

Urban Policy Group

Final Policy Paper

New urban transportation policies in Serbia
as a factor of sustainable development

Dragana Totovic
International Policy Fellow 2002

Prioriteti upravljanja saobraćajem u gradovima u oblasti urbanog transporta su podeljeni na četiri celine:

1. **poboljšanja u upravljanju parkiranjem**
2. **obnova i restrukturiranje javnog prevoza**
3. **povećanje bezbednosti za pešake i bicikliste**
4. **smanjenje korišćenja energije, aerozagađenja i nivoa buke**

Treba naglasiti da su ove četiri oblasti veoma povezane i da ih je potrebno tretirati kroz jedinstvenu transportnu politiku.

1. Poboljšanja u upravljanju parkiranjem

Ključna pitanja o kojima bi gradske vlasti trebale da donesu odluke u vezi upravljanja parkiranjem su sledeća:

- **Efektivnija kaznena politika**

Bolja kontrola i efikasnija kaznena politika treba da se odnosi na sadašnje i buduće upravljanje ulicnim i vanulicnim parkiranjem primenom sledećih mera:

- povećati broj osoblja za vršenje kontrole,
- davanje pristupa određenim zonama samo uz novčanu naknadu.

Da bi se poboljšala kaznena politika u upravljanju parkiranjem važno je da se ne stvori atmosfera "policijske države". Efektivnija kaznena politika u parkiranju će takođe povećati davanje prioriteta željama i potrebama pešaka, stanovnika, biciklista i povećanju njihove bezbednosti u saobraćaju.

- **Regulisanje ulicnog i vanulicnog parkiranja**

Regulisanje ulicnog i vanulicnog parkiranja je od naročito značaja s obzirom da postoje dileme koliko mesta za parkiranje treba odobriti jer ne postoji propisan broj koji bi mogao da zavisi od veličine grada.

Međutim, postojeće planovi parkiranja mogu zahtevati određena prilagodavanja potrebama različitih gradova. Ta prilagodavanja se ogledaju u sledećem:

- fino uskladjivanje postojećeg plana parkiranja sa novim saznanjima i ciljevima kako bi se izašlo u susret lokalnim željama i potrebama,
- da se više pažnje obrati na nerezidentno parkiranje, t.j. parkiranje kod poslovnih zgrada, broju predviđenih parking mesta pri izgradnji novih poslovnih objekata, da se uvedu standardi kojim bi se ograničio maksimalan broj parking mesta.

- **Racionalizacija procesa odlučivanja**

Za uspeh daljeg razvoja politika parkiranja u gradu potrebno je uključiti sve relevantne subjekte. Da bi dugoročne strategije parkiranja bile uspešne potrebno je:

- formirati partnerstvo između gradskih vlasti, predstavnicima poslovnih asocijacija i građana,

- koristiti postojeća sveobuhvatna istraživanja, kao na primer kapacitet saobraćajnica, raspoloživost javnog prevoza, postojanje slobodnog prostora, broj postojećih parking mesta i procena novogenerisanog saobraćaja planiranom izgradnjom,
- izraditi model simulacije saobraćaja, baziran na raspoloživim podacima, za gradski centar i za svaku drugu zonu da bi se bolje ocenila potreba za parkiranjem.

Ovakvi efekti, sa prednostima i manama, racionalizovane i sagledane, otvaraju proces odlucivanja i učešća svakog ko može da doprinese širokoj primeni politika parkiranja.

• **Operativna organizacija**

Na organizacionom nivou gradske vlasti mogu da ugovore saradnju sa nekim preduzecem koje bi upravljalno saobraćajem ili da upravljnje saobraćajem u gradu obavljaju sami. U prvom slucaju gradske vlasti mogu da se koncentrišu na nivo donošenja politika, formiranja okvira za implementaciju politika parkiranja, pre nego da se svakodnevno bave operacionim i organizacionim problemima.

