

**Evropska gradska povelja**





# SADRŽAJ

## A. Evropska Deklaracija o gradskim pravima

## B. Evropska gradska povelja

1. Istorija Povelje
2. Svrha, filozofija i struktura Povelje
3. Grad u Evropi
  - 3.1 Razvoj i koncept metropole
  - 3.2 Metropolita i njeno okruženje
  - 3.3 Lokalna demokratija
  - 3.4 Razlog postojanja («raison d'être») urbane politike
  - 3.5 Metropolita budućnosti
  - 3.6 Saradnja gradova
  - 3.7 Prava u okviru gradova
4. Pojedinačna poglavlja
  - 4.1 Prevoz i kretanje
  - 4.2 Životna sredina i priroda u gradovima
  - 4.3 Fizički oblik metropole
  - 4.4 Gradsko arhitektonsko nasljeđe

- 4.5 Smještaj
- 4.6 Bezbjednost u gradovima i prevencija kriminala
- 4.7 Ugrožene osobe i invalidi u gradovima
- 4.8 Sport i provođenje slobodnog vremena (rekreacija) u gradskim područjima
- 4.9 Kultura u gradovima
- 4.10 Multikulturalna integracija u gradovima
- 4.11 Zdravlje u gradovima
- 4.12 Učešće građana, gradska uprava i urbanizam
- 4.13 Ekonomski razvoj u metropolama

## C. Odluke / mišljenja, koji se odnose na urbana pitanja, usvojeni od CLRAE

## D. CLRAE – organizovane ili sponzorisane međunarodne konferencije o urbanim pitanjima

## E. Pregled principa Evropske gradske povelje, sadržanih u pojedinačnim poglavljima

# A. Evropska Deklaracija o gradskim pravima <sup>(1)</sup>

IMAJUĆI U VIDU DA primjena (sprovođenje) sljedećih prava treba da bude zasnovana na solidarnosti i odgovornom suživotu građana, podrazumijevajući jednako prihvatanje obaveza, građani evropskih gradova imaju pravo na:

**BEZBJEDNOST:** - na siguran i bezbjedan grad, oslobođen, koliko je moguće, od kriminala, delinkvencije i nasilja;

**NEZAGAĐENU I ZDRAVU ŽIVOTNU SREDINU:** - na životnu sredinu bez zagađenja vazduha, vode i zemlje, bez buke, gdje postoji zaštita prirode i prirodnih resursa;

**ZAPOSLENJE:** - na odgovarajuće mogućnosti zaposlenja; na učešće u privrednom razvoju i na taj način postizanje lične finansijske nezavisnosti ;

**SMJEŠTAJ:** - na odgovarajuće omogućavanje i izbor adekvatnog, pristojnog stambenog prostora, koji garantuje privatnost i mir;

**KRETANJE:** - na neometano kretanje i slobodu putovanja; na harmoničnu ravnotežu između svih korisnika ulice-javnog prevoza, privatnih automobila, pješaka i biciklista;

**ZDRAVLJE:** - na životnu sredinu i izbor mogućnosti koje doprinose fizičkom i psihičkom zdravlju;

**SPORT I SLOBODNO VRIJEME :** - na omogućavanje svim osobama, bez obzira na uzrast, mogućnosti ili prikladnosti, korišćenje širokog izbora sportskih i rekreativnih kapaciteta;

**KULTURA:** - na pristup i učešće u širokom izboru mogućnosti za kulturne i kreativne aktivnosti i hobije;

**MULTIKULTURNA INTEGRACIJA:** - gdje zajednice različitih kulturnih, etničkih i religioznih opredjeljenja vode miran suživot;

**KVALITETNA ARHITEKTURA I FIZIČKO OKRUŽENJE:** - na prijatan, podsticajni fizički oblik, postignut kroz savremenu arhitekturu visokog kvaliteta i očuvanja i svjesnog obnavljanja istorijskog izgrađenog nasljeđa;

**HARMONIZACIJA FUNKCIJA:** - gdje su življenje, rad, putovanje i obavljanje društvenih aktivnosti u što je moguće većoj međusobnoj povezanosti;

**UČEŠĆE:** - u pluralističkim demokratskim strukturama i u gradskim upravama koje odlikuje saradnja svih raznih partnera, princip subsidiarnosti, informisanosti i slobode od prekomjernih propisa;

**EKONOMSKI RAZVOJ:** - gdje lokalni organi, na jedan utvrđen i liberalan način, preuzimaju odgovornost za stvaranje, direktno ili indirektno, privrednog razvoja;

**ODRŽIVI RAZVOJ:** - gdje lokalni organi pokušavaju da postignu pomirenje privrednog razvoja i zaštite životne sredine;

**USLUGE I ROBA:** - na širok izbor dostupnih usluga i robe, odgovarajućeg kvaliteta, koje obezbjeđuju lokalni organi, privatni sektor ili njihovo partnerstvo;

**PRIRODNA BOGATSTVA I RESURSI :** - na upravljanje i gazdovanje lokalne vlasti lokalnim resursima i imovinom na racionalan, pažljiv, efikasan i ravnomjeran način, na dobrobit svih građana;

**LIČNA REALIZACIJA:** - na gradske uslove koji omogućavaju postizanje ličnog blagostanja i individualnog i društvenog, kulturnog, moralnog i duhovnog razvoja;

**MEĐUOPŠTINSKA SARADNJA:** - u kojoj su građani slobodni i podsticani da direktno učestvuju u međunarodnim odnosima njihove zajednice;

**FINANSIJSKI MEHANIZMI I STRUKTURE:**

- koji omogućavaju lokalnim vlastima da pronađu finansijske resurse neophodne za korišćenje prava definisanih u ovoj deklaraciji;

**JEDNAKOST:** - gdje lokalne vlasti obezbjeđuju da se navedena prava primjenjuju na sve građane, bez obzira na pol, uzrast, porijeklo, vjeru, društveni, ekonomski ili politički položaj, fizički ili psihički nedostatak.

(1) Ova deklaracija je proistekla iz Evropske gradske povelje, koju je usvojio Savjet Evropske stalne konferencije lokalnih i regionalnih vlasti Evrope (CLRAE) 18. marta 1992, na sjednici održanoj tokom godišnje Plenarne skupštine CLRAE (17 – 19. mart 1992, Strazbur).

# B. Evropska gradska povelja

## 1. Istorija Povelje

Evropska gradska povelja je rezultat rada Savjeta Evrope o urbanoj politici - rad inspirisan Evropskom kampanjom za gradsku obnovu, u organizaciji Savjeta Evrope od 1980. do 1982.

Ova kampanja, koja predstavlja odraz mišljenja gradskih vlasti i stanovništva širom Evrope o nekim ključnim pristupima unapređenju života u našim metropolama, usredsredila se na četiri glavne opšte oblasti:

- poboljšanje fizičkog gradskog okruženja;
- obnavljanje postojećeg stambenog fonda;
- kreiranje društvenih i kulturnih mogućnosti u gradovima;
- razvoj zajednice i učešće javnosti.

U skladu sa opredjeljenjem i insistiranjem Savjeta Evrope na ljudskim pravima, u kampanji su više preovladavali kvalitativni u odnosu na kvantitativne aspekte urbanog razvoja; slogan kampanje je bio "Bolji život u gradovima" (gradovi za život - "des villes pour vivre"; "Städte zum Leben").

Kampanja je zatim dovela do jednog programa u okviru Savjeta Evrope o urbanoj politici, koji je između 1982. i 1986. razvio međunarodni Komitet vlada (tj. predstavnika nacionalnih ministara zaduženih za urbana pitanja).

Godine 1986. ovaj program prerasta u Savjet Stalne konferencije lokalnih i regionalnih vlasti Evrope (CLRAE). On je slijedio logiku postojeće prakse u mnogim zemljama članicama, po kojoj su odluke koje se tiču gradskih zajednica uglavnom donosili lokalni gradski oci i nastavljao logiku politike decentralizacije u drugim zemljama članicama, koja je prenijela povećanu odgovornost za urbana pitanja na lokalni nivo upravljanja.

Od 1986. do danas, razvija se program održivog razvoja, koji karakteriše organizovanje znatnog broja "ad hoc" konferencija i simpozijuma; priprema izvještaja i odluka, zasnovanih na tim izvještajima, koji se zatim upućuju opštinama u Evropi, o raznim aspektima urbanog razvoja (npr. zdravlje u gradovima; obnavljanje industrijskih gradova; politike koje se tiču nebezbednosti života u gradovima, prevencije kriminala i narkomanije; arhitektonski razvoj i istorijski gradovi; samopomoć i razvoj zajednice u gradovima, itd.). Detalji su prikazani kao dopuna Povelje.

Ovi događaji koji su se odvijali sa ciljem da se promoviše razmjena iskustava i informacija između političara, profesionalaca i javnosti, zajedno sa drugim aktivnostima Stalne konferencije o lokalnoj demokratiji, decentralizaciji i učešću (npr. Evropska povelja o lokalnoj samoupravi), su obezbijedili potrebnu potlogu za Povelju.

## 2. Svrha, filozofija i struktura Povelje

Objedinjujući u jedan jedinstven tekst niz principa o dobroj gradskoj upravi na lokalnom nivou, SVRHA Povelje je da:

- obezbijedi praktičan alat i priručnik o gradskoj upravi za lokalne vlasti;
- obezbijedi glavne elemente za eventualnu buduću konvenciju o gradskim pravima;
- obezbijedi osnovu za šemu jedne međunarodne nagrade za gradove koji se obavežu na principe Povelje;
- sačini "posjetnicu" za Savjet Evrope o pitanjima koja se tiču izgrađene okoline i djeluje istovremeno kao sinteza zaključaka rada Savjeta Evrope, a naročito onih koje donese CLRAE o urbanim pitanjima.

U smislu svoje FILOZOFIJE, Povelja ima izvjestan broj jedinstvenih, jasnih, osnovnih ideja.

Ima dimenziju čvrste lokalne vlasti, koja se usredsređuje na specifične odgovornosti ovog nivoa vlasti za urbani razvoj.

Ona se veoma koncentriše na razmatranje kvalitativnih aspekata urbanog razvoja i kvaliteta života, u duhu ukupnog opredjeljenja Savjeta Evrope za zaštitu osnovnih sloboda i ljudskih prava. U tom smislu, rad Savjeta Evrope na urbanim pitanjima i njegova Stalna konferencija lokalnih i regionalnih vlasti Evrope se razlikuje od rada drugih međunarodnih vladinih organizacija koje imaju validnu gradsku komponentu u svojim programima.

Ona identifikuje određen broj univerzalnih (vodećih) osnovnih principa, koji se mogu lako primijeniti od zemlje do zemlje u Evropi, gde su problemi u gradovima veoma slični po prirodi ako ne i po obimu. Ova univerzalnost je naročito važna zato što je Savjet Evrope organizacija koja se širi, sa rastućim brojem zemalja članica koje slijede demokratske reforme u Centralnoj i Istočnoj Evropi. Metropole u takvim zemljama bi svakako mogle imati mnogo koristi od niza principa sadržanih u Povelji, a koji potiču iz iskustva zemalja gdje demokratija ima dužu neprekidnu tradiciju.

Jedan od ključnih elemenata koji se provlači kroz cijelu Povelju je ideja o saradnji i solidarnosti:

- između lokalne vlasti u pojedinačnim zemljama članicama, da bi se obezbijedio poboljšani kvalitet života u gradskim područjima, vodeći računa i o dodatnim prednostima, odgovornostima i mogućnostima koje nastaju kao rezultat angažovanja zemalja Centralne i Istočne Evrope;
- između nacionalnih i lokalnih uprava u omogućavanju i jačanju, kroz politički i finansijski angažman, ideje o izmještanju mjesta donošenja odluka od centra ka gradovima i njihovim zajednicama;
- između lokalnih uprava i njihovih zajednica, da bi se razmotrilo i postiglo bliže razumevanje različitih potreba jednog gradskog područja i uključilo lokalno stanovništvo u proces donošenja odluka; i,
- što je značajno, između gradova širom Evrope i izvan nje, prevazilazeći nacionalne granice.

Povelja se rukovodi uvjerenjem da građani imaju osnovna gradska prava: pravo na zaštitu od agresije; od zagađenja; od neprijatne i uznemiravajuće gradske okoline; pravo na sprovođenje demokratske kontrole svoje lokalne zajednice; pravo na pristojan stambeni prostor, zdravlje, kulturne mogućnosti i kretanje.

Dalje, Povelja insistira na tome da se takva prava primjenjuju na sve stanovnike grada, bez diskriminacije u pogledu pola, uzrasta, porijekla, rase, vjere, socijalno-ekonomskog ili političkog položaja, fizičkog ili psihičkog nedostatka.

Zbog toga je jedna od odgovornosti lokalnih i regionalnih uprava da zaštite takva prava kroz razvoj odgovarajućih strategija.

U smislu STRUKTURE, Povelja je sačinjena u obliku niza kratkih, jasnih principa, koji se odnose na različite aspekte gradskog razvoja, praćene dovoljnim brojem stavova sa objašnjenjima.

## 3. Grad u Evropi

### 3.1 Razvoj i koncept grada

Grad ili opština je uvijek bila idealno mjesto za okupljanje, mjesto gde su zajednica i društveni život mogući, bez čega je, po riječima Tomasa Hobsa, život “okrutan, jadan, usamljen, grub i kratak”.

Gradovi i metropole privlače ljude koji žele da žive tamo,

rade tamo, idu tamo kao turisti ili iz kulturnih razloga. To je tradicionalno područje gdje se koncentrišu veliki resursi i mreže uticaja.

Etimologija riječi “citt” , “cité” i “ciudad” (koje potiču od latinskog “civitas”) obuhvata dva osnovna koncepta - materijalni, arheološki, topografski i urbanistički, grad kao mesto okupljanja ljudi i, kako to formuliše Treccanijeva Italijanska enciklopedija, “istorijski i pravni fenomen koji obezbjeđuje karakteristično, osnovno jezgro života u društvu.”

Grčka riječ “polis” takođe sugerise dva koncepta, kako srednjovjekovnog grada u teritorijalnom smislu, kao skupa zgrada i prostora, tako i grada u pravnom smislu, kao zajednice ljudi politički organizovane za postizanje zajedničkih ciljeva.

Isti koncepti stoje iza francuskog “cité”, španskog “ciudad”, itd.

U sadašnje vrijeme, grad ili metropola se sve više identifikuju sa “opštinom” (commune, municipio, Gemeinde, comune), kao “autonomna regionalna cjelina koja obuhvata zajednicu stanovnika sa određenim interesima”, naseljeni centar “sa organizovanim razvojem gradnje, javnih usluga i sopstvene uprave”.

Metropole su, međutim, složene cjeline. Znatno se razlikuju u smislu urbanog razvoja i veličine. Njihov identitet, mada ukorijenjen u istoriji, stalno se mijenja. Tokom vremena, najveći broj gradova i metropola je evoluirao u svjetlu novih



zahtjeva, ideala, stilova života, standarda življenja i novog kvaliteta života.

U nekim slučajevima, metropole su se promijenile nabolje, tamo gdje su njihova uprava, političari ili članovi javnosti napredni ili spremni za saradnju; ili nagore, gdje to nije slučaj.

Novi problemi nastaju razvojem urbanizacije i širenjem grada. Počev od 19. vijeka, vezano za Industrijsku revoluciju, rijeke ljudi su se selile u metropole, privučene poslovima i bogatstvom, teoretski ostavljajući siromaštvo iza sebe.

Proces se i dalje nastavlja u mnogim evropskim zemljama. U drugim, naročito posljednjih godina, odigrava se decentralizacija ili migracija nazad, iz metropole prema predgrađima - ne samo tokom vikenda, nego i trajnije, traženjem zdravije, manje zagađene okoline, drugačijeg posla ili prijatnijeg okruženja.

Srećom, ima mnogo primjera metropole koja dobro funkcioniše i pruža svojim stanovnicima zadovoljavajući kvalitet i način života; u kojoj je postignuta ravnoteža između ekonomskog razvoja i održavanja visokog kvaliteta okoline; gdje postoje visoki nivoi učešća, dobrosusjedskih odnosa i razvoja zajednice, osjećaja pripadnosti i ponosa.

Mnoge metropole, međutim, nisu tako srećne i odražavaju na naglašen način brojne komunalne teškoće i bolna prilagođavanja: propadanje centra grada, što izaziva silaznu spiralu osiromašenja za njeno stanovništvo;

postepeno rušenje istorijskih centara; prekomjernu gustinu saobraćaja; buku, zagađenje vazduha i zemlje; manjak pristupačnog kvalitetnog stambenog prostora; društvene i zdravstvene probleme; generacije i etničke grupe više ne poštuju međusobne razlike; visoku stopu nezaposlenosti, naročito među mladim ljudima; nepoznato i strano okruženje; komšiluk koji je postao nebezbedan i nesiguran zbog visokog stepena kriminala i delinkvencije, uglavnom zbog narkomanije.

Neke metropole više ne zadovoljavaju elementarne zahtjeve uslova za život.

## 3.2 Metropola i njeno okruženje

Granice metropole nikad nisu granice gradskog društva. Metropoli je neophodno njeno okolno područje za funkcije koje su često značajni korisnici zemlje, npr. aerodromi; za niz naselja za gradske stanovnike i za rekreaciju na otvorenom.

Sa druge strane, okolini je metropola potrebna za njene usluge (kulture, medicinske, veleprodaju) i za posao.

Suviše egoistično upravljanje metropolom i posebno predgrađima izaziva:

- **neravnoteže**, npr. skupe gradske usluge, teoretski pristupačne svima u okviru metropole uglavnom plaća grad – često siromašniji od okolnih prigradskih područja;
- **niske troškove razvoja** u prigradskim područjima koji sprečavaju metropolu da razvija sopstveni potencijal;

- **metropola koristi ekološke resurse** okolnih područja (energiju i vodu), a vraća otpad i zagađenje.

Potreban je uravnotežen razvoj metropole i njenog okruženja – što se ogleda u regionalnom planiranju, aktivnoj saradnji metropole i lokalne vlasti u okviru susjednog okruženja i zajedničkom donošenju odluka. Rezultat je udruživanje pojedinačnih potencijala na obostranu korist, izbjegavanje nepotrebnog kretanja i racionalnije korišćenje ekoloških resursa.

### 3.3 Lokalna demokratija

Nije uvijek bio slučaj da pripadnici javnosti imaju dovoljno mogućnosti da iznesu svoje zahtjeve kroz postojeće institucije i punopravno se angažuju u demokratskom procesu gradskog razvoja.

Ovaj nedostatak je naročito ozbiljan što način na koji gradovi funkcionišu uslovljava efikasnost odbrane demokratije i prava. Ako funkcionišu dobro, predstavljaju garanciju ljudskih prava; ako loše funkcionišu, ova prava su ugrožena.

Osnova za urbani razvoj mora biti direktno učešće građana, u okviru lokalne uprave koja sama uživa najveći mogući stepen autonomije i ekonomske nezavisnosti.

### 3.4 Razlog postojanja («raison d'être») urbane politike

Transformacija nezadovoljavajućih gradskih uslova u uslove koji postaju što je moguće više zadovoljavajući, za onoliki broj ljudi koji je moguće postići kroz kombinaciju utvrđene lokalne političke volje i urbanizma koji predlažu timovi stručnih profesionalaca.

Ovaj dvojni politički i profesionalni pristup je ono što predstavlja urbanu politiku.

Veliki broj faktora ugrožava urbani život i treba ih razmatrati na sveobuhvatan način – privreda, tehnologija, društveno-kulturni faktori, zakonodavna struktura. Bilo kakva akcija koja se preduzima u gradovima iziskuje temeljnu analizu, proučavanje, znanje i odgovornost.

Gradska politika “se bavi ispitivanjem odnosa između resursa, proizvoda i kretanja, sa namjerom da dovede do rezultata koji će sadržati ideje i usluge, koje unapređuju razvoj opštine, udruženja i pojedinaca u njoj, u okviru ukupne perspektive održivog razvoja”. (René Parenteau)

Urbana politika se tiče zajednice kao cjeline i pojedinaca u mnogim aspektima njihovih privatnih života. To je ključni javni čin miješanja i usmjeravanja i zbog toga treba da bude plod stalne, redovno obnavljane saradnje izabranih predstavnika i javnosti. To je dio demokratskog institucionalnog nasljeđa gradova i metropola.

## 3.5 Metropolita budućnosti

Sada je vrijeme da se odluči da li će metropola budućnosti biti mjesto pogodno za život, prijatno, lijepo i zdravo. Postojeći nezadovoljavajući uslovi treba da djeluju kao podsticaj da se razmotri sadašnja osnovna koncepcija metropole i gradova.

Ovo razmatranje mora da uključi saradnju svih ljudi i profesionalnih kategorija na koje se odnosi: stanovnika metropole, gradskih čelnika, političara, funkcionera, profesionalaca, onih koji rade u njoj – saradnju nasuprot mnogim kanonima Atinske povelje.

Idealna metropola je ona koja uspijeva da uskladi razne sektore i aktivnosti koje se obavljaju u njoj (saobraćaj, životne, radne i rekreativne potrebe); koja štiti građanska prava; koja obezbjeđuje najbolje moguće uslove života; koja odražava i reaguje na životne stilove i stavove svojih stanovnika; gdje se u potpunosti vodi računa o svima onima koji je koriste, koji u njoj rade ili posluju, koji je posjećuju, koji traže zabavu, kulturu, informacije, znanje, koji studiraju u njoj.

Metropola, takođe, mora da uspostavi ravnotežu između modernog razvoja i očuvanja historijskog naslijeđa; da integriše novo bez uništavanja starog; da podrži princip održivog razvoja. Grad bez svoje prošlosti je kao čovjek bez sjećanja. Ljudi ostavljaju tragove svojih života i svog rada i lične historije u metropolama, u obliku susjedstva, zgrada, drveća, crkava, biblioteka. Oni predstavljaju zbirnu ostavštinu prošlosti, koja pruža ljudima mogućnost da

dožive osjećaj trajanja u njihovim sadašnjim životima i pripreme se za budućnost.

Metropole moraju funkcionisati i biti rukovođene u vjerovanju da gradski problemi ne mogu biti svedeni samo na finansijske mehanizme ili pitanja, niti se mogu rješavati samo tradicionalnim sredstvima funkcionalnog urbanizma. Opštine se moraju truditi da koriste metode proistekle iz tuđih iskustava, nacionalnih vlada i/ili privatnog sektora.

## 3.6 Saradnja gradova

S obzirom na realnost da gradovi imaju osnovnu ulogu u regionalnom, nacionalnom, evropskom i ukupnom svjetskom razvoju, važno je da budu uključeni u mreže saradnje i razmjene na regionalnom, nacionalnom i internacionalnom nivou, kroz udruživanja, sporazume, članstvo u međunarodnim udruženjima i nevladinim organizacijama.

## 3.7 Prava u gradovima

Poštovanje, unapređenje i proširenje ljudskih prava je od osnovnog značaja za sve pojedince u gradovima – bez obzira na pol, uzrast, porijeklo, rasu, vjeru, društveni, ekonomski ili politički položaj, fizički ili psihički nedostatak.

Ovo, između ostalih prava, uključuje i prava na:

- obezbjeđenje odgovarajućih, dobro lociranih i dobro osvijetljenih kuća i stanova dovoljne veličine, sa odgovarajućom opremom, po razumnoj cijeni, koji

- zadovoljavaju zahjeve u pogledu zaštite od zagađenja;
- preventivne zdravstvene mjere;
  - obezbjeđenje zelenila, prostora, sunčeve svjetlosti, tišine, vegetacije, ljepote;
  - povezivanje raznih funkcija života metropole;
  - kulturne mogućnosti, sportske i rekreativne sadržaje, društveni razvoj, slobodno kretanje, uspostavljanje harmonične ravnoteže između svih korisnika ulice (javnog prevoza, privatnih automobila, pješaka i biciklista);
  - obezbjeđivanje sredstava za komunalne potrebe;
  - mjere protiv siromaštva;
  - posebnu pomoć za ugrožene;
  - bezbjednost;
  - rad;
  - dobrobit;
  - mogućnosti obuke i obrazovanja;
  - kulturu i istoriju.

## 4. Pojedinačna poglavlja

### 4.1 TEMA: Prevoz i kretanje

Kroz istoriju, čovek se borio da proširi krug svojih aktivnosti što je imalo za posljedicu jak podsticaj da poboljša tehnike prevoza.

Sa svakim napretkom u načinu prevoza, ljudski život se mijenjao; može se reći da su efekti pješačkog, konjskog, željezničkog, automobilskog, autobuskog prevoza i prevoza robe današnjoj metropoli nametnuti.

Implikacije i značaj takve pokretljivosti su veliki. Moguće je

napraviti izbor okruženja u kojem bi neko želio da živi i radi, sa kim bi želio da se druži.

Međutim, od kada se pojavio, 1884. godine, automobil je često dominirao politikama prevoza, donoseći kao posljedicu degradaciju sistema javnog prevoza.

Automobil protiv grada – možda previše uprošćeno viđenje, ali veoma blizu istine. Polako, ali sigurno, automobili ubijaju gradove. Do 2000. godine, mora se odlučiti; biće ili jedno ili drugo: oba ne mogu opstati.

Ako se ništa ne učini, ako se ne nametne nova disciplina, drumski saobraćaj, naročito privatni automobili i kamioni, će ne samo razoriti gradove, nego će znatno doprinijeti uništenju globalne okoline putem efekta “staklene bašte”.

Automobili ugrožavaju gradove bukom, uznemiravanjem, psihičkom i fizičkom nesigurnošću, gubitkom ugodnosti i društvenog prostora, atmosferskim zagađenjem.

Mada on omogućava dobrostojećim stanovnicima da napuste grad, plaća se cijena u otežanim dopunskim oblicima saobraćaja. Dalje, kao posljedica toga, organizacija efikasnog i ekonomski izvodljivog javnog prevoza u stalno rastućim prigradskim područjima je često nemoguća.

Povrh svega, dovodi do kulturnih i socijalnih gubitaka; doprinosi propadanju grada kao mjesta za život, za kontakte, aktivnosti i kulturu.

Rješavanje ovog problema nije slučaj suviše

izolacionističkog ili egoističnog stava stanovnika grada usmjerenog protiv drugih tipova ljudskog naselja ili drugih manje prenaseljenih (zagušenih) područja. To je prije njihov doprinos u zajedničkom naporu da se spasi planeta od prijetnje negativnih sporednih efekata prekomjernog razvoja.

## PRINCIPI

### 1. Važno je da se smanji obim putovanja, naročito privatnim automobilima

Preveliko korišćenje zemlje i razdvajanje funkcija, dva principa planiranja koji se zagovaraju i primjenjuju tokom posljednjih četrdeset godina, doveli su do trenutnog ćorsokaka, gdje se:

- (a) sami gradovi zagušuju i napušta ih srednja klasa;
- (b) stalno proširuju prigradska područja u kojima je organizacija efikasnog, ekonomski izvodljivog javnog prevoza praktično nemoguća.

Prema tome, velika invazija u 19. i početkom 20. vijeka je dovela do sadašnjih krajnosti, proizvedeći loše efekte. Postala je koliko prednost, toliko i nedostatak. U najkonkretnijem i najvidljivijem obliku, ona nameće neizbježno putovanje za građane koji žive na jednom mjestu, rade na drugom, a traže neophodne usluge i robu na trećem, prevozeći svoju djecu do škole na nekom drugom mjestu i nazad.

Ključno rješenje je nova strategija planiranja za korišćenje zemlje, i unutar grada, zagovarajući "kompaktan" grad i

van grada, težeći za integracijom i kombinacijom smještaja, zaposlenja i drugih funkcija.

Razvoj malih i srednjih preduzeća u proizvodnji, tercijarnom i kvartalnom sektoru, treba da bude povezan sa stambenim i rezidencijalnim područjima u njihovom neposrednom okruženju. Rad kod kuće "vezan za kompjuter" nije rešenje, zbog kontraefekta - društvenog otuđenja.

### 2. Kretanje mora biti organizovano na način koji stimulise održanje grada sa mogućim uslovima života i koji dozvoljava koegzistenciju različitih oblika putovanja.

Naravno da nije ni moguće ni preporučljivo da se eliminiše putovanje, ali treba da bude izvodljivo da se reorganizuju različiti oblici putovanja, u okviru jednog opšteg cilja, da se stvori grad u kom je zadovoljstvo živjeti, a ne da se samo slijede određeni sektorski ciljevi.

To znači davanje istog primata i javnom i/ili kolektivnom prevozu, biciklima, pješacima i individualnom prevozu ljudi i robe. To znači ograničavanje pristupa teškom saobraćaju, bilo da isporučuje robu ili ne. To znači istraživanje inovativnih mjera za kontrolu upotrebe ulica, recimo, alternativno korišćenje i vremenski i prostorno; dio dana kao pješačka zona; alternativni sati, dani, periodi sedmice ili godine. To znači pravljenje biciklističkih staza; pažljivo planiranje pješačkih zona; parkiranje van grada, praćeno frekventnim, pristupačnim, bezbjednim i pouzdanim javnim prevozom koji prevozi do centralnih gradskih područja.

### 3. Ulici mora biti vraćena uloga društvene arene

Nestanak funkcije ulice kao društvenog, životnog prostora doprinosi propadanju grada i povećanju nesigurnosti.

Poboljšana bezbjednost, sigurnost i društvena harmonija, prema tome, znače fizičku obnovu ulice, kroz šire pločnike, pješačka područja; kontrolu protoka saobraćaja putem odgovarajućeg planiranja i uređivanja ulica; pažljivo korišćenje jednosmjernih ulica.

To znači zaštitu i unapređenje otvorenog prostora putem visokokvalitetnog i trajnog ponovnog razvoja; dobar kvalitet ulične opreme, javnih putokaza i komercijalnih oznaka; sređivanje fasada; uređivanje drveća, zelenila, vode, fontana, spomenika i skulptura.

To znači razvoj privlačnih, visokokvalitetnih privatnih, komercijalnih ili javnih aktivnosti na pločnicima, terasama i prostorima ispred kafea.

To znači što je moguće bolje eliminisanje nepotrebne buke.

### 4. Potreban je stalni trud na edukaciji i obuci

Ne mogu se izvršiti značajne promjene ako se ne izmijene navike u ponašanju pojedinaca, građana, čija rastuća briga za okolinu nije uvijek u skladu sa odgovarajućom spremnošću da izmijene sopstvene okorele obrasce ponašanja.

Lokalne vlasti imaju jasnu odgovornost da podrže i razviju kampanje koje podižu svijest, da bi istovremeno izmijenili obrasce ponašanja i podstakli u stanovnicima grada vjerovanje da ulica pripada njima, da je zajedničko vlasništvo, ali da se baš zbog toga mora koristiti harmonično i poštovati.

