

Др Жаклина Глигоријевић, дипл.инж.арх.¹
Ана Граовац, дипл.инж.арх.²

АРГУМЕНТИ ЗА ГЕНЕРАЛНИ УРБАНИСТИЧКИ ПЛАН НОВЕ ГЕНЕРАЦИЈЕ

РЕЗИМЕ

Генерални урбанистички план, популарно ГУП, је традиционално најважнији београдски стратешки плански документ, кроз чију историју сазнајемо о дугорочним визијама урбаног развоја, али и улогама и значају планерске професије, институција, процесима и управљању градом. Београд је од 1923. имао један предратни и шест послератних ГУП-ова, чиме нови план постаје и симболички прекретница у начину планирања града. Обележиће се цео век свеобухватног планирања града, уз неизбежне методолошке измене, због глобално прихваћених политика планирања, националне регулативе, стратегија и реалних потреба за адаптацијом система на савремене услове функционисања града. Иницијатива за израду новог Генералног урбанистичког плана Београда обавезује на успостављање принципа друштвене, економске, еколошке и културне одрживости и пред планере и управу поставља питање: какав ће план бити квалитетан онов за просторни развој града у наредним деценијама? У ком институционалном и регулаторном оквиру, у каквом односу према другим стратегијама и оперативним урбанистичким плановима? Постоје ли смернице, добри узори у свету или региону? Има ли универзалних модела или треба бити оригиналан? Овде ће се прикупљати разлози и аргументи за промену методологије планирања и отворити питање: Какав нам стратешки план данас треба?

Кључне речи: урбани развој, стратешки планови и пројекти, интегрално планирање

ABSTRACT:

The general urban plan (Master plan), GUP, is traditionally the most important Belgrade strategic planning document, teaching us about long-term vision of urban development, the roles and importance of planning profession, institutions, processes and city governance. Since the year 1923, Belgrade had one pre-war and six post-war Master plans, making the next plan a symbolic milestone in the city planning. The next one will mark an entire century of comprehensive planning, with inevitable methodological changes, due to globally accepted planning policies, national regulations, strategies and needs for the systemic reform in the actual contemporary city functioning. The initiative for the preparation of the new General Urban Plan of Belgrade requires commitment to the principles of social, economic, ecological and cultural sustainability and triggers planners and the administration with questions: what kind of plan will be good framework the urban development in the coming decades? In what institutional and regulatory framework, in what relation to other strategies and operational urban plans? Are there guidelines, good examples globally or in the region? Is there a universal model or should it be genuine? Here will be the reasons and arguments for changing the methodology of planning discussed and the question raised on what kind of strategic plan do we need today?

УВОД

Према анкети спроведеној 2017. године међу одељењима и секретаријатима за урбанизам у српским градовима и општинама, од планова чије је доношење обавезно по Закону, сви су у усвојили стратегију развоја или је она била у фази израде. Просторни план општине/града имало је преко 95% анкетираних а генерални урбанистички план практично сви анкетирани градови. У око петини анкетираних локалних управа је на снази био генерални план донет пре 2009. године, што показује да овај документ није било неопходно ревидовати или мењати, без обзира на његов Законом измењен карактер и плански хоризонт до око 2020.године, чиме су њихова урбанистичка решења већ неко време зрела за преиспитивање. Изменама и допунама Закона о планирању и изградњи 2009. године је, увођењем плана генералне регулације грађевинског подручја, враћен стратешки карактер ГУП-у, међутим није измењен његов садржај, нити су донета ближа упутства законодавца око методологије, садржаја и карактера нове генерације планова. Трећи, значајан разлог за преиспитивање методологије израде ГУП-ова налази се у чињеници да је Република Србија припремила

¹ Др Жаклина Глигоријевић, дипл.инж.арх, консултант, Kontura Beograd, kontura011@gmail.com

² Ана Граовац, дипл.инж.арх., Урбанистички завод Београда, ЈУП, Булевар деспота Стефана 56, Београд. ana.gravac@urbel.com

Националну стратегију одрживог урбаног развоја, у складу са међународним препорукама и упутствима УН Хабитат III конференције о људским насељима. Коначно, локална пракса управљања градовима, аргументи теоријских истраживања као и међународна добра пракса градова показују да су се стекли услови за истраживање адекватне форме и методологије нове генерације генералног урбанистичког плана.