Potrebno je raspisati javni tender da bi se dobila poduda koja bi obezbedila viši nivo efikasnosti u upravljanju parkiranjem. Takode potrebno je redovno pratiti prihod i definisati svrhe na koje ce biti utrocen, na primer na javni prevoz i/ili druge mere za smanjenje korišćenja automobila.

Stanje sistema parkiranja nalaže realizaciju aktivnosti koje treba da rezultiraju i sledecim merama:

- Dosledna primena normativa i propisa kojima se definiše potreban broj parking mesta za objekte određene namene u okviru parcele u fazi planiranja i izrade tehnicke dokumentacije i njihova obavezna realizacija pre tehnickog prijema objekta,
- Prostorno uredenje postojećeg stanja: tehnicko regulisanje parking mesta na ulicnim profilima sa neznatnim gradevinskim intervencijama u okviru regulacionih širina ulica uvažavanjem propisa o izboru njihove mikrolokacije i normativa za dimenzionisanje,
- Funkcionalno uredenje postojećeg stanja koje podrazumeva definisanje i efikasnu primenu: režima parkiranja, tržišta parking mesta, tarifnog sistema i sistema kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju.
 - Režim parkiranja podrazumeva režim regulisanja trajanja parkiranja sa naplatom parkiranja.
 - Tržište parking mesta: sva parking mesta u zonama visokog stepena atraktivnosti treba da podležu naplati parkiranja.
 - Tarifni sistem: kod formiranja tarifnog sistema treba voditi racuna o svim kategorijama korisnika a posebno o stanovnicima.
 - Sistem kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju: treba da definiše vrste prekršaja, nacin njihovog utvrdivanja, visine kazni i nacin njihovog sankcionisanja.
- Izgradnja vanulicnih parkirališta i parking garaža u centralnoj zoni za javnu namenu i za stanovnike.
- Integrisati tarifni sistemi parkiranja i tarifni sistem u javnom gradskom prevozu putnika u korist javnog prevoza;
- Uvesti režim parkiranja sa ogranicenim vremenom trajanja parkiranja u zonama sa najvećim stepenom atraktivnosti;

- Uvesti jedinstven tarifni sistem za najuži gradski centar, kojim će se stimulisati samo kratkotrajno parkiranje na ulicnim frontovima;
- Efikasno sprovesti sistem kontrole i sankcionisanja prekršaja u parkiranju.

Sledeći korak bi bio izgradnja parking garaža i vanulicnih parkirališta na obodu centralne zone za stanovnike, zaposlene i posetioce po sistemu "Park and Ride". Sistem "Park and Ride" dade pozitivne efekte samo ukoliko se predhodno sprovede citav, navedeni kompleks mera za rešavanje problema parkiranja u zonama visokog stepena atraktivnosti i treba ga realizovati na obodu šire centralne zone.

Lokacije za "Park and Ride" parkirališta treba birati uz terminale, terminuse i stajališta javnog prevoza sa velikim izmenama putnika, na trasama kapacitetnog sistema javnog gradskog i prigradskog putnickog prevoza.

2. Obnova i restrukturiranje javnog prevoza

Kada govorimo o javnom prevozu treba obratiti pažnju na sledeće aspekte: tehnicki, operativni i finansijski.

• Tehnicki aspekt

Obnova i rehabilitacija voznog parka

Obnova voznog parka, uglavnom autobusa, je glavna potreba i zahtev preduzeca za javni prevoz putnika. Naravno, obnova starih autobusa, na primer instaliranje novih motora, treba pažljivo proceniti u zavisnosti od eksploatacionog veka autobusa. Nasuprot tome kupovina novih autobusa može biti bolje rešenje u slucaju da su tako manji troškovi eksploatacije i održavanja ili novi autobusi imaju manji stepen aero zagađenja i redukovanu emisiju buke u gradovima.