## 4.2 TEMA: Životna sredina i priroda u gradu

Suviše često, mnogi današnji gradovi su aglomeracije kamena, betona, čelika, stakla i asfalta, sa, tamo gdje postoje, generalno monotonim pojasevima trave ili puste zemlje koja se slabo koristi.

Atmosfera i zemlja su zagađeni štetnim elementima i izduvnim gasovima iz industrije, energetskih postrojenja, saobraćaja i domaćinstava. Prirodni svijet je protjeran iz dijelova grada i stambenih okruženja.

Prema tome, nikad ranije nije bilo tako neophodno da se ustanove područja zaštite prirode i razvije korišćenje vegetacije kao elementa u planiranju otvorenih prostora i regiona. Oni daju svakom gradu karakter, obogaćuju ga jednom interesantnom dimenzijom, imaju presudan i prepoznatljiv uticaj na ukupan vizuelni izgled grada, bez čega grad gubi dijelove svoje individualnosti.

Gradovi moraju imati "pluća", da bi se ljudima omogućilo da pobjegnu od izgrađenog okruženja i dožive prirodu.

Vegetacija i životinje su dio sopstvenog razvoja pojedinca i omogućavaju djeci rođenoj u gradskom okruženju da dođu u kontakt sa prirodom.

Lokalne vlasti treba da budu dobri čuvari prirodnog nasljeđa. One imaju odgovornost da poboljšaju upravljanje resursima, postignu ekološki kvalitet, zaštite prirodne sisteme stimulišući čistu i zdravu lokalnu proizvodnju, prevoz i potrošnju.

Iznad svega, treba priznati da Priroda i Grad nisu međusobno isključujući koncepti.

## PRINCIPI

### 1. Državni organi imaju odgovornost da gazduju i upravljaju prirodnim i energetske resursima na dosljedan i racionalan način

Princip održivog razvoja iziskuje da lokalne i regionalne vlasti u potpunosti prihvate svoju odgovornost u korišćenju ograničenih resursa (energije, vode, vazduha, zemlje, sirovina, hrane) i isto tako da preuzmu odgovornost za način na koji u okviru sopstvenih granica rješavaju pitanja zagađenja, domaćeg i toksičnog otpada, koji oni stvaraju, umjesto što ga prebacuju u druge regione ili ostavljaju u nasljeđe budućim generacijama.

Sve veći broj gradova traži svoje resurse na drugim mjestima, često izazivajući probleme na izvoru. Gdje god je moguće, treba da pokušaju da izvlače resurse iz sopstvenog okruženja, tako da se grad može posmatrati kao

kompletan ekosistem. Tehnička poboljšanja i inovativne mjere, npr. okućnice za bašte, lokacije za kompost, mala domaća toplotna i energetska postrojenja, korišćenje solarne energije i vjetra, se mogu koristiti da se gazduje resursima i smanji opterećenje za opštinske budžete.

### 2. Lokalne vlasti treba da usvoje strategije za sprečavanje zagađenja

Gradovi veoma trpe zbog zagađenja koje potiče od industrije, saobraćaja i domaćinstava, naročito kućnog grijanja.

Privremene, kratkoročne mjere – npr. ispuštanje čvrstog i tečnog otpada u rijeke i jezera, paljenje ili recikliranje otpada, treba da budu zamijenjene smanjenjem ispuštanja na izvoru, primjenom čiste tehnologije, odgovarajućih tehnika upravljanja saobraćajem, korišćenjem alternativnih goriva, itd.

Lokalne vlasti treba da zahtijevaju od novih industrija da biraju i izbjegavaju određene materijale, da ponovo koriste ambalažu, da razvijaju alternativne energetske resurse. Lokalnu građevinsku industriju treba stimulisati, putem građevinskih kodeksa, da koristi materijale korisne za zdravlje i da stvara dobru unutrašnju klimu u zgradama.

Međutim, razvoj novih tehnologija i unapređenje zakonodavstva nije dovoljno, bez dobro informisanog javnog mnjenja koje vrši pritisak na politički proces. Uloga informisanja je, prema tome, ključna.

Ovo podrazumijeva obezbjeđivanje informacija lokalnim firmama o čistim tehnologijama; mrežu informativnih i savjetodavnih centara; revolucionarne nove pristupe.

Isto tako, potrošači mogu biti informisani o načinu smanjenja izduvnih gasova, o korišćenju odgovarajućih materijala za unutrašnjost kuća, izbjegavanju određenih materijala za pakovanje i čišćenje.

### 3. Lokalne vlasti imaju odgovornost da zaštite prirodu i zelene prostore

Zelene površine, očuvanje prirode i programi za uređenje zemljišta su osnovni elementi u urbanim područjima, koji doprinose kvalitetu vazduha i pristojnoj gradskoj klimi.

Korovske biljke, organsko baštovanstvo, izbor odgovarajućih vrsta, ponovno korišćenje posebnih prostora, npr. zapuštenih groblja, obala rijeke, željezničkih sporednih kolosijeka, itd., mogu da obezbijede smještaj za širok izbor flore i faune, koji podržava sopstvene sisteme.

Ozelenjavanjem krovova, zidova, dvorišta, itd., može da se formira niz habitata za različite biljke i životinje. Gradske farme i školske bašte za djecu igraju važnu ulogu u uspostavljanju direktnog kontakta sa prirodom – vitalnu, ukoliko želimo da stvorimo odgovoran odnos sa prirodom i prirodnim resursima.

Prioritetne oblasti za zaštitu prirode treba odrediti putem analize lokalnih uslova (izrada biotopskih mapa). Potrebno je podsticati korišćenje vegetacije na otvorenim

prostorima, uz odražavanje lokalnih, istorijskih i prirodnih karakteristika.

### 4. Zaštita prirode je jedan od faktora u razvijanju aktivnog učešća i ponosa zajednice

Vegetacija se može koristiti kao sredstvo za stimulisanje ponosa zajednice i pojedinca u odnosu na sopstveni lokalitet i identifikacije sa njim. To se može uraditi kroz razvoj okućnica, krovnih i zimskih bašti, igrališta za djecu, pretvaranje polujavnih površina u biotope oko stambenih blokova, zelene pojaseve, prirodne i školske bašte i centre za terenska izučavanja.

## 4.3 TEMA: Fizički oblik metropole

Oblikovanje vizuelnog izgleda grada je vrhunac procesa urbanizacije i izgradnje raznovrsnih zgrada, sa okolnim prostorima, tokom određenog perioda godina.

Način na koji se ovaj vizuelni izgled grada čuva i razvija i način na koji se rješavaju povezana pitanja bezbjednosti, komfora, opremljenosti i izgleda, su važne stavke u težnji za kreiranjem jednog kvalitetnog gradskog okruženja.

### PRINCIPI

#### 1. Centri metropole se moraju štiti i čuvati kao važni simboli evropskog kulturnog i istorijskog naslijeđa

Evropski istorijski centri, sa svojim zgradama, gradskim prostorima i stilovima ulica, obezbjeđuju važnu vezu



prošlosti, sadašnjosti i budućnosti; oni posjeduju elemente arhitektonskog nasljeđa neprocjenjive vrijednosti; to su mjesta koja čuvaju sjećanja metropole; stvaraju osjećaj identiteta za sadašnje i buduće generacije i predstavljaju ključne faktore u kreiranju osjećaja solidarnosti i osjećaja zajednice među ljudima Evrope.

Rješavanje urbanog pritiska u istorijskim centrima zahtijeva pažljivu ravnotežu njihovog tradicionalnog akcenta na intenzivnom i raznovrsnom razvoju, i novim ekstenzivnim upotrebama koje zahtijevaju prostor i pristupačnost pri ubrzanom tempu razvoja i promjene.

Način na koji se dešava novi razvoj, da bi se sjedinio sa istorijskim lokalitetima, je osnovno arhitektonsko pitanje sa kojim moraju da se suoče centri metropola u Evropi, kao i u drugim dijelovima svijeta.

Načini zaštite istorijskih zdanja se moraju kombinovati sa pažljivim projektovanjem novih zgrada uklopljenih u gradske centre, ipak vodeći računa da se ohrabruju arhitektonske inovacije. Stručna pažnja posvećena detaljima može igrati važnu ulogu u evoluciji odgovarajuće urbane forme.

## **2. Obezbjedivanje i kontrola otvorenog prostora u metropoli su sastavni dio gradskog razvoja**

Otvoreni prostor - pločnici, manje ulice, bulevari sa drvoredima, avenije, parkovi, igrališta, rječne obale, holovi željezničkih stanica, zone bez saobraćaja, bašte i okućnice –isto su toliko osnovne komponente evropskih metropola, koliko su to i njihove zgrade.

Dobro projektovan i planiran otvoreni prostor povećava atraktivnost metropole i na taj način doprinosi njenom privrednom prosperitetu ili obnovi. On obezbjeđuje humanu dimenziju i stvara priliku za kolektivni život, funkcionišući kao vrsta javne dnevne sobe za taj lokalitet.

Kulturna aktivnost i ljudska dobrobit zahtijevaju postojanje prostora za šetanje, promenadu, igranje i druženje.

U predviđanju i razvijanju novih otvorenih prostora, moraju se poštovati i ogledati potrebe stanovnika i njihovih obrazaca ponašanja, kao što se mora voditi računa i o arhitektonskom karakteru i kvalitetu, i globalno i detaljno.

Važno je voditi računa o izboru drveća, vegetacije, boja, svjetla, sjenki, o izboru materijala. Takve otvorene prostore treba dalje projektovati tako da daju maksimalne mogućnosti stanovnicima da budu aktivni i kreativni.

Treba voditi računa o dobrom održavanju otvorenog prostora, izbjegavajući da to postane mjesto zabrana ili nerazumne regulacione kontrole ponašanja.

Što je češće moguće, stvaranje i rukovođenje otvorenim prostorom treba da bude na susjedskoj osnovi, kroz partnerstvo lokalne vlasti, grupa zajednice i stanovništva u cjelini. Direktno angažovanje građana ima efekat «sam-svoj-policajac» i može biti korisno u borbi protiv vandalizma.

### 3. Arhitektonska kreacija i razvoj igraju ključnu ulogu za kvalitet vizuelnog izgleda grada

Karakter grada treba tražiti u njegovoj savremenoj arhitekturi i arhitektonskom nasljeđu.

Privlačnost grada se može popraviti ako se renoviraju postojeće zgrade i obezbijedi da nove zgrade istovremeno budu atraktivne i uklope se u postojeće okruženje.

Arhitektura mora imati slobodu da se izrazi i da odrazi različite potrebe. Arhitektonski konkursi imaju ključnu ulogu u rađanju novih ideja.

### 4. Sve osobe imaju pravo na zdravu, bezbjednu, sređenu, prijatnu i stimulativnu životnu sredinu

Fizički oblik metropole, naročito priroda stambenih zgrada u njihovom širem susjednom okruženju, igra ključnu ulogu u razvoju visokokvalitetnog gradskog okruženja.

Ovo se postiže, bar djelimično, zaštitom stambenih područja od zagađenja vazduha, vode, zemlje i podzemnih zagađenja; stvaranjem ekološke zaštite i tampon (zaštitnih) zona, parkova, bašta i okućnica; skretanjem teškog saobraćaja koji stvara smetnje; obezbjeđivanjem raznovrsnih kulturnih i sportskih objekata.

Građanima treba dati punu mogućnost da izraze svoje ideje, i utiču na donošenje odluka u pogledu oblika njihovog okruženja i bilo kakvih drugih eventualnih promjena.

### 5. Vitalnost grada zavisi od uravnoteženih gradskih stambenih programa i održavanja stambenog karaktera centra metropole

Lokalne vlasti treba da imaju neophodnu moć da zaštite stambeni karakter gradskog centra, postavljajući granice selektivnom dodjeljivanju prostora koji praktikuju moćni ekonomski interesi i podstičući operacije renoviranja i obnavljanja.

Isti tako, treba održavati socijalnu raznovrsnost u centralnim stambenim područjima.

## 4.4 TEMA: Urbano arhitektonsko nasljeđe

Urbana arhitektura predstavlja nasljeđe elemenata za koje se smatra da imaju trajni značaj, i očuvani su da zaštite gradski identitet i sjećanje. Oni mogu da uključuju prirodne elemente, tj. rezultat lokacije, topografije i klime, kao i elemente koje je čovjek izgradio, proizvod ljudske vještine i umjetničke i kulturne vrijednosti;

Ovo nasljeđe je često dopunjeno dodatnim elementima, nastalim kao odgovor na privremene ili stalne potrebe, modu ili pritiske, koji su zatim sami po sebi postali stalni.

Ovo urbano nasljeđe predstavlja važan i nezamenjiv dio gradskog tkiva, bitan za identitet metropole i njenih stanovnika. Ono predaje budućim generacijama sistem

kulturne reference, utvrđujući okvir i svijest o zajedničkoj evropskoj istoriji i budućnosti.

Gradsko nasljeđe se sastoji od spomenika, grupa zgrada i zdanja, kako je navedeno u Članu 1 Evropske konvencije o arhitektonskom nasljeđu.

Poseban i često zanemaren dio gradskog nasljeđa je onaj koji je nastao u periodu industrijalizacije - fabrike, mašine, mostovi, luke, skladišta, itd.

Ovom gradskom nasljeđu često prijete neznanje, nekorišćenje i propadanje svake vrste.

Lokalne vlasti su u najboljem položaju da preuzmu odgovornost i angažuju se u očuvanju i održavanju urbanog nasljeđa.

Struktura istorijskih centara i lokacija pomaže harmoničnoj društvenoj ravnoteži. Nudeći prave uslove za razvoj širokog niza aktivnostij naše stare metropole su pogodovale društvenoj integraciji. Očuvanjem neke stare zgrade karakter regiona može biti očuvan i poboljšan.

## PRINCIPI

### 1. Očuvanje (konzervacija) gradskih objekata zahtijeva pažljivo razrađen zakonski okvir

Dok je odgovornost za očuvanje u rukama državnih organa, pojedinačne zgrade su obično u privatnom vlasništvu.

Neophodan je zakonski okvir da se regulišu prava, obaveze i konflikti ove dvije strane da bi se obezbijedila zaštita nasljeđa.

Državni organi moraju obezbijediti odgovarajući nadzor i zakonsko ovlašćenje da spriječe kvarenje oblika, oštećenje, veće izmjene, izmjenu karaktera ili demoliranje zaštićene pojedinačne zgrade ili grupe zgrada.

Takvo ovlašćenje treba da vlastima omogućí zahtijevanje od vlasnika zaštićene imovine da sprovede radove na restauraciji, uz odgovarajuću finansijsku pomoć, ako je moguće; da same obavé radove ako to ne učini vlasnik ili da prisilno preuzmu zaštićenu imovinu.

Takvo ovlašćenje treba takođe da predvidi formiranje sveobuhvatnog registra ili inventara gradskog nasljeđa. Ovaj registar, nastao na osnovu temeljnog pregleda istorijskih zgrada u okviru grada, treba takođe da pokuša da identifikuje opasnosti; adaptivne mogućnosti ponovne upotrebe, naročito industrijskog nasljeđa, koje mogu izazvati pažnju eventualnih kupaca; i potencijalno novo nasljeđe.

Zakonske mjere treba takođe da predvide formiranje zona zaštićenog nasljeđa ili područja konzervacije, gdje bi vlasti kontrolisale i usmjeravale konzervaciju angažovanjem stručnih majstora, korišćenjem tradicionalnih materijala, originalnih boja, itd.

## 2. Očuvanje gradskog nasljeđa zahtijeva politike informisanja

Aдекватna konzervacija se može postići samo ukoliko postoji povećana svijest o njenoj vrijednosti kod opšte javnosti i individualnog vlasnika nasljeđa.

To zahtijeva korišćenje modernih sredstava komunikacije i promotivnih tehnika, s tim što se posebna pažnja usmjerava na mlade ljude, počev od školskog uzrasta.

Politike, filozofija i znanje o konzervaciji treba da seže dalje od uskih krugova arhitekata, arheologa i istoričara, na gradske planere, političare, građevinare i poslovnu zajednicu.

Kampovi dobrovoljnog rada; kampanje i lokacije samopomoći (uradi sam) predstavljaju ne samo praktične načine učešća u konzervaciji, nego imaju i koristan didaktički prateći efekat.

## 3. Adekvatni i često originalni finansijski mehanizmi i partnerstva su neophodni

Konzervacija gradskog nasljeđa je velika finansijska obaveza, kako u pogledu samih zgrada, grupa zgrada, tako i u obezbjeđivanju odgovarajućih administrativnih servisa, da bi se primijenile nacionalne, regionalne i lokalne politike konzervacije. Često prevazilazeći resurse državnih organa, finansiranje zahtijeva partnerstvo sa privatnim sektorom i stimulacije za privatne pojedince, npr. poreske i fiskalne olakšice da se podstakne restauracija umjesto

rušenja; diferencijalne stope PDV na zgrade; prodaja istorijske svojine po sniženoj cijeni pod uslovom da se obavi kompletna popravka i konzervacija, naročito prije preprodaje; dugoročni zajmovi; osnivanje fondacija za restauraciju; razvoj obrtnih fondova; povećano korišćenje donatorstva i sponzorstva.

Za nasljeđe u vlasništvu državnih institucija, npr. željeznica, one treba da prihvate odgovornost za održavanje istorijskih svojina pod njihovim staranjem.

## 4. Važno je održavanje i ponekad obnova specijalizovanih zanata i tehnika

Specijalistička obuka u konzervaciji se vrši za tri glavne kategorije majstora: mlade ljude koji namjeravaju da se bave tim zanatom, zanatlije koji žele ponovnu obuku i specijaliste majstore koji žele da unaprijede znanja. Ove različite potrebe zahtijevaju obezbjeđivanje različitih tipova obuke. Obuka treba da otvori mogućnosti za karijeru i društveno napredovanje, što je bitno za unapređenje statusa zanatskih profesija.

## 5. Urbano nasljeđe mora biti integrisano u savremeni život preko njegovog uključivanja kao važnog elementa u ukupno planiranje

Osnovni princip integrisane konzervacije je da uključi zaštitu i konzervaciju gradskog nasljeđa kao važan cilj planiranja. Ovo podrazumijeva da program konzervacije treba da bude baziran na sveobuhvatnom pristupu. Timovi za konzervaciju nasljeđa treba da budu multidisciplinarni i da rade u aktivnoj

saradnji sa drugim sektorskim politikama - ekonomskim razvojem, kulturom, stambenom gradnjom, okolinom, itd.

Mora se voditi računa da se obezbijedi da grad ne postane muzej na otvorenom. Restauracija mora da obezbijedi da zgrade imaju valjan savremeni život. Državni organi moraju da kreiraju okvir u kom zgrada postaje samokonzervirajuća.

## 6. Privredni razvoj može često biti stimulisan očuvanjem gradskog naslijeđa

Očuvanje naslijeđa često može značiti uspješnu gradsku privrednu obnovu. Ono povećava atraktivnost metropole, i za turiste i za poslovni sektor. Ponovno korišćenje adaptiranih starih, naročito industrijskih zgrada, često može biti zdravo privredno rješenje, koje pruža mogućnosti korišćenja kao stambeni prostor, hotel, poslovni centar, itd.

U tom konzervacijskom radu se nalazi i fizički rad, što može da smanji nezaposlenost. On omogućava uštedu energije, sirovina i infrastrukture.

## 4.5 TEMA: Smještaj

Gradovi su oduvijek privlačili ljude i zajednice, željne da se sklone u zaštitu "tvrđave", čije je jezgro uvijek bio stambeni prostor.

Pristup i pravo na smještaj je zaštićeno u Članu 25 Univerzalne deklaracije o ljudskim pravima.

Dom je lični prostor pojedinca, mjesto sa kojim stanar identifikuje osnovnu gradsku egzistenciju; osnovnu ćeliju života zajednice.

Smještaj je generalno najveća pojedinačna stavka trošenja u životnom vijeku pojedinca, a stambeni prostor zauzima veći dio gradskog izgrađenog područja. Zajedno sa radom, rekreacijom i prevozom, to je jedna od glavnih funkcija života metropole.

To je ključni faktor u obezbjeđivanju zdravog, bezbjednog, sredenog, prijatnog i stimulativnog životnog okruženja; sa druge strane, ako ga nema ili ako je neodgovarajući, to je ključni element nebezbjednosti, nasilja, segregacije, netolerancije i rasizma.

## PRINCIPI

### 1. Gradski stanovnik ima pravo na privatnost u domu

Dom je jedino istinski privatno mjesto za jednog pojedinca, gdje mora postojati maksimalna garancija za nalaženje bezbjednosti, mira i zaštite lične imovine.

Zakonodavstvo lokalne vlasti mora biti tako definisano da obezbijedi apsolutnu zaštitu ove privatnosti i slobode od uznemiravanja od javnih i privatnih organizacija; da razvije programe i kampanje usmjerene na to da dovedu odnos pojedinac/soba što je moguće bliže odnosu jedan-na-jedan i da uvede i čvrsto primjenjuje standarde u pogledu buke, pregradnih zidova, izgleda, kao i prava da se ne bude zanemaren, itd.

## **2. Svaka osoba i porodica imaju pravo na bezbjedan i pristojan smještaj**

Dom mora predstavljati bezbjedno i sigurno okruženje koje vodi fizičkom blagostanju, gdje pojedinac može da povрати energiju i snagu neophodnu za svakodnevni život.

To se može postići uspostavljanjem i praćenjem primjene bezbjednosnih standarda u zgradama; pravljenjem evidencije nehigijenskog stambenog prostora, dozvoljavanjem da se on ili poruši i zamijeni, ili obnovi; kroz blisku saradnju lokalnih zdravstvenih, zaštitnih i stambenih usluga.

Ovo takođe podrazumijeva da se obezbjeđuje stambeni prostor sa zelenim pojasom, ili sa što je moguće bližom takvom okolinom, sa okućnicama i baštama – prirodnom dopunom adekvatnog smještaja.

## **3. Lokalne vlasti treba da obezbijede stambenu raznovrsnost, izbor i pokretljivost**

Gradovi i njihove lokalne vlasti treba da nude širok izbor stambenog prostora, sa nizom raznovrsnih stilova i standarda, da zadovolje sve potrebe i da stambeni fond i okruženje doprinesu harmoničnoj zajednici.

Obezbjedivanje stambenog prostora mora da odgovara potrebama pojedinaca i porodica – potrebama koje se često mijenjaju kao rezultat promjena u životnom stilu i društveno-ekonomskim uslovima.

Lokalne vlasti treba da obezbijede raznovrsnost stambenog prostora, status stanovanja i lokaciju i ciljnu javnu intervenciju u slučaju neadekvatnosti tržišne ponude. Treba smanjiti prepreke stambenoj pokretljivosti, tj. smanjiti poreze na promjene nekretnine i imovine i dati fleksibilnije periode otkaznog roka u ugovorima o zakupu.

## **4. Prava pojedinaca i porodica u najugroženijim kategorijama se ne mogu zaštititi samo zakonima tržišta**

U pretežno tržišnoj privredi, dostupnost vlasništva nad domom zavisi od sadašnje i stalne platežne sposobnosti kućevlasnika. Prema tome, pristup tržištu i pravo na stambeni prostor postaju diskriminativni i nepouzđani u odnosu na određene kategorije ljudi, npr. starije osobe, nemoćne, nezaposlene, porodice sa jednim roditeljem, nekih segmenata imigrantske zajednice.

Shodno tome, stambena politika treba da bude odgovornost lokalnih vlasti, koje moraju imati nadležnost direktne intervencije da bi se postigli društveni ciljevi stambene politike i podstakao privatni sektor da jednako djeluje.

## **5. Lokalne vlasti treba da obezbijede mogućnost kupovine stambenog prostora i postizanja bezbjednosti stanara**

Lokalne vlasti su dužne da obezbijede raspoloživu mogućnost kupovine stambenog prostora po razumnoj cijeni i, shodno tome, treba promovisati sve moguće aranžmane koji dovode do sticanja vlasništva nad domom. Gdje zakonodavstvo dozvoljava stanarima državnih stanova da

kupe imovinu, lokalne vlasti imaju odgovornost da zamijene stambene jedinice u javnom sektoru.

Isto tako je važno pravo na bezbjednost, tj. da stanari koji plaćaju stanarinu ne žive pod prijetnjom iseljenja ili gubitka smještaja na neki drugi način. Pravo na smještaj podrazumijeva pravo na mogućnost da se postane dio lokalne zajednice – što je često nemoguće bez dugoročne sigurnosti smještaja.

Takva prava se najbolje štite čistom potvrdom o pojedinačnom ili kolektivnom vlasništvu i ugovorima o zakupu; precizno formulisanim ugovorima za sve uključene strane.

Jednako važno je da lokalne vlasti podstiču pojedince i udruženja stanara da učestvuju u stambenoj administraciji; da prihvataju različite oblike smještajnih aranžmana, tj. stambene zadruge.

## **6. Renoviranje starih zgrada se ne smije preduzimati na teret postojeće društvene strukture**

Obezbeđivanje novih domova kroz programe renoviranja starih resursa, koji su obično u centralnim gradskim područjima, suviše često kao posljedicu ima prisiljavanje prvobitnih stanara da napuste svoje stanove zbog njihove kasnije nemogućnosti da plate povećane troškove i zakupnine koji uslijede nakon takvih renoviranja.

Lokalne vlasti treba, prema tome, da se pobrinu i obezbijede da stambeni programi bazirani na renoviranju budu praćeni

odgovarajućim finansijskim i budžetskim mehanizmima, koji omogućavaju da prvobitni stanari, što je moguće više, imaju koristi od generalnog unapređenja područja.

## **4.6 TEMA: Gradska bezbjednost i prevencija kriminala**

Kriminal, naročito povezan sa narkomanijom, u evropskim metropolama se povećao toliko da je postao jedna od glavnih političkih, državnih i profesionalnih preokupacija vezanih za urbano društvo.

Bezbjednost se tiče svih nas. Pravo na grad se ne može u potpunosti uživati ukoliko se ne garantuje bezbjednost stanovnika i ukoliko se ne smanji strah od kriminala.

Lokalne vlasti su na izvoru borbe protiv osnovnih uzroka delinkvencije putem odgovarajuće politike društvenog razvoja, koja svakom daje priliku da nađe pravo mjesto u lokalnom društvu, u obnavljanju društvenih veza i razvijanju struktura međusobne podrške i akcionih programa baziranih na partnerstvu.

### **PRINCIPI**

#### **1. Dosljedna politika sigurnosti i prevencije kriminala mora biti zasnovana na prevenciji, primjeni zakona i međusobnoj podršci**

Kriminal ima širok niz uzroka. Zbog toga i akcije protiv njega moraju biti i raznovrsne i koordinirane.

To znači uspostavljanje partnerskih struktura na lokalnom nivou, koje uključuju izabrane predstavnike, zvaničnike, policijske funkcionere, sudije, društvene radnike i udruženja, radi analiziranja uzroka kriminala, efikasnosti već preduzetih akcija i budućih programa djelovanja. Ovo takođe mora biti povezano sa sistemom u kom se, čim se primijeni kazna, čine napori da se prekršilac odmah integriše i da se obezbijedi obeštećenje za žrtvu.

## **2. Politika lokalne gradske sigurnosti mora počivati na savremenoj sveobuhvatnoj statistici i informisanju**

Politika lokalne sigurnosti se mora bazirati na jasnim informacijama i sveobuhvatnoj statistici.

To znači vođenje detaljne statistike kriminala (sa pravljenjem mapa sa mjestima i vremenima prekršaja, porijeklom prekršilaca, itd.), pregleda žrtava i sakupljanje ažurnih izvještaja od udruženja žrtava, društvenih radnika i stručnjaka za edukaciju.

Takav metod rada mora biti osnova za djelovanje lokalnog partnerskog organa i lokalnog servisa za zaštitu od kriminala.

## **3. Prevencija kriminala uključuje sve članove zajednice**

Jedan od glavnih uzroka kriminala je društveno otuđenje i teškoće sa kojima se suočavamo, naročito mladi ljudi, u identifikaciji sa nekom kulturom, sa porodicom, školom ili društvom kao cjelinom.

Mjere uključuju snažnu akciju na unapređenju gradskog okruženja, pomoć mladim ljudima u pitanjima zdravlja, rekreacije, učenja i zapošljavanja. Posebna pažnja se mora posvetiti onim segmentima populacije koji imaju teškoća, ne putem stvaranja posebnih struktura, nego kompleksnim pristupima koji uključuju ekonomsku integraciju i smještaj.

## **4. Djelotvorna politika gradske bezbjednosti zavisi od bliske saradnje policije i lokalne zajednice**

Da bi pojačala svoju djelotvornost, policija mora da održava dijalog sa građanima i njihovim predstavnicima, radi koordiniranja akcije sa djelovanjem drugih organa u zajednici.

Ovo obuhvata definisanje procedure lokalnog nadzora na partnerskoj osnovi, naročito s obzirom na zone i vrijeme lokalnih policijskih obilazaka i mobilnih patrola; učestvovanje u edukativnim naporima usmjerenim na grupe mladih ljudi; učešće sudskih vlasti u debati o politici gonjenja; savjetovanje državnih vlasti i grupe građana o načinima smanjenja mogućnosti za krađu, tehničkoj zaštiti imovine, susjedskim šemama zaštite; nadziranje aktivnosti privatnih policijskih usluga i obezbjeđivanje, u vezi sa socijalnim službama, da se pozivi i pritužbe bilježe, čak i oni koji nemaju neposredne kaznene implikacije.

## **5. Mora se utvrditi i primjenjivati lokalna politika borbe protiv narkomanije**

Narkomanija, koja nastaje zbog niza faktora koji generišu kriminal, je sama po sebi uzrok kriminala, gdje je uključen



šverc i gdje zavisnici od droge čine zločine da bi došli do droge. Dok je kažnjavanje dilera u osnovi stvar specijalističke policije i sudskih vlasti, lokalna zajednica se u cjelini mora organizovati da smanji potražnju droge.

Ovo se radi putem preliminarnog istraživanja ili utvrđivanja situacije, što obavlja grupa specijalista u saradnji sa zdravstvenim i socijalnim službama, kroz razvoj informativnih programa, naročito za mlade ljude u školama i van njih.

To uključuje programe za obuku osoblja za vezu i radnika zajednice, nastavnika, omladinskih i socijalnih radnika koji su u kontaktu sa pojedincima. Takođe je neophodno da se razmotre uslovi za distribuciju špriceva i zamjena za drogu.

## **6. Važni su programi za sprečavanje povratka na drogu i razvijanje alternativa zatvoru**

Zatvor koji, kao vrlo specifično iskustvo, može dovesti do veće stope recidivizma, mora biti rezervisan za najozbiljnije zločine.

Moraju se razvijati alternativni oblici kazne, koji istovremeno garantuju sistematski i brz odgovor društva na bilo kakav kriminalni prekršaj i imaju za cilj da reintegrišu prekršioca u zajednicu što je prije moguće i spriječe dalje prekršaje.

