

mr. Renato Humić, dipl. ing. prom.

PROJEKT RUMOBIL – RURALNA MOBILNOST

1. Uvod

Politika ruralnog razvoja trebala bi biti uspostavljena za praćenje i nadopunjavanje izravnih plaćanja tržišnih mjera. Svrha je Uredbe 1305/2013 od 17. prosinca 2013. o potpori ruralnome razvoju iz Europskoga poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj (EPFRR) omogućiti razvoj ruralnih područja uz pomoć poljoprivredne politike, osigurati održivo upravljanje prirodnim resursima te postići usklađeni ekonomski i društveni razvoj ruralnih zajednica. Jamstvo visoke kvalitete javnog prijevoza u ruralnim (perifernim) područjima koja su pogođena demografskim promjenama sve više postaje izazov za regije središnje Europe. [7] Na tim područjima smanjuje se populacija te u alarmantnim stopama raste prosječna životna dob, nakon čega često slijedi povlačenje usluga od javnog interesa i komercijalnih sadržaja.



S jedne strane povećavaju se udaljenosti do škole, liječnika i trgovina, što zahtijeva veću mobilnost stanovnika, a s druge strane pridaje se više važnosti nacionalnim (i europskim) putničkim mrežama. Prema strategiji Europa 2020., važno je zaustaviti korištenje privatnih automobila za putovanja prema većim gradovima. Ipak, sa smanjenjem broja stanovništva pod pritiskom smanjenja su i sredstva za financiranje javnog prijevoza u ruralnim područjima koja zato trebaju biti uložena na najučinkovitiji mogući način. Projekt RUMOBIL (engl. *Rural Mobility*) okuplja srednjoeuropske gradove ruralnih područja, lokalne samouprave, prijevoznike kao i vodeće stručnjake za mobilnost kako bi zajedno riješili taj izazov. [9] U cilju povećanja razine mobilnosti u ruralnim područjima RH, HŽ Putnički prijevoz jedan je od partnera u projektu RUMOBIL.

1.1. Ruralna mobilnost

Ruralna se područja najčešće definiraju kao područja smještena izvan urbanih područja koja karakteriziraju značajke poput ruralnog identiteta zajednice, poljoprivredno i šumsko područje te niska gustoća nase-

ljenosti. Smatraju se siromašnima zbog nedovoljne prometne povezanosti prometnicama i željezničkim prugama te male potražnje.

Svaka ruralna zajednica trebala bi imati pristup potrebnim prijevoznim uslugama, što je velik problem jer je u udaljenim područjima ograničena mogućnost korištenja javnih usluga. Stanovništvo ruralnih dijelova zemlje i predgrađa u prosjeku više pješači nego gradsko stanovništvo jer njihova su ishodišta i odredišta disperzirana. Zbog toga su stanovnici ruralnih područja usmjereniji na svakodnevno korištenje osobnih automobila, čija povećana stopa uporabe umanjuje potrebu za javnim prijevozom. Konvencionalni javni prijevoz nije uvijek pravi odgovor na prijevozne potrebe ruralnih zajednica. Velika je razlika između ruralne zajednice temeljene na ruralnoj egzistenciji i one u kojoj velik dio stanovništva radi u urbanome području.

Gradovi su središta većine ljudskih aktivnosti (posao, kupnja, obrazovanje, zdravstvene potrebe, rekreacija i slično). Jedan od najvećih problema gradova jesu prometna zagušenja. Prigradske ruralne populacije imaju pristup gradskim službama, zdravstvenim i obrazovnim ustanovama te sportskim i sličnim objektima, a zajednice koje su ruralno orijentirane imaju tendenciju udaljavanja od urbanih središta, zbog čega imaju i lošiji pristup uslugama. Rješenja moraju uključivati fleksibilnije i inovativne pristupe njihovim prijevoznim potrebama. Problemi ruralnih područja očituju se u nedostupnosti javnog prijevoza, a tamo gdje i postoji nije dostupan ni u funkciji tijekom dana, osobito noću, pa je zato i slabije korišten u odnosu na javni prijevoz u gradu.

