

Реорганизација града и градске управе

НАШ ЦИЉ- ДЕБИРОКРАТИЗАЦИЈА И ПРИБЛИЖАВАЊЕ УПРАВЕ ГРАЂАНИМА

Ефикасна организација рада градске управе основа је за повећање инвестиција, повећане приходе града, задовољство грађана и успешнији и бољи град. Као што је неопходно пројектовати зграду или неку машину, тако је потребно моделирати и организацију, а управа града Београда са свим својим надлежностима је веома сложена организација која се мора на систематски и стручан начин моделирати, где се на основу најбоље светске праксе морају јасно дефинисати потребни капацитети, ресурси, организационе јединице и хијерархијска структура. Све то је потребно ради нашег циља а то је ДЕБИРОКРАТИЗАЦИЈА УПРАВЕ и ПРИБЛИЖАВАЊЕ УПРАВЕ ГРАЂАНИМА. У нашој организацији сваки чиновник ће знати да је он службеник грађана и привреде, да га порески обвезници плаћају и да ће само са задовољним корисником и у року обезбеђеним документом, град имати веће приходе а чиновник плату.

Број запослених у градској администрацији у Београду је од 2008. до 2013. године порастао за око 900. Око 400 запослених ради у комуналној полицији, па се, без нових надлежности, може рећи да је око 500 додатних људи запослено. Град Београд је купио зграду „Инекса“, са циљем да се све градске службе обједине на једном месту. Циљ није остварен јер су све службе остале на местима на којима су биле и пре тога, са изузетком оних који су били у Голдсвортијевој улици и у „Београђанки“, а додатно је у функцији града и пословни простор у Косовској улици. Енормно повећање броја запослених, као и велики трошкови за прибављање и адаптацију новог пословног простора нису довели до ефикаснијег рада градске управе.

ЗАТО ЋЕМО у првој години власти анализирати структуру градске управе и предложити измене законске регулативе која уређује организацију главног града, као и Статута Београда. Циљ је реформа броја и територијалне организације градских општина, оптимизација укупног броја запослених, рационализација организационих јединица градске управе и распоређивање запослених по организационим јединицама, оптимизација простора који користе градске службе, увођење прецизног професионалног кодекса за запослене у градској и општинским администрацијама, а нарочито правила односа према странкама и обавезу давања правовремених и тачних информација о њиховим правима и обавезама, оптимизација и координација рада градских, општинских и републичких, а нарочито инспекцијских органа, смањење броја функционерских места који су реизборни после сваких локалних избора, повећање ефикасности у раду, а све то без повећавања броја запослених у градској бирократији. Смањићемо бирократску структуру, приближити управу грађанима, а не политичким странкама. На наредним локалним изборима у београдским општинама ће се бирати већници.

Један од предуслова ефикасног пословања градске управе је и интегрисање свих секретаријата и служби на једном месту, међусобно информационо повезивање и увођење интегрисаног пословног информационог система. У информатичком добу, добијање података и докумената из база података може бити само питање минута а не месеци или година каква је сада ситуација.

У оквиру мера, нова градска управа ће дефинисати јасне и прецизне процедуре са дијаграмом тока послова који треба да се обаве на добијању одређеног документа са роковима појединих активности и особама које су задужене за те поједине кораке. Процедуре неће оставити простора за различита тумачења већ ће бити јасна и прецизна. Публиковани и јавно доступни Информатори о раду ће садржати све неопходне податке.

Ефикасан рад градске и општинских администрација подразумева да ће се увести електронска управа у свим сегментима рада. Свим подносиоцима захтева биће омогућено да путем интернета добију информације о току предмета као и потребна упутства. Грађани ће сва документа моћи да прибављају у било којој општини на територији града. За годину дана ни један градски орган неће смети да тражи грађанима или предузећима документ другог градског органа, већ ће морати сам да прибави тај документ. Грађани и предузећа ће све послове, за које је то законом омогућено, моћи да обављају путем савремених информационо комуникационих средстава: мобилног телефона, Интернета, телетекста итд. У свим просторима где се обавља пријем грађана и привреде, биће обезбеђена одговарајућа рачунарска и комуникациона инфраструктура како би се пријем документације обављао ефикасније. На свакој општини биће отворен најмање по један Интернет центар са бесплатним услугама за грађане. Град ће због примене информационих технологија у раду са грађанима а све у циљу ефикасније градске управе и решавања потреба грађана, обезбедити финансијски веома повољне курсеве за рачунарско описмењавање грађана. Неопходно је напоменути да ће домаће информатичке фирме имати приоритет у складу са важећем законодавством у добијању послова током комплетном информатичког умрежавања града.

Град Београд ће увести Систем менаџмента квалитетом ISO9001 који грађанима као корисницима услуга обезбеђују процесе и поступке који се контролишу и стално унапређују. Редовне интерне и екстерне провере да ли се процедура поштује, колико се предмета решава и у ком року, колико предмета касни и зашто, ко представља уско грло у процесу, какве су перформансе и све друго биће стална обавеза свих рукоодиоца градских служби. Систем награђивања, кажњавања или отпуштања несавесних чиновника биће у директној вези једино са мерилима перформанси рада градске службе.

Градске финансије и буџет, борба против корупције

Садашње стање карактерише превелика задуженост са једне стране, а недовољно добро планирање расхода са друге стране, што доводи до неколико ребаланса годишње. Тренутно је град задужен са знатно већим уделом својих годишњих прихода од законски дозвољеног максимума у уобичајеним околностима.

ЗБОГ ТОГА ЋЕМО објавити, у року три месеца, целокупну анализу трошкова града, анализу задужености, а свакодневно ћемо јавно објављивати колико Београд дугује. Направићемо план уштеда трошкова, али и план враћања дугова у наредном периоду. Прерасподелом неких од трошкова (укидање Канцеларије за ЕУ нпр.) могу се добити средства за пројекте који су неопходни.

Извршићемо анализу рада свих корисника буџета и утврдити да ли су средства наменски трошена и друштвену и економску оправданост имајући у виду пре свега фискални принцип правичности, који подразумева да се управљање фискалном политиком спроводи тако што ће се у обзир узети њен утицај на благостање садашњих и будућих генерација и какве и колике су користи имали грађани од тих активности, а не само појединци и интересне групе(принцип: вредност за уложени новац)

УКЉУЧИЋЕМО ГРАЂАНЕ у процес планирања буџета за сваку годину тако што ћемо:

- јавно образлагати све важне расходне ставке буџета
- покретати иницијативе кроз које ће грађани моћи да саопште своје идеје за трошење градског новца

УКИНУЋЕМО ИЛИ БИТНО СМАЊИТИ ФИРМАРИНЕ, и смањити накнаде за истицање реклама, при чему ће већи степен смањења бити за ћириличне, него за латиничне натписе. Преиспитаћемо систем субвенција градским предузећима, увешћемо професионални менаџмент како би предузећа стабилизовали, а самим тим и издатке који постоје, смањили.

Увешћемо електронску јавну набавку. Све информације о сваком тендеру ће бити доступне сваком грађанину или привредном друштву. На тај начин ћемо, осим уштеде, учинити потпуно транспарентним поступак јавних набавки. Увешћемо електронску управу, стандардизовати све обрасце и процедуре и тако комплетно отворити јавности доношење свих решења. Ограничићемо улогу локалне самоуправе у привреди на постављање основних правила за поштено надметање, слободу уговарања, стварање окружења погодног за ефикасно пословање, као и на регулисање већих поремећаја на тржишту. Информисаћемо грађана о њиховим правима и могућностима у вези са спречавањем корупције. Установићемо обавезну унутрашњу контролу у јавном сектору. Створићемо поуздане механизме у предузећима за запослене који желе да пријаве корупцију и обезбеђивање њихове сигурности. За остваривање ове активности формираћемо посебно тело за борбу против корупције, увешћемо *Call Centar* за пријаве коруптивних радњи и промовисаћемо примере добре праксе.

Привреда и пољопривреда

НАШ ЦИЉ је да Београд постане пријатан и безбедан град за све који у њему живе или у њега долазе, привлачан за живот и рад, са новим радним местима за све који желе да раде, поуздан и пожељан за инвестирање, град који се развија брже него остале престонице у окружењу са свим погодностима модерног града. Најважнији циљ су нова радна места. Да би га остварили, морамо да створимо стабилне услове за инверстирање, развој малих и средњих предузећа и радњи и развој модерне пољопривредне производње.

РАЗВОЈНА ОГРАНИЧЕЊА су чињенице да не постоји јасна визију будућег развоја града, да није урађен план подршке развоју привреде, а поготово сектора малих и средњих предузећа и радњи, да су превисока пореска и друга ограничења, што доводи до тога да предузетници своје радње и предузећа отварају у другим срединама. Не постоји ни довољно уређеног грађевинског земљишта за инвестирање у делатности које одговарају условима великог града.

Структура привреде Београда са доминантно израженим услужним делатностима дефинише положај Београда као организационог, управног, образовног, научно-истраживачког и културног центра. Иако није доминантна делатност, индустрија као градотворна функција је била фактор развоја више центара, који су повратно доприносили свеукупном развоју града. Реиндустријализација и браунфилд инвестиције вратиће део значаја ових привредно-индустријских басена.

Све фабричке хале које су затворене или напуштене ставићемо у функцију отварања нових радних места кроз бизнис инкубаторе, кластере, а посебно кроз социјално предузетништво и упошљавање великог броја особа са инвалидитетом.

Београд има ИЗУЗЕТНЕ РАЗВОЈНЕ МОГУЋНОСТИ, изванредан геосаобраћајни положај – друмски, железнички, речни и ваздушни; централни положај у југоисточној Европи на стецишту паневропских коридора: Дунавског коридора VII и коридора X, који су од виталног значаја за укључивање Београда (тима и Србије) у европске интеграционе токове, одређујући место и улогу Београда као важног привредног центра и саобраћајног чворишта у ширим регионалним размерама. Београд има и велико тржиште са више од 1 милион и 600 хиљада становника; концентрацију научно-истраживачких институција; око 130.000 незапослених са најразличитијим стручним знањем, становништво са искуством и добром старосном и образовном структуром. Промена структуре запослености (око 67% ради у услужном сектору) су шанса за развој услужних делатности и производње која омогућује висок доходак. Београд има снажан сектор малих и средњих предузећа који има значајан предузетнички потенцијал за побољшање предузетничке климе и постепено активирање приватног капитала у развоју предузетништва. У Београду постоји око 30 хиљада малих и средњих предузећа, близу 50 хиљада радњи у којима је запослено око 300 хиљада запослених.

Београд је административни и пословни центар, има бројне хотеле, аеродром “Никола Тесла”, и све могућности за развој КОНГРЕСНОГ ТУРИЗМА.

Авала, Космај, Ада Циганлија, Парк-шума Звездара, Степин Гај, Београдска Арена и бројни спортски центри нуде могућности за развој СПОРТСКО-РЕКРЕАТИВНОГ ТУРИЗМА. Убрзани пораст промета на Дунаву (за око 4 пута) и Сави омогућава развој саобраћајне и туристичке привреде, али и индустрије, повећање туристичког промета, изградњу туристичке инфраструктуре, афирмисање туристичког духа и развој НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА

Развој модерне ПОЉОПРИВРЕДНЕ ПРОИЗВОДЊЕ за потребе великог града, 147 села и 58.000 пољопривредних домаћинстава и повољност природних услова за развој богате сировинске основе (око 209.000 хектара обрадиве површине у функцији сточарске, ратарске и повртарске производње и развој прерађивачких капацитета и др.) дају велике могућности за развој пољопривреде.

ТРГОВИНУ је неопходно на све могуће начине унапредити и модернизовати како би се свим потрошачима омогућио већи избор у оквиру конкурентског окружења. Потребно је креирати атрактивно и доступно малопродајно окружење у коме ће потрошачи уживати у пријатној и лако доступној малопродајној средини. Потрошачима, дакле, треба обезбедити могућност задовољавања својих потреба у оквиру продајних објеката високог квалитета и традиционалних оквира трговине карактеристичних за културно - историјско језгро Града, као и могућност подмиривања својих потреба у великим продајним објектима на рубним подручјима језгра или на градској периферији. Београд треба да постане водећи трговински и културни центар региона југоисточне Европе.

МЕРЕ И ПРОЈЕКТИ КОЈЕ ПЛАНИРА ДСС

Желимо да формирамо КАНЦЕЛАРИЈУ ЗА ПОДРШКУ ПРЕДУЗЕТНИЦИМА (власницима радњи, малих и средњих предузећа) у свакој општини и формирање општинског Услужног центра (one-stop-shop) у сарадњи са Привредном комором Београда чиме би се створили услове за правну помоћ малим и средњим предузећима и предузетницима, образовање јединствене базе података из ове области, едукацију и консултантске услуге, формирање дежурне информативне службе " отворена врата ", координацију рада градских општина по наведеним питањима, формирање брзе слободних капацитета магацинског и другог пословног простора, тешњу повезаност са општинским удружењима предузетника, обезбеђивање локација на којима би се концентрисала МСП и предузетници по принципу исте или сличне делатности (Болоњски систем, нама познатији по нпр. Пазови – пластичари), повезивање МСП сектора, јавних предузећа града и научних институција као модел практичне примене иновација у пословању – Јавно приватно партнерство (развој домаћих идеја и њихова практична примена у пословању).

Желимо да оснујемо ФОНД ЗА ПОДСТИЦАЊЕ ПРЕДУЗЕТНИШТВА НА НИВОУ ГРАДА БЕОГРАДА и у свакој општини, ЈЕДИНСТВЕН СИСТЕМ за кредитирање почетника и давање гаранција на кредите власницима радњи малих предузећа (из средстава Буџета Града и Општина). Пружићемо финансијску подршку Привредној комори Београда у организовању изложби и манифестација које промовишу МСП и Београд као најбољу локацију за пословање.

Иницираћемо измене законске регулативе ЈАВНИХ НАБАВКИ, тако да мала и средња предузећа имају сличне погодности које домаћа предузећа имају у односу на страна, (пример Словеније) како би се створили услови за примену ове мере која директно подржава породични бизнис и породичне мале компаније.

Покренућемо иницијативу за оснивање градске РАЗВОЈНЕ БАНКЕ.

Иницираћемо ОТВАРАЊЕ ПОСЛОВНИХ ИНКУБАТОРА за новооснована мала предузећа и радње барем у свакој општини (јефтин пословни простор, пословне услуге, повољни кредити Фонда за развој и Националног инвестиционог плана), са циљем да имамо један инкубатор на 100 хиљада становника.

Наш је стратешки циљ ПОВЕЋАЊЕ КОНКУРЕНТНОСТИ ПОЉОПРИВРЕДНОГ СЕКТОРА У ПЕРИУРБАНИМ ПОДРУЧЈИМА на принципима одрживог развоја. То ћемо учинити кроз:

1. Развој сеоске инфраструктуре посебно оне везане за пољопривредну производњу (изградњом и реконструкцијом система за наводњавање, изградњом путева, школа, обданишта, уличног осветљења, електрификацијом, здравствених амбуланти, ветеринарских амбуланти)
2. Побољшање услова живота у старачким домаћинствима на селу (помоћ старачким домаћинствима кроз директну финансијску помоћ као допуну земљорадничким пензијама, стимулисањем давања у закуп земље коју обрађују старачка домаћинства, унапређењем здравствене и социјалне заштите на селу)
3. Подизање конкурентности домаће пољопривреде и наступ на светском тржишту (образовањем младих пољопривредника и пољопривредника средње генерације, подизањем техничко-технолошког нивоа кроз дугорочно кредитирање набавке опреме и основних средстава у пољопривредној производње, увећањем пољопривредног поседа кроз дугорочно кредитирање куповине пољопривредног земљишта, стручном помоћи Канцеларије за подршку предузетницима у производњи за потребе великог града, обезбеђивањем кредита, стручне помоћи и заједничког пласмана, подршком младим пољопривредницима у преузимању и модернизацији газдинства, заштитом обрадивог земљишта и ревитализацијом деградираних обрадивих подручја, привођењен намени необрадивог и запушеног земљишта, рационалним и наменским коришћењем пољопривредног земљишта у државној својини, унапређењем комасације и арондације пољопривредног земљишта и изналагањем могућности за њено финансирање од стране државе и локалних самоуправа, регулисањем тржишта пољопривредног земљишта и уређивањем наслеђивања, значајним увећањем производних капацитета фарми, преласком на интензивну производњу меса, млека и јаја, развојем

научноистраживачких и стручних институција и јачање њиховог утицаја у трансферу знања и технологије у домаћој пољопривредној производњи, изградњом и унапређењем система за наводњавање и одводњавање, контролом квалитета земљишта, изградњом и уређењем сеоских и пољских путева, активним деловањем у броби за смањења пореза на закуп и пренос права власништва над земљом, као и пореза на навку пољопривредних машина и механизације, омогућавањем повољног финансирања изградње мини погона за прераду воћа и поврћа, за примарну прераду и складиштење пољопривредних производа и изградњу савремених хладњача, подржавањем повећања броја говеда и укрупњавања говедарских фарми кроз специјализацију за поједине видове производње, моернизације производње у свињарству, живинарству, пчеларству, као и кроз контролу квалитета меда и здравствене заштите пчела.

