REPUBLIKA SRBIJA

NARODNA SKUPŠTINA

Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj,

infrastrukturu i telekomunikacije

13 Broj 06-2/84-19

16. april 2019. godine

B e o g r a d

ZAPISNIK

42. SEDNICE ODBORA ZA PROSTORNO PLANIRANjE, SAOBRAĆAJ, INFRASTRUKTURU I TELEKOMUNIKACIJE

ODRŽANE 16. APRILA 2019. GODINE

Sednica je počela u 10.00 časova.

Sednicom je predsedavala Katarina Rakić, predsednik Odbora.

Sednici su prisustvovali članovi Odbora: Dragan Jovanović, dr Vladimir Orlić, Ognjen Pantović, Snežana B. Petrović i Dalibor Radičević.

Sednici su prisustvovali zamenici članova Odbora: Ivana Dimić (zamenik Novice Tončeva), Ivana Nikolić (zamenik Jovice Jevtića), Goran Kovačević (zamenik Zorana Milekića) i Milan Ljubić (zamenik Olivere Pešić).

Sednici nisu prisustvovali članovi Odbora: Dragan Vesović, Jasmina Karanac, Nenad Konstantinović, Stefana Miladinović, Marina Ristić, Saša Radulović, Goran Ćirić, niti njihovi zamenici.

Sednici su prisustvovali i narodni poslanici koji nisu članovi Odbora: Zoran Bojanić, Snežana Bogosavljević Bošković, Ana Čarapić, Žarko Bogatinović, Zoran Despotović, Milija Miletić i Predrag Jelenković.

Sednici su prisustvovali iz Nemačke organizacije za međunarodnu saradnju (GIZ) Aljaž Plevnik, GIZ ekspert, Svetlana Bačanin, GIZ koordinator za Srbiju, i Bojana Ristanović, iz Beogradskog fonda za političku izuzetnost Lidija Radulović i Katarina Lević, iz Ministarstva građevinarstva, saobraćaja, saobraćaja i infrastrukture Đorđe Milić, pomoćnik ministra, iz Sekretarijata za saobraćaj Grada Beograda Dušan Rafailović, sekretar i Gordana Marković, pomoćnik sekretara, iz Balkan green energy news Branislava Jovičić i Svetlana Jovanović i iz Stalne konferencije gradova i opština Klara Danilović.

Odbor je, jednoglasno (10 za), u skladu sa predlogom predsednika Odbora usvojio sledeći:

D n e v n i r e d

1. Planiranje održive urbane mobilnosti.

Prva tačka dnevnog reda: **Planiranje održive urbane mobilnosti**

Predsednik Odbora Katarina Rakić je istakla da je današnja sednica posvećena temi rešavanja saobraćajnih problema na jedan drugačiji način od uobičajenog posebno u gradovima koji su preopterećeni saobraćajem i izrazila zadovoljstvo što će na sednici Odbora govoriti jedan od eksperata iz te oblasti Aljaž Plevnik, GIZ ekspert.