Takve alternative zatvoru mogu da uključe socijalne službe i da se obavljaju na terenu van zatvora; putem čvršćeg vezivanja uslovnog puštanja i sudskog nadzora prekršilaca sa reparacijom šteta koje su pretrpjele njihove žrtve; kroz

razvijanje boljih veza između zatvora i grada, na primjer, uključujući edukativne i kulturne aktivnosti u zatvorima i bliže povezujući zajednicu sa pripremama za puštanje.

## **7. Pomoć žrtvama je ključna komponenta bilo koje lokalne politike bezbjednosti**

Planovi podrške žrtvama i programi pomoći su moralna obaveza društva i paralela naporima koji se čine da se integrišu prekršioci.

Takve mjere bi obuhvatale osnivanje opštinskih jedinica ili udruženja za pomoć žrtvama koje bi pružale pomoć i savjete žrtvama; obezbjeđujući da žalbe upućene policiji i sudovima budu rutinski evidentirane i da budu date informacije o preduzetim akcijama; i preduzimajući mjere da se olakšaju svjedočenja – djelovanje u svojstvu svjedoka je način da se pomogne žrtvi.

## **8. Prevencija kriminala mora biti priznata kao prioritet i shodno tome zahtijevati povećane finansijske resurse**

Mada se priznaje da je visok nivo kriminala i delinkvencije generalno jedna od glavnih pošasti života u evropskim metropolama, i mada se naširoko diskutuje i javno raspravlja o preventivnim mehanizmima, lokalne vlasti još nemaju na raspolaganju dovoljne finansijske resurse da se pozabave takvim problemima.

Prema tome, treba izdvojiti povećana sredstva za koordinirane strukture za prevenciju kriminala; za poboljšavanje metodologije; prilagoditi policijski rad;

definisati politiku protiv narkomanije; razviti programe za izbjegavanje recidivizma, kao i za pomoć žrtvama i traženje alternative zatvorima.

## 4.7 TEMA: Ugrožene osobe i invalidi u gradovima

Jedno od osnovnih prava bilo kojeg građanina treba da bude slobodan pristup svim društvenim aktivnostima i mogućnostima grada, bez obzira na pol, uzrast, nacionalnost ili fizičke ili mentalne sposobnosti.

Međutim, kao generalno pravilo, naše metropole se trude da se pobrinu za potrebe odraslog radnog stanovništva u najboljem stanju i u punoj snazi svojih sposobnosti.

Često su zanemarene kategorije građana koji trpe trenutne ili permanente probleme u prilagođavanju, kao što su trudnice, djeca, stariji ljudi, neki bolesnici, invalidi.

Za neke kategorije ugroženih lica, uživanje u osnovnim individualnim pravima je moguće samo uz razumijevanje i pomoć ostalih stanovnika grada.

### PRINCIPI

#### 1. Gradovi moraju biti projektovani tako da svi građani imaju pristup svim mjestima

Sve komercijalne, administrativne i javne zgrade; društveno-kulturne, sportske, zdravstvene i religiozne ustanove;

ulice; javna mjesta; kulturni, društveni i drugi događaji moraju biti pristupačni svim ljudima, bez obzira na njihovu nesposobnost ili nedostatak.

Ako je neophodno, mogu se osmisliti aktivnosti ili specijalni termini za razne grupe populacije, npr. plivanje za bebe, sport za invalide, dječja odjeljenja u bibliotekama.

Međutim, pravo na često korišćenje javnih zgrada i usluga ne smije da, istovremeno, proizvede nepotrebne neprijatnosti za druge korisnike ili da se zasniva na mjerama koje su nerealne ili suviše skupe.

Lokalne vlasti bi mogle da oforme komisiju za bezbjednost i pristup svim zgradama i prostorima otvorenim za javnost, uključujući i prostore koji tek treba da budu izgrađeni.

To bi takođe uključivalo obuku osoblja javnih i polujavnih službi, da bi bilo sposobno da se bavi i pomaže građanima koji pate od nekog oblika hendikepa, kao i policije da bi mogla da ljudima skreće pažnju na to da postoje drugi manje srećni članovi društva, od veoma ranog doba, učeci ih toleranciji i podstičući integraciju.

#### 2. Politike za ugrožena lica i invalide treba da imaju za cilj da ih integrišu, a ne previše zaštite

Nije ni moguće, a ni preporučljivo psihološki, društveno ili ekonomski da se projektuju ili opreme gradovi kao zaštitne čaure za one koji imaju posebne potrebe ili pate od nekog hendikepa. Mora se izbjegavati prezaštićeno okruženje u korist jednog koje bi omogućivalo djeci, starijim

osobama i invalidima da se prilagode svojoj okolini i da u potpunosti učestvuju u normalnom svakodnevnom životu zajednice, ravnopravno sa zdravim odraslim osobama.

Prekomjerna zaštita rezultira podsticanjem mentaliteta blagostanja i formiranjem kasti, što je štetno za vitalnost i energiju grupa populacije o kojima se radi; dovodi do prekida odnosa između društvenih grupa i do fenomena odbacivanja.

Takođe treba voditi računa da se izbjegne koncentrisanje, u istom sektoru aktivnosti, kapaciteta projektovanih za dotičnu socijalnu grupu.

### **3. Važna je saradnja sa i između specijalizovanih udruženja, koja predstavljaju ugrožene ili manjinske grupe**

Udruženja igraju pozitivnu ulogu u predstavljanju i odbrani interesa i pospešuju integraciju grupa osoba sa posebnim potrebama ili manjina.

Bliska, stalna konsultacija se mora odvijati na redovnoj osnovi između različitih udruženja i između njih i raznih tijela odgovornih za urbanizam i društveno-kulturne aktivnosti i politike.

Konsultacije u fazi projektovanja, ne samo tokom razvoja i implementacije, poboljšavaju kvalitet pruženih usluga i doprinose efikasnosti mjera integracije koje su usvojile lokalne vlasti.

Takve konsultacije treba da budu obavljene u odnosu na planiranje urbane životne sredine kao cjeline; detaljnih planova ulica, javnih prostora, opreme i prevoza; propisa u vezi sa zgradama i zahtjevima za dozvolu za planiranje.

### **4. Važno je da se obezbijedi da kuće i radna mjesta budu propisno prilagođeni potrebama osoba sa posebnim potrebama i invalida**

Društveni život se zasniva na beskonačnoj interakciji susreta i razmjena. Sva mjesta treba da budu lako pristupačna svima, i svaki i svi pojedinci treba da se osjećaju što je moguće sigurnije i udobnije kod kuće i na poslu, bez obzira na njeno ili njegovo doba i zdravstveno stanje, tako da svaki građanin bude u mogućnosti da u potpunosti razvije svoje mogućnosti.

Ipak, smještaj, radno mjesto, stambeni okrug i pojedinačni stanovi su često neprimjereni posebnim grupama.

U pogledu mladih ljudi, popravne mjere treba da uključuju zvučnu izolaciju, privatnost, područja za igru i bezbjednost; za tinejdžere, mjesta za susrete, fizičku rekreaciju i privatnost; za starije osobe, mjere za smanjenje usamljenosti, nesigurnosti i nepristupačnosti, pružanje pomoći, načine za traženje (zvanje) pomoći i mjesta za susrete; za invalide, odgovarajuće mjere u prevozu, toaletima, opremu i raznovrsnu raspoloživost tehničkih uređaja za olakšavanje fizičkog hendikepa, oštećenog sluha ili vida, za ljude koji hodaju sporo ili uz teškoće.

## 5. Putovanje i komunikacije i javni prevoz moraju biti raspoloživi za sve ljude

Slobodno kretanje ljudi i robe je osnovno pravo pojedinca, ali su za neke kategorije ljudi putovanje i komunikacija problem.

Ovo pravo se proteže na one grupe koje su uskraćene zbog svojih godina, fizičke ili mentalne nesposobnosti, nepoznavanja jezika i lokalnih običaja. Njihovo korišćenje različitih resursa i mogućnosti moraju biti podsticani, širom upotrebom univerzalnih piktograma; prevoda; odgovarajućih tabli sa oznakama staza za pješake i bicikliste; intenzivnim kursevima praktičnog jezika i informisanja za etničke manjine; korišćenjem novih informativnih sistema pogodnih i lakih za korisnike.

## 4.8 TEMA: Sport i rekreacija u gradskim područjima

Sport i rekreacija pokrivaju širok spektar fizičkih aktivnosti: igra i fizička rekreacija; osmišljeno učešće i poboljšanje izvođenja; postizanje savršenstva.

Oni zadovoljavaju duboko usađena osjećanja kod pojedinaca i zajednice. Koncentracija ljudi u gradskim područjima i odgovarajući pritisak života u gradu istovremeno omogućava i zahtijeva pružanje niza sportskih mogućnosti.

Sport pruža mogućnost interakcije za svakog pojedinca i zajednicu, približavajući ih. On može pomoći, naročito mladim ljudima, dajući im osjećaj za pravac i izbjegavanje socijalnog otuđenja. Takođe može pomoći u borbi protiv narkomanije i segregacije.

Svako ima pravo da učestvuje u sportu, do nivoa sopstvenog interesa i mogućnosti, na taj način poboljšavajući svoj individualni život kroz osjećaj društvenog i fizičkog blagostanja.

### PRINCIPI

#### 1. Svi gradski stanovnici imaju pravo da učestvuju u sportskim i rekreativnim aktivnostima

U skladu sa odredbama povelje Sport za sve, lokalne vlasti, bilo direktno, bilo omogućavajući drugima da to učine, imaju odgovornost da poboljšaju pristup sportu i sportskim kapacitetima za sve ljude, bez obzira na socijalno poreklo, ekonomsku situaciju i prihod, uzrast, ili etničku grupu.

Ovo se čini uglavnom putem:

- uklanjanja psiholoških, socijalnih, ekonomskih i fizičkih ograničenja koja sada sprečavaju mnoge gradske stanovnike da učestvuju u sportu;
- kreiranja specijalnih, pozitivnih politika, programa za razvoj sporta i treninga da se pomogne onima sa posebnim potrebama, ciljnim grupama kao što su mladi, žene, stari

ljudi, invalidi, etničke manjine, nezaposleni i slabo plaćeni, da učestvuju u sportu;

- obezbjeđivanja mreže kapaciteta za osnovne sportove koja pokriva svaki grad ili gradsko područje u cjelini;
- garantovanja da takvi kapaciteti uključuju male punktove nedaleko od kuće, koji se uklapaju u lokalnu zajednicu tako da se lokalna populacija može identifikovati sa njima, podstičući osjećaj vlasništva i tako smanjujući vandalizam i delinkvenciju;
- obezbjeđujući da javni sportski objekti dopunjavaju one koje su organizovali dobrovoljni i komercijalni sektori i da takvi planovi budu izrađeni i primijenjeni u konsultaciji sa korisnicima;
- garantujući da predloženi sportski kapaciteti zadovoljavaju sadašnje i buduće potrebe, kako postojećih gradskih područja, tako i onih koja tek treba da budu razvijena, vodeći računa o očekivanim nivoima učešća, transportnim vezama, itd;
- pružanja mogućnosti da se upražnjavaju tradicionalni i moderni sportovi;
- planiranja u gradskim područjima koja tek treba da budu izgrađena, ili dogradnje u postojećim gradskim područjima, otvorenih prostora, pošumljenih površina, igrališta, vodenih pojaseva i i biciklističkih staza da bi se promovisale i stimulisale rekreativne aktivnosti.

Kapaciteti za sport i fizičku rekreaciju mogu biti: postojeći resursi kao što su otvoreni prostori, područja za igru, pošumljeni pojasevi, rijeke, kanali, jezerca, bašte i okućnice; uređeni prostori kao što su tereni sa prirodnom i sintetičkom travom, teniska igrališta i atletske staze; i objekti kao što su sportski centri, bazeni za plivanje i ledene dvorane.

## **2. Sportski objekti treba da budu bezbjedni i dobro projektovani**

Gradski sportski kapaciteti treba da se uklapaju u okolne zgrade i vizuelni izgled grada, odražavajući i doprinoseći atmosferi mjesta.

Njihova arhitektura i materijali treba da budu izabrani tako da budu atraktivni za sve sektore zajednice, omogućavajući im bezbjedno učešće na zdrav način. Stil i sadržaji treba da zadovolje potrebe rukovodilaca i korisnika. Veći sportski objekti, kao npr. fudbalski stadion, treba da budu tako projektovani da garantuju bezbjednost gledaocima i maksimalno smanje delinkvenciju i nasilje.

U planiranju veoma velikih sportskih kapaciteta za velike događaje, treba imati u vidu kasnije korišćenje tih objekata u okviru lokaliteta, npr. naknadnu adaptaciju smještajnih kapaciteta sportista u stanove.

## **3. Svi gradski stanovnici imaju pravo na mogućnost da razviju sportske sposobnosti do granica svojih individualnih potencijala**

Mnogi ljudi koji dostignu osnovni nivo uspjeha u sportu osjećaju potrebu da se unaprijede, da bi zadržali interes za sport, očuvali ponos i samouvjerenost i postigli lično ispunjenje. U usavršavanju svoje vještine i, možda, dostizanju savršenstva, oni stvaraju uzor i podstiču želju za takmičenjem kod onih koji nisu učesnici, naročito kod mladih i povodljivih.

Ponekad uspješni u sportu adekvatno zarađuju za život kao profesionalci, na taj način doprinoseći lokalnoj privredi.

Potrebe onih koji usavršavaju svoje sportske sposobnosti su različite, složenije i zahtjevnije nego kod onih koji uživaju u osnovnom učešću.

To znači da državni organi, u konsultacijama sa sportskim savezima, treba da projektuju i adekvatno opreme neke od osnovnih sportskih objekata da zadovolje potrebe za takmičenjem i treningom vrhunskih sportista i sportistkinja.

To treba da bude praćeno osmišljenim programima učenja, treninga i takmičenja.

## 4.9 TEMA: Kultura u gradovima

Lokalne i regionalne vlasti igraju važnu ulogu u obezbjeđivanju umjetničkih i rekreativnih kapaciteta, promovisanju kulturnih aktivnosti i dostizanju kulturne demokratije.

Zato one treba da imaju pravo i nadležnost da formulišu i primjenjuju kulturnu politiku, u svjetlu specifične gradske

kulturne tradicije i kulturnih karakteristika svoje populacije u cjelini.

Arhitektonska ostvarenja, jezik, likovna umjetnost, muzika, književnost, izrazi su bogatog trezora istorije i kolektivnog sjećanja grada; barometri promjena u životnim stilovima i društvenim obrascima i segmentima kulturnog nasljeđa i iskustva. Kultura je niz koncepata koje je jedan narod usvojio; književnih, naučnih i umjetničkih tradicija i znanja.

Specifična geografija, topografija, klima i uslovi života u okviru svakog lokaliteta daju specifičnu karakteristiku takvoj kulturi, omogućavajući građanima da se identifikuju sa određenim područjem.

Kulturna politika može doprinijeti privrednom i društvenom razvoju. U širem okruženju, to je faktor u omogućavanju građanima (u okviru njihovih gradova) da se identifikuju, da razumiju, prepoznaju svoje posebne uloge i ciljeve u ujedinjenoj evropskoj mreži kontakata i razmjena.

## PRINCIPI

### 1. Svi gradski stanovnici imaju pravo na kulturu

Kultura uključuje svakoga. Ne treba je tretirati kao područje malog broja povlašćenih ili elite, nego prije kao sredstvo za podsticanje kreativnosti i mašte svih društvenih grupa. Univerzalnost kulturne demokratije je ovaploćena u Članu 27 Univerzalne deklaracije o ljudskim pravima.

## **2. Kulturni razvoj gradova doprinosi njihovom privrednom i društvenom razvoju**

Kulturna politika doprinosi privrednom razvoju; stvaranju osjećaja zajednice; to je osnovni element u zvaničnom školovanju na svim nivoima, od osnovnog do obrazovanja odraslih; može biti moćno sredstvo za postizanje učešća javnosti u svim problemima zajednice; može pomoći u društvenoj obnovi segmenta populacije sa posebnim potrebama. Stoga je to ključni element u okviru sveobuhvatne gradske politike; dio ukupne politike za poboljšanje kvaliteta života u gradovima i unapređenja ljudskih prava.

## **3. Kulturna razmjena je moćna veza ljudi različitih nacionalnosti, raznih regiona i država**

Lokalne vlasti treba da priznaju da prenos kulturnog iskustva njihovih gradova drugima igra važnu ulogu u kreiranju uzajamnog razumijevanja i poštovanja.

## **4. Kulturni razvoj i istinska kulturna demokratija podrazumijevaju široku saradnju lokalne vlasti i grupa jedne zajednice, društvenog sektora i privatnog sektora**

Kulturni razvoj nije jednostavno samo odgovornost lokalnih vlasti. One treba da nastoje na što većem angažovanju, raznim načinima – na primjer fiskalnim stimulacijama – industrije i trgovine u sponzorisanoj umjetnosti i kulturnog stvaralaštva. Treba takođe da razmotre načine maksimalne podrške grupama u susjedstvu koje teže kulturnim

inovacijama i prenosa odgovornosti ili aktivnosti na grupe u zajednici.

## **5. Kulturni pluralizam pretpostavlja eksperimentisanje i podsticanje inovacija**

Dio bogatstva kulturnih aktivnosti potiče od njihove spontane, inovativne prirode, a ne od organizovanih ili institucionalizovanih struktura.

Uspješan kulturni razvoj mora takođe da usmjerava i prepozna posebne potrebe i doprinose specifičnih grupa populacije, na primjer mladih ljudi i, što je značajno, imigrantskih zajednica.

Lokalne vlasti treba da ovo prepoznaju kroz odgovarajuća izdvajanja u okviru opštinskih fondova za kulturne aktivnosti.

## **6. Uravnotežena promocija kulturnog turizma u režiji lokalne vlasti može imati povoljan uticaj na njenu zajednicu**

Kulturni turizam je industrija u razvoju širom Evrope; istorijski gradovi, kulturni i umjetnički događaji privlače posjetioce u sve većem broju.

Koristi za lokalne vlasti su jasne: povećano blagostanje; poboljšani lokalni izgledi za zapošljavanje; proširenje ponude usluga koje su na raspolaganju građanima, korisni “nuzefekti” za građevinsku industriju, za specijalizovane zanate i, iznad svega, povećanje zajedničkog znanja i

poštovanje različitih kultura i zajednica.

Takve koristi se, međutim, mogu obezbijediti i izbjeći mogući negativni efekti kroz izradu plana za turističko i kulturno rukovođenje koji aktivno angažuje lokalne stanovnike, privatni sektor, predstavnike turističke industrije i lokalne vlasti.

## 4.10 TEMA: Multikulturalna integracija u gradovima

Puno i aktivno članstvo lokalne zajednice u kojoj neko živi treba da bude u osnovi bilo kog multikulturalnog gradskog društva.

Međutim, suviše često se takav princip ne poštuje. Imigrantske zajednice koje potiču iz drugih zemalja; manjine sa drugačijim tradicijama, kulturama, jezici i religije, nisu uvijek prihvaćeni ili integrisani u zajednicu.

Suviše često, njihovo iskustvo gradskog života je sinonim za društveno isključenje, usamljenost, strah i nizak standard života.

Lokalne vlasti, u svom djelokrugu rada, imaju malo moći da donose odluke o imigracionoj politici koju vode vlade, ali ipak moraju da se bave problemima koje donosi veliki stepen imigracije, u prijemu, gradskom planiranju, školovanju, javnom zdravstvu i drugim područjima politike.

Multikulturalna integracija je ključ i za jedan bolji način života u gradovima za migracione zajednice i izvor kulturnog i privrednog bogaćenja za lokalne vlasti i njihov grad u cjelini.

Vokacija jednog grada je gostoljubivost i uključivanje grupa različitog kulturnog porijekla, koje treba da budu pozvane da žive zajedno, rade i saraduju, priznajući da je rezultat od koristi za gradsku zajednicu u cjelini. Na taj način se unapređuje ideja o tome da je neko građanin Evrope, bazirana na aktivnoj demokratiji, osjećaj pripadnosti jednoj zajednici i slobodno izražavanje različitih vjerovanja.

### PRINCIPI

#### 1. Nediskriminacija je osnovni vid gradske politike

Lokalne vlasti treba da usvoje ili unaprijede zakonodavstvo protiv diskriminacije da bi obezbijedile jednak pristup za sve građane – bez obzira na rasu ili etničko porijeklo – javnim mjestima (ulicama, prevozu, hotelima, prodavnicama, pozorištima, bioskopima, itd.); obuku za zapošljavanje; škole; stambeni prostor; kulturne aktivnosti i druge aspekte života u gradovima.

Takav pristup treba da garantuju zajednička tijela, sastavljena od predstavnika opštinske vlasti i udruženja ljudi u okruženju i moralnih vlasti različitih zajednica.

Imigrantske zajednice, dalje, treba da imaju pravo da osnivaju sopstvena lokalna udruženja, da bi branile svoje interese i afirmisale svoj kulturni identitet.



## **2. Lokalne vlasti treba da obezbijede djelotvorno učešće imigranata u lokalnom političkom životu**

Gradovi se podstiču da primijene PRINCIPE Evropske konvencije o učešću stranaca u javnom životu na lokalnom nivou, koji priznaju pravo da glasaju i budu izabrani u lokalnim izborima, strancima koji imaju zakonski boravak u zemlji određeni period godina.

Lokalna mašinerija treba takođe da imigrantskoj zajednici obezbijedi adekvatan pristup javnom pravu na informisanost i javnim konsultativnim postupcima.

## **3. Kulturna i obrazovna politika u gradovima treba da bude nediskriminativna**

Prihvatanje razlika i sposobnost za toleranciju su osnova ravnopravnog gradskog društva.

Ovo podrazumijeva politike koje obezbjeđuju multikulturno i antirasističko obrazovanje, uključujući prihvatanje kulturnih zahtjeva manjinskih grupa; dijalog i razmjenu između različitih kultura i religija; jednake mogućnosti za izražavanje vjeroispovjesti.

## **4. Obezbeđivanje jednakog pristupa zapošljavanju mora biti briga državnih organa**

Princip jednakog tretmana u pogledu radnih uslova za imigrantsku zajednicu je propisan u Evropskoj konvenciji o pravnom statusu radnika imigranata.

Takva jednakost mora biti stalna briga državnih organa. Odgovarajuće mjere treba da uključuju podsticanje osnivanja poslova, firmi i drugih privrednih aktivnosti kod grupa sa ugroženim pravima; pristup za stanovnike strance određenim funkcijama u javnom i polujavnom sektoru.

Poseban naglasak treba staviti na borbu protiv nezakonitog zapošljavanja, putem poboljšanja zakonodavstva, jačanja kontrole i podsticanja poslodavaca da nude mogućnosti zapošljavanja ugroženim grupama.

## **5. Multikulturna integracija podrazumijeva punu integraciju imigrantskih zajednica u društveno i fizičko urbano okruženje**

Programi smještaja, rehabilitacije i javne službe treba da imaju cilj da izbjegavaju socijalna i etnička geta, da obezbjeđuju mješovitu populaciju i da budu otvoreni za potrebe i običaje različitih manjina, kultura i životnih stilova.

## **4.11 TEMA: Zdravlje u gradovima**

Metropole imaju jedinstvenu mogućnost i ulogu da rade na unapređenju i održavanju zdravlja. Glavne odrednice zdravlja su fizičko i društveno okruženje u kom ljudi žive i priroda njihovih životnih stilova.

Cilj opštinskih vlasti treba da bude da unapređuju i

primjenjuju javne zdravstvene politike u svim aspektima gradskog života.

Posebno važno je kontrolisati političko angažovanje, prepoznavati i smanjivati zdravstvene nejednakosti; posebne zdravstvene potrebe i želje ugroženih grupa; i stvarati, kroz međusektorsku saradnju, stimulativno okruženje za zdravije životne stilove, tj. obezbijediti da zdraviji izbori budu lakši izbori.

Takođe je naročito važno da se stvore društveni uslovi koji omogućavaju ljudima da vode računa jedni o drugima, pojedinačno i kolektivno, i da se obezbijedi opšta briga u slučaju bolesti ili nesreće.

## PRINCIPI

### 1. Urbana životna sredina mora doprinositi dobrom zdravlju svih građana

Ovo se obezbjeđuje razvijanjem generalne urbane ekološke politike; rješavanjem problema otpada, kontrolisanjem zagađenja vazduha, vode, zemlje, kao i podzemnog pojasa; smanjenjem i kontrolom štetnog uticaja buke; potpunim odstranjivanjem opasnog otpada; preduzimanjem zaštitnih mjera u slučaju prirodnih katastrofa koje ugrožavaju prirodno i izgrađeno okruženje; držanjem pod stalnim nadzorom najosjetljivijih gradskih područja i populacije; stvaranjem posebnih mogućnosti za invalide; generalnim unapređenjem razvoja i socijalne obnove zajednice.

### 2. Pouzdano i trajno snabdijevanje robom koja zadovoljava osnovne potrebe ljudi, jedan je od glavnih faktora u obezbjeđivanju dobrog zdravlja

U gradskom okruženju, ljudska bića koja žele da se snabdijevaju robom bitnom za njihov razvoj i opstanak su u situaciji zavisnosti. Takva roba mora biti pristupačna, ravnopravno podijeljena i ne smije biti uzrok dodatnog stresa za potrošače.

To se radi obezbjeđivanjem zdravog i bezbjednog snabdijevanja pitkom vodom; kontrolom snabdijevanja i distribucije svježe potrošačke robe; praktikanjem dobre kontrole kvaliteta hrane i propisivanjem preciznih propisa u pogledu proizvodnje prehrambenih artikala i čistoće mjesta gdje se hrana konzumira; utvrđivanjem preciznih političkih stavova o prioritetu snabdijevanja i isporuke većim javnim komunalnim infrastrukturama.

### 3. Lokalne vlasti moraju podsticati zdravstvene inicijative i angažovanja bazirana na zajednici

Zdravo društvo je ono koje omogućava ljudima da vode računa jedni o drugima, pojedinačno i kolektivno i obezbjeđuje opštu brigu u slučaju bolesti ili nesreće.

Ovo se postiže obezbjeđivanjem decentralizovane zdravstvene njege na nivou susjednog okruženja; davanjem aktivne podrške dobrovoljnim organizacijama i grupama koje vode računa o javnom zdravlju; omogućavanjem građanima da se uključe u rad savjetodavnih i organa koji

donose odluke u vezi sa organizovanjem zdravstvene njege (opštinska odjeljenja za zdravstvenu njegu, upravni odbori bolnica i klinika itd); organizovanjem obuke u zdravstvenoj njezi za specijaliste i radnike volontere.

#### **4. Gradsko zdravlje, pitanje od međunarodne važnosti, zahtijeva koordinaciju opštinskog delovanja sa međunarodnim programima**

Glavni cilj međunarodne razmjene između gradova je da omogućiti pojedinim gradovima u okviru takve mreže da razvijaju, putem razmjene iskustava i informacija, bolje javno zdravlje; definišu zajedničku akciju; ozvaniče zdravstvene inicijative i razvijaju otvoreno političko angažovanje.

To znači da opštine treba podsticati da učestvuju u međunarodnim ekološkim zdravstvenim pokretima, naročito u “ projektu Svetske zdravstvene organizacije Zdrava metropola” koji se bazira na strategiji “Zdravlje za sve” i Evropskoj povelji za životnu sredinu i zdravlje na lokalnom nivou.

#### **4.12 TEMA: Učešće građana, gradska uprava i urbanističko planiranje**

Evropska povelja o lokalnoj samoupravi proklamuje PRINCIPE lokalne autonomije i lokalnog finansiranja, ukoliko se pokaže da je takva autonomija realistična.

Lokalne vlasti treba da upotrebe ovaj tekst kao osnovu za definisanje svojih stavova o učešću građana i lokalnoj demokratiji.

Bez principa lokalne demokratije, ljudska prava u gradovima su neizvjesna.

Zadovoljenje fizičkih, društvenih i emotivnih potreba se može uspostaviti i poštovati samo kroz otvoreni dijalog zvanične uprave i pojedinaca, članova gradske zajednice.

Upravljanje jednim gradom mora biti vođeno tako da obezbijedi da oni ljudi čija su prava i svojina znatno ugroženi predloženim administrativnim aktima i odlukama budu obaviješteni o njima, dobiju pravo da kažu svoje mišljenje i na taj način postanu aktivni dio u procesu donošenja odluka.

Ne smije se preduzeti nikakva akcija na bilo kom nivou uprave, ukoliko posljedice te odluke prevazilaze te ljude i namijenjeni nivo. Ukoliko je to slučaj, ona se mora podići na prvi sljedeći rukovodeći nivo, tako da neophodne odluke mogu da budu donijete u okviru kompletnog konteksta.

Ovaj sveobuhvatni aspekt mora zamijeniti sadašnji vertikalni sistem gradske uprave, koji je stvorio seriju izolovanih javnih sektora, definisanih specijalističkim videnjima raznih funkcija metropole sa nepropusnim administrativnim granicama.

Sadašnja gradska uprava je često viđena očima građana kao nerazumljiva, spora i neekonomična.

## **1. Učešće građana u lokalnom političkom životu mora biti obezbijedeno kroz pravo da biraju predstavnike, slobodno i demokratski**

Omogućavanje građanima da koriste svoje pravo da učestvuju u lokalnoj demokratiji se obezbjeđuje, prevashodno i prvenstveno, kroz delegiranje ovlašćenja za donošenje odluka na izabrane predstavnike, koji shodno tome imaju pravo da ih sprovode i da primjenjuju politike, programe i projekte na dobrobit građana koji žive u toj oblasti.

Ovo se postiže stvaranjem uslova u kojima političke partije mogu nastati i prosperirati; garantovanjem prava svim stanovnicima, muškarcima i ženama, da učestvuju u izboru lokalnih političkih predstavnika, bez diskriminacije po osnovu porijekla, socijalnog položaja ili imovnog stanja.

## **2. Učešće građana u lokalnom političkom životu mora biti djelotvorno na svim nivoima lokalnih, političkih i administrativnih struktura**

U vrijeme svojeg izbora, lokalni predstavnici ne dobijaju pun mandat za sva lokalna pitanja tokom perioda svoje funkcije, i moraju se, prema tome, obraćati izbornom tijelu u redovnim intervalima radi konsultacije o posebnim pitanjima. Takođe, postoji težnja osoblja lokalne uprave, koje ima dugoročna imenovanja i sigurnost posla, da postigne određen stepen autonomije u svojim odnosima sa izabranim političarima; stanovništvo mora učestvovati u nadzoru nad mašinerijom administracije i načinom na koji ona radi.

