, koji se isključivo bave upravljanjem projektima, najvećim delom su diplomirali na fakultetima. Sa završenom srednjom stručnom spremom je 12,14% anketiranih lica i višom stručnom spremom svega 9,29%.



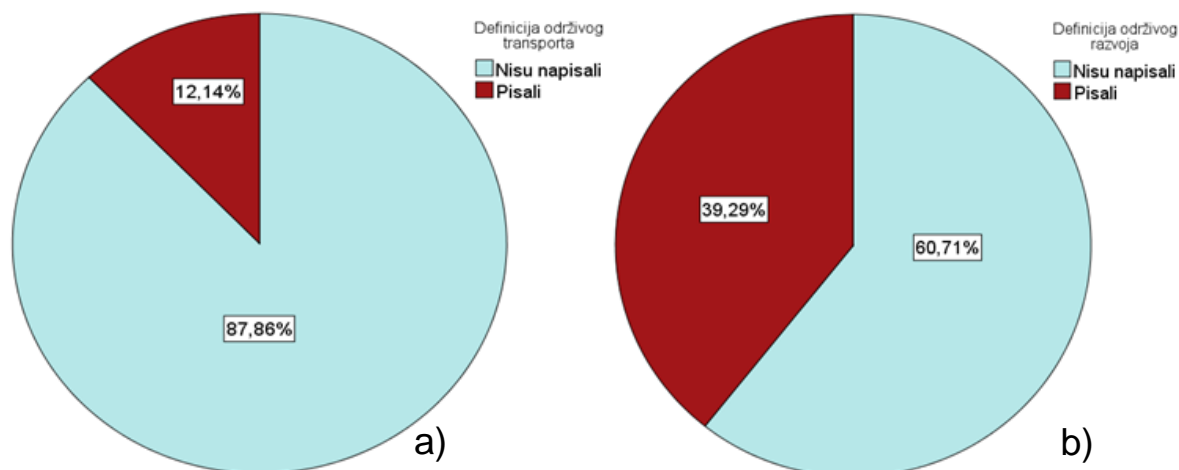
Slika 4. Struktura ispitanika prema stepenu obrazovanja



Slika 5 Prikaz: a) Upoznatost ispitanika sa pojmom održivog transporta
 b) Upoznatost ispitanika sa pojmom održivog razvoja

Od svih anketiranih lica 74,29% nije upoznato sa pojmom održivog transporta, dok je 25,75% lica

upoznato. Od svih ukupnog broja anketiranih, dve trećine, odnosno 75,71% upoznato je sa pojmom održivog razvoja.



Slika 6. Prikaz: a) Definisanje pojma održivog transporta
b) Definisanje pojma održivog razvoja

Na osnovu predstavljenih podataka na slici 6 može se zaključiti da 12,14% ispitanika poznaje značenje održivog transporta, iako se anketirana lica profesionalno bave upravljanjem projektima, takođe, polovina je u tesnoj vezi sa održavanjem i unapređenjem komunalne infrastrukture na teritoriji grada Niša.

U cilju definisanja pojma održivog razvoja od strane anketiranih lica može se zaključiti da je pozitivan odgovor dalo 39,29%, dok 60,71% nije pokazalo dovoljno znanja u vezi održivog razvoja. Svakako da postoji nesklad između ovih podataka sa podacima sa grafikona 5, u kome je navedeno da je 75,71% anketiranih lica upoznato sa pojmom održivog razvoja.

Sprovedenim istraživanjem u vezi poznavanja definicije održivog transporta utvrđeno je da „samo” 12,14% ispitanika poznaje značenje održivog transporta, takođe, ne postoji statistički značajna razlika između pola ispitanika, jer preko 84% ispitanika nije definisalo održivi transport. Analizom dobne grupe i definisanju održivog transporta utvrđeno je da, ne postoji statistički značajna razlika, s obzirom da više od 80% anketiranih nije napisalo definiciju. Takođe, analizom stepena obrazovanja i definisanja održivog transporta utvrđeno je da, ne postoji statistički značajna povezanost, jer više od 85% anketiranih nije napisalo definiciju.