Устаљена, позната пракса, чак и када је ограничавајућа, уме да буде разлог избегавања истраживања могућности и увођења промена, што је вероватно случај и са нашом урбанистичком регулативом. Међутим, несавршена локална пракса, са једне стране, и добри узорци у светским градовима са друге, разлог су да се започне процес истраживања аутентичног модела стратешког урбанистичког плана за српске градове и посебно капитални Београд. Покренута иницијатива за израду новог Генералног урбанистичког плана Београда обавезује на акцију и стимулише на истраживање иновација које традиционално доноси београдска урбанистичка пракса. У овом раду ће се указивати на разлоге за увођење промена, приказати неки узорци и добре праксе, отворати теме и постављати питања везана за формирање новог модела генералног урбанистичког планирања.

ШИРИ КОНТЕКСТ - ГЛОБАЛНИ ТРЕНДОВИ И УРБАНЕ ПОЛИТИКЕ

Глобална професионална дебата о урбаном развоју, одрживим развојним циљевима, улози планирања и будућности планереске професије у новој, претежно урбаној ери развила се током три године припрема за конференцију UN Habitat III 2016.године. Поредићи напоре држава да учине систем планирања ефективнијим и ефикаснијим у новим условима сталних промена, управе су често административну ефикасност покушавале да постигну честим променама надлежности или прописа.³ У Француској је 2015. године 3000 страна урбанистичког закона сведено на 150, после пет година дебате, у намери да се он учини разумнијим и једноставнијим за урбанисте и инвеститоре, и да се у њега врате базични циљеви планирања урбаног развоја, данас концентрисани на одрживост, доступност, екологију, и сл.⁴ Под утицајем интернационалне добре праксе, Кина такође разматра методолошку измену конзервативних мастер планова заснованих на крутим стандардима, у сусрет динамичним моделима усклађеним са економским стратегијама градова, ефикаснијим наменама и бољој координацији између планирања и финансија.⁵ За овако велику промену сматра се да је потребно да школе планирања, сама професија и кључна министарства усвоје нови принцип и систем рада. Урбанистички конкурси сматрају се доприносом иновативним плановима, истражују се нови, ефикасни модели планирања, намена земљишта, стратешко и дугорочно економско планирање, координација секторских планова и финансија, утицаји будућег развоја на саобраћајне системе, животну средину, јавне службе. Стимулише се трајна партиципација јавног и приватног сектора, као и обавезно стално праћење ефеката реализације планова и пројеката. Русија је такође недавно започела убрзану анализу своје и интернационалне праксе у циљу квалитетне реформе националне урбане политике и праксе планирања.⁶

У том глобалном процесу преиспитивања, организације UN-Habitat и OECD урадиле су преглед докумената урбаних политика и заједно са „Алијансом градова“ произвеле 2014. године „Национални програм урбаних политика“ као подршку државама и њиховим управама у имплементацији општих циљева урбаног развоја. Препоручују се различити приступи и заговара праћење и прецизна оцена примене националних или глобалних агенди како би се утврдило шта даје добре резултате а шта не, односно које су добре праксе а где су неопходна унапређења.⁷ Сугерише се националним управама да за стварање „бољих“ градова, у процесу разумевања система и истраживању нових политика планирања и управљања развојем, крену од конзервативних према иновативним приступима и праксама.

³ као напр. Аустралија, Канада (Онтарио), Италија, Данска (Mazza, 2007), у Јужном Велсу (Schatz and Piracha, 2013), и Холандији (van Haegen, 2015).

⁴ Eric Huybrechts, 2016, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU IdF)

⁵ Urban China, Toward Efficient, Inclusive, and Sustainable Urbanization, 2014, International Bank for Reconstruction and Development /The World Bank and the Development Research Center of the State Council, P. R. China

⁶ према ISOCARP конкурсу за међународни консултантски тим, крајем 2018. године.