Svetlana Bačanin, GIZ koordinator za Srbiju, je u svom uvodnom izlaganju je istakla da je otvoren Regionalni fond za Jugoistočnu Evropu i da je energetska efikasnost regionalni instrument podrške, koji finansira nemačko Savezno ministarstvo za ekonomsku saradnju i razvoj a sprovodi Nemačka organizacija za međunarodnu saradnju (GIZ). Od kraja 2008. godine Fond sprovodi aktivnosti u cilju jačanja regionalne saradnje na nivou ministarstava, civilnog društva i parlamenata, kao i na lokalnom nivou. Teži se razmeni znanja i iskustava u postizanju klimatskih i ciljeva održivog korišćenja energije. U saradnji sa Beogradskim fondom za političku izuzetnost (BFPI) do sada su organizovani brojni događaji za narodne poslanike, kako na nacionalnom, tako i na regionalnom nivou. Inicirana je saradnja između Energetske zajednice i odbora za energetiku u regionu. Krajem 2015. godine osnovan je Parlamentarni plenum Energetske zajednice. Takođe, uspostavljen je i Parlamentarni forum za Jugoistočnu Evropu na teme zaštite klime i energetske efikasnosti i obezbeđeno je učešće narodnih poslanika i zaposlenih u Narodnoj skupštini na međunarodnim parlamentarnim konferencijama i studijskim putovanjima u Berlin. Tokom 2011. godine GIZ je zajedno sa BFPI doprineo uvođenju teme energetske efikasnosti u rad Narodne skupštine Republike Srbije. Takođe, održano je nekoliko parlamentarnih slušanja u okviru nadležnog odbora kao i nekoliko sastanaka u okviru Parlamentarnog foruma za energetsku politiku Republike Srbije. Uvedene su i nove teme u zajednički rad sa Narodnom skupštinom kao što je zaštita klime, a od nedavno i održiva urbana mobilnost. Sve tri oblasti su usko povezane i predstavljaju veoma važne segmente kada je u pitanju usklađivanje zakonskog okvira sa evropskim standardima. U maju 2019. godine planirano je studijsko putovanje u Ljubljanu za narodne poslanike i zaposlene iz regiona. Ljubljana predstavlja primer dobre prakse u planiranju saobraćaja na nov i moderan način, a sve to u skladu sa principima održive urbane mobilnosti. Otvoreni Regionalni fond sprovodi sve ove aktivnosti i na lokalnom nivou. Grad Beograd - Sekretarijat za saobraćaj izvdojio je budžet za razvoj Plana održive urbane mobilnosti, a u izradi tog dokumenta biće pružena stručna pomoć radnoj grupi. Zatim, sklopljen je sporazum sa Stalnom konferencijom gradova i opština da se podrže još tri grada u Srbiji. U Šapcu i Pirotu podržaće se izrada Plana održive urbane mobilnosti, a u Kruševcu će biti finasirana jedna kratkoročna mera iz njihovog već postojećeg Plana održive urbane mobilnosti. U okviru ovog dela Projekta izrađen je i Vodič za održivu urbanu mobilnost, koji će biti dostupan na internetu, a na sednici Odbora je podeljen narodnim poslanicima.

Lidija Radulović, programska koordinatorka BFPI, je u svom izlaganju istakla da BFPI u saradnji sa GIZ-om radi na temama koje se odnose na održivo korišćenju energije i urbane mobilnosti. Istakla je da se društvo susreće sa izazovima vezanim za klimatske promene i istakla značaj zaštite životne sredine i važnost intersektorskog pristupa ovim temama.

U nastavku sednice narodnim poslanicima obratio se Aljaž Plevnik, GIZ ekspert iz Slovenije, koji je predstavio Projekat održive urbane mobilnosti. Gospodin Plevnik je istakao da se 25 godina bavi temom urbane mobilnosti i da će tokom prezentacije Projekta pokazati kako je tekao razvoj urbane mobilnosti u Sloveniji, kakve su razlike između tradicionalnog i savremenog planiranja saobraćaja, primere dobre prakse, kao i šta je sve postigunuto u Ljubljani u proteklih deset godina.

