

ISSN 1451-4931

**UNIVERZITET U BEOGRADU - GEOGRAFSKI FAKULTET**

# **PROSTOR**

---

**LIST PROSTORNIH PLANERA I STUDENATA  
PROSTORNOG PLANIRANJA**

NOVEMBAR 2008 • BROJ 16 • GODINA XII

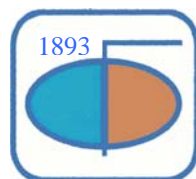


**UNIVERZITET U BEOGRADU - GEOGRAFSKI FAKULTET**

# **PROSTOR**

---

**LIST PROSTORNIH PLANERA I STUDENATA  
PROSTORNOG PLANIRANJA**



Univerzitet u Beogradu  
Geografski fakultet  
Institut za prostorno planiranje

Studentski trg 3/III  
Beograd

**PROSTOR br. 16**  
List prostornih planera i studenata prostornog planiranja

Uređivački odbor i tehnička  
obrađa:

Slavica Živanović  
Marija Mandić  
Siniša Trkulja

Štampa:  
„Forma B”, Beograd

Tiraž:  
400

Štampano sredstvima  
Geografskog fakulteta

Beograd, novembar, 2008.

## Reči urednika

Poštovani čitaoci,

*Pred vama je 16 broj časopisa prostornih planera i studenata prostornog planiranja koji je posvećen ekskurzijama. Studenti treće i četvrte godine prostornog planiranja su u školskoj 2007/08 godini imali mogućnost da u aprilu i maju ove godine odu na čak tri ekskurzije: stručna ekskurzija u Austriju, apsolventska ekskurzija i stručna ekskurzija u Banjaluku. Većina studenata je bila na bar jednoj od tri ekskurzije, dok je samo jedna studentkinja svedok sve tri ekskurzije, pa smo je radi toga nazvali i poželeli da nam se pridruži u ovoj uvodnoj reči sa nekim utiskom:*

*„Zahvaljujuci mom putu u Ameriku 2007. godine, uspjela sam sebi da obezbjedim finansijska sredstva za tri stručne ekskurzije na koje sam išla sa svojim kolegama. Poslije «savladaavanja» finansijske prepreke, sve što mi je trebalo bilo je poznavanje engleskog jezika i malo radoznalosti. Uskladiviši svoje želje i mogućnosti, uživala sam u gradu muzike, putovala po Evropi sa kolegama iz «školske klupe» i posjetila svoj rodni grad Banja Luku.»*

*Na stranicama koje slede ćete u hronološkom redu pročitati i kako su se studenti proveli na ekskurzijama i šta su obišli, ali i šta su naučili pošto su sve tri ekskurzije u manjoj ili većoj meri imale elemente vezane za našu struku – prostorno planiranje.*

*I budućim generacijama želimo puno putovanja po Srbiji, Balkanu, Evropi i svetu, da sarađuju sa svojim kolegama iz drugih zemalja, a na prvom mestu da se družu i da ponesu lepe uspomene i sa budućih putovanja.*

*Prijanto čitanje i ovog broja Prostora!*

Beograd, novembar 2008.

Urednici

Slavica Živanović  
Marija Mandić  
Siniša Trkulja

## **SADRŽAJ**

Stručna ekskurzija u Austriju .....	2
<i>Slavica Živanović, Marija Mandić</i>	
Strategije prostornog razvoja grada Beča i grada Beograda.....	3
<i>Vesna Lukić</i>	
Umrežavanje metropolitena.....	9
<i>Marija Mandić</i>	
Saobraćaj u Beču i saobraćaj u regionu Centrope.....	15
<i>Milan Radović</i>	
Ekologizacija Dunava.....	18
<i>Slavica Živanović</i>	
Apsolventska ekskurzija 2008.....	23
<i>Nikola Ilić</i>	
Stručna ekskurzija III i IV godine prostornog planiranja u Banjaluku.....	31
<i>Ivan Pavlović</i>	

---

**Marija Mandić i Slavica  
Živanović, studenti četvrte  
godine prostornog planiranja**

**STRUČNA EKSKURZIJA  
U AUSTRIJU**

Pred kraj semestra školske 2007/08. godine, studentima treće i četvrte godine prostornog planiranja je pružena prilika da prisustvuju seminaru *Austrian and Serbian Spatial Planning* u Beču. Ovaj seminar je organizovan zahvaljujući saradnji između Tehničkog Univerziteta u Beču i našeg fakulteta a inicijator i rukovodilac putovanja je bio Prof Dr Borislav Stojkov. Pored Prof Stojkova i predavača iz Beča, gosti na predavanjima su bili i asistenti sa našeg fakulteta Mr Marija Nevenić, Mr Danijela Obradović, Dr Velimir Šećerov i Mr Aleksandar Đorđević kao i Miroslav Marić iz Instituta za puteve Srbije. Seminar je trajao od 20. do 26. aprila 2008. godine.

Studenti su bili podeljeni u pet grupa i svaka je bila zadužena za obrađivanje jedne od pet tema. Pošto je u pitanju bila stručna ekskurzija imali smo veoma malo slobodnog vremena. Predavanja su se održavala u prepodnevnom časovima na Tehničkom Univerzitetu, posle podne je bilo rezervisano za organizovane obilaske i na kraju dana nam je ostajalo malo vremena da upoznamo Beč noću.

U okviru kolektivnih obilazaka videli smo sam centar grada sa svim znamenitostima, njegovu periferiju, i najznačajnija za nas je bila poseta Gradskoj kući gde nas je ugostio menadžer grada Kurt Puchinger i najbolje nam približio pitanja i probleme vezane za našu struku. Pored Beča, obišli smo mesto Dürnstein gde smo imali čast da nas primi gradonačelnica i da vidimo gradić Krems. Jedan dan je bio rezervisan za posetu Tehničkom Univerzitetu u Bratislavi i obilazak grada.

Prednost je bila to što smo bili smešteni kod studenata iz Beča te su nam oni najbolje prikazali zanimljivo lice grada. Sa njima smo obišli mnoge kafane i restorane gde smo imali priliku da probamo nacionalna jela i pića. Zajedno sa profesorima smo posetili vinske podrumne Klosterneuburg-a i imali čast i zadovoljstvo da probamo čuveno vino. Tih dana smo dobili priliku da osetimo koliko savršena može biti kupovina u jednoj metropoli kao što je Beč.

Najveći utisak na nas su ostavili metro, čiste i uredne ulice, opuštenost stanovnika, impozantne građevine, Mozart kugle, H&M, kafana Beograd, Floridita, Klimt i još mnogo drugih stvari zbog kojih je ovaj put nemoguće zaboraviti.

Želimo da se zahvalimo svima koji su omogućili ovo naše putovanje, posebno Prof Stojkovu i našim asistentima, kao i našim domaćinima iz Beča Prof Schönbacku, Prof Kvardi i asistentu Gernotu koji je trpeo naše brojne zahteve i prohteve.

## **STRATEGIJE PROSTORNOG RAZVOJA GRADA BEČA I GRADA BEOGRADA**

### *Uvod*

Krajem aprila ove godine, grupa od oko sedamnaest studenata Geografskog fakulteta iz Beograda, boravila je u Beču na stručnom seminaru organizovanom od strane naših kolega sa Tehničkog univerziteta. Ovaj rad predstavlja izveštaj jedne radne grupe studenata koja se bavila upoređivanjem strategija prostornog razvoja dva dunavska grada, Beča i Beograda. U radu će biti predstavljeno nekoliko aktuelnih projekata za oba grada.

### *Beč i Beograd – sličnosti i razlike*

Beč i Beograd su dva istovremeno slična i različita grada. Vežu ih neraskidive veze, od geografskih (reka Dunav), preko istorijskih, društvenih, ekonomskih i kulturnih do tehničkih i funkcionalnih (koridor X).

Tokom XX veka grad Beč je prošao kroz mnoge transformacije. Na samom početku veka Beč je bio jedan od pet najvećih gradova Evrope. Do 1910. godine grad je dostigao najveći broj stanovnika u svojoj istoriji, čak 2031000, što je bilo posledica masovne imigracije stanovništva u glavni grad Austro-Ugarske monarhije. Posle Prvog svetskog rata počinje smanjivanje broja stanovnika koji posle Drugog svetskog rata pada na 1500000.

Početkom 90-ih godina prošlog veka našao se u novoj neočekivanoj situaciji sa kojom je bilo suočeno i planiranje grada. Nakon decenija regresivnog razvoja stanovništva, prema kojem je plan za razvoj grada iz 1984. godine prognozirao za 2001. godinu broj stanovnika od oko 1,4 miliona, te prognoze su morale početkom 90-ih godina da budu značajno revidirane. Između 1987. i 1994. godine se broj stanovnika popeo za 120000. Razlozi za ubrzano povećanje broja stanovnika bili su pozitivan bilans stanovništva, pojačana imigracija kao i veći broj azilanata usled ratnih sukoba u bivšoj Jugoslaviji.

U istom periodu grad Beograd beleži stalan porast broja stanovnika, od 68481 koliko je imao 1900. godine do 90000 1918. godine. Godine 1921. u Beogradu je živelo 111739 stanovnika, a do početka Drugog svetskog rata broj se povećao do 320000 stanovnika. Posle Drugog svetskog rata nastavlja se rast stanovništva tako da je 1961. godine Beograd imao 619000 stanovnika, a prvi milion dostiže u periodu između 1961. i 1971. godine. Do kraja osamdesetih godina XX veka Beograd prelazi cifru od 1600000 stanovnika, ali se tokom devedesetih situacija znatno menja prvenstveno emigracijom stanovništva.

---

Početak XXI veka situacija je sledeća:

Beč:

1 550 123 stanovnika 2001.god.;  
2 200 000 stanovnika (metropolitan  
grada Beča);  
57,8 milijardi EUR BDP/ 34 000 EUR  
p.c.;  
gradski budžet: 10,5 milijardi EUR.

Beograd:

1 353 000 stanovnika 2002.god.;  
1 670 000 stanovnika (metropolitan  
grada Beograda);  
7,24 milijardi EUR BDP/ 4 390 EUR  
p.c.;  
gradski budžet: 750 miliona EUR.

### Strategije razvoja gradova

Beč

Sve do sada bilo je teško identifikovati i izdvojiti jednu važeću i opravdanu strategiju regionalnog razvoja grada Beča. Postoje čak četiri seta dokumenata koja se bave strateškim razvojem:

- **Upravljačka strategija:** opisuje ciljeve i političke smernice za predstojeći petogodišnji period (od izbora do izbora);
- **Strateški plan Beča** („Strategija 2000“ i „Strategija 2004“): sadrži plan akcija za period od pet godina;
- **Plan urbanog razvoja** („*Stadtentwicklungsplan*“; STEP): (STEP94) iz 1994. godine i (STEP05) iz 2005. godine – ovi „koraci“ sadrže ciljeve za narednih deset godina;
- **Razvoj strategije istraživanja, tehnologije i inovacije** („*Strategie für Forschung, Technologie und Innovation*“, FTI-Strategie): započeta je u novembru 2006. sa vremenskim rokom do 2015. godine.

Na konkretnijem nivou, svi ovi dokumenti su dopunjeni i određeni brojnim tematskim dokumentima (klima i životna sredina, saobraćaj i transport, energija, itd.), koji mogu biti idejni ili operativni.

Pad „gvozdene zavese“ u jesen 1989. godine i novonastala geopolitička situacija Beča, kao i pridruženje Austrije Evropskoj uniji početkom 1995. godine, doprineli su osim povećanju stanovništva značajno i razvojnom podstreku Beča, koji je pre svega zabeležen u većoj potražnji stambenog prostora i radnih mesta. Do kraja 80-ih godina broj doniranih stanova je opao na oko 4.000 godišnje. Povećani zahtevi za kvalitetom stambenog prostora kao i trend pojačane potražnje, između ostalog usled većeg broja (samačkih) domaćinstava, bili su dodatni razlozi za veću potrebu za doniranim novogradnjama početkom 90-ih godina.

Strateški plan i Plan urbanog razvoja, u proces planiranja, uključuju javne službe i ustanove, NVO i javnost. Oni određuju stabilniji vremenski okvir u kome se ciljevi neće previše menjati u slučaju da dođe do promene vlasti.