Na osnovu navedenog, može se utvrditi da je potrebno sprovesti kampanje u cilju promovisanja održivih vidova transporta, upoznavanja stanovništva lokalne samouprave sa njihovim

prednostima u vezi sa zaštitom životne sredine, zdravlja ljudi unapređenja bezbednosti i dr.

3 PROMOVISANJE ODRŽIVE MOBILNOSTI PUTEM KAMPANJA

Kampanja se može definisati kao „skup odlučnih, svrsishodnih pokušaja da se informiše, ubedi i motiviše populacija (ili određena grupa populacije) na željene promene koristeći organizovane komunikacione aktivnosti na specifične načine, uz podršku lokalne zajednice ili bez nje”. (Rice & Atkin, 2000)

Pre realizacije kampanje važno je razumeti povezanost između stava o nekom problemu i načina ponašanja, jer je to bitno za uspeh kampanje. Česta greška zbog koje je i nekoliko kampanja doživelo neuspeh je pretpostavka da će se navike brzo promeniti. Nerealno je očekivati da će ljudi koji za prevoz koriste isključivo sopstveni automobil preko noći promeniti tu naviku i početi da koriste javni prevoz. Istraživanja u drugim oblastima, kao što su promocija zdravog načina života, pokazala su da se najpre mora promeniti svest i mišljenje o određenom problemu, pa je tek onda realno očekivati promene u ponašanju. Prema sprovedenom istraživanju u Velikoj Britaniji od strane Ministarstva transporta (engl. Department for Transport, TAPESTRY project), koje je prema rezultatima prihvaćeno u međunarodnoj naučnim krugovima, predstavljeno je „Sedam faza promene”, koji može pomoći u određivanju ciljne grupe, praćenju promena u ponašanju, kao i u izboru adekvatne strategije kampanje, i sastoji se iz:

- lociranja problema
- prihvatanja odgovornosti
- mogućnost izbora
- analiza izabranih opcija
- konačan izbor
- promene u ponašanju
- uobičajeno ponašanje.

Kada se ustanovi i razume način razmišljanja i stav ciljne grupe o saobraćajnim problemima, lakše se može proceniti koji su realni ciljevi kampanje i kako ih postići.

Navike stanovnika urbanih sredina u vezi sa putovanjem uglavnom su vezane za upotrebu vozila koja za pogon koriste fosilna goriva, što sektor prevoza čini glavnim izvorom emisija ugljen dioksida. I, premda, najnovija tehnološka dostignuća (u vezi sa „čistim“ i energetski efikasnim sredstvima prevoza, alternativnim gorivima, kao i „inteligentnim sistemima transporta“) dosta obećavaju, protiv posledica globalnog zagrevanja, moguće je boriti se samo prelaskom na održivije sisteme prevoza, poput bicikala, pešačenja, upotrebe javnog prevoza, zajedničkog korišćenja automobila, kao i kombinovanog korišćenja sredstava i javnog prevoza.

U okviru kampanje u cilju upoznavanja sa pozitivnim efektima i pridobijanja većeg broja ljudi za korišćenje održivog transporta kao segmenta održivog razvoja, prema Zelenoj knjizi „Ka novoj kulturi za urbanu mobilnost“ (COM (2007) 551), utvrđena su tri osnovna održiva načina prevoza/kretanja zajedno sa svojim uzajamnim vezama (intermodalnost):

- Javni prevoz
- Bicikl kao prevozno sredstvo
- Pešačenje.

Javni prevoz predstavlja središnju temu kampanje održive urbane mobilnosti. Potrebno je promovirati intermodalna rešenja sa davanjem jasnih obaveštenja o povezanosti javnog prevoza sa drugim vidovima saobraćaja, dokazujući da predstavlja kvalitetnu alternativu upotrebi privatnih automobila.

