



Stalna konferencija
gradova i opština

Savez gradova i opština Srbije

2. CIVINET FORUM

PLANIRANJE I UPRAVLJANJE
ODRŽIVIM PROMETOM
planovi, projekti i realizacije
9.6.2017.

KAMPUS SVEUČILIŠTA U RIJECI
Građevinski fakultet
Ul. Radmila Matejić 3



Počeci planiranja održive mobilnosti u Srbiji *primer grada Šapca*

Klara Danilović, Stalna konferencija gradova i opština
Milena Zindović, JUP Šabac

Struktura izlaganja

- O SKGO
- Uticaj pristupanja EU na lokalne samouprave
- Strateški okvir za urbanu mobilnost u Srbiji
- Lokalne samouprave i transportna politika
- Kapaciteti JLS u Srbiji za transportnu politiku
- Stanje POUM /SUMP
- Primer Šapca – atipična metodologija za planiranje urbane mobilnosti

SKGO



Poglavlje 14 –Transportna politika



Urbana dimenzija EU politike

- S obzirom na to da preko 70% stanovnika EU živi u gradovima, koji su u isto vreme odgovorni za oko 23% karbonskih emisija transporta (od čega su za 70% odgovorni putnički automobili), kao i da se 40% saobraćajnih nezgoda dogodi u gradskim područjima, opravdano je da transportna politika EU ima svoju urbanu dimenziju.
- Centralni element aktuelnog okvira transportne politike EU iz perspektive grada je *SUMP*, tj. Plan održive mobilnosti u gradovima ili, kako se često u domaćoj literaturi navodi, *POUM* – Plan održive urbane mobilnosti.

Strategija razvoja Saobraćaja u RS

Krovni dokument transportne politike



*Strategija razvoja železničkog,
drumskog, vodnog, vazdušnog
i intermodalnog transporta u
Republiци Srbiji od 2008. do
2015. godine –*

Iz dokumenta *Nacionalni prioriteti za međunarodnu pomoć – NAD*

Prioritet 3: Promovisanje održivog gradskog i prigradskog saobraćaja

- Veza između gradskog i prigradskog prevoza i transevropske transportne mreže važna je tema, s obzirom na to da jedan-dva međunarodna koridora prolaze kroz velike gradove Republike Srbije. Pošto su gradska mobilnost i saobraćaj na dužim relacijama očigledno ozbiljan izazov, od gradskih i prigradskih područja se очekuje da obezbede efikasne tačke međuveze za transevropsku transportnu mrežu i ponude **efikasan transport na „poslednjem kilometru“** kako za teret, tako i za putnike. Osim toga, gradovi najviše trpe zbog zagušenja, slabog kvaliteta vazduha i izlaganja buci. Strateški integrисано planiranje transporta u vidu **održivih planova mobilnosti** u gradovima **za najveće gradove Republike Srbije** i sprovoђење odgovarajućih politika za gradski prevoz moglo bi da smanji zagušenje u saobraćaju, pozitivno reši pitanja životne sredine i potrošnje energije i unapredi bezbednost i sigurnost.
- Mera 3.1: Unapređenje efikasnosti gradskog i prigradskog saobraćaja i njegove povezanosti sa nacionalnim i međunarodnim koridorima u skladu sa integrисаним приступом у planiranju gradskog i prigradskog saobraćaja
 - Konkretno, ova mera bi trebalo da doprinese postepenoj integraciji saobraćaja, urbanističkog i ekonomskog planiranja. Ovom merom biće припремљени održivi planovi за gradski saobraćaj za najveća naselja u Republici Srbiji.....
- Mera 3.2: Unapređenje sprovođenja i razvoja odgovarajućih mera za gradsku i prigradsku mobilnost radi smanjenja zagušenja i unapređenja bezbednosti
 - Ovom merom biće unapređena primena intelligentnih transportnih sistema (ITS)

Lokalne samouprave u Srbiji, transportna politika i pridruživanje EU

- 75% stanovništva živi u gradovima, dok više od trećine stanovništva živi u šest najvećih gradova u kojima se realizuje oko 95% putovanja.
- **96% putnika i 70% putničkih km vezano za dnevna kretanja, uglavnom u gradskim područjima**
- Oko dve trećine putovanja obavlja se sredstvima JGTP dok samo trećinu čine međumesna putovanja
- **Mobilnost 2-3 puta manja nego u razvijenim državama Evrope**
- Dominira drumski saobraćaj
- Nadležnosti: JGTP, Taksi i javna parkirališta, inspekcijski nadzor, lokalna putna mreža