Ovo se postiže identifikovanjem lokalnih interesnih grupa i institucionalizovanjem učešća građana u lokalnom političkom životu (obezbjeđivanje da građani budu zastupljeni u komitetima i odborima direktno odgovornim upravi), i u radu administrativne mašinerije (nadzornog odbora, suda za žalbe, ombudsmana).

Korišćenje referendumata je bitno tamo gdje izabrani lokalni predstavnici, dok posjeduju generalni mandat, nemaju mandat za neki novi poseban problem ili politiku.

## **3. Građani imaju pravo da budu konsultovani za sve veće projekte koji se tiču budućnosti zajednice**

Građani su osnova lokalne demokratije. Oni su partneri izabranih predstavnika i funkcionera lokalne uprave, u planiranju i rukovođenju zajednicom. Da bi upražnjavali ove dužnosti, moraju biti informisani o svim glavnim planovima koje su zamislili njihovi izabrani predstavnici i funkcioneri.

Rezultat konsultacija o projektima koji se tiču urbane životne sredine u najširem smislu mora biti otvoren za pregled od izabranih predstavnika, stručnjaka za razvoj i predstavnika javnosti.

To se postiže kroz razvijanje zvaničnih procedura javnih konsultacija; obezbjeđivanjem garancija da je proces konsultacija nepristrasan; omogućavanjem slobodnog pristupa svim javnim dokumentima; publikovanjem svih projekata; kroz objavljivanje zvaničnog biltena o lokalnim interesima; kroz omogućavanje da se istakne i unaprijedi

uloga dobrovoljnih organizacija u premošćenju jaza između lokalne uprave i opšte javnosti.

#### **4. Gradska uprava i planiranje moraju biti bazirani na maksimumu informacija o karakteristikama i specijalnim svojstvima grada**

Svaki grad ima svoj sopstveni identitet, koji treba da bude očuvan i afirmisan. Njegova regionalna pripadnost, njegova lokacija, njegovo stanovništvo, njegov prostorni domet, njegovo okruženje, njegovo vrijeme, njegov oblik, njegova boja, njegovo porijeklo, njegova istorija, njegova funkcija – sve to su elementi koji ga izdvajaju od drugih gradova.

Odlučivanje o prioritetima i davanje predloga nije stvar koja se tiče pojedinca profesionalca, bilo kog individualnog tijela ili pitanje slučajnosti. Takve odluke se moraju zasnivati na jednoj prethodnoj i redovno ažuriranoj analizi, koja obuhvata posebne karakteristike metropole, potencijal, aktivnosti, razvojne kapacitete i resurse.

Programi urbanog razvoja i urbana politika se mogu bolje razraditi i izazvati veće povjerenje ako se područje koje pokrivaju pomno istraži, i njegova sposobnost za promjene definiše i zaokružuje.

Takva analiza treba da uključuje istraživanje ljudskih potencijala, geografskih i topografskih osobina, potrebe da se omogući individualno samoispunjenje, uspostavi ravnoteža između slobode pojedinca i projekata koji koriste zajednici, zdravlju i bezbjednosti, podizanju kulturnih i

umjetničkih standarda i, sa druge strane, promovišu rast i razvoj.

U plan treba unaprijed uključiti sve one koji su pojedinačno ili kolektivno zainteresovani – što je najbolji način da se identifikuju prepreke da bi se prevazišle.

#### **5. Lokalne političke odluke treba da budu zasnovane na gradskom i regionalnom planiranju koje rade timovi profesionalaca**

Lokalne političke odluke treba da budu zasnovane na sveobuhvatnim i aktuelnim informacijama i na nizu razumnih izbora koje predlože timovi gradskih i regionalnih urbanističkih stručnjaka.

Urbanizam je nauka u kojoj profesionalci i analitičari procjenjuju projekte, programe, strategije ili planove koji oblikuju fizičke, društvene, privredne i ekološke strukture u jednoj metropoli. On treba da bude baziran na ravnoteži razvoja i očuvanja; postizanja održivog razvoja i odluke o konfliktu.

Urbanizam treba uvijek da bude povezan sa procesom procjene, tj. verifikacije svrsishodnosti onoga što je predloženo, i sa razmatranjem i analiziranjem, nakon događaja, da li su predviđanja i odluke bili opravdani. Zbog toga se takva procjena tiče izvodljivosti, političke prihvatljivosti, saglasnosti sa višim nivoima politike.

#### **6. Političke opcije, konačna faza u procesu donošenja**

## odluke, treba da budu važne i razumljive

Kad se jednom prikupe podaci o prošlom periodu, razmotre tehnička ograničenja i rješenja, buduće alternative u nekim slučajevima podvrgnu simulacionom testiranju, prouče ekonomski uslovi i obezbijede resursi, jedino preostaje da političke vlasti naprave izbor. Ovaj izbor mora biti dovoljno bitan i razumljiv da motiviše i uključi zajednicu.

## 7. Lokalne vlasti treba da obezbijede učešće mladih ljudi u lokalnom životu

Lokalne vlasti treba da obezbijede da budući građani dobiju prilike da učestvuju u lokalnom životu u veoma ranom uzrastu, u skladu sa PRINCIPIMA iznijetim u Povelji o učešću mladih ljudi u opštinskom i regionalnom životu.

Takvo učešće je odlučujući faktor u obezbjeđivanju društvene kohezije i stvaranju kod mladih ljudi privrženosti demokratskim institucijama i organizacijama.

To se postiže dobrovoljnom politikom lokalne mladeži zasnovanom na obezbjeđivanju jednakih mogućnosti i koherentnog preplitanja sektorske politike – koncentrisanjem na specifične potrebe mladih ljudi – u pogledu zapošljavanja, stambenog prostora, okruženja, kulture, slobodnog vremena, obrazovanja, vježbanja i zdravlja.

## 4.13 TEMA: Privredni razvoj u metropolama

Mogućnost zapošljavanja je pravo svakog pojedinca radnog uzrasta u zajednici, da bi mogao učestvovati kroz svoja sopstvena preduzeća u plodovima onoga što gradsko područje može da ponudi. Sa ovim očekivanjem gradski žitelji gledaju na lokalne vlasti, da im olakšaju i podstaknu obezbjeđivanje zapošljavanja, naročito mladim ljudima koji traže svoj prvi posao, u saradnji sa drugim vladinim organima i privatnim sektorom. Lokalne vlasti imaju ulogu da pospješuju privredu, pomažući preduzećima i stvarajući uslove u okviru grada koji su povoljni za privredni razvoj.

Urbana područja igraju značajnu ulogu u nacionalnoj privredi; njihova privredna osnova je u proizvodnji, distribuciji, razmjeni i potrošnji. Ekonomski razvoj grada je važan, ukoliko on treba da dá doprinos standardu života njegovih korisnika (stanovnika, onih koji putuju na posao ili u kupovinu, posjetilaca i turista iz inostranstva).

Takav razvoj treba da bude povezan sa socijalnim razvojem i zaštitom životne sredine i drugim mjerama namijenjenim poboljšanju kvaliteta života generalno u urbanim područjima.

### PRINCIPI

#### 1. Lokalne vlasti treba da obezbijede ekonomski razvoj svoje zajednice

Tradicionalno, lokalne vlasti vide svoju ulogu u tome da obezbjeđuju, upravljaju i rukovode nekim vrstama opštinskih usluga, koje se generalno finansiraju iz prihoda koje oni dobiju, u saradnji sa centralnom vladom.

Sa promjenljivom prirodom gradova i očekivanjima gradskih žitelja, opštinske vlasti moraju da vide svoje gradove kao vektor ekonomskih promjena i razvoja i da, shodno tome, svoje gradove tretiraju kao privredne organizacije, za proizvodnju, distribuciju, razmjenu i potrošnju.

## **2. Ekonomski i društveni razvoj su neraskidivo povezani**

Postoji jasna veza između načina na koji gradski žitelji obavljaju privredne aktivnosti kroz zapošljavanje i načina na koji troše proizvod tog zapošljavanja na svoje neprivredne živote (slobodno vrijeme, kultura, religija itd.).

Lokalne vlasti se, prema tome, brinu ne samo o životnom standardu, nego i o kvalitetu života.

Treba procijeniti implikacije razvoja, ne samo u ekonomskom smislu, nego i u smislu uticaja tog razvoja na životnu sredinu.

Samorazvoj pojedinca je najvažniji element u društveno-ekonomskim razvojnim planovima i rukovođenju gradom. Treba prepoznati različite potrebe tokom životnog ciklusa pojedinaca.

Održivi razvoj, tj. postizanje ravnoteže između ekonomskog razvoja, zaštite životne sredine i društvenog prosperiteta, treba da bude krajnji cilj urbanog privrednog rasta.

## **3. Grad je ekonomski i socijalni dio svog okruženja ili sredine**

Lokalne vlasti, u pripremi planova, politike, strategija, predloga i programa za svoje administrativno područje, moraju ispitati međusobni odnos svog grada i njegovog regiona.

Ovo je potrebno da bi se uzeli u obzir konkurentni i komplementarni planovi drugih opština i procijenile mogućnosti saradnje, npr. zajednički pristup resursima (voda, minerali, itd); gdje stanovnici jedne vlasti rade kod ili koriste usluge druge; gdje potrebe jednog područja zahtijevaju prirodne ili izgrađene resurse od drugog područja.

Ovo podrazumijeva uspostavljanje radnih odnosa sa zakonodavstvima drugih lokalnih uprava; sa višim administrativnim nivoima koji imaju odgovornost planiranja za šire područje.

## **4. Ekonomski rast i razvoj zavisi od odgovarajuće infrastrukture koja će da pokreće, podstiče i povećava taj razvoj**

Sav razvoj zahtijeva odgovarajuću podrživu infrastrukturu: prevoz, telekomunikacije, komunalne usluge, društvene

i opštinske kapacitete, itd. To je tradicionalno jedna od većih funkcija državnih organa, da obezbijede veći dio infrastrukture bez koje gradsko područje ne može preživjeti.

Prema tome, odgovornost lokalne vlasti je da identifikuje ako ima nekih nedostataka u postojećoj infrastrukturi i to riješi u svim svojim planovima za socijalno-ekonomski razvoj, kao i u pratećim politikama, predlozima, strategijama i programima.

## **5. Saradnja privatnog i javnog sektora je važna komponenta u privrednom rastu i razvoju grada**

Bilo da su u pitanju kapitalističke zemlje koje traže deregulaciju ili bivše socijalističke zemlje koje traže veće učešće na tržištu, odnos intervencije vlade i tržišne privrede se svuda preispituje.

U smislu lokalne uprave, ovo uključuje, na primjer, zahtjev da se privatni sektor uključi u ispunjavanje javnih ciljeva, i uvođenje konkurencije u javne usluge.

Tradicionalno, obezbjeđivanje infrastrukture je oduvijek bilo odgovornost javnog sektora. Međutim, pošto je ova infrastruktura od velike koristi za druge sektore i pošto lokalne vlasti ne mogu uvijek priuštiti unapređenja infrastrukture koja zahtijeva privredni razvoj, mora se razmotriti mogućnost preusmjerenja odgovornosti za obezbjeđivanje takve infrastrukture.

Saradnja sa privatnim sektorom, naročito u programima obuke i edukacije; obezbjeđivanje društvenih kapaciteta; obnavljanje, kroz partnerstvo, centralnih područja metropole, su od velikog značaja.



# C. Odluke i mišljenja, koji se odnose na gradska pitanja, usvojeni od CLRAE

**Odluka 5** (1957) koja zahtijeva od opštinskih savjetnika da učestvuju u planu posjeta između lokalnih vlasti

**Odluka 11** (1958) o lokalnoj vlasti i stambenom problemu u Evropi

**Odluka 23** (1962) o finansijskim mjerama za unapređenje lokalnog i regionalnog privrednog i industrijskog razvoja

**Odluka 27** (1962) o učešću lokalnih vlasti u Kampanji čist vazduh

**Odluka 29** (1962) o međuopštinskoj razmjeni i saradnji

**Odluka 30** (1962) o Asocijaciji udruženih gradova

**Odluka 42** (1964) o regionalnom planiranju i problemu održavanja ravnoteže između grada i zemlje

**Odluka 44** (1964) o regionalnom planiranju i unapređenju drevnih zgrada i istorijskih ili umjetničkih lokaliteta

**Odluka 49** (1964) o naseljavanju stranih radnika u lokalnim zajednicama zemalja članica

**Odluka 56** (1966) o odgovornosti lokalne vlasti u društvenom organizovanju slobodnog vremena

**Odluka 57** (1966) o međuopštinskoj razmjeni

**Odluka 59** (1968) o troškovima gradske koncentracije i finansiranju opremanja velikih gradova i gradskih područja

**Odluka 61** (1968) o međuopštinskoj razmjeni

**Odluka 62** (1968) o naseljavanju radnika migranata u stranim lokalnim zajednicama

**Odluka 64** (1968) o Deklaraciji o PRINCIPIMA lokalne autonomije

**Odluka 65** (1970) o ulozi lokalne i regionalne vlasti u sprovođenju politike očuvanja (konzervacije) i rehabilitacije drevnih zgrada i istorijskih ili umjetničkih lokaliteta

**Odluka 69** (1972) o osnivanju Evropske međugradske agencije za razmjenu iskustava i informacija

**Odluka 73** (1972) o učešću građana, lokalne vlasti i regiona u regionalnom planiranju Evrope

**Odluka 78** (1974) o akciji lokalne vlasti da zaštiti i unaprijedi životnu sredinu u savremenom društvu

**Odluka 85** (1976) o mjerama koje treba preduzeti da se pomogne radnicima imigrantima u pogledu smještaja, školovanja dece i građanskih i političkih prava

**Odluka 86** (1976) o suočavanju lokalne demokratije sa problemima i tehnikama moderne uprave

**Odluka 87** (1976) o osnivanju evropskog lokalnog i regionalnog vladinog informativnog odjeljenja

**Odluka 88** (1977) o ulozi i odgovornosti lokalne i regionalne vlasti u ekonomskoj politici i politici zapošljavanja

**Odluka 92** (1977) o mjerama koje treba preduzeti da se unaprijedi razmjena dokumentacije, informacija i iskustava u pogledu pitanja koja se tiču lokalne i regionalne vlasti

**Odluka 94** (1977) o stambenim uslovima radnika imigranata u Evropi

**Odluka 101** (1978) o učešću pojedinca u lokalnom javnom životu

**Odluka 102** (1978) o ovlaštenjima i odgovornostima lokalne i regionalne vlasti u pogledu civilne zaštite i zajedničke pomoći u slučaju nesreća u pograničnim područjima

**Odluka 105** (1979) o raspodjeli javnih resursa između državnih i lokalnih i regionalnih vlasti i njihovom razvoju

**Odluka 112** (1979) o prošlim iskustvima i budućim izgledima udruživanja lokalnih i regionalnih vlasti

**Odluka 116** (1980) o akciji koju treba da preduzmu lokalne i regionalne vlasti u zaštiti životne sredine vezano za razvoj nuklearne energije

**Odluka 126** (1981) o PRINCIPIMA lokalne samouprave

**Odluka 130** (1982) o špekulaciji sa zemljom

**Odluka 131** (1982) o statusu i obuci osoblja lokalne i regionalne vlasti

**Odluka 137** (1983) o regionalnim institucijama koje pokrivaju gradske aglomeracije i susjedne zajednice

**Odluka 142** (1983) o statusu i radnim uslovima lokalnih i regionalnih izabраниh predstavnika

**Odluka 144** (1983) o mladim ljudima u gradovima

**Odluka 151** (1984) o temi : “Ako šume umru, gradovi ne mogu da dišu: akcija lokalnih i regionalnih vlasti “

**Odluka 153** (1984) o uzimanju zajmova od strane lokalnih i regionalnih vlasti u Evropi

**Odluka 163** (1985) o bezbjednosti u evropskim gradovima

**Odluka 167** (1985) o Evropskoj konferenciji o problemima osoblja lokalnih i regionalnih vlasti

**Odluka 168** (1985) o deklaraciji o PRINCIPIMA koji se tiču osoblja lokalnih i regionalnih vlasti

**Odluka 170** (1986) o planiranju prevoza – Kako postići ravnotežu između privrede i ekologije?

**Odluka 171** (1986) o “Regionu, ekosistemu i učešću”

**Odluka 174** (1986) o reorganizaciji lokalne uprave u Evropi: modernizacija i adaptacija

**Odluka 175** (1986) o lokalnom finansiranju

**Odluka 179** (1986) o učešću žena u lokalnom i regionalnom demokratskom životu

**Odluka 180** (1986) o gradskom nasilju i nebezbednosti: uloga lokalne politike

**Odluka 186** (1988) o društvenoj stambenoj politici

**Odluka 187** (1988) o Evropskoj povelji o samoupravi i evropskim zajednicama

**Odluka 191** (1988) o gradskom prevozu u Evropi

**Odluka 194** (1988) o strukturama, upravljanju i finansiranju seoskih vlasti

**Odluka 198** (1989) o lokalnom finansiranju u Evropi i 1993

**Odluka 199** (1989) o slobodnoj lokalnoj vlasti: deregulacija, efikasnost, demokratija

**Odluka 205** (1989) o smanjenu gradske nebezbednosti u Evropi

**Odluka 206** (1989) o zdravlju u gradovima

**Odluka 207** (1989) o zagađenju vazduha u gradovima

**Odluka 208** (1989) o samopomoći i razvoju zajednice u gradovima

**Odluka 209** (1989) o postizanju boljih životnih uslova u gradovima: saradnja lokalne vlasti, arhitekta i zajednice

**Mišljenje n° 6** (1957) o zaštiti i razvoju lokalne autonomije

**Mišljenje n° 9** (1958) o promociji evropske ideje kroz

međupštinske razmene

**Mišljenje n° 11** (1958) o lokalnim vlastima i stambenom problemu u Evropi

**Mišljenje n° 12** (1958) o lokalnim vlastima i stambenom problemu u Evropi

**Mišljenje n° 14** (1960) o zagušenju gradova

**Mišljenje n° 15** (1962) o akciji Savjeta Evrope u korist lokalne autonomije

## **D. CLRAE**

### **– organizovane ili sponzorisane međunarodne konferencije o urbanim pitanjima**

- Konferencija o “Gradskom nasilju i nebezbednosti: Uloga lokalne politike”, Strazbur, 15 - 16. septembar 1986.
  - Konferencija o “Lokalnim strategijama za smanjenje gradske nebezbednosti u Evropi”, Barcelona, 17 - 20. novembar 1987.
  - Konferencija o “Unapređenju evropske i američke životne sredine: Uloga javnog i privatnog partnerstva”, Indijanapolis, 27 – 29. januar 1988.
  - Konferencija o “Zdravlju u gradovima – Nove javne zdravstvene strategije za lokalne vlasti”, Beč, 24 – 26. maj 1988.
  - Simpozijum o “Kontroli zagađenja vazduha u evropskim metropolama”, Vintertur, 5 – 7. oktobar 1988.
- Konferencija o “Postizanju boljih životnih uslova u gradovima: saradnja između lokalne vlasti, arhitekta i zajednice”, Strazbur, 18 – 20. oktobar 1988.

- Konferencija o “Nasljeđu i uspješnoj obnovi grada”, Halifax, 24 – 27. oktobar 1988.
- Konferencija o “Periferijama grada i metropole”, Taormina, 2 – 7. novembar 1988.
- Šesti evropski simpozijum o istorijskim gradovima - “Istorijski gradovi i turizam”, Kembriđ, 20 – 22. septembar 1989.
- Konferencija o “Upravljanju urbanim razvojem: Solidarnost sjever/jug”, Lisabon, 18 – 20. oktobar 1989.
- Konferencija o “Evropskim gradovima: Strategije i programi”, Strazbur, 6 – 8. jun 1990.
- Istraživanje o slučaju “pukotine” u sjevernoameričkim i evropskim gradovima, Strazbur, 14. novembar 1990.
- Konferencija o “Lokalnom ekonomskom razvoju u Evropi”, Blekpul 8 – 10. maj 1991.
- 7. evropski simpozijum o istorijskim gradovima - “Postizanje ravnoteže između istorijskog očuvanja i gradskog razvoja”, Istanbul, 16 – 18. septembar 1992.

# E. Rezime PRINCIPA Evropske gradske povelje, prema sadržaju u pojedinačnim poglavljima

## 1. PREVOZ I KRETANJE

### PRINCIPI

- Važno je da obim putovanja, naročito privatnim automobilima, bude smanjen
- Kretanje mora biti organizovano na način koji doprinosi očuvanju grada u kojem je život moguć i dozvoljava koegzistenciju različitih oblika putovanja
- Ulica mora biti obnovljena kao društvena arena
- Neophodan je stalni trud na obrazovanju i obuci

## 2. OKOLINA I PRIRODA U GRADOVIMA

### PRINCIPI

- Državni organi imaju odgovornost da gazduju i upravljaju energetske resursima na jedan dosljedan i racionalan način
- Lokalne vlasti treba da usvoje politike za sprečavanje zagađenja
- Lokalne vlasti imaju odgovornost da zaštite prirodu i zelene prostore
- Očuvanje prirode je važan faktor u razvijanju angažovanja i ponosa zajednice

## 3. FIZIČKI OBLIK METROPOLA

### PRINCIPI

- Centri metropola moraju biti zaštićeni kao važni simboli evropskog kulturnog i istorijskog nasljeđa
- Obezbeđivanje i upravljanje otvorenim prostorom u metropoli je sastavni dio gradskog razvoja
- Arhitektonska izgradnja i razvoj igraju ključnu ulogu u kvalitetu izgleda grada
- Sve osobe imaju pravo na zdravu, bezbjednu, sređenu, prijatnu i stimulativnu životnu sredinu

- Vitalnost jednog grada zavisi od uravnoteženih gradskih stambenih programa i održavanja stambenog karaktera centra metropole

## 4. GRADSKO ARHITEKTONSKO NASLJEĐE

### PRINCIPI

- Očuvanje (konzervacija) grada zahtijeva pažljivo razrađen zakonski okvir
- Za očuvanje gradskog nasljeđa su neophodne politike informativnog partnerstva
- Neophodni su odgovarajući i često originalni mehanizmi finansiranja i partnerstva
- Održavanje i ponekad obnova specijalizovanih zanata i tehnika su od velikog značaja
- Gradsko nasljeđe mora biti integrisano u savremeni život putem njegove asimilacije u ukupno planiranje kao ključnog elementa
- Privredni razvoj se često može stimulisati nasljeđem

## 5. STAMBENA GRADNJA

### PRINCIPI

- Gradski stanovnik ima pravo na privatnost u domu

- Svako lice i porodica imaju pravo na bezbjedan i pristojan smještaj
- Lokalne vlasti treba da obezbijede raznovrsnost, izbor i pokretljivost u smještaju
- Prava lica i porodica u najugroženijim kategorijama ne mogu biti zaštićena samo tržišnim snagama
- Lokalne vlasti treba da obezbijede da prilike za kupovinu stambenog prostora budu raspoložive i da se postigne bezbjednost posjeda
- Renoviranje starih zgrada se ne može preduzeti na uštrb postojeće društvene strukture

## 6. GRADSKA BEZBJEDNOST I PREVENCIJA KRIMINALA

### PRINCIPI

- Koherentna politika bezbednosti i prevencije kriminala mora biti bazirana na prevenciji, primjeni zakona i zajedničkoj podršci
- Lokalna politika gradske bezbednosti mora biti zasnovana na savremenoj sveobuhvatnoj statistici i informacijama
- Prevencija kriminala uključuje sve članove zajednice
- Efikasna politika gradske bezbjednosti zavisi od bliske saradnje policije i lokalne zajednice

- Mora biti definisana i primijenjena lokalna politika protiv narkomanije
- Programi sprečavanja povratka na drogu i razvijanja alternativa umjesto zatvora su neophodni
- Podrška žrtvama je ključna komponenta svake lokalne bezbednosne politike
- Prevencija kriminala mora biti priznata kao prioritet i prema tome zahtijeva povećane finansijske resurse

## 7. UGROŽENE OSOBE I INVALIDI U GRADOVIMA

### PRINCIPI

- Gradovi moraju biti projektovani tako da svi građani imaju pristup svim mjestima
- Politike za ugrožena lica i invalide treba da za cilj imaju integraciju a ne prekomjernu zaštitu
- Neophodna je saradnja sa i između specijalizovanih udruženja, koja predstavljaju ugrožene ili manjinske grupe
- Važno je obezbijediti da kuće i radna mjesta budu adekvatno adaptirani za potrebe ugroženih i invalida
- Putovanje i komunikacija, kao i javni prevoz moraju biti dostupni svim ljudima

## 8. SPORT I SLOBODNO VRIJEME U GRADSKIM PODRUČJIMA

### PRINCIPI

- Svi gradski stanovnici imaju pravo da učestvuju u sportskim i rekreativnim sadržajima
- Sportski objekti (sadržaji) treba da budu bezbjedni i dobro projektovani
- Svi gradski stanovnici imaju pravo da budu u mogućnosti da razviju svoje sposobnosti u sportu do sopstvenih pojedinačnih mogućnosti

## 9. KULTURA U GRADOVIMA

### PRINCIPI

- Svi gradski stanovnici imaju pravo na kulturu
- Kulturni razvoj gradova doprinosi njihovom ekonomskom i društvenom razvoju
- Kulturna razmjena je snažna veza između ljudi različitih nacionalnosti, različitih regiona i nacija
- Kulturni razvoj i istinska kulturna demokratija podrazumijevaju široku saradnju lokalne vlasti i grupa zajednice, društvenog i privatnog sektora
- Kulturni pluralizam pretpostavlja eksperiment i podsticanje inovacija

- Uravnoteženi razvoj kulturnog turizma koji podstiču lokalne vlasti može imati pozitivno dejstvo na njenu zajednicu

## 10. MULTIKULTURNA INTEGRACIJA U GRADOVIMA

### PRINCIPI

- Nediskriminacija je osnovni aspekt gradske politike
- Lokalne vlasti treba da obezbijede djelotvorno učešće imigranata u lokalnom, političkom životu
- Kulturna i obrazovna politika u gradovima treba da bude nediskriminativna
- Obezbeđivanje jednake mogućnosti pristupa zapošljavanju mora biti briga državnih organa
- Multikulturna integracija podrazumijeva punu integraciju imigrantske zajednice u društvenu i fizičku urbanu životnu sredinu

## 11. ZDRAVLJE U GRADOVIMA

### PRINCIPI

- Urbana životna sredina mora doprinositi dobrom zdravlju svih građana
- Pouzdano i trajno snabdijevanje robom koja zadovoljava osnovne potrebe ljudi, je jedan od glavnih faktora u

obezbjeđenju dobrog zdravlja

- Lokalne vlasti moraju da stimulišu zdravstvene inicijative i učešće zajednice

Gradsko zdravlje, pitanje od međunarodne važnosti, zahtijeva koordinaciju opštinskih akcija sa internacionalnim programima

## 12. UČEŠĆE GRAĐANA, GRADSKA UPRAVA I URBANIZAM

### PRINCIPI

- Učešće građana u lokalnom političkom životu mora biti zaštićeno kroz pravo da izaberu lokalne predstavnike slobodno i demokratski
- Učešće građana u lokalnom političkom životu mora biti efikasno na svim nivoima lokalnih, političkih i administrativnih struktura
- Građani imaju pravo da budu konsultovani o svim većim projektima koji se tiču budućnosti zajednice
- Gradska uprava i planiranje moraju biti bazirani na maksimumu informacija o karakteristikama i specijalnim svojstvima grada, potencijalu, aktivnosti, razvojnim kapacitetima metropole i resursima
- Lokalne političke odluke treba da budu zasnovane

na gradskom i regionalnom planiranju kojim se bave timovi profesionalaca

- Političke opcije, konačna faza u procesu donošenja odluke, treba da budu bitne i razumljive. Lokalne vlasti treba da obezbijede učešće mladih ljudi u lokalnom životu

## 13. PRIVREDNI RAZVOJ U METROPOLAMA

### PRINCIPI

- Lokalne vlasti treba da obezbijede ekonomski razvoj svoje lokalne zajednice
- Ekonomski i društveni razvoj su neraskidivo povezani
- Grad je ekonomski i društveni dio svog okruženja ili sredine
- Ekonomski rast i razvoj zavise od infrastrukture pogodne da ih razvija, podržava i povećava
- Saradnja privatnog i javnog sektora je važna komponenta u urbanom ekonomskom rastu i razvoju



# Vraćanje gradskih ulica ljudima

Metež ili kvalitet življenja?

EVROPSKA KOMISIJA  
Generalni direktorat za životnu sredinu



# PREDGOVOR

Kvalitet životne sredine je od presudnog značaja u urbanim područjima. On je jedan od osnovnih faktora koji određuju da li je neki grad zdrav za život, da li građani vole da žive u njemu, i da li žele da njihova djeca u njemu odrastaju.

Jedan od glavnih faktora koji utiču na kvalitet životne sredine uopšte, i na kvalitet života u gradovima, jeste drumski saobraćaj. Gust motorni saobraćaj uslovljava loš kvalitet vazduha, neprihvatljiv nivo buke i oslabljen osjećaj za susjedske odnose u lokalnoj zajednici. Saobraćaj takođe dovodi do povećanja troškova u privredi usljed kašnjenja transporta robe, izazvanog zastojem saobraćaja.

Svake godine, evropska auto-flota bogatija je za više od 3 miliona novih automobila. Ukupan obim drumskog saobraćaja u urbanim područjima povećaće se za 40 % u periodu od 1995. do 2030. Lokalne vlasti i građani moraju pronaći odgovor na ove pritiske i odlučiti kako žele da im gradovi izgledaju u budućnosti. Jedan od načina rješavanja problema zakrčenosti saobraćaja je izgradnja većeg broja saobraćajnica, ali troškovi — finansijski, socijalni i ekološki — mogu biti veliki, a rasterećenje kratkoročno.

Sve više i više gradova opredjeljuje se za drugačiji pristup koji podrazumijeva saradnju sa građanima, kako bi im se obezbijedio pristup robama i uslugama koje su im potrebne, a da pri tome ne zavise od drumskog saobraćaja.

Postoje raznovrsne tehnike i pristupi organizacije saobraćaja i gradovi će vjerovatno morati donijeti paket mjera za efikasno upravljanje saobraćajem.

Ovaj novi priručnik predstavlja studije koje iznose primjere prenamjene saobraćajnog prostora u gradovima. Moguće je napraviti nove, privlačne i popularne javne površine na mjestima koja su nekada bila zakrčena uobičajenim saobraćajnim gužvama. Ukoliko se sve isplanira na konstruktivan način, neće dolaziti do meteža u drumskom saobraćaju kao do sada.

Nadam se da će gradovi i njihovi stanovnici razmotriti ovaj pristup kao dio rješenja za rastući obim drumskog saobraćaja. Ovaj priručnik dopunjuje naše prethodne publikacije, Biciklizam: napredak za gradove i Djeca u pokretu, koje donose primjere ostalih studija. Ubijedena sam da je upravljanje saobraćajem ključ za pretvaranje naših gradova u privlačnija mjesta za življenje i poboljšanje kvaliteta urbanog okruženja.