Raznovrsne mere u cilju promovisanja korišćenja bicikla kao prevoznog sredstva, kao i njegovog kombinovanja sa javnim prevozom. U ovom domenu moguće je omogućiti prevoženje bicikala vozilima javnog prevoza van vršnih časova,

postaviti nove češljeve za bicikle kako unutar vozila javnog prevoza, tako i na stanicama, kako bi se građani podstakli da koriste bicikl kako bi stigli do najbliže stanice javnog prevoza.

Kampanja je izvanredna prilika da svi učesnici udruže snage i steknu nova saznanja o mogućnostima integracije različitih vidova prevoza. Korišćenje bicikla kao prevoznog sredstva vezuje se za sve oblasti koje čine „kvalitetan grad“. Bicikli štede prostor i energiju; ne stvaraju buku niti zagađuju vazduh. Doprinosu održivoj mobilnosti i dobrobiti pojedinaca i društva, predstavljaju efikasan, ali i zdrav način prevoza.

Promovisanje pešačenja kao zdravog i „čistog“ načina putovanja sa sprovedenim sledećim aktivnostima: organizovanje dolazaka na posao, i nakon toga šetnja od strane funkcionera grada, koje je medijski praćeno; organizovanje izložbe saobraćajnih rešenja sa temom: pešački saobraćaj u jedinici lokalne samouprave.

Na osnovu obavljenih istraživanja u velikim evropskim gradovima, prilikom sprovođenja kampanja održive mobilnosti, npr. u Austriji od 1993. do 1996. godine, u Velikoj Britaniji tokom 2004. godine, i dr, kao i u Srbiji u 2011. godini, (Radičević & Djuranović, 2012), predstavljeno je strukturiranje kampanje u jedinici lokalne samouprave, sa osnovnim elementima, u okviru strategijskog i operativnog menadžmenta (Tabela 1).

4 ZAKLJUČAK

Razvoj ljudske civilizacije kreće se uzlaznom linijom, tako da se očekuje da će trošenje prostora i resursa dešavati i u budućnosti. Sredinom prošlog veka postalo je očigledno da je u sredini u kojoj ljudi borave i deluju, došlo do velikih promena, do zagađenosti vazduha, vode i zemljišta, potrošnje velikih količina resursa. Od tada, do današnjeg dana veliki broj stručnjaka i institucija upozoravaju na mogućnost globalnog ugrožavanja. S obzirom da trošenje životne sredine i njenih resursa ima i svoje granice rasta, dalji razvoj mora da bude „usklađeni razvoj - održivi razvoj“ za „održivu budućnost“.

Transportni sistem predstavlja deo kompletnog društvenog sistema sa zastupljenim međusobnim interakcijama. Promene u transportnom sistemu utiču na funkcionisanje celokupnog društva i obrnuto.

Tabela 1. Struktura kampanje na primeru jedinice lokalne samouprave (Radičević & Krstanoski, 2011)