Kod tramvaja se ispostavilo sa su modernizacija i polovna vozila mnogo bolje rešenje za tranzicioni period pošto je njihov eksploatacioni vek tri puta duži nego kod autobusa. U ovom slucaju takode treba ispitati da li je obnova postojećih tramvaja opravdana. Prednosti ove strategije su sledeći:

- popravku tramvaja je moguće obaviti u zemlji, što je u finansijskom pogledu prihvatljivije,
- izabrati vozila iz postojećeg voznog parka cijom bi se popravkom znacajno poboljšalo njihovo tehnicko stanje,
- nabavka polovnih tramvaja bi mogla da zameni proces popravke postojećeg voznog parka,
- nove tramvaje bi trebalo nabavljati u srednjorocnom i dugorocnom programu obnove voznog parka.

Ovakve mere bi trebalo kombinovati sa postepenom obnovom tramvajskih šina kako bi se obezbedio što udobniji tramvajski prevoz. Takode, obnova i popravka voznog parka su dobar marketing za nov i pozitivan imidž preduzeca za prevoz putnika.

Davanje prioriteta javnom prevozu

U vecini gradova su neophodne hitne inženjerske mere kako bi se poboljšalo stanje saobraćajne infrastrukture. Te relativno jednostavne, mere su sledeće:

- obnova tramvajskih šina,

- uvođenje novih i produžavanje postojećih autobuskih linija,
- odvajanje tramvajskih šina i posebnih traka za autobuse od ostalog saobraćaja gde god je to moguće,
- davanje prioriteta na raskrsnicama vozilima javnog prevoza. To je moguće i na raskrsnicama gde vozila javnog prevoza imaju odvojene trake i na raskrsnicama gde postoje bar dve trake po smeru. Precizno se odredi zelena faza za vozila javnog prevoza dovoljna da vozila predju raskrsnicu.

Sve navedene mere doprinose da javni prevoz bude jeftiniji, komforniji i atraktivniji za putnike.

- **Operativni aspekt**

Prvi korak je transformacija staromodnih preduzeća javnog prevoza u gradske preduzeća mnogo ekonomski sposobnija i efikasnija, koja u isto vreme vode računa i o ekonomskom i o ekološkom aspektu. Takva preduzeća bi bila prelazna faza u tranzicionom periodu do konačne komercijalizacije.

Privatizacija nije prioritet već bi do toga trebalo da dođe u dužem procesu transformacije preduzeća. U ovom trenutku je bitno dostići odgovornost, transparentnost, izvršnu i poresku kontrolu što bi pomoglo smanjenju ogromnih deficita preduzeća, povećanju prihoda, uspostaviti saradnju sa opštinom, naći balans između povećanja cene karte i ekonomskih potreba.

Redizajn mreže linija javnog prevoza

Jedan od ključnih elemenata povećanja kvaliteta javnog prevoza je redizajniranje mreže linija javnog prevoza. Naravno, redizajniranje mreže autobuskih linija je mnogo lakše nego kod mreže tramvajskih i trolejbuskih linija. S druge strane, upravljanjem sistemom javnog prevoza bilo bi olakšano ukoliko bi se izvršila optimizacija mreže linija javnog prevoza i redovi vožnje, smanjila veličina voznog parka i efikasnije iskoristilo postojeći vozni park.

S druge strane, ovakav proces bi doveo do drugih pozitivnih mera za korisnike:

- Frekventan servis u špicu i van špica,
- Bolja pristupačnost stajalištima javnog prevoza, kao i bolja pristupačnost samom vozilu uvođenjem niskopodnih vozila,
- Tačnost i pouzdanost u odnosu na signalizaciju za prioritet,
- Razumna visina prevozne karte,
- Održati atraktivnost i komfor javnog prevoza savremenim vozilima,
- Integrisani tarifni sistem
- Vidovno presedanje
- Bolja komunikacija sa korisnicima preko savremenih informacionih tehnologija.