Analiza kapaciteta LS u Srbije iz perspektive EU integracija



Institutionalna dimenzija



Administrativna dimenzija



Finansijska dimenzija

Institucionalna dimenzija

Nadležnosti srpskih LS iz perspektive EU

- **JGTP** - uticaj politike EU je u domenu standarda za vozila JGTP u pogledu emisija štetnih gasova – (usaglašavanje sa Direktivom 2009/33/EZ)
- **Taksi prevoz** – Bez normativnog delovanja. Fokus je na ITS rešenjima i EURO standardima
- **Inspeksijski nadzor** -EU nije direktno uticala na pitanja nadzora
- **Bezbednost saobraćaja** – niz usaglašavanja – primer Direktiva 2003/59/EZ
- **Lokalna putna mreža** - uloga lokalnih vlasti je u lobiranju za uključenje u nacionalne planove za TEN-T, zbog olakšavanja potraživanja sredstava iz fondova

Administrativna dimenzija

- U prethodnom periodu LS nisu usvajale posebne strategije, planove za saobraćaj niti postoje planovi usvajanja istih u budućnosti.
- Nedovoljno učešće u definisanju strateških dokumenata
- Lokalne samouprave, makar načelno, vide evropske integracije kao šansu za unapređenje, ali ne poznaju ključne teme i dokumenta evropske transportne politike, kao što nisu ni u toku sa aktivnostima Srbije u procesu evropskih integracija, odnosno sadržajem pregovaračkih poglavlja 14 i 21.

European Mobility week



Kako integrisati koncept urbane mobilnosti u transportnu politiku Srbije

- Metodologija
- Veličina gradova
- Odgovornost – nadležnost
- Kompetencije
- Eliminacija politike
- Finansiranje

ULOGA SKGO

- povezivanje i razmena iskustava sa evropskim i srpskim lokalnim samoupravama po principu pronalaženja adekvatnih uzora dobre prakse
- SKGO je važan posrednik u komunikaciji lokalnih samouprava, Ministarstva građevinarstva saobraćaja i infrastrukture i Kancelarije za evropske integracije u smislu zastupanja njihovih interesa i učešća u procesu usaglašavanja sa pravnim tekovinama EU.

Trenutno stanje

- 1 POUM – grad Beograd
- 1 POUM u izradi – Kruševac
- Članice CIVINET-a: Beograd, Kragujevac, Kruševac, Kraljevo, Novi Sad, Vrbas, Šabac