Osim toga velikom postotku ruralnih naselja nije ponuđena usluga željezničkog prijevoza. Važno je napomenuti to da stanovnici ruralnih područja na posao i s posla putuju osobnim automobilom te da je prosječna duljina tih putovanja znatno veća od putovanja u gradskim područjima. Nedostatak je javnog prijevoza u ruralnim područjima otežan pristup stajalištima i kolodvorima. Naime, stajališta i kolodvori najčešće su udaljeni najmanje kilometar od mjesta stanovanja pojedinih stanovnika. Stanovnicima koji stanuju izvan područja kojemu je javni prijevoz dostupan ograničeno je ili onemogućeno korištenje javne usluge. Postizanje regionalne mobilnosti jedan je od važnijih ciljeva svake zemlje i zahtijeva multidisciplinarn pristup i suradnju svih dionika. Regionalna tijela trebaju potporu za rješavanje nepovoljnih posljedica današnjih modela mobilnosti, a mobilnost treba klasificirati prema infrastrukturi i sredstvima (slika 1).

Okvir za ruralna područja u Europi radikalno se promijenio u zadnjih nekoliko godina. Ekonomski procesi, starenje stanovništva i migracije mladih ljudi doveli su do znatnog smanjenja broja stanovnika u ruralnim



Slika 1. Elementi fizičkog pristupa ruralnome području

područjima Europe. Kako bi ojačali ruralna područja kao samostalne i raznoliko oblikovane zajednice, potrebno je osigurati održivu mobilnost koja je temeljni preduvjet za funkcioniranje društva i temeljni čimbenik individualne kvalitete života. Cilj Europske unije jest potaknuti mobilnost svojih građana. Mobilnost na europskome tlu implementirana je kroz europsku prometnu politiku te usvajanje pravila prijevoza putnika i tereta. Regionalna politika Europske unije jest politika ulaganja. Ona podržava otvaranje novih radnih mjesta, konkurentnost, ekonomski rast, poboljšanje kvalitete života i održivi razvoj.

Cilj je regionalne politike smanjiti velike ekonomske, socijalne i teritorijalne razlike koje još uvijek postoje među europskim regijama. Među tematskim ciljevima do 2020. najvažniji su zapošljavanje i održiva mobilnost. Mladima u ruralnim područjima pristup obrazovanju, posebno na višoj razini, može predstavljati izazov ako prometni sustav nije prilagođen korisničkim potrebama. U većini zemalja nisu dostupna posebna financijska sredstva za javne usluge prijevoza u ruralnim područjima. S obzirom na to da proračuni nadređenih uprava pokrivaju samo redovite prijevozne usluge, vrlo je teško financirati inovativne prijevozne usluge. Otkako je u ruralnim područjima broj stanovnika u padu, a broj vlasnika automobila u stalnome porastu, potražnja za javnim prijevozom je u kontinuiranome padu, a time i razina pokrivenosti troškova. Nedostatak suradnje među odgovornim tijelima temeljna je prepreka u većini zemalja Europske unije, a identificirana je na svim razinama nadležnih uprava, javnih institucija, gospodarskih i negospodarskih subjekata. Zbog toga prijevozni sustavi najčešće nisu razvijeni na optimalan način.

U kontinentalnoj Hrvatskoj broj stanovnika u stalnom je padu, odnosno vidljivo je raseljavanje stanovništva. S obzirom na to da stanovništvo ruralnih područja migrira u gradove Zagrebačke županije i Grad Zagreb, broj stanovništva tih županija raste (tablice 1 i 2).

Zbog topografije i raspršene strukture naselja javni prijevoz u ruralnim područjima često teče na većim udaljenostima i uz dulja vremena putovanja. S obzirom na

Tablica 1: Prikaz smanjenja broja stanovništva po određenim županijama RH [8]

ŽUPANIJA	BROJ STANOVNIKA 1991.	BROJ STANOVNIKA 2001.	BROJ STANOVNIKA 2011.
KARLOVAČKA	174.185	141.787	128.899
BJELOVARSKO-BILOGORSKA	144.042	133.084	119.764
SISAČKO-MOSLAVAČKA	251.332	185.387	172.439
VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	234.241	204.768	179.521
KRAPINSKO-ZAGORSKA	148.778	142.432	132.892
VARAŽDINSKA	187.853	184.769	175.951
PRIMORSKO-GORANSKA	323.130	305.505	296.195
POŽEŠKO SLAVONSKA	92.300	85.831	78.034
OSJEČKO-BARANJSKA	344.187	313.406	305.032
VIROVITIČKO-PODRAVSKA	98.999	90.031	84.836

Tablica 2. Porast stanovništva Zagrebačke županije i Grada Zagreba

ŽUPANIJA	BROJ STANOVNIKA 1991.	BROJ STANOVNIKA 2001.	BROJ STANOVNIKA 2011.
GRAD ZAGREB	777.826	779.145	790.017
ZAGREBAČKA	283.298	309.696	317.606