*Margot WALLSTRÖM,  
članica Evropske komisije,  
odgovorna za životnu sredinu*



# SADRŽAJ

## IDENTIFIKOVANJE PROBLEMA

Kvalitet života u mnogim evropskim gradovima pod negativnim je uticajima sve većeg obima saobraćaja. Poglavlje koje slijedi istražuje načine na koje dominacija automobilskog saobraćaja utiče na život u urbanim područjima. U tekstu se zaključuje da postoji sve veća saglasnost da takva situacija nije održiva, kako na globalnom, tako i na lokalnom nivou .

## PRONALAZENJE RJEŠENJA

Tradicionalni odgovor na problem zakrčenja saobraćaja bio je povećanje prostora za upotrebu automobila. Ovo poglavlje istražuje teoriju „nestajanja saobraćaja” kao koncepta koji dovodi u pitanje logiku tog ranijeg pristupa. Ova teorija podržava mišljenje da smanjenje prostora koji koriste automobili u zakrčenim gradskim centrima može biti održivo, efikasno plansko rješenje. Pored toga, gradski prostori oslobođeni dominacije automobilskog saobraćaja mogu postati dostupna mjesta, puna života.

## PREDSTAVLJANJE STUDIJA

- Kajaani, Finska
- Wolverhampton, Engleska
- Vauxhall Cross, London, Engleska
- Nuremberg, Njemačka
- Strasburg, Francuska
- Gent, Belgija
- Kembriđ, Engleska
- Oksford, Engleska

Ovo poglavlje iznosi iskustvo nekih evropskih gradova gdje su urbani planeri, uz političku podršku lokalnih vlasti, imali viziju i hrabrost (često uz snažno protivljenje korisnika saobraćajnih sredstava) da oslobode zakrčen saobraćajni prostor od automobila. U svakoj studiji, poslije početnog perioda prilagođavanja, nije došlo do predviđenog saobraćajnog meteža, a dio saobraćaja je “nestao”

## PRUŽANJE SMJERNICA

Prenamjena saobraćajnog prostora u korist “neautomobilskog” saobraćaja predstavlja tehnički izazovno i politički osjetljivo plansko rješenje u urbanim područjima koja već imaju problem zakrčenja. Ovo poglavlje iznosi najbolje načine rješavanja ovih problema, naročito one sadržane u projektima opisanim u priručniku. Cilj nam je da pomognemo političarima i planerima koji rade na izradi strategija održivog transporta u evropskim gradovima.

# UVOD

## NESTAJANJE SAOBRAĆAJA U URBANIM PODRUČJIMA

Izazov sa kojim se susreću urbani planeri i političari u mnogim evropskim gradovima je potreba da se dovedu u ravnotežu potražnja za većom ličnom mobilnošću i ekonomski razvoj, sa potrebom poštovanja životne sredine i obezbjeđivanja prihvatljivog kvaliteta života svim građanima.

Iako je jasno da će obezbjeđivanje mobilnosti, zasnovane na upotrebi automobila, i dalje biti važan dio planiranja saobraćaja, cilj održive urbane politike je iznalaženje načina za podsticanje upotrebe alternativnih načina transporta (gradski prevoz, upotreba bicikala i pješačenje). U slučajevima kada je saobraćajni prostor ograničen, obezbjeđivanje odgovarajućeg prostora za ove alternativne načine može zahtijevati prenamjenu autoputeva. U slučajevima kada su saobraćajnice o kojima govorimo već veoma zakrčene, obično se pretpostavlja da će smanjenje prostora za upotrebu automobila izazvati zakrčenje saobraćaja u okolnim ulicama. Međutim, kao što pokazuju primjeri u ovoj publikaciji, to obično nije slučaj.

Iskustvo u velikom broju evropskih gradova pokazuje:

- da su saobraćajni problemi poslije implementacije projekta obično daleko manji nego što se predviđalo;
- da poslije početnog perioda prilagođavanja,

saobraćaj, koji se ranije odvijao u blizini mjesta projekta, „nestaje” ili „isparava”, usljed toga što vozači mijenjaju svoje saobraćajno ponašanje;

- da urbana sredina postaje pogodnija za život u mnogim pogledima.

Ovaj priručnik ilustruje koncept smanjenja saobraćaja, koristeći studije nekih evropskih gradova. Mnogi od ovih gradova sprovedli su projekte prenamjene saobraćajnog prostora, uprkos predviđanjima da će to dovesti do saobraćajnog meteža. Međutim, u svakoj studiji, početni problemi zakrčenja saobraćaja bili su kratkotrajni, i poslije perioda prilagođavanja pokazalo se da je dio saobraćaja „nestao”, odnosno smanjen je njegov obim.

Na privlačnim površinama bez automobila koje su na taj način stvorene, pješaci i biciklisti sada uživaju u čistijem, mirnijem i bezbjednijem okruženju. Ove studije ilustruju potencijal za efikasniju upotrebu gradskog saobraćajnog prostora, kao „prostora za razmjenu”, a ne samo „prostora za kretanje”, i u njima se može prepoznati socijalni značaj ulica i trgova.

Davanje prednosti održivim načinima saobraćaja je pristup koji promovise socijalnu uključenost i dostupnost za skoro 30 % evropskih domaćinstava koja nemaju privatne automobile. Ove strategije takođe su pravednije zato što smanjuju negativne uticaje gradskog saobraćaja i zakrčenosti koje trpe svi građani, bez obzira da li su u mogućnosti da uživaju u prednostima upotrebe automobila.

Svrha ovog priručnika je da pokaže da takvi projekti mogu biti izuzetno uspješni; oni mogu predstavljati veoma pozitivnu opciju održivog planiranja u gradovima. Studije iznesene u ovom tekstu pokazuju značaj dobro isplaniranih integrisanih strategija, kombinovanih sa efikasnim konsultacijama sa građanima. Međutim, one, iznad svega, pokazuju da izvršne lokalne vlasti moraju imati viziju i hrabrost prilikom realizacije projekata.

## Poglavlje 1

# IDENTIFIKOVANJE PROBLEMA

## RASTUĆI SAOBRAĆAJNI PROBLEMI U EVROPSKIM GRADOVIMA

Evropa je najurbanizovaniji kontinent na svijetu: trenutno, preko 80 % njenog stanovništva živi u gradovima. U isto vrijeme, upotreba automobila u Evropi je u porastu.

- U EU, između 1975. i 1995, razdaljina koju neka osoba dnevno pređe se udvostručila. Do 2025, predviđaju se dalja udvostručavanja saobraćaja.
- Polovina putovanja u urbanim područjima odvija se na udaljenosti manjoj od 5 km, a trećina na udaljenosti manjoj od 3 km <sup>(1)</sup>.

Izazovi, koji povećanje obima saobraćaja i zakrčenosti postavljaju u domen ekoloških, socijalnih i ekonomskih troškova za gradske zajednice, predstavljeni su na sljedećem dijagramu.

# Glavni problemi povezani sa povećanjem obima gradskog saobraćaja i zakrčenja

## Negativni uticaj na kvalitet gradskog života



## Globalni pritisak za promjenom

Tokom posljednje dvije decenije porasla je međunarodna zabrinutost zbog uticaja ljudskih aktivnosti na klimu i atmosferu. Sve veći nivoi emisije gasova staklenika predstavljaju glavni razlog zabrinutosti <sup>(6)</sup>. Transportni sektor, koji brzo raste, troši sve veći procenat ukupne energije i sve više doprinosi globalnoj emisiji gasova u atmosferu. Održivije transportne strategije <sup>(7)</sup> predstavljaju međunarodni prioritet.

## Građani Evrope traže promjene

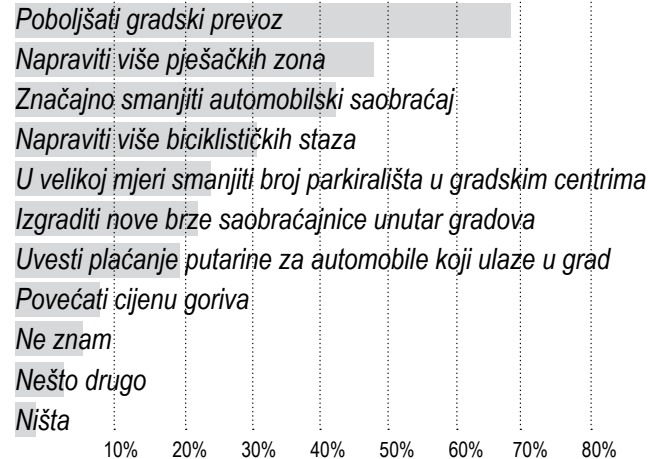
Većina građana Evrope traže promjene u cilju promocije načina transporta koji vode više računa o njihovom životnom okruženju. Godine 1999, 70 % stanovnika Evrope izrazilo je veću zabrinutost za kvalitet vazduha nego 1994. Oni su istakli zagađenost vazduha kao osnovni ekološki problem, a probleme povezane sa automobilskim saobraćajem kao glavni uzrok nezadovoljstva kada je u pitanju sredina u kojoj žive <sup>(8)</sup>.

Nedavne ankete pokazale su da većina građana EU prepoznaje kao prioritet potrebu rješavanja problema prevelikog broja automobila u urbanim područjima zbog zagađenja koju automobili uzrokuju, zbog buke koju proizvode i zbog opasnosti koju izazivaju. Godine 2002, više od dvije trećine ispitanika navelo je da ekološki faktori imaju najveći uticaj na kvalitet njihovog života, a pola njih je prepoznalo zakrčenost saobraćaja i pretjeranu zavisnost od automobila kao ključne probleme u sredinama gdje žive <sup>(9)</sup>.

Osim toga, kao što pokazuje navedena tabela<sup>(10)</sup>, kada je od ljudi zatraženo da identifikuju efikasna rješenja za ekološke probleme povezane sa saobraćajem u gradovima, prioritet je dat poboljšanju kvaliteta održivijih načina saobraćaja i smanjenju dominacije automobilskog saobraćaja.

*Upitnik prema kojem bi se odredile najefikasnije mjere za rješavanje ekoloških problema povezanih sa saobraćajem u gradu:*

***“Po vašem mišljenju, koje od navedenih mjera bi bile najefikasnije za rješavanje ekoloških problema povezanih sa saobraćajem u gradu?”***



Izvor: Eurobarometer, 1999. (51.1).



# PRONALAZENJE RJEŠENJA

## TRADICIONALNI PRISTUP PROBLEMU

Kako su posjedovanje i upotreba automobila rasli tokom zadnjih 30 godina, odgovor na pritisak stvoren dodatnom potražnjom saobraćaja često je bio povećanje obima ponude, ili, drugim riječima, obezbjeđivanje dodatnog saobraćajnog prostora. Ovaj tradicionalni pristup obezbjeđivanja ponude koja zadovoljava potražnju više se ne smatra odgovarajućim. Sve veći broj dokaza ukazuje na to da koristi od stvaranja dodatnih saobraćajnih kapaciteta nisu tako velike kao što se ranije vjerovalo.

U ekstremnim slučajevima, obezbjeđivanje novih saobraćajnih veza može, u stvari, povećati probleme zakrčenosti. To se dešava kroz proces poznat kao "indukcija" saobraćaja.

Izveštaj Sacra <sup>(1)</sup>, koji je izradila Vlada Ujedinjenog Kraljevstva 1994. godine, pružio je dokaze o uticaju izgradnje novih saobraćajnica na obim saobraćaja u područjima gdje su one izgrađene. Izveštaj pokazuje da je, izgradnjom novih saobraćajnih kapaciteta, obim ukupnog saobraćaja u njihovoj blizini, u stvari, porastao. Dokazi ne nude pouzdana sredstva za predviđanje nivoa povećanja saobraćaja, ali studije pokazuju da je to obično oko 10 % u kraćem roku, i 20 % u dužem.

Dodatni razlog koji čini izgradnju novih saobraćajnih kapaciteta u gradovima problematičnom za gradske planere jeste nedostatak raspoloživog prostora za širenje.

## NOVI PRISTUP

U gradovima koji imaju dovoljno prostora mogu se promovisati vidovi transporta koji nisu automobilski (npr. pretvaranje ulica u pješačke zone ili njihovo zatvaranje za privatne automobile uz mogućnost da ih koriste samo autobusi, bicikla i taksi vozila), i koji ne utiču na veličinu saobraćajnog prostora raspoloživog privatnim automobilima. Ove opcije se mogu razmotriti i za dijelove grada gdje zakrčenost saobraćaja nije tako velika, i gdje ograničavanje saobraćajnog prostora za privatne automobile neće imati veliki uticaja na protok saobraćaja čak i u vrijeme saobraćajnog špica.

Međutim, glavni izazov za većinu evropskih gradova jeste iznalaženje efikasnijih načina korišćenja postojećih saobraćajnih kapaciteta. Sve je jasnije da to može zahtijevati davanje većeg prioriteta održivijim oblicima transporta - gradskom saobraćaju, pješačenju, upotrebi bicikala. Neki pionirski gradovi, na primjer Kopenhagen u Danskoj, već više godina primjenjuju takvu politiku sa velikim uspjehom (vidjeti strane 58 i 59).

Sa najvećim izazovom suočavaju se gradovi ili dijelovi gradova gdje su saobraćajnice već zakrčene, naročito u vrijeme špica. U tim slučajevima, jedini način da se obezbijedi više prostora za održivije oblike saobraćaja jeste zatvaranje ulica za privatne automobile, bilo trajno, tokom

## Neracionalna upotreba ograničenog gradskog prostora



75 ljudi koristi 60 automobila



ili samo 1 autobus

Svaki vid saobraćaja koristi prostor za kretanje i parkiranje tokom vremenskog perioda. Kretanje i parkiranje moguće je obuhvatiti jednom jedinicom mjere: prostor x vrijeme izraženo u m<sup>2</sup> x sat.

Najzahtjevnija saobraćajna sredstva u pogledu prostora su privatni automobili. Na primjer, putovanje kući ili na posao kolima troši 90 puta više prostora nego isto to putovanje autobusom ili tramvajem.

24 časa, ili u određenim vremenskim intervalima tokom dana.

Ograničavanje saobraćajnih kapaciteta za dominantne korisnike (tj. privatne automobile) je hrabra odluka. Logika nam govori da zatvaranje saobraćajnica može samo pogoršati situaciju ukoliko je mreža već zakrčena.

Građani su obično zabrinuti da će doći do meteža u saobraćaju i negativnih ekonomskih posljedica. Suočeni sa takvom reakcijom, vlasti zadužene za planiranje i političari mogu izgubiti hrabrost i odustati od predloga za prenamjenu saobraćajnog prostora. U takvim slučajevima, nove ideje, kao što je koncept „nestajanja saobraćaja” (koji protivrječi pretpostavci da će, smanjenjem saobraćajnih

kapaciteta, zakrčenost saobraćaja još više porasti), mogu značajno potpomoći tehničku izvodljivost kreativnih rješenja upravljanja saobraćajem.

## KOPENHAGEN— GRAD SA VIZIJOM

**„Umjesto širokih, bučnih ulica koje vode iz grada ili prema gradu i šestospratnih podzemnih parkinga svuda po centru grada, Kopenhagen se opredijelio za manji broj automobila i izuzetno privlačan centar grada. Kopenhagen je živ dokaz da to funkcioniše.” (Jan Gehl i Lars Gemzøe 1996.)**

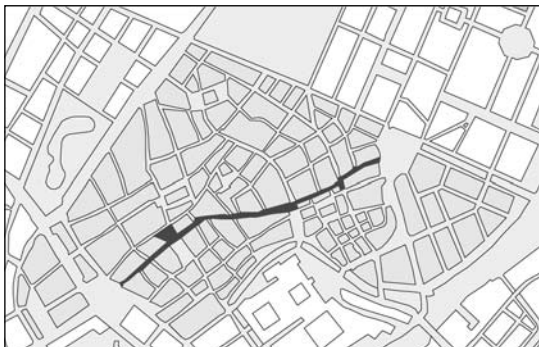
Sve ulice u srednjovjekovnom centru grada bile su pune automobila do 1962. godine, a svi trgovi korišćeni kao parking prostori. Porastom obima saobraćaja, uslovi za pješake bivali su sve gori.

17. novembra 1962, Strøget, glavna ulica u Kopenhagenu, pretvorena je u pješačku zonu. U to vrijeme, ova odluka je bila predmet žučne rasprave. Ljudi su tvrdili da pješačka ulica u Danskoj neće nikada funkcionisati. Međutim, i pored velikog skepticizma, novi prostor bez automobila, od prvog dana je postao veoma popularan kod lokalnog stanovništva.

To je označilo početak postepene transformacije koja još uvijek traje. Danas Kopenhagen ima živ gradski centar koji privlači posjetiocyte tokom cijele godine.

Kopenhagen danas ima preko 96 000 m<sup>2</sup> (od čega su 33% ulice i 67 % gradski trgovi) prostora oslobođenog od automobila.

## Stvaranje ulica i trgova bez automobila u centru Kopenhagena 1962-1996.



1962 : 15 800 m<sup>2</sup>



1996 : 95 750 m<sup>2</sup>

Izvor: "Javni prostori, gradski život", 1996, Jan Gehl i Lars Gemzøe, Danska arhitektonska izdavačka kuća i Izdavači Arhitektonskog fakulteta i Danske kraljevske akademije umjetnosti.  
Izvor: "Novi gradski prostori", 2001, Jan Gehl i Lars Gemzøe, Danska arhitektonska izdavačka kuća.



Strædt prije (lijevo) i poslije (desno) pretvaranja u pješačku zonu 1992.

Dok je nivo pješačkog saobraćaja u velikoj mjeri ostao nepromijenjen tokom zadnjih decenija, aktivnosti povezane sa zaustavljanjem i boravkom skoro četiri puta su veće nego 1968. Tokom ljetnih mjeseci mnoge pješačke ulice su pune ljudi koji uživaju u različitim društvenim i kulturnim aktivnostima na otvorenom. Tokom zimskih mjeseci atrakcije obuhvataju festivale i klizanje na ledu na otvorenom.

Pretvaranjem ulica i trgova u gradskom centru u pješačke zone i njihovim poboljšanjem, područje je postalo privlačnije, iako je manje dostupno automobilistima. Gradske vlasti su usvojile integrisanu strategiju upravljanja saobraćajem u gradskom centru, koja obuhvata:

- ograničavanje broja parking prostora (cijene parkiranja na ulici su relativno visoke);

- smanjenje broja kolovoznih traka na nekoliko glavnih saobraćajnica prema gradu i povećanje broja traka za autobuse i bicikliste;
- ograničavanje direktnog saobraćaja;
- razvijanje prigradskih željezničkih, autobuskih i biciklističkih mreža.

U centru grada, 80 % kretanja odvija se pješke, i 14 % biciklima. Obim automobilskog saobraćaja u centru je smanjen. Zakrčenost više nije problem.

Ključ uspjeha ovih transformacija gradskog centra leži, bez sumnje, u postepenom uvođenju prilično drastičnih promjena. Takav pristup dao je stanovnicima vremena da se prilagode, da umjesto vožnje automobila i parkiranja počnu pješčiti, koristiti bicikla i gradski prevoz.

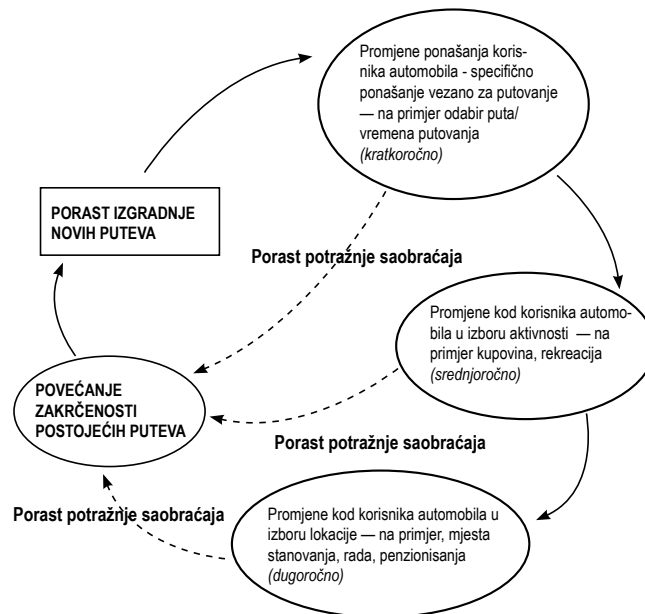
### POBIJANJE PRETPOSTAVKI: KONCEPT NESTAJANJA SAOBRAĆAJA

Mnogobrojni dokazi pokazuju da u zakrčenim dijelovima grada, gdje su primijenjene planske mjere ograničavanja saobraćajnog prostora za privatne automobile, tokom dužeg perioda nije došlo do predviđenog saobraćajnog meteža. Ti dokazi su najbolje predstavljeni u važnom izvještaju <sup>(2)</sup> britanskog Ministarstva za životnu sredinu, transport i regije<sup>(3)</sup> i Londonskog transporta <sup>(4)</sup>.

Podršku za koncept nestajanja saobraćaja moguće je indirektno pronaći u sličnom, ali suprotnom fenomenu

### Lanac saobraćajne indukcije:

- U kratkom i srednjem roku, neki ljudi će jednostavno iskoristiti vrijeme dobijeno korišćenjem novog puta da nastave da se voze — na primjer, u trgovinski centar.
- U dugom roku, put će uticati na odluke ljudi vezane za izbor mjesta stanovanja u odnosu na mjesto gdje im se nalazi posao.
- Dokazi još jednom pokazuju da će neki ljudi jednostavno nastaviti da voze isti period vremena umjesto da „prihvate” ponudu koja im štedi vrijeme.



poznatom kao saobraćajna indukcija (gdje do porasta saobraćaja dolazi usljed izgradnje novih saobraćajnica). Iako, sam po sebi, ne dokazuje da će nestajanje saobraćaja uvijek proizaći iz smanjenja saobraćajnih kapaciteta, ovaj koncept se podjednako oslanja na složenost prilagođavanja vozača promijenjenim saobraćajnim uslovima.

**„Uticaj smanjenja kapaciteta autoputeva na saobraćaj — procjena dokaza (1998.)”, S. Cairns, C. Hass-Klau i P. B. Goodwin**

Podaci sa skoro 100 lokacija pokazali su da je zakrčenje saobraćaja bilo prisutno samo u „periodu prilagođavanja”.

- **Postignuti su različiti rezultati, došlo je do ukupnog smanjenja saobraćaja u prosjeku za 25 %, i srednjeg smanjenja saobraćaja od 14 %. Procenat saobraćaja koji se ranije odvijao na sada zatvorenim saobraćajnicama, nije registrovan u susjednim ulicama.**

Do nestajanja saobraćaja vjerovatno će doći u djelovima grada koji su zatvoreni za privatne automobile ili tamo gdje, usljed opšteg obima ili dizajna saobraćaja i pokrivenog područja, vozači ne mogu naći:

- alternativni put, ili
- alternativni period dana za putovanje, a da pri tome ne dođe do ozbiljnog zakrčenja (uzimajući u obzir da na ponašanje vozača utiču i dodatni faktori, kao što su dostupnost alternativnih vidova saobraćaja, uključujući izbjegavanje potrebe za putovanjem ili korišćenje gradskog prevoza).

**Sposobnost korisnika automobila da na različite kreativne načine promijeni svoje saobraćajno ponašanje kada se suoči sa problemom ozbiljnog zakrčenja saobraćaja, predstavlja prave mogućnosti za urbane planere koji nastoje da optimalizuju upotrebu prostora i kvalitet života u gradu.**

Suprotno preovlađujućim pretpostavkama, vozači se prilagođavaju promijenjenim saobraćajnim uslovima na izuzetno složene načine, koje kompjuterski modeli ne mogu pouzdano predvidjeti.

#### **Kratkoročno**

---

- početno zakrčenje saobraćajnica praćeno je traženjem alternativnih puteva i perioda putovanja.

#### **Srednjoročno**

---

- raznovrsnije i fleksibilnije planiranje putovanja;
- upotreba drugih načina saobraćaja;
- preispitivanje potrebe za putovanjem;
- kombinovanje putovanja.

#### **Dugoročno**

---

- promjena mjesta aktivnosti ili čak mjesta stanovanja ili rada.

**Pojedinačno ili kombinovano, ovi različiti odgovori vozača na zakrčenost saobraćaja mogu doprinijeti „nestajanju” procenta saobraćaja.**

## Poglavlje 3

# STUDIJE

Predstavljene studije iznose neke inovativne pristupe koje lokalne vlasti i političari primjenjuju u evropskim gradovima u cilju rješavanja rastućeg problema motorizovanog saobraćaja. Svaki gradski projekat prenamjene saobraćajnog prostora predstavlja dio integrisane strategije sa velikim brojem dopunskih elemenata, uključujući poboljšanje gradskog prevoza, poboljšanje pješačkih i biciklističkih kapaciteta, i obnavljanje izgleda gradskih ulica. U svakoj studiji moguće je identifikovati određenu korist proizašlu iz prenamjene saobraćajnog prostora. Studije su podijeljene po grupama u cilju ilustracije sljedećih tema:

- Mogućnosti za obnovu;
- Od gradskog smoga do gradskog života
- Stvaranje prostora za održivi transport

U većini studija, planeri i političari naišli su na protivljenje u pogledu dvije glavne tačke: prvo, vjerovanje da će postojeći uslovi zakrčenosti biti pogoršani, i drugo, da će maloprodajna trgovina biti pogođena. U nekim slučajevima protesti su bili veoma snažni. U svakom od primjera, postojao je dug period konsultacija i opsežne kampanje, koje su, u nekim slučajevima, trajale više godina. Na kraju konsultacionog perioda, uprkos protivljenju, pristupilo se prenamjeni saobraćajnog prostora. U svim studijama, poslije početnog perioda „prilagođavanja”, nije došlo do predviđenog saobraćajnog meteža, a procenat saobraćaja je nestao. Teže je procijeniti uticaj ovih promjena na

maloprodajne trgovine; međutim, u većini slučajeva, njihov promet je porastao.

Glavna motivacija u svim ovim primjerima bila je vizija i predanost iznalaženju održivijih i socijalno uključivijih transportnih rješenja. Cilj je bio poboljšanje kvaliteta života ljudi koji posjećuju grad, rade ili žive u gradu.

## OGRANIČENJA

Važno je napomenuti da za neke od studija uključenih u ovaj izvještaj, raspoloživi podaci o saobraćaju nisu uvijek potpuni, niti mogu pružiti adekvatnu perspektivu tokom vremena. Neke studije se zasnivaju na posmatranjima službenika sekretarijata za saobraćaj.

Možda ima nekoliko pristrasnih izvora podataka monitoringa koji utiču na interpretaciju promjena obima saobraćaja. Obratite pažnju, posebno, na sljedeće tačke:

- >>> Slučajne varijacije usljed „prirodne” promjenljivosti saobraćaja ne odražavaju se u dnevnim mjerenjima protoka saobraćaja.
- >>> Mjerenja protoka saobraćaja ne uzimaju u obzir, u potpunosti, duža obilaženja (izvan zone mjerenja), tokom nekih putovanja, vozača koji izbjegavaju mjerenje.
- >>> Kraća skretanja unutar područja studije ne mogu se otkriti mjerenjem koje registruje samo broj

vozila koja prolaze- nije moguće registrovati promjene broja putovanja i saobraćajnih sredstava koja se koriste.

>>> Nije lako izolovati porast obima saobraćaja koji nastaje usljed nesaobraćajnih mjernih faktora kao što su povećanje prihoda, posjedovanje automobila, demografski uticaji, promjena načina korišćenja zemljišta zbog stvarnog uticaja smanjenja saobraćajnih kapaciteta. Sve ovo može dovesti do znatnog podcjenjivanja pozitivnih uticaja smanjenja saobraćajnih kapaciteta.

Uprkos navedenim ograničenjima, predstavljene studije potvrđuju ranije istraživanje, koje pokazuje da je kod većine projekata prenamjene saobraćajnih kapaciteta primijećeno značajno smanjenje saobraćaja, i pored šireg konteksta povećanja vlasništva automobila i opšteg rastućeg obima saobraćaja u urbanim područjima.

### Studija 1 Kajani, FINSKA

*Ova studija obuhvatila je zatvaranje glavnog trga i dijela glavne ulice u Kajaniju za saobraćaj, kao dio integrisanog odgovora na zakrčenost saobraćaja i propadanje grada. Prije sprovođenja projekta približno 13 000 vozila prolazilo je preko glavnog trga dnevno. A sada na njemu nema automobilskog saobraćaja. Protok saobraćaja u ulicama blizu trga porastao je sa 1 000 na 6 500 vozila dnevno, dok*

*u ostalim ulicama nije bilo promjene protoka saobraćaja<sup>(1)</sup>. Dio saobraćaja je „nestao”, i sve više kretanja u centru grada odvijaju se pješke.*

## ISTORIJAT

Kajani leži 570 km sjeverno od Helsinkija, na sjeveroistoku Finske. Grad potiče iz XVII vijeka i predstavlja kulturni, industrijski, administrativni i trgovinski centar regije u kojoj se nalazi.

Početkom 1990. godine, centar Kajanija bio je u stanju propadanja usljed različitih faktora uključujući i sljedeće:

- zakrčenost saobraćaja u glavnoj ulici, i sa tim povezani problemi zagađenja vazduha i buke;
- konkurencija velikih robnih kuća;
- neto migracija stanovnika iz grada;
- veliki broj praznih zgrada, što je dovodilo do propadanja grada.

## STRATEGIJA: HYVÄ KAJAANI „DOBRI KAJANI”

Lokalna uprava pokrenula je aktivnu strategiju obnavljanja centra grada 1996. godine, kao dio nacionalne inicijative „Bolji centri gradova” koju su finansirali Ministarstvo životne sredine, Ministarstvo saobraćaja i Ministarstvo trgovine. Glavni dio strategije sastojao se od pretvaranja dijela zakrčene glavne ulice i glavnog gradskog trga u pješačke zone, što je učinjeno 1998. Uklanjanje automobilskog saobraćaja sa glavnog trga bilo je

predmetom žučne rasprave koja je trajala preko 20 godina. Realizacija strategije omogućena je 1996. godine, uz pomoć udruživanja lokalne uprave, građevinara, vlasnika prodavnica i stanovnika (udruženje je legalizovano 1998. godine osnivanjem „Društva za centar grada“), koji su shvatili da je akcija neophodna kako bi se spriječilo propadanje centra grada Kajanija.

Područje na kome je projekat sproveden sada je u znatno boljem stanju: sve površine su popločane kamenim blokovima, drveće zasađeno, postavljene klupe, rasvjeta, pozornica za predstave i fontana. Integrisana strategija takođe obuhvata aktivan marketing centra grada, razvoj novih trgovinskih objekata, i stambenih prostora iznad prodavnica duž glavne ulice, promociju službi gradskog prevoza, izmještanje parkinga izvan pješačke zone, i izgradnju novih biciklističkih staza prema i u samom centru.