4. Развој и унапређење сеоског туризма у околини Београда.
5. Подршку успостављању произвођачких удружења и задружне сарадње, посебно на плану промоције и пласмана пољопривредних производа и развоју погона примарне прераде - оснивање ПОЉОПРИВРЕДНОГ КЛАСТЕРА ГРАДА БЕОГРАДА за цвећарство, воћарство, повртарство...
6. Организацију државне управе и сарадња локалне самоуправе у области пољопривреде (нормативно уређење и организација послова и надлежности градског Секретаријата за пољопривреду као кључног носиоца реализације наше пољопривредне политике, ефикасну организацију стручних пољопривредних служби, институционализирање консултантских услуга и њихово приближавање свим корисницима, унапређење знања стручних саветодавних служби, омогућавањем да постану свима доступна савремена научна знања и достигнућа у пољопривредној производњи: кроз обезбеђивање повољних набавки квалитетног расног састава стоке, садног и семенског материјала, организовањем обука и семинара, подршкама подстицању иновацији знања и размени идеја и знања, образовање и информисање пољопривредника о значају коришћења и примени савремених достигнућа у пољопривредној производњи, подстицаје за младе пољопривреднике и пољопривреднике средње генерације чија су опредељења наставак и унапређење производње на својим имањима, оснивање посебне екипе оспособљених и верификованих консултаната за увођење и примену НАССР система, при чему би услуга била бесплатна за пољопривреднике, усаглашавањем дугорочне стратегије развоја пољопривреде са реалним потребама и интересима као и јасним дефинисањем статешких пољопривредних производа-рејонизација производње, пружањем помоћи у формирању задруга-кластера у разним областима пољопривредне производње, коришћењем термалних вода за грејање пластеника, трансфером надлежности на локалне самоуправе и њихово пуно укључивање у даљи рад, уређењем области контроле безбедности хране у Београду-НАССР, ХАЛАЛ и увођењем кодекса добре пољопривредне праксе, формирањем градске ветеринарске и пољопривредне инспекције, успостављањем система контроле снабдевача храном градских установа и грађана Београда, подстицањем инвестиција у смањење загађења из пољопривреде, очување

агродиверзитета и традиционалних (комбинованих) система фарми ради очувања предеоног и специјског биодиверзитета у осетљивим агроколошким условима, развој система заштите добробити животиња, смањење ерозије, те очување и унапређење животне средине у целини, повећањем површина под органском и другим еколошки прихватљивим системима пољопривредне производње, подизањем и развијањем свести пољопривредних произвођача о проблемима животне средине, уз уважавање принципа заштите биодиверзитета и добробити животиња, побољшањем услова за ефикасније функционисање противградне заштите на подручју града и умањењем штете пољопривредницима од елементарних непогода, кроз програм превентиве у сарадњи са осигуравајућим кућама).

Размотрићемо, обзиром на тренутни ниво дуга града, ИЗДАВАЊЕ МУНИЦИПАЛНИХ ОБВЕЗНИЦА као јефтинијег извора финансирања инфраструктурних пројеката од кредитног задужења.

Подстицаћемо ЈАВНО-ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО као модел решавања инфраструктурних и комуналних проблема без задуживања градског буџета. Тиме би постигли уговарање и извођење већег броја пројеката чијом би реализацијом Град квалитетније одговорио својим обавезама и ефективније и рационалније користио јавне прихода, креирали би нове изворе прихода, нову инфраструктуру и услуге, расподелили ризик између јавног и приватног сектора, повећали продуктивност, конкуренцију и рационалност коришћења капацитета приватних и јавних субјеката и обезбедили транспарентност и јавност у избору и уговарању.

ОСНИВАЊЕМО НОВА ПРОФИТАБИЛНА ПРЕДУЗЕЋА попут спалионица комуналног отпада, постројења за производњу алтернативних видова енергије или производних капацитета за прераду биомасе. Оваква предузећа ће бити оснивана тек након јасне анализе њихове оправданости

ИЗДАВАЊЕМО ПОСТОЈЕЋИ ПОСЛОВНИ ПРОСТОР ГРАДА И ОПШТИНА У СКЛАДУ СА ПОТРЕБАМА ГРАЂАНА, према плану и потребама становништва, приоритет ће имати малопродајне продавнице за дневне потребе, поште и сл., а не само банке и кладионице.

СНИЗИЋЕМО И ОЛАКШАТИ ПОРЕСКЕ ОБАВЕЗЕ које су у надлежности града, бавићемо се креирањем извора нових ренти, ефикаснијом наплатом такси и пореза. Помагаћемо МСП и предузетнике који први пут започињу делатност, ослобађањем од плаћања локалних такси (комунална такса, накнада за грађевинско земљиште, такса на фирму).

Подстицаћемо ОСНИВАЊЕ ПОСЛОВНИХ УДРУЖЕЊА - КЛАСТЕРА и НАУЧНО-ТЕХНОЛОШКИХ ПАРКОВА (Радмиловац, Звездара, Раковица, Винча, ИХИС, Музеј Ваздухопловства), као и ИЗГРАДЊУ ПОСЛОВНЕ ЗОНЕ „АУТОПУТ“ (спој заобилазнице и

Ауто-пута), која би ПОСЛОВНИ ПРОСТОР ЗА МАЛЕ ФИРМЕ и садржаје везане за Ауто-пут Е-10 и потребе великог града (еколошки захтеви)

Наш циљ је јачање ВЕЛЕТРЖНИЦА у Београду, формирање КВАНТАШКЕ ПИЈАЦЕ за источни део Београда која би била оријентисана на воће и УРЕЂИВАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ која ће омогућити и привући изградњу великих тржних центара, хипермаркета, наменских робних кућа, магацинских простора и производних капацитета

Београд има значајне ТУРИСТИЧКЕ ПОТЕНЦИЈАЛЕ. Наш циљ је интензивирање туристичког развоја коришћењем природних потенцијала, коришћењем еколошких предности подручја и његовог геосаобраћајног положаја, посебно на подручју приградских општина (Гроцка, Барајево, Младеновац и др.), РАЗВОЈ НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА на преко 200 км обала Дунава и Саве, РАЗВОЈ СПОРТСКО-РЕКРЕАТИВНОГ ТУРИЗМА (на Авали, Космају, Кошутњаку, Бојчинској шуми, Парк-шуми Звездара, Степином Гају...), обнављање трим стаза и изградња нових спортско рекреативних садржаја. Циљ нам је да посебно промовишемо ВИНЧУ као културну прапостојбину Европе, и локацију на којој је најстарије откривено, Винчанско писмо. Радићемо на РАЗВОЈУ СМЕШТАЈНИХ КАПАЦИТЕТА: хостела, хотела просечне, не и високе категорије, приватног смештаја, студентских и ученичких домова (током лета), уз помоћ и у сарадњи са Канцеларијом за подршку предузетницима и Феријалним савезом.

Београд треба да постане водећи ТРГОВИНСКИ ЦЕНТАР региона југоисточне Европе. У привредној структури града трговина треба да предњачи, трговина треба да буде генератор убрзаног развоја осталих привредних делатности (туризма, прехранбене индустрије). Малопродајни пејзаж Београда треба да се издваја по својој богатој понуди у модерним и великим продајним форматима, али и по јединствености и разноврсности старог трговачког језгра Београда као интересантне туристичке дестинације, културно-историјског и забавног карактера. Потребни су нам развој трговачке мреже у складу са начелима ефикасног пословања кроз потенцирање конкуренције и подстицања уравнотеженог развоја различитих типова малопродајних формата, као уравнотеженог просторног развоја трговине на целокупном подручју Београда, обезбеђење поверања за инвестирање од стране малопродаваца и сектора некретнина, али истовремено управљање брзином развоја страних малопродаваца, развој нових начина куповине у складу са развојем нових технологија (куповина путем интернета), повезивање трговине и туризма кроз промоцију Београда као шопинг и туристичке дестинације Западног Балкана (јачати гравитационо поље Београда према потрошачима из региона), развој логистичких објеката као места где ће се одвијати класична трговина на велико, али и где ће се пружати права инфраструктурна подршка за чување, транспорт и царински поступак робе која се продаје на велико. Направићемо градску матрицу трговинских центара у Београду (планирати макро и микро локације трговинске мреже)

Саобраћај

Саобраћај као један од кључних фактора развоја Београда треба да буде предмет посебне пажње не само као проблем већ и као основни потенцијал будућег развоја града. Саобраћај треба да има важну улогу како за интеррегионалне процесе повезивања Београда са окружењем тако и за интрарегионалне процесе повезивања унутар региона.

Карактеристике наслеђене саобраћајне инфраструктуре Београда, утичу не само на садашњу ефикасност већ и на будућу конкурентност у окружењу. Постојећи саобраћајни систем Београда није у стању да пружи одговарајућу ефикасност и ниво услуге у садашњим условима економског и привредног развоја. У условима очекиваног економског опоравка, раста броја запослених, привредних активности, производње, размене робе и добара са окружењем, већег броја путовања, развоја туризма и др., овакав саобраћајни систем ће постати ограничавајући фактор економског и сваког другог развоја града.

Садашњи саобраћајни систем не може да омогући бржи, ефикаснији и одрживи развој Београд, а разлози оваквог стања су системске природе. Београд нема адекватну политику развоја саобраћаја, нема јасну и дугорочну стратегију развоја саобраћаја и нема потребне средњорочне програме развоја саобраћаја и саобраћајног система. Због одсуства јединствене саобраћајне политике, како на нивоу Републике, тако и на нивоу града, саобраћај није дефинисан као кључан фактор функционалног развоја Београда. Створени саобраћајни проблеми, неадекватним развојем града, решавају се као последица, док стратешког, планског и превентивног деловања скоро и да нема. Непостојање дефинисаног механизма управљања системом саобраћаја, неусаглашеност интереса, подела надлежности на више субјеката, неразрађен систем финансирања довели су до тога да садашњи саобраћајни систем не може да одговори захтевима.

Београд нема кључан систем неопходан за функционалан развој града, нема висококапацитетни независни шински система јавног превоза путника. На најоптерећенијим коридорима доминантан начин превоза је аутобуски, приградска железница учествује веома мало у укупном превозу путника.

Моноцентрични развој са високом концентрацијом радних места у централној зони Београда генерише већи интензитет саобраћаја на радијалним правцима и отежано кретање и снабдевање у централној зони.

Проблеми у функционисању саобраћаја у Београду настају због: непостојања висококапацитетног независног система јавног превоза; неадекватне и недовољно развијене мреже примарних саобраћајница (посебно на мостовима и приступним путевима и улицама); мешање локалног саобраћаја са транзитним на најкритичнијим деловима града; непостојања система за управљање саобраћајем; мањка капацитета за паркирање; некавалитетне приступачности железничким саобраћајем и нерешеног

питања београдског железничког чвора; лоше повезаности приградских општина и града (ова повезаност се углавном ослања на друмски саобраћај, недовољан број аутобуса у јавном превозу на линијама које повезују град и приградске општине, низак ниво услуге, велика времена путовања на релативно кратким релацијама, низак ниво безбедности у саобраћају, лоше стање коловоза, неодговарајућа саобраћајна сигнализација и сл.); запостављености речног путничког и теретног саобраћаја; аеродром "Никола Тесла" је изгубио примат који је имао у мрежи аеродрома у овом делу Европе у путничком саобраћају; учешће у теретном саобраћају веома мало и др.

Стратешки циљеви

Развој саобраћајног система Града Београда захтеваће озбиљне акције како на стратешком плану тако и на оперативном код свих саобраћајних подсистема ради повећања њихове ефикасности, комфора и безбедности. Важан је системски приступ и добра координација свих институција како би Град Београд достигао стратешки циљ стварања саобраћајног система који задовољава потребе грађана, који ствара услове за ефикасан развој града и бољу конкурентност у региону.

Стратешки циљеви и задаци су:

Израда Политике развоја саобраћаја, стратегије и планова

Увођење висококапацитетног шинског система јавног превоза

Оперативни циљеви и задаци су

Стварање важног робно-дистрибутивног мултимодалног центра (изградњом обилазница и успостављање веза са постојећим коридорима, изградња робног терминала на аеродрому и железничке везе и добром повезаношћу лука на Сави и Дунаву.

Стварање путничког мултимодалног чвора (бољим саобраћајницама, развојем интегрисаног система управљања саобраћајем, изградњом мостова, изградње мреже нових аутобуских станица, довршетка железничког путничког чвора, модернизацијом аеродрома, изградња метроа, унапређење рада и интеграција градске железнице у систем јавног превоза града, реорганизација постојећег јавног градског превоза, увођење речног путничког саобраћаја, развој бициклистичког саобраћаја, повећање нивоа безбедности саобраћаја

Стварање саобраћајног система као генератора привредног и туристичког развоја града (изградња марина на Дунаву и Сави, активирања аеродрома Батајница за цивилни саобраћај, модернизација аеродрома „Никола Тесла“, комплетирања примарних садржаја на Савском пристаништу, стандардизације туристичких услуга у саобраћају, развоја и реконструкције регионалне мреже на ширем подручју града Београда, изградње хелиодрома на погодним локацијама).

Концепција развоја транспорта и саобраћаја

Концепција развоја саобраћаја и транспорта представља синтезу идеја из раније започетих пројеката, који представљају стечену обавезу, и идеја које прате визију и циљеве ове стратегије. Основна идеја концепције развоја саобраћаја и транспорта види Град Београд као кључну тачку на укрштању два европска коридора (X и VII) , као

и путева Е -70 и будућег аутопута према Јужном Јадрану, са изграђеном саобраћајном инфраструктуром за четири вида саобраћаја (путни, железнички, ваздушни, речни) и развијеним системом телекомуникација, што су идеални услови за остварење интегрисаног транспортног система и функционисање Града као мултимодалног чвора. Ова чињеница упућује на концепцију која ће да се заснива на: развоју саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре као приоритета економског и социјалног развоја; равнотежи између екстерног повезивања Града и интерног организовања; усаглашавању и равнотежи свих видова саобраћаја; остварењу пројеката који потенцирају улогу два коридора; развоју јавног и приватног партнерства код планирања, изградње и експлоатације саобраћајних мрежа и објеката; стварању ефикасног и комфорног јавног превоза; рехабилитацији и реконструкцији саобраћајне мреже локалног карактера; стандардизацији и модернизацији техничких система; подршци развоју саобраћајне привреде.

Ова концепција подржава развој неколико система и подсистема међу којима ће најважнији бити: код мреже путева, код железнице, ваздушног саобраћаја, речног и интегралног саобраћаја, код јавног превоза и др.

Код мреже путева - измештање аутопутске деонице кроз Београд и изградња обилазнице Добановци – Бубањ Поток и припрема наставка према Винчи, изградња мостова преко Саве и Дунава, развој и модернизација мреже локалних путева;

Код железнице - изградња и модернизација железничког чвора, довршетак нове железничке станице, укључење приградске железнице (Беовоз) у систем јавног градског превоза, израда планске документације за изградњу пруга на територији Града и веза са окружењем;

Код ваздушног саобраћаја- проширење и модернизација аеродрома Никола Тесла, активирање аеродрома у Батајници за low-cost саобраћај;

Код речног саобраћаја - одржавање капацитета луке 'Београд' до изградње нове луке, израда документације и почетак градње нове луке на левој обали Дунава, модернизација и проширење путничког пристаништа, увођење јавног превоза на Сави и Дунаву, изградња марина на Сави и Дунаву.