Pre početka prezentacije narodni poslanici su informisali gospodina Plevnika iz kojih gradova/opština dolaze i koliko stanovnika imaju ti gradovi/opštine. Gospodin Plevnik je istakao su pokrivene tri grupe gradova, ali da nema dovoljno iskustva kada je reč o velikim gradovima poput Beograda već sa gradovima koji imaju manji broj stanovnika. Međutim, koncept urbanog planiranja je u suštini uvek isti bez obzira da li se radi o većim ili manjim gradovima a to je što racionalnije kretanje ljudi i tereta po ograničenom prostoru. Napravio je paralelu između saobraćaja i kretanja ljudi nekada i u današnje vreme. Ambicija novog pristupa je da se prostor za kretanje ljudi ponovo vrati u gradove. Naveo je da ako se pogleda lista gradova po kvalitetu za život na prvom mestu je Cirih, Minhen, Beč itd. i istakao da Cirih ima najbolji gradski prevoz i da se 40% saobraćaja u Cirihu obavlja gradskim prevozom. Takođe, Beč i Grac imaju izuzetan gradski prevoz i naveo da u Gracu čak 40% domaćinstava nema sopstveni automobil, Minhen je povećao broj biciklista sa 10% na preko 20% i takođe, ima odličan gradski prevoz. Ako brinemo o kvalitetnom gradskom saobraćaju samim tim brinemo i o ekonomiji grada i uopšte kvalitetu života u njima. U Srbiji su Kruševac i Valjevo gradovi koji su izradili planove održive gradske mobilnosti, Beograd je započeo sa planom, a iz Fonda će se finansirati Pirot i Šabac. Plan održive gradske mobilnosti je strateški plan koji uzima u obzir integracijske, participacijske i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova. Velike saobraćajne gužve su ono protiv čega se bori ova strategija i zalaže za različite alternative. U velikim gradovima to je pre svega kvalitetan gradski prevoz zatim biciklizam i hodanje. Razlozi zbog čega treba usvojiti novi koncept je taj što se dolaskom velikog broja automobila u grad urušava koncept gradova, a to su socijalna interakcija i ekonomija. Takođe, kao važne razloge zbog čega treba usvojiti novi koncept je zagađenje vazduha navodeći analize rađene u Belgiji. Zatim, zdravstveni problemi koji nastaju usled nedostatka kretanja, navodeći primere iz SAD i Slovenije, kao i da veliki broj zemalja ima sve veći broj starijeg stanovništa koji možda neće biti u mogućnosti da koristi sopstvene automobile, osobe sa invaliditetom, deca, prostorni razvoj gradova.

U diskusiji koja je usledila, narodni poslanik Goran Kovačević je postavio pitanje kako cena prevoza utiče na budžet grada Beča i Ljubljane, koliko novca iz budžeta ulažu, kako su organizovani, da li se ide na javne nabavke, tendere, jer je ulaganje u javni prevoz u Republici Srbiji veliki problem lokalnih samouprava. Gospodin Plevnik, je odgovorio da u svim gradovima koji imaju uređen gradski prevoz on je tretiran kao komunalna delatnost, koju treba subvencionisati iz gradskog budžeta i u proseku u velikim gradovima polovina gradskog budžeta ide na prevoz. Glavna briga grada je da cena prevoza bude što povoljnija, da je što više godišnjih pretplatnika. U Beču je uvedena godišnja karta, po ceni 1 evro na dan, 365 evra godišnje za kompletan gradski prevoz u gradu. U Ljubljani je takođe, prevoz subvencionisan. Istovremeno je naveo primer Podgorice gde je gradski prevoz ekonomska delatnost i ima velikih problema, pa se postepeno vraća ideja ulaganja grada u gradski prevoz. Narodni poslanik Goran Kovačević, je konstatovao da je neosporno gradski prevoz komunalna delatnost i da su u nekim lokalnim samoupravama izdvajanja za gradski prevoz i veća od polovine budžeta i do 70% i da jako malo sredstava ostaje opštinama za neka druga ulaganja i mišljenja je da se mora naći neki tržišni mehanizam koji jasno definiše kako dalje. Pomoćnica gradskog sekretara za saobraćaj, Gordana Marković je istakla da je problem gradskog prevoza u Beogradu kako naplatiti prevoz od građana i da se slaže da gradski prevoz mora biti subvencionisan. Gospodin Plevnik je odgovorio da postoje tendencije da se gradski prevoz tretira kao tržišna delatnost i da oko tog pitanja treba imati širu sliku, jer ukoliko se ne ulaže u gradski prevoz kroz subvencije onda će se potrošiti više novca na širu infrastrukutru, biće povećana frekvencija saobraćaja tako da su subvencije i investicije najjeftinije rešenje za grad. Postoje istraživanja na tom polju, koja pokazuju da gradovi koji su išli drugim putem na duži rok su potrošili mnogo više novca na rešavanje drugih problema. Poslanik Kovačević je postavio pitanje kakva su iskustva u partnerstvu privatnog-javnog sektora u velikim gradovima u Evropi pre svega kako to funkcioniše u Beču. Gospodin Plevnik je rekao da ima dosta takvih opcija manje u gradskom prevozu, koji se tretira kao javna usluga ali ima kroz bike-sharing, car-shering i odlično funkcioniše.