Šabac



Šabac

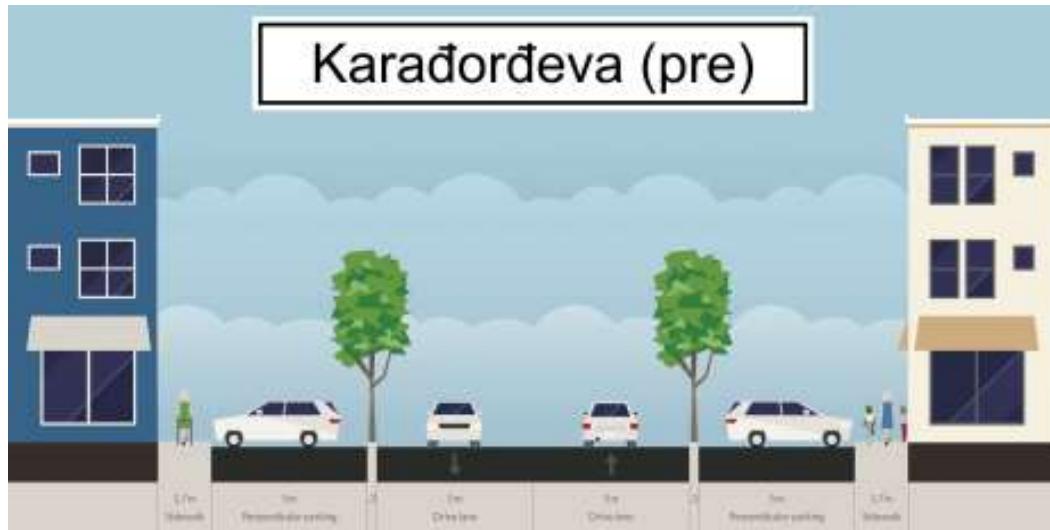


Projekti u Šapcu



Karađorđeva ulica, Šabac

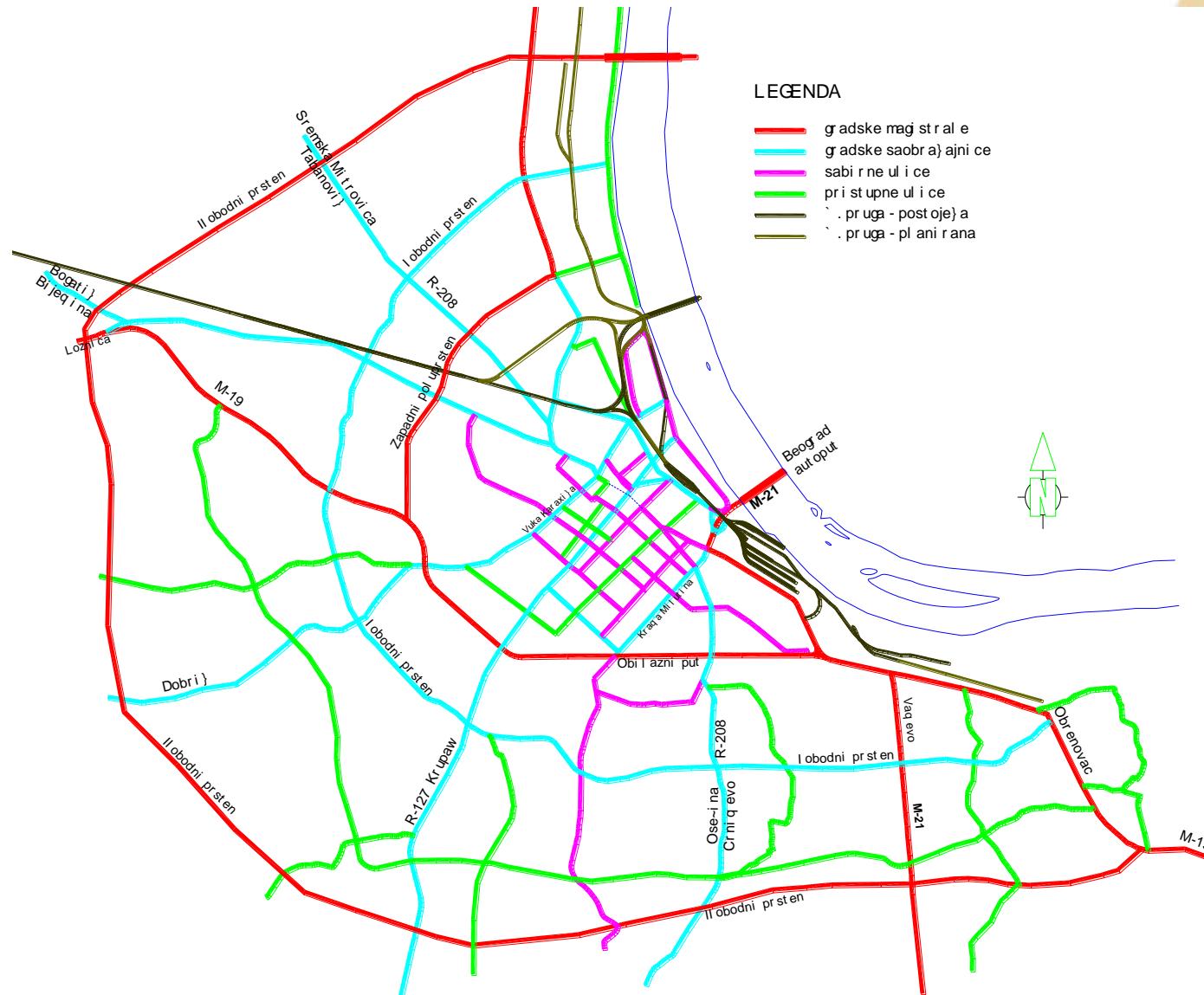
Karađorđeva (pre)