željezničku i cestovnu infrastrukturu, ruralna područja uglavnom su u nepovoljnijem položaju u odnosu na urbana područja. To je prepreka koja se može svladati ulaganjem, ali je upitna kvaliteta infrastrukture u ruralnim područjima. Temeljna je prepreka raspršena izgradnja naselja te u skladu s time gotovo da nije moguće ponuditi isplativu uslugu konvencionalnoga javnog prijevoza. Alternativna prijevozna rješenja imaju tu prednost da za razliku od konvencionalnih prijevoznih usluga nisu vezana uz vozne redove i fiksne rute. Osim toga alternativne prijevozne usluge mogu se grupirati prema različitim svrhama putovanja te se na taj način može povećati iskorištenost kapaciteta vozila. U tome svoju priliku vidi HŽ Putnički prijevoz koji može ponuditi brojnija putovanja i ujedno pomoći razvoju održivosti mobilnosti ruralnog područja Hrvatske. [3]

1.2. Ruralni kontinentalni turizam

Hrvatska ima znatnu prirodnu i sociokulturnu resursnu osnovu za razvoj turizma u svim svojim područjima. Potrebno je istražiti je li ona dovoljno i na pravi način iskorištena te postoji li provediva strategija razvoja ne

samo turizma nego i ostalih aktivnosti vezanih uz održivi razvoj ruralnog prostora. Važnost ruralnog turizma u kontinentalnome dijelu države ponajprije se ogleda u vrlo važnoj interakciji poljoprivredne proizvodnje, proizvodnje tradicionalnih proizvoda te prezentiranja tradicije, tradicijske gastronomije i turističkih usluga, jednom riječju u korištenju već postojećih resursa. Razvoj ruralnog turizma temelji se na održivome razvoju, što se ogleda u revitalizaciji već postojeće, tradicijske gradnje odnosno baštine kojoj se daje nova namjena – ona turistička. U skladu s time moguće je ponuditi turističke usluge kao što su usluge odmora i rekreacije te izleti željeznicom kao ekološki najprihvatljivijom vrstom prijevoza današnjice. Time se doprinosi kvaliteti oblikovanja ponude odnosno jedinstvenome gastroživljaju u određenome seoskom domaćinstvu, očuvanju autentičnosti ruralne baštine te aktivnome odmoru i doživljaju tradicije. U europskim zemljama ruralni turizam ima svoje prednosti. Europa nudi od 600.000 do 1.000.000 smještajnih jedinica, a to je otprilike od šest do 12 milijuna postelja. U tim objektima zaposleno je od milijun i pol do tri milijuna zaposlenika, a dnevna potrošnja gosta iznosi od oko 45 do 80 eura.

Iz tablice je vidljivo to da Hrvatska u Europi prednjači po broju smještajnih jedinica te da se nalazi visoko na ljestvici odredišta poželjnih za odmor. Problem je u tome što se najveći dio opsega turističke djelatnosti ostvaruje uz jadransku obalu, što je i logično, dok je kontinentalni dio Hrvatske premalo iskorišten. Budućnost leži u razvoju ruralnog turizma, a time bi se unaprijedio i razvoj ruralnih područja. Treba imati na umu i to da je turizam u kontinentalnome dijelu moguć tijekom cijele godine. Tradicijske sastavnice turističke ponude na selu (kultura života i rada) jesu kulturni pejzaž, tradicijsko uređenje sela i vrtova, tradicijska arhitektura, interijer te nematerijalna baština, čije se održavanje i njega očekuju od svih sudionika u turizmu. Raznolikost

tradicijske ruralne arhitekture temelji se na značajkama regija u kojima je nastala, osobito na klimi i mikroklimi, reljefu, građi i svojstvima terena, biljnome pokrovu, dostupnome građevnom materijalu, gospodarskoj organizaciji prostora, tipologiji organizacije naselja, kuća, dvorišta i okućnica, kulturnim i povijesnim utjecajima, važećim propisima i ostalim uvjetima. [1]

2. Projekt Rumobil

HŽPP sudjeluje u međunarodnome projektu koji se bavi mobilnošću stanovnika u ruralnim područjima Europe pogođenima demografskim promjenama pod nazivom „*Rural Mobility in European Regions affected by Demographic Change – RUMOBIL*“. Projekt će trajati 36 mjeseci. Počeo se provoditi u lipnju 2016., a završetak se planira sredinom 2019. U njemu sudjeluje 13 punopravnih partnera i tri pridružena partnera iz sedam zemalja Europe (slika 2), a ukupna vrijednost projekta iznosi 2.687.022,00 eura. Vrijednost projekta za HŽPP je 190.863,75 eura. HŽPP se sufinancira sa 85 posto sredstava iz fonda ERDF (*European Regional Development Fund*) u sklopu programa *Interreg Central Europe*.