У области робно-транспортних центара - координација функција луке у Београду са лукама у Панчеву и Смедереву, развој робно-транспортних центара међународног значаја (лука Београд, Добановци, Врчин) и савремене технологије за координацију подсистема;

У јавном превозу - изградња висококапацитетног шинског система у Београду, модернизација и ширење линија јавног превоза на територији Града, модернизација и јачање Беовоза;

У регулисању паркирања - систематско и потпуно регулисање паркирања у свим урбаним центрима Града.

Планирамо ширење површина са пешачење у свим урбаним центрима Града, изградња бициклистичких стаза и укључење у европске green-way стазе.

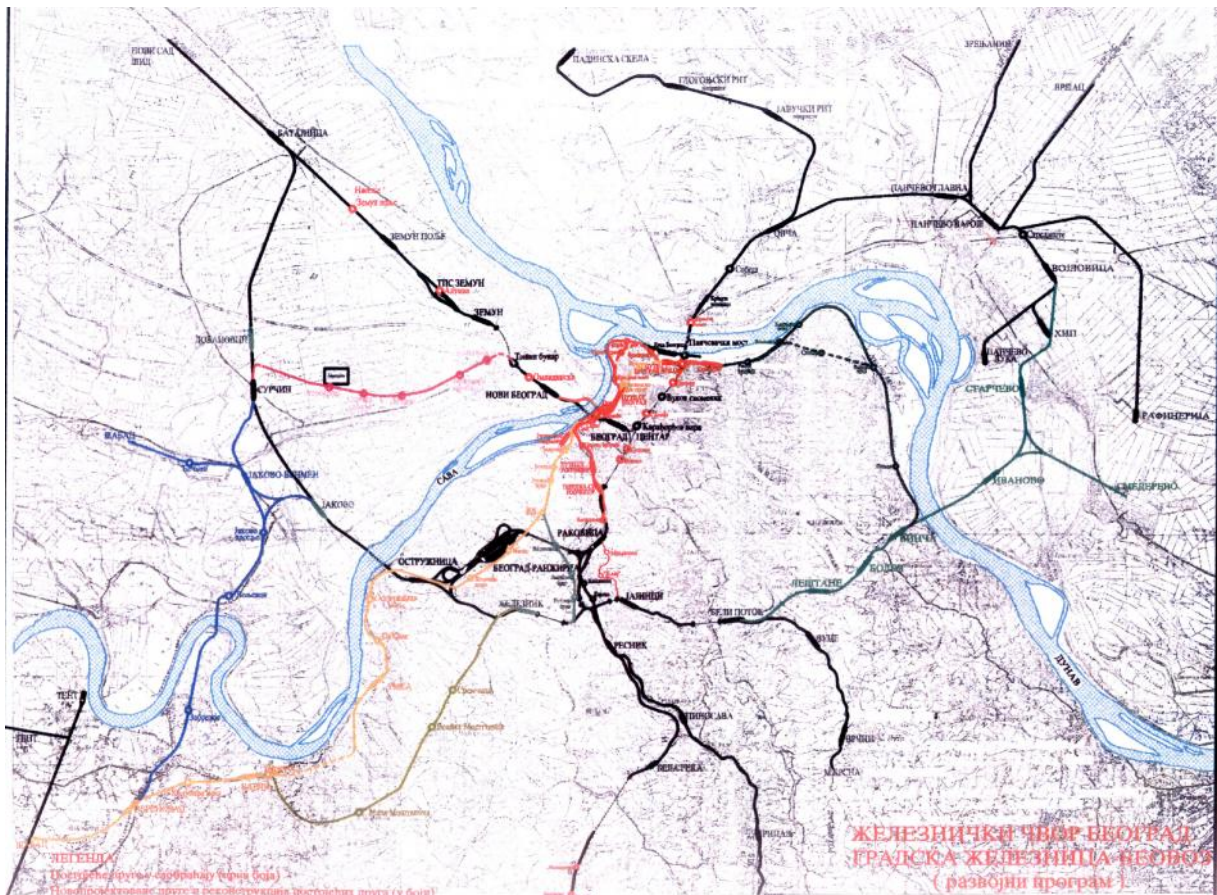
Концепција развоја саобраћаја и транспорта захтеваће систематску хоризонталну координацију јавног сектора као и са суседним општинама као и вертикалну координацију са Републиком, те ће бити прилагођавана могућностима и потребама Града и подржана новим системом дугорочног планирања и програмирања капиталног буџета као и европским фондовима у предприступној фази.

Ова концепција треба да омогући развој саобраћајне привреде као једне од најперспективнијих привредних грана Града Београда, затим развој туризма, рекреације и других грана привреде али и одрживи развој Града и његових насеља са здравијим условима становања и рада. Цела концепција мора да буде јасно осликана у Стратегији развоја саобраћаја, која мора бити имплементирана у планска документа.

Капитални инвестициони пројекти

Завршетак изградње Београдског железничког чвора и активирање простора Савског амфитеатра

Реконструкција и модернизација Београдског железничког чвора започела је 1963. године а до 1972. године је завршен део објеката. Станица Београд Центар – Прокоп као станично решење је усвојен 1971. године. Бранко Пешић, као председник скупштине града Београда од 1965 до 1974. године интензивирао је радове на реконструкцији БЖЧ-а. Концепт саобраћаја путника у транзиту је предвидело заустављање возова на неколико станица (Земун, Нови Београд, Београд Центар – Прокоп и Раковица). Све станице су пуштене у функцију али без завршених радова на станичним зградама и делу инфраструктуре. Транспорт роба је предвиђен преко станице у Железнику са свим прикључним пругама као и складишни простор, рампе и претоварна опрема за транспорт роба на локотеретним станицама Макиш, Карабурма и Земун. Студије рентабилности изградње Београдског железничког чвора су одобрене од стране многих међународних институција (Bank of Washington, European Bank и други).

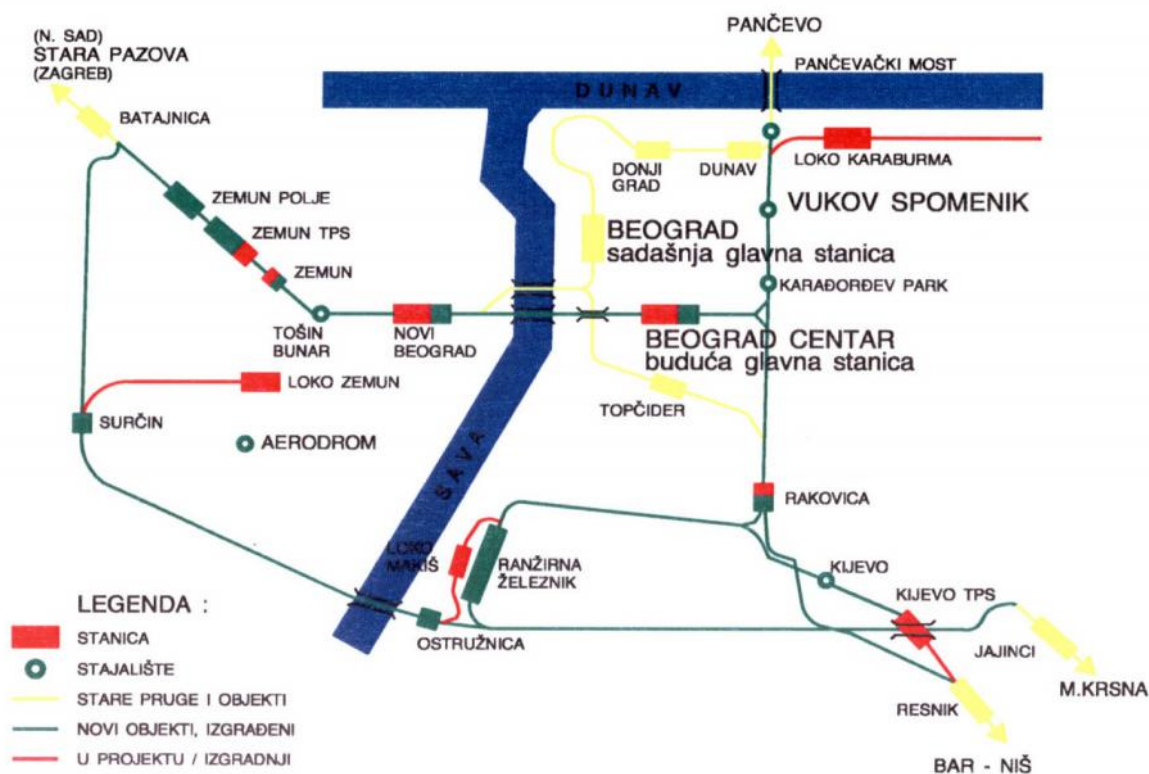


Слика 1: Београдски железнички чвор

Како: Завршетак нове Железничке станице Београд Центар – Прокоп, дела радова на објектима локотеретних станица Макиш, Карабурма и Земун као и техничке станице за одржавање возова у Кијеву, представља Прву фазу реализације Београдског железничког чвора. Завршетак ове фазе омогућује исељење железнице са простора Савског амфитеатра величине 72 хектара које представља најзначајнији потенцијал Београда и силазак на реке.

До сада је у БЖЧ уложено преко 600 мил ЕУР. За комплетан завршетак свих објеката неопходно је око 350 мил ЕУР. У ове објекте спадају:

- Путничка станица Београд центар – Прокоп;
- ТПС Земун;
- Путничка станица Земун;
- Путничка станица Нови Београд;
- ТПС Кијево;
- Локо Карабурма;
- Локо Макиш;
- Локо Земун;
- Пруга Панчевачки мост- Панчево (други колосек);
- Путничка станица Раковица;
- Стајалишта Беовоза;
- Пруга Раковица – Београд Дунав;
- Пруга Београд – Дунав – Карабурма са тунелом;



Слика 2: Објекти Београдског железничког чвора

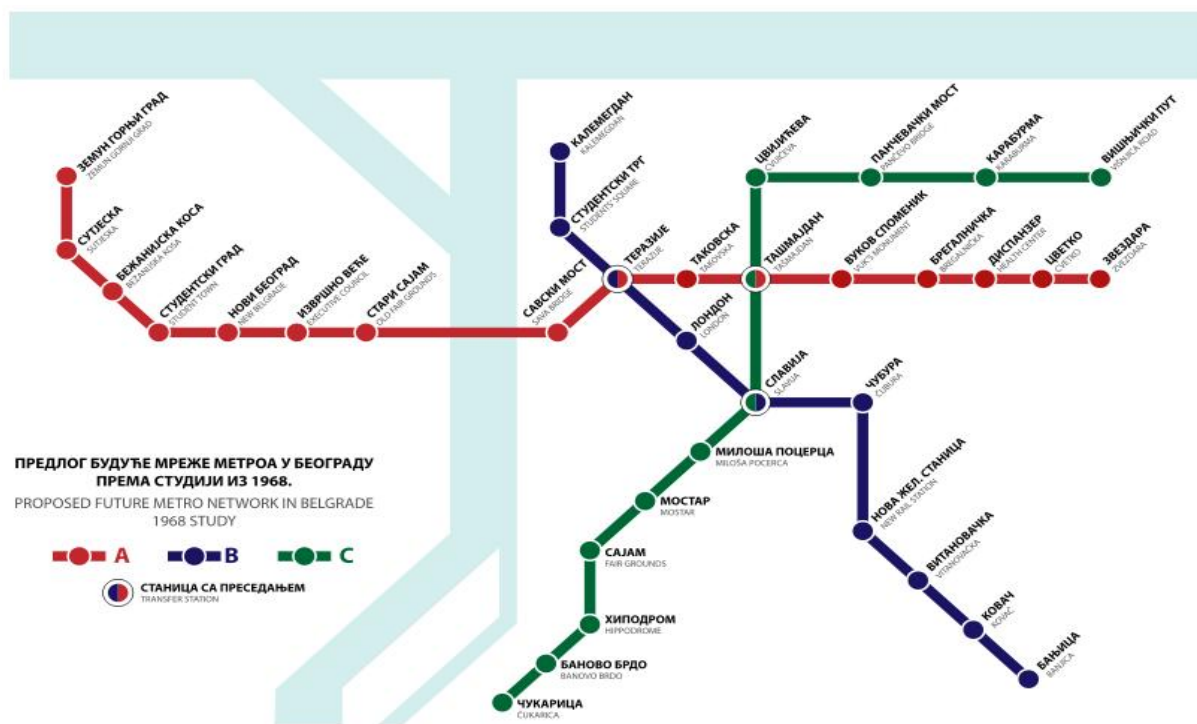
У изградњу железничке станице Прокоп до сада је уложено 35 мил ЕУР. За завршетак свих преосталих радова неопходно је око 150 мил ЕУР. Пословни простор на објекту станице може да садржи око 40.000 м². Процењена продајна вредност овог простора је мања од потребних средстава и зато је неопходно јавно и приватно партнерство. Пословни простори на локацији главне железничке станице која се укршта са линијом метроа, у скоро самом центру града може бити изузетно привлачна за улагање приватног капитала. Могућ је и модел компензације суинвеститору за целокупно улагање накнадом које добија у грађевинском земљишту на будућој локацији Савског амфитеатра.

За изградњу југоисточне обилазнице пруге Бели Поток – Винча – Панчево потребно је додатних око 100 мил ЕУР (без моста код Винче), чиме би се у потпуности завршио БЖЧ. Процењена инвестициона вредност моста код Винче је око 100 мил ЕУР.

Довршетком изградње Београдског железничког чвора, опасне материје више неће бити транспортоване ужим градским језгром испод Калемегдана, неће бити угрожене здравље грађана Београда и биће испуњене све међународне конвенције о транспорту опасних и штетних материја које је Србија обавезна да примењује. Улагањем у изградњу БЖЧ-а:

- Чувамо здравље грађана,
- Ослобађамо простор Савског амфитеатра од 72 хектара који ће од накнаде за грађевинско земљиште обезбедити велики приход у буџет града Београда,
- Обезбеђујемо брз и ефикасан транзир роба кроз Београд, повећану ефикасност железничког саобраћаја и вече приходе у буџету Града и Републике.