⁷ UN-Habitat and OECD (2018), Global State of National Urban Policy, United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264290747-en>

Ови савети могу добро послужити урбаним планерима и доносиоцима одлука у изради стратешких докумената, какав је ГУП. Препоручује се напр. напуштање административне логике у којој се сагледава само административна територија града, у корист функционалне логике, где се решења за проблеме морају адаптирати на зоне утицаја, без обзира на административну границу. Или, активности фокусиране на један проблем, какав је загађење ваздуха, успорен економски развој или уско дефинисане урбане агенде фокусиране на једну или две теме (као развој инфраструктура или саобраћаја) треба усмерити ка стратешком сагледавању, оријентисном на могућности, унапређења свих градова и националне политике, холистички, са широким опсегом политика које значајно могу да унапреде укупан урбани развој. Акцент је на интегративном сагледавању и решењима за крос-секторска питања кроз координисане економске, социјалне и еколошке приступе и политике (напр. побољшање квалитета живота и здравља становника упоредо са стратегијом „зеленог економског раста“, обазривог и одговорног према природним ресурсима).

У том контексту Република Србија је 2019. године припремила, и у фази је усвајања, Националне стратегије одрживог и интегралног урбаног развоја до 2030. године, кроз програм међународне подршке (GIZ), у сарадњи са ИАУС, доносећи најбоље праксе из ЕУ земаља и посебно „Немачке националне урбане стратегије“.⁸ То је први национални документ базиран на 2016 UN HABITAT III Новој урбаној агенди, усклађен са Одрживим развојним циљевима (SDGs) и Урбаној агенди за ЕУ (2015 и 2016.).⁹ Доношењем овог документа се и формално, не само декларативно, установљава другачија методологија планирања која подразумева интегративни (или интегрални) приступ: широку платформу за доношење одлука о простору и развоју града, повезујући системе просторног и урбанистичког планирања, координирајући јавне политике, финансије и планирање, неизбежно повезујући економски и урбани развој. Посебну пажњу добила је и обавезна стална комуникација са професионалном и општом јавности у свим фазама процеса. Отворен је дијалог и подијум за различите перцепције и методологије у планирању и управљању развојем што чини локалне самоуправе одговорним за свој будући одрживи развој, у складу са општим циљевима и посебно са Одрживим развојним циљем 11 Нове урбане агенде. Термини и појмови какви су интелигентан, зелен, еластичан, карбон-неутралан и сл. град или пројекат, кроз ову стратегију се такође морају уградити и пракса ускладити и у локалним стратегијама и политикама. Прави медијум за њихово увођење и превођење у локалну праксу може бити управо методолошки нови ГУП. То је прилика да се и урбанистичко планирање, а не само технологије, индустрије и комуникације, усклади и окрене другачијем, савременом, одрживом планирању будућности.

КОНТЕКСТ НОВОГ БЕОГРАДСКОГ ГУП-А

Генерални урбанистички план, популарно ГУП, је традиционално најважнији београдски стратешки плански документ, кроз чију историју сазнајемо најпре о дугорочним визијама урбаног развоја, али и улогама и значају планерске професије, институција, процесима и управљању градом. Београд је до данас имао један предратни (1923) и шест послератних ГУП-ова са више великих ревизија (1950, 1966, 1972, 1985, 2003 и 2016), чиме нови план постаје фактички и симболички прекретница у планирању. Према њима је Београд планиран (и делом изграђен) као полицентрични град, мешовитих намена, развијених мрежа саобраћаја и јавног превоза, за повезивање стамбених зона са индустријским и радним зонама, као резултат планерских стратегија двадесетог века и одговор на захтеве послератног раста главног града Југославије.

Овако планирана матрица одржала се је до краја двадесетог века када је неформална или полуформална изградња заузела не само ободне већ и централне делове града. Овај феномен одговара интернационално препознатом тренду „спрол“ (енг. „urban sprawl“), једној од великих препрека одрживом планирању, развоју и управљању градовима. Супротно појму „урбано“, изградња претежно стамбених, лоше повезаних зона малих густина неминовно производи смањење квалитета свих јавних сервиса, јавног простора и коначно, вредности, како приватног тако и јавног добра. Заузети коридори планирани за изградњу важне градске саобраћајне и техничке инфраструктуре и површине јавних служби за последицу имају

⁸ GIZ/AMBERO-ICON Пројекат "Унапређење управљања земљиштем на нивоу локалних самоуправа у Србији"

⁹ EU Urban Agenda – Pact of Amsterdam (2016)

посебне мере какве су пресељење, експропријација или компензација, финасиране из националног или градског буџета, што ситуацију односно град чини економски неодрживим и генерално непривлачним за инвестиције. После деценија цикличних неуспелих покушаја административних санкција нелегалне градње и паралелних стимулација за легализацију, чини се неопходним да се покуша са другачијим приступом овом нерешеном проблему. Тема је типично стратешка и решења за овакве ситуације морају се тражити кроз нове форме планирања и одлучивања, уз консензус свих сектора, не само грађевинског или правног, да је планирање, односно поштовање правила у општем интересу. Тај интерес треба, кроз отворену процедуру, јасно дефинисати и у том правцу тражити инструменте за решење.