Inostrana iskustva

U zemljama centralne i istočne Evrope se pokazalo od velikog značaja uvođenje stranih iskustava i znanja pri promenama organizacione i operativne strukture. Pored inženjersko konsultanske saradnje primenjeni su i drugi vidovi kooperacije kao što su joint venture, partnerstvo sa preduzećima javnog prevoza ili asocijacijama javnog prevoza iz zapadnoevropskih zemalja, saradnja u vezi sa nadzorom u vezi zahteva internacionalnih finansijskih institucija, saradnje sa nevladinim organizacijama kao konsultanskim telom koje bi pokrenule podršku grada u domenu javnog prevoza.

- **Investicije u javni prevoz**

Donosioci politickih odluka u opštinama bi trebalo da donesu jasnu strategiju u kom parvcu ce se razvijati javni saobraćaj u buducnosti. U tom kontekstu treba postaviti presudna pitanja kao što su:

- Da li ce javnim saobraćajem rukovoditi kao pravom komercijalnom kompanijom ili je bolje da i dalje ostane opštinsko preduzeće?
- Da li taj proces transformacije treba da se obavi u fazama ili odjednom?

3. Povećanje bezbednosti za pešake i bicikliste

Opštinske vlasti bi trebale više pažnje da posvete pešacima je oni u modalnoj raspodeli dostizu poprilični procenat i takode pešaci su većina korisnika javnog prevoza. Procenjuje se da izmeću 60% i 75% svih putovanja javnim prevozom je kombinovano sa pešacenjem. Pri tome nije mnogo uraceno na poboljšanju bezbednosti pešaka.

Da bi se povećala bezbednost pešaka u gradovima u opštinama bi trebalo primeniti sledeće mere kako bi se smanjilo stradanje pešaka:

- indentifikovati “crne tacke” i momentano odgovoriti na visok broj nazgoda sa učešćem pešaka,
- staviti stradanja pešaka kao prioritet u politicku agendu kao bi se razmotrile strategije za smanjenje stepena stradanja pešaka,
- jasno kategorisati ulice prema korišćenju i obliku saobraćaja,
- procena toka i obima saobraćaja na gradskim ulicama,
- procena obima pešackih i biciklistickih kretanja,
- usvojiti program na osnovu ovih istraživanja i odrediti zone koje mogu u srednjoročnom ili dugoročnom programu da budu zabranjene za motroni saobrašaj,
- organizovati kampanje za podizanje svesti vozaca o potrebama i zahtevima nemotorizovanih ucesnika u saobraćaju.

Na osnovu istraživanja i izveštaja o nastradalim licima, radna verzija plana pešackog saobraćaja treba da se predstavi predstavnicima opštine, predstavnicima privrednika, ekološkim grupama i predstavnicima gradjana kako bi se donela odluka u kojim gradskim zonama je potrebna momentalna akcija i da se napravi lista prioroteta.

Iako je fokus ovde stavljen na pešacka kretanja, mere za bicikliste takode treba primeniti obezbeđivanjem pogodnih i bezbednih biciklistickih staza.

Obezbeđivanje bezbednih zona za pešake i bicikliste je moguće oformljavanjem zona bez automobila u gradskim centrima ili ulicama kojima se kreću samo vozila javno prevoza i servisna vozila. Svakako, moguće je primeniti i neke od sledećih mera:

- krace vreme cekanja na semaforima i duže zeleno vreme za pešake,
- dizajniranje pešackih i biciklistickih staza, kao na primer bisiklisticke staze od kuće do škole,

- bolje mere kontrole i kažavanja ili pracenje prekršaja, kao na primer brza vožnja, parkiranje na trotoarima i sl.,
- obuka profesionalnog osoblja odgovornog za saobraćajnu politiku u opštini.

Davanje prioriteta potrebama i željama pešaka u politickoj agendi je tek prvi ali odlucijuci korak. S obzirom da finansiranje može da bude problem, mere za povecanje bezbednosti treba kombinovati sa:

- konstrukcijom novih ulica i rekonstrukcijom postojećih,
- smirivanjem saobraćaja na teritoriji celog grada i prošireno upravljanje saobraćajem u zonama koje se oslanjaju na centralnu zonu,
- merama rehabilitacije gradskih sredina kao što su mere redizajniranja gradskih trgova i pretvaranje ulica u stanbene zone.