ELEMENTI KAMPANJE		
Strategijski menadžment	Strategijski cilj	Strategijski cilj je predstavljen u strategiji razvoja saobraćaja lokalne samouprave, u cilju smanjenja saobraćajnih zagušenja, povećanja nivoa bezbednosti učesnika u saobraćaju, poboljšanja zdravlja stanovnika itd.
	Inicijator kampanje	Inicijator je organ grada nadležan za poslove saobraćaja, koji formira organizacioni odbor.
	Cilj kampanje	Promovisanje održivih vidova transporta sa ciljem njihovog povećanog korišćenja u saobraćajnom sistemu grada.
	Projektovanje kampanje	Kampanja je namenjena svim građanima koji prepoznaju pozitivne efekte korišćenja održivih vidova transporta. Omasovljenje korišćenja bicikala, pešačenja i javnog prevoza, najpre se očekuje od zaposlenih, najmlađih, zatim i najstarijih građana.
	Indirektne mere	Svaki član odbora kampanje ima specifično zaduženje, kao npr. policija-kontrolu brzina, tehničke ispravnosti vozila, zatim, operateri, prilikom realizovanja novih usluga u javnom prevozu itd.
	Spoljašnji faktori	Članovi odbora kampanje utiču da se pouzdanost saobraćajnog sistema poveća, tako da se minimizira uticaj negativnih spoljašnjih faktora i omogući veći uticaj pozitivnih faktora.
Operativni menadžment kampanje	Budžet kampanje	U budžetu grada svake godine planiraju se finansijska sredstva, koja se dopunjuju uz pomoć sponzora u cilju ostvarivanja boljih rezultata kampanje.
	Upravljanje kampanjom	Organizacioni odbor upravlja kampanjom, i kroz istraživanja javnog mnjenja projektuje se funkcionisanje kampanje.
	Izlazni elementi	Kroz uspešnu višegodišnju praksu putem odnosa sa javnošću upućuju se informacije javnom mnjenju.
	Rezultat kampanje	Putem anketa i testova utvrđuje se uspešnost funkcionisanja kampanje.
	Uticaj kampanje	Uticaj kampanje se može posmatrati na dva nivoa: 1. individualni – podrazumeva promene u načinu razmišljanja, stavu i transportnim navikama pojedinačnih putnika koji čine ciljnu grupu 2. društveni – obuhvata širi uticaj na saobraćajni sistem, kao što su zagušenja u saobraćaju, zagađenje vazduha, buka i saobraćajne nezgode.

Današnje transportne sisteme odlikuje narastajući konflikt između povećanog zahteva za mobilnošću, zbog čega pitanja negativnih uticaja na okruženje postaju sve kritičnija. Povećanje obima saobraćaja dovodi do povećanja zagušenja u saobraćajnom procesu, ostvarivanju nižeg nivoa usluge od optimalnog, snižavanju nivoa

bezbednosti učesnika u saobraćaju, zagađenju vazduha, povećanju nivoa buke i narušavanju životne sredine.

U cilju stvaranja zdravijeg mesta za život ljudi u gradskim sredinama, pristupilo se realizovanju određenih modela radi ostvarivanja veće zastupljenosti održivih vidova transporta u

sistemu, poput biciklističkog saobraćaja, zajedničkog korišćenja privatnih automobila, javnog prevoza putnika, kao i da se uvedu nove, fleksibilne mere unapređenja saobraćaja – autobusi sa prilagodljivom trasom, javni prevoz na zahtev, zajedničko korišćenje taksija i sl. Ovaj pristup uključuje uspostavljanje novih oblika saradnje i predviđa čitav niz sredstava kojima bi se podržale i podstakle promene u stavovima i ponašanju u vezi sa održivim vidovima transporta. Ova sredstva se prevashodno zasnivaju na dobroj obaveštenosti i komunikaciji, organizaciji i usklađenosti delovanja, a zahtevaju i odgovarajuću javnu promociju i medijsku pokrivenost.

Na osnovu sprovedenog istraživanja poznavanja definicije i značenja održivog razvoja i održivog transporta od strane stručnjaka koji se bave održavanjem i unapređenjem komunalne infrastrukture i upravljanjem projektima u jedinici lokalne samouprave, može se zaključiti, da je zastupljen nizak nivo poznavanja. U tom smislu, uloga gradskih i lokalnih samouprava veoma je bitna, tako da ovaj nivo vlasti, koji je najbliži građanima treba snažno da promoviše ideje i aktivnosti vezane za korišćenje održivih vidova transporta kod svih učesnika u saobraćaju. Najvažniji cilj je delovati na svest građana u vezi korišćenja održivih vidova transporta pomoću modela kojima bi se podržale i podstakle promene u stavovima i ponašanju učesnika u saobraćaju u funkciji održive mobilnosti.