Овај феномен, међутим, је тек једна последица пост-социјалистичке транзиције која кочи Београд на путу ефикасног, одрживог планирања, и унапређења живота у граду. У временима екстремне урбанизације и немилосрдне конкуренције у привлачењу инвестиција, и други градови се налазе у стању транзиције, генерално суочавају са повећаним напорима за успостављање пристојних услова живота за све своје грађане, траже ефикасније инструменте планирања и управљања, као и прагматичне стратегије за убрзани али одрживи развој. То подразумева: фер приступ јавним сервисима, укључујући превоз, инфраструктуру, социјалне службе, приуштиво и субвенционисано становање, безбедан и добро дизајниран јавни простор, обезбеђење услова за одржавање здравих животних навика, као и безбедна, зелена, пешачка, бициклистичка, пријатељска суседства.

Неколико актуелних београдских пројеката и истраживања везаних за планирање развоја града такође доприносе сагледавању шире слике и указују на могућности учења из добре праксе других градова. Један такав је подизање капацитета градских служби за коришћење нових менаџизама у интегралном планирању урбаног и развоја градских транспортних система кроз упознавање стратегије „Развој заснован на транспорту“ (енг. „Transport oriented Development, ToD“). Више о овом пројекту и шансама да страна искуства користи као основ за иновације биће речено у поглављу о могућим моделима које Београд може да примени.

ПОТРЕБА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕМ СИСТЕМА ПЛАНИРАЊА БЕОГРАДА

Србија, као и раније поменути државе, улаже напоре да усклади урбанистичку легислативу како би омогућила реализацију пројеката локалним управама и инвеститорима и обезбедила тзв. пријатељско окружење за пословање. Значајне и интензивне урбане промене изискују неизбежну измену планерске парадигме, напуштање конзервативне свеобухватне, а увођење стратешке, процесне, флексибилне, у којој се одговорно балансирају потребе и приоритети широког спектра учесника (стејкхолдера). У том новом, комплексном развојном систему урбанистичко планирање има значајну улогу, као традиционално важан, познат и користан инструмент управљања развојем града, који, међутим, мора бити прилагођен новом, динамичном окружењу. За успешну имплементацију било које урбане стратегије (или пројекта) неопходно је укључити и остале инструменте и знања из других области као и учеснике из свих сектора, да би се реализовали разноврсни циљеви стратегија који нису у домену урбанистичког планирања. Искуства успешних градских пројеката показују да је савремено планирање, више него икада пре, постало алат за управљање урбаним развојем, чиме добар план, као процес, и посвећена, доследна управа, која може контролисати урбане промене, чине гарант одрживог урбаног развоја у нестабилном, променљивом окружењу.

Систем планова је прописан кроз најмање три основна закона: о планском систему, о локалној самоуправи и о планирању и изградњи. Међутим, производи тих закона, иако доследно усвојени, као да у пракси не кореспондирају. Београд има Стратегију развоја Града Београда, први интегрални документ којим се руководе различити сектори ка заједничкој визији. Напр. визија укупног градског и развоја транспорта синхронизовани су 2010. године а ревидовани, и њихови акциони планови усклађени 2017. године. Међутим, праћење реализације или нови градски пројекти немају обавезно упориште у усвојеном акционом плану.