Narodni poslanik Predrag Jelenković iz Odbora za zaštitu životne sredine je postavio pitanje u koliko gradova Slovenije postoje ovakvi strateški planovi i da li se sprovode kroz zakone ili je to obaveza lokalnih samouprava, kao i da li lokalne samouprave mogu da iniciraju takve planove.

U odgovoru je ukazano da je u Sloveniju ta ideja došla ulaskom u EU i razvoj se bazirao na inicijativama EU, kroz izmenu prakse, kroz EU projekte, kroz strukturne fondove. Gospodin Plevnik je istakao da ga je Ministarstvo za okoliš i prostorno planiranje Republike Slovenije imenovalo u ekspertsku grupu na nivou Evropske komisije 2003. godine. Ministarstvo za saobraćaj, danas Ministarstvo za infrastrukuru Republike Slovenije je brzo podržalo ovu ideju i prvo je izdvojen novac da bi ekspertska grupa napravila nacionalnu strategiju sa smernicama i nakon toga je započet veliki projekat CIVITAS ELAN o kojem će više čuti učesnici studijske posete Ljubljani u maju mesecu 2019. godine. Sa tim projektom (2008-2012.godine) se počelo podrškom opštinama u kojima su rađeni treninzi, kampanje itd. Evropska komisija je poslala poruku da je to koncept, koji je relevantan za gradove iznad 100.000 stanovnika, a u Sloveniji postoje samo dva takva grada. Eksperska grupa je smatrala da nije bitna veličina grada i da je suština u promeni pristupa planiranju, pa je izrađen pilot projekat za Ljutomer, selo od 4000 stanovnika a cela opština broji 10000 stanovnika. Rađen je projekat i za Maribor, 120.000 stanovnika i za Novu Goricu i šest opština u okolini i nakon toga je sa ministarstvom osnovana nacionalna platforma Plan održive gradske mobilnosti. Nakon toga su krenuli treninzi, predavanja stranih stručnjaka, ministarstvo je prepoznalo značaj Plana i prvo su dobili 50 miliona evra i danas je budžet za održivu mobilnost 100 miliona evra samo za održivu mobilnost na lokalnom nivou. Deo novca je odvojen za pripremu strategija, a deo za implementaciju. Održani su treninzi za eksperte i konsultante i samo oni su mogli da rade izradu Plana u opštinama. Plan održive gradske mobilnosti funkcioniše u Sloveniji, a najbolje u Ljubljani. Neophodna je strategija u kom pravcu grad mora da ide, šta su prioriteti, gde je potrebno najviše investicija, a sa jasnom strategejom dobija se fokus javnosti, medija, struke i debate koje će puno toga pokrenuti. U Sloveniji je dosta brzo promenjena planerska praksa i to u periodu od deset godina navodeći primer u Ljubljani. U Sloveniji 80 opština od 210 ima strategiju, a u tih 80 su opštine sa najviše stanovnika. Veliku zaslugu ima nadležno ministarstvo, jer kada su obezbedili Evropske fondove za izradu strategije tada je većina gradova počela sa izradom strategije. Trenutno se radi na novom CIVITAS projektu gde se ide ka tome da podrška nadležnog ministarstva bude još jača i urađen je Nacionalni program podrške održive mobilnosti na lokalnom nivou. Radi se na izradi novog zakon i osniva se Nacionali fond, do sada je sve zavisilo od EU fondova. Pomoćnik gradskog sekretara za saobraćaja, Gordana Marković se interesovala kako animirati građane da više pešače i da Beograd ima najviše problema u saobraćaju u centralnoj gradskoj zoni, takođe, problem je i parking prostor. Gospodin Plevnik je odgovorio da su i u Ljubljani imali problem sa parking prostorom i saobraćajem u centralnoj gradskoj zoni i da je za rešavanje tog problema potrebna politička volja. U regionu postoje gradovi gde je biciklizam vrlo razvijen i da građanima treba napraviti uslove da mogu kvaliteno da žive sa alternativnim rešenjima.