---

Plan urbanog razvoja ističe sledeće strateške principe:

- kvalitet života;
- održivost;
- učešće;
- polnu jednakost; i
- raznovrsnost.

Određeni su i glavni ciljevi:

- povećati i poboljšati ponudu atraktivnih lokacija, infrastrukture i inovacionih objekata investitorima, kako bi se povećala konkurentnost Beča kao grada i kao regiona;
- očuvanje i poboljšanje kvaliteta života u saradnji sa Donjom Austrijom (zeleni pojas, Dunav, itd.);
- koncentrisanje i razvoj naselja zajedno sa visokokapacitetnim javnim transportom uz minimalno zauzimanje zemljišta;
- povećanje udela takozvanog „*modal split*“ sistema (podela saobraćaja na motorizovani individualni saobraćaj, javni prevoz, vožnju bicikla i pešačenje) u svakodnevnom špicu u saobraćaju u korist vrsta saobraćaja koje podržava Udruženje za životnu sredinu, a koje obuhvata javni prevoz, saobraćaj pešaka i bicikala;
- poboljšanje kvaliteta života i obezbeđivanje jednakih mogućnosti svim stanovnicima Beča; i
- očuvanje velikih međusobno povezanih zelenih površina. Pedeset dva odsto bečkog gradskog područja čine zelene površine i one treba da budu očuvane i za buduće generacije. Ovaj veoma visoki procenat zelenih površina u međunarodnom poređenju znatno doprinosi poslovično visokom kvalitetu života u Beču.

Nasuprot Beču koji ima nekoliko strateških planova, Beograd je tek ove godine dobio svoju strategiju razvoja. Strategijom razvoja Beograda, čiji je vremenski okvir od 2008 do 2012. godine, je utvrđena osnovna vizija razvoja grada: **"uzdizanje Grada Beograda na nivo visokog ranga među metropolitenskim gradovima i prestonicama centralne, istočne i jugoistočne Evrope, prema merilima održive ekonomije i napredne tehnologije, veće teritorijalne kohezije Grada, višeg nivoa pristupačnosti, učvršćene policentričnosti i decentralizacije i razvijenog urbanog identiteta"**<sup>1</sup>.

U skladu sa ovom vizijom izdvajaju se strateški principi: održivost, jačanje konkurentnosti, kohezija, policentričnost, pristupačnost i razvoj identiteta grada. Iz svega ovoga se izdvajaju glavni strateški ciljevi razvoja:

- iskoristiti izuzetan geostrateški položaj grada na dva evropska koridora za povezivanje i kooperaciju sa drugim gradovima i regionima u Evropi,
- ostvariti prirodne funkcionalne veze sa susedima (prekogranično) i sa drugim regionima u Srbiji i Evropi (interregionalno),
- ubrzati razvoj održive ekonomije uz podršku visokoakumulativnim granama privrede,
- unaprediti socijalni razvoj uz usavršavanje javnih službi,
- pažljivo zaštititi, urediti i unaprediti prirodnu i kulturnu baštinu koja je osnov identiteta,

---

<sup>1</sup> Strategije razvoja grada Beograda, 2008.

---

privlačnosti i ekonomskog razvoja kako Grada Beograda tako i Republike Srbije,

- rešiti ključna pitanja svih vidova saobraćaja od kojih neka imaju poseban značaj, i razvijanje sistema integrisanog transporta i telekomunikacija,
- rešiti ključna pitanja najznačajnijih elemenata komunalnog sistema uz ravnopravan tretman svih delova Grada Beograda,
- unapređivanje životne sredine,
- razvijanje i uređenje javnih prostora i javnog dobra,
- omogućiti novu teritorijalnu organizaciju i policentričnost i suštinsku decentralizaciju.

Strategija razvoja Beograda sadrži četiri ključna okvira, od kojih se prvi odnosi na očuvanje prirodne i životne sredine, a ostali na ekonomski, tehnološki i socijalni razvoj i uvođenje moderne i efikasne gradske uprave. Poseban akcenat stavljen je na reformu saobraćajnog i komunalnih sistema, ali i dalje ulaganje u obrazovanje i kulturu. Strategijom je predviđeno i osnivanje agencije za razvoj grada Beograda, kao i formiranje dugoročnog gradskog budžeta i veće učešće građana u kreiranju gradske politike.

Ovaj dokument predviđa i tešnje povezivanje našeg glavnog grada sa razvijenim evropskim metropolama.

### *Projekti*

#### Beč

#### **Rekonstrukcija Južne železničke stanice i njena prenamena u novu Centralnu železničku stanicu**

Cilj ovog projekta je da se obezbede bolje saobraćajne veze, bolji i lakši pristup biciklistima i pešacima, kao i ušteda kroz ukidanje sistema dvojnih terminala (Južna i Zapadna stanica). Ukidanjem terminala Zapadne železničke stanice dobio bi se novi prostor za kancelarije, stanove, trgovinu, usluge, i dr.

#### **Novi okrug u Aspernu: Proširenje Beča ka Bratislavi**

Planirano je širenje glavnog grada Austrije na teritoriji severno od Dunava u pravcu Bratislave, i to izgradnjom ultra modernog okruga na lokaciji starog aerodroma u Aspernu. U narednih dvadeset godina bivši aerodrom, na kome je nekada trenirao legendarni Niki Lauda, će biti preuređen od industrijske zone u kojoj se sada nalazi fabrika motora Dženeral Motorsa, u jedinstven urbani okrug.

*Slika 1.  
Novi izgled Centralne železničke stanice*





Slika 2. Okrug Aspern – snimak iz aviona



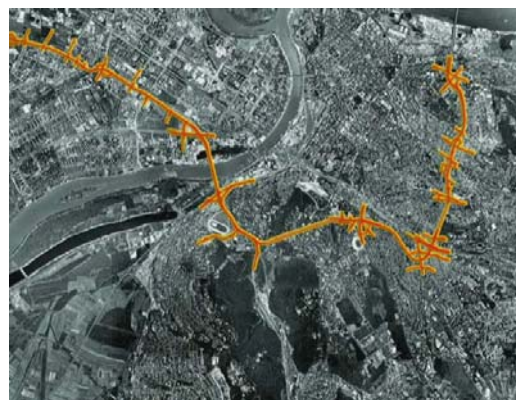
Slika 3. Okrug Aspern – planirani izgled

Novi Aspern će karakterisati ultra-moderna arhitektura, biće izgrađeno 8500 stambenih jedinica, i poslovni prostori za kompanije koje bi zapošljavale 25000 ljudi. Za potrebe rekreacije planira se izgradnja veštačkog jezera na površini od četiri hektara. Kako se na ovoj lokaciji nalaze dva topla izvora oni će se iskoristiti za geotermalnu energiju i grejanje. Ukupna investicija u novi okrug grada iznosi oko 5 milijardi evra. Početak izgradnje se predviđa za ovu godinu, a završetak prvih stambenih jedinica, zajedno sa parkom i jezerom, za 2010. godinu.

## Beograd

### Izgradnja unutrašnjeg magistralnog poluprstena

Unutar kontinualno izgrađenog područja, predviđeno je formiranje unutrašnjeg magistralnog poluprstena oko Centralne zone koju čine staro jezgro Beograda, budući centar u Savskom amfiteatru, stari i novi centar na Novom Beogradu i staro jezgro Zemuna.



Slika 4. Trasa UMP-a kroz Beograd

Ovim unutrašnjim magistralnim poluprstenom stvoriće se uslovi alternativnog međusobnog povezivanja delova Beograda obodom centralnog područja i štitiće se centralno područje od lokalnog tranzitnog saobraćaja. U vezi sa ovim potezom, a u cilju objedinjavanja Topčiderskog parka u jednu celinu, izmeštena je deonica Rakovičkog puta sa pozicije Konaka kneza Miloša na novu trasu uz postojeću železničku prugu (izvod iz Generalnog plana Beograda za period do 2021. godine).

Ovaj projekat omogućava kvalitetno vođenje saobraćaja na području Grada Beograda, manje zagađenje životne sredine, bolju povezanost udaljenih delova grada (koheziju). Projektna dokumentacija i finansijska konstrukcija su završene. Izgradnjom ove saobraćajnice biće omogućen kvalitetniji sistem upravljanja saobraćajem u Gradu.

### **Braunfild lokacije (Ada Huja, Brodogradilište, Beton hala i dr.)**

Važan deo javnog dobra i javnih prostora Beograda čine obale Save i Dunava, priobalje i zemljište funkcionalno vezano za reke. Kako je veliki deo priobalja koji se meri stotinama hektara neuređen i pripada kategoriji braunfilda, neophodno je ozbiljno istraživanje mogućnosti korišćenja ovog zemljišta za ponovnu upotrebu, uređenje i ozbiljnu novu izgradnju. Samo u zoni Luke Beograd i Ade Huje na Dunavu posle prvih analiza procenjena je izgradnja oko 5.000.000 m<sup>2</sup> novih komercijalnih, zabavnih, poslovnih i stambenih sadržaja. U toku je istraživanje mogućnosti i izrada programa za zonu brodogradilišta „Beograd“, takođe važne gradske lokacije koju intenzivno istražuje privatni sektor a sada ga kao planski prioritet i pilot projekat za zonu transformacije priobalja preuzima u odgovornost Grad Beograd.<sup>2</sup>

### **Izmeštanje železničke i autobuske stanice na nove lokacije**

Izmeštanje današnje glavne železničke i autobuske stanice, iako spada u saobraćajni projekat, apsolutni je prioritet u uređenju i unapređenju funkcionisanja centralne zone Beograda, i preduslov velikih projekata u toj zoni, koji treba da potvrde i dalje razviju identitet Grada Beograda kao evropske metropole. Oni su po sebi atraktivan javni ali i komercijalni projekat, koji zatim generiše razvoj u čitavom okruženju. Saobraćajni čvorovi tog tipa kakav je zamišljen na mestu buduće železničke stanice Prokop, kao i realizacija sistema novih stanica za železnički i autobuski saobraćaj, su veliki i prioritetni projekti koji se rešavaju po principima koji važe u sličnim evropskim gradovima. Za Beograd će ovi projekti imati veliki funkcionalni, ekonomski i estetski značaj. Izmeštanje autobuske stanice zahteva ispitivanje moguće mreže manjih autobuskih stanica u karakterističnim celinama Beograda ili neko drugo rešenje, što će se utvrditi putem urbanističkih planova.<sup>3</sup>

*Slika 5. Ada Huja – planirani izgled*



<sup>2</sup> isto

<sup>3</sup> isto

---

**Marija Mandić, student četvrte godine prostornog planiranja**

## Umrežavanje metropolitena

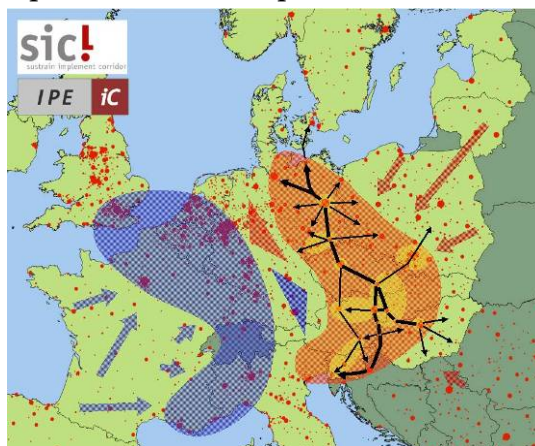
Na seminaru u Beču od 20. aprila do 26. aprila, upoznali smo se sa aktuelnim temama i problemima u Austriji. Tokom jednodnevne posete Bratislavi i Tehničkom univerzitetu u Bratislavi, saznali smo nešto više o konkurentnosti i kooperaciji gradova a posebno o umrežavanju Beča i Bratislave. Predavanje je održao Matej Jaššo. O inicijativama za umrežavanje Beograda je govorila Marija Nevenić.