4. Održivi urbani transport – smanjenje korišćenja energije, aerozagadenja i nivoa buke

Samo kombinacija upravljanja parkiranjem, poboljšanja javnog prevoza i povecanje bezbednosti za nemotorizovane ucesnike u saobraćaju može da dovesti do odžive mobilnosti u gradovima. Ovim merama treba pridodati još mere smanjenje potrošnje energije, aero zagadenja i buke:

- Korišćenje savremenih tehnologija u vocenju i upravljanju saobraćajem u gradovima doći do uštede u potrošnji energije i do 30%,
- Poboljšanje i obnova saobraćajne infrastrukture,
- Modernizacija voznog parka, savremena vozila uticu na povecanje energetske efikasnosti i do 30%,
- Stimulisanje javnog prevoza prevoza putnika,
- Iznalaženje novih nacina obezbecivanja sredstava finansiranja saobraćaja u gradovima uz znatno povecanje sredstava iz budžeta, odnosno lokalnim zajednicama omogućiti da raspolažu vecim sredstvima nego do sada. Ova sredstva prevenstveno treba usmeriti na razvoj javnog prevoza putnika i sistema upravljanja saobraćajem,
- Izmenom odgovarajucih propisa i urbanisticke prakse, omogućiti ubrzanu izgradnju parking površina, garaža i sl.,
- Maksimalna liberalizacija uvoza vozila uz minimalne carine i poreze i paraleno, korak po korak, povecanje restriktivne politike osiguranja s tarih vozila,
- U cilju smanjenja ekoloških rizika neophodno je da se zakonski podrži organizovani proces recikliranja otpadnih materija i otpisanih vozila, što je danas široko primenjeno u okviru Evropske Unije.

5. Potrebne institucije, politike, podsticaji, instrumenti i mere

Institucije

Za osiguranje razvoja saobraćajnog sektora potrebne su sledeće institucije (“Strategija privrednog razvoja Srbije do 2010. godine”), kojih sada nema:

Na državnom nivou

- Agencija za operacionalizaciju usvojenih strategija razvoja saobraćaja koja bi koordinirala aktivnostima državnih institucija i transportnih predužeca svih vдова saobraćaja, obezbećivala zakonsku i fiskalnu podršku,
- Berza transportnih usluga,
- Centar za kvalitet,
- Atestna laboratorija (merni uređaji za vozilima, kvalitet goriva, kvalitet saobraćajnica – samofinansirana,
- Agencija za upravljanjem održavanjem saobraćajnica i opreme,
- Savet za bezbednost saobraćaja,
- Agencija za razvoj informatike – telematike u oblasti saobraćaja,

U gradovima (u zavisnosti od velicine grada)

- Sekretarijati za saobraćaj (postoje samo u Beogradu i Novom Sadu)
- Direkcija za upravljanjem javnim prevozom putnika (postoji samo u Beogradu)
- Direkcija za upravljanjem saobraćajem u gradovima
- Parking preduzeca (postoji samo u Beogradu)
- Centri za informisanje ucesnika u saobraćaju
- Centar – baza podataka on saobraćaju u okviru lokalne samouprave

Politike

- Uskaldivanje zakonske regulative za EU, u suprotnom bi Srbija drasticno smanjila mogućnost komunikacije sa ostalim zemljama,
- Stimulativna politika obnavljanja infrastrukture i transportnih sredstava što će doprineti energetski efikasnijem, bezbednijem i sa ekološkog aspekta boljem transportu,
- Politika cena transportnih usluga, poreskom politikom destimulisati nabavku i korišćenje tehnološki zastarelih transportnih sredstava,
- Stimulativna politika privatizacije transporta,
- Kroz budžet obezbediti više sredstava lokalnim samoupravama,
- Preusmeriti deo prihoda od maloprodajne cene goriva i putarina u poboljšanje saobraćajnica, javnog prevoza putnika, a ne samo infrastrukture, kako je do sada bio slučaj,
- Preusmeriti deo sredstava od prihoda od saobraćajnih prekršaja u poboljšanje nivoa bezbednosti.