Изградња Београдског метроа и стопирање погубног концепта изградње унутрашњег магистралног прстена



Слика 3: Шема Београдског метроа 1968. године



Слика 4: Шема Београдског метроа 1976. године



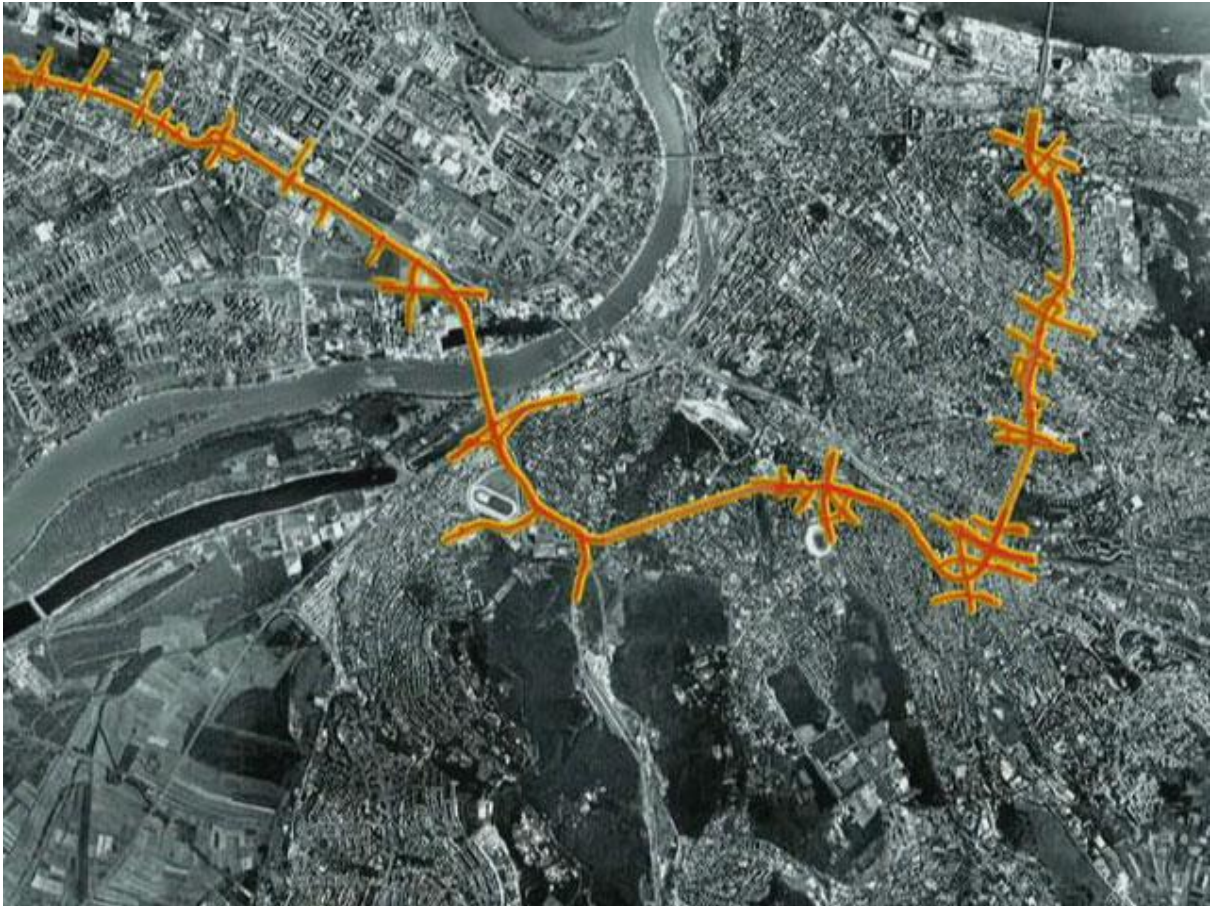
Слика 5: Шема Београдског метроа 2011. године

Град Београд са све већим бројем становника, све већим бројем путничких возила која улазе у централну градску зону, једноставно више не може да функционише без метроа. Први званичан помен неке врсте метроа налазимо у Генералном урбанистичком плану из 1950. године који је предвиђао две линије регионалног метроа. Године 1958. је предложено прво решење увођења метроа у систем јавног превоза са трасом Калемегдан – Теразије – Славија – Чубура. Нова студија је урађена

1968. године када је предложен први целовит концепт метроа са три линије укупне дужине 33 км са 35 станица. Следећа важна година је 1973. када је по налогу градоначелника Београда Бранка Пешића, формиран Сектор за Метро. Сектор за Метро је урадио Пројекат „Метро Београд“ у периоду од 1973 - 1982. године. Прва етапа Генералног пројекта Метро система садржао је пет линија са 86 станица, који би обезбедио средње време путовања до 30 мин за 80% становника двомилионског Београда. Пројекти су сачињавали инжењерско – архитектонске и електро – машинске пројекте Прве етапе Метро система линија Гардош – Вуков споменик и Калемегдан – Аутокоманда, пројекти 18 метро станица, пројекат друмског метро моста. Нажалост грађана Београда, 1982. године тадашње руководство града се одлучило за трамвајизацију Београда. Идеја је била да радничка Раковица и Нови Београд трамвајем дођу у центар Београда. Самодопринос Београђана расписан за градњу Прве етапе Метро система, потрошен је у ширење мреже постојећег ускоколосечног трамваја из 19. века названог „Трамвај за 21. век“. Године 1997. тадашњи градоначелник Београда др. Зоран Ђинђић „одмрзава“ Метро пројекат и интензивирају се радови на припреми документације и расписивању тендера. Међутим 2003. године усваја се нови „Генерални план Београда до 2021. године“, којим је одбачена идеја о изградњи класичног метроа и предвиђен је лаки шински систем, назван „Београдски лаки метро“ са три линије:

- Централна линија: Творничка Земун – Центар – Устаничка улица
- Врачарска линија: Хиподром – Железничка станица Центар Прокоп – Правни факултет
- Савска линија: Баново брдо – Ада циганлија – Нови Београд

Наведеним Генералним планом је донето и друго веома лоше утопистичко решење о изградњи „Унутрашњег магистралног прстена“ (УМП). УМП са 17 км трасе од чега 5,5 км на мостовима, 2,9 км у тунелима са 22 раскрснице од чега 15 денivelисаних, коштао би грађане Београда преко милијарду еура, са изузетном скупим, спорим и комплексним процесом експропријације земљишта. А шта би грађани од њега добили? Добили би само могућност да круже око центра Београда својим колима, у центар не би могли ући због гужви које су данас свима видљиве а са друге стране онемогућили би изградњу метроа јер би сва средства и кредити били потрошени на једну овако промашену визију. Део ове приче и усвојеног Генералног плана и каснијег конкурса за идејно решење моста на Ади је и прескуп и предимензионисан мост који смо добили. На конкурс је уведена рестриктивна процедура, са преферираним типом конструкције као и финансијским условима. Све ово је узроковало елиминисањем неких од наших најачих ауторских тимова за мостове, а Инвеститор је нанео штету грађанима Београда јер је избор сузио на свега пет решења од који само једно од домаћих аутора. Ако се узме у обзир да су сви ранији конкурси за мостове имали преко 20 решења, чак и у периоду послед бомбардовања за Жежељев мост у Новом Саду на конкурс је пристигло 18 решења из земље и иностранства, јасно је да конкурс није дао могућност избора најбољег и најрационалнијег решења за грађане Београда и пореске обвезнике који су задужени дугорочним кредитима за прекомеран непотребан новац.



Слика 6: Унутрашњи магистрални прстен

Данас јавни градски путнички саобраћај у Београду, у складу са прекомерним саобраћајем на улицама не може да функционише у складу са потребама грађана. Београд има, изузев метроа, скоро све облике јавног градског путничког саобраћаја, које имају сви већи градови у свету. Аутобуски систем је и даље најразвијенији и превози највећи број путника, тролејбуска мрежа није довољно развијена али, поред аутобуса једина улази у најужи центар града, трамвајска мрежа је, уз одређене недостатке, релативно разграната, а у неколико последњих година, у значајнијој мери је у функцији и градска железница- Беовоз. Урађене студије траса и линија метроа су дале почетне елементе овог подсистема у Београду, али начин његове реализације није довољно сагледан са аспекта, финансирања, изводљивости, етапности грађења или прелазних облика експлоатације, будући да његова изградња мора трајати више година.

Како: Решење, поред изградње класичног метро система, треба тражити у усклађеном развоју и доброј интеграцији свих подсистема, држећи се следећих принципа:

- да се поштује постојеће стање, технолошки и хијерархијски редослед, водећи рачуна о томе да се већ изграђени подсистеми максимално искористе;
- да се избегну неоправдана и краткорочна решења, која су ограничених ефеката, а често много коштају;

- да се уважавају саобраћајне потребе Београда, односно привредних и свих осталих делатности у граду, које не могу давати пуне ефекте без ефикасног система јавног градског превоза;
- да се избегну мегаломанска решења која не дају блиске ефекте и не одговарају реалним економским могућностима Града и Републике Србије;
- да се примене решења која ће што пре пружити видљиве ефекте, али ће бити и корак у реализацији дугорочних циљева и потреба Београда;

У претходном периоду урађено је више студија решења метро саобраћаја у Београду и његовог повезивања са постојећом инфраструктуром. На следећим сликама су приказана нека од решења кроз временски хоризонт.

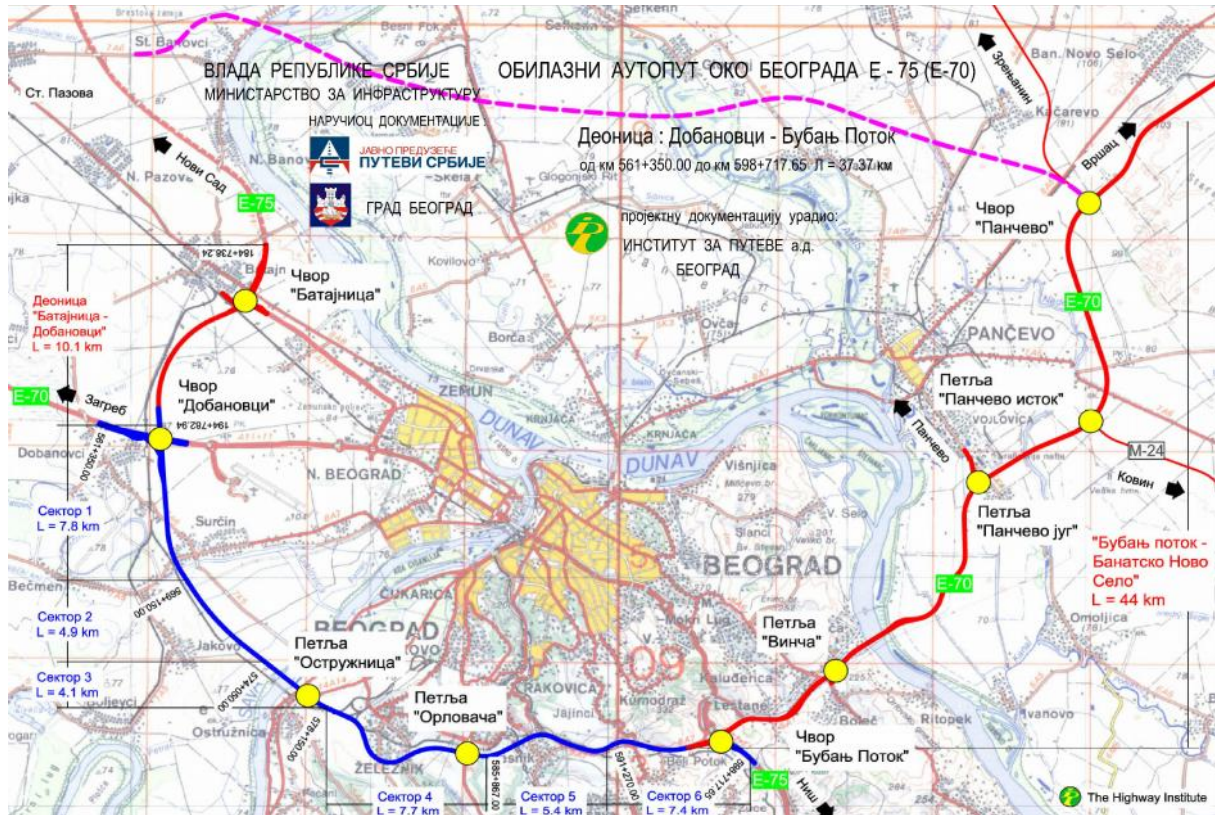
Стручна јавност Србије која треба да укључи све струке и специјалности које су повезане са једним овако сложеним и комплексним пројектом, треба да буду укључене у дефинисање решења метро система и његове фазне градње. У припреми решења Београд не треба да се ослони само на решење и концепцију једне експертске организације из једне од земаља развијеног света, већ треба да укључи и све компаније, пројектанте и инвеститоре из земаља у свету које су изградиле метрое и имају потребне технологије за њихову изградњу као и возна средства. При том посебну пажњу треба водити о економском аспекту односно цени коштања изградње и цени коштања возних средстава. Такође велики значај треба дати и укључивању на постојеће већ изграђене капацитете шинског система у Београду.

Будуће решење никако не сме да буде наставак политике трамвајизације Београда кроз изградњу уличних трамваја већ је неопходно да се шински систем у градској зони спусти испод земље како не би било укрштања са постојећим саобраћајем. Како се види на слици, предлог новог решења предвиђа скоро цео део трасе од Вуковог споменика до Устаничке изнад земље. Шта је то онда, метро или трамвај? Београд како каже један од наших доаена и вишедеценијски борац за изградњу метро система, не сме да се претвори у аутомобилско - аутобуско – трамвајску паланку Европе у 21. веку. Класичну трамвајску линију Цветкова механа – Икарус, Београд је имао 1937. године када је имао 232.000 становника. То му данас не треба. Данас са преко 2 милиона становника, Београду је потребан класичан метро систем који није у нивоу са аутомобилима, аутобусима и камионима.

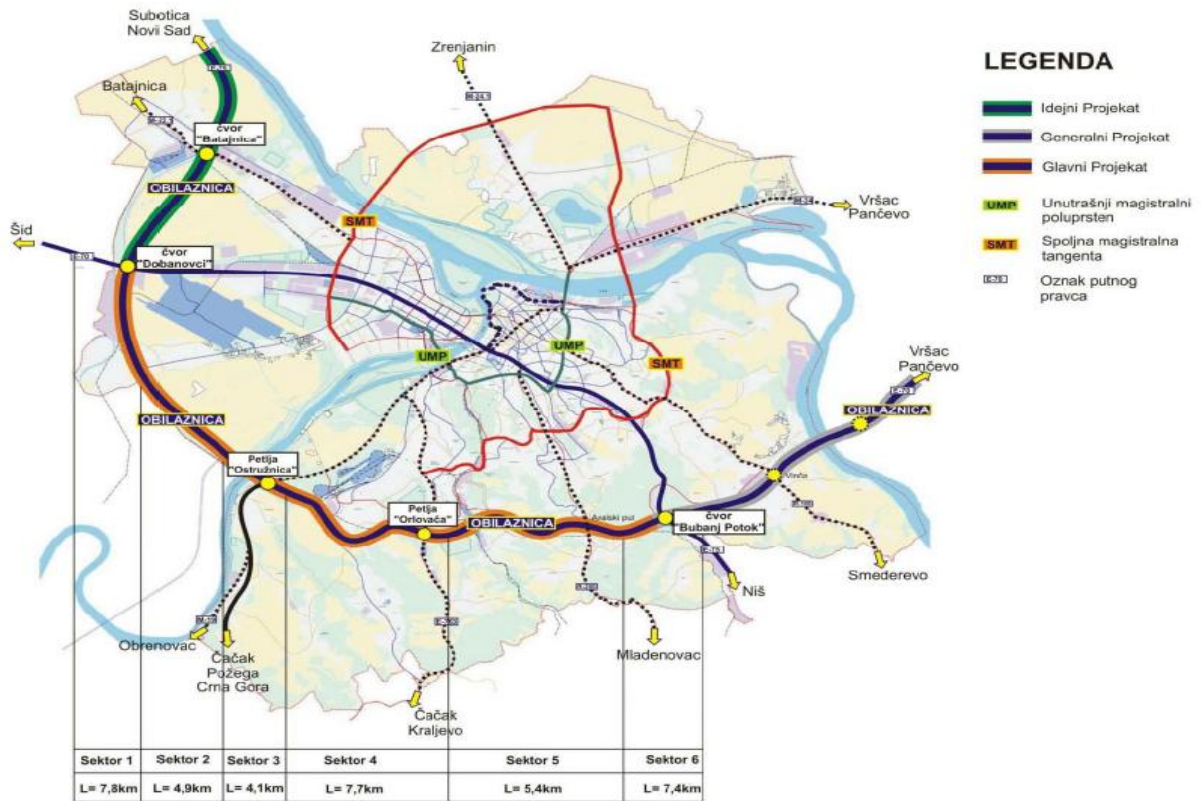
Послове изградње и реконструкције железничког чвора у Београду у дужем временском периоду, водило је „Предузеће за изградњу железничког чвора Београд“ Оно је руководило изградњом већег броја тунела, мостова, пруга и станица у ужој зони Града и тиме је стекло неопходна искуства у вођењу овако сложеног пројекта. Ово предузеће, уз добру организацију и кадровско и техничко ојачање, треба да настави да и у наредном периоду руководи пројектовањем и изградњом шинских система у Београду, укључујући и Метро систем, као дела јединственог јавног градског превоза.

Спровести измене Генералног плана Београда које ће искључити решење УМП-а и у широкој јавној и стручној расправи утврдити најбоља саобраћајна, урбанистичка и развојна решења за град Београд.

Завршетак изградње путне обилазнице око Београда



Слика 7: Обилазница око Београда



Слика 8: Саобраћајни токови у Београду према Генералном плану

Завршетак изградње обилазнице око Београда је један од најзначајних пројеката за решавање саобраћаја у Београду. Изградња обилазнице око Београда је започета 1990. године. До сада је од укупно 47,4 км изграђено 26 километара. У изградњу је до сада уложено око 100 мил ЕУР.