Основни стратешки урбанистички план града за централних 10 општина је ГУП Београда 2021. Изменама и допунама Закона о планирању и изградњи 2009. године је увођењем плана генералне регулације грађевинског подручја Града Београда, враћен стратешки карактер ГУП-у, међутим његов садржај није измењен, нити су донета ближа упутства законодавца око методологије, садржаја и карактера нове генерације планова. План генералне регулације (ПГР) је практично преузео и стратешки и оперативни карактер ранијег генералног плана, са веома сличним садржајем, али знато већим степеном детаљности на

читавој територији грађевинског подручја. Иновација уведена и оба плана, још кроз у Закон о планирању и изградњи 2003.године, тзв. „претежне“ и „компатибилне“ намене, сада је још либералније постављена у одредницама ПГР. Уведена у време традиционалног планирања била је први значајан уступак либералном тржишту и генерално убрзаним променама тражње на тржишту некретнина. До скоро распон 51 : 49% у корист претежне намене земљишта, данас је досегао однос од 100:0% и тиме довео у питање одрживост осталих урбанистичких парметара, у име највеће густине становања, највиших индекса изграђености па тиме и највећег оптерећења јавног простора, инфраструктура, јавних служби. Лекција ове промене је да генерално позитиван тренд либерализације урбанистичких правила није доследно пратила обавеза праћења реализације плана, тако да се номинални високи стандарди становања и живота у граду данас не могу експлицитно измерити, а планови професионално ажурирати, посебно када су у питању капацитети јавних сервиса и параметри квалитетне животне средине.

Затим, законом прописана хијерархија и синхронизација планова ширих и ужих просторних целина постаје неодржива, посебно у случајевима великих или пројеката другачијих од затеченог контекста. То практично значи да пројекти и изградња која није у складу са ГУП-ом или ПГР-ом не могу бити реализовани без њихове измене, кроз дуге и компликоване административне процедуре. У новијој историји поједини значајни пројекти, не само од градског, већ и државног значаја, добили су легитимитет уз помоћ посебних, наменски донетих закона („*lex specialis*“), као инструмента да се избегну наведене процедуре. Без идеје о квалитативним оценама, чак и када су сви стејхолдери сагласни, преседани нису добар корак у одрживим, постојаним системима. У том смислу, аргументовано увођење напр. „специјалних дисктрикта“ и правила за њихово планирање, може бити законски начин да се превазиђу ситуације и хијерархијске препреке у случајевима када су усаглашени ставови јавних, приватних учесника и опште јавности о измени, јасним и јавним правилима, као и одговорностима за поступак и реализацију важних градских пројеката.

Свежи примери из локалне праксе као и добра искуства иностраних градова чине добру основу за истраживање иновација у систему планирања кроз унапређење система или увођење само нових инструмената или процедура. Анализом могућности за примену TOD и сличних стратегија, закључено је да има доста предности, од којих су само неке увођење могућности суфинансирања за елементе система јавног превоза, компензациони механизми у склопу приватно-јавних пројеката, бонуси за обезбеђење јавних сервиса, садржаја и простора, и сл. План детаљне регулације, на пример, препознат је као инструмент и плански оквир за утврђивање нових модела заједничких пројеката, а ГУП, његов стратешки основ, за период док се у националном систему не утврди постојан и прихватљив модел за увођење савремених инструмената који омогућавају остварње великих градских пројеката.

ДОБРЕ ПРАКСЕ ЗА БЕОГРАДСКИ ГУП

У претходне две године се у Београду пажња усмеравала у нове стратешке пројекте какви су одржива мобилност и посебно јавни и немоторизовани саобраћај. „*Транспорт Мастер План Београда*“ (скраћено: „SMARTPLAN“) ревидован је уз учешће међународних консултаната у периоду 2017-2019. и припремљено је полазно решење траса новог београдског метроа уз унапређења линија „БеоВоза“, постојеће регионалне железнице. Експерти Светске банке и Токио едукативног центра су урадили коментар урбане ситуације, транспортних модела и препорука за примену нових стратегија и модела у планирању транспортних система и урбаног развоја Београда.¹⁰ У њему промовишу моделе интегралног планирања одрживих видова превоза (ToD), најпре јавног али и индивидуалних, немоторних кретања, бољих услова становања и квалитетније урбане средине на нивоу региона, града и главних станица, користећи нове планерске, пореске и финансијске моделе. Посебно је занимљив модел у коме се јавни сектор оснажује у финансирању изградње и обезбеђења оперативних трошкова елемената масовног јавног превоза криз генерисање додатне вредности у пројектима унапређењих карактеристика, услова живота и квалитета суседстава (Land Value Capture, LVC). Овај модел препоручује се за приватне, заједничке и јавне инвестиције као важан инструмент за изводљиве, успешне, одрживе градске пројекте.