U nastavku izlaganja, Aljaž Plevnik je istakao rezime razlika između tradicionalnog i održivog planiranja urbane mobilnosti. Naime, predočen je veliki problem rasta generecija u smislu automobilističke perspektive. Takođe, i to da svi mladi ispod 18 godina koji nemaju uslove za dobijanje vozačke dozvole za automobil su primorani da koriste ostale alternative prevoza po gradu, kao i stariji deo stanovništva tj. penzioneri. Istaknut je i primer izrade Strateškog prostornog plana za Ljubljanu gde je vizija ljudi koji su radili na planu bila što lakše omogućiti odlazak u grad na posao sopstvenim automobilom. U tradicionalnom pristupu planiranja gradskog saobraćaja prioritet je da kada postoji određeni problem u saobraćaju, kako pronaći tehničko rešenje za takvu vrstu problema. Ako se uzme za primer manji grad gde je glavni problem parkiranje, postavlja se pitanje koje će rešenje država ili struka ponuditi a to su: šta želimo postići, koji je najbolji način da se to postigne, da li je neophodno graditi nešto radi toga (naveden je primer garažne kuće), ko se mora konsultovati i i na koji način se može izmeriti efekat delovanja. Naglašeno je da se kroz ovakav pristup može postići željeno stanje. Takođe, dat je primer parkinga ispred Filozofskog fakulteta u Ljubljani gde je veliki broj parking mesta zamenjen pešačkom zonom i biciklističkom stazom, kao i primeri manjih mesta u Sloveniji. Zatim, je istaknuto na koji način se može napraviti promena u jednom gradu kroz upravljanje parkiranja.

U diskusiji koja je usledila, dat je primer parkinga ispred Narodne skupštine Republike Srbije za koji postoji zahtev da bi trebalo da se poploča, uredi ili postavi određeni trg, s obzirom da narodni poslanici imaju alternativu za parkiranje nedaleko od radnog mesta (garaža). Narodni poslanici su istakli da se ne koristi alternativa kako se ne bi opterećivao dodatno budžet Repblike Srbije usled visokih cena.