Након завршетка радова на деоници од Добановаца до Орловаче 2009. године преостали су радови на изградњи деоница Батајница – Добановци и Орловача – Бубањ Поток а потом и деонице Бубањ Поток – Панчево.

Како: Ефикасном организацијом и руковођењем реализацијом пројекта изградње, професионалном контролом рокова, квалитета радова и трошкова, обезбедићемо завршетак изградње у уговореним роковима. Значајне финансијске гаранције извођача радова, пројектаната и стручног надзора могу да обезбеде квалитет, рокове и контролисане трошкове.

Деоница Батајница Добановци

Од стране ЕИБ и ЕБРД одобрен је кредит 2009. године у износу од 115 мил ЕУР за деоницу А1 Батајница – Добановци у дужини од 10,1 км. Радови су због кашњења у експропријацији као и због лоше организоаности и преклапања у руковођењу изградњом започели тек 2011. године. У датом периоду плаћали смо пенале за неповлачење кредита који је био планиран за коришћење почев од 2009. године. Радови који су започети 2011. године обухватају изградњу петље Батајница и другу фазу изградње петље Добановци. На петљи Батајница радове изводе „Планум“ и „Ратко Митровић“. На петљи Добановци радове изводи „Strabag“. Предвиђени рок завршетка радова је 2013. године.

Деоница Орловача - Бубањ Поток

За деоницу Б5, сектор 5 и 6 Орловача – Бубањ Поток у дужини од 12,8 км завршени су били иницијални преговори са ЕИБ још 2009. године. Експропријација је била скоро завршена. Радови на две тунелске цеви тунела Стражевица дужине 745 м који се финансира из домаћих извора стајали су до 2011. године. У току су радови на мостовима 13, 14 и 15 као и на тунелу Стражевица. Радове изводе „Приморје“, „Ратко Митровић“ и „Енергопројект“.

Завршетком изградње обилазнице око Београда од Батајнице до Бубањ Потока, комплетан друмски саобраћај на правцу од Ниша ка Будимпешти и Загребу биће измештен из центра града, односно преласка преко моста Газела. Брзина протока транзитног саобраћаја ће бити далеко повећана као и смањење гужви и емисије штетних гасова у самом граду.

Завршетком изградње обилазнице око Београда од Батајнице до Бубањ Потока намеће се могућност припреме локација дуж аутопута за туристичке, забавне и комерцијалне садржаје.

Деоница Бубањ Поток - Панчево

Деоница од Бубањ Потока до Панчева дугачка је око 22 км. Траса још увек није дефинисана у потпуности. У завршној фази је израда генералног пројекта. Избор пројектантског решења за мост код Винче је од великог значаја како нам се не би поновила ситуација као са мостом на Ади. Зато је неопходно укључити широку стручну јавност у избор најбољег и најрационалнијег решења деонице а посебно самог моста. Изградњом моста код Винче, робе које стижу из Бара имаће нови излаз за север Европе преко Винче и Панчева изградњом дела пруге на обилазници до Панчева. То исто важи и за транспортне токове који воде са југа на запад и север континента којим ће теретни возови и камиони ићи новим обилазним путем. Београд ће бити поштеђен транзитног саобраћаја и што је од посебног значаја транспорта штетних материја. Према проценама изградња железничко – друмског моста код Винче треба да кошта око 100 мил ЕУР. Код Болеча би била изграђена петља која би омогућила излазак возила пут Београд – Гроцка – Смедерево и саобраћајно повезала Панчево са аутопутем и Гроцком.

Локација укрштања друмског, железничког и водног коридора биће код Винче. Стога се као следећи развојни пројекат намеће изградња Интермодалног логистичког центра – бесцаринске зоне у окружењу Винчанског моста на Панчевачкој страни.

Интермодални логистички центар

Транспорт представља један од најважнијих покретача привредног развоја, а предуслов за то је изграђена модерна инфраструктура. Комбиновање видова превоза представља један од најбољих начина да се крајњем кориснику ефикасно, брзо и јефтино достави роба. Неки од најважнијих паневропских саобраћајница секу се у Србији, као што је друмски и железнички Коридор 10 и речни Коридор 7 који се простире Дунавским током. Ово је од великог значаја за Србију, јер се на њеној територији укрштају путеви који повезују Северну и јужну Европу као и исток и запад. Међутим Србија је једна од малобројних земаља које немају ниједан интермодални транспортни терминал где би се роба могла лако претоварати са возова на камионе или бродове. Србија има велику шансу да буде логистички центар Југоистока Европе.

Свеобухватни претовар контејнера у Србији обавља се на 3 локације:

- ЖИТ Београд (бимодални терминал који остварује 80% укупног претовара контејнера у Србији);
- Београдска лука;
- Лука Дунав у Панчеву.

Две од претходно поменуте три локације су у Београду, у централној градској зони и без икакве могућности просторног ширења. Због саобраћајних гужви веома је отежан приступ овим терминалима чак и при постојећем ниском обиму рада. Генерални урбанистички план за Београд предвиђа измештање оба терминала са постојећих локација, тако да је неопходно наћи нова решења за будући превоз робе коришћењем

интермодалног транспорта. Могуће решење за Београд је изградња новог бимодалног железничко друмског терминала на подручју Београда.

У ЕУ је карактеристичан раст учешћа интермодалних јединица у укупним транспортним токовима и креће се од 6 до 9% од укупног транспортног трошка. У Србији је то око 0,5%. Очекује се да у европским земљама до 2015. Године тај износ достигне 16%. Данас све велике компаније транспортују робу преко интермодалног саобраћаја и логистичких центара, јер на тај начин производи брже и економичније стижу до потрошача.

По узору на европске метрополе, Београд треба да добије први савремени интермодални терминал и логистички центар. Увођење интермодалног транспорта омогућиће да производи и роба ка крајњим купцима у Србији стижу брже, квалитетније и економичније, као што је то случај у већем делу развијеног света. Како би ова врста транспорта заживела у Србији, неопходно је покренути пројекат чији је циљ да се у Београду, на територији општине Батајница, изгради први логистички центар у Србији. Интермодални центар налазиће се на идеалном месту са аспекта транспорта, екологије и планских урбанистичких докумената Београда, простираће се између друмске и железничке обилазнице, биће повезан са железничком станицом у Батајници и новом петљом која се гради у Батајници.

У средишту центра налазиће се интермодални терминал, као место укрштања друмског и железничког транспорта, на које би контејнерски возови из јадранских лука и европских центара долазили и где би се контејнери претоварали, складиштили и дистрибуирали до крајњих корисника друмским возилима у кругу од 100 до 150 км. На овај начин омогућило би се и смањење високих логистичких трошкова уграђених у цени производа у Србији на ниво европског просека. Док се учешће логистичких трошкова у укупној цени производа у земљама ЕУ, креће од 10 до 12%, код нас тај проценат достиже чак 20 до 25% првенствено због непостојања интермодалних терминала.

Процењује се да ће инвестиција за изградњу прве фазе терминала износити до 20 мил ЕУР. Корист од изградње терминала рефлектује се у привлачењу будућих инвеститора и отварању нових радних места. Сам терминал представља инфраструктурну инвестицију са високом стопом повраћаја уложених средстава, у периоду од 5 до 10 година. Поред тога, на простору логистичког центра, према искуствима држава ЕУ, може пословати и преко 100 домаћих и страних компанија. Комплетно изграђен и развијен логистички центар у Београду може да обезбеди до 1000 нових радних места, а само на интермодалном терминалу ће бити око 50 запослених.

Изградњом прве фазе интермодалног терминала у Београду, предвиђен је промет контејнера од 50.000ТЕУ у првим годинама рада, што значи нових 1.000 до 1.500 возова годишње на пругама Железница Србије. На овај начин, поред повећања обима

железничког саобраћаја, омогућило би се и смањење кретања око 50.000 „тешких“ друмских возила кроз центар Београда, јер би се све царинске, шпедитерске и логистичке операције изместили из центра града на периферију. Поред смањења саобраћајних гужи у центру града, дошло би и до смањења емисије издувних гасова, смањења оштећења градске саобраћајне инфраструктуре. Након завршетка друге фазе са четири колосека биће омогућен истовар и утовар капацитета и до 80.000УТ. Рок за изградњу терминала је 18 месеци.

Завршетак изградње моста Земун-Борча и подизање новог града на Дунаву

Према пројектима се не треба односити са реваншизмом на начин да се добри пројекти и послови претходних власти прекидају и да се све почиње изнова. Мост Земун – Борча као добро припремљен и уговорен пројекат треба да се реализује у целисти. Поред решења да завршимо изградњу овог моста, ми имамо и једно визионарско решење.



Слика 9: Мост Земун-Борча

Дужина моста је 1,5 км а приступних саобраћајница око 21 км. Вредност моста је 170 мил ЕУР од којих је 85% из кредита кинеске Ексим банке (камата 3%, грејс период 5 година а рок отплате 15 година) а остатак из средстава града и Републике. Ангажовање домаћих подизвођача и грађевинског материјала мора бити не мање од 45% од укупне цене пројекта. Изградњом моста биће повезани Земун и Зрењанински односно Панчевачки пут чиме ће бити обезбеђен транспорт из правца Новог Београда, Земуна и правца Новог Сада ка Панчеву.

Изградњом моста отвориће се и могућност за изградњу Новог града на Борчанској страни Дунава. Као што је и визинарским пројектом изградње Новог Београда отворен нови потенцијал за развој Београда, тако је и данас време да се отвори нови велики простор за развој града. У Београду је лимитиран број слободних локација и парцела за масовну стамбену изградњу која једино ако је масовна и ако је на ободним локацијама града може да обезбеди ниске цене станова. Изградња станова приступачних за куповину обичном грађанину је циљ а не да се граде станови у централним градским зонама у којима станове себи могу да приуште само они који имају новца. Такав је и случај са изградњом станова на Вождовцу на простору касарне где није обезбеђена цена станова која одговара тренутној социјалној ситуацији нашег становништва. Са изградњом овог насеља смањен је ниво инвестирања приватних инвеститора а тиме и већа упосленост грађевинске оперативе. На пројекту изградње станова на касарни упослени су само одабрани извођачи радова чиме није остварена конкурентност и упосленост домаће оперативе а за средства која су уложена у реализацију пројекта од стране Грађевинске дирекције Србије грађани Србије су задужени од комерцијалних банака по веома неповољним каматама.

Изградња станова у Новом граду на Дунаву поред моста Земун – Борча има неколико предности. Земљиште је у власништву ПКБ-а које је градско предузеће тако да су трошкови расељавања решени. Град може донети одлуку да се део земљишта уступа за реализацију пројекта уз накнаду коју ће грађани плаћати граду у ратама у наредних 25 година. Изградња комуналне инфраструктуре у новом граду могу бити обезбеђене из реализације јавног приватног партнерства заинтересованих за заједничко улагање са градом. За трошкове комуналног опремања купци станова ће плаћати на рате у више година. Принцип који се примењује у свим развијеним земљама света да се за нове потрошаче воде, струје и другог такмиче предузећа која ће наплаћивати ове услуге у наредном периоду, да она финансирају изградњу дела неопходне примарне и секундарне инфраструктуре, може бити први пут примењен на овом пројекту у Србији.

Повезивање Калемегдана и реке

Повезивање центра града и спуштање Калемегданског платоа на реку је један од пројеката који се природно намеће граду и свим Београђанима и посетиоцима Београда који би са обиласка Калемегдана и Кнез Михајлове врло радо сишли до реке. Исто тако путници туристичких бродова који у великом броју долазе у град имали би директну везу са културним и историјским центром града. Београд као град са великим туристичким потенцијалима и предностима треба да истакне и компаративну предност да је град на две велике реке.

Како: Уређивање простора испод Калемегдана до пристаништа за туристичке бродове мора бити уређен и повезан са Калемегданом. Пристаниште на Сави треба да буде реконструисано и проширено, јер садашње не може да прихвати све туристичке бродове који упловљавају у Београд. Нови докови градиће се у дужини једног километра ка ушћу. Шеталиште које треба да се изгради поред обале са великим

бројем ресторана и продавница сувенира може постати нови заштитни знак Београда. Једно од могућих решења може бити и успињача од реке до Калемегдана.

Финансирање изградње може бити решено између осталог и укључењем јавног и приватног партнерства. Велика фреквенција шетача може бити интересантна за комерцијалне садржаје који могу бити део решења а који са друге стране могу привући заинтересоване инвеститоре.

Поред повезивања Калемегдана и центра града са реком, разматрање идеје повезивања Калемегдана и Новобеоградске обале на Ушћу може у овом тренутку представљати изазов и нешто што је недостижно. Сви велики пројекти су тако изгледали на почетку. Проналажење најбољег решења за повезивање две обале треба бити предмет јавне и стручне анализе. Нека од могућих решења које предлажемо могу бити и изградња пешачког моста или решења са гондолом.

Завршетак изградње Аква Парка на Новом Београду



Слика 10. Изглед Аква Парка данас и након што се заврши



Слика 11. Аква Парк на Новом Београду

Радови на изградњи аква парка у блоку 44 на Новом Београду започети су 2005. Године и требало је да трају годину дана. Укупно је до сада уложено 7 милиона евра и урађено је око 50% посла. До данас пројекат није завршен. Уложена су средства, она зарастају у коров и пропадају, заузета је једна од лепших локација Београда. Ми ћемо га завршити. Зашто Београд да нема аква парк односно центар за породичну целодневну забаву? Како је могуће да слични пројекти буду успешни у мањим градовима Србије а нису у граду од преко 2 милиона становника?

Како: Партнерством града Београда и досадашњих инвеститора и међусобним договором о суфинасирању, биће завршена изградња аква парка и након пуштања у рад приход од продаје улазница и свих садржаја у парку биће у року од 12 година враћена уложена средства. А град ће после тога имати чисту зараду, ефекти од повећане туристичке посете Београду због посете Аква парку биће далеко већи а у самом парку биће запослено неколико стотина радника.

На површини од 50.000 м² (пет хектара) у блоку 44 треба да буде саграђено 11 базена, 14 тобогана, куглана, клизалиште као и терени за популарне спортове. Планира се и највиша камиказа у Европи од 20 метара као и породични тобогани дуги 402 и 132 метара, базен са вештачким таласима. Овај забавни парк могао би да угости до 5.000 посетилаца дневно. То треба да буде породична забава из маште. Ми ћемо привести ову локацију намени и дати је на коришћење нашим грађанима. Рационалном понудом о заједничком инвестирању са садашњим инвеститорима може се доћи до коначне реализације овог пројекта.

Изградња нове аутобуске станице

Измештање аутобуске станице се најављује више деценија. Крајње је време да се реализују обећања. Рационално понашање градске управе омогућиће уштеде којима ће се финансирати између осталог и изградња ове аутобуске станице. Нова аутобуска станица треба да буде изграђена на простору садашњег бувљака на Новом Београду. Основни циљ измештања Главне аутобуске станице је растерећење саобраћаја у центру града као и спуштање Београда на реке односно реализација пројекта Савског амфитеатра.

Изградњом станице у Новом Београду смањиле би се гужве у Карађорђевој улици и у простору садашње аутобуске станице. Нова аутобуска станица омогућиће несметани прилаз возилима из свих праваца. Нова станица ће бити повезана не само са друмским већ и са железничким саобраћајем на станици Нови Београд. Поред тога на овом потезу планирана је и линија метроа.

Капитални инфраструктурни објекти

Канализација и постројења за пречишћавање отпадних вода

Канализација је, сигурно, најлошији део београдске инфраструктуре. Њен развој, апсолутно, није пратио ширење и развој града. Иако још од 1977. године постоји „Генерално решење београдске канализације“, које врло детаљно и квалитетно дефинише све потребне радове за оптимизацију овог важног комуналног система, ни до данас тај пројекат у највећем делу није реализован. И данас се врло мало улаже у њен развој, тако да све више заостаје за потребама грађана и привреде.