¹⁰ WBG Report „Towards a Transit oriented Development approach in Belgrade“ (2018) World Bank Group (WBG) and Tokyo Development Learning Centre, TDLC.

Упознавање добрих примера стратешких градских пројеката, другачијих модела интегралног и заједничког планирања, укључивање различитих сектора, различитих модела инвестирања, али и праћења и управљања великим пројектима, отвара значајан простор за унапређење наше локалне праксе. У том смислу и поменути модел „развој заснован на транспорту“ (ToD) може бити важан подстицај за креативније поступке и измене ригидних наслеђених пракси са циљем управљања урбаним развојем на одржив и ефикаснији начин у Београду.¹¹

Један аргумент за неопходну едукацију професионалаца за увођење нових модела је и после-дипломски курс који на Универзитету Харвард преко две деценије држи професор Кејден о јавно-приватним пројектима. Наменен је интернационалним студентима архитектуре, планирања и финансија, затим градским функционерима и коначно професионалцима, у и ван градских управа.¹² Курс покрива три обавезна подручја: планирање, правни део, архитектонски и урбани дизајн и управљање и финансирање некретнина, као предуслов за вођење и постизање резултата у заједничким пројектима у градовима. Део обуке чине презентације значајних градских пројеката из Њујорка, Сан Франциска и Бостона, у чијој анализи су учествовали инвеститори, девелопери, градски урбанисти и градски челници, објашњавајући контексте, иницијативе, шансе и препреке да се њихови заједнички пројекти изведу. Део пројеката били су препозати од градова као стратешки и организовани кроз форму „специјалних дистрикта“ (CBDs, BID, SCD, SD, и сл.). Овај појам чест је у интернационалној пракси и обично означава да су за генерална урбанистичка правила у границама дистрикта могући изузеци у складу са посебним процедурама, уговорима и документима између града и различитих стејхолдера (инвеститора, компанија, организација цивилног друштва, заједницама суседстава и др.), регуларним и транспарентним као и сами планови.

Инструмент „специјалног дистрикта“ је део и јапанске планерске традиције. Посебна правила и изузеци се могу доносити у оквиру званичног система планирања Јапана, који је у начелу сличан систему у Србији и свеобухватан до неке мере,¹³ укључујући и елементе спровођења правила и техничке документе какви су намена зељишта, индекси изграђености и заузетости, или максимална БРГП. Надлежности различитих нивоа управа су такође сличне ситуацији у Србији, као и улоге приватног, односно јавног сектора. Специјални дистрикти се користе некад да се спречи неконтролисана изградња у ретко изграђеним областима и сачувају природни ресурси, или, са друге стране, као делови урбаних, изграђених зона са посебним стимулацијама за инвеститоре, када се очекују унапређења услова живота, кроз уређење јавних паркова, унапређење свих аспеката јавног простора, бољи дизајн, унапређење безбедности, зелених површина или изградња и чак уређење станица метроа. Овакав модел може се разматрати у будућим урбаним зонама Београда као и примена нових стимулативних мера и бонуса за обезбеење јавних добара и различита унапређења.

Још један јапански документ, односно процес који вреди студирати из аспекта стратешких београдских пројеката су „Пројектне шеме урбаног развоја“, за делове града за неопходну урбану обнову, рехабилитацију или за нове стамбене зоне. Ови документи често подразумевају комплексне пројекте урбане комасације, препарцелације, размену права на изградњу са различитих парцела, повећање вредности земљишта кроз изградњу урбаних система и сервиса и друго.

Географски и културолошки ближи узор може бити град Беч, често оцењен највећим светским индексом за квалитет живота у граду. Иако до скоро са сличним планерским системом, Беч је крајем двадесетог века увео иновације које сигурно доприносе успеху и атрактивности града. Методе и пројекти какви су ТоД или заједничка улагања, јавно-приватна партнерства, посебно када се односе на јавне службе (обданишта и основне школе), али и могућност да грађани купују деонице у заједничкој градској компанији за производњу електричне енергије из соларних централа, показују ниво свести неопходан за учешће у комплексним и свеобухватним пројектима, од интереса за све. Део успеха развојних пројеката везаних за трансформацију градске железнице и метро-система лежи у

¹¹ „Policy Guidelines: Planning and Financing Transport-Oriented Development with Land Value Capture in Belgrade“ DRAFT, WB Group, градска администрација и тимлокалних и међународних консултаната.