### Policentričan razvoj

Evropska Unija, koja danas ima 27 članica, je skup različitih kultura, jezika, identiteta, aktivnosti, interesa ali ipak ne funkcioniše kao puki skup različitih elemenata već kao jedan organizovani sistem. Za to su zaslužne ideje koje uobličavaju Uniju i čine je onakvom kakva ona danas jeste i kakva će biti. Jedna od tih ideja na tlu Evropske Unije, koja se već uveliko sprovodi, je koncept policentričnog razvoja koji unapređuje teritorijalnu koheziju i uravnoteženi prostorni razvoj. Za bolje razumevanje tog koncepta potrebno je saznati šta zapravo stoji iza saradnje regiona kao i umreženih gradova. To nisu samo morfološke, fizičke veze već su aktivnosti, saradnja, funkcionalne veze, dostupnost u pogledu transporta i zajednički interesi ti koji povezuju određene prostore.

Umrežavanje je dobar potez za sve aktere koji u njemu učestvuju. To se postiže stvaranjem jedinstvenog sistema koji funkcioniše na osnovu obostranog poverenja, interesa i saradnje. Takav dinamičan sistem je spreman da osmisli ili da se uključi u veće projekte koji će na neki način poboljšati kvalitet života stanovnika u njemu. Umrežavanjem se postiže veća ekonomska stabilnost i povećanje konkurentnosti čime se postiže siguran položaj na otvorenom evropskom a i svetskom tržištu.

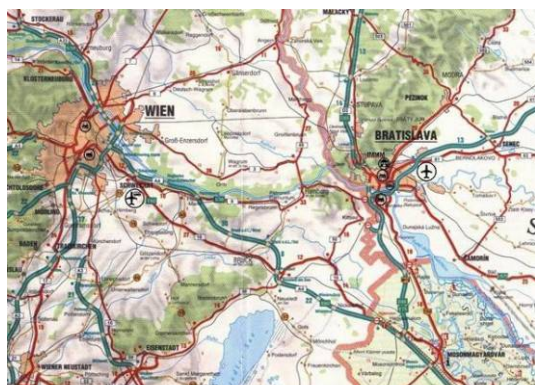
Ipak, pre najvećeg proširenja Evropske Unije 2004. godine, u njoj se razvila oblast poznata kao „pentagon“ ili „plava banana“. Ta oblast, koja između ostalog obuhvata i gradove London, Pariz, Milano, Minhen i Hamburg je i danas najrazvijeniji deo Unije kako u ekonomskom tako i u svakom drugom pogledu. Kako bi sprovela ideju policentrizma, potrebno je po principu bottom – up (od lokalnog ka višem nivou) razviti i ostale delove teritorije. Neki to nazivaju i stvaranjem nove „narandžaste banane“ u istočnoj i centralnoj Evropi povezivanjem gradova od Berlina preko Drezdena do Praga, nastavljajući do Beča i Bratislave pa sve do Budimpešte i Zagreba. Jedan od koraka ka tome je i umrežavanje dva glavna grada, Beča i Bratislave, čime će se razvijati pomenuti deo Evrope.



Slika 1. „Plava i narandžasta banana“

## Region Beč - Bratislava

Austrija, sa oko osam miliona stanovnika od kojih svaki peti živi u Beču, postala je članica Evropske Unije 1995. godine. Njen sused, Slovačka je to postala 2004. godine. Ipak, saradnja dva glavna grada datira od ranih devedesetih godina XX veka. Nakon raspada Čehoslovačke 1993. godine, Bratislava, danas sa 430 hiljada stanovnika, postaje glavni grad Republike Slovačke i počinje intenzivnija saradnja sa glavnim gradom Austrije. Oba grada u okviru svojih država imaju izuzetno periferan položaj, ali se nalaze na međusobnoj udaljenosti od oko 60 km.



Slika 2. Twin City

Danas su jake funkcionalne veze i članstvo u EU promenile karakter granica i smanjile važnost nacionalnih barijera između dva regiona u kojima se nalaze ovi gradovi, tako da se pri putovanju od Beča do Bratislave ni ne primeti strogi prelaz preko granice. Stanovnici ovih regiona su u potpunosti svesni svog identiteta i svoje prošlosti i složni su u ideji o zajedničkom razvoju. Razvoj saradnje se odvija po određenim programima ili scenarijima koje stručnjaci sprovode preko mnogobrojnih projekata. Takođe jedan od važnijih faktora koji omogućava razvoj je dobra infrastrukturna povezanost i saobraćaj koji besprekorno funkcioniše, danas, ipak sa nekim malim nedostacima. Auto – put između ova dva grada je

izgrađen i završen novembra 2007. godine a za železničku prugu postoji investicioni program koji će je elektrificirati i omogućiti bolju i bržu konekciju. To je zapravo nastavak projekta povezivanja brzom prugom Pariz – Strazbur – Beč – Bratislava u koji je već uloženo oko 10 milijardi evra. Planira se i povezivanje svih vrsta transporta a prvenstveno povezivanje aerodroma sa železnicom i u jednom i drugom gradu. Problem za bolje povezivanje, tj. gradnju puta predstavlja nacionalni park koji se nalazi između Beča i Bratislave i trenutno se radi na pronalaženju kompromisnog rešenja koje neće toliko ugroziti prirodu ali sa druge strane poboljšati komunikaciju između ova dva grada.

## Beč - aglomeracija

Prvi scenario je „Beč – aglomeracija“. On je napušten kad je Bratislava počela intenzivnije da se razvija nakon rušenja „gvozdene zavese“. Zasnivao se na oživljavanju istorije i tradicionalnih konzervativnih odnosa iz vremena Austrijske imperije i Mađarskog kraljevstva. Ovaj scenario je donosio samo kratkotrajne pozitivne efekte.

## Twin City Vienna – Bratislava

Drugi scenario je „Twin City“ koji je mnogo vitalniji ali nema političku i institucionalnu podršku. Zvanično partnerstvo između dva grada je potpisano maja 1993. godine. Kooperacija se odvija preko mnogobrojnih transgraničnih zajedničkih projekata kao i na bilateralnom nivou. Razvija se funkcionalno homogen bipolaran region. Glavna ideja je kombinovanje moći u zajedničkoj ekonomiji. Pored toga i umrežavanje obrazovnih institucija sprečava „odliv mozgova“ čime se poboljšava socijalna struktura regiona. Najveća razmena dobara između Austrije i Slovačke se odvija

upravo u okviru Twin City – ja. Austrija je na trećem mestu u Slovačkoj kao strani investitor, na petom kao uvoznik proizvoda iz Slovačke i na četvrtom kao izvozna destinacija slovačkih proizvoda. Twin city Beč – Bratislava će uživati veliki uspeh kada je reč o konkurentnosti sa ostalim evropskim aglomeracijama kao proizvodnim centrima ukoliko pojača ekonomsku integraciju i ukoliko oba grada ojačaju kao jedna celina. Ovaj koncept je više vođen biznisom nego što je institucionalno podržan. U njemu su jasne pogodnosti za oba partnera ali je uloga manjih investitora i aktera nejasna i zanemarena. Ona se primećuje, za sada, samo u manjim investicijama koje dolaze iz Beča u Bratislavu. Twin City je osmišljen kao brend koji se promovise na području ovog regiona. U tome pomažu Twin City Liner i Twin City journal na čemu saraduju lokalne vlade oba grada.

TC Liner je brod koji preko Dunava povezuje centre Beča i Bratislave krećući se u proseku brzinom od 70 km/h. Iz Beča kreće iz Dunavskog kanala od Schwedenplatz – a i za 75 minuta stiže do Novog mosta u Bratislavi. Put nazad traje nešto duže. Počeo je da saobraća od maja 2006. godine i u početku je saobraćao tri puta dnevno. Luksuzno je opremljen, ima ekrane na kojima se mogu dobiti informacije interesantne za turiste, restoran, prodavnicu suvernira i otvorenu palubu sa koje može da se uživa u pogledu sa Dunava. Cena karte se kreće od 17 do 25 evra.



Slika 3. Twin City Liner

Još jedan način povezivanja Beča i Bratislave je TC Journal. To je časopis koji izlazi jednom mesečno sa svim potrebnim informacijama o ovim gradovima. U njemu se mogu pronaći informacije o samim gradovima, o kulturi, sportu, muzičkoj sceni, mani-



festacijama i ostalim aktuelnim dešavanjima. Koristan je kako za turiste tako i za stanovnike ovog regiona.

Slika 4. TC Journal

### CENTROPE



Treći scenario umrežavanja Beča i Bratislave je jedan od projekata INTERREG IIIa programa koji omogućava uspostavljanje transgranične saradnje. Od septembra 2003. godine guverneri, predsednici i gradonačelnici su se složili oko zajedničkog osnivanja centralno evropskog regiona. On je od početka institucionalno i politički podržan i odnosi se na širi region od Twin City – ja. Nazvan je CENTROPE (Central European Region) i nalazi se u samom srcu Evrope. Ključni evropski komercijalni centri su na radijalnoj udaljenosti od 500 km od CENTROPE – a (Berlin, Prag, Varšava, Budimpešta, Milano, Minhen i Beograd). Čine ga delovi Austrije, Slovačke, Češke i Mađarske. Ovaj region se zapravo sastoji od osam manjih regiona, devet regionalnih centara i u njemu se govori četiri jezika. Austrijski deo CENTROPE – a čini Bečki region (Beč, Niska Austrija i Burgenland), češki deo čini Jugoistočna Češka (Južna Moravia i Južna Bohemia), slovački deo čini Zapadna Slovačka (region Bratislave i Trnave) i mađarski deo regiona čini

Zapadna Mađarska (Đer – Mošon – Šopron i Vaš).

je najbitnije stimuliše stvaranje novih projekata. Ne razdvaja aktere sa



Slika 5. CENTROPE

Ima preko šest miliona stanovnika od kojih je polovina zaposlenih. U uslužnim delatnostima radi 55 – 65% zaposlenih. Učešće stanovnika starosti od 25 do 65 godina sa akademskim obrazovanjem je od 75% do 90%.

Proširenje Evropske Unije je stvorilo nove mogućnosti za bolje integracije i saradnju u četvorouglu Češka, Slovačka, Austrija i Mađarska. Centralno evropski region je nastao kao zajednički ekonomski prostor a pre svega kao atraktivniji i ugodniji prostor za život (stanovanje). Ovaj region zajedno raste kao jedinstven i jak region usled intenzivne kooperacije i ispunjava sve predušlove za razvoj u region koji nudi stanovnicima ekonomske povlastice i bolji kvalitet života dok se brine o nauci, kulturi, obrazovanju, istraživanjima, ekonomiji, tržištu, regionalnom razvoju, infrastrukturi kao i o marketingu i odnosima sa javnošću. CENTROPE je vodeći projekat koji razvija višestruku i trajnu osnovu za saradnju regiona i opština, preduzeća i ustanova. Takođe pomaže u koordiniranju već postojećih transgraničnih aktivnosti i u budućim naporima za višestruku saradnju i što

različitih polja, već ih sve podstiče da se generišu oko razvojnih procesa tako da svi imaju neku dobit. Mobilise i povezuje javne, komercijalne i društvene institucije koje žele da doprinesu jačanju celog regiona.

Moto CENTROPE – a je „*We grow together. Together we grow*“ (Zajedno se razvijamo. Zajedno razvijamo). Prva rečenica označava proces koji je već godinama zastupljen u ovom regionu i on je element svakodnevnog života ljudi koji u njemu žive. Odnosi se na uživanje u bogatom kulturnom i sportskom programu, kupovini, provođenju slobodnog vremena u susednim zemljama dok su neki stanovnici i zaposleni u susednoj državi. Druga rečenica se odnosi na razvijanje zajedničke perspektive, zajedničko upravljanje inovativnim zadacima i na uspostavljanje održive strukture saradnje. Takva saradnja će značajno doprineti povećanju kvaliteta CENTROPE – a i omogućiti njegov uspeh u konkurentnosti sa ostalim već razvijenim regionima Evrope. U okviru CENTROPE – a se oblikuje nova, zajednička budućnost.

Od 2004. godine, zajednički naponi i kooperacija unutar CENTROPE – a se odvija pod okolostima koje postavlja Evropska Unija jer su od tada sve



---

države čiji regioni čine CENTROPE u sastavu EU. Tada se otvorila i šira mogućnost pristupa evropskim strukturnim fondovima. Predviđa se da će se u toku sledeće, 2009. godine, u ovom regionu koristiti ista moneta (evro) što još uvek nije slučaj i da će se stanovnicima omogućiti potpun pristup liberalnom tržištu radne snage.