Највећи проблеми су у систему фекалних отпадних вода. Према проценама, у Београду на канализациони систем није повезано најмање 400.000 грађана. У питању су процене, јер детаљних анализа овог озбиљног проблема са конкретним подацима нема. Такође према проценама, у Београду је у функцији око 60.000 септичких јама. Њих користе индивидуална домаћинства, али и стамбене згаде, школе, домови за смештај старих лица, као и друге јавне установе и пословни објекти. Чак и неки делови у центру града, као што је Зелени венац, али и најелитније и најскупље градске локације Дедиње и Сењак немају прикључке на градску канализацију. Ако се број септичких јама упореди са бројем регистрованих прикључака на београдски канализациони систем, а то је око 54.000, онда тек долазимо до поражавајуће констатације да је у Београду тек сваки други објекат прикључен на канализациони систем.

Генералним планом Београда до 2021. године предвиђено је да се евакуација употребљених и отпадних вода реши изградњом пет независних канализационих система и то Централним, Банатским, Батајничким, Болечким и Остружничким.

У највећем делу Централни подсистем је изграђен и у добром је стању. Батајнички подсистем је делимично изграђен, али само у централном делу. Банатски подсистем или лева обала Дунава у ГО Палилула („Трећи Београд“) каналсан је само у централном делу Борче и насеља Мали збег. Остали суграђани и за јавне и за приватне објекте користе септичке јаме или употребљене воде директно изливају у отворене кишне канале, који су запуштени и неодржавани. У периодима већих падавина или вишег нивоа Дунава септичке јаме и кишни канали се изливају и представљају извор заразе.

Болечки и Остружнички подсистеми такорећи и не постоје. Проблем прикупљања и одвођења отпадних вода није решен ни у великим градским насељима као што су Мали Мокри Луг, Велики Мокри Луг, Калуђерица, Кумодраж, Гроцка, Сремчица, Железник, Остружница, Сурчин, Алтина, северни део Земунa, Ледине, Батајница и многа друга. О проблемима ове врсте на територијама Младеновца, Лазаревца, Обреновца или Барајева не треба ни говорити.

Посебан проблем представљају застарелост и дотрајалост постројења и опреме станица за препумпавање употребљених вода.

Прикупљање и транспорт атмосферски вода такође је велики градски проблем. Овај инфраструктурни систем је најнеизграђенији. Приликом урбанизације централних градских делова, а приликом изградње саобраћајница, недовољно се водило рачуна о природној конфигурацији терена. Затварањем некадашњих потока измењен је

природни режим одводње на сливним површинама Мокролушког, Бањичког, Кумодрашког, Булбудерског и Чукаричког потока, што се неповољно одражава на рад овог комуналног система. Нелегална прикључења фекалних канализационих прикључака још више отежавају нормалан рад.

Катастар подземних инсталација канализације није ажуран и у њему се налази велики број нетачних података.

И поред свега наведеног, нажалост, постоји један још већи проблем комуналне инфраструктуре Београда у 21. веку. Тај проблем превазилази локалне београдске интересе и представља и државни, па и подунавски односно европски проблем.

Београд, град у коме је на канализациони систем, ипак, прикључено око милион грађана, све своје употребљене воде (и фекалне и атмосферске и индустријске) излива без икаквог степена пречишћавања директно у градске реке Саву и Дунав. И то се ради чак на 29 главних излива. Такви изливи се налазе чак и на локацијама као што је Сајам, Ушће, Сава мала или Дорћол. Генералним планом Београда предвиђено је решење за овај санитарни, еколошки па и куртолошки проблем, изградом пет независних постројења за пречишћавање употребљених вода и то на локацијама Великог Села, Крњаче, Батајнице, Винче и Остружнице.

Решавање набројаних проблема комуналне инфраструктуре је веома скуп, дуготрајан и тежак посао, али тек након решавања ових основних проблема са којима се његови грађани свакодневно суочавају Београд може да се пореди са осталим великим европским градовима.

Ми се залажемо за континуирана улагања у пројекте решавања ових комуналних проблема, јер је то предуслов за даљи развој Града. Уколико одмах не почнемо да решавамо нагомилане проблеме свака нова инвестиција у Граду представљаће још веће оптерећење за комуналне системе. Инвеститори подразумевају да им Град обезбеђује адекватну инфраструктуру за њихове будуће објекте. Ако то није тако они ће наћи другу локацију за своје инвестиције.

Отпочећемо разговоре о изналажењу средстава за погон за пречишћавање комуналних отпадних вода у Великом Селу (вредност инвестиције око 400.000.000 евра)

Регионални водовод Макиш-Младеновац

Регионални водовод је почео да се гради још 1981. године. Изградњом овог водовода решили би се деценијски проблеми у снабдевању питком водом становника општине Звездара (насеље Калуђерица и околина), општине Вождовац (подавалска насеља), општине Сопот, општине Гроцка и општине Младеновац. До сада је урађен део до Бегаљичког брда и систем је делимично пуштен у функцију. Потребна су још знатна улагања у изградњу резервоара, пумпних станица и цевовода како би се и становници ових београдских општина добили сигурно и континуирано снабдевање квалитетном водом за пиће.

Реконструкција тргова и улица

У циљу побољшања регулација саобраћаја у граду неопходно је извршити темељне реконструкције најпрометнијих тргова и улица. Како је у оквиру јавног градског саобраћаја доминантан аутобуски и трамвајски саобраћај неопходно је „до примене других, модернијих и ефикаснијих саобраћајних система као што је метро, извршити реконструкције саобраћајница којима се тај јавни саобраћај одвија. То се првенствено односи на тргове Славија и Аутокоманда и део Булеvara ослобођења који спаја ове две најфреквентније раскрснице у граду. Приликом реконструкције неопходно је водити рачуна да се максимално умањи укрштање пешачког, аутомобилског и трамвајског саобраћаја чиме би се саобраћај у том делу града убрзао и учинио сигурнијим.

Са истим циљем треба приступити и реконструкцијама врло прометних градских улица као што су : Војводе Степе, Булевар краља Александра (од Цветкове пијаце до Малог Мокрог Луга), као и улица Душанова-Џорџа Вашингтона-27. марта-Краљице Марије, улица Рузвелтова - Мије Ковачевића и улица Јужни булевар (од Максима Горког до Војислава Илића).

Радове на реконструкцији ових саобраћајница треба искористити како би се у потпуности реконструисала и друга градска инфраструктура као што су канализација, водовод, даљинско грејање, телекомункације и друго.

Реконструкција и проширење трамвајске мреже

Јавни градски саобраћај у Београду, граду од више од 1,6 милиона грађана и великим бројем гостију који свакодневно бораве у нашем граду, све теже обавља своју функцију. Због тога често долази и до великих саобраћајних гужви. Дугорочно решење ових деценијских проблема сасвим сигурно је изградња метроа. До реализације ове потпуно нове димензије градског јавног превоза проћи ће још доста година, а грађани и до тада треба да се превозе постојећим системом јавног градског саобраћаја. Зато је неопходно извршити реконструкције и проширење постојеће мреже линија, посебно трамвајског саобраћаја. За проширење трамвајске мреже не треба користити трасе будућих метро линија, него трасе на којима саобраћају преоптерећене аутобуске линије или трасе којима би се избегле гужве у центру града. То би допринело бржем и сигурнијем транспорту путника у граду.

Предвиђамо да би проширење трамвајске мреже, уз раније напоменуте реконструкције улица и тргова, знатно побољшало квалитет јавног градског саобраћаја. То се односи на следеће деонице: Хотел „Хајат“ - Хотел „Југославија“ - Земун Кеј; Хотел „Хајат“ - Општина Нови Београд - Фонтана - Тошин бунар; Омладински станион - Роспи ћуприја - Карабурма - Миријево; Устаничка - Мали Мокри Луг; Царева ћуприја - Мост преко Аде - Јурија Гагарина; Баново брдо - Петлово брдо; Пристаниште - „Беко“ .

Уређење приобаља Саве и Дунава

Док се чека на реализацију великих инвестиционих пројеката на београдским рекама Градска управа може да приступи решавању свог, поново, деценијског проблема, а то је рашчишћавање и уређење обала и приобаља својих великих и моћних река.

Потребно је донети и реализовати детаљан програм коришћења приобаља и у складу с њим предвидети и садржаје који би се реализовали на обалама река и рекама. Ту свакако треба водити рачуна и о томе да су и Сава и Дунав пловне реке, па је те садржаје потребно прилагодити и домаћим и међународним стандардима плових путева.

Како би се омогућила постепена и планска изградња комерцијалних објеката у Савском амфитеатру, и на левој и на десној обали, неопходно је приступити измештању и уклањању постојећих сплавова, пристана и других пловних објеката на друге локације. Изградњом моста Земун - Борча и планирном изградњом стамбених, пословних и других објеката на подручју десне обале Дунава, намеће се потреба уређења и те обале и њеног приобаља. У оквиру тих активности планирамо изградњу још једног речног острва повезивањем баре Велико блато са Дунавом. На тај начин постигли би се значајни водопривредни резултати, у циљу снижавања подземних вода у деловима Крњаче, Котежа и Борче. Тај простор користио би се за спортско-рекреативне, туристичке и угоститељске садржаје. На том подручју планирана је и изградња модерне марине. Такође планирамо планску ревитализацију и изградњу на простору Ада Хује. Ту предвиђамо изградњу спортско-рекреационих, туристичких и угоститељских садржаја. На том простору биће уређено модерно зимовалиште за пловне објекте као и марина. У склопу активности за уређење београдских река предвиђамо уклањање шљункара из ужег градског језгра.

Реконструкција јавног осветљења

Град Београд има јако велике трошкове за електричну енергију која се користи за јавно осветљење. Реконструкција јавног осветљења се може посматрати као приоритетна идеја из више разлога:

- смањење трошкова за електричну енергију и одржавање
- побољшање животних услова као последица смањења емисије CO₂ због мање потрошње електричне енергије
- побољшање пејзажа

Садашњи истем јавног осветљења је заснован на веома старој опреми, застарелом материјалу који има значајне недостатке и енергетски је веома неефикасан.

Реконструкција се заснива на кориштењу нових LED извора светлости који би се ослонили на постојећу електричну инсталацију, задовољили светлосне критеријуме и нивое осветљености, смањили трошкове одржавања и значајно смањили утрошак електричне енергије а самим тим и емисију CO₂.

Потрошња електричне енергије, на овај начин, се смањује за око 40% а годишњи трошкови одржавања за око 75%

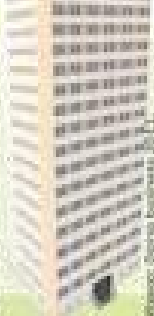
Економским анализама се дошло да сје оваква инвестиција отплаћује у периоду од 5 до 7 година.

Урбанизам и грађевинарство

Инвестиције су основ развоја једног друштва. Без инвестиција у основна и обртна средства нема нових радних места нити увећања бруто друштвеног производа (БДП). Без увећања БДП-а и раста запослености нема ни раста плата и стандарда грађана. Неопходно је да обим страних директних инвестиција буде на далеко вишем нивоу а посебно оних које се односе на гринфилд инвестиције. Један од основних предуслова за инвестиције су брзо и ефикасно добијање грађевинске дозволе. Пуно различитих институција је укључено у процес добијања дозволе. Само корените системске промене, успостављање новог система вредности, процедура, организације, целовитог система менаџмента пословним процесима, успостављања професионалног и личног поштења, правилне селекције кадрова, може да промени стање у области грађевинарства и инвестиционе изградње. Потребна нам је власт која је спремна да бескомпромисно успостави систем на потпуно новим - здравим основама и потребни су сви они људи који деле ову визију. Процедура добијања грађевинских дозвола заједно са решавањем имовинско правних питања је поступак за који је потребно и више од 2 године. Србија се по брзини добијања дозвола и почетка градње према Извештају о пословању за 2012. годину Светске банке налази на 175 месту од 183 земље. Стога је приоритет над приоритетима за повећање обима инвестиција добијање дозвола у најкраћем могућем року.

Процедура добијања грађевинских дозвола у Србији и региону

Земља и број процедура	Број дана	Трошкови (БДП)	
Грчка	15	169	52,9 (51. место)
Словенија	14	287	12,7 (56. место)
Словачка	13	199	85,1 (63. место)
Мађарска	31	128	71,8 (84. место)
Румунија	17	189	9,8 (86. место)
Бугарска	24	139	442 (119. место)
ЕИЗ	16	315	850,0 (132. место)
Хрватска	14	205	378,1 (139. место)
Црна Гора	19	230	1.215 (161. место)
СРБИЈА	20	279	3.821 (175. место)



У циљу убрзања процедуре добијања грађевинске дозволе неопходно је предузети следеће мере:

- Дефинисати законска акта, јасна и прецизна, која дефинишу процедуре максимално поједностављење које не остављају простора за различита тумачења. Чиновници се често бране законитошћу и онда најчешће коче послове или остављају себи простор за корупцију. Дијаграм тока процеса уз сваки законски акт може јасно да визуелно прикаже поступак. Неопходно је да се обезбеди информатор о раду, прецизна упутства са прецизним роковима и одговорностима шта ако се рокови не испоштују;
- Приликом израде процедура користити искуства људи који учествују директно у реализацији послова. Њих такође подстицати и мотивисати на стална унапређења процеса рада. У складу са тоталним менаџментом квалитета (TQM – Total Quality

Management) и PDCA (Plan, Do, Check, Act) циклусом неопходно је установити ефикасан систем контроле процеса. Редовне интерне и екстерне провере да ли се процедура поштује, колико се предмета решава и у ком року, колико предмета касни и зашто, ко представља уско грло у процесу, какве су перформансе итд.

- Да се промени систем селекције кадрова, да струка буде испред партије и личних интереса;
- Да се казни корупција и тиме да пример да се стицање богатства крађом не исплати;
- Да се онемогући систем правдања продужења рока издавања докумената како предмет није комплетан или није достављена валидна документација – да се смањи потребан број докумената за подношење захтева, непотребне форме а да се обезбеди суштина квалитетне и безбедне градње; Издавање грађевинских дозвола је суштински проблем који успорава развој града. Увешћемо „clock-stop“ механизам, процедура издавања дозвола ће трајати најдуже шест месеци уколико су сви документи који су неопходни и поднесени.
- Да се установи систем праћења и контроле издавања докумената, да се успостави систем награђивања и кажњавања чиновника, да мерила перформанси буду једини критеријум за успешност, напредовање у служби или смену/отказ;
- Да се смањи бој запослених у администрацији на функционални број који ће ефикасно радити на начин да ће они који остану имати веће плате а они који нераде неће стварати негативну атмосферу – да се чиновници боре за свој посао, да схвате да нису заштићени као бели медведи, да схвате да плату добијају од ПДВ-а привреде и инвеститора који су у две претходне године отпустили око 400.000 људи;
- Да се уведе интегрисани информациони систем који увезује све чиниоце издавања дозволе од судова – нотара на овери уговора, преко пореске управе, катастра, дирекције за изградњу и надлежних секретаријата (имовине; урбанизма);
- Да се обезбеди добијање услова и дозвола за прикључење инфраструктуре (струја, вода, канализација) преко дирекције за изградњу која треба уговором да наплаћује накнаду за повољност локације, примаре и секундаре да онда и одговара за рок обезбеђења прикључка – да се сви папири добијају на једном месту;
- Да дирекција за изградњу којој је јавни интерес да привлачи и приходује од инвестиција, одговара за све рокове у поступку добијања грађевинске дозволе укључујући све секретаријате, поступак утврђивања пореза као и катастар – да буде одговорни носилац посла издавања дозвола односно повећања броја инвестиција;
- Да се обезбеди Инвеститору по систему „кључ у руке“ сви прикључци за воду, канализацију и струју на метар од објекта, да се јасно дефинише колико то кошта и да се то обезбеди у траженом року. Да се обезбеди конкуренција у области инфраструктурног опремања како Инвеститор не би био препуштен на милост или немилост неком чиновнику локалног водовода или електродистрибуције.