Podsticaji, instrumenti i mere

- U Srbiji je uočljiv trend porasta broja saobraćajnih nezgoda, dok se u EU u poslednji par godina uočava suprotan trend,
- Procenje transportne politike EU koju karakterišu povezanost različitih mreža (interconnectibility), međusobna povezanost različitih vidova (intermodality) i povezanost usluga (interoperability),
- Stimulacija obnavljanja i destimulacija korišćenja zastarelih transportnih sredstava koja su nebezbedna, energetski neefikasna i ekološki negativna,
- Zakonska obaveza da gradovi moraju uraditi i sprovesti Master Transportni Plan i inovirati ga svakih 7 godina,
- Zaštita životne sredine.

6. Pregled osobine predloženih mera sa vremenskim predracunom

Mera	Glavni efekat	Nivo	Potreban vremenski period	Glavni cilj
Tehnološke mere				
Vozila na električni pogon	Smanjenje aerozagadenja	Gradski	25 godina +	Drugi i treci automobil u porodici, za gradsku upotrebu
Promena goriva u autobusima	Smanjenje aerozagadenja	Uglavnom gradski	Oko 5 godina	Medugradske autobuske linije
Poboljšanje tehnologije u proizvodnji automobila	Smanjenje aerozagadenja	Nacionalni	5-15 godina (u zavisnosti od raspoloživosti na svetskom tržištu)	Novi kupci automobila
Poboljšati održavanje automobila	Smanjenje aerozagadenja	Nacionalni	1-2 godine	Vlasnici starijih automobila
Poboljšanje infrastrukture:				
• "Tih" kolovoz	Smanjenje buke	Uglavnom gradski	5-10 godina	Ulice u blizini stambenih zona
• Poboljšanje kolovoza	Smanjenje buke	Gradski ili medjugradski	5 godina +	
• Poboljšanje priga	Smanjenje buke i povećanje performansi	Nacionalni	5 godina +	
Upravljanje saobraćajem				
Umirivanje saobraćaja	Smanjenje saobraćaja i povećanje bezbednosti u stambenim zonama	Gradski	Do 5 godina	Stambene zone
Koordinacija sistemima javnog prevoza putnika	Povećanje atraktivnosti javnog prevoza	Nacionalni i/ili gradski	5-10 godina	Potencijalni korisnici javnog prevoza
Park and ride – "Parkiraj i vozi se"	Povećanje atraktivnosti javnog prevoza	Gradski	Do 5 godina	Putovanja na posao i sa posla
Parkiranje prilagodeno korisnicima javnog prevoza	Povećanje atraktivnosti javnog prevoza	Gradski centri	Oko 5 godina	Putovanja na posao i sa posla
Koordinacija svetlosnih signala	Smanjenje "stani-kreni" saobraćaja	Gradski	Do 5 godina	Vozaci na glavnim saobraćajnicama
Zatvaranje gradskog centra za privatna vozila	Smanjenje aerozagadenja i povećanje atraktivnosti javnog prevoza	Gradski centri	5-10 godina	Zaposleni i posetioci gradskih centara
Pešacke zone	Podsticaj nemotorizovanom saobraćaju	Gradski centri	5-10 godina	Businesses, costumers and visitors to city
Posebni pravci za teretna vozila	Smanjenje buke	Gradski	Do 5 godina	Teška teretna vozila (preko 4 t)
Upravljanje zahtevima				
Povećanje taksi za gorivo	Smanjenje vozilo-km	Nacionalni	Do godinu dana	Svi korisnici automobila
Putarina	Smanjenje saobraćajnih zagušenja	Gradski	10-15 godina	Svi korisnici automobila
Takse na vozila	Smanjenje stope	Nacionalni	Do godinu dana	Trenutni i potencijalni