U martu 2006. godine u Beču na konferenciji „Mi oblikujemo budućnost“ (We shape the future) predstavljena je agenda „CENTROPE 2015 – vizija“. Na njoj je radilo preko 200 eksperata za politiku, ekonomiju, administraciju, kulturu, istraživanja, turizam i medije iz svih regiona i ona sumira razne ideje za razvoj u dinamičnom regionu. Najavljena je i sledeća agenda koja će služiti kao osnova za produbljivanje saradnje narednih godina.

U Bratislavi na konferenciji „Spremni za uzletanje“ (Ready for take – off), 2007. godine, otvorena je nova faza saradnje. Da bi i dalje imali dovoljno motivacije za saradnju dogovoreno je da su svi predstavnici odgovorni za preuzimanje akcija, doprinoseći lično, institucionalno i finansijski. Ovakav način saradnje će rezultirati obavljenom dinamikom i svesnošću o CENTROPE – u i na kraju će doprineti implementaciji novih zajedničkih projekata.

CENTROPE Business Plan 2008+ se odnosi na četiri ključna područja delovanja za dalji razvoj regiona. To su:

- Ekonomija, inovativno istraživanje i razvoj – odnosi se na konkurentne mreže, instrumente za kooperaciju i inovaciju, saradnju na nivou univerziteta i marketing;
- Saobraćaj, infrastruktura, životna sredina i planiranje – odnosi se na zaštitu voda i upravljanje dugoročnim regionalnim planiranjem;
- Tržište poslova, zapošljavanje, kvalifikacije – odnosi se na strategiju ekonomije i zapošljavanja, kvalifikaciju i edukaciju i
- Kultura, kreativnost, sport i turizam – odnosi se na razvoj turizma i očuvanje kulture.

Ipak CENTROPE program se pokazao kao suviše difuzan jer se stanovništvo ne oseća kao da pripada ovom velikom regionu koji obuhvata površinu od oko 54000 km<sup>2</sup>. U njemu su i dalje slabe funkcionalne veze i njegov uspeh se ogleda najviše u spoljašnjim dimenzijama (marketing i promocije, stvaranje slike o savršenom regionu i očuvanje te slike) nego u samom regionu. Zbog toga, počela je promocija CENTROPE – a kao takozvanog „Dvorišta Evrope“. I dalje se ovaj region opisuje kao mesto kooperacije, zajedništva i individualnosti, kao most između Zapadne i Istočne Evrope. Stvara se posebna slika o načinu života, razumevanju kulture i o radu kao spoju znanja i ekonomije u regionu, što su sada i ujedno nove teme CENTROPE - a. Tema način života se odnosi na visok kvalitet života u regionu zbog zdrave životne sredine i mogućnosti za individualni ekonomski uspeh. Takođe se propagira mogućnost kombinovanja urbanog načina života i ruralne idile (što je još jedna od ideja EU – smanjiti razlike između urbanog i ruralnog). Razumevanje kulture je bitno zbog preplitanja različitih uticaja na ovom prostoru, različitih jezika, ideja i koncepta, radi ostvarivanja bolje komunikacije i rušenja kulturnih barijera. Znanje se smatra za najbolji resurs CENTROPE – a koji stvara realni progres i bogatstvo i dobro obrazovani ljudi se podstiču na smišljanje novih idejnih rešenja, projekata i proizvoda koji se plasiraju na evropsko i svetsko tržište.

Od CENTROPE – a se može očekivati samo još bolji razvoj i ostvarivanje svih budućih projekata i tada će moći da parira „plavoj banani“. Postoji još mnogo programa i projekata u okviru Evropske Unije koji služe dostizanju policentričnog razvoja. Potrebna su mnoga istraživanja i godine rada da bi se željeni rezultat postigao. Mogućim proširenjem EU otvaraju se nova pitanja i novi prostori koje treba dovesti na nivo ostatka Evrope.

---

## Pozicioniranje Beograda u mrežu metropolitena

Postavlja se pitanje pozicioniranja Beograda u postojeću mrežu metropolitena kako bi imao dominantnu ulogu u Jugoistočnoj Evropi. Jedan od velikih potencijala Beograda je i njegov položaj na raskršću dva evropska koridora (koridor X i koridor VII – Dunav). Danas, kada Srbija možda i nije toliko daleko od ulaska u Evropsku Uniju potrebno je prilagoditi njen sistem planiranja evropskom u skladu sa politikom policentričnog razvoja. Kao što je već pomenuto, policentričan razvoj je jedan od izazova koje EU postavlja. Srbija je još uvek dosta centralizovana zemlja sa ne toliko razvijenom unutrašnošću i razvijenijim Beogradom. U Srbiji, po popisu iz 2002. godine je 56% gradskog stanovništva, što je mnogo manje od ostalih evropskih zemalja. Međutim, 26% gradskog stanovništva živi u Beogradu iz čega se može zaključiti da je Beograd centar visoke koncentracije stanovništva i velikog broja funkcija kojim privlači (administrativna, ekonomska, kulturna, obrazovna, zdravstvena i dr.). Usled raznih događaja tokom poslednje dve decenije, iako je glavni grad države u Evropi, Beograd nije učestvovao u razvojnim programima i projektima, tako da se danas nalazi u nepovoljnijem položaju od ostalih evropskih prestonica. Jedan od načina kojim bi se Beograd približio razvijenijim evropskim gradovima, pored veće zainteresovanosti za učestvovanje u projektima koji mu se nude, je preko poboljšanja funkcionisanja samog grada (usvajanje i poštovanje ekoloških standarda, bolja organizacija saobraćaja, poboljšanje infrastrukture, konkurentnije kulturne i komercijalne ponude i sl.).

---

**Milan Radović, student četvrte godine prostornog planiranja**

## **Saobraćaj u Beču i saobraćaj u regionu CENTROPE**

Činjenica je da većina svetskih i evropskih metropola kao jedan od glavnih problema ističu saobraćaj u gradu. Iako Beč spada u red najboljih i najvećih evropskih metropola, činjenica je da on nema tih problema. Rezultati dobrog funkcionisanja saobraćaja u gradu jesu propisi Master plana saobraćaja (*Vienna Transport Masterplan*), dokument iz 2003. godine, kojim se reguliše planiranje i uređenje saobraćajnica, biciklističkih staza i sistema javnog prevoza. Osnovni cilj ovog dokumenta jeste očuvanje zdrave životne sredine u gradu i smanjenje privatnih automobila na gradskim ulicama. Da bi se ovi ciljevi ostvarili potrebno je poboljšanje javnog prevoza u smislu produžavanja postojeće i izgradnje nove mreže metroa i tramvaja, uvođenje atraktivnog sistema tramvajskih linija (*Fast Tram - Stop only at Stops!*) i izgradnja novih biciklističkih staza.

### **Javni prevoz u Beču**

Za studente iz Srbije sistem javnog prevoza u Beču predstavljao je glavnu atrakciju. Prvo što smo uvideli jesu jasno istaknute i uređene tramvajske, autobuske i metro stanice sa tačnim obavještenjima o terminusima, a pravo oduševljenje sledi tek kada počnete da koristite prevoz. U razgovoru sa domaćinima saznali smo da oni ipak nisu zadovoljni javnim prevozom, a kao osnovni problem navode retke polaske sa terminusa (u proseku 7 min) i to što se na produženju

tramvajskih linija nije ništa preduzelo u poslednjih pet godina.

Javni prevoz se zasniva na pet metro linija i stotinaest tramvajskih i autobuskih linija. Mreža metroa duga je 66 km, dok je mreža tramvajskih linija duga 232 km. Udeo javnog prevoza u odnosu na ukupni prevoz u Beču iznosi čak 34 procenta.

Trenutno se zbog organizacije Evropskog prvenstva u fudbalu vrši produžetak jedne linije metroa, a u planu je i izgradnja još jedne nove linije.

Kako je Beč trgovinski i turistički centar i kako u njemu uvek boravi veliki broj stranih državljana, uveden je poseban voz (*CAT City Airport Train*) koji saobraća na relaciji centar Beča - Bečki aerodrom, ima polaske na svakih trideset minuta, a vreme puta je samo šesnaest minuta.

### **Projekat Neu Hauptbahnhof**

Na teritoriji grada Beča postoji pet železničkih stanica koje su međusobno jako loše, pojedine nikako, povezane. Nepostojanje glavne, kako putne tako i teretne, železničke stanice nateralo je čelnike Austrijske državne železnice (ÖBB) i grada Beča da 2006. godine pokrenu inicijativu o izgradnji nove Centralne železničke stanice na prostoru današnje Südbahnhof (južne) železnike stanice.

Centralna železnička stanica je novi saobraćajni projekat koji ima ključnu ulogu za budućnost Beča. Nova stanica će po prvi put u istoriji grada jednostavno povezati vozove iz svih dolazećih pravaca za sve odlazeće pravce. Danas, stara bečka Südbahnhof železnička stanica služi kao terminal za južne i istočne koridore. Izgradnjom super moderne i funkcionalne Centralne železničke stanice sa kapacitetom i do hiljadu vozova dnevno, napraviće vezu između severa i juga i istoka i zapada, a Beč će postati najznačajniji nacionalni i internacionalni železnički-saobraćajni čvor.



Slika 1. Budući izgled Centralne železničke stanice u Beču

Ovaj projekat ima za cilj jačanje ekonomije i konkurentnosti Beča, kako u regionu tako i u Evropi. Nova železnička stanica neće samo približiti evropske gradove, već će od Beča napraviti poslovni centar Evrope jer će ona postati mesto ukrštanja tri TEN (Trans Europe Transport Network) koridora TEN 17 Paris - Bratislava, TEN 23 Gdansk - Venecija i TEN 22 Atina - Drezden.

Pored nove stanice, gradiće se i novi poslovni i stambeni centar. Među investitorima najveći će biti Austrijska državna železnica, a rok završetka stanice i svih pratećih objekata je 2015. godine.

### Saobraćaj u regionu CENTROPE

Region CENTROPE spada u red najrazvijenih regiona u Evropi. Iako ovaj regiona čine četiri države koje imaju težnju da uspostave policentričan razvoj na teritoriji CENTROPE-a, primećuju se velike razlike u razvoju regiona država partnera. Prvi način za uspostavljanje jednakog regionalnog razvoja jeste modernizacija postojeće i izgradnja nove saobraćajne infrastrukture.

Prvi sobračajni projekat završen je novembra 2007. godine kada je otvoren novi autoput koji povezuje Beč i Bratislavu. Drugi projekat, koji je trenutno u fazi realizacije, odnosi se na elektrifikaciju pruge koja povezuje dve prestonice Beč i Bratislavu. Kada se završe radovi na elektrifikacije započće se na povezivanju pruge u sistem brzih pruga i stvoriće se veza između Bratislave i Pariza. U ovaj projekat već je uloženo deset milijardi evra. Treba istaći i projekat povezivanja Bečkog aerodroma sa aerodromom u Bratislavi putem CAT vozova. Ovim projekat ima cilj da do 2012. poveže oba aerodroma i da između njih nonstop saobraćaju CAT vozovi, i tako bi skratili vreme putovanja korisnika aerodroma sa sadašnjih 70 minuta (redovnim vozovima) na svega 30 minuta.

**Autoput Beč - Brno** je još jedan u nizu projekata poboljšanja saobraćajne infrastrukture. Njegova izgradnja košta oko 300 milona evra, a trebalo bi da bude završen 2013. godine. Inače ovo je prvi projekat na kome je primenjen princip saradnje javnog i privatnog sektora.



---

**Dunav**, posmatran kao koridor, predstavlja buduću okosnicu razvoja teretnog saobraćaja u CENTROPE-u. Prošle godine počele su prave trke za pronalaženje lokacija za izgradnju novih skladišta na obalama. Razlog za ovaj trend jeste činjenica da su od 2004. godine sve zemlje koje učestvuju u projektu CENTROPE, zvanično postale članice Evropske Unije. Osim projekata za izgradnju velikih skladištenih objekata, tu su i projekti koji imaju cilj otvaranja novih putničkih linija koje će povezivati gradove na Dunavu. Beč i Bratislava su kroz projekat Twin City već ostvarili povezivanje na Dunavu preko Twin City Liner-a. Twin City Liner je luksuzno opremljen katamaran koji se kreće brzinom od 75 km/h, a za 70 minutno putovanje od Beča do Bratislave treba izdvojiti između 17 i 25 evra.