Неопходно је да се обезбеди борба за клијента и будућег потрошача као што је у свету а као што је већ и код нас у области телефоније и кабловске телевизије;

- Да се обезбеди интегрисано управљање инвестицијама кроз ефикасно организована предузећа која се баве управљањем инвестиционим пројектима. Менаџмент у овим организацијама мора бити професионализован и од њега се очекују резултати и према резултатима адекватан систем награђивања. Менаџмент који управља народним парама никако не сме бити у функцији партијских или личних интереса.
- Да се управљање пројектима изградње које финансира град реализује применом интегрисаних информационих система који обезбеђују све неопходне податке о тренутном стању инвестиције и утрошку по сваком утрошеном кубичку бетона или квадрату уграђених плочица на неком пројекту, тренутно финансијско стање реализације пројекта и праћење динамике радова. Тако би се уштедело доста средстава који се данас расипају неефикасним управљањем пројектима када се често и не зна колико је пара за неки мост потрошено.
- Да се уреди пословање предузећа која се баве израдом техничке документације а која су у државној својини како се не би дешавало да нема пројеката или да нису квалитетно урађени. У области пројектовања у циљу обезбеђења квалитетних пројеката на време, у року, обезбедити конкуренцију приватног сектора. Ономогућити примену жутог фидика већ примењивати црвени фидик, код кога се након израде пројекта и сагледавања свих елемената инвестиције расписује тендер. Фаза пројектовања је најзначајнија. У тој фази је могуће уштедети значајна средства и као таквој мора јој се посветити посебна пажња. Неопходно је да се од пројектантских организација траже банкарске гаранције које су једнаке обиму радова зато што вредност пројекта јесте далеко мања од грешке коју пројектант својим лошим радом може нанети инвеститору.

Озбиљан проблем у развоју града је потпуни недостатак било каквих стратешких планова. У року од шест месеци ћемо започети, а у року од годину и по дана донети, након дискусије, план развоја града у десетогодишњем периоду.

Легализација је застала, до сада је од око 180.000 захтева, решено нешто више од 3.000, овим темпом ће бити потребно око 13 година за обраду свих. Разлога је више, од сталних промена критеријума, до чињенице да су сви предмети пребачени у град са општина. Решење је да се кроз стажирање повећа број људи који би радили на овим пословима, као и да се сви до сада незаведени и необрађени предмети врате општинама, како би се процес убрзао.

Нема планираног коначног решења површинског јавног саобраћаја и његовог повезивања са будућим подземним јавним саобраћајем. Није решено ни питање мирујућег саобраћаја, нема изградње гаража у постојећим блоковима.

Неопходан је равномеран плански развој свих београдских насеља. Београд мора бити грађен плански, а не стихијски. Само кад постоји урбани ред, добијамо функционалан град.

Наша визија Београда подразумева: отклањање свих пропуста у Генералном урбанистичком плану Београда (ГУП), пре свега у питањима саобраћаја, трансформације старих индустријских зона и привредних комплекса у ширем центру и формирање нових стамбених комплекса на њиховом месту, израду реалних и спроводивих Плана детаљне регулације и њихово усклађивање са ГУП-ом, Законом о планирању и изградњи и свим сродним законима и прописима, убрзавање процеса легализације, убрзавање процеса престанка права коришћења градског грађевинског земљишта инвеститорима који нису почели градњу у законском року, уважавање конкретних потреба београдских општина попут убрзаног урбанистичког планирања привредних зона у градским општинама Земун, Сурчин, Чукарица, Раковица, Вождовац

Комунална делатност

Као и у другим областима, и у овој је приметан потпуни недостатак стратегије. Донећемо, у року од годину дана, СТРАТЕГИЈУ РАЗВОЈА КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ у Београду у наредних десет година, у којој ће се дати план развоја, али и рокови, за све радове на водоводној, канализационој, топловодној, гасоводној мрежи и расвети. То ће, са једне стране, рад ових предузећа учинити транспарентним, а са друге стране омогућиће грађанима да контролишу успешност њиховог рада. Ова стратегија ће и смањити укупне трошкове, јер ће омогућити избегавање вишеструких радова у истим улицама. Такође, стратегија ће омогућити и озбиљне захвате на дотрајалим цевима или мрежи који се иначе, јер нису маркетиншки исплативи, ретко изводе, а њихово избегавање доводи до великих штета накнадно.

Против смо приватизације великих комуналних система, али дозвољавамо могућност разговора о новим инвестицијама уз јавно-приватно партнерство.

Циљ нам је и у спостављање комуналног водоснабдевања и изградња недостајуће канализационе мреже у раду, а нарочито у приградским општинама, очување и изградња нових паркова и дечјих игралишта, као и отворених спортских терена

ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ ЈКП чији је град оснивач у смислу њиховог реструктурирања и оспособљавања за тржишне услове привређивања кроз оснивање ћерки фирми које би пружале услуге из домена делатности јавног предузећа, свим заинтересованим правним и физичким лицима на тржишту. Предности оваквог начина организовања су вишеструке, од растерећења предузећа по питању броја запослених, обустављања дотација предузећима губиташима из градског буџета итд.

Образовање и наука

Један од наших приоритетних циљева у овој области је врхунско образовање. Врхунско образовање под једнаким условима и могућностима, мора бити доступно свој деци без обзира на њихов пол, националну, верску, културну и језичку припадност, место становања и социјални статус. То значи да све школе у Београду треба да поред савремених програма добију и адекватне услове за рад који у потпуности одговарају потребама деце, али и захтевима савременог образовања- од адекватног простора за наставу, опремљених физкултурних сала до интернета.

Велику пажњу посветићемо школовању деце са посебним потребама. Само кроз обезбеђивање адекватних дидактичких средстава, доступност и равноправност у коришћењу информационих и телекомуникационих технологија можемо доказати да смо испунили своју обавезу и обезбедили једнаке услове за сву нашу децу.

Београд представља највећи образовни центар Србије и само до факултетског нивоа располаже са 201 основном школом, од чега 15 специјалних, и 73 средње школе, од којих је једна специјална. Поред матичних школа, настава се одвија у још 159 издвојених одељења основних и средњих школа. Специфичан проблем представља неуједначеност овакве школске мреже са демографским кретањима последњих деценија, те су неке школе пред гашењем, са малим бројем ученика док су друге, углавном на ободу престонице, преоптерећене, и често са недовољно адекватног простора и наставних средстава. Поставићемо циљ да се овај проблем решава дугорочно, у сарадњи са Министарством просвете, према пројекцијама демографских промена. Тиме би могли **да правовремено усклађујемо мрежу школа** са потребама становништва и постигнемо да образовање постане доступно свој деци, под истим условима, без обзира на социјални статус и место становања. Дугорочно планирање ће омогућити правовремено издвајање средстава за те намене, а не *ad hoc* решења која су до сада примењивана. Као приоритетне пројекте издвојили би изградњу основних школа у насељима „ Степа Степановић“ и Чукаричка падина, али и решавање неопремљености издвојених одељења и опремање санитарних чворова у свим објектима где се одвија настава. Направићемо анализу оптерећености постојећих школских објеката, како бисмо направили, у року од годину дана, план развоја школске инфраструктуре у Београду до 2025. године. Организоваћемо аутобуски превоз ђака из сеоских средина до њихових школа, како бисмо обезбедили што је могуће бољи квалитет школовања сваком детету.

Безбедност ученика мора бити на првом месту. Питање сигурности и безбедности деце у школама и школским двориштима, која морају бити уређена, осветљена и ограђена, захтева трајно решење за све београдске школе. Без тих решења све друге наше активности губе на значају. С овим у вези је и решавање питања безбедности деце у саобраћају, нарочито у зонама око школа и школских дворишта, које до усвајања трајних решења, мора хитно бити регулисано хоризонталном и вертикалном сигнализацијом.

Трудићемо се да у наредне четири године доведемо све школе до стања да се нећемо прибојавати за безбедност ученика и њихових професора док су у школи. То подразумева стандардизацију ентеријера и екстеријера школа, подршку мерама безбедности које предузимају саме школе (видео надзор, обезбеђење), дубљу сарадњу са МУП-ом на превенцији и едукацији ђака и на раду школских полицајаца, сарадњу са центрима за социјални рад и здравственим институцијама. Питање безбедности ученика у саобраћају тражи системско решење јер су многи наши ђаци принуђени на дуга путовања од школе до куће. Тек заједничке, координисане активности свих надлежних установа могу да омогуће подизање квалитета безбедносне културе у нашим школама и на путу од школе до куће.

У сарадњи за домовима здравља помоћи ћемо да се **боље организује веза школа и здравствених установа**, јер је рано уочавање нежељених здравствених појава најбољи начин да се избегну касније компликације. Ово постаје све ургентнија појава услед тешке социјалне ситуације у којој су многи наши суграђани и модерног темпа живота који често отежава правовремено уочавање ових неправилности. Вратићемо у школе **дечије зубаре** који ће помоћи у едукацији и решавању насталих проблема са оралном хигијеном.

Уверени смо да град Београд може да учини много за правилан психо-физички развој будућих нараштаја, који, изложени модерном начину живота, често запуштају **спорт, рекреацију и здрав физички живот**. То оставља погубне последице по здравље становништва у наредним деценијама живота. Први услов је опремање школа за извођење наставе физичког васпитања, кроз изградњу физкултурних сала, које су још увек у многим насељима неадекватне или једноставно не постоје, потом њихово опремање неопходном спортском опремом и средствима. Тиме би омогућили школама да остваре свој примарни задатак у оквиру наставе. За ван наставне активности Београд може пуно да учини отварајући врата својих спорских центара за ученике, и подршком пројектима у овој области. Овај сегмент омогући ће развој љубави према спорту и стварање новог, здравијег поколења Београђана.

Како би подстакли ученике да више воде рачуна о природи и животној околини, сматрамо да треба подстицати **оживљавање покрета извиђача и горана** у Београду. На тај начин би подигли свест младих људи о важности очувања животне средине. Прикупљање секундарних сировина и материјала за рециклажу би имао вишеструке позитивне ефекте. Поред очувања животне средине, тако прикупљеним новцем би се финансирали пројекти и акције ученичких парламената.

Опремање школа за њихову примарну делатност је наш стални задатак. Модерна настава подразумева улагања у информатичке кабинете, интерактивна наставна средства и друга учила која могу да омогуће квалитетну наставу и бољи учинак наших професора и учитеља. Свесни смо да наставу носе професор и учитељ који непосредно раде са децом и морамо помоћи да се она доведе до нивоа примереног нашем добу.

Сматрамо да постојање електронских дневника у свакој школи може допринети подизању квалитета знања наших ученика и бољој комуникацији школе и родитеља. Потребно је **стимулисати најбоље ученике**, њихове професоре и школе из којих долазе. Морамо показати да се знање награђује а рад вреднује. Стимулација за ђаке могу бити градске стипендије или организовани научни кампови за младе, попут Петнице, за професоре, учествовање на стручним семинарима, или нека врста новчане награде, а за школе опремање неопходним наставним и дидактичким средствима.

Београд- универзитетски град је највећи универзитетски центар у региону. У договору са републичким органима и Београдским Универзитетом, радићемо на јачању научне и високошколске инфраструктуре, еветнуалној изградњи нових факултетских зграда или кампуса, као и на привлачењу страних студената на београдске факултете.

Верујемо да се наша обавеза на завршава обезбеђивањем најбољег могућег образовања за младе генерације. Демократска странка Србије ће покренути доношење градских прописа који би дефинисали могућност пријема приправника у фирме које би биле ослобађане дела доприноса.

Спорт

Основни циљ у области спорта је обезбеђивање једнаких могућности и услова за бављење спортским активностима за све грађане Београда. При томе посебну пажњу треба посветити развоју предшколског, школског, и спорта за све. Када се прича о спорту из позиције Скупштине града Београда најважније је истаћи да је Град оснивач са правом управљања и руковођења над капиталним спортским објектима. Упркос процесу приватизације, који се очекује у овој области, Град може бити компетентна институција у погледу одржавања, ревитализације, и унапређења рада спортских објеката којим управља.

Основне тачке нашег програма за спорт су следеће: доношење Стратегије развоја и унапређења свих облика спорта, развој предшколског и школског спорта и мотивисање професора физичког васпитања за додатни рад у ваннаставним активностима, планирање, изградња, адаптација и инвестиционо одржавање спортских објеката на територији града, развој аматерског и рекреативног спорта, потпуна подршка и уважавање потреба градских општина за унапређењем спортске инфраструктуре, првенствено кроз изградњу отворених спортских терена, увођење и поштовање стриктне регулативе у коришћењу спортских објеката, превасходно школских сала и терена, опремање објеката спортским реквизитима, повећање здравствене заштите спортиста и рекреативаца и стипендирање перспективних спортиста.

У сарадњи са републичким органима, радићемо на развоју националних тренинг центара за различите видове спорта (борилачки спортови, атлетика, водени спортови, тенис, ледени и зимски спортови...) у Београду и његовој околини.

Здравство

Структура Београда са доминантно израженим услужним делатностима дефинише положај Београда не само као организационог, управног, образовног, научно-истраживачког, културног већ и као здравственог центра.

Полазећи од премисе да сваки човек има темељно право на оптимално здравље односно да је здравље интегрални део квалитета живота, у нашем програму централно место заузима очување здравља становника Београда у смислу дефиниције здравља као потпуног физичког, менталног и социјалног благостања.

Да би би остварили идеју да Београд буде град здравих становника морамо бити организовани, систематични и истрајни. А зашто баш ДСС? Зато што смо учили и дефинисали проблем, едуковали се за његово решавање, и зато што имамо моралну обавезу према себи, прецима и потомству да створимо услове за квалитетан и успешан живот кога могу имати само здрави људи.

Наш циљ је да Београд има модерну и ефикасну здравствену службу са равномерно доступним најважнијим здравственим услугама свим његовим становницима.

Наш циљ је да се у Београду створе услови за чување здравља односно да се усвоји и примени широк програм превентивних мера и активности којима ће се успорити тренд обољевања у целини а посебно од најсмртоноснијих хроничних незаразних болести (кардиоваскуларне болести и малигна обољења).

Наш циљ је квалитетно лечење становништва са посебним освртом на улогу и значај Градских болница и примарне здравствене заштите у том систему. Наш циљ је редефинисање улоге и одговорности града односно градских служби у правцу боље превенције и лечења становника Београда.

Наш циљ су задовољни, мотивисани, едуковани здравствени радници као и болесници задовољни пруженом здравственом услугом.

Наш циљ је мрежа високо стручних, квалитетних и одговорних здравствених радника посебно директора и начелника служби здравствених установа.

Наш циљ је квалитетан социјални и еколошки програм и његова интеграција са здравственим програмом као нераскидивим делом здравствене заштите становништва односно очувања здравља.

Наш циљ је Београд, град здравих становника

Капацитети

У 16 од 17 градских општина организоване су службе примарне здравствене заштите (16 домова здравља, 8 завода за лечење одређених обољења, професионалних група и специфичне видове здравствене заштите). Домови здравља располажу са око 170 објеката.

У оквиру домова здравља, као центара примарне здравствене заштите, организоване су мање јединице (здравствене станице, амбуланте, огранци), којих има 122. Сваки дом здравља има службу хитне медицинске помоћи и кућног лечења, као и дијагностичке службе (лабораторијске, рендгенолошке, ултразвучне).

Према подацима секретаријата за здравство града Београда у Граду су регистроване 1.693 приватне установе у области здравствене заштите, највише стоматолошких

ординација (672), апотека (365) , гинеколошких ординација (170), ординација опште медицине (142). Наведено је и 15 општих и специјализованих болница, 38 поликлиника као и 3 дома здравља. Апотекарска установа „Београд“ има 80 апотека у централним градским општинама и 26 апотека у ширем подручју. Процењује се да је број апотека у приватном сектору око 200.

Развојна ограничења

Управа града до 2013. године није имала квалитетан план развоја здравствене заштите у Београду. Општа карактеристика система здравствене заштите Београда је недовољно уређен и нерационалан систем у коме државне структуре настоје да недостатак средстава надоместе повећањем продуктивности рада лекара тако што се скраћује време за прегледе уз истовремено повећање администрирања. Последица је формално задовољавање постављених критеријума уз професионално незадовољство и револт.