RUMOBIL jest projekt koji se temelji na međunarodnoj suradnji javnih tijela i prijevozničkih poduzeća koja se susreću sa sličnim izazovom: kako reagirati na promjene u regionalnome javnom prijevozu koje su nastale zbog demografskih promjena u ruralnim područjima i kako održati kvalitetu javnog prijevoza unatoč smanjenom broju stanovništva. Taj će projekt dionicima osigurati platformu za razmjenu znanja i iskustava, generirati nova znanja i omogućiti učenje kroz provedbu pokusnih projekata te revidirati prometne politike na način da se prilagode promjenama i zahtjevima mobilnosti.

Glavni rezultati projekta jesu pokusne aktivnosti, izrada RUMOBIL-ove strategije te donošenje političkih odluka o primjeni te strategije u osam partnerskih regija kroz poboljšanje prometnih planova. Pokusne

Tablica 3. Europske zemlje i njihova ponuda [10]

Država	Objekti	Postelje
Austrija	20.315	993.465
Belgija	7990	368.492
Češka	9163	715.014
Francuska	30.045	5.133.314
Hrvatska – kontinentalni dio		36.944
Hrvatska – jadranski dio	73.439	992.367
Italija	167.697	4.879.313
Mađarska	4356	440.449
Poljska	10.024	710.274
Slovenija	3004	109.596
Španjolska	48.328	3.526.937



Slika 2. Zemlje partneri projekta

aktivnosti omogućuju testiranje inovativnih rješenja kroz period od 12 do 18 mjeseci u cilju prometnog povezivanja slabo naseljenih područja s većim čvorištima. RUMOBIL-ova strategija predlaže regijama u središnjoj Europi inovativne i primjenjive pristupe javnome prijevozu. To se temelji na zajednički analiziranim primjerima dobre prakse, kombiniranju znanja svih partnera i dionika, učenju iz pokusnih aktivnosti i svježim idejama koje će generirati međunarodno natjecanje. Uz to donositeljima odluka predstavljaju se prijedlozi odluka o reviziji prometnih planova (strategije, masterplanovi i slično). Izazov je ne popustiti pritisku regionalnoga javnog prijevoznog sustava uzrokovane demografskim promjenama na perifernim područjima, a komunikacijske aktivnosti usmjerene su na osiguranje političke potpore promjenama u prometnim planovima, čak i šire od regija u kojima će se provoditi pokusne aktivnosti.

2.1. Suradnja HŽPP-a i središnje Europe

HŽPP sudjelovat će u svim aktivnostima projekta i implementirati rezultate u Hrvatskoj. Implementacija se eksplicitno odnosi na željeznički pravac koji povezuje ruralna područja Karlovačke županije. Osim prometnih veza između Karlovca i Zagreba kao zdravstvenih, školskih i trgovačkih središta željeznica u ruralnome području Karlovačke županije i tamošnje stanovništvo mogu ponuditi i turističke usluge u sklopu posebnih vlakova. HŽPP će svoja iskustva podijeliti s ostalim partnerima na unaprijed dogovorenim radionicama te će iz međusobne komunikacije proizići pozitivna rješenja koja će biti moguće implementirati u konkretnome slučaju. HŽPP bit će odgovoran za uvođenje posebnih vlakova na željezničkoj pruzi Karlovac – Ozalj i za sve ostale pozitivne rezultate kao što su veći broj putnika na toj relaciji, poticanje života u ruralnoj sredini te napredak turizma na tome području.

Suradnja s dionicima na ruralnome području odnosno u okolici grada Ozlja potvrđuje dobro osmišljene pokusne ideje. Kalendar događanja u skladu s kojim će HŽPP osigurati 35 vlakova na relaciji Zagreb – Ozalj bit će potkrijepljen idejama lokalnog stanovništva, turističkih zajednica, kulturno-umjetničkih društava i muzeja. Poticanje razvoja malih obiteljskih poljoprivrednih gospodarstava na tome području moguće je ako postoji interes, a interes će se pokazati s prvim posebnim vlakom u ožujku 2017. pod nazivom „Slava Raškaj“. Ostali vlakovi pratit će događanja toga kraja. Događanja kao što su Dani čipke, obilazak manufakture izrade meda, tradicionalni kostimirani balovi u dvorcu Ozalj, Štrudla Fest, Kestenijada, Biciklijada te ponajprije kupanje u Ozlju doprinijet će razvoju turizma i održivosti toga kraja.