	motorizacije			korisnici automobila
Takse za zagađenje	Disincentive for use of high-pollution modes and vehicles	Nacionalni (moguće gradski)	10-15 godina	Trenutni i potencijalni korisnici automobila, posebno starijih automobila
Različite cene parkiranja	Smanjenje korišćenja automobila u gradskim centrima	Gradski	Do godinu dana	Zaposleni u gradskim centrima
Car pooling – zajedničko korišćenje automobila	Smanjenje broja putovanja	Gradski	Do 2 godine	Zaposleni u velikim kompanijama
Takse za službena vozila	Smanjenje broja putovanja i preveženih km	Nacionalni	Do 2 godine	Korisnici službenih automobila
Administrativna kontrola vlasništva i korišćenja vozila	Smanjenje broja putovanja	Nacionalni ili gradski	Do 2 godine	U zavisnosti od specifičnosti i ograničenja
Informacije	Poboljšanje saobraćajnog toka a time smanjenje aerozagađenja	Gradski	Do 2 godine	Uglavnom zaposleni
Infrastrukturno planiranje i planiranje korišćenja zemljišta				
Kontrola gradskog planiranja	Povećanje atraktivnosti javnog prevoza i nemotorizovanog saobraćaja, smanjenje vozilo-km	Gradski	20 + godina	Svi segmenti gradskog stanovništva i poslovanja
Povećanje kombinovanih korisnika	Podrška nemotorizovanom saobraćaju, smanjenje vozilo-km	Gradski	10-20 godina	Gradsko stanovništvo
Biciklističke staze	Encourage cycling	Gradski	Do 5 godine	Putovanja na kratkim distancama
Trake za autobuse	Promena modalne raspodele u korist javnog prevoza	Gradski	Do 5 godine	Glavni pravci
Laki metro	Promena modalne raspodele u korist javnog prevoza	Gradski	5-15 godina	Zaposleni u centralnim gradskim zonama
Metro	Promena modalne raspodele u korist javnog prevoza	Gradski	15 + godina	Zaposleni na teritoriji grada
Prigradska železnica	Promena modalne raspodele u korist javnog prevoza	Gradski	1-5 godina	Zaposleni u centralnim gradskim zonama
Planirano smanjenje buke	Smanjenje izloženosti buci	Gradski	5-10 godina	Srambene zone u blizini glavnih saobraćajnica
Koordinacija izbeđu broja parking mesta i javnog prevoza	Promena modalne raspodele u korist javnog prevoza	Gradski	20 + godina	Zaposleni u centralnim gradskim zonama

Predložene mere u odnosu na vremenski period

Nivo	1 – 2 godine	1 – 5 godina	5 – 15 godina	Preko 15 godina
Gradske nivo	Cena parkiranja; Car pooling; poboljšanje informatičnog sistema	Prelazak autobusa na alternativna goriva; smanjenje saobraćaja; biciklističke staze; smanjenje standarda za broj parking mesta; Posebni pravci za teretna vozila; prigradska željeznica; trake za autobuse; Koordinacija izbeđu broja parking mesta i javnog prevoza	“Tih” kolovoz; zatvaranje gradskih centara za automobile i formiranje pešačkih zona; planirano smanjenje buke; povećanje mešovityh korisnika; koordinacija sistema javnog prevoza; laki metro	Vozila na električni pogon; Koordinacija između gustine naseljenosti i javnog prevoza; metro
Nacionalni nivo	Takse na gorivo; takse za korišćenje službenih automobila; testiranje vozila na aerozagadenje	Ograničen uvoz automobila baziran na aerozagadenju	Poboljšanje tehnologije u proizvodnji automobila; takse za zagadenje; poboljšanje saobraćajnica; poboljšanje prigradske željeznice	Uvođenje novih goriva za putničke automobile