Нејасно је дефинисан план и програм развоја примарне здравствене заштите у Београду, посебно рад породичних лекара. Неравномеран је развој здравствених установа као и квалитета здравствених услуга по појединим београдским општинама и граду као целини. Нивои заштите нису јасно разграничени што доводи до преливања услуга и оптерећивања виших нивоа непотребним услугама. Неадекватна је контрола рада здравствених радника односно пружања здравствених услуга. Не постоји систематско снимање погрешних чињеница и пропуста у медицинским услугама, нити евиденције о броју притужби на рад лекара и здравственог особља, по повреди права пацијената и слично. Неразвијена је здравствена култура као и ниска охрабреност грађана да користе своја права нарочито у превентивној здравственој заштити. Велики је број незапослених здравствених радника, а они који раде су веома често немотивисани и незадовољни. Неадекватни закони о здравственој заштити и здравственом осигурању као и недостатак других адекватних законских решења на пољу здравствене заштите погоршавају тренутно стање. Неравномерно су финансиране градске здравствене установе, посебно програми значајни за превентивне програме и очување јавног здравља. Неке зоне Београда на периферији имају изражене дефиците у службама и објектима примарне здравствене заштите. Велике су разлике у доступности лекарских услуга нпр. у специјализованим здравственим установама, па на једног лекара у општини Савски Венац долази 14 становника, у општини Чукарица 887 становника, док је градски просек 264 становника. Значајан број објеката карактерише оронулост и запуштеност, нарочито у приградским и сеоским насељима и зонама интензивне градње. Застарелост објеката, опреме и лоше инвестиционо и текуће одржавање карактеристични су за велики број здравствених објеката у граду. Однос јавног и приватног сектора у здравству није регулисан – функционишу као два паралелна система повезана двоструким ангажовањем здравствених радника у оба сектора. Сужени су услови за конкуренцију здравственог осигурања (добровољно-обавезно) због сиромаштва становништва.

Најважније мере и активности

„Здравље за све“ – доступност квалитетне здравствене заштите (нарочито примарне здравствене заштите) свим становницима Београда.

Дефинисање јасних и остваривих градских програма у области кадрова, мреже институција, технологије и медицинског снабдевања.

Јачање улоге и значаја породичног лекара у систему примарне здравствене заштите

Посебни програми за унапређење здравствене заштите угрожених популација.

Едукација и стручна мотивација лекара, стоматолога, фармацеута, медицинских техничара и других здравствених радника ради квалитетнијег пружања здравствених услуга.

Смањење броја незапослених здравствених радника.

Мере и активности на спречавању „пољског синдрома“ односно емигрирања врских стручњака и самим тим „одумирања струке“.

Подизање општег нивоа свести становника Београда о здрављу и здравственој заштити.

Унапређење примордијалне превенције у смислу ширих програма за смањење загађености ваздуха, стимулисање физичког кретања и уклањање препрека које воде искључивању старих, деце, особа са додатним потребама, што је важан услов менталног здравља, проширивање и заштита пешачких јавних простора и зелених површина и др.

Прецизно дефинисање улоге приватног сектора у пружању здравствених услуга становништву уз унапређење сарадње државног и приватног сектора

Боља ко-ординација градских и републичких здравствених установа

Дефинисање стандарда услуга на свим нивоима здравствене заштите

Увођење новог начина финансирања установа које обављају здравствену делатност на свим нивоима здравствене заштите односно унапређивање финансијске одрживости здравственог система

Прецизна и правовремена контрола трошења новца у градским здравственим установама уз транспарентност рада свих руководећих служби здравствених установа

Категоризација болница и спречавање нерационалног коришћења терцијарних здравствених установа

Унапређење научног рада у здравственим установама као основ њиховог успешног развоја

Унапређење руковођења здравствених установа кроз јасну подршку програму „најстручнији људи на руководећа места у здравственим установама“

Обезбеђивање услова за примену савремених метода лечења односно увођење нових признатих метода лечења у београдским здравственим установама.

Адекватна додатна законска регулација појединих сегмената здравствене заштите

Борба против нетранспарентних јавних набавки и тендера – спрега власти и интересних група (грађевинских, фармацеутских, снабдевачких)

Реформа и унапређење рада хитне медицинске помоћи у Београду

Успостављање ефикасног здравственог информационог система

У последњих пет године рађена су појединачна реновирања („Драгиша Мишовић“, „Земун“), изграђен је дом здравља у Калуђерици и неке од амбуланата. Досадашња политика је довела до тога да не постоји ни квалитет, ни квантитет здравствене услуге, а све је то последица потпуног недостатка стратегије развоја здравства у Београду.

У првих 6 месеци након преузимања власти ћемо урадити потпуну анализу стања здравствене услуге у Београду, а направимо и предлог стандардизације који би подразумевао одређивање минималних стандарда који сваки објект мора да поседује, као и минимума услуга и техничких могућности које мора да има, како би сви Београђани, ма где живели, могли да, барем што се тиче основне здравствене заштите, имају доступну исту услугу.

Неопходно је да Ургентни центар прошири капацитете и кадровски се ојача, а да се са ВМА и Институтом за кардиоваскуларне болести „Дедиње“ постигне договор да у још једном додатном радну дану буду отворени за хитну службу. Неопходно је, такође, унутар постојећих капацитета направити прерасподелу која би омогућила ефикаснији рад постојећег система (на пример да Клиника за интерну медицину прима геријатријске случајеве, КБЦ „Бежанијска Коса“ случајеве оболелих од малигних болести и хоспитализацију палијативних болесника, КБЦ „Земун“ ослободи капацитете од геријатријатрије и палијативе и преузме ургентну службу за северни део Београда, а КБЦ „Звездара“ остане дежурна за хитну службу. Ово наравно мора да прати служба Хитне помоћи опремљена са кардиолошким кадровима и опремом.

Социјална и дечја заштита

У Београду 200.000 грађана користи неки од видова социјалне заштите. Процењује се да још најмање толико грађана није укључено ни у један вид социјалног збрињавања, а периодично се налазе у стању социјалне потребе. У контексту социјалне заштите, акценат ћемо ставити на деловање локалне самоуправе, односно локалне заједнице. Постоји велики број конкретних активности које локална заједница може преузети у циљу побољшања система локалне социјалне политике и заштите. Наш програм подразумева следеће: развијање програма субвенционисаног запошљавања корисника социјалне заштите, као и јавне радове, Протокол о сарадњи којим се дефинишу обавезе и облици сарадње различитих система (социјални, образовни, здравствени, привредни...) у идентификацији потреба грађана, планирању и пружању услуга (посебно рањивих група: деца, инвалиди, стари, маргинализоване групе, жртве злостаљања), формирање локалних савета за социјална питања, побољшање понуде и квалитета смештаја првенствено кроз развој хранитељских породица и установа мањих смештајних капацитета, развијање услуга које подржавају живот у природној породици (патронажне услуге, услуге клубова и дневних центара са разноврсним садржајем).

Демократска странка Србије ће инсистирати на спровођењу реформе Градског центра за социјални рад. Реформа треба да обухвати све сегменте, тј. организацију рада, кадровску структуру, услове рада, модернизацију опреме итд., како би социјална заштита била доступна сваком грађанину коме је потребна, али и ефикасна, јер би брзо решавала сва питања која су везана за права грађана, без одуговлачења поступка и бирократског односа према корисницима.

Предшколско васпитање

Постојећа мрежа дечјих вртића у Београду обухвата преко 300 објеката, неравномерно распоређених, различитог капацитета, па чак и стандарда и то који укључују наменски грађене објекте капацитета до 350 места, накнадно адаптирани простор капацитета, по правилу од две до три васпитне групе и на дужи рок изнајмљен, и накнадно адаптирани простор најчешће капацитета од две до три васпитне групе, за који се плаћа висока закупнина од 5 до 15 еура по м² из градског буџета.

У погледу стандарда, највећи број наменских објеката је зидан у прошлом веку, и сви нису увек адекватно одржавани, нити је редовно обнављана опрема. Ненаменски и накнадно адаптирани објекти, немају фискултурне сале, а ни довољно отворених површина ни игралишта.

Залажемо се да поред изградње вртића по нормативима и стандардима Град обезбеди брже и јефтиније нове капацитете изградњом монтажних објеката у постојећим двориштима вртића, где за то постоје урбанистички услови. На овај начин елиминисали би се лоше стране закупа простора (висока цена закупа и недостатак простора за игру).

Залажемо се за већу безбедност деце, да сви вртићи буду ограђени адекватним и исправном оградом (многе су повремено поломљене, треба да се спречи дивљање хулигана по двориштима вртића), постојање исправног видео надзора у свим вртићима (јер неки константно не раде), дефинитивно решавање проблема салмонеле која се јавља се готово сваке године.

Озбиљан проблем представља дискриминација деце чији један или оба родитеља нису запослени, јер родитељ чије дете нема место у вртићу и не може да се запосли, па се тиме отвара зачаран круг (родитељ нема посао јер нема ко да чува дете, а дете не може да иде у вртић јер родитељ није запослен). Проблем је и то што је један број родитеља принуђен да ради „на црно“, па је и он двоструко дискриминисан.

Особе са инвалидитетом

Као одговорна локална самоуправа преузећемо следеће мере и активности: хитно формирање представничких тела особа са инвалидитетом у општинама (тзв. празна столица – особа са инвалидитетом може да присуствује седницама локалних парламената, да даје предлоге итд.), формирање Савета за питања особа са инвалидитетом, активно ћемо подржавати активизам особа са инвалидитетом и њихових организација кроз финансијску и логистичку подршку.

Унапредићемо отворене облике подршке, и то: становање уз подршку, самостално становање, социјално становање, дневне центре, приступачан транспорт, приступачност свим објектима, информисање (општинска гласила на брајевом писму и локалне телевизије са гестовним преводиоцима информативних емисија) и учешће у политичком животу, предузећемо одговарајуће мере да деца са инвалидитетом могу користити услуге предшколских и школских установа равноправно са другом децом

Мајке

Не постоји ни једно место где мајке могу да вежбају и док вежбају да оставе децу на чување, не постоји ни место где се организују радионице на теме интересантне мајкама. Многе мајке не знају која су им права загарантована на послу. Пошто верујемо да је јака мајка стуб друштва, и да оснаживање мајки оснажује целу заједницу, решење које ја видим је отварање Центра за мајке. Центар би био финансијски одржив и у својој понуди би имао бесплатно правно саветовалиште и бесплатне радионице које су занимљиве мајкама.

Обезбедићемо функционисање посебне службе која би била испомоћ мајкама пред порођајем. У циљу повећања наталитета, град Београд ће финансирати два покушаја вантелесне оплодње. Проширићемо мрежу саветовалишта за брак и породицу.

Треће доба

Покренућемо изградњу домова за стара лица који би били у градском власништву и у којима би услуга била на нивоу цене просечне пензије, а где би старија лица добила потпуну негу и старање на пристојном нивоу.

Поред изградње домских капацитета, залагаћемо се за изградњу још једног прихватишта за стара лица, за ширење мреже клубова за дневни боравак старих лица, помоћи у кући коју пружају геронто-домаћице, обезбеђење капацитета за привремени и повремени смештај старих лица када чланови породице иду на одмор као и обезбеђивање капацитета за психогеријатрију.

Социјална станоградња

Инсистираћемо на најјефтинијој станоградњи монтажног типа, која по свим карактеристикама: локацији, квалитету градње, структури и опрема, спада у категорију социјалних станова. На овај начин, држава би обезбедила потребан број стамбених јединица за становање социјално угрожених лица која су без стана и за расељавање нехигијенских насеља којих у Београду има евидентираних око 140.

Такође се залажемо да се средствима из градског буџета реализују сви облици социјалног становања који су предвиђени Одлуком о правима и услугама социјалне заштите у Београду и то: становање уз подршку, привремено становање за децу без родитељског старања која излазе из домског и Охранитељског смештаја, социјално становање у заштићеним условима. До сада су ове услуге биле празно слово на папиру.

Питања ветерана ратова

Залажемо се за отварање канцеларије за ветеранска питања, са задатком да евидентира, сагледава и каналише све проблеме са којима су суочени ветерани Београда. Верујемо да је могуће, и у тренутној буџетској ситуацији у којој се Београд налази, пронаћи начин да се обезбеде стипендије за децу палих бораца и децу бораца лошег материјалног статуса као и субвенције за плаћање обданишта децу за свих категорија бораца.

Залажемо се да при свим другим једнаким условима, ветерани имају предност при запошљавању у предузећима која су у надлежности града. Помагаћемо и субвенционисати самозапошљавање ветерана и формирати посебни фонд за ове сврхе, који би био намењен и за самозапошљавање незапослених супруга палих бораца.

Обратићемо пажњу на обележавање историјских датума, обнављање споменика палим борцима, као и отварање централне Спомен собе палим борцима из ратова 1990-1999. године у Београду

Култура

Културна стратегија обухвата неколико битних сегмената: откривање и неговање баштине, која је веома значајна за очување националног идентитета, стварање и подржавање нових иницијатива у уметности, стварање услова за живот и рад уметника кроз проналажење нових простора за рад, стварање нових алтернативних сцена која би се уз мала улагања довела у функционално стање, успостављање мреже културних центара у целом Београду, за разлику од досадашње ситуације према којој су све установе културе концентрисане у централном делу града.

Велики број београдских установа културе које су у надлежност Републике данас не раде или не раде пуним капацитетом (Народни музеј, Народна библиотека, Музеј савремене уметности). Београд не сме и не може да се са таквим стањем помири. У разговору са републичким органима ћемо учинити све што можемо, ако је потребно и финансијски и организационо, да дође до што је брже могуће отварања ових објеката и представљања јавности блага које поседују.

Утврдићемо стратегију развоја културе у Београду за наредних десет година, у којој ћемо предвидети и јасна финансијска средства које ће Београд уложити у културу и очување националног идентитета. Циљ нам је да се у четвртој години, уз повећања сваке године, почевши од прве, издвајања за културу износе 3,4% укупног буџета града.

Финансираћемо постављање нових позоришних представа и пријем младих глумаца у стални радни однос у позориштима у граду. Садашње одсуство финансирања доводи до лаганог одумирања репертоара у нашим позориштима, а младим глумцима је немогуће да у њима заснују радни однос. Београд је има исти број позоришта данас када готово два милиона становника, као у време када је имао 200.000 житеља. Будимпешта их данас има 120, Праг 160. Основаћемо два нова, национална позоришта, Позориште савремене српске драме и Позориште српске комедије.

Радићемо на томе да Калемегдан претворимо у истински културни центар, да у његовим тунелима и лагумима отворимо атеље за керамичаре, сликаре, студија за композиторе, да развијамо старе и заборављене или готово ишчезле занате. Поново ћемо у живот вратити Павиљон „Цвијета Зузорић“.

Обновићемо Сајмиште, претворити га у место сећања на све оне људе који су кроз њега, на путу за логоре у НДХ прошли. Обновићемо или означити и сва она места, као што смо то учинили са Топовским шупама док смо били на власти, која подсећају на злочине почињене над Србима, Јеврејима, Ромима...за време Другог светског рата.

Помоћи ћемо аматеризам у култури, свесни његовог значаја у откривању талената, али и борби против порока и неговању правих вредности. Субвенционисаћемо изложбе и у приватним и у државним галеријским просторима, подржаћемо фестивале на територији града. Радићемо активно на отварању биоскопа на целој територији града.

Енергетика

Енергетика Београда утиче на енергетски биланс читаве земље. Београд треба да буде зелен и енергетски самодовољан град. Неопходне претпоставке за то су: спровешћемо пројекте коришћења добијања енергије из комуналног отпада са депонија, спровешћемо пројекте коришћења топле воде из термоелектрана на територији града за грејање домаћинства и привреде, рационална употреба енергије по домаћинствима. Град ће покренути формирање фонда из кога ће се додељивати повољни кредити за домаћинства у циљу повећане енергетске ефикасности и коришћења обновљивих избора енергије, град ће различитим мерама подстицати енергетску ефикасност у грађевинарству и саобраћају, уз учешће стратешких партнера, омогућићемо производњу електричне енергије у што је могуће већем броју топлана на територији града, као и употреба соларне енергије, геотермалне енергије и биомасе. Анализираћемо стратегију развоја енергетике. Изградићемо, уколико се то покаже оправданим након неопходне анализе која укључује ефекте градње гасовода „Јужни ток“, топловод од електрана у Обреновцу до Новог Београда, а део топле воде ћемо употребити и за развој пољопривреде. Даваћемо јефтине кредите и субвенