РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

Одбор за просторно планирање, саобраћај,

инфраструктуру и телекомуникације

13 Број 06-2/84-19

16. април 2019. године

Б е о г р а д

ЗАПИСНИК

42. СЕДНИЦЕ ОДБОРА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ, САОБРАЋАЈ, ИНФРАСТРУКТУРУ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈЕ

ОДРЖАНЕ 16. АПРИЛА 2019. ГОДИНЕ

Седница је почела у 10.00 часова.

Седницом је председавала Катарина Ракић, председник Одбора.

Седници су присуствовали чланови Одбора: Драган Јовановић, др Владимир Орлић, Огњен Пантовић, Снежана Б. Петровић и Далибор Радичевић.

Седници су присуствовали заменици чланова Одбора: Ивана Димић (заменик Новице Тончева), Ивана Николић (заменик Јовице Јевтића), Горан Ковачевић (заменик Зорана Милекића) и Милан Љубић (заменик Оливере Пешић).

Седници нису присуствовали чланови Одбора: Драган Весовић, Јасмина Каранац, Ненад Константиновић, Стефана Миладиновић, Марина Ристић, Саша Радуловић, Горан Ћирић, нити њихови заменици.

Седници су присуствовали и народни посланици који нису чланови Одбора: Зоран Бојaнић, Снежана Богосављевић Бошковић, Ана Чарапић, Жарко Богатиновић, Зоран Деспотовић, Милија Милетић и Предраг Јеленковић.

Седници су присуствовали из Немачке организације за међународну сарадњу (ГИЗ) Аљаж Плевник, ГИЗ експерт, Светлана Бачанин, ГИЗ координатор за Србију, и Бојана Ристановић, из Београдског фонда за политичку изузетност Лидија Радуловић и Катарина Левић, из Министарства грађевинарства, саобраћаја, саобраћаја и инфраструктуре Ђорђе Милић, помоћник министра, из Секретаријата за саобраћај Града Београда Душан Рафаиловић, секретар и Гордана Марковић, помоћник секретара, из Balkan green energy news Бранислава Јовичић и Светлана Јовановић и из Сталне конференције градова и општина Клара Даниловић.

Одбор је, једногласно (10 за), у складу са предлогом председника Одбора усвојио следећи:

Д н е в н и р е д

1. Планирање одрживе урбане мобилности.

Прва тачка дневног реда: **Планирање одрживе урбане мобилности**

Председник Одбора Катарина Ракић је истакла да је данашња седница посвећена теми решавања саобраћајних проблема на један другачији начин од уобичајеног посебно у градовима који су преоптерећени саобраћајем и изразила задовољство што ће на седници Одбора говорити један од експерата из те области Аљаж Плевник, ГИЗ експерт.