CITIRANI RADovi

- COM (95) 601. (1996). *Green Paper - The citizen's network - Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe*. Retrieved from European Commission: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0601:FIN:EN:PDF>
- COM (96) 0389 final. (1996). *Green Paper - Living and Working in the Information Society: People First*. European Commission.
- COM (2001) 370. (2001, 09 12). *Bela knjiga - Politika transporta u Evropi do 2010: vreme odluke*. Retrieved from Putevi Srbije: http://www.putevi-srbije.rs/strategijapdf/Politika_transporta_u_Evropi_do_2010_srp.pdf
- COM (2007) 551. (2007). *Green Paper "Towards a new culture for urban mobility"*. Brussels: European Commission. Retrieved from http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_memo_en.pdf
- Đukanović, M. (1996). *Životna sredina i održivi razvoj*. Beograd: Elit.
- Jović, J. (1996). *Planiranje saobraćaja u gradovima*. Beograd: Saobraćajni fakultet.
- Lyons, P. (2003). *Transport policies of the EU*. London: The History Press Ltd.
- Radičević, V., & Djuranović, D. (2012). *Structuring campaigns on promoting sustainable urban transport*. New York: ASME Press.
- Radičević, V., & Krstanoski, N. (2011). Promovisanje održivog transporta. *Ecologica*, 18(63).
- Radulović, J., Kotlica, S., Bošnjak, M., Simić, J., Spariosu, T., Pantović, M., . . . Krunić-Lazić, M. (1997). *Koncept održivog razvoja*. Beograd: Savezno ministarstvo za razvoj, nauku i životnu sredinu.
- Rice, R., & Atkin, C. (2000). *Public communication campaigns*. Thousand Oaks, California: Sage Press.
- The World Conservation Strategy. (1980). *World Conservation Strategy*. IUCN, UNEP and WWF.
- United Nations. (1987). *Our Common Future*. New York: World Commission on Environment and Development.

Datum prve prijave: 02.02.2014.
Datum prijema korigovanog rada: 01.04.2014.
Datum prihvatanja članka: 14.06.2014.

Kako citirati ovaj rad?

Style – **APA Sixth Edition**

Radičević, V., Subotić, M., & Milić, D. (2014, 07 15). Promovisanje održivog urbanog transporta u funkciji održivog razvoja. (Z. Čekerevac, Ed.) *FBIM Transactions*, 2(2), 279-289. doi:10.12709/fbim.02.02.02.28

Style – **Chicago Fifteenth Edition:**

Radičević, Veljko, Marko Subotić, and Dragana Milić. 2014. "Promovisanje održivog urbanog transporta u funkciji održivog razvoja." Edited by Zoran Čekerevac. *FBIM Transactions* (MESTE) 2 (2): 279-289. doi:10.12709/fbim.02.02.02.28.

Style – **GOST Name Sort:**

Radičević Veljko, Subotić Marko and Milić Dragana Promovisanje održivog urbanog transporta u funkciji održivog razvoja [Journal] // *FBIM Transactions* / ed. Čekerevac Zoran. - Beograd : MESTE, 07 15, 2014. - 2 : Vol. 2. - pp. 279-289.

Style – **Harvard Anglia:**

Radičević, V., Subotić, M. & Milić, D., 2014. Promovisanje održivog urbanog transporta u funkciji održivog razvoja. *FBIM Transactions*, 15 07, 2(2), pp. 279-289.

Style – **ISO 690 Numerical Reference:**

Promovisanje održivog urbanog transporta u funkciji održivog razvoja. Radičević, Veljko, Subotić, Marko and Milić, Dragana. [ed.] Zoran Čekerevac. 2, Beograd : MESTE, 07 15, 2014, *FBIM Transactions*, Vol. 2, pp. 279-289.