¹² Prof. Jerold Kayden, graduate course on Public-Private Developments, Harvard GSD

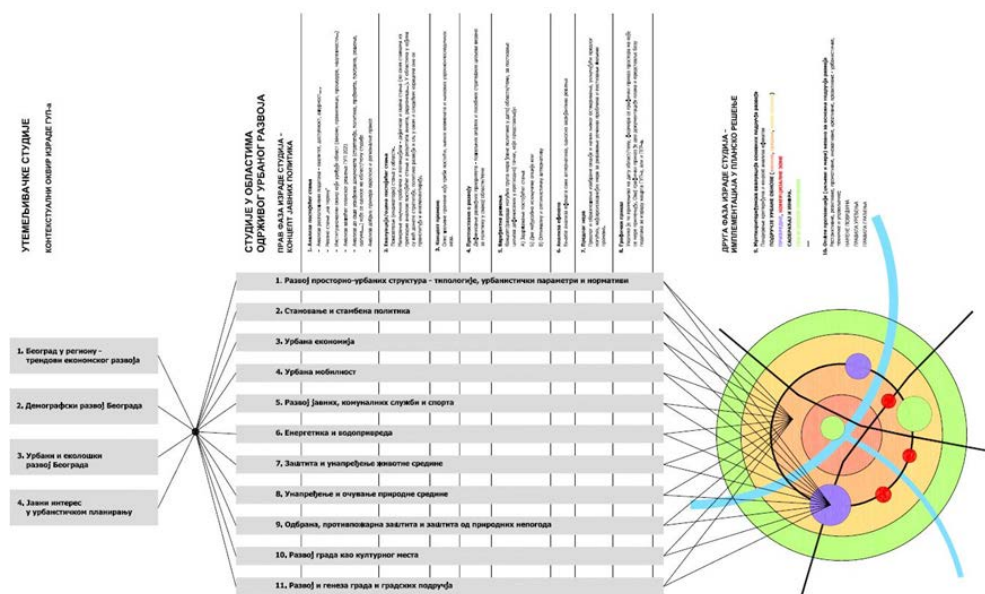
¹³ Систем планирања Јапана представљен у WBG Tokyo Learning Centre, маја 2017. године у оквиру едукације о могућностима ТоД и Land Value Capture, LVC, инструмената у градовима.

чињеници да је државна железница (Austrian Federal Railways ÖBB) један од главних девелопера у великом пројекту, истовремено и власник великог дела градског земљишта. Амбициозни бечки пројекти су, на пример, реконструкцијаа две главне жеелезничке станице („Vienna Central Station” и „Northern Railway Station”). Аустријске железнице у сарадњи са Аустријском привредном комором, која представља приватни сектор, развили су мешовите стамбено-пословне пројекте на земљишту раније заузетом шинама и станицама, и ти пројекти си били међу 13 стратешких градских тема дефинисаних у стратешком урбанистичком плану Беча за 2005.годину (STEP 05). Оба пројекта су далеко одмакла у изградњи и могу бити узор за успешне ToD пројекте у нашем региону. Посебно је за београдску школу планирања значајан стратешки план Беча, посебно први, до 2005. године јер се у њему, за наше услове, образовање и схватање планирања у контексту управљања градом, могу научити добре лекције и пратити његова релизација после још два стратешка плана (2015 и 2030).

Још један пример стратешког плана капиталног града у региону пружа план Тиране, донет 2016.године на сличном принципу, дефинисања стратешких опредељења града не само у административним границама већ и у односу са регионом, приоритета у развоју, одрживе мобилности, односа према животној средини и, слично Бечу, тринаест развојних стратешких пројеката у скали од зелених коридора, ширења пешачких зона, до великих стратешких развојних пројеката изградње.