Slika 3. Twin City Liner

Ovo su samo neki od velikih kapitalnih projekata regiona CENTROPE u kojima učestvuje Austrija. Takođe, treba spomenuti i veliki broj projekata izgradnje i modernizacije lokalne saobraćajne infrastrukture.

Uzevši u obzir poziciju lidera na zapadnom Balkanu, pa i u jugoistočnoj Evropi, Srbija, a naročito Beograd mogli bi postati jedan od vodećih saobraćajnih i transportnih centara u

Evropi. Problem Srbije je nedovoljno opremljena saobraćajna infrastruktura, nedovršen koridor X i neadekvatno korišćenje koridora VII. Novac za rekonstrukciju i osavremenjavanje infrastrukture mogao bi se dobiti iz strukturnih fondova EU, pa je zato potrebno više raditi na što bržem pridruživanju Srbije Evropskoj uniji.

---

**Slavica Živanović, student  
četvrte godine prostornog  
planiranja**

## **Ekologizacija Dunava**

### **Osnovni podaci o Dunavu**

Dunav je druga reka po veličini u Evropi (2780 metara) i najveća reka na Balkanu. Nastaje spajanjem reka Berge i Brigah koje izvire na jugoistočnim obroncima Švarcvalda (Nemačka), a velikom deltom, sa pet rukavaca se uliva u Crno more. Dunav zajedno sa svojim pritokama čini najveći rečni sistem u Evropi i čini sponu između deset zemalja i brojnih gradova i regija na koje su milenijumima uticali različiti istorijski događaji i kretanja. Ova reka predstavlja put za komunikaciju i saradnju između svih evropskih nacija Podunavskog regiona koji je područje neprekidnih razvojnih kretanja i samim tim predstavlja najinternacionalniji sistem na svetu.

Dunavski region je oduvek predstavljao povoljno mesto za život, kako ljudi tako i velikog broja biljnih i životinjskih vrsta. U Podunavlju stanuje oko 2000 vrsta biljaka i oko 5000 vrsta životinja. Činjenica da Dunav protiče kroz različite prostore i povezuje različita staništa i uslove za život doprinela je stvaranju jedinstvenog načina života.

Pored biljaka i životinja, zahvaljujući arheološkim pronalascima i različitim istorijskim podacima, poznato je da su u okolini ove reke nastale i ostavile svoj trag mnoge drevne kulture i civilizacije. Danas se neki od najvećih evropskih gradova nalaze na Dunavu i žive zahvaljujući ovoj reci.



*Slika 1. Reka Dunav i zemlje kroz koje protiče*

---

## Ekologizacija dunavskog regiona

Ekologizacija Dunava je jedna od tema koje su se obrađivale na stručnom seminaru u Beču. U čitavu priču nas je uveo Profesor Verner Kvarda, a situaciju u našoj zemlji približila nam je naša asistentkinja Mr Danijela Obradović.

*"Ekologizacija znači oblikovanje naše interakcije sa okolinom, u intelektualnom, materijalnom, prostornom, socijalnom i emocionalnom smislu, da bi se postigao postojan i opravdan kvalitet življenja za sve." (Posch)*

Jedan od aktuelnih problema više evropskih zemalja je projekat *silaska na reku*, odnosno dizajn otvorenih prostora duž ekološki čistog Dunava. Ovo pitanje sa kompleksnim brojem činilaca i aktera zahteva višeslojni pristup i transdisciplinarno povezivanje socijalnih, ekonomskih i naučnih struktura te njegovu implementaciju u političko-administrativnom sistemu.

Jedna od mera donesena na evropskom nivou je rad na ustanovljavanju Strategije za poboljšanje kooperacije između gradskih vlada i univerziteta, odnosno ideja o intenziviranju partnerstva gradova duž Dunava i predstavljanje procesa zajedničkog prostornog planiranja na univerzitetima i odsecima za prostorno planiranje.

Rezultat koje se priželjkuje je stvaranje zajedničkog prostorno planerskog jezika na organizacionom i političkom nivou između pomenutih državnih institucija. Ekološka politika koja je jedna od glavnih determinanti u ovom pitanju mora da preuzme dominantnu ulogu te oblikuje i upravlja ekološkom svesti javnog menja, nameće ekološke ideje u zakonodavstvu i ekonomiji, vrši uticaj na tehnološke aktivnosti i upravlja strategijom prostorne organizacije i namenom zemljišta. Osnovni skok koji ona mora da načini jeste promena stava iz pasivnog u aktivni- od primanja ka usvajanju znanja i njegovom usavršavanju. Nezavisna ekološka politika mora da prestane da bude marginalno pitanje i postane društveno prihvaćena, što zahteva da eksperti iz oblasti ekologije imaju široko interdisciplinarno obrazovanje i kreativan pristup rešavanju problema. Ekologizacija socijalnog razvoja time znači upoznavanje principa ekologije, zaštite životne sredine i edukacije u svim oblastima političke realnosti.

*„Potrebno je stvoriti harmoničnu integraciju prirodne sredine i ljudi koji tu žive, proizvode hranu, stvaraju prihvatljive tehnologije za proizvodnju energije, zadovoljavaju potrebe transporta i socio-ekonomske potrebe na održiv način.“ (W. Kvarda)*



Slika 2. Pogled na Dunav (Vahau Dolina)

---

## Ekološka strana Dunava

U centralnoj Evropi, Dunav je značajan ekonomski, socijalni i ekološki faktor. U oblasti koju obuhvata, reka povezuje zemlju sa vodom i razmenjuje prirodne i socijalne informacije između susednih zemalja.

Tokom svog dugog postojanja Dunav je, sa svim pritokama u oblasti kroz koju protiče, formirao pejzaž koji ga okružuje. Rečna obala i plavljena oblast ograničene nasipima i podzemne vode su sada pod direktnim uticajem Dunava.

Dunav povezuje značajne urbane centre centralne Evrope, kao važan socio-ekonomski i prirodni element. Tehnički, ekonomski i socijalni parametri Dunava, kao energija i izvor vode, su bili nekada i jesu sada od velikog interesa za zemlje u oblastima kroz koje protiče. Ali Dunav je takođe i ekološki faktor, sa značajnim ekonomskim parametrima i parametrima okoline.

## Karakteristike okoline Dunava (obalska linija i plavljena područja)

Reke, obale i plavljena područja su veoma važna za funkcionisanje okruženja ovog koridora. Kao i ostale reke, Dunav je takođe izložen jakom pritisku ljudskog uticaja povezanog sa ljudskim naporom da iskoristi reku za ekonomski i socijalni razvoj društva. Iskorišćen je kao transportni koridor, ali i za iskorišćavanje energije kroz brane. Ovo menja efikasnost reke na njenim obalama i u zonama u blizini reke.

Ekonomska eksploatacija zemlje u plavljenim područjima oslabljuje izgrađene brane i druge mere protiv poplava. Prirodno očuvanje i iskorišćavanje obala u rekreacione svrhe, ima za cilj da očuva prirodni karakter obalskih linija.

Sadašnja struktura predela plavljenih površina je rezultat zajedničkih aktivnosti i integracije prirodnih i socio-ekonomskih procesa. Reka i prostor, koji je pod direktnim uticajem reke, su prirodni fenomeni, izmenjeni ljudskim aktivnostima. Kombinacija ovih fenomena je, sa jedne strane, izazvala lokalno različit razvoj naseljenika i njihovog ekonomskog zaleđa; sa druge strane, reka i njeno okruženje

imaju ujednačen efekat u odnosu na njen ekološki potencijal.

Postoje dva stava za koridor okoline Dunava: prvi se fokusira na ekološkom kvalitetu, a drugi na estetskom kvalitetu. Oba stav su dve strane jednog novčića, novčića koji je rezultat prirodnog i ljudski-stvorenog razvoja.

Karakteristika koridora okoline Dunava je njegova značajna integracija regiona difenciranih u prostoru i funkcija u ujednačenu teritorijalnu jedinicu, zasnovanu na zajedničkoj razmeni socijalnih, ekonomskih i prirodnih informacija. Dunav spaja pojednične regione ne samo preko toka svoje vode, već i preko svojih plavljenih područja. Stvaranje ekološki optimalnog teritorijalnog sistema – Koridor okoline Dunava – omogućava ujedinjavanje i integraciju prirodnih, socijalnih i ekonomskih regulativa teritorijalnog razvoja povezanih zemalja poštujući teritorijalne pojedinačnosti.

## Ekološki kvalitet

Ekološki kvalitet Dunavskog koridora može da se klasifikuje sticanjem znanja o onim delovima pejzaža koji su sačuvali prirodne komponente i atribute do znatnog stepena. Njihovo prostranstvo i njihova površina se mogu izraziti na mapama sekundarne strukture pejzaža. Na ovim mapama, akcenat može da se stavi na procenu biološki vrednih biotopa i ekološki važnih elemenata pejzaža. Postojeća metodologija nam dopušta da procenjujemo ekološki kvalitet i stepen antropogenog pritiska na pejzaž. Ekološki kvalitet strukture pejzaža može da pomogne u realizaciji programa rečnih sistema. Ovaj program je orijentisan ka revitalizaciji prirodnog hidrološkog režima na obuhvaćenoj teritoriji stvarajući ekološki optimum strukture pejzaža. Njegovi ciljevi su u apsolutnoj saglasnosti sa koncepcijom projekta "Okolina koridora Dunava".



---

## **Internacionalna komisija za zaštitu reke Dunav (International Commission for the Protection of the Danube River – ICPDR)**

Najvažniji način zaštite Dunavskog regiona jeste oformljavanje različitih organizacija čiji je osnovni cilj donošenje dokumenata i propisivanje određenih pravila da bi se ovaj region revitalizovao i spasao od daljeg zagađenja. Važnu ulogu imaju Proces saradnje u Podunavlju (Danube Cooperation Process – DCP), Dunavska komisija i Operativni komitet, ali takođe nastaje sve više regionalnih i lokalnih inicijativa kao što su aktivnosti umrežavanja između podunavskih kancelarija koje su otpočete u Ulmu, SR Nemačka.

Internacionalna komisija za zaštitu reke Dunav (International Commission for the Protection of the Danube River – ICPDR) je osnovana 1998. godine i obuhvata 8 zemalja na Dunavu. Konvencija za zaštitu reke Dunav (Danube River Protection Convention - DRPC) je potpisana 1994. godine u Sofiji i njen osnovni cilj je zaštita i postizanje održivog razvoja dunavskog regiona. Ministri članovi Internacionalne komisije su ratifikovali Dunavsku konvenciju.

Primarni zadaci koji su se postavili ovoj komisiji su rad na postizanju održivog razvoja dunavskog regiona kao i na obezbeđivanju kvalitetne zaštite za celokupan prostor. To su zadaci koji nisu jednostavni i da bi se došlo do njihovog rešavanja bilo je potrebno da se svi zajedno organizuju i da se uspostavi kvalitetna saradnja i kooperacija između svih država kroz koje Dunav protiče.

Tokom deset godina saradnje preduzete su sledeće akcije:

- Razvoj i implementacija petogodišnjeg akcionog programa koji uključuje obavezivanje u cilju redukcije zagađenja u Dunavu;
- Uspostavljanje Transnacionalne monitoring mreže (TNMN) u cilju vršenja stalne procena kvaliteta vode Dunava;
- Izgradnja alarmnog sistema u slučaju nesreće;
- Analiza dokumenata vezanih za kvalitet vode Dunava;

- Razvoj akcionog programa za održivu zaštitu od poplava u dunavskom regionu. Njihove akcije su se pokazale kao veoma uspešne i Komisija za zaštitu Dunava je uspela da ispravi greške koje su se decenijama gomilale. Najvažniji rezultat svih akcija je smanjenje nivoa zagađenja na celokupnom toku reke Dunav. To podrazumeva smanjenje organskog otpada koji dolazi iz poljoprivrede, smanjenje industrijskog i gradskog otpada i samim tim poboljšanje kvaliteta vode na velikom delu toka reke Dunav.

Jedinstven problem je u tome što se ne mogu sve države regiona pohvaliti ovakvim rezultatima. Na nekim delovima reke Dunav nisu preduzimate slične akcije najviše zbog nedostatka finansijskih sredstava kao i nedostatka same svesti o očuvanju prirode. Još uvek postoje velike razlike u kvalitetu vode na pojedinim delovima Dunava. U nekim državama ne postoji nijedan oblik praćenje nivoa zagađenja Dunava i kvaliteta vode. O tome govori činjenica da na srednjem i donjem toku Dunava, na pojedinim delovima, postoji alarmantno zagađenje teškim metalima, industrijskim otpadom, pesticidima i drugim otpadom. To nas dovodi do zaključka da je neophodno donošenje obavezujućih zakona koji bi doveli do toga da se zagađenje reguliše i na kraju u potpunosti iskoreni.

### **Projekti u Srbiji**

Srbija danas ima nekoliko projekata koji se odnose na zaštitu reke Dunav i dunavskog regiona.

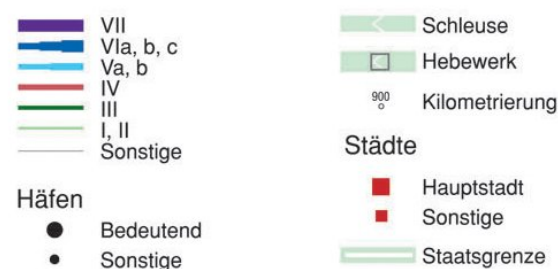
#### **Projekat DREPR (Serbia Danube River Enterprise Pollution Reduction Project)**

Projekat DREPR (Serbia Danube River Enterprise Pollution Reduction Project) predviđa pomoć poljoprivredno-prehrambenoj industriji Srbije u smanjenju zagađivanja Dunava i njegovih pritoka različitim hemikalijama.



## Wasserstraßenkarte Europa

### UN/ECE-Klassen



Projekat je zaživeo zahvaljujući finansijskoj pomoći iz donacija Fonda GEF, Međunarodnog fonda za zaštitu životne sredine (GET), Švedske agencije za razvoj (SIDA) i Evropske agencije za rekonstrukciju (EAR). Organizovanje akcija, širenje ideje o projektu i kontrolu samog projekta je preuzelo i realizovalo Ministarstvo poljoprivrede Srbije.

U cilju kvalitetnog sprovođenja projekta bilo je potrebno približiti ideje građanima opština u okviru kojih je planirana njegova realizacija (Šabac, Požarevac, Vrbas i Novi Sad). Stručnjaci su praktičnim primerima pokušali objasniti da je moguće imati iste prinose i istu dobit bez nekontrolisane upotrebe štetnih sastojaka pri proizvodnji. Predviđen je određen broj sanacionih akcija u cilju poboljšanja stanja i realizacije samog projekta u planiranom vremenskom periodu od 4 godine. Primarni zadatak odgovornih lica u okviru ovog i drugih sličnih projekata je podizanje opšte svesti o značaju očuvanja prirode kao i neophodna edukacija domaćih proizvođača.

### Projekat rehabilitacije navodnjavanja i odvodnjavanja u Srbiji (The Serbia Irrigation and Drainage Rehabilitation Project, IDRP)

Projekat rehabilitacije navodnjavanja i odvodnjavanja u Srbiji se odnosi na poboljšanje postojećih kapaciteta u cilju povećanja efikasnosti poljoprivredne proizvodnje.

Veliki problem u priobalnom pojasu Dunava predstavljaju poplave koje su opasnost, kako za zemlju, infrastrukturu i objekte, tako i za

ljude koji žive i rade na toj zemlji. Jedan od zadataka je upravo smanjenje rizika od poplava u oblastima koje su obuhvaćene ovim projektom.

Ideja o ovom projektu je usvojena 2005. godine a njegova konačna realizacija je planirana za 2011. godinu. U okviru sedmogodišnjeg perioda planira se nekoliko etapa u kojima će se raditi na postizanju cilja.

Postoji nekoliko osnovnih komponenti projekta:

- Poboljšanje postojeće infrastrukture;
- Program razvoja navodnjavanja;
- Pomoć institucijama koje su nadležne za navodnjavanje;
- Organizovanje sistema za monitoring u cilju kvalitetnijeg praćenja realizacije projekta.

Projekti započeti u Srbiji vezani za oblast zaštite životne sredine, kao i za druge sfere modernog razvoja, pokazuju da ova država preduzima mere u cilju povećanja konkurentnosti u regionu. Srbija se na taj način približava svojim više razvijenim susedima, razvija se novi vid transnacionalne saradnje i kooperacije i otvaraju se nove mogućnosti za razvoj.

---

## Nikola Ilić, apsolvent prostornog planiranja

### Apsolventska ekskurzija 2008.

Grupa studenata, završne godine prostornog planiranja, dolazi na jednu krajnje nesvakidašnju ideju – da sama organizuje apsolventsku ekskurziju po Zapadnoj Evropi. Još u početnoj fazi realizacije ovog projekta dva studenta, *Bartula Milorad* i *Sekulić Nikola*, preuzimaju breme odgovornosti na sebe. Primarni cilj je bio jasan, posetiti što više evropskih metropola, ali i stručnih institucija vezanih za prostorno planiranje. Već u januaru 2008. kreće se sa ozbiljnom organizacijom ovog putovanja. Prvo smo održali nekoliko prezentacija o ekskurziji, kako kolegama studentima, tako i profesorima. Svi su bili pomalo sumnjičavi, ali svakako oduševljeni idejom. Upravo na jednoj od prezentacija, gore pomenuti dvojac organizatora dobija i trećeg člana *mr Sinišu Trkulju*. Sa Sinišom u timu ova organizacija nekako dobija na ozbiljnosti, i sve sumnje i nedoumice u realizaciju ovog projekta bivaju otklonjene.

Cela organizacija bila je podeljena na nekih pet oblasti: smeštaj, prevoz, vize, posete stručnim institucijama i prikupljanje novca. Putem interneta smo rezervisali hostele u sledećim gradovima: Amsterdam, Pariz i Beč, i time smo rešili problem smeštaja. Kada je reč o prevozu, kontaktirali smo par domaćih renomiranih autoprevoznika, a najpovoljniju ponudu, u pogledu cenakvalitet, nam je dostavio "Autoprevoz Čačak". I odluka je pala, putujemo sa Čačanima. Prilikom prikupljanja neophodnih dokumenata za vize, veliku pomoć nam je pružio šef katedre za prostorno planiranje *prof. dr Dejan P. Dorđević*, koji je od dekana Geografskog fakulteta izdejstvao sve moguće potvrde, koje su nam bile potrebne. Kada su stručne institucije u pitanju, naša ideja je bila da posetimo što više istih, međutim upravo na predlog *prof. Dorđevića* odlučujemo se za

manji broj institucija tako da konačan izbor spada na dve: Univerzitet u Delftu i Direkcija za regionalnu politiku Evropske Unije. Upravo veze i kontakti *mr Trkulje* omogućuju realizaciju ovih stručnih poseta. S obzirom da smo sami bili organizatori ekskurzije i prikupljanje novca je išlo drugačije od načina koji bi morali da ispoštujemo da smo išli preko neke turističke agencije.

Naravno, kroz šta su sve prošli naša "tri musketara", (neko na putovanju je naše organizatore upravo ovako nazvao) prilikom realizacije projekta apsolventska ekskurzija to samo oni znaju. Od samog starta smo bili suočeni sa problemima raznih vrsta. Prvobitno izabrani hosteli nisu mogli da se rezervišu, za grupnu posetu, putem interneta. Samim tim moralo je da dođe do promene plana. Ukupnu cenu ekskurzije smo bazirali na cenama hostela, koju bi platili ukoliko bi ih rezervisali u martu, međutim te cene su bili znatno više krajem aprila kada smo mi završili sa rezervacijom. Jedino rešenje za nedostatak novca koji se pojavio, bilo je da povećamo broj putnika, što smo i učinili. Prilikom ugovaranja posete stručnim institucijama, i sa autoprevoznikom i nije bilo nekih većih problema. Pravi šok nastaje krajem aprila kad su hosteli, posete stručnim institucijama, i autoprevoz već bili rezervisani. Na samo nekih desetak dana pred polazak naš zahtev za šengen vizu koji smo predali u Francuskoj ambasadi biva odbijen uz obrazloženje da šengen vizu izdaje ona zemlja u kojoj se najviše dana boravi, u našem slučaju to je bila Holandija. Kako su se tada osećali naši "musketari" stvarno samo oni znaju, jer čak ni ja, koji sam bio od samog starta upoznat sa svim aktivnostima i dešavanjima ovo nisam znao. Do ove krajnje neprijatne situacije je došlo iz više razloga. Naime primarna ideja nam je bila da provedemo po dva dana u Parizu i Amsterdamu, a jedan dan između ovih gradova da provedemo u glavnom gradu Evrope, Briselu. U ovoj varijanti mogli smo da konkurišemo i u Holandskoj i u Francuskoj ambasadi za šengen. Razlozi zašto smo se odlučili za Francusku su bili mnogostruki, a pre svega *mr Trkulja* je završio prostorno planiranje u Parizu i pored jezika poznaje i mnoge ljude koji su

zaposleni u Francuskoj ambasadi, a koji su nam mogli biti od pomoći. Međutim zbog gore navedenih problema sa rezervacijom hostela, menjamo plan i odustajemo od noćenja u Briselu, i tu nastaje previd, jer to jedno noćenje prebacujemo u Amsterdam, a ne u Pariz. Ovu krajnje nezgodnu situaciju je i pogoršavala činjenica da su išli prvomajski praznici, a samim tim i neradni dani, a već 9. maja je trebalo da krenemo. Sećam se da sam bio prisutan, zajedno s organizatorima u trenutku kada je *mr Trkulja* dobio poziv iz holandske ambasade u kome mu je rečeno da ćemo dobiti šengen vizu u istoj. Tu radost koja je obuzela naša "tri musketara" u tom trenutku ja ne mogu rećima da opišem. Ubrzanom postupku dobijanja vize doprinelo je i razumevanje koju su pokazali francuski i holandski konzul za nas slučaj.

U dogovoru sa autoprevoznicima odlučujemo da na put krenemo 9. maja u kasnim večernjim satima, kako bismo u Amsterdam stigli 11. maja u prepodnevним satima. Na put krećemo puni entuzijazma, jer je većini od nas, ovo bilo prvo putovanje u Zapadnu Evropu. Na graničnom prelazu *Batrovci* nije bilo većeg zadržavanja. Atmosfera u autobusu je bila krajnje pozitivna, tako da nam je noćna vožnja kroz Republiku Hrvatsku veoma brzo prošla. Nekako sa prvim sunčanim zracima, mi smo došli na granični prelaz *Gruškovije*. Na graničnom prelazu smo se malo duže zadržali, jer smo svi lično morali da se prijavimo na pasoškoj kontroli kako bi nam bile proverene vize. Izlazak iz autobusa nam i nije baš prijao, jer je tog jutra bilo izuzetno hladno, ili se bar nama tako učinilo. Vožnja kroz Republiku Sloveniju je vrlo brzo prošla i za veoma kratko vreme mi smo već bili u Republici Austriji. Po ulasku u Austriju pravimo pauzu za doručak, a na odmorištu gde smo se parkirali, čekalo nas je pravo malo iznenađenje. Naime na ugostiteljskom objektu na nama razumljivom jeziku bilo je ispisano "vruć burek i roštilj". Dalja vožnja kroz Austriju, bar kada je upitanju vizuelni efekat, bila je pravo uživanje. Na obe strane puta pružao se prelep pogled, na još uvek snežne vrhove Alpa. Izuzetno kvalitetan kolovoz, bafer zone, bezbroj tunela, nigde smeća pokraj puta... stvarali su u nama osećaj da smo tako daleko od kuće. Sledeće

stajanje nam je bilo u NP Kalkapen. Slika govori više od hiljadu reći.