Светлана Бачанин, ГИЗ координатор за Србију, је у свом уводном излагању je истакла да је отворен Регионални фонд за Југоисточну Европу и да је енергетска ефикасност регионални инструмент подршке, који финансира немачко Савезно министарство за економску сарадњу и развој а спроводи Немачка организација за међународну сарадњу (ГИЗ). Од краја 2008. године Фонд спроводи активности у циљу јачања регионалне сарадње на нивоу министарстава, цивилног друштва и парламената, као и на локалном нивоу. Тежи се размени знања и искустава у постизању климатских и циљева одрживог коришћења енергије. У сарадњи са Београдским фондом за политичку изузетност (БФПИ) до сада су организовани бројни догађаји за народне посланике, како на националном, тако и на регионалном нивоу. Иницирана је сарадња између Енергетске заједнице и одбора за енергетику у региону. Крајем 2015. године основан је Парламентарни пленум Енергетске заједнице. Такође, успостављен је и Парламентарни форум за Југоисточну Европу на теме заштите климе и енергетске ефикасности и обезбеђено је учешће народних посланика и запослених у Народној скупштини на међународним парламентарним конференцијама и студијским путовањима у Берлин. Током 2011. године ГИЗ је заједно са БФПИ допринео увођењу теме енергетске ефикасности у рад Народне скупштине Републике Србије. Такође, одржано је неколико парламентарних слушања у оквиру надлежног одбора као и неколико састанака у оквиру Парламентарног форума за енергетску политику Републике Србије. Уведене су и нове теме у заједнички рад са Народном скупштином као што је заштита климе, а од недавно и одржива урбана мобилност. Све три области су уско повезане и представљају веома важне сегменте када је у питању усклађивање законског оквира са европским стандардима. У мају 2019. године планирано је студијско путовање у Љубљану за народне посланике и запослене из региона. Љубљана представља пример добре праксе у планирању саобраћаја на нов и модеран начин, а све то у складу са принципима одрживе урбане мобилности. Отворени Регионални фонд спроводи све ове активности и на локалном нивоу. Град Београд - Секретаријат за саобраћај извдојио је буџет за развој Плана одрживе урбане мобилности, а у изради тог документа биће пружена стручна помоћ радној групи. Затим, склопљен је споразум са Сталном конференцијом градова и општина да се подрже још три града у Србији. У Шапцу и Пироту подржаће се израда Плана одрживе урбане мобилности, а у Крушевцу ће бити финасирана једна краткорочна мера из њиховог већ постојећег Плана одрживе урбане мобилности. У оквиру овог дела Пројекта израђен је и Водич за одрживу урбану мобилност, који ће бити доступан на интернету, а на седници Одбора је подељен народним посланицима.

Лидија Радуловић, програмска координаторка БФПИ, је у свом излагању истакла да БФПИ у сарадњи са ГИЗ-ом ради на темама које се односе на одрживо коришћењу енергије и урбане мобилности. Истакла је да се друштво сусреће са изазовима везаним за климатске промене и истакла значај заштите животне средине и важност интерсекторског приступа овим темама.

У наставку седнице народним посланицима обратио се Аљаж Плевник, ГИЗ експерт из Словеније, који је представио Пројекат одрживе урбане мобилности. Господин Плевник је истакао да се 25 година бави темом урбане мобилности и да ће током презентације Пројекта показати како је текао развој урбане мобилности у Словенији, какве су разлике између традиционалног и савременог планирања саобраћаја, примере добре праксе, као и шта је све постигунуто у Љубљани у протеклих десет година.

Пре почетка презентације народни посланици су информисали господина Плевника из којих градова/општина долазе и колико становника имају ти градови/општине. Господин Плевник је истакао су покривене три групе градова, али да нема довољно искуства када је реч о великим градовима попут Београда већ са градовима који имају мањи број становника. Међутим, концепт урбаног планирања је у суштини увек исти без обзира да ли се ради о већим или мањим градовима а то је што рационалније кретање људи и терета по ограниченом простору. Направио је паралелу између саобраћаја и кретања људи некада и у данашње време. Амбиција новог приступа је да се простор за кретање људи поново врати у градове. Навео је да ако се погледа листа градова по квалитету за живот на првом месту је Цирих, Минхен, Беч итд. и истакао да Цирих има најбољи градски превоз и да се 40% саобраћаја у Цириху обавља градским превозом. Такође, Беч и Грац имају изузетан градски превоз и навео да у Грацу чак 40% домаћинстава нема сопствени аутомобил, Минхен је повећао број бициклиста са 10% на преко 20% и такође, има одличан градски превоз. Ако бринемо о квалитетном градском саобраћају самим тим бринемо и о економији града и уопште квалитету живота у њима. У Србији су Крушевац и Ваљево градови који су израдили планове одрживе градске мобилности, Београд је започео са планом, а из Фонда ће се финансирати Пирот и Шабац. План одрживе градске мобилности је стратешки план који узима у обзир интеграцијске, партиципацијске и евалуацијске принципе како би задовољио потребе становника градова. Велике саобраћајне гужве су оно против чега се бори ова стратегија и залаже за различите алтернативе. У великим градовима то је пре свега квалитетан градски превоз затим бициклизам и ходање. Разлози због чега треба усвојити нови концепт је тај што се доласком великог броја аутомобила у град урушава концепт градова, а то су социјална интеракција и економија. Такође, као важне разлоге због чега треба усвојити нови концепт је загађење ваздуха наводећи анализе рађене у Белгији. Затим, здравствени проблеми који настају услед недостатка кретања, наводећи примере из САД и Словеније, као и да велики број земаља има све већи број старијег становништа који можда неће бити у могућности да користи сопствене аутомобиле, особе са инвалидитетом, деца, просторни развој градова.