ЗАКЉУЧАК

За сада нема правог одговора на питање какав нам стратешки план данас треба, али постоји теоријска подлога и најмање једна хипотеза у Урбанистичком заводу Београда. ГУП Београда је значајан и захтеван задатак који традиционално помера границе и стереотипе, и зато у поступак треба ући смело и амбициозно. Систем планирања Београда је довољно стабилан да нема бојазни да ће квалитетна анализа могућности, садржаја и катактера будућег ГУП-а бити временска препрека даљем урбаном развоју. Међутим, обрнуто, исхитреним корацима и утабаним планерским путевима могло би се догодити да систем планирања остане ригидан а процеси и процедуре неадекватне већ за данашње време. Изнети ставови, примери и иницијативе само су део богатог опуса који стоји пред планерима, институцијама и градским управама у тражењу новог пута а богата пракса и велико стручно знање у познатим оквирима гарантују да је могућ помак ка стратешком планирању нове генерације. 100 година традиције планирања Београда у различитим околностима гарантује капацитет за искорак у нова поља знања а у околностима наклоњеним за иновације, уз интернационалне и националне стратегије и препоруке, нови ГУП има шанску да буде лабораторија за нову системску измену система планирања и коначно корак у наш 21. век.



Шематски приказ генезе концепта решења новог ГУП Београда, извор: Ана Граовац, Урбанистички завод Београда, 2019.

 ЛИТЕРАТУРА И ИЗВОРИ

1. Andrés G. Blanco B., Nancy Moreno M., David M. Vetter, Marcia F. Vetter (2017) *The potential of land value capture for financing urban projects: Methodological considerations and case studies*, Inter-American Development Bank, Creative Commons IGO 3.0 Attribution-NonCommercial-NoDerivatives (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) <http://dx.doi.org/10.18235/0000597>
2. Hauptbahnhofcity 2015, from <http://hauptbahnhofcity.wien/en/explore/urbanitaetsoffensive/> and <http://www.bgg.at/84-1-The-New-Vienna-Central-Railway-Station.html> 2.2016.
3. Global Platform for Sustainable Cities, World Bank. 2018. "TOD Implementation Resources & Tools." 1st ed. Washington, DC: World Bank.
4. Davis, D., Keyes, L. & Susskind, L. 11. 201 Gateway: Planning Action, Fall 2002. (Massachusetts Institute of Technology: MIT OpenCourseWare), <http://ocw.mit.edu> (pristupljeno 20. 12. 2015) License: Creative Commons BY-NC-SA.
5. Hiroaki Suzuki, Jin Murakami, et al "Financing Transit-Oriented Development With Land Values"
6. Merriman, D., Presentation for the Workshop on identifying additional financing models and implementation approaches by, Lincoln Institute of Land Policy.
7. „Policy Guidelines: Planning and Financing Transport-Oriented Development with Land Value Capture in Belgrade“ DRAFT, WB Group
8. HowStuffWorks.com. <<http://science.howstuffworks.com/environmental/green-science/urban-planning.htm>> . pristupljeno 10. 9. 2015.
9. Lücher, R. & Merk, E. (2012). *Re-thinking the mixed city*. In *Urban energies, Position on the policy board on the National urban development policy*. Berlin: Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, str. 89–94.
10. Mazza, L. (2010) *Strategic Planning and Republicanism*. In Vujosevic, M. (ed.) *SPATIUM International Review [Online] No. 22, UDC 338.481.31*, p.9
11. Mazza, L. (2007) *Milan's Strategies*. In Greca, P. at all (eds.) *Urban Dialogues: Co-productive ways to relate isioning and strategic urban projects*, ISOCARP, New Goff, Ghent, pp.12-27. (ISBN 978-90-755-24-529).
12. OECD (2014), *OECD Regional Outlook 2014: Regions and Cities: Where Policies and People Meet*, OECD Publishing, Paris, [http:// dx.doi.org/10.1787/9789264201415-en](http://dx.doi.org/10.1787/9789264201415-en).
13. UN-Habitat and OECD (2018), *Global State of National Urban Policy*, United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264290747-en>
14. *Urban China, Toward Efficient, Inclusive, and Sustainable Urbanization, 2014*, International Bank for Reconstruction and Development /The World Bank and the Development Research Center of the State Council, P. R. China
15. *Urban Planning system in Japan (JICA in cooperation with MLIT, 2007) in 10 Topics to Know about City Planning in Japan, 2017*, WBG, Government of Japan, Tokyo Development Learning Centre
16. WBG Report "Towards a Transit oriented Development approach in Belgrade" (2018) World Bank Group (WBG) and Tokyo Development Learning Centre, TDLC.