Glavni trg (prije i poslije pretvaranja u pješačku zonu) 1998.

## REZULTATI

### Protok saobraćaja

---

U početku, došlo je do povećanja protoka saobraćaja u dijelu grada obohvaćenom projektom, ali nije trajalo dugo. lako se izvjestan procenat od ranijih 13 000 automobila, koji su dnevno prelazili preko trga, preselio na obližnje ulice, to nije slučaj sa cijelim obimom ranijeg saobraćaja. Izgleda da je dio saobraćaja „nestao“. Povećao se obim kretanja pješke ka gradu i u samom centru grada <sup>(2)</sup>.

### Unapređivanje javnih površina i građanski ponos

---

Prema nedavnim anketama <sup>(3)</sup>, lokalni stanovnici misle da je centar grada sada ljepši, prijatniji i bezbjedniji nego ranije. Glavni trg je sada dio grada koji se pokazuje posjetiocima, na koji su stanovnici ponosni. Lokalno stanovništvo sada misli da je najbolji način poboljšanja saobraćaja u centru grada proširivanje pješačke zone.

Prije projekta: 60 % stanovnika mislilo je da je Kajani dobar za život, a 47 % da je centar Kajanija lijep. (1977. godine) Poslije projekta: 80 % je mislilo da Kajani dobar za život i 60 % da je centar lijep; 55 % je izrazilo želju da se proširi pješačka zona. (2000. godine)

### Trgovačka aktivnost

---

Anketiranje vlasnika maloprodajnih objekata <sup>(4)</sup> pokazalo je da 52 % od njih misle da je projekat poboljšao ili da će poboljšati njihovo poslovanje u budućnosti.



**KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE <sup>(5)</sup>**

- **Partnerski pristup:** stvaranje „koordinacione grupe” i „Društva za centar grada” koji su uključili zainteresovane strane (gradske vlasti, građevinare, vlasnike prodavnica i stanovnike), u cilju dobijanja aktivne podrške za strategiju. Ovakav pristup bio je glavni faktor uspjeha u ovoj studiji.
- **Jasna politička vizija i posvećenost gradskog vijeća** rješavanju problema zakrčenja saobraćaja i propadanja grada, uključujući i tešku odluku prioritnog finansiranja inicijativa.
- **Integrisana strategija obnove,** uključujući prenamjenu ulica, poboljšanje životne sredine u gradu i strategiju marketinga.
- **Uključivanje javnosti,** putem anketa, prije i poslije sprovođenja projekta.

**Studija 2****Wolverhampton, ENGLESKA**

*Ova studija ispituje odgovor na intenzivnu zakrčenost saobraćaja, pogoršanje uslova životne sredine i opadanje ekonomske aktivnosti u Wolverhampton-u usljed konkurencije drugih trgovinskih centara u Telfordu na zapadu, i Merry Hill kompleksa na jugoistoku i novih planiranih malotrgovinskih centara.*

*Godine 1986, lokalna uprava dala je da se izradi 'Studija integrisanog saobraćaja za Black Country' čiji zaključak je bio da izgradnja novih puteva ne bi riješila rastuće transportne probleme. Daleko efikasnija strategija bila bi davanje većeg prioriteta gradskom prevozu i nastojanje da se poboljša životna sredina u gradu stvaranjem privlačnog javnog prostora koji bi zadovoljio očekivanja građana.*

*Usljedio je odgovor u obliku strategije iz četiri faze, čiji glavni cilj je bilo ukljanjanje približno 8 000 automobila dnevno iz centra grada. Nije došlo do predviđenog zakrčenja saobraćaja. Izgleda da je značajan procenat saobraćaja nestao iz centra grada, što je rezultat koji se ne može objasniti samo činjenicom da se prenio na druge ulice.*

**ISTORIJAT**

Wolverhampton je smješten 24 kilometra sjeverozapadno od Birmingema, na samoj granici skupine gradova West Midlands. Tokom osamdesetih godina XX vijeka, u gradu je došlo do opadanja proizvodne industrije, što je dovelo do porasta stope nezaposlenosti.

U tom periodu, u centru grada došlo je do pogoršanja uslova životne sredine usljed povećanja protoka saobraćaja, čestih zastoja automobilskog saobraćaja, smanjene pouzdanosti gradskog prevoza i smanjenog pristupa lokacijama u centru grada uključujući parkinge.

Javni imidž grada kao trgovačkog centra bio je u opadanju. Ankete su identifikovale da zakrčenost saobraćaja i otežan pristup centru grada imaju veliki štetan uticaj na malotrgovinsku industriju grada.

## **STRATEGIJA: INTEGRISANA TRANSPORTNA STRATEGIJA IZ ČETIRI FAZE**

Između 1987. i 1991, uvedena je transportna strategija iz četiri faze, u cilju postizanja „značajnog uticaja ne samo na saobraćaj, već i na buduću promociju Wolverhamptona kao podregionalnog centra”<sup>(6)</sup>.

Izvršeno je izmještanje direktnog saobraćaja privatnim automobilima iz centra grada, tako što su zatvorene glavne ulice u centru, efikasno blokirane sjever-jug i istok-zapad saobraćajnice kroz grad, i protok saobraćaja unutar centra grada sveden je na racionalnu mjeru, uz sprovođenje pratećih mjera poboljšavanja i uljepšavanja njegovih ulica. Pristup centru grada dozvoljen je samo autobusima, taksi vozilima, pješacima i biciklistima, sa ograničenim pristupom za servisni saobraćaj. Obezbijedeni su posebni parking prostori za ulične prodavce i invalide sa „narandžastom značkom”.

Godine 1991, sprovedena je četvrta faza, kojom je izmješten direktni saobraćaj iz centra grada. Iako ključna za uspjeh ukupne strategije centra grada, ova faza je bila i najspornija. Tokom priprema za promjene, sproveden je dug i opsežan proces konsultacija, praćen snažnom političkom podrškom.

## **REZULTATI**

### **Protok saobraćaja**

---

Poslije svake faze, nakon početnog perioda prilagođavanja, vozači su se brzo navikavali na upotrebu novog plana saobraćajnica, tako da su početna zakrčenja bila kratkotrajna.

Poslije četvrte faze, u kojoj je sav direktni saobraćaj izmješten iz centra grada, podaci ukazuju da se saobraćaj koji je “nestao” iz unutrašnjeg kružnog puta (smanjio se za 14 % između 1990, prije zatvaranja, i 1996.) nije premjestio na spoljašnji kružni put, gdje se saobraćaj smanjilo samo za nešto više od 1 %. Izgleda da je dio saobraćaja “ispario”.

### **Gradski prevoz**

---

Sa svakom fazom projekta, poboljšavala se pouzdanost gradskog prevoza. Udio gradskog prevoza u ukupnom prevozu porastao je sa 23 % 1994. na 26 % 2000. godine. Cilj je da se taj udio poveća na 29 % do 2006.

Projekat se pokazao uspješnim i imao je presudan uticaj na povećanje mogućnosti gradskog prevoza, koje su zavisile

od zatvaranja centra grada za direktni saobraćaj, uključujući veliki broj prioriternih autobuskih traka koje povezuju centar sa periferijom grada, kao i novu brzu željezničku liniju između centra grada i Birminghama.

### Utjecaji zatvaranja saobraćajnica na protok saobraćaja

24-časovni protok saobraćaja u dva pravca	novembar 1990. prije Faze 4	novembar 1996. poslije Faze 4	Ukupna promjena
broj auta na prilaznim putevima izvan kružnog puta	222 900	220 300	-2 600 (-1,17 %)
broj auta na putevima unutar kružnog puta	81 500	69 750	-11 750 (-14,42 %)

### Javno mnijenje

Početne negativne reakcije lokalnih medija i nekih lokalnih grupa postepeno su se mijenjale, kako su koristi projekta postajale očiglednije, a grad čistiji, bezbjedniji i privlačniji.

### Građanski ponos

Bolji imidž grada i unaprijeđeno okruženje za kupovinu i, uopšte, za trgovinsku djelatnost predstavljaju jedan od najpozitivnijih aspekata projekta. Godine 1993, Wolverhampton je dobio nagradu za „Životnu sredinu u centru grada”, koju dodjeljuje Britanski savjet za trgovačke centre /British Council of Shopping Centres/. Wolverhampton je dobio status grada u novembru 2000.



Queen's (Kraljičin) trg: prije (lijevo) i poslije (desno) renoviranja

Stalno se radi na poboljšanju kvaliteta centra grada privlačenjem novih investicija. Započeto je i proširenje gradskog univerziteta. Ova poboljšanja izvršena su zahvaljujući boljem pristupu centru grada i boljem kvalitetu životne sredine.

### KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE

„Najvažnija lekcija koju smo naučili jeste da je potrebna jasna vizija o značaju zadobijanja podrške javnosti, kroz promocije i konsultacije, i snažne političke podrške, kada počnu sumnje.”<sup>(7)</sup>

### Studija 3 Vauxhall Cross, London, ENGLESKA

Saobraćajni planeri upotrijebili su koncept nestajanja saobraćaja kako bi zadobili podršku za prvo, u potpunosti integrisano, čvorište javnog prevoza u Londonu, na Vauxhall Cross raskrsnici, u opštini Lambeth u južnom Londonu. Na samom početku, kompjuterski model predvidio je prekomjerno zakrčenje ukoliko se obim saobraćaja na kritičnim zaustavnim linijama na raskrsnici ne smanji za 20 %. Smanjenje se smatralo neophodnim da bi se obezbijedili potrebni prostor i kapacitet za predloženu raskrsnicu. Vauxhall Cross ima najveći obim saobraćaja u periodu špica u Londonu, koji iznosi 9 000 –10 000 vozila na sat.

Saobraćajni inženjeri dočekali su projekat sa velikim protivljenjem. Argument koji je uticao da prevaziđu otpor djelimično je bio istraživački rad koji su sproveli Goodwin, Hass-Klau i Cairns ("Uticaj smanjenja saobraćajnih kapaciteta na saobraćaj", 1998. godine), kao i kvalitet saobraćajnog modela koji je upotrijebljen za utvrđivanje postojećih uslova. Time je potvrđeno da su izrađivači projekta sposobni da iznađu odgovarajuće rješenje.

Sproveden je eksperiment na licu mjesta, tokom koga je saobraćajni kapacitet efikasno smanjen za 15 %, zahvaljujući kombinovanju izmjene plana saobraćajnica i podešavanje redoslijeda semafora.

Nije došlo do većih zakrčenja ili automobilskih kolona, a takođe se pokazalo da eksperiment nije izazvao značajnije probleme u Lambethu ili susjednim naseljima. U stvari,

primijećeno je smanjenje obima saobraćaja 2–8 % u periodu špica, a smanjeni su i saobraćajni redovi.

Dokaz je bio ubjedljiv, tako da je projekat odobren. Radovi na raskrsnici počeli su u junu 2001. godine. Centralna vlada dodijelila je, sve u svemu, 8 miliona funti (13 miliona eura) od ukupnih građevinskih troškova koji su procijenjeni na 16 miliona funti (26 miliona eura). Projekat će biti sproveden u partnerstvu, koje predvodi Londonski transport /Transport for London/, a koje je sklopljeno između naprijed pomenutog predvodnika, gradonačelnika Londona, londonske opštine Lambeth, Londonske agencije za razvoj /London Development Agency/, Cross River partnerstva, Željeznice, i mnogih drugih.

### ISTORIJAT

Izuzetno zakrčena Vauxhall Cross raskrsnica nalazi se u londonskoj opštini Lambeth, na jednom od prelaza preko rijeke Temze. Raskrsnica se sastoji od sistema rotirajućih kružnih raskrsnica sa više traka, i autobuske stanice, zatim podzemne i nadzemne željezničke stanice koje nisu povezane. Pješaci su primorani da koriste kombinaciju nadzemnih i podzemnih prolaza, ili da prelaze saobraćajnice sa više traka. Za bicikliste ne postoje nikakvi uslovi.

Lokalni stanovnici imaju jednu od najnižih stopa vlasništva automobila u Londonu, a ipak trpe negativne posljedice upotebe automobila, uključujući prekidanje biciklističkih i pješačkih pravaca, loš kvalitet vazduha, buku i veliki procenat saobraćajnih nesreća. Prekomjeran automobilski saobraćaj ima, uopšteno, negativan uticaj na kvalitet života

u opštini. Opština ima visoku stopu nezaposlenosti, i cijelom području je potrebna obnova.

## **STRATEGIJA: VAUXHALL CROSS PROJEKAT**

„Vauxhall Cross projekat” je dio planiranog programa obnove grada „Vauxhall Cross Capital Challenge”, predvođenog transportom. Strategija ima za cilj smanjenje dominacije automobilske saobraćaja, olakšavanje putovanja do centralnog Londona autobusom, podzemnom željeznicom i željeznicom, i, istovremeno, obnovu lokalnog okruženja kroz poboljšanje lokalnih uslova u cilju privlačenja mikro i makro investicija. Projekat, koji treba da obezbijedi potpuno integrisanu saobraćajnu raskrnicu, obuhvata i novu, pokrivenu autobusku stanicu, sa direktnim pješničkim pristupom željezničkim i podzemnim stanicama. Program takođe obuhvata bezbjedne pješničke prelaze na površinskom nivou, kapacitete namijenjene biciklistima, poboljšanje osvjjetljenja i opšte unapređenje životne sredine.

Područje projekta biće definisano karakterističnim orijentirima, „trakom” (vidjeti stranu 70) postavljenim na autobuskoj stanici.

Kako bi dobili podršku lokalnih vlasti za program, planeri su morali dokazati da je moguće smanjiti obim saobraćaja na kritičnim unutrašnjim zaustavnim linijama za 20 %. Na taj način značajno će se smanjiti saobraćajni kapacitet raspoloživ automobilske saobraćaju. Međutim, prvobitni kompjuterski model koji koristi Transyt (instrument za proučavanje saobraćajne mreže) predvidio je saobraćajne redove za 267 % veće od polaznih podataka za jutarnji špic.

Postojala je dodatna zabrinutost da može doći do povećanja zakrčenosti u obližnjem području usljed daljih zastoja autobuskih službi. Tehnička izvodljivost programa izgledala je neuvjerljivo.

Planeri su se okrenuli konceptu „nestajanja saobraćaja” kako bi obezbijedili alternativne pretpostavke: „Smatralo se da je predložena površina prostora koji se oduzima od privatnih automobila velika, ali kada su razmotreni istraživački rezultati Goodwina i ostalih, zaključeno je da eksperiment može biti koristan, a osim toga, nagrada je bila ogromna”(Brian Fitzpatrick, bivši zagovornik projekta)

Eksperimenti su započeli u maju 1999. godine. U početku, protok saobraćaja na kritičnim zaustavnim linijama smanjen je za 10 %, a kasnije za 15 %. Tačan kompjuterski model i mjerni model raskrsnice podržali su ovaj argument.

U početnim fazama, program je nailazio na veliko protivljenje građana. Mediji su imali negativan stav, s obzirom da je to bio prvi program smanjenja saobraćaja u tolikoj mjeri u Londonu, i na takvoj strateškoj raskrsnici. Različite organizacije predviđale su potpuni zastoj saobraćaja i metež. Međutim, politička podrška (lokalnih članova parlamenta i lokalnih savjetnika) programa bila je postojana.

Sproveden je opsežan proces konsultacija koji je uključio sve lokalne zainteresovane strane. Opštinsko vijeće Lambetha angažovalo je agenciju za odnose sa javnošću kako bi promovisalo program, sa planiranom kampanjom, u novinama, na radiju i televiziji i putem web sajta. Lokalni

trgovci su bili uključeni u umjetnički projekat koji je imao za cilj izradu velikog broja proizvoda, uključujući papirne kese za namirnice u prodavnicama, na kojima je odštampan opis programa i adresa, uz unaprijed plaćenu poštarinu, na koju su ljudi mogli slati primjedbe. Uspostavljena je telefonska linija za primjedbe građana, otvorena 24 časa.

## REZULTATI

Nije došlo do predviđenog saobraćajnog meteža, ni u neposrednom području izvođenja projekta, niti u susjednim opštinama. Primijećeno je smanjenje obima saobraćaja 2–8 % u vrijeme špica, a smanjeni su i saobraćajni redovi.

Nije moguće izvesti definitivni zaključak da je procenat saobraćaja „nestao”, s obzirom da su saobraćajnice koje vode u London izmještene više kilometara izvan područja obuhvaćenog projektom. Međutim, ispitivanje teorije smanjenja saobraćaja omogućilo je planerima da ispitaju različita rješenja i dovedu u pitanje uvriježena mišljenja. To je rezultiralo nedavnim odobrenjem inovativnog plana u kome se daje prioritet održivijim načinima saobraćaja.

Impresija arhitekata na novoj integrisanoj transportnoj raskrsnici sa karakterističnim "The Ribbon"(traka) reperom



## KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE <sup>(8)</sup>

- **Vjerujete u svoj projekat i dokažite ga tehnički; uvjerite partnere ili kritičare da su vaši predlozi zasnovani na čvrstim, tehničkim, „posmatranim” dokazima.**
- **Mjerite i pratite sve moguće aspekte situacije: prije, tokom i poslije probnog plana. Budite voljni i spremni da dijelite sve informacije, ne sakrivajući ništa.**
- **Razmislite o tome da angažujete osobu za odnose sa javnošću. Ulaganje u dobru PR službu tokom dužeg procesa, od presudnog je značaja ukoliko želite da dobijete podršku za plan.**
- **Pažljivo saslušajte i pozitivnu podršku i kritiku, budite spremni na fleksibilnost i vršite prilagođavanja u skladu sa svim povratnim informacijama.**

## Studija 4

### Nuremberg, NJEMAČKA

#### **„Manje automobila, čistiji vazduh: od gradskog smoga do gradskog života!”**

Počev od ranih sedamdesetih XX vijeka, historijski centar grada postepeno je pretvaran u pješačku zonu, a u pokušaju pronalaženja rješenja za problem sve lošijeg kvaliteta vazduha. Uprkos mnogobrojnim upozorenjima od strane saobraćajnih planera da će to izazvati saobraćajni metež na obližnjim saobraćajnicama, do njega, ipak, nije došlo.

Izuzetno zakrčene saobraćajnice u gradu zatvorene su za automobile u četiri navrata, i svakom prilikom, došlo je do „smanjenja” dijela saobraćaja. Obim saobraćaja na ostalim ulicama porastao je za samo 20–29 % saobraćaja koji se ranije odvijao na novozatvorenim ulicama. U isto vrijeme, nije došlo do smanjenja broja posjetilaca, koje su vlasnici maloprodajnih objekata predviđali. U stvari, upravo suprotno se desilo na ulicama pretvorenim u pješačke zone<sup>(9)</sup>.

Bez obzira na ovo iskustvo, probno zatvaranje direktnih saobraćajnica kroz centar grada izvršeno 1988. godine naišlo je na snažno protivljenje, naročito od strane vlasnika prodavnica. Predviđanja su ukazivala da će pretvaranje Rathausplatz/Theresienstrasse trga u pješačku zonu (i time zatvaranje puta kojim je tokom 16 sati prolazilo prosječno 25 000 automobila) dovesti do saobraćajnog meteža u obližnjim ulicama. Međutim, do toga nije došlo.

Godinu dana kasnije, monitoring saobraćaja otkrio je smanjenje ukupnog protoka saobraćaja u historijskom gradu za do 25 %, dok se povećanje saobraćaja u obližnjim ulicama pokazalo veoma ograničenim, krećući se između 4 i 19 %, što je znatno ispod predviđanja stručnjaka (u nekim slučajevima, primijećeno je i smanjenje). Izgleda da je dio saobraćaja nestao. Mjerenje broja automobila, koje je izvršeno na spoljašnjem kružnom putu, u cilju utvrđivanja da li se dio „nestalog saobraćaja” premjestio u druge dijelove grada, pokazalo je da je obim saobraćaja i tamo opao. Postignuto je značajno povećanje kvaliteta vazduha.

## ISTORIJAT

Početak sedamdesetih, centar Nuremberga, u sjevernoj Bavariji, sa svojim uskim ulicama, historijskim spomenicima i trgovačkim područjima, suočavao se sa rastućim problemima prouzrokovanim saobraćajem: zagađenje vazduha, propadanje historijskih građevina, zdravstveni problemi i prekomjerna zakrčenost saobraćaja u centru grada.

## STRATEGIJA: „CIVILIZOVANJE GRADSKOG SAOBRAĆAJA”

Od 1970, gradske vlasti usvojile su novu, naprednu strategiju, kako bi dale prioritet održivijim, manje zagađujućim načinima saobraćaja, kako bi obezbijedile bolji pristup trgovinama i kancelarijama smještenim u okruženju, i poboljšale upravljanje parking prostorom.

Izmještanje automobilskog saobraćaja iz centra grada vršeno je u fazama, a okončano je zatvaranjem preostalog glavnog saobraćajnog koridora kroz centar grada, između 1988. i 1989. godine. Pristup gradskom prevozu time nije ometen. Nakon opsežnih konsultacija i glasanja 1989. godine, odlučeno je da se zadrži pješačka zona za stalno.

Tokom sljedećih 10 godina, područje je pretvoreno, iz šest faza, u privlačnu pješačku zonu. Obnovljene su zgrade, preuređene ulice i postavljena umjetnička djela. Područje je postalo prijatno mjesto za šetnju i za uživanje u uličnim kafićima po nezagađenim i nezakrčenim ulicama.

## UTICAJI NA SAOBRAĆAJ U ISTORIJSKOM DIJELU GRADA <sup>(10)</sup>

Ukupno mjerenje saobraćaja: motornih vozila / 16-časovni period monitoringa								
Mjesto mjerenja saobraćaja	juli 1988.	Predviđene promjene usljed zatvaranja puta	Stvarna promjena	januar 1989.	juli 1990.	juli 1991.	juli 1993.	juli 1997.
Rathausplatz	24 584	- 24 584	- 24 584	0	0	0	0	0
Wohrder tor	15 899	- 1 000 do - 2 000	- 1 606	14 293	14 974	13 600	10 780	9 985
Laufer tor	13 877	- 4 000 do - 5 000	- 5 525	8 358	9 773	8 205	9 310	8 872
Maxtor	13 577	0	+ 540	14 117	13 538	12 819	10 033	9 834
Maxtorgraben	31 150	1 400 do 2 400	+ 1 446	4 596	6 447	7 098	8 136	nema podataka
Vestnertorgr	6 754	1 800 do 2 500	+ 1 389	8 143	9 692	8 726	7 804	7 738 <sup>(5)</sup>
Heubrücke	9 390	800 do 1 200	- 1 761	7 629	7 795	6 138	<sup>(1)</sup>	1 549 <sup>(3)</sup>
Allertor	22 369	- 7 000 do - 8 000	- 12 259	10 110	10 727	10 099	9 761	9 013
Maxbürcke	6 852	- 800 do - 1 300	- 3 399	3 453	2 582	2 532	<sup>(2)</sup>	1 247 <sup>(4)</sup>
Ukupno	91 868*	- 9 600 to - 11 400	- 21 176	70 692	75 578	69 219	55 824	(47 787)

Podrška građana za plan pretvaranja centra grada u pješačku zonu pokazala se veoma snažnom. Predlog da se Rathausplatz/Theresienstrasse ponovo otvori za saobraćaj, koji je uslijedio nakon promjene političke vlasti u gradu 1996, nije sproveden zbog protivljenja građana.



Centar Nurembergap (poslije obnavljanja)  
Rathausplatz (lijevo), Centralni trg sa pijacom (desno)



## REZULTATI

### Protok saobraćaja

---

#### Prva dva mjeseca poslije zatvaranja Rathausplatz/

#### Theresienstrasse trga za saobraćaja:

- povećanje zakrčenosti saobraćaja;
- opština se suočila sa velikim protivljenjem javnosti i medija.

#### Poslije 6–8 sedmica:

- saobraćaj se prilagodio novim uslovima i problemi zakrčenja su riješeni;
- podrška plana je rasla, kako su njegove koristi postajale očiglednije, naročito u proljeće, kada su ljudi mogli uživati u gradskom životu koji se odvija na ulicama.

Sproveden je obuhvatan monitoring saobraćaja, kako bi se procijenio uticaj zatvaranja puta na saobraćaj u istorijskom centru.

Stvarno smanjenje saobraćaja (21 176) u istorijskom centru bilo je dvostruko veće od predviđenog. Do 1993, ukupno 36 044 vozila je nestalo, i podaci (iako nepotpuni za 1997.) nagovještavaju dalje smanjenje obima saobraćaja (vidjeti stranu 72).

U cilju utvrđivanja da li se dio “nestalog saobraćaja” iz centra grada premjestio na ulice unutar spoljašnjeg kružnog puta, vršena su mjerenja na 12 mostova u gradu (pokazuje koliko dugo je put zatvoren).

Statistike pokazuju da nije došlo do povećanja protoka saobraćaja, već, naprotiv, do ukupnog smanjenja od približno 10 000 vozila, u periodu 1989-2000, i pored ukupnog povećanja posjedovanja automobila u tom periodu.

#### Protok saobraćaja na 12 mostova <sup>(1)</sup>

Godina	Ukupno	Procenat
1981.	224 839	100.0
1982.	220 800	98.2
1983.	234 361	104.2
1984.	237 094	105.5
1985.	239 696	106.6
1986.	244 963	109.0
1987.	249 182	110.8
1988.	253 988	113.0
Zatvaranje puta		
1989.	241 831	107.6
1990.	245 756	109.3
1991.	245 853	109.3
1992.	244 469	108.7
1993.	238 312	106.0
1994.	236 980	105.4
1995.	229 685	102.2
1996.	229 064	101.9
1997.	231 741	103.1
1998.	231 110	102.8
1999.	230 086	102.3
2000.	231 829	103.1

(\*) Ovo obuhvata saobraćaj na Rathausplatzu (24 584 vozila), dok ostali podaci u ovom redu ne sadrže, jer je Rathausplatz bio zatvoren. Ukupan iznos na ostalim mjestima mjerenja (ne računajući Rathausplatz) bio je 67 284 prije njegovog zatvaranja.

<sup>(1)</sup> i <sup>(2)</sup> proširenje pješačke oblasti.

<sup>(3)</sup> Mjerenja na Spitalbrücke, koji se nalazi pored Heubrücke.

<sup>(4)</sup> Novootvoren u lokalne svrhe.

<sup>(5)</sup> Mjerenja u julu 1999.

## Kvalitet vazduha

### Dva mjeseca poslije zatvaranja puta:

- U početku, došlo je do pogoršanja kvaliteta vazduha u zoni sprovođenja projekta, uslijed kombinacije faktora kao što su nepovoljni meteorološki uslovi (projekat je započet krajem jeseni, koju karakteriše slabo kretanje/razmjena vazduha), povećanje emisija gasova u gradu zbog grijanja i porast saobraćaja oko Božića.

### Godinu dana poslije zatvaranja (vidjeti tabelu ispod):

- Zagađenje vazduha značajno se smanjilo u području povezanoj sa dijelom grada gdje je put zatvoren;

Tabela koja pokazuje uticaj stvaranja pješačke zone na kvalitet vazduha u istorijskom centru Nuremberga <sup>(12) (13)</sup>

Zagađivač	Podaci za 1982/83. prije pješačke zone $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Podaci za 1988/89. poslije pješačke zone $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Sumpor dioksid (SO <sub>2</sub> )	33	28
Azot monoksid (NO)	122	86
Azot dioksid (NO <sub>2</sub> )	100	61
Azorni oksidi (NO <sub>x</sub> )	139	90
Ugljen monoksid	3 400	2 980
Čestice materije	77	64
Olovo (Pb)	0.249	0.248

- u istorijskom centru grada emisija azot dioksida smanjena je za oko 30%, ugljen monoksida i čestica materije za oko 15% — na šta je, prvenstveno, uticalo stvaranje pješačke zone.

### Smanjenje nivoa azot dioksida

Došlo je do suštinske promjene prostorne vazdušne strukture zagađenja azot dioksidom.

U periodu 1981–85. (prije zatvaranja puta), nivoi NO<sub>2</sub> iznad urbanizovanog područja formirali su pokrivač u obliku zvona/tegle. Nivoi zagađenosti bili su najveći u centru grada, sa godišnjim srednjim koncentracijama NO<sub>2</sub> od > 80  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u centru grada, koje su se smanjile na 35–40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u predgrađima.

U periodu 1993–97, nakon ograničenja saobraćaja u centru grada, struktura zagađenja NO<sub>2</sub> se promijenila, i sada ima oblik plitkog kratera iznad samog centra grada. Nivoi azot dioksida došli su na nekadašnji nivo zagađenja u predgrađima. Veće koncentracije NO<sub>2</sub> mogu se sada naći u zoni iznad sistema kružnog puta.

Iako se neka poboljšanja kvaliteta vazduha mogu pripisati boljim tehnologijama vozila, manjim emisijama (strožiji nacionalni i EU propisi), uvođenju ograničenja brzine, i prelasku sa privatnog na gradski prevoz, poboljšanje kvaliteta vazduha u centru grada može se neposredno povezati sa zatvaranjem ulica u centru grada za direktni saobraćaj.



Theresienstrasse  
(poslije obnove)

#### KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE <sup>(14)</sup>

- Opsežne konsultacije sa građanima bile su od presudnog značaja za dobijanje podrške za projekat.
- Postepena implementacija (usljed finansijskih ograničenja) dala je vremena građanima da prihvate plan, i vozačima da prilagode svoje ponašanje novonastaloj situaciji.
- Strogo nadgledanje situacije prije i poslije implementacije plana bilo je presudno za obezbjeđivanje dokaza u korist projekta.

## Studija 5 Strasbourg, FRANCUSKA

### „Stvaranje prostora za održivi transport”

Politika izmještanja automobila iz centra Strasburga, kako bi se stvorio prostor za gradski prevoz, autobuse, nove tramvajske linije, bicikliste i pješake, počela je 1992. implementacijom prvog „plana kruženja”. Plan je obuhvatio proširenje bez saobraćajne zone u centru grada, i zabranu kretanja privatnih automobila kroz centar. Pristup centru dozvoljen je tramvajima, autobusima, taksi vozilima, biciklistima i pješacima. Otvorene su dvije nove tramvajske linije, na prostoru koji su ranije koristili automobili.

Predviđanja o saobraćajnom metežu u centru grada, poslije izmještanja direktnog saobraćaja, nisu se obistinila. Došlo je do značajnog smanjenja broja vozila koja ulaze u centar grada.

Godine 1990, prije implementacije strategije, broj vozila u centru grada iznosio je oko 240 000 dnevno. Do 2000, taj broj je smanjen za više od 16 %, na 200 000 vozila dnevno. Prognoze ukazuju da bi, u slučaju da strategija nije usvojena, broj automobila u centru grada porastao na 300 000, tj. za 25 % do 2000. godine. Ovaj uspjeh je postignut u periodu ukupnog povećanja obima saobraćaja u području Strasburga.

Zbog prirode podataka, ne možemo zaključiti koji procenat saobraćaja je „nestao”: dio automobila se premjestio na

*kružne pravce, ali, ipak, značajan dio je nestao. Pored toga, strategija je dovela do povećanja upotrebe bicikala i gradskog prevoza, kao i upotrebe „parkiraj se-i-koristi prevoz” sistema.*

## ISTORIJAT

Grad Strasburg, smješten na obalama rijeke Rajne, karakterišu kanal, riječni prelazi i istorijske građevine i spomenici. Centar grada, smješten na ostrvu, nalazi se na Unescovoj listi svjetskog naslijeđa.

Tokom osamdesetih godina XX vijeka, grad se suočavao sa rastućim saobraćajnim problemima, a to su: česta zakrčenost saobraćaja, zagađenje vazduha i buka, i veliki broj saobraćajnih nesreća. Centar grada je postajao sve neprivačniji za posjetioce. Pored toga, okvir za obezbjeđivanje više prostora za sve veći broj privatnih automobila bio je ograničen, usljed istorijskog rasporeda ulica sa spomenicima i kulturno-istorijskim građevinama.

## STRATEGIJA: PLAN GRADSKE MOBILNOSTI

Glavni cilj plana bio je smanjenje dominacije privatnih automobila i povećanje upotrebe održivijih vrsta transporta, gradskog prevoza, bicikala i pješaćenja u centru grada.

Početkom 1990, donesena je odluka o izgradnji dvije nove tramvajske linije, koje bi opsluživale centar grada. Međutim, da bi se stvorio odgovarajući prostor za tramvajske linije, trebalo je izmjestiti automobilski saobraćaj.

Prvi korak preduzet je 1992, proširenjem zone bez saobraćaja u centru Strasburga na probni period. Kasnije je zona postala stalna, i dodatno proširena izgradnjom tramvajske linije B.

Osim toga, zabranjen je prolaz kroz centar grada za direktni saobraćaj, koji je ranije činio skoro 40 % ukupnog protoka saobraćaja. Prilaz kvartovima u centru grada i parkiralištima omogućen je uz pomoć velikog broja saobraćajnih „petlji”, međutim, nije moguće prelaziti iz jednog kvarta u drugi. Direktni saobraćaj preusmjeren je na velike bulevare na spoljašnjem kružnom putu ili na zaobilaznicama.

Obezbijeđen je ograničen lokalni prilaz u sami centar grada, kao i prilaz za dostavu robe. Uvedeno je plaćanje parkinga u centru, što je rezultiralo bržim prometom, i, time, efikasnijom upotrebom prostora. Biciklisti i pješaci imaju slobodan prilaz svim područjima.

Prva tramvajska linija, linija A, otvorena je 1994, a poslije nje i linija B koja je dovršena 2000. „Parkiraj se-i-koristi prevoz” stanice izgrađene su duž novih tramvajskih linija, a karta za parking je ujedno tramvajska karta za sve putnike parkiranog automobila. Na tramvajskim stanicama i u tramvajima obezbjeđeni su uslovi za osobe sa teškoćama u kretanju.

Plan je naišao na veliko neodobravanje, naročito vlasnika maloprodajnih objekata u centru Strasburga. Oni su se plašili da će im, tokom postavljanja tramvajskih linija, opasti promet zbog smanjenja pristupa trgovinama u centru grada, što se u stvari nije desilo. Takođe su se plašili da će pretvaranje centra grada u pješaćku zonu spriječiti kupce da obilaze

prodavnice, jer je zabranjen pristup automobilima u taj dio grada. Pokrenuta je snažna kampanja protiv projekta.

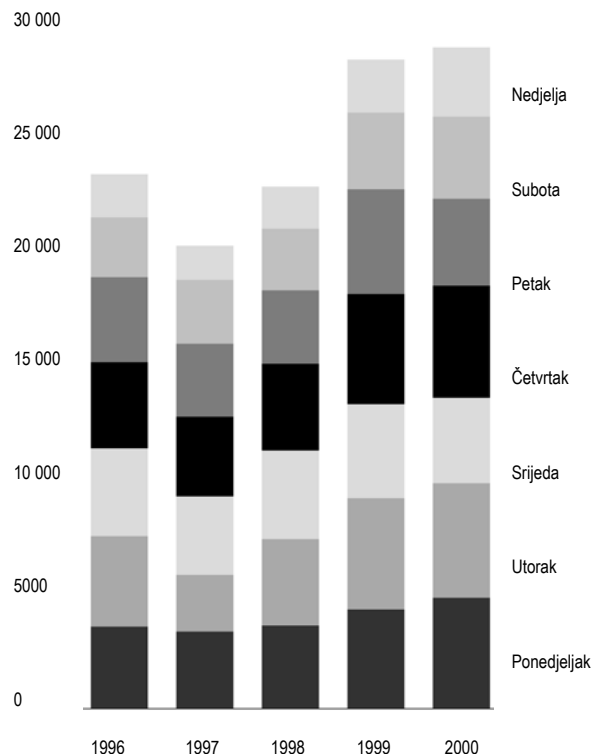
Preduzet je obuhvatan proces konsultacija sa lokalnim stanovništvom, preduzećima i lokalnim udruženjima, a gradska uprava je, u saradnji sa saobraćajnim firmama, sprovela aktivnu kampanju podizanja svijesti građana. Po prvi put je jedan francuski grad te veličine i značaja stavio na probu navike svojih građana u tolikoj mjeri.

Razvijena je strategija komunikacije sa građanima, upotrebom časopisa i lokalnih dnevnih novina ("CUS" časopis, "Dernières Nouvelles d'Alsace") i istaknuti poster svuda po gradu. Kampanja je imala za simbol medvjeda Bruna, koji je služio kao vizuelno pomagalo tokom radova na projektu. „Bruno” je upućivao vozače automobila i pješake na zaobilaznice, i takođe ih obavještavao o napredovanju radova. Osnovan je telefonski centar za pružanje odgovora na pitanja i žalbe.



**Medvjed Bruno** služio je kao maskota projekta, on je usmjeravao vozače tokom radova

### Broj biciklista koji koriste Porte Dauphine biciklističku stazu 1996–2000.



Kao dio gradske strategije prenamjene saobraćajnog prostora za održivije vidove saobraćaja, izgrađena je biciklistička staza duž kanala pored Porte Dauphine, koja obezbjeđuje pristup centru grada sa južne strane. U ovom dijelu grada došlo je do povećanja upotrebe bicikala u većini dana u sedmici.

## REZULTATI

### Protok saobraćaja

---

Godine 1990, približno 240 000 privatnih vozila ulazilo je u centar Strasburga; a 2000, približno 200 000. Procjene govore da bi, bez implementacije plana mobilnosti, broj vozila sada bio 300 000. Iako nije moguće utvrditi koliki se dio saobraćaja, “nestalog” iz centra grada, premjestio na druge ulice, očigledno je da je strategija dodjele saobraćajnog prostora održivijim vidovima saobraćaja, bila uspješna.

- Nije došlo do predviđenog saobraćajnog meteža. Poslije početne faze prilagođavanja vozači su se navikli na novi raspored ulica.
- Službe gradskog prevoza imaju koristi od projekta. Tramvajska linija A prevozila je preko 68 000 putnika

dnevno, tokom prve godine rada, a procijenjeno je da su tramvaji za 17 % smanjili saobraćaj u području Greater Strasbourg. Povećala se upotreba “Parkiraj se-i-koristi prevoz” opcije.

- Došlo je do značajnog prelaska sa privatnih automobila na upotrebu održivijih vidova saobraćaja: 72.5 % svih putovanja 1989. godine odvijalo se privatnim automobilima i 11 % gradskim prevozom, a 1999. godine, 60 % privatnim automobilima i 30 % gradskim prevozom.
- Povećana je upotreba bicikala.
- Dosadašnji uspjeh strategije dao je podstrek za još dvije tramvajske linije, koje će biti završene do 2010.



**Biciklistička staza-** na raskrsnici između Quai du General Koenig i ulice Brigade d'Alsace Lorraine (lijevo)  
**Place Kléber** (desno)

## Prihvatanje strategije

---

Snažan otpor, koji su neke grupe pokazivale prema projektu, ustupio je mjesto opštem prihvatanju, tako da se politika pokazala uspješnom. Projekat nije doveo do smanjenja prometa maloprodajnih objekata, već su, naprotiv, neki od njih ostvarili povećanje prihoda.

Neki trgovci i lokalni stanovnici sada traže da se njihove ulice pretvore u pješačke zone ili da se uvede naplata parkiranja u njima. Pretvaranje dijelova grada u pješačke zone povećava vrijednost nekretnina, a naplata parkinga stimulira brži promet i rezultira većim prihodom.

## Kvalitet života

---

Izmještanje automobila iz centra grada, kako bi se stvorio prostor za pješake i bicikliste, doprinijelo je poboljšanju kvaliteta života, kako stanovnika, tako i turista. Trg Kleber, historijsko središte grada, kojim je nekada prolazilo 50 000 vozila dnevno, preuređen je u glavnu atrakciju. Pješaci mogu uživati u tišim, čistijim i bezbjednijim površinama bez automobila, gdje samo tramvaji i biciklisti imaju pristup (sa izuzetkom perioda za automobile koji dostavljaju robu za vozila hitne pomoći).

## KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE <sup>(15)</sup>

- **Važno je imati snažnu političku viziju i biti posvećen iznalaženju održivijih rješenja, čak i u slučaju protivljenja lokalnih struktura i samih građana.**
- **Sprovesti opsežne konsultacije.**
- **Pružiti jasna i redovna obavještenja o napredovanju projekta.**
- **Prilikom prenamjene saobraćajnog prostora uvijek istaći opipljive „koristi“.**

## Studija 6 Gent, BELGIJA

*Godine 1997, Gent je implementirao plan mobilnosti u centru grada, u cilju rješavanja problema prekomjernog automobilskeg saobraćaja koji je dominirao ulicama i trgovima grada. Plan je obuhvatio zatvaranje centra grada za sav direktni saobraćaj, kao i veliki broj strategija upravljanja saobraćajem, radi obezbjeđivanja osnovnog pristupa i poboljšanja gradskog prevoza, i radi obezbjeđivanja mogućnosti kretanja za bicikliste i pješake.*

*Iako nemamo na raspolaganju rezultate mjerenja protoka saobraćaja, zapažanja gradske službe za mobilnost pokazuju da nije došlo do saobraćajnog meteža, i da je dio saobraćaja, u stvari, nestao.*

*Uključili smo ovu studiju kao primjer grada koji se suočavao sa ozbiljnim saobraćajnim problemima, i, u isto vrijeme, sa snažnim otporom nekih grupa prema bilo kom planu rješavanja tih pitanja. I pored svih izazova, politička podrška za inovativni plan mobilnosti bila je postojana. Plan je implementiran i, uopšteno, se smatra velikim uspjehom.*

*Sami centar grada, sada bez automobilskeg saobraćaja, predstavlja živo mjesto, popularno kod stanovnika i posjetilaca. Službe gradskog prevoza sada su pouzdane, imaju sve veću podršku, a sve veći broj ljudi koristi i bicikla.*

## ISTORIJAT

Grad Gent ima složenu strukturu u kojoj se odražava duga evolucija, još iz srednjeg vijeka, kada je bio drugi grad po važnosti u sjevernoj Evropi, poslije Pariza. Centar grada pokriva veliku površinu, ali nema utvrđeno središte; umjesto toga, sastoji se od velikog broja trgova i uskih ulica, sa rijekom Leie, koja protiče kroz centar. Tokom osamdesetih, centar grada trpio je negativne uticaje rastućeg obima automobilskeg saobraćaja, uključujući zakrčenost, zagađenje vazduha i buku. Zagađenost vazduha i vode uticali su na oštećenje istorijskih građevina i spomenika u centru grada. Gradski prevoz imao je malu, ili nikakvu, prednost, a uslovi za bicikliste i pješake su se pogoršavali. Iako broj saobraćajnih nesreća nije bio pretjerano veliki, postojao je opšti osjećaj nedostatka sigurnosti. Gradske ulice i trgovi, godinama preuređivani za potrebe automobilskeg saobraćaja, postajali su sve neprivačniji.

Saobraćajne prognoze predviđale su znatno povećanje automobilskeg saobraćaja, tako da je pokretanje akcije bilo neophodno. Međutim, na osnovu ranijeg iskustva, znalo se da je regulisanje saobraćaja u centru grada pravi izazov. Godine 1987, uveden je plan „saobraćajnih ćelija“, ali je obustavljen poslije pet mjeseci zbog protivljenja i protesta vlasnika maloprodajnih objekata.

## STRATEGIJA: PLAN MOBILNOSTI CENTRA GENTA

Prvi korak u rješavanju saobraćajnih problema u gradu preduzet je 1993, usvajanjem strategije za bicikliste,





Gent "P" (*parking*) put (*lijevo*) i gradski centar bez automobila (*desno*)

koja se sastojala od niza mjera za poboljšanje biciklističke infrastrukture u gradu. Plan mobilnosti centra grada uslijedio je 1997. godine.

Glavni cilj plana mobilnosti je stvaranje grada koji je dobar za život, u kome se poklanja pažnja svim vidovima transporta, a prednost daje pješacima, biciklistima i gradskom prevozu. Plan se sastoji od sljedećih elemenata:

- Izmještanje direktnog saobraćaja privatnim automobilima, stvaranjem velikih pješačkih zona (ukupno 35 ha) i uvođenje mjera koje regulišu protok saobraćaja. Na taj način daje se više prostora pješacima, biciklistima i gradskom prevozu.
- P-put (parking put) oko centra grada omogućava optimalan pristup svim destinacijama, a naročito podzemnim parking garažama. Sistem upravljanja parkiranjem omogućava brzo pronalaženje slobodnih mjesta.
- Uvedeno je ograničenje brzine saobraćaja u centru grada:

u pješačkoj zoni ono iznosi 5 km na sat (16), za one koji imaju dozvoljen motorizovan pristup.

- Obnovljene su ulice i trgovi, kako bi centar grada izgledao privlačniji stanovnicima i posjetiocima.
- O poštovanju saobraćajnih propisa staraju se dva uniformisana policajca koji patroliraju centrom na biciklima. Nepravilno parkirani automobili se odvoze.

Pripreme za implementaciju strategije započele su 1995. Tokom 1996, održano je preko 300 javnih tribina, kao dio opsežnog procesa konsultacija sa svim zainteresovanim stranama. Uvedena je komunikaciona strategija, u cilju pravovremenog pružanja informacija o zatvaranju puteva, koja se sastojala od radio i televizijskih reklama, postera i mapa sa predloženim promjenama plana saobraćajnica, koji su slati svim domaćinstvima (preko 110 000); uvedena je telefonska linija za pružanje informacija. 3. novembra 1997, tokom noći, centar grada je zatvoren za direktni saobraćaj.

Plan je dočekan sa znatnim protivljenjem, naročito vlasnika maloprodajnih radnji u centru grada, kao i drugih grupa koje su predviđale saobraćajni metež u dijelovima grada blizu ulica u kojima je zabranjeno kretanje automobila. I pored otpora, politička podrška strategije bila je postojana. Politička većina u gradu podržavala je plan, a uz snažnu saradnju između lokalnih političara i gradske uprave omogućen je nastavak sprovođenja plana.



## REZULTATI

### Protok saobraćaja

Nisu nam dostupni podaci o protoku saobraćaja u centru grada, prije njegovog zatvaranja za direktni saobraćaj, kao ni u susjednim ulicama, poslije implementacije plana mobilnosti. Međutim, zapažanja gradske službe za mobilnost potvrđuju da, osim kratkotrajnog početnog povećanja zakrčenosti saobraćaja, nije došlo do predviđenog dugoročnog saobraćajnog meteža, jer su se vozači prilagodili novom rasporedu saobraćajnica. Dok se dio saobraćaja premjestio na susjedne ulice, jedan dio je izgleda i potpuno nestao.

„Nije došlo do predviđenog zakrčenja saobraćaj. Iako se obim saobraćaj u nekim ulicama oko pješačke zone povećao, ovaj problem se javlja samo u periodu saobraćajnog špica, ali taj problem je postojao i prije stvaranja pješačke zone.” (Peter Vansevenant, direktor Službe mobilnosti, Gent)

### Gradski prevoz

Upotreba gradskog prevoza porasla je za 3–5 %, što predstavlja 3 000–5 000 putnika dnevno, tokom prve dvije godine od implementacije plana. Službe gradskog prevoza, tramvaji i autobusi, postali su brži i pouzdaniji. Ukupno 80 % tramvaja i trolejbusa kreće se odvojenim trakama u centru grada, a na njihovo kruženje sada ne utiču problemi parkiranih automobila i zakrčenja saobraćaja.

Pored toga, povećana je upotreba bicikala, a početni monitoring ukazuje da je broj saobraćajnih nesreća smanjen za oko 30 %.

## Kvalitet života

Iako su neke grupe, uglavnom vlasnici maloprodajnih objekata, i dalje protiv projekta, stanovnici i posjetioци grada nalaze da je implementacija plana mobilnosti uspješna.

“Uprkos početnim kritikama, velika pješačka zona u centru grada doprinijela je stvaranju prijatnog i živog centra grada. Sada je moguće organizovati raznovrsne događaje (umjetnički festivali na otvorenom, muzički događaji na otvorenom), u izuzetno lijepom okruženju. Bolja je i atmosfera za kupovinu, jer automobili više ne smetaju kupcima.” (Peter Vansevenant)

### KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE <sup>(17)</sup>

- “Kominikacija, komunikacija, komunikacija”
- Kada se ograničava prostor privatnim automobilima, odmah treba ponuditi nešto zauzvrat — na primjer, ljepše trgovе i ulice, bolje uslove za bicikliste, pouzdanije službe gradskog prevoza.

## Studija 7 Kembridž, ENGLESKA

*U januaru 1997, Okružno vijeće Kembridžšajra uvelo je 18-mjesečni eksperimentalni plan prenamjene saobraćajnog prostora u centru grada, kao prve faze saobraćajnog plana za centar Kembridža. Zatvaranje Bridge ulice za direktni saobraćaj značilo je uklanjanje približno 9 000 vozila dnevno. Lokalnim autobusima, taksijima i ovlaštenim vozilima za iznajmljivanje omogućen je pristup centru uz pomoć niza automatskih hidrauličnih stubića.*

*Uprkos početnom otporu prema šemi, zbog porasta zakrčenja u susjednim ulicama, ograničenog pristupa i pada prometa, detaljno ispitivanje, poslije prve godine sprovođenja projekta, pokazalo je da je eksperimentalno zatvaranje bilo uspješno, tako da je poslije 18 mjeseci ono postalo stalno. U avgustu 1999, sprovedena je druga faza plana, tj. zatvaranje Emmanuel ulice za direktan saobraćaj privatnim automobilima.*

*Iako ne možemo utvrditi procenat saobraćaja koji je nestao kao rezultat zatvaranja Bridge i Emmanuel ulica, u obadva slučaja došlo je do značajnog smanjenja saobraćaja na zatvorenim saobraćajnicama (u Bridge ulici — 85 %, u Emmanuel ulici — 78 %), a da, pri tome, nije izazvano neočekivano povećanje na ostalim ulicama u području. Monitoring rijeke Kem ustanovio je da je kretanje vozila preko rijeke smanjeno za oko 6 000 vozila dnevno, poslije zatvaranja navedenih saobraćajnica. Nije došlo do predviđenog saobraćajnog meteža i povećanja zakrčenja.*

## ISTORIJAT

Kembridž je univerzitetski grad sa istorijskim centrom koji karakteriše srednjovjekovni raspored ulica, mnogobrojne fakultetske zgrade izuzetne arhitektonske vrijednosti, i uski mostovi preko rijeke Kem. Preko tri miliona turista posjeti grad svake godine.

Negativne posljedice motorizovanog saobraćaja u centru grada veoma su velike. Zakrčenje saobraćaja je uobičajena pojava, a službe gradskog prevoza često kasne. Uslovi na ulicama u centru neprihvatljivi su u i pogledu bezbjednosti i kvaliteta životne sredine i vazduha. Saobraćaj je glavni izvor zagađenja vazduha u Kembridžu, a zagađivači i čestice materije ostaju zarobljeni u ulicama "kanjonima". Godine 1999, količina azot dioksida prelazila je evropsku granicu na 24 od 27 mjernih mjesta u Kembridžu.

Prognoze su predviđale povećanje nivoa saobraćaja od 18 %, do 2016, ukoliko se grad i njegova okolina ne budu dalje razvijali. Međutim, uzevši u obzir planirani razvoj, obim saobraćaja bi porastao za 27- 48 %, a takva situacija je smatrana neodrživom.

## STRATEGIJA - SAOBRAĆAJNI PLAN ZA CENTAR KEMBRIDŽA

Saobraćajni plan za centar Kembridža ima za cilj smanjenje uticaja saobraćaja, tako što podstiče veću upotrebu gradskog prevoza, bicikala i pješaćenje. Cilj plana nije da zabrani automobile, već da njihovu upotrebu učini manje privlačnom.

Strategija upravljanja potražnjom sastoji se od ograničavanja pristupa privatnim automobilima u centar grada, i to izmještanjem direktnog saobraćaja (istraživanja pokazuju da 50 % ukupnog saobraćaja u centralnom području nema potrebu za pristupom centru). Osim toga, uvedena su ograničenja parkiranja i povećana je cijena parkinga, tako da dva sata na parkingu koštaju više od povratne karte „parkiraj se-i-koristi prevoz“ za cijeli dan. Uporedo sa poboljšanjem službi gradskog prevoza, naročito „parkiraj se-i-koristi prevoz“ sistema, infrastrukture za bicikliste i pješake, i uljepšavanjem izgleda gradskih ulica, podstakla se veća upotreba održivijih vidova prevoza.

Eksperimentalno zatvaranje Bridge ulice, sprovedeno je u januaru 1997. godine. To je prvi korak u ograničavanju pristupa privatnim automobilima. Kompjuterski model



Impresija umjetnika o preuređenoj Bridge ulici, poslije njenog zatvaranja za direktni saobraćaj 1997.



Bridge ulica (prije ograničenja saobraćaja)

protoka saobraćaja predvidio je značajno povećanje saobraćaja u nekim obližnjim ulicama, a regulacija semafora prilagođena je novim predviđenim obrascima saobraćaja.

Sprovedene su intenzivne konsultacije sa svim zainteresovanim stranama. Održani su javni skupovi, izložbe i specijalni sastanci sa lokalnim grupama. Dijeljen je propagandni materijal. Pored manjih izmjena plana, u cilju poboljšanja lokalnog pristupa, ovi skupovi su bili i prilika da se istaknu dugoročne koristi smanjenja saobraćaja i zagađenja. U cilju zadobijanja podrške, usvojena je aktivna politika obavještanja medija o razlozima i koristima plana.

Mnoge lekcije naučene prilikom zatvaranja Bridge ulice primijenjene su kasnije, tokom implementacije druge faze prenamjene saobraćajnog prostora, zatvaranjem Emmanuel ulice za direktan saobraćaj privatnim vozilima. Ova faza plana bila je takođe uspješna. Kao i u slučaju zatvaranja Bridge ulice, otpor prema šemi se smanjivalo kako su pozitivne koristi zatvaranja ulice i poboljšanja alternativnih vidova saobraćaja postajale očigledne.

## REZULTATI

### Protok saobraćaja

---

Saobraćaj na Emmanuel ulici smanjen je za oko 9 000 vozila (-78 %), i za oko 5 000 (-57 %) na obližnjem Parksideu, što se i očekivalo po zatvaranju ulice za direktni saobraćaj. Međutim, samo 2 000 dodatnih vozila zabilježeno je na glavnim saobraćajnicama u blizini (East i Maids ulice).

Upoređujući protok saobraćaja iz 1997. godine, prije zatvaranja Bridge ulice, i 1999, poslije zatvaranja Emmanuel ulice, mjerenja su pokazala da 6 000 vozila manje prelazi rijeku Kem (koja predstavlja fizičku prepreku jer teče kroz centar grada), u periodu 7.00 –19.00. Monitoring saobraćaja nakon zatvaranja Bridge i Emmanuel ulica ukazuje na smanjenje protoka saobraćaja preko rijeke Kem, sa 77 119 vozila 1997.godine, na 69 792 vozila 2000, tokom 12-časovnog perioda.

### Kvalitet vazduha

---

Mjerenja kvaliteta vazduha prije i tokom eksperimenta pokazuju da se, između 1997. i 1999, situacija popravila ili ostala konstantna na 16, od 18 mjernih mjesta. Utvrđeno je da se nivo PM10s (čestica materije) smanjio za oko 5 %, usljed promjena obima i vrsta saobraćaja u Magdalene ulici, koja je produžetak Bridge ulice.



Bridge ulica ( poslije njenog zatvaranja za direktni saobraćaj)

## Maloprodajna trgovina

Podaci koje je sakupila Grupa vlasnika malotrgovina u Kembridžu ne ukazuju na značajan pad prometa zbog zatvaranja Bridge ulice, ali pokazuje da je teško izolovati uticaj zatvaranja ulica od ostalih trendova, npr. vrijeme, jačina lokalne valute (sterling), kvalitet proizvoda, opšta ekonomska situacija, itd. Protivljenje lokalnih trgovaca smanjivalo se kako su pozitivni aspekti šeme postajali evidentniji. Posebno je pješačka oblast oko Magdalene mosta postala popularna za turiste; mnoge maloprodajne radnje pretvorene su u restorane i kafiće.

## Kvalitet života

Nakon izmještanja direktnog automobilskog saobraćaja, pješaci i biciklisti mogu uživati u čistijem, tišem i bezbjednijem okruženju gradskog centra. Korisnici gradskog prevoza imaju koristi, jer štede vrijeme zahvaljujući smanjenju zakrčenja i uspostavljanju više direktnih linija. Preuređenje Bridge ulice, kao odgovor na zahtjeve lokalnih stanovnika, završeno je u septembru 2001. godine.

## KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE <sup>(18)</sup>

- Sakupiti statistike o kvalitetu vazduha i prometu trgovine prije implementacije šeme, kako bi se obezbijedila snažna osnova za argumentaciju. Identifikovati mjernu osnovu, i unaprijed jasno navesti šta će biti mjereno i na koji način.
- Uključivanje medija je od izuzetne važnosti, kako bi se shvatilo na koji način se zatvaranje saobraćajnica uklapa u širu dugoročnu sliku.
- Taktike su veoma važne, jer nekada treba prevazići kratkoročne probleme da bi se postigle dugoročne koristi.
- Uključiti zainteresovane strane i stanovnike u proces izrade plana, kroz proces opsežnih javnih konsultacija.

## Studija 8 Oxford, ENGLESKA

*1. juna 1999. godine, ograničen je pristup privatnim automobilima u centar grada, zatvaranjem glavne High ulice. Ovo zatvaranje, kao dio oksfordske integrisane transportne strategije (OTS), pored drugih promjena vezanih za upravljanje saobraćajem u centru grada, predstavlja najznačajniju promjenu transportnog sistema u Oxfordu, u zadnjih 25 godina.*

*Predviđeni porast zakrčenja saobraćaja, kao rezultat zatvaranja centra grada, nije se desio. Tokom 12-mjesečnog perioda, između juna 1999. i juna 2000, protok saobraćaja na unutrašnjem koridoru smanjen je u prosjeku za 20 %. Protok saobraćaja na spoljašnjem koridoru tokom istog perioda ostao je uglavnom neizmijenjen, sa neznatnim smanjenjem od 1,3 %. Izgleda da je dio saobraćaja nestao. Smanjenje broja parkiranih automobila u centru grada odrazilo se na porast korišćenja „parkiraj se-i-koristi prevoz” sistema. Kvalitet vazduha znatno se poboljšao u centralnom području grada.*

*Prelazak sa upotrebe privatnih automobila na ostale vidove transporta pruža jasne dokaze o uspjehnosti integrisane transportne strategije. Godine 1991, 54 % ljudi koristilo je privatne automobile, 27 % autobuse i 11 % bicikla. Do 2000, 39 % je koristilo automobile, 44 % autobuse i 11 % bicikla.*

## ISTORIJAT

Oxford je istorijski univerzitetski grad, sa gradskim centrom koga karakterišu srednjovjekovna mreža ulica i građevine. Sa tri strane grad okružuje rijeka Isis. Susjedno područje razvođa je dominantno ruralno, sa približno 78 500 putovanja u grad dnevno, (tokom 12-časovnog perioda). Grad je popularna turistička destinacija.

Tokom osamdesetih, grad je doživio pogoršanje ekoloških uslova, uključujući povećanje nivoa zagađenosti vazduha i buke, kao rezultat povećanog obima automobilskog saobraćaja. Zagađenost je imala negativan uticaj kako na istorijsko tkivo grada, tako i na kvalitet života u njemu. Zakrčenje saobraćaja postajalo je sve veći problem, uticalo je na brzinu, a time i na privlačnost transportnih službi. Dominacija privatnih motorizovanih vozila negativno se odražavala na uslove za pješake i bicikliste.

## STRATEGIJA: OKSFORDSKA INTEGRISANA TRANSPORTNA STRATEGIJA

Godine 1993, sprovedene su prve faze „integrisane transportne strategije za Oxford”. Ciljevi strategije bili su:

- smanjenje problema zakrčenosti i ekološkog zagađenja izazvanih saobraćajem;
- poboljšanje opšteg kvaliteta života u centru grada;
- podsticanje da gradski prevoz, pješaćenje i upotreba bicikala postanu privlačnija alternativa od upotrebe privatnih automobila;





**High Street ulica** — prije (*lijevo*) i poslije (*desno*) promjena u centralnoj oblasti

- poboljšanje bezbjednosti na putevima;
- promocija ekonomske vitalnosti;
- obezbjeđenje odgovarajućeg pristupa i bolje dostupnosti za osobe sa otežanim kretanjem.

U cilju implementacije paketa mjera za upravljanje saobraćajem, upotrijebljen je “korak-po-korak” pristup. Zbog toga, zatvaranje puteva od koga se očekivalo da poboljša ekološke uslove u centralnoj oblasti grada, sprovedeno je tek poslije implementacije postepeno uvođenog petogodišnjeg plana, čiji cilj je bio podsticanje ljudi da pređu sa upotrebe automobila na održivije vidove transporta. Te mjere su obuhvatale: proširenje i poboljšanje sistema „parkiraj se-i-koristi prevoz”, poboljšanje kapaciteta za bicikliste, davanje prioriteta autobuskim linijama, i ograničavanje parkiranja u centralnoj oblasti.

U cilju prelaska na sljedeću fazu integrisane transportne strategije za Oksford, pored opsežnog procesa

konsultacija, trebalo je sprovesti i istraživanje javnog mnijenja, zbog obima predloženih promjena putne mreže. Dobijeno je odobrenje, i radovi na izmjeni saobraćajnica u centru grada počeli su u septembru 1998. 1. juna 1999, izvršena je prenamjena saobraćajnog prostora, koja je značila pretvaranje najvažnijih trgovačkih ulica (Cornmarket ulica i zapadni dio Broad ulice) u pješačke zone, i zatvaranje High Street i St Aldates ulica za dnevni saobraćaj. Dodatne izmjene u upravljanju saobraćajem obuhvatile su uvođenje prioriternih autobuskih linija i infrastrukture neophodne za smanjenja saobraćaja, i uređivanje prilaza i parkinga.

U periodu koji je prethodio implementaciji projekta organizovana je javna kampanja. Brošure, reklame na autobusima i table sa posterima širom grada, pružali su informacije o predstojećim promjenama. Sve je bilo popraćeno i serijom članaka u novinama tokom zadnje dvije sedmice do pokretanja integrisane strategije. Svi ovi promotivni materijali pozivali su ljude da kontaktiraju gradsko i oblasno vijeće i postavljaju pitanja o planu.



Plan je dočekan sa protivljenjem, zasnovanim na vjerovanju da će se zakrčenje saobraćaja na dvije glavne saobraćajnice u gradu pogoršati. Vlasnici malotrgovina su se plašili da će izgubiti prilaz za dostavu robe i da će opasti promet te iste robe. Članci o projektu, objavljeni u novinama, još više su doprinisili ovoj zabrinutosti.

Sproveden je detaljan monitoring situacije. Centralna vlada odobrila je integrisanu strategiju za Oksford 1993, pod uslovom da se proširi postojeći program monitoringa saobraćaja i da se uključe elementi kao što su vrijeme polaska autobusa i mjerenje protoka pješaka, kako bi se, na taj način, u potpunosti nadgledao uticaj projekta. Finansijska podrška Evropske komisije za EMITS<sup>(19)</sup> projekat (Ekološki monitoring integrisanih transportnih strategija /Environmental Monitoring of Integrated Transport Strategies/), kroz LIFE '95 program, omogućila je monitoring dodatnih aspekata strategije, na primjer, njenog uticaja na zagađenje vazduha i ekonomsku vitalnost.

## REZULTATI

### Početni obim saobraćaja

Početni rezultati objavljeni u prvom privremenom izvještaju<sup>(20)</sup>, za period jun 1999. /jun 2000, identifikovali su smanjenje protoka saobraćaja za 23 % na unutrašnjem kordonu, u drugoj polovini 1999, a u prvoj polovini 2000. iznosilo je 18 %, usljed neznatnog povećanja protoka saobraćaja.

Obim saobraćaja na spoljašnjem kordonu, tokom ovog

perioda, ostao je uglavnom nepromijenjen, sa neznatnim smanjenjem od 1,3 %. Nije došlo do povećanja saobraćaja na „unutrašnjem kružnom putu”, usljed premještanja dijela saobraćaja iz High Street ulice. Na Marston Ferry putu došlo je do povećanja obima saobraćaja od 12 %, a u Donnington Bridge ulici, između 10 i 16 %. Ovo povećanje saobraćaja bilo je u skladu sa predviđanjima.

Mjerenja protoka saobraćaja, na unutrašnjem i spoljašnjem kordonu, ukazuju da je dio saobraćaja „nestao”. Poslije početne faze prilagođavanja, nije došlo do predviđenog zakrčenja saobraćaja.

### Poređenje saobraćaja tokom dvogodišnjeg perioda

Nastavak monitoringa, tokom 2000, omogućio je precizniju procjenu saobraćajnih podataka, tako što su upoređeni podaci za cijelu, kalendarsku 2000. i 1998. godinu. Podaci su potvrdili da je smanjenje protoka saobraćaja u centralnom području ostalo stabilno, bez većih, nepredviđenih povećanja na drugim mjestima<sup>(21)</sup>.

Upoređujući 2000. i 1998. godinu, utvrđeno je da je protok saobraćaja na unutrašnjem kordonu smanjen u prosjeku za 17 %, na svim njegovim tačkama, krećući se od -33 % do -6%.

Protok saobraćaja na spoljašnjem kordonu neznatno je smanjen za oko 0,5 %, što iznosi približno 500 vozila dnevno. Kako ovo smanjenje prati trend prisutan u prethodnim godinama, moglo bi se zaključiti da integrisana strategija nema veći uticaj.

Na putu Marston Ferry, B4495, došlo je do povećanja saobraćaja od 6,5 %, u poređenju sa prosjekom iz 1995/98. Međutim, prosječan protok i dalje se kreće u granicama prethodnih godina, i ispod povećanja predviđenog Saturn modelom, tako da se smatra stabilnim. Protok saobraćaja u Donnington Bridge ulici povećao se za 12 %, u poređenju sa prosjekom iz 1995/98, što je malo više od predviđenog povećanja od 10 %.

Analiza protoka saobraćaja na različitim lokacijama na kružnom putu oko grada ne pokazuje nikakav očigledan neposredan uticaj poslije promjena u centru grada 1999. godine. Međutim, s obzirom da na kružni put utiče veliki broj faktora moguće je da su se desile promjene koje se ne mogu vidjeti u prosječnim podacima.

### Korisnici autobusa i “parkiraj se-i-koristi prevoz” sistema

Rezultati prvog privremenog izvještaja za šestomjesečni

period, poslije mjerenja u junu 1999, pokazuju porast korišćenja autobusa za 8–9 %. Taj nivo zadržao se do kraja 2000. U brojkama, ovaj porast iznosi približno 2 000 novih putnika dnevno, što je dvostuko više od približno 900 ljudi koji dnevno koriste parkinge u centralnom području. Kada se uporede podaci iz 1998. i 2000, došlo je do značajnog povećanja korišćenja tri od četiri “parkiraj se-i-koristi prevoz” parkirališta.

### Protok pješaka

Mjerenje protoka pješaka u centralnom području, tokom jeseni 2000, pokazuje povećanje od 8,5 % ukupnog protoka, na svim mjestima tokom dvodnevno monitoringa, u poređenju sa 1998. godinom, što iznosi približno 6 000 ljudi. Godišnja mjerenja na unutrašnjem kordonu pokazuju povećanje kretanja pješaka na svim prilazima, u odnosu na 1998. Ova povećanja označavaju promjenu trenda smanjenja broja pješaka koji je bio prisutan tokom devedesetih godina XX vijeka.



Cornmarket ulica — prije (lijevo) i poslije (desno) promjena u centralnoj oblasti

## Prelazak na druge vidove saobraćaja

Godišnja klasifikovana mjerenja pokazuju da je došlo do značajnog smanjenja upotrebe privatnih automobila tokom dana. Godine 2000, 39 % ljudi koristilo je automobile, 44 % autobuse i 11 % bicikla. Dok je, na primjer, 1991. godine, prije implementacije integrisane strategije, 54 % koristilo automobile i 27 % autobuse (procenat biciklista nije se promijenio).

## Kvalitet vazduha

Kvalitet vazduha, mjeren na preko 40 mjesta u gradu, značajno se poboljšao. Za samo nekoliko sedmica od zatvaranja ulica, primijećeno je smanjenje čestica materije od 25 %, u Cornmarket ulici, dok je nivo ugljen monoksida u St. Aldates ulici smanjen za 75 %. Većina mjesta u gradu pokazuje smanjenje nivoa azot dioksida.

## Maloprodajna aktivnost

Uzorak od devet maloprodajnih objekata u centralnom području ukazao je na opadanje prometa u periodu od juna 1999. godine do juna 2000, i taj trend se nastavio sve do kraja 2000. Međutim, mnoge malotrgovine širom zemlje suočavale su se sa teškoćama, vezanim, naročito, za veliku vrijednost britanskog sterlinga, što je uticalo na broj stranih turista. Ipak, povjerenje u grad Oksford i dalje je veliko, a stopa upražnjenosti od 1 % (2001) za maloprodajne jedinice veoma je niska.

## Reakcija medija / javno prihvatanje strategije

Izvjestavanje o projektu u medijima bilo je podijeljeno. Zakrčenost vazduha i kašnjenja, izazvani početnom konfuzijom i izmještanjem saobraćaja, uticali su da se integrisana strategija proglasi neuspješnom. Međutim, skoro svi ovi problemi bili su kratkotrajni, a prihvatanje projekta od strane medija i javnosti je raslo, kako su, pored ostalih mjera, prednosti okruženja bez saobraćaja postajale očiglednije.

### **KLJUČNI FAKTORI USPJEHA/ NAUČENE LEKCIJE <sup>(22)</sup>**

- Postepena, “korak-po-korak”, implementacija integrisane strategije bila je presudna za uspjeh projekta prenamjene saobraćajnog prostora.
- Obuhvatan monitoring velikog broja elemenata, prije i poslije zatvaranja puta, obezbijedio je argumente u prilog projektu.
- Samo mali dio ulica pretvoren je u pješačke zone, što je uticalo na uspješno očuvanje pješačkih i maloprodajnih aktivnosti.
- Efikasano promovisanje plana, povezano sa obuhvatnom strategijom komunikacije, omogućilo je saobraćajnim planerima i političarima da istaknu važnost promjene saobraćajnog ponašanja, jer održavanje statusa quo nije održivo, kao i koristi koje će projekat donijeti, u pogledu poboljšanja ekoloških uslova, prijatnosti i dostupnosti za sve građane.

# PRUŽANJE SMJERNICA

## KONSULTACIJE I KOMUNIKACIJA PRIJE IMPLEMENTACIJE

- ▶▶ Potrebno je razvijati obuhvatnu strategiju komunikacija i konsultacija, na samom početku, jer prenamjena saobraćajnog prostora može izazvati protivljenje javnog mnijenja. U svim navednim primjerima, postojao je dug period konsultacija sa svim zainteresovanim stranama, koji je obuhvatio javne skupove i ciljane sastanke sa različitim grupama (kao što su stanovnici nekog područja i vlasnici malotrgovina). Informisanje javnosti u svakoj fazi procesa veoma je važno. U Vauxhall Cross projektu, određen je službenik za komunikacije, posvećen projektu, što se pokazalo presudnim za održavanje dobrih odnosa sa javnošću.
- ▶▶ Neophodna je politička podrška plana. Potrebno je uključiti lokalne političare u svaku fazu procesa. Možete koristiti ovaj priručnik da bi donosiocima politike iznijeli pozitivne primjere prenamjene saobraćajnog prostora. Bilo bi korisno pokazati vezu između ciljeva projekata prenamjene saobraćajnog prostora, i nacionalnih i evropskih smjernica politike održivog razvoja (npr. Plans de Déplacements Urbains u Francuskoj, Planovi za lokalni transport u Ujedinjenom Kraljevstvu, i Direktive EU o kvalitetu vazduha).

- ▶▶ U cilju testiranja nekih mjera koje želite da primijenite, i upoznavanja javnosti sa potencijalnim koristima okruženja bez automobila, učestvujte na evropskim godišnjim manifestacijama "sedmica mobilnosti" i "dan bez automobila" (web sajt: <http://www.mobilityweek-europe.org>).

## PLANIRANJE I IMPLEMENTACIJA

- ▶▶ Tokom faze planiranja, izvršiti detaljno mjerenje i monitoring stanja prije sprovođenja projekta, uključujući protok saobraćaja, kvalitet vazduha i statistike o poslovanju maloprodajnih objekata. A zatim, vršiti neposredan monitoring istih parametara, u redovnim intervalima, poslije implementacije plana prenamjene puteva. Na taj način, mogu se dobiti važni dokazi u prilog uspješnosti projekta.
- ▶▶ Precizan kompjuterski model može pomoći u dobijanju podrške za projekat, naročito saobraćajnih inženjera. Pored toga, predviđanja dobijena uz pomoć modela, mogu pomoći modifikaciju nekih djelova plana, kao što je bio slučaj sa podešavanjem redosljeda semafora u Wolverhampton projektu.
- ▶▶ Izgradnja modela projekta može biti korisna za dobijanje podrške za projekat (npr. Vauxhall Cross, London), i može omogućiti zainteresovanim stranama, koje ne moraju biti stručnjaci za saobraćaj, da shvate njegove ciljeve.
- ▶▶ Potrebna je fleksibilnost kada se radi o konsultacijama radi prilagođavanja plana, ali ne u pogledu onih koje ga podrivaju. Na primjer, u Kembridžu, nezatno su modifikovana prava prilaza lokalnih stanara, što je imalo za rezultat da podrška javnosti za plan znatno poraste.

- ▶▶ Prenamjenu saobraćajnog prostora treba posmatrati kao dio integrisane strategije. Ako vozačima automobila ograničite prostor, budite spremni da im pružite nešto zauzvrat, na primjer, ljepši izgled grada, bolje službe gradskog prevoza ili bolje uslove za upotrebu bicikala. Cilj prenamjene saobraćajnog prostora nije da oteža život vozačima automobila, već da unaprijedi opcije mobilnosti i kvalitet gradskog života.
- ▶▶ Detaljno istražiti različite opcije sprovođenja projekta. Predstavljene studije sadrže različite pristupe. U Nurembergu i Wolverhamptonu, uspješna implementacija postignuta je iz više faza, u toku nekoliko godina. U Vauxhall Crossu, Kembriđu i Strasburgu, prenamjena saobraćajnog prostora prvo je izvršena tokom eksperimentalnog perioda, a u Oksfordu, Kajaniju i Gentu, automobili su izmješteni iz glavnih dijelova centra grada preko noći. Svaki pristup dao je određene rezultate koji su doprinijeli uspjehu šeme.
- ▶▶ U početnim fazama planiranja donijeti dugoročnu strategiju za primjenu novih saobraćajnih ograničenja. U prikazanim studijama, efikasno je primijenjen veliki broj opcija; u Kembriđu, stubiči na elektronsko podizanje ograničavaju ulazak nedozvoljenim vozilima, a u Gentu, saobraćajna policija na biciklima patrolira centrom grada.

### OSNIVANJE PARTNERSTAVA

- ▶▶ Vlasnici maloprodajnih objekata često su najdirektnije zainteresovana grupa. Shodno tome, oni mogu biti veoma bučni u izražavanju svog neslaganja. Veoma je važno

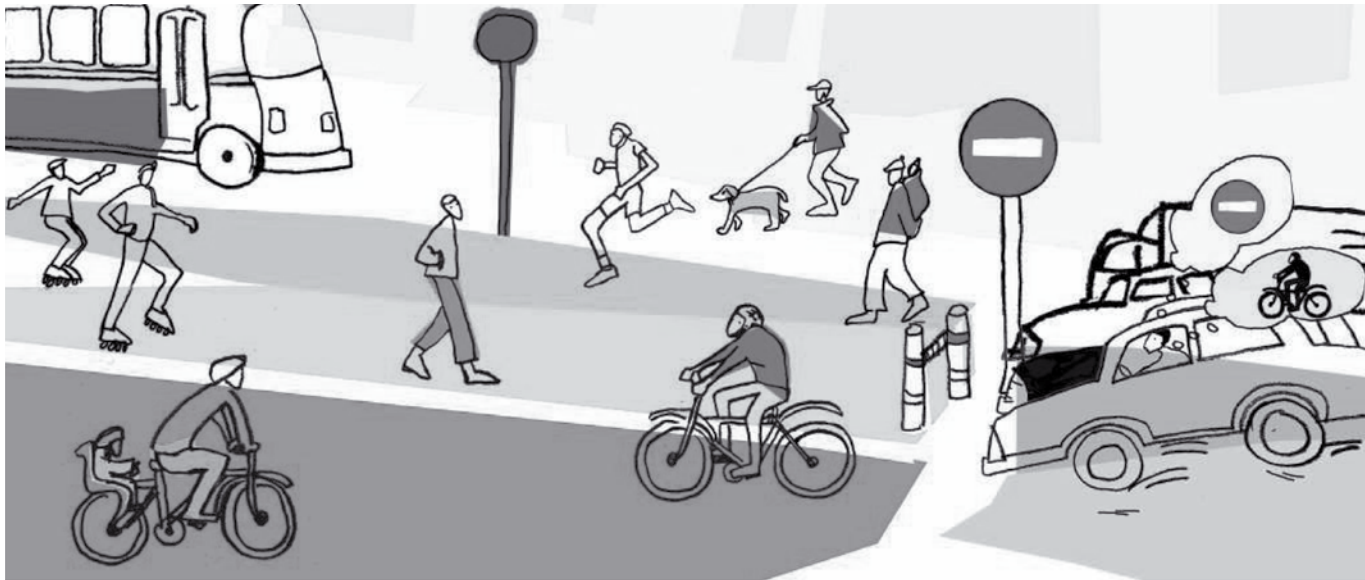
da izgradite partnerstva sa lokalnim preduzećima na koje projekat može uticati, kako biste razumjeli njihove potrebe, i pronašli način da, u najvećoj mogućoj mjeri, smanjite bilo kakve negativne uticaje na njihovo poslovanje. U Kajaniju, taj problem je riješen osnivanjem "Društva centra grada", čiji partneri su bili i vlasnici lokalnih maloprodaja, u cilju obnavljanja centra grada. U Wolverhamptonu, lokalna uprava aktivno je promovisala centar grada bez automobila, i, na taj način, zadobila podršku vlasnika maloprodaja.

- ▶▶ Razmisliti o tome da se odredi neki zagovornik projekta kao posrednik između lokalnih stanovnika, lokalne trgovina i lokalnih saobraćajnih vlasti. To se pokazalo veoma uspješnim u slučaju Vauxhall Crossa.

### MARKETING I REKLAMA

- ▶▶ Veoma je važno da se uspostavi bliska saradnja sa medijima. Ograničavanje saobraćajnog prostora za automobile može izazvati senzacionalne, negativne naslove; treba imati na umu da je izuzetno teško preokrenuti negativan publicitet. Od samog početka, pružite medijima sve moguće informacije i uključite ih u razvoj „priče”. Upoznajte ih sa svim koristima projekta, ali i sa potencijalnim problemima koji mogu nastati, naročito u početnim fazama projekta. Ako uspijete da privučete lokalne medije na svoju stranu, veći dio bitke je dobijen!
- ▶▶ Izdvojiti dovoljno sredstava za finansiranje efikasne strategije marketinga. Koristiti različita sredstva (brošure, postere, lokani radio, televiziju, web sajtove), kako bi svi sektori javnosti bili obaviješteni.

- ▶▶ Osmisliti karakterističan znak ili lik za svoj projekat. U Strasburgu, medvjed Bruno obavještavao je vozače i javnost o radovima na putu i napredovanju radova. U Kajaniju, slogan Hyvää Kajaani (Dobri Kajani) doprinio je pozitivnoj slici o projektu.
- ▶▶ Snimiti fotografije koje jasno pokazuju stanje prije implementacije bilo kog plana. I, ukoliko je moguće, ponoviti to na istim lokacijama, tokom i poslije završetka projekta. Građani često zaboravljaju saobraćajne probleme koji su postojali prije sprovođenja projekta, a slike, na kojima se vide poboljšanja postignuta projektom, mogu pomoći u zadobijanju podrške za buduće projekte.



## POSILIJE IMPLEMENTACIJE

- ▶▶ Kada se vrši planiranje treba očekivati najgore! Treba imati u vidu probleme u prvim sedmicama poslije zatvaranja saobraćajnica, jer se vozači prilagođavaju promijenjenom rasporedu saobraćajnica. Dobra komunikacija prije zatvaranja ulica, podrška policije, i prisustvo predstavnika lokalne vlasti mogu pomoći u smanjenju ovih problema.
- ▶▶ „Ne možete udovoljiti svim ljudima, u svakom trenutku”. lako nastojite da udovoljite potrebama svih strana, to nije moguće uraditi, bar ne u početku. Međutim, u svim navedenim primjerima, podrška projekta od većine učesnika znatno je porasla nakon početnog perioda.

# Studije / kontakt informacije

## **Kajani, Finska**

Seppo Karppinen  
Managing Director /glavni direktor/  
Esisuunnittelijat Oy  
Eerikinkatu 4 A  
FIN-00100 Helsinki  
Tel.: (358-9) 68 11 65 11  
Fax (358-9) 68 11 65 19  
E-mail: [seppo.karppinen@esisuunnittelijat.fi](mailto:seppo.karppinen@esisuunnittelijat.fi)

## **Wolverhampton, United Kingdom**

Malcolm Read  
Chief Transportation Officer /načelnik za saobraćaj/  
Wolverhampton City Council  
Civic Centre  
St Peter's Square  
Wolverhampton WV1 1RP  
Tel.: (44-1902) 55 57 00  
Fax (44-1902) 55 56 56  
E-mail: [malcolm.read@dial.pipex.com](mailto:malcolm.read@dial.pipex.com)

## **Vauxhall Cross, United Kingdom**

Dave Johnson  
Chief Engineer /glavni inženjer/  
TfL (Transport for London) Street Management  
South Central/Windsor House

42-50 Victoria Street  
London SW1H 0TL  
Tel.: (44-20) 7941 7065  
Fax (44-20) 7941 7334  
E-mail: [davejohnson@streetmanagement.org.uk](mailto:davejohnson@streetmanagement.org.uk)

Brian Fitzpatrick  
Business Development Manager /direktor poslovnog razvoja/  
Mouchel Consulting Limited  
Albany Place  
Benwell Road  
London N7 7DH,  
Tel.: (44-20) 76 97 37 57  
Fax (44-20) 75 27 47 64  
E-mail: [brian.fitzpatrick@mouchel.com](mailto:brian.fitzpatrick@mouchel.com)

## **Nuremberg, Germany /Njemačka/**

Dr Peter Pluschke  
Head of Department for Chemical Analysis /direktor Odsjeka  
za hemijske analize/  
Environment Division  
Stadt Nürnberg  
Adolf-Braun Straße 55  
D-90317 Nuremberg  
Tel.: (49-911) 231 21 67  
Fax (49-911) 231 29 89  
E-mail: [peter.pluschke@ua.stadt.nuernberg.de](mailto:peter.pluschke@ua.stadt.nuernberg.de)

## **Strasbourg, France /Francuska/**

Mme Odile Ausina  
Service des Relations Extérieures /Služba za  
odnose sa javnošću/

Mr Sandro Carafa  
Service des Relations Extérieures /Služba za odnose sa  
javnošću/  
Direction des Transports et des Déplacements  
Communauté Urbaine de Strasbourg,  
1 place de l'Étoile  
F-67070 Strasbourg cedex.  
Tel.: (33-3) 88 60 91 81  
Fax (33-3) 88 43 60 44  
E-mail: [ousina@cus-strasbourg.net](mailto:ousina@cus-strasbourg.net)  
E-mail: [scarafa@cus-strasbourg.net](mailto:scarafa@cus-strasbourg.net)

#### **Ghent, Belgium /Belgija/**

Peter Vansevenant  
Director of the Mobility Service /direktor Službe za  
mobilnost/  
City of Ghent  
p.a. stadhuis  
Botermarkt 1  
B-9000 Ghent  
Tel.: (32-9) 266 77 61  
E-mail: [mobiliteit@gent.be](mailto:mobiliteit@gent.be)

#### **Cambridge, United Kingdom /Ujedinjeno Kraljevstvo/**

Brian Smith  
Director, Environment and Transport /direktor Sekretarijata  
za životnu sredinu i transport/  
Department, Cambridgeshire County Council

Richard Preston  
Cambridge Projects Manager /direktor projekata za  
Kembridž /

Cambridgeshire County Council  
Castle Court  
Shire Hall  
Castle Hill  
Cambridge, CB3 0AP  
Cambridgeshire  
Tel.: (44-1223) 71 77 90  
E-mail: [brian.smith@cambridgeshire.gov.uk](mailto:brian.smith@cambridgeshire.gov.uk)  
E-mail: [richard.preston@cambridgeshire.gov.uk](mailto:richard.preston@cambridgeshire.gov.uk)

#### **Oxford, United Kingdom /Ujedinjeno Kraljevstvo/**

Samantha Tharme  
Environmental Services, /ekološke službe/  
Oxfordshire County Council,  
Speedwell House,  
Speedwell Street,  
Oxford OX1 1NE  
Tel.: (44-1865) 81 04 43  
E-mail: [samantha.tharme@oxfordshire.gov.uk](mailto:samantha.tharme@oxfordshire.gov.uk)





# Napomene

## POGLAVLJE 1

- (1) Izvor: <http://europa.eu.int/comm/transport>
- (2) Spoljašnji troškovi transporta: ekološki troškovi i troškovi zakrčenja saobraćaja u zapadnoj Evropi, mart 2000, INFRAS savjetodavna grupa za analizu i implementaciju politike ([www.infras.ch](http://www.infras.ch)) i IWW, Univerzitet Karlsruhe, Njemačka ([www.iww.uni-karlsruhe.de](http://www.iww.uni-karlsruhe.de)).
- (3) Ekonomska procjena uticaja zagađenja vazduha na zdravlje, koju je pripremila ad-hoc grupa za ekonomsku procjenu uticaja zagađenja vazduha na zdravlje, 1999.
- (4) Izvor: Eurostat.
- (5) Izvor: Evropska agencija za zaštitu životne sredine, pokazatelji o integraciji transporta i životne sredine u EU, 2000.
- (6) Kjoto protokol, 1997, navodi glavni cilj smanjenja emisije određenih gasova staklenika za najmanje 5 % ispod nivoa iz 1990, u periodu 2008–2012.
- (7) September 2000, Bijela knjiga EZ, zvanično saopštenje COM (2001) 370 „Evropska saobraćajna politika za 2010; vrijeme za odluku” donosi Evropsku strategiju za rješavanje problema rastuće lične motorizovane pokretljivosti.

(8) Izvor: Eurobarometar Evropske komisije, <http://europa.eu.int/comm/environment/>

(9) Izvor: Flash Eurobarometar, April 2002. (EZ — Environment DG).

(10) Izvor: Eurobarometar 1999.

## POGLAVLJE 2

- (1) Sactra (1994.) Stalni savjetodavni komitet za procjenu međugradskih puteva „Međugradski putevi i proizvodnja saobraćaja”. Link za ovaj izvještaj preko Evropske federacije za saobraćaj i životnu sredinu, <http://www.t-e.nu/links.htm>.
- (2) Cairns S, Hass-Klau C, Goodwin P B (1998.), „Uticaj smanjenja kapaciteta autoputeva na saobraćaj: procjena dokaza”, London, Landor Publishing.
- (3) Sada Ministarstvo za saobraćaj, lokalnu upravu i regije.
- (4) Sada Transport za London.

## POGLAVLJE 3

- (1) Izvor: Grad Kajani.
- (2) Parempi kaupunkikeskusta (Suomen ympäristö 186), Ympäristöministeriö, Helsinki 1998. (na finskom jeziku).
- (3) 1999. i 2000. sprovedeno je dvjesto anketa na ulici. Pored toga, 500 anketnih upitnika poslato je stanovnicima poštom 1977. ( i dobijeno 269 odgovora), i 2000. ( i dobijeno

124 odgovora).

(4) Godine 2000, podijeljeni su upitnici svim vlasnicima maloprodaja (190 ukupno) koje se nalaze na prvom spratu prodavnica u centru grada, dobijeno je 110 odgovora.

(5) Izvor: Mr Seppo Karpinnen, glavni direktor, Esisuunnittelijat Oy (konsultanti).

(6) Malcolm Read, glavni inženjer i pomoćnik direktora, Uprave za autoputeve i transport. U inženjeringu i kontroli saobraćaja, 1998.

(7) Malcolm Read, Glavni inženjer i pomoćnik direktora Uprave za autoputeve i transport u inženjeringu i kontroli saobraćaja, 1998.

(8) Mr Brian Fitzpatrick, bivši predsjednik Direkcije za transport i autoputeve, Ekološke službe Lambetha.

(9) Udaljavanje od motornih vozila, "Iskustvo Njemačke i Hong Konga" (1994) Uredio Harry T. Dimitriou, Centar za urbano planiranje i upravljanje životnom sredinom, Univerzitet u Hong Kongu.

(10) Izvor: Stadt Nürnberg 2001.

(11) Izvor: Stadt Nürnberg 2001.

(12) Podaci dobijeni iz stalnih stanica za mjerenje kvaliteta vazduha, smještenih u blizini Rathausplatz/Theresienstrasse, 9 stanica (1x1 km mreža) pokrivaju istorijski centar gradai, još 10 stanica nalazi se u području sprovođenja projekta.

(13) Stvaranje pješačkih zona kao instrument upravljanja kvalitetom gradskog saobraćaja- Studija iz Nuremberga, Njemačka. Dr Peter Pluschke, predsjednik Odjeljenja za hemijske analize Sekretarijata za ekologiju, Stadt Nürnberg.

(14) Dr Peter Pluschke, predsjednik Odjeljenja za hemijske analize Sekretarijata za ekologiju, Stadt Nürnberg.

(15) Izvor: Communauté urbaine de Strasbourg.

(16) prema belgijskom Zakonu o saobraćaju, 5 km na sat je dozvoljena brzina u pješačkim zonama.

(17) Mr Peter Vansevenant, direktor Službe mobilnosti, Gent.

(18) Mr Brian Smith, direktor Sekretarijata za životnu sredinu i saobraćaj u Okružnom vijeću Kembridžsajra.

(19) EMITS Treći godišnji izvještaj, 1998/99, pripremili Gradsko i oblasno vijeće Oksforšajra, ESRC Odsjek za saobraćajne studije, UCL, Fakultet za geografiju i Medicinski fakultet u Oksfordu. Za dodatne informacije: <http://www.oxfordshire.gov.uk>

(20) Izvor: Gradsko vijeće Oksfordšajra, Ekološke službe, Monitoring rezultata integrisane strategije, Privremeni izvještaj, novembar 2000.

(21) Izvor: Gradsko vijeće Oksfordšajra, Ekološke službe, Pregled uticaja promjena u centralnom području, 27. jul 2001.

(22) Samantha Tharme, Sektor za ekološke službe, Oblasno vijeće Oksfordšajra.



CIP - Каталогизација у публикацији  
Централна народна библиотека Црне Горе, Цетиње

352.07  
711.73

EVROPSKA gradska povelja / [ prevod Miomira Bohus ]. - Kotor : EXPEDITIO - Centar za održivi prostorni razvoj, 2005 (Herceg Novi : Biro - konto) . - 48, 49 str. ; 23 cm

Prevod djela: The European Urban Charter ; Reclaiming City Streets for People. - Tiraž 1000.  
- Sadrži i: Vraćanje gradskih ulica ljudima : metež ili kvalitet življenja / prevod Vesna Leković.

ISBN: 86-907269-2-6

a) Европска градска повеља b) Просторно  
планирање - Градске улице  
COBISS.CG-ID 9748752