Glavni je cilj projekta poboljšati kapacitete planiranja javnog sektora za regionalni javni prijevoz putnika u središnjoj Europi. Analizama primjera dobre prakse, razmjenom iskustava i znanja te zajedničkim učenjem iz pokusnih aktivnosti u regijama partnera planerima prometa omogućit će se bolje razumijevanje i optimiziranje organizacije javnog prijevoza u ruralnim područjima. Sredstvima osiguranima za financiranje javnog prijevoza u ruralnim područjima želi se povećati broj korisnika javnog prijevoza.

2.2. Pokusni projekti i strategije

Pokusne aktivnosti omogućuju testiranje brojnih inovativnih aplikacija u određenome razdoblju, i to na koji način povezati periferiju s primarnim, sekundarnim ili tercijarnim prometnim čvorištem. Svaki partner projekta ima svoje pokusne aktivnosti koje variraju po regijama. Radi se o unapređenju javnog prijevoza u ruralnome području gdje su uočene demografske promjene, inovativnome pristupu u poboljšanju javnog prijevoza, povezivanju ruralnih područja s nacionalnim i europskim prometnim mrežama kao i o poticanju javnosti na sudjelovanje u modernizaciji autobusnih stajališta.

RUMOBIL-ova strategija najavljuje inovativnu i primjenjivu javnu prijevoznu politiku temeljenu na zajedničkim analizama primjera dobre prakse, kombiniranome znanju partnera i dionika te učenju na pokusnim i svježim idejama. Projekt ima svoj tijek, odnosno raspored programa i prikupljanja podataka te razvijanja ideja i pokusnih aktivnosti. U cilju pravodobnog raspoređivanja zadataka i odgovornosti sudionika potrebno je slijediti službeni dokument koji diktira tijek projekta. Održivi razvoj projekta temelji se na usklađenome razvoju ekonomskog, socijalnog i ekološkog područja. Usmjerivši se na javni prijevoz u ruralnim područjima i perifernim regijama, projekt je pozitivno usmjeren k održivome razvoju. Olakšani pristup korisnicima javnog prijevoza omogućuje i unaprjeđivanje poslovnih mogućnosti odnosno ekonomski razvoj. Projekt je osmišljen tako da u konačnici stanovništvu koje živi na nedostupnim područjima olakša pristup gradovima i cjelokupnoj TEN-T pružnoj mreži javnim prijevozom. To se odnosi i na olakšavanje pristupa osobama sa smanjenom pokretljivošću, starijoj populaciji te osobama s niskim primanjima.

U sklopu razmatranja nediskriminacijskih načela partneri će se potruditi omogućiti svim zainteresiranim osobama pristup događanjima u sklopu projekta te pristup mrežnim informacijama. RUMOBIL će biti korisnik pozitivnih vrijednosti zbog promoviranja ekološki najprihvatljivijeg načina prijevoza, ujedno povezivanja



Slika 3. Pruga u Ozlju

ruralnih i perifernih područja sa sekundarnim i terci-jarnim prometnim čvorištima. Projekt je podijeljen ne samo na vremenske odrednice, već i na radne pakete kojima se obrađuju zasebna područja odnosno na pakete koji obuhvaćaju određene aktivnosti kao što su priprema, upravljanje, razmjena iskustava, demonstri-ranje i testiranje inovativnih pristupa.

Upravljačku strukturu RUMOBIL-a čine dvije razine. U sklopu prve razine članovi Upravnog odbora donose strateške odluke i upravljaju projektom, a u sklopu druge razine odluke donose projektni menadžeri svakog partnera sudionika koje podržava vanjski pro-jektni sekretarijat. Njih će sufinancirati vodeći partner projekta. Za trajanja projekta Upravni odbor održat će šest sastanaka na kojima će se procjenjivati napre-dak projekta i postignuća te eventualni rizik i donositi važne odluke.

Cilj tematskoga radnog paketa jest poboljšati strategi-ju putničkog prijevoza s obzirom na kvalitetu i kvantitetu usluga koje služe za povezivanje perifernih područja na kojima se smanjuje populacija stanovništva s eu-ropskim i nacionalnim prometnim mrežama. Aktivnosti u sklopu tog paketa dovest će do transnacionalne RUMOBIL-ove strategije koja će se temeljiti na ana-lizama primjera dobre prakse, pokusnim projektima i najnovijoj tehnologiji. Taj paket temelji se na suradnji svih partnera te se sastoji od dvije faze. U prvoj fazi partneri istražuju dostupne primjere, uključuju dionike te se konzultiraju o različitim izazovima kroz radne iz-

vještaje. Druga faza odnosi se na postojeću prometnu mrežu teritorija, očekivanu buduću prometnu potražnju te učenje iz implementiranih pokusnih aktivnosti.