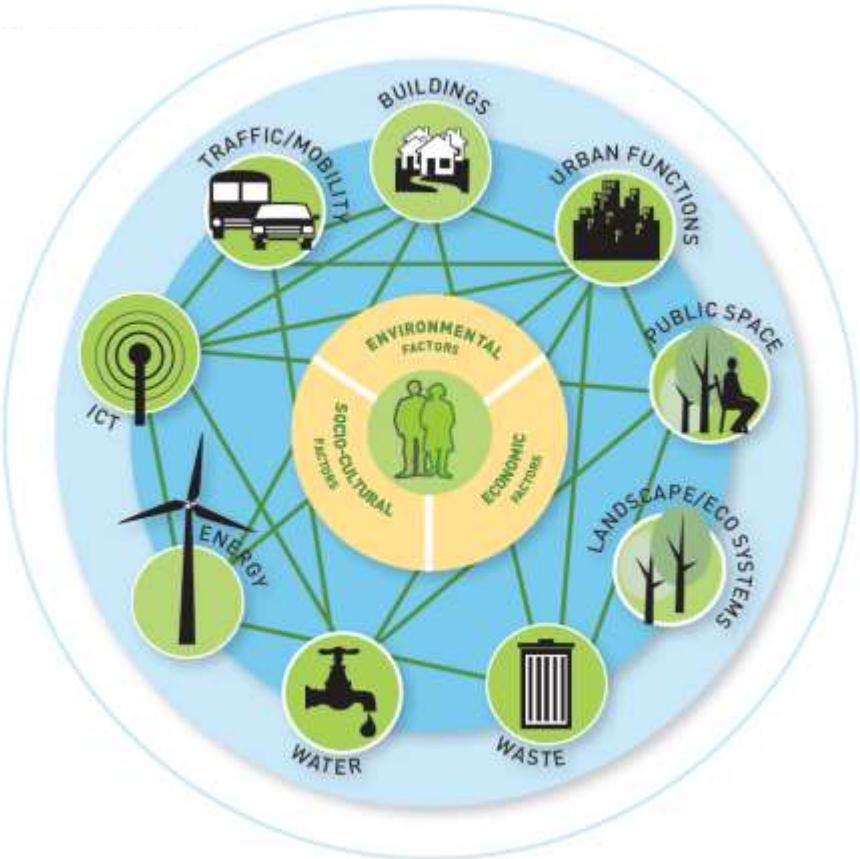
Karađorđeva (posle)

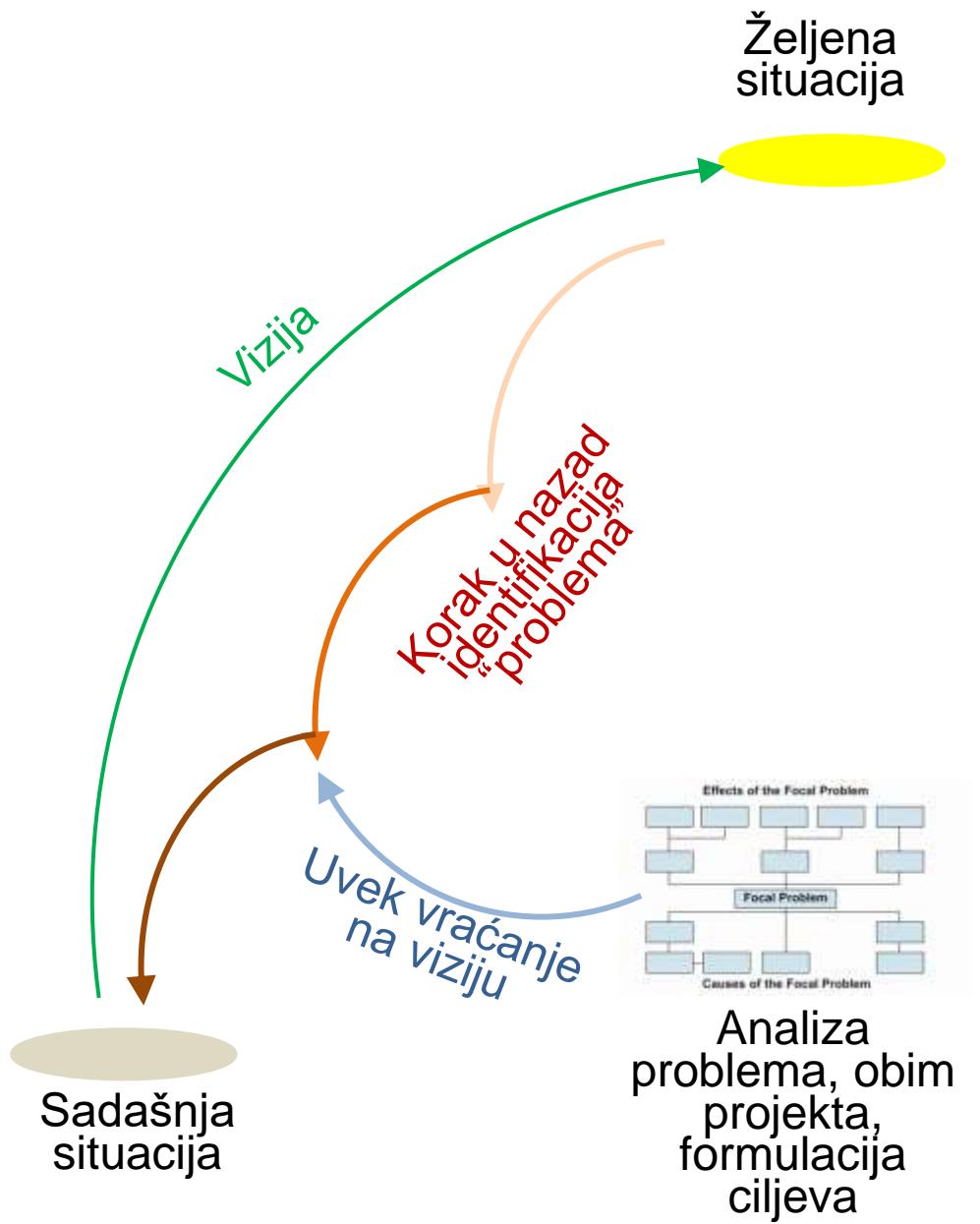


Saobraćajna mreža Šapca



SymbioCity





	DO NOT WANT	WANT
HAVE	<ul style="list-style-type: none"> Illness of circulatory system is the main cause of death, due to bad eating habits and inactivity large number of traffic accidents involving pedestrians and cyclers large number of traffic accidents in the city center air pollution in the city center due to large number of households that are not using district heating and traffic parking on the pavements and street 19th century urban design of orthogonal street matrix with large blocks (300-400m long) parents driving kids to school unsafe public spaces noise pollution from traffic Public sports facility are displaced from the city center Less vehicular traffic in the city center Large traffic concentration in few streets Streets with no trees Narrow streets 	<ul style="list-style-type: none"> long lasting tradition of urban life in the city many innovation in public life in Serbia begun in Šabac People feel proud of their history, architectural and urban heritage Public transport connecting villages and suburban areas leased to private operators heritage protected pedestrian zone 2,5 km of bike path and 630 m of bike lanes LED Street lighting in villages and public areas in the city active industrial zones south and north of the city Cultural institutions in the city center Several colleges in the city Several public sport facilities in the city (pool, stadium, horserace track, multifunctional sports hall) Two existing city forests, and one planned City government subsidizes media projects City government uses social media Freight traffic remains on the outskirts of the city, using the ring road and large streets connecting directly to industrial zones Wide streets Citizen participation processes (budgeting, urban design and planning)
DON'T HAVE	<ul style="list-style-type: none"> pedestrian and bicycle conflicts in urban spaces closing of shops in the city center crowded public transport expensive public transport light pollution expensive city services (district heating, water, garbage disposal) high property taxes Lack of parking spaces for inhabitants of the city center Inaccessible public services to village and suburban inhabitants Traffic jams Industrial air pollution (again) 	<ul style="list-style-type: none"> efficient public transport with more inner city bus lines a network of bicycle paths and lanes through the city green areas and a network of greenery through the city biomass and other sustainable but cheap heating energy sources public garages more pedestrian zones public city bikes for rent more tourist visits More pedestrian diagonals and shortcuts through blocks compact city / clusters in the city better street lighting that is energy efficient (LED) more employment opportunities increase of tax revenue for the local budget by increasing number of payments Better connection with public sports facilities and large green areas More daily commutes into the city barrier free public spaces Smart city

Zaključak

- Na koji način podstaći gradove u Srbiji da se aktivnije bave pitanjima mobilnosti?
- Da li je prilikom planiranja održive mobilnosti moguće kombinovati različite pristupe i metodologije?