У дискусији која је уследила, народни посланик Горан Ковачевић је поставио питање како цена превоза утиче на буџет града Беча и Љубљане, колико новца из буџета улажу, како су организовани, да ли се иде на јавне набавке, тендере, јер је улагање у јавни превоз у Републици Србији велики проблем локалних самоуправа. Господин Плевник, је одговорио да у свим градовима који имају уређен градски превоз он је третиран као комунална делатност, коју треба субвенционисати из градског буџета и у просеку у великим градовима половина градског буџета иде на превоз. Главна брига града је да цена превоза буде што повољнија, да је што више годишњих претплатника. У Бечу је уведена годишња карта, по цени 1 евро на дан, 365 евра годишње за комплетан градски превоз у граду. У Љубљани је такође, превоз субвенционисан. Истовремено је навео пример Подгорице где је градски превоз економска делатност и има великих проблема, па се постепено враћа идеја улагања града у градски превоз. Народни посланик Горан Ковачевић, је констатовао да је неоспорно градски превоз комунална делатност и да су у неким локалним самоуправама издвајања за градски превоз и већа од половине буџета и до 70% и да јако мало средстава остаје општинама за нека друга улагања и мишљења је да се мора наћи неки тржишни механизам који јасно дефинише како даље. Помоћница градског секретара за саобраћај, Гордана Марковић је истакла да је проблем градског превоза у Београду како наплатити превоз од грађана и да се слаже да градски превоз мора бити субвенционисан. Господин Плевник је одговорио да постоје тенденције да се градски превоз третира као тржишна делатност и да око тог питања треба имати ширу слику, јер уколико се не улаже у градски превоз кроз субвенције онда ће се потрошити више новца на ширу инфраструкутру, биће повећана фреквенција саобраћаја тако да су субвенције и инвестиције најјефтиније решење за град. Постоје истраживања на том пољу, која показују да градови који су ишли другим путем на дужи рок су потрошили много више новца на решавање других проблема. Посланик Ковачевић је поставио питање каква су искуства у партнерству приватног-јавног сектора у великим градовима у Европи пре свега како то функционише у Бечу. Господин Плевник је рекао да има доста таквих oпција мање у градском превозу, који се третира као јавна услуга али има кроз bike-sharing, car-shering и одлично функционише.

Народни посланик Предраг Јеленковић из Одбора за заштиту животне средине је поставио питање у колико градова Словеније постоје овакви стратешки планови и да ли се спроводе кроз законе или је то обавеза локалних самоуправа, као и да ли локалне самоуправе могу да иницирају такве планове.

У одговору је указано да је у Словенију та идеја дошла уласком у ЕУ и развој се базирао на иницијативама ЕУ, кроз измену праксе, кроз ЕУ пројекте, кроз структурне фондове. Господин Плевник је истакао да га је Министарство за околиш и просторно планирање Републике Словеније именовало у експертску групу на нивоу Европске комисије 2003. године. Министарство за саобраћај, данас Министарство за инфраструкуру Републике Словеније је брзо подржало ову идеју и прво је издвојен новац да би експертска група направила националну стратегију са смерницама и након тога је започет велики пројекат CIVITAS ELAN о којем ће више чути учесници студијске посете Љубљани у мају месецу 2019. године. Са тим пројектом (2008-2012.године) се почело подршком општинама у којима су рађени тренинзи, кампање итд. Европска комисија је послала поруку да је то концепт, који је релевантан за градове изнад 100.000 становника, а у Словенији постоје само два таква града. Експерска група је сматрала да није битна величина града и да је суштина у промени приступа планирању, па је израђен пилот пројекат за Љутомер, село од 4000 становника а цела општина броји 10000 становника. Рађен је пројекат и за Марибор, 120.000 становника и за Нову Горицу и шест општина у околини и након тога је са министарством основана национална платформа План одрживе градске мобилности. Након тога су кренули тренинзи, предавања страних стручњака, министарство је препознало значај Плана и прво су добили 50 милиона евра и данас је буџет за одрживу мобилност 100 милиона евра само за одрживу мобилност на локалном нивоу. Део новца је одвојен за припрему стратегија, а део за имплементацију. Одржани су тренинзи за експерте и консултанте и само они су могли да раде израду Плана у општинама. План одрживе градске мобилности функционише у Словенији, а најбоље у Љубљани. Неопходна је стратегија у ком правцу град мора да иде, шта су приоритети, где је потребно највише инвестиција, а са јасном стратегејом добија се фокус јавности, медија, струке и дебате које ће пуно тога покренути. У Словенији је доста брзо промењена планерска пракса и то у периоду од десет година наводећи пример у Љубљани. У Словенији 80 општина од 210 има стратегију, а у тих 80 су општине са највише становника. Велику заслугу има надлежно министарство, јер када су обезбедили Европске фондове за израду стратегије тада је већина градова почела са израдом стратегије. Тренутно се ради на новом CIVITAS пројекту где се иде ка томе да подршка надлежног министарства буде још јача и урађен је Национални програм подршке одрживе мобилности на локалном нивоу. Ради се на изради новог закон и оснива се Национали фонд, до сада је све зависило од ЕУ фондова. Помоћник градског секретара за саобраћаја, Гордана Марковић се интересовала како анимирати грађане да више пешаче и да Београд има највише проблема у саобраћају у централној градској зони, такође, проблем је и паркинг простор. Господин Плевник је одговорио да су и у Љубљани имали проблем са паркинг простором и саобраћајем у централној градској зони и да је за решавање тог проблема потребна политичка воља. У региону постоје градови где је бициклизам врло развијен и да грађанима треба направити услове да могу квалитено да живе са алтернативним решењима.

У наставку излагања, Аљаж Плевник је истакао резиме разлика између традиционалног и одрживог планирања урбане мобилности. Наиме, предочен је велики проблем раста генереција у смислу аутомобилистичке перспективе. Такође, и то да сви млади испод 18 година који немају услове за добијање возачке дозволе за аутомобил су приморани да користе остале алтернативе превоза по граду, као и старији део становништва тј. пензионери. Истакнут је и пример израде Стратешког просторног плана за Љубљану где је визија људи који су радили на плану била што лакше омогућити одлазак у град на посао сопственим аутомобилом. У традиционалном приступу планирања градског саобраћаја приоритет је да када постоји одређени проблем у саобраћају, како пронаћи техничко решење за такву врсту проблема. Ако се узме за пример мањи град где је главни проблем паркирање, поставља се питање које ће решење држава или струка понудити а то су: шта желимо постићи, који је најбољи начин да се то постигне, да ли је неопходно градити нешто ради тога (наведен је пример гаражне куће), ко се мора консултовати и и на који начин се може измерити ефекат деловања. Наглашено је да се кроз овакав приступ може постићи жељено стање. Такође, дат је пример паркинга испред Филозофског факултета у Љубљани где је велики број паркинг места замењен пешачком зоном и бициклистичком стазом, као и примери мањих места у Словенији. Затим, је истакнуто на који начин се може направити промена у једном граду кроз управљање паркирања.

У дискусији која је уследила, дат је пример паркинга испред Народне скупштине Републике Србије за који постоји захтев да би требало да се поплоча, уреди или постави одређени трг, с обзиром да народни посланици имају алтернативу за паркирање недалеко од радног места (гаража). Народни посланици су истакли да се не користи алтернатива како се не би оптерећивао додатно буџет Репблике Србије услед високих цена.

У наставку је поменута тема у вези са традицоналним приступом планирања урбане мобилности, а односи се на град Београд, поставља се питање шта ће се градити и који велики пројекти ће бити изграђени, док нови одрживи приступ налаже да је потребно ићи корак по корак и доста економичније са неком много мањом инвестицијом (пример: услед градње метроа у Београду чека се на инвестирање у већ постојећи градски превоз док је потребно константно тражење бољих алтернатива). Такође, напоменуто је да је од изузетне важности ко планира и одлучује о мерама у вези са саобраћајем у неком граду, односно у традиционалном приступу су били од важности искључиво саобраћајни инжењери, док се у новом појављују урбанисти и пејзажни архитекти. Истакнут је пример града Амстердама као града где је изузетно високи проценат становништва који користи бицикл као превозно средство и који константно раде на свом побољшању. На примеру Београда, где сва зарада од наплате паркирања одлази искључиво у буџет, наглашено је да би требало од тих средстава улагати у алтернативе градског превоза. Даље је напоменуто да главни град Словеније, Љубљана, са јаком дневном миграцијом и великим бројем становника, међу којима је 50 000 студената, иде одлучно према одрживој дневној мобилности из разлога укључивања града у европске пројекте и доброг менаџмента града као узрок брзе и велике промене, а то су: затварање градског језгра за саобраћај, а за старији део становништва и за оне са посебним потребама омогућена су посебна електрична возила, као помагала у одређеним ситуацијама, затим решен је проблем илегалног паркирања уз улагања у комуналну полицију, повећање контроле и наплате паркирања у центру града. Такође, нова мера је „јавни градски бицикл“ као део мреже велике француске фирме која се бави уличним маркетингом, као и то да су уведене обуке за возаче градског превоза где се даје предност пешацима и бициклистима у саобраћају, електрични аутобуси у централној градској зони и остало. Један од главних индикатора који показује успешност промене и квалитетних инвестиција је да се у Љубљани из године у годину повећава број туриста за 10%. У даљем излагању истакнут је предлог да све што није у коридору главних путева у већим и мањим градовима се затвори и направи зона „смиреног саобраћаја“. Дат је пример градова као што су Мадрид и Барселона, где постоје такозвани „суперблокови“ са могућношћу да се бициклисти и пешаци укључе у саобраћај са аутомобилима не користећи искључиво тротоаре и просторе за бициклисте услед смањеног саобраћаја. На крају излагања, предочена је опасност да се у Београду за 15 година уз тренутни развој стандарда дуплира количина аутомобила чак и у мањим градовима, што би требало избећи.

У делу за постављање питања народни посланици су истакли недоумицу у вези са вођењем рачуна о паркирању, да ли би то морао бити грађанин или управа града. Као и питање у којој мери Република Србија, с обзиром на њену припрему за чланство у Европску унију, може да користи европске финансијске фондове за предочене пројекте у вези са одрживом урбаном мобилношћу у градовима.

У одговору на питања народних посланика у вези са контролом паркирања представник ГИЗ-а је нагласио да би то требало бити град, јер има ширу слику у вези са идејом изгледа тог града. Затим, је наглашено да у случају Републике Србије мора да постоји најпре договор на нивоу Владе, односно ресорног министарства, као и градског менаџмента за поменуте пројекте како би се омогућило коришћење фондова ЕУ, и поновио да ће Немачка организација за међународну сарадњу „ГИЗ“ пружити инвестиције за два града у Србији.

На крају расправе, предложена је и могућност да се пружи едукација кроз организацију радионица или тренинга у мањим градовима Републике Србије како би се становништво ближе упознало са поменутом облашћу (на пример Град Ниш, где би се окупило више општина које су заинтересоване за овакав пројекат).

У дискусији су учествовали: Горан Ковачевић, Предраг Јеленковић, Снежана Богосављевић Бошковић и Гордана Марковић.

На седници Одбора вођен је тонски запис.

Седница је закључена у 13.15 часова.

СЕКРЕТАР ОДБОРА ПРЕДСЕДНИК ОДБОРА

Биљана Илић Катарина Ракић