*Slika 1. Snežni vrhovi u NP Kalkapen*



Posle kratkog odmora nastavljamo po planu uz redovne pauze, ali uglavnom na benzinskim pumpama, što se većini nikako nije sviđalo. Jednostavno želeli smo da spojimo lepo i korisno i da pauze budu u gradovima, kako bismo posetili još koji neplanirano. Naravno problem sa parkiranjem koji bismo imali, ukoliko bi skrenuli sa puta i ušli u grad nije uzet u razmatranje. Ipak pronašli smo jedno obostrano prihvatljivo rešenje i u kasnim popodnevnim satima pauzu pravimo u gradu Nirnbergu. Upravo u ovom gradu u to vreme se održavao festival u kome su učestvovali ljudi iz države Togo, koji su proslavljali nastupajući period žetve.

Iz Nirnberga krećemo uveče i po planu nastavljamo za Amsterdam, u koji stižemo u prepodnevним satima. Malo veći problem je nastao, pošto hostel nije imao odgovarajući prilaz za autobus, pa smo morali malo više da prepešačimo do istog od mesta gde smo se parkirali. Bili smo smešteni u hostelu *Meetingpoint*, koji se nalazi u samom centru grada. Pošto smo se smestili, razilazimo se u manje grupe i obilazimo grad. U večernjim satima smo se polako vraćali u hostel, ali samo kako bismo se malo osvežili, presvukli... pa ponovo nazad u obilazak grada. U međuvremenu pravimo plan za sutra i odlučujemo da grupno odemo na vožnju turistički brodom. Vožnja brodićem bila je pun pogodak, uživali smo u pogledu na građevine Amsterdam, sa njegovih mnogobrojnih kanala, a tura je obuhvatala i deo reke Amstel, kao i izlazak na more.

*Slika 2. Vožnja turističkim brodićem u Amsterdamu*



Ostatak drugog dana je takođe protekao u individualnim obilascima grada. Trećeg dana boravka u Holandiji imali smo zakazanu posetu na Univerzitetu u Delftu. Predavanje na Tehničkom institutu Univerziteta u Delftu o istorijatu prostornog planiranja u Holandiji održao nam je profesor Vil Zoneveld. Iako koreni prostornog planiranja sežu u XIX vek, profesor Zonveld

je počeo svoje predavanje od momenta kada se intenzivnije razvija regionalna komponenta planiranja tokom 30ih godina XX veka. Godine 1931. je u Holandiji donet zakon u kome se donošenje prostornih planova definiše kao nadležnost opštine. Ovaj podatak je nama iz Srbije lak za pamćenje pošto se godina donošenja zakona podudara sa godinom donošenja građevinskog zakona u kraljevini Jugoslaviji.

Nizbežna tema kada je reč o planiranju u Holandiji je čuveni koncept Randštada sa značenjem grad-prsten. Termin Randstad se odnosi na konurbaciju najznačajnijih holandskih gradova koja je prvi put osmišljena 1924. godine, njen razvoj je dobio na značaju tokom tridesetih godina, a predstavljala je jedan od najznačajnijih planskih koncepta u Holandiji tokom HH veka. Značaj i zanimljivost ovog koncepta je veća kad se uzme u obzir činjenica da Holandija predstavlja zemlju čije je prostorno planiranje izuzetno cenjeno i predstavlja primer za mnoge druge zemlje, kako u Evropi tako i širom sveta. užitak.

*Slika 3. Ispred TU u Delftu*



Drugi značajan period predstavlja posleratna politika države blagostanja tokom koje se nastavlja sa planiranjem Randštada u čijem centru se nalazi zona zelenila pod nazivom „Zeleno srce“. Takođe se u obzir uzimaju i principi moderne arhitekture čiju su temelji postavljeni tokom tridesetih godina. Vodi se računa o ograničenjima urbanog rasta. Principi koji su važili u ovom periodu se nalaze u izveštaju o doktrini planiranja iz 1958. godine.

Treći značajan period za prostorno planiranje u Holandiji počinje donošenjem zakona o prostornom planiranju 1965. godine koji je, uz mnogobrojne amandmane bio na snazi do 1. jula 2008. godine.

Tokom sedamdesetih godina u planiranju je sve više akcenta na zaštiti životne sredine i na participativnom pristupu. Tokom osamdesetih godina se veoma mnogo značaja pridaje implementaciji, a nedovoljno kreiranju vizije. Tokom devedesetih godina sve su češći pokreti koji hoće da prevaziđu planiranje na državnom (nacionalnom) nivou, ali uprkos svemu državni nivo u Holandiji ostaje značajan. Sve je značajnija i evropska dimenzija

planiranja. Iako planiranje može da deluje kao ograničavajući faktor za ekonomski razvoj, njegova uloga u usmeravanju urbanizacije i zaštiti životne sredine ga čini nezaoblaznim instrumentom razvoja.

Predavanje je trajalo nekih sat vremena, a može se reći da je bilo održano u vanrednim okolnostima. Naime, neposredno pre našeg dolaska u Institut, na jednoj od zgrada je buknuo požar. Dim koji se izdizao iz plamena pratio nas je gotovo čitav dan po celoj Holandiji. Posle predavanja otišli smo u menzu gde smo zajedno ručali.

Posle ručka, nastavljamo po planu i idemo za Rotterdam, u kome provodimo lepo popodne obilazeći ga u mali grupama. Na povrtaku iz Roterdama dogovaramo još jednu neplaniranu posetu. Odlučujemo se da posetimo grad Hag. Poseta ovom gradu, tačnije prelepoj peščanoj plaži na obali Severnog mora, koja se nalazi u njemu bila je najlepší deo putovanja. Kada smo ugledali more, iako umorni od putovanja, svi do jednog smo potrčali do istog, i kao mala deca zagazili smo u vodu, vidno srećni zbog toga. A konstantni talasi su vidno povećavali užitak.

*Slika 4. Na plaži u Hagu*



---

Na plaži provodimo sat vremena, i možda od hladne vode, vetra, soli ili nečeg četvrtog, odlučujemo da posetimo zgradu u kojoj ima najviše Srba u Hagu. Skoro dva sata smo se vozili ulicama ovog lepog grada, ali zatvor nismo pronašli. Čak smo i izlazili iz autobusa da pitamo neke prolaznike, a oni su nas gledali u čudu i pitali se zašto autobus pun mladih ljudi traži zatvor. Međutim mi zatvor nismo pronašli i krećemo nazad za Amsterdam. Kada smo prolazili pored Delfta, zgrada je još uvek gorila. Sutradan nastavljamo po planu i krećemo za Pariz uz posetu Briselu. U Briselu smo imali zakazanu posetu Generalnoj direkciji za regionalnu politiku Evropske unije. Pošto smo ulazili u zvaničnu instituciju EU, na ulazu smo bili legitimisani, a posle toga smo dobili nalepnice, uz čije nošenje smo mogli nesmetano da se krećemo po objektu. Predavanje u Generalnoj direkciji za regionalnu politiku Evropske unije održao nam je Viktor da Fonseca. Iako je predavanje bilo posevećeno IPA fondovima i regionalnoj politici bilo je neophodno napraviti mali uvod o mehanizmima funkcionisanja Evropske unije i o mestu Srbije u odnosu na uniju. Srećna okolnost je da je naš domaćin malo pre naše posete u Briselu i sam bio gost u Srbiji kao član delegacije Generalne direkcije za regionalnu politiku koja je u aprilu bila u Beogradu, što mu je olakšalo da prilagodi svoje izlaganje kontekstu vezanom za Srbiju i našim interesovanjima. Pre nego što navedemo šta je bio sadržaj predavanja potrebno je možda da prvo pojasnimo značaj institucije u kojoj smo bili. Generalna direkcija za regionalnu politiku je jedna od 27 generalnih direkcija u okviru Evropske komisije. Ako napravimo paralelu između države i EU možemo uporediti Evropsku komisiju sa Vladom, a generalne direkcije sa ministarstvima. Prema tome institucija u kojoj smo mi bili je „ministarstvo“ za regionalnu politiku Evropske unije. Osnovni cilj regionalne politike je smanjenje razvojnih dispariteta (razlika) koji se u EU mere prema nivou bruto društvenog proizvoda. Ovi dispariteti su dodatno naglašeni nakon proširenja Evropske unije.

Naš domaćin je svoje izlaganje i započeo sa procesom proširenja Evropske unije. Dosada je bilo sedam proširenja što predstavlja značajno iskustvo u primanju novih članica. Trenutno tri države imaju status kandidata za članstvo u uniji, dok Srbija sa još tri države zapadnog Balkana spada u zemlje potencijalne kandidate. Kada neka država dobije status kandidata za članstvo u EU ona može da započne pregovore o pridruživanju. Ključni dokument o pregovaranju se zove *acquis communautaire* i sastoji se iz trideset i pet poglavlja. Jedno od tih poglavlja se odnosi i na regionalnu politiku.

Korak koji prethodi dobijanju statusa kandidata je sporazum o stabilizaciji i pridruživanju koji je Srbija potpisala sa EU malo pre našeg dolaska u Brisel, dakle u mesecu aprilu. Jedina država od potencijalnih kandidata koja nije bila potpisala ovaj sporazum bila je Bosna i Hercegovina. U junu mesecu je i Bosna potpisala ovaj sporazum, tako formalno sada sve države potencijalni kandidati imaju otvorenu mogućnost dobijanja statusa kandidata.

IPA fond predstavlja finansijsku pomoć EU za zemlje kandidate i regionalna politika i međunarodna saradnja iz oblasti prostornog planiranja su mogući osnovi za dobijanje sredstava iz ovog fonda.

Pored tema vezanih za regionalnu politiku i proširenje Evropske unije iskoristili smo priliku i za raspravu o nekim praktičnim pitanjima koja dotiču sve stanovnike Srbije - pre svega o prognozama kada bi Srbija mogla da postane kandidat za članstvo u Uniji, kad ćemo na belu šengen listu i sl. Posle predavanja naš ljubazni domaćin nas je odveo u njihovu biblioteku, u kojoj smo mogli da uzmemo besplatne primerke njihovih izdanja, uglavnom na temu regionalnih politika u Evropi.

Po ulasku u autobus, odlučujemo da prođemo kroz centar grada kako bismo videli građevine koje se u njemu nalaze. Nažalost za atomijum nismo imali vremena.

*Slika 5. Evropska komisija – Generalna direkcija za regionalnu politiku*



U Pariz stižemo u kasnim večernjim satima, nešto kasnije nego što smo planirali. Ponovo se javlja isti problem sa parkiranjem, pa ponovo moramo da pešačimo do hotela. Jaka kiša i mrak su ovaj put znatno pogoršali stvari. Odseli smo u hotelu San Sebastijan, koji je udaljen samo nekoliko minuta od trga Bastilja. Pošto smo jako kasno došli prvog dana boravka u Parizu od obilaska grada nije bilo ništa, ali za sutra

dogovaramo obilazak grada u jednoj većoj grupi, a ulogu turističkog vodiča na sebe je preuzeo Siniša. Metroom smo veoma brzo stizali do svih turistički atraktivnih mesta. Obilazak smo počeli sa Bastiljom, zatim smo otišli do Srpskog kulturnog centra koji se nalazi preko puta muzeja moderne umetnosti Žorž Pompidu - Bobur, pa do katedrale Notr Dam. Zatim dalje idemo do Latinskog kvarta gde se nalazi Sorbona.

*Slika 6. Ispred Sorbone*





*Slika 7. Ispred menze u Parizu*



Posle Latinske četvrti, krećemo u studentski grad za strane studente, u menzu na ručak. Posle ručka idemo na Ajfelov toranj. Svi smo bili uzbuđeni jer ipak idemo na jednu od najvećih svetskih turističkih atrakcija. Kako smo mu se približavali, toranj je bio sve veći i veći. Odlučujemo da svi idemo na vrh i da se zadržimo na njemu oko 2 sata, jer vreme je prolazilo, a u Parizu ima stvarno puno stvari koje treba da se vide. Pogled sa Ajfelovog tornja je stvarno iluzorno opisivati. Kada smo završili sa tornjem krećemo na trg Trokadero sa kojeg se pruža najbolji pogled upravo na toranj. Tu smo se samo fotografisali i idemo dalje, ka Trijumfalnoj kapiji i aveniji Šanzelize (Jelisejska polja). Pešačili smo najpoznatijom ulicom u Parizu od Trijumfalne kapije do Luvra. Plan nam je bio da ne idemo tad u najpoznatiji muzej Pariza, već sutradan pre polaska za Beč, jer smo kao studenti u tom terminu imali besplatan ulaz. Vreme nam je brzo prolazilo, a mi, iako premoreni, želeli smo da vidimo što više stvari. Sledeća stanica, a ujedno i poslednja, bila nam je Monmartr.