Zaključak toga radnog paketa očituje se u povećano-me opsegu korištenja javnog prijevoza, što će potvrditi brojka od stotinu korisnika prijevoza. Ishodi tog paketa koristit će lokalnoj samoupravi, regionalnoj upravi, naci-onalnome javnom tijelu, pružateljima usluga te ostalim zainteresiranim tijelima. Na svakome području mjero-davno pravno tijelo donijet će odluku o implementiranju RUMOBIL-ove strategije. Taj proces vodi do korištenja namjenskih sredstava i označivanja odgovornosti, što u konačnici osigurava trajnost projektnih ideja.

Za trajanja projekta HŽPP će usko surađivati s nad-ležnim Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture te lokalnom samoupravom grada Ozlja, a iskustva stečena sudjelovanjem u projektu iskoristit će se za poboljšanje Strategije prometnog razvoja Karlovačke županije. Tematska studija održivog javnog prijevoza i logistike u srednjoeuropskome programu ističe to da će ruralna područja dobiti prikladan pravni okvir za razvoj održive mobilnosti putničkog prijevoza. To je izazov za partnere projekta i njihove regije na koje utječu demografske promjene jer se smanjuje broj stanovni-ka, a potrebno je oporaviti i uspostaviti usluge javnog prijevoza. Zato RUMOBIL javnim tijelima i mjerodavnim ministarstvima prometa pruža mogućnost svladavanja izazova, a istodobno se tim akcijama može spriječiti daljnje raseljavanje ruralnog stanovništva.

RUMOBIL mjerodavnim tijelima i prijevoznim poduzećima omogućuje to da prouče koje je rješenje za njih najprihvatljivije i koje je moguće prilagoditi ruralnome teritoriju, da koordiniraju komunikaciju s relevantnim dionicima te da rješenja integriraju u regionalni plan javnog prijevoza. U cilju povećanja razine svjesnosti građana bit će objavljen međunarodni natječaj kojim se žele prikupiti nove ideje o javnome prijevozu u ruralnim područjima. Uzet će se u obzir i mišljenje stanovništva ruralnih područja i svih ostalih zainteresiranih. Najbolje ideje bit će nagrađene jednom od usluga koje prijevoznik nudi. Rezultati natječaja utjecat će na opću razinu Strategije te će biti uključeni u sam dokument.

2.3. Implementacija

Implementacija strategija razrađena je u radnim materijalima i usmjerena na različite aspekte prometne politike i predviđanja potražnje javnog prijevoza. Teritorijalni izazovi moraju se zadovoljiti odgovarajućim okvirima za razvoj održive putničke mobilnosti. To je određeni izazov zbog smanjenja broja stanovništva jer su novčana sredstva ograničena i očekuje se njihovo razumno raspoređivanje. Uvođenjem inovativnih ICT rješenja potrebno je optimizirati i javni putnički prijevoz te povezati periferna područja oštećena demografskim promjenama s glavnim gradovima i čvorištima mreža putničkog prijevoza. Svladavanje izazova koje su predstavili partneri dio je projektnog pristupa za koji je odgovoran javni sektor. Potrebni su suradnja regionalnoga javnog putničkog prijevoza središnje Europe i održiva mobilnost na ruralnim područjima. Dionici javnog sektora odgovorni su za koordinaciju regionalnog prijevoza. U tome leži osnovno načelo projekta RUMOBIL odnosno cilj – poboljšati planiranje kapaciteta prijevoza. To podrazumijeva moderna rješenja javnog prijevoza kao što su lokalni autobusi ili hibridni vlakovi te bolju koordinaciju prometa pomoću modernih prometnih ICT rješenja infrastrukture kojima je korisnicima moguće pružiti informaciju u stvarnome vremenu.

Tijekom sudjelovanja u projektu 13 europskih institucija primijenit će i testirati najmanje osam inovativnih pokusnih aplikacija, pripremiti osam prijevoznih planova te u sklopu implementacije povećati prijevozni kapacitet vlakova. Pokusni projekti obuhvaćaju tri područja, odnosno nove pristupe i usluge kojima će se ruralna područja povezati s nacionalnim i EU-ovim prometnim mrežama, poboljšanje pristupnih točaka mreži javnog prijevoza da bi se iskazale ponuđene usluge te poboljšanje informiranja putnika i promoviranje korištenja javnog prijevoza u ruralnim područjima. U sva tri područja koristit će se nove mrežne tehnologije,

a time i testirati novorazvijena rješenja u ruralnome okruženju. Dionici će sudjelovati u sve tri faze svakog pokusnog projekta, odnosno sudjelovat će u njihovoj pripremi i izradi tehničkih specifikacija, omogućit će implementaciju u razdoblju od 12 do 18 mjeseci te dati potpunu procjenu uspjeha.