U nastavku je pomenuta tema u vezi sa tradiconalnim pristupom planiranja urbane mobilnosti, a odnosi se na grad Beograd, postavlja se pitanje šta će se graditi i koji veliki projekti će biti izgrađeni, dok novi održivi pristup nalaže da je potrebno ići korak po korak i dosta ekonomičnije sa nekom mnogo manjom investicijom (primer: usled gradnje metroa u Beogradu čeka se na investiranje u već postojeći gradski prevoz dok je potrebno konstantno traženje boljih alternativa). Takođe, napomenuto je da je od izuzetne važnosti ko planira i odlučuje o merama u vezi sa saobraćajem u nekom gradu, odnosno u tradicionalnom pristupu su bili od važnosti isključivo saobraćajni inženjeri, dok se u novom pojavljuju urbanisti i pejzažni arhitekti. Istaknut je primer grada Amsterdama kao grada gde je izuzetno visoki procenat stanovništva koji koristi bicikl kao prevozno sredstvo i koji konstantno rade na svom poboljšanju. Na primeru Beograda, gde sva zarada od naplate parkiranja odlazi isključivo u budžet, naglašeno je da bi trebalo od tih sredstava ulagati u alternative gradskog prevoza. Dalje je napomenuto da glavni grad Slovenije, Ljubljana, sa jakom dnevnom migracijom i velikim brojem stanovnika, među kojima je 50 000 studenata, ide odlučno prema održivoj dnevnoj mobilnosti iz razloga uključivanja grada u evropske projekte i dobrog menadžmenta grada kao uzrok brze i velike promene, a to su: zatvaranje gradskog jezgra za saobraćaj, a za stariji deo stanovništva i za one sa posebnim potrebama omogućena su posebna električna vozila, kao pomagala u određenim situacijama, zatim rešen je problem ilegalnog parkiranja uz ulaganja u komunalnu policiju, povećanje kontrole i naplate parkiranja u centru grada. Takođe, nova mera je „javni gradski bicikl“ kao deo mreže velike francuske firme koja se bavi uličnim marketingom, kao i to da su uvedene obuke za vozače gradskog prevoza gde se daje prednost pešacima i biciklistima u saobraćaju, električni autobusi u centralnoj gradskoj zoni i ostalo. Jedan od glavnih indikatora koji pokazuje uspešnost promene i kvalitetnih investicija je da se u Ljubljani iz godine u godinu povećava broj turista za 10%. U daljem izlaganju istaknut je predlog da sve što nije u koridoru glavnih puteva u većim i manjim gradovima se zatvori i napravi zona „smirenog saobraćaja“. Dat je primer gradova kao što su Madrid i Barselona, gde postoje takozvani „superblokovi“ sa mogućnošću da se biciklisti i pešaci uključe u saobraćaj sa automobilima ne koristeći isključivo trotoare i prostore za bicikliste usled smanjenog saobraćaja. Na kraju izlaganja, predočena je opasnost da se u Beogradu za 15 godina uz trenutni razvoj standarda duplira količina automobila čak i u manjim gradovima, što bi trebalo izbeći.

U delu za postavljanje pitanja narodni poslanici su istakli nedoumicu u vezi sa vođenjem računa o parkiranju, da li bi to morao biti građanin ili uprava grada. Kao i pitanje u kojoj meri Republika Srbija, s obzirom na njenu pripremu za članstvo u Evropsku uniju, može da koristi evropske finansijske fondove za predočene projekte u vezi sa održivom urbanom mobilnošću u gradovima.

U odgovoru na pitanja narodnih poslanika u vezi sa kontrolom parkiranja predstavnik GIZ-a je naglasio da bi to trebalo biti grad, jer ima širu sliku u vezi sa idejom izgleda tog grada. Zatim, je naglašeno da u slučaju Republike Srbije mora da postoji najpre dogovor na nivou Vlade, odnosno resornog ministarstva, kao i gradskog menadžmenta za pomenute projekte kako bi se omogućilo korišćenje fondova EU, i ponovio da će Nemačka organizacija za međunarodnu saradnju „GIZ“ pružiti investicije za dva grada u Srbiji.

Na kraju rasprave, predložena je i mogućnost da se pruži edukacija kroz organizaciju radionica ili treninga u manjim gradovima Republike Srbije kako bi se stanovništvo bliže upoznalo sa pomenutom oblašću (na primer Grad Niš, gde bi se okupilo više opština koje su zainteresovane za ovakav projekat).

U diskusiji su učestvovali: Goran Kovačević, Predrag Jelenković, Snežana Bogosavljević Bošković i Gordana Marković.

Na sednici Odbora vođen je tonski zapis.

Sednica je zaključena u 13.15 časova.

SEKRETAR ODBORA PREDSEDNIK ODBORA

Biljana Ilić Katarina Rakić