Treći dan u Parizu bio je slobodan, a u kasnim popodnevним satima krećemo za Beč,

stim što pre polaska idemo u Luvr. Da bi se obišao ovak muzej potrebno je dve godine, a mi smo samo imali dva sata. Tako da je iluzorno bilo očekivati da nešto detaljnije vidimo. Uglavnom smo svi imali sličan cilj, a to je da vidim najpoznatiju sliku na svetu i da se ako je ikako moguće slikamo pored nje. I taj cilj smo i ispunili.

Kada smo završili sa muzejom upadamo u pravu saobraćajnu gužvu, tako da nam je trebalo dosta vremena da izađemo iz grada. Svi smo bili jako umorni tako da noćnu vožnju do Beča provodimo uglavnom spavajući. U Beč stižemo u ranim popodnevним satima, malo kasnije nego što smo planirali. Bili smo smešteni u veoma lepom hostelu Hütteldorf, koji je malo udaljen od centra grada, ali je sa istim dobro povezan metro linijama. Beč smo obilazili u manjim grupama svako prema svojim interesovanjima. Sitan problem je bio što smo bili za vikend u Beču, a nekako svi smo planirali kupovinu poklona upravo u ovom gradu, zbog pristupačnih cena. Upravo zbog ove činjenice planirani polazak za Bratislavu, pomeramo sa jutarnjih u popodnevne sate. U ponedeljak u većim grupama odlazimo u kupovinu i po

---

završetku iste sedamo u autobus i krećemo za gore pomenutu Bratislavu. Vrdeno pomena sa ovog krtakog putovanja su svakako vetrenjače, ali ne one kakve smo viđali u Holandiji, već moderne koje služe za proizvodnju električne energije. U glavnom gradu Slovačke provodimo nekoliko sati uglavnom obilazeći sam centar, manji problem nam je predstavljalo izuzetno hladno vreme koje je bilo tog dana. U večernjim satima se vraćamo u autobusu i preko Budimpešte krećemo za Beograd. Prilikom povrtaka pravimo malu žurku, ali koja zbog našeg umora, kratko traje, tako da smo skoro celo putovanje prespavali. Budimo se na graničnom prelazu između Mađarske i Srbije, gde je bilo malo duže zadržavanje, ali smo ipak prošli bez izlaska iz autobusa, ili nekog pretresa prtljaga. U Srbiju ulazimo u jutarnjim satima i koridorom 10 stižemo u Beograd.

Ovaj članak sam napisao kao znak zahvalnosti Sekuli, Siniši i Bartuli, koji su organizovali ovo putovanje, i tokom trajanja istog rešavali sve usputne probleme, kojih je verujete, bilo mnogo. Više fotografija sa ovog putovanja možete videti na [www.myspace.com/prostornoplaniranje](http://www.myspace.com/prostornoplaniranje).

---

**Ivan Pavlović, student IV godine**

**Stručna ekskurzija  
III i IV godine  
studijske grupe  
Prostorno planiranje  
Geografskog fakulteta  
Univerziteta u  
Beogradu**

**Banja Luka,  
27.05. – 30.05.2008.**

**Rukovodioci stručne ekskurzije:  
Dr Dejan Đorđević, vanredni profesor  
Dr Dragutin Tošić, vanredni profesor  
Mr Tijana Dabović, asistent  
Mr Marija Nevenić, asistent**

**Istorija grada**

Banja Luka, u vreme turske vladavine, postaje sedište prostranog Bosanskog pašaluka, što dovodi do ubrzanog razvoja grada. U široj banjalučkoj regiji se, tokom XVI i XVII veka, podižu pravoslavni manastiri, svedočanstva srpskog srednjovekovnog neimarstva, građevine izuzetne lepote i vrednosti ( Gomionica, Moštanica ). Banja Luku ni u jednom periodu nisu poštedela razaranja. Period od 350 godina turske vladavine, u kojem je Banja Luka bila administrativna jedinica različitih važnosti, nije mnogo doprineo urbanizaciji i modernizaciji samog naselja. Pod upravom Austro – Ugarske, Banja Luka postaje zanatski i industrijski centar. Temelje za takav razvoj su postavili kaluđeri franjevačkog samostana Trapisti. To je značilo početak izgradnje puteva i mostova, eksploataciju ruda, otvaranje industrijskih pogona, obrazovnih i kulturnih ustanova itd. Banja Luka u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca svoj pravi procvat, postaje sedište Vrbaskog okruga ( Vrbaske banovine ) i u

noviformiranoj državi pripada joj značajan geostrateški položaj. Nagli napredak duguje prvom banu, Svetislavu Milosavljeviću.

U Drugom svetskom ratu bila je u okviru NZHrvatske i pod okrutnim režimom. Dana 22. aprila 1945. godine grad je oslobođen, porušen i osiromašen.

Sa Drugim svetskim ratom, nažalost, nisu prestala razaranja. Banja Luku pogađa 1969. godine zemljotres, koji je grad preselio na livade, pod šatore i u barake. Zatim, počinje ponovna izgradnja stambene i privredne infrastrukture. Pred raspad Jugoslavije, Banja Luka je bila drugi grad po veličini u Bosni i Hercegovini. U ratu, na području Jugoslavije, nije bila pod izravnim ratnim dejstvima, ali je znatno izmenjena demografska struktura.

Posle zemljotresa, počinje ubrzana rekonstrukcija i sanacija devastiranih objekata, obnavlja se grad i započinje brza urbanizacija, čime Banja Luka dobija svoj prepoznatljiv izgled.



---

## Saradnja

Prostorno planiranje, na Prirodno – matematičkom fakultetu Univerziteta u Banjoj Luci, kao smer je počeo sa radom 2006. godine. Zahvaljujući odličnoj komunikaciji i saradnji Geografskog fakulteta Univerziteta u Beogradu i PMF-a u Banja Luci, obavljena je prva stručna poseta studenata iz Beograda kolegama u Banja Luci. Kakvi su utisci i doživljaji, izložićemo u daljem tekstu. Naravno, o tome najbolje svedoče fotografije....

### Evo kako je bilo....

Naša stručna ekskurzija počinje u **utorak, 27.05.**, prohladnim jutrom i pospanim studentima, ali pozitivnim raspoloženjem. S obzirom na to da smo prva generacija, koja je imala čast da postavi temelje buduće saradnje i prijateljstva, rešili smo da moramo kao takvi da prikazemo dobro raspoloženje i radne navike u najboljem svetlu. Posle dvočasovne vožnje, prelazimo Drinu i kratkog zadržavanja na granici, pravimo pauzu u Banji Dvorovi (09:30h). Nastavljamo putovanje i, zaista, stiče se utisak kao da Republika Srpska u prošlosti nije pretrpela rušenja, razaranja do temelja. Pred nama je bila potpuno “nova zemlja“, sa kompletno izgrađenom infrastrukturom i pratećim sadržajima. Prolazimo pored Bijeljine (10:15h), Brčkog (10:45h), sledeći tok Save. Primećuje se i velika brojnost crkava, ali i džamija (na 250 domaćinstava po jedna džamija). U Morgan bazi pravimo pauzu (11:30h) i nastavljamo dalje. Prolazimo Modriču, Prnjavor i jednim delom Banja Luku, odn. Banju Laktaši i stižemo u Bardaču, omladinski centar i specijalni rezervat prirode, gde smo bili smešteni (16:00h). Rukovodioci stručne ekskurzije su nas obradovali informacijom o slobodnom po podnevu u Banja Luci, što smo maksimalno iskoristili. Nakon dugog puta, odmor i rasonodu većina nas je potražila uz reku Vrbas, njenu svežinu i lepotu. Tu smo dočekali i zalazak sunca.

**Sreda, 28.05.**, bila je rezervisana za predavanja na Prirodno – matematičkom fakultetu u Banjoj Luci. Iskrenu dobrodošlicu i kratak uvod poželeo je prof. Rajko Gnjata, dekan PMF-a; Problematiku u prostornom i urbanističkom planiranju izložio je mr Miroslav Vujatović, direktor preduzeća „Projekt“ u Banja Luci. Stručno predavanje o Praksi prostornog planiranja i pregled prostornih planova u izradi u Republici Srpskoj, ispred Urbanističkog zavoda RS, izveo je mr Branislav Bijelić i, na kraju, Mira Mandić – Živković je obrazložila temu Teritorijalnog i funkcionalnog razvoja Banja Luke.

Predavači su nam izložili pozitivne i negativne tokove, koji se odvijaju u posleratnom periodu i nakon zemljotresa. Banja Luka se suočava sa problemima bespravne izgradnje, preopterećenosti u saobraćaju (povećan broj vozila), negativnom obrazovnom i demografskom strukturom, nezaposlenošću itd. Nakon pojave zemljotresa, grad primenjuje drugi koncept izgradnje, ulaganja, obnove, te Banja Luka danas izgleda kao potpuno nov grad.



Posle održanih predavanja, studenti su imali slobodno po podne do kasnih večernjih sati. Iskoristili smo to na razne načine: isprobavajući kulinarske specijalitete, obilazeći grad, shopping ili, pak, odmarajući u hladovini pored Vrbasa.

Kako je istaknuto u istorijatu Banja Luke, iako je pretrpela velika razaranja, danas je savremeni grad, sa građevinama imponantne lepote i vrednosti. Šetajući Gospodskom ulicom, nemate osećaj da ste u centru grada, već u jednoj od sporednih gradskih ulica. Banja Luka odiše nekim posebnim mirom i duhom, prijatnom atmosferom i gostoljubivošću. Po dogovoru naših i njihovih kolega, napravili smo zajedno, u Bardači, druženje i sedeljku uz piće i muziku, razmenjujući utiske i doživljaje, ali i iskustva sa profesorima i uslovima studiranja u našim gradovima.



Pretposlednji dan našeg druženja, **29.05. (četvrtak)**, je bio u znaku zajedničke terenske nastave sa kolegama iz Banja Luke. To je, ujedno, bio i najlepší dan celokupnog boravka. Okvirni itinerer bio je Banja Luka – Prijedor – Novi Grad (Bosanski Novi) - Kostajnica – Kozarska Dubica – Banja Luka, tj. obronci planine Kozare. Dolazak u Novi Grad (11:30h), je predstavljao pravi mali raj. Na ušću Une i Sane, studenti su, u kratkoj pauzi, posmatrali netaknutu prirodu i pejzaž, koji nikoga nije ostavio ravnodušnim, jer oćarava i pleni izgledom. Nakon obilaska Novog Grada i osveženja i doćeka od strane ućenika Ugostiteljske škole, uputili smo se ka Banji Lješljani, nedaleko od Novog Grada. Nismo mogli da odolimo bazenu i pećenju, pa je svako od nas izabrao lićni prioritet.

---

29.05.2008. godine

**ZAJEDNIČKA USPOMENA NA  
PRVU POSETU**



Kolege na ušću Une i Sane  
Novi Grad

Nakon dva časa odmora, otišli smo u manastir Moštanicu. Svetinja koja je nekoliko puta do temelja rušena i delimično oskrnavljena, sada, uz pomoć dobrotvora, dobija sjaj kakav je imala nekada. Nakon kraćeg zadržavanja, krećemo ka Banja Luci, gde dobijamo još jedno slobodno i poslednje večer sa kolegama. Žurka i dobar provod se nastavio i tu noć, u Omladinskom centru, gde smo obeležili druženje i prvi susret, u nadi da će sledeći biti u Beogradu, u Srbiji, sa nama.

Nikome se tog **petka, 30.05.**, nije vraćalo kući. Nostalgija je počela da nas obuzima već po izlasku iz Bardače i sama pomisao na predstojeće ispite i povratak u surovu realnost obaveza nas je navodila da veći deo puta prespavamo i mislimo da se ovaj san nikada neće prekinuti.

Kao epilog svemu, ovu ekskurziju su obeležila nova poznanstva i moguća prijateljstva, nostalgija za netaknutom prirodom Novog Grada, gostoljubivost Banjalučana, spokoj koji daje Una i zalazak sunca na Vrbasu.



---

**Mali foto album**