Poboljšanjem povezivosti glavnih gradova i ruralnog područja brojnim uslugama, ujedno povezivanjem na međunarodnu mrežu prometnica, ruralna područja postat će poželjna mjesta za život koja će otvoriti veće mogućnosti stanovništvu tih područja. S obzirom na to da uslugu nije moguće proširiti ograničenim financijskim sredstvima, potrebno je omogućiti samofinanciranje postojeće usluge kao i promoviranje odnosno prodaju većeg broja karata. Nacionalno i europsko prijevozno tržište ovisno je o prijevoznim kapacitetima u sekundarnim i tercijarnim prometnim čvorištima te o pristupnim točkama. Izažovi koje nameću demografske promjene te stalni pritisak racionalnije potrošnje financijskih izvora za potrebe javnog prijevoza iste su u većini ruralnih područja. Međunarodni projekt RUMOBIL omogućuje jednostavnu razmjenu ideja kako bi regije učile jedne od drugih te jedne uz druge.

3. Zaključak

Ruralna područja suočena su sa starenjem populacije i općenito raseljavanjem. RUMOBIL se bavi prikupljanjem znanja i formiranjem prometnog rješenja za stanovništvo ruralnih područja. Zbog neisplativosti javnog prijevoza u ruralnim područjima sve češće otkazuju se autobusne i željezničke linije, a time se ograničava mobilnost preostalog stanovništva tih područja. Mladi ljudi često se sele u gradove, dok su stariji koji ostaju često mobilno i socijalno isključeni. Time se utječe i na ruralnu ekonomiju koja obuhvaća poljoprivredna gospodarstva i mala poduzeća, odnosno nanosi se nepovratna šteta regiji i društvu. Pojedina ruralna područja u Europi imaju uspješan željeznički sustav, autobusne linije i taksi usluge koje omogućuju dobru mobilnost. RUMOBIL želi osvijestiti Europu primjerima dobre prakse. Održiva je mobilnost neophodna i zato postoji potreba za alternativnim uslugama javnog prijevoza koja će omogućiti mobilnost u ruralnim područjima bez automobila.

Strategija održive mobilnosti temelji se na načelima očuvanja okoliša, održavanja zdravlja i sigurnosti, upoznavanju prometne potražnje stanovništva, pružanju potpore gospodarstvu, smanjenju prijevoznih i infrastrukturnih troškova, održavanju energetske sigurnosti te dugoročnoj održivosti prometnog sustava. Za pravilnu implementaciju rješenja mobilnosti u

ruralnim područjima potrebno je metodološki pristupiti izazovima postojećeg stanja. Definiranjem regije, utvrđivanjem njezinih regulatornih okvira, analizom političkih planova, razumijevanjem aktualnih procesa te identifikacijom dionika omogućuje se sljedeći korak odnosno poduzimanje određenih mjera.

HŽPP će se u sklopu projekta usmjeriti na Karlovačku županiju odnosno na relaciju Karlovac – Ozalj. Ta relacija nalazi se na TEN-T koridoru Zagreb – Rijeka koji ima međunarodni značaj i stoga je važna za međunarodni projekt kao što je RUMOBIL. Implementacija pokusnih aktivnosti pokazat će mogućnosti uspostave održive mobilnosti u ruralnim područjima kao i poticati gospodarske djelatnosti ruralnog područja. Uvođenje posebnih vlakova na području Karlovačke županije olakšat će stanovništvu svakodnevne migracije i doprinijeti razvoju turizma toga kraja.

Literatura:

- [1] Vugrinović, A., Katica, D., Kušen, E.: Stanje ruralnog turizma u RH, Uloga tradicije u oblikovanju ponude, prezentacija
- [2] ARTS, *Rural Transport Handbook*, www.rural-transport.net
- [3] Brčić, D., Ševrović, M.: Logistika prijevoza putnika, FPZ, Zagreb, 2012.
- [4] Buhin, D.: Održiva mobilnost u ruralnim područjima, FPZ, Zagreb, 2015.
- [5] Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. – 2020., IPHARD, <http://www.mps.hr/ipard/default.aspx?id=129>
- [6] Uredba 1305/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o potpori ruralnom razvoju iz Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj (EPFRR); <http://eur-lex.europa.eu/search.html?qid=1477395991690&text=1305/2013&scope=EURLEX&type=quick&lang=en>
- [7] Interreg CENTRAL EUROPE, Application form <http://www.interreg-central.eu/Content.Node/index.html>
- [8] Wertheimer – Baletić, A., Akrap, A.: Prostorni aspekt demografskih potencijala u Hrvatskoj 2011.-2051; Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb
- [9] Savez za željeznicu; <http://www.szz.hr/>
- [10] Eurostat, dostupno na: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>

UDK: 656.025

Adresa autora:

mr. Renato Humić, dipl. ing. prom.
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.
Strojarska cesta 11
10 000 Zagreb
renato.humic@hzpp.hr

SAŽETAK

RUMOBIL se temelji na međunarodnoj suradnji javnih tijela i prijevoznih poduzeća koja su suočena sa sličnim izazovima kroz rješavanje problema nedovoljno pristupačnih regionalnih javnih prometnih sustava nastalih zbog demografskih promjena koje su zahvatile periferna i ruralna područja. Zajedničkim radom na RUMOBIL-u oformit će se platforma u sklopu koje će biti omogućena razmjena znanja, u sklopu koje će se generirati učenje uz pomoć pokusnih aplikacija, najmodernijih alata i rješenja te koja će revidirati prometnu politiku kako bi bolje služila promjenjivim mobilnim potrebama. Glavni ishodi RUMOBIL-a jesu pokusne akcije, razrada RUMOBIL-ove strategije i političke odluke o implementaciji rješenja unaprijeđenih planova prijevoza u osam regija partnera. Pokusne akcije dopuštaju testiranje brojnih aplikacija tijekom perioda od 12 do 18 mjeseci. Omogućit će i bolje povezivanje perifernih područja s primarnim, sekundarnim i tercijarnim prometnim čvorištima, čime će se omogućiti pristup europskoj i nacionalnoj prometnoj mreži. RUMOBIL-ova strategija osmišljava inovativnu i primjenjivu javnu prijevoznu politiku temeljenu na zajedničkim analizama primjera dobre prakse, kombiniranome znanju partnera i dionika te na učenju na pokusnim i novim idejama dobivenim iz komunikacijske kampanje i natječaja. Strategije implementacije među partnerima pripremaju se u sklopu radnih paketa predviđanjem prometne potražnje u nadolazećim godinama. Na kraju revizija prometnih planova u sklopu RUMOBIL-ove strategije prezentirat će se donosiocima odluka. Komunikacijske aktivnosti teže k pridobivanju političke potpore i mijenjanju prometnih politika i prihvaćanju strategija izvan područja aktivnosti ostalih partnera. Svi ishodi bit će procijenjeni zajednički u sklopu radionica i koordiniranih procjena unutar istraživačkih institucija koje sudjeluju u projektu RUMOBIL.

Ključne riječi: suradnja, demografske promjene, strategija, pokusne aktivnosti

Kategorizacija: pregledni rad

SUMMARY

RUMOBIL PROJECT – RURAL MOBILITY

RUMOBIL is based on transnational cooperation between public authorities and their transport entities who are confronted with a similar challenge to respond to pressures on regional public transport systems caused by demographic change in peripheral areas. Working together in RUMOBIL will provide them a platform to exchange their knowledge, to generate learning through launching pilot applications of state-of-the-art tools and solutions, and revise their transport policies to better suit changing mobility needs. Main outputs of RUMOBIL are therefore pilot actions, the elaboration of a RUMOBIL Strategy and policy-decisions to implement it in the eight partner regions through an improvement of their transport plans. Pilot actions allow testing a number of innovative applications during a period of 12 to 18 months how sparsely populated peripheral areas can be better linked to a primary, secondary or tertiary transport node (access to European and national passenger transport networks). The transnational RUMOBIL Strategy indicates to CE regions innovative and transferable public transport approaches - based on jointly analyzed good practices, the combined knowledge of the partners and involved stakeholders, learning from the pilots, and fresh ideas put forward through a transnational social media-based competition. The strategies' implementation across the partner regions is prepared through work papers focusing on different aspects of transport policies and forecasts how demand for public transport will develop in coming years. Finally, decisions to revise the transport plans in light of the RUMOBIL Strategy are introduced to policy-makers. Communication activities aim to lead to political support for a change of transport policies and the strategy's adoption beyond the partner activity areas. All outcomes are jointly assessed in site-visits, transnational workshops and a coordinated evaluation under the hospices of research institutions participating in RUMOBIL.

Key words: cooperation, demographic changes, strategy, pilot activity

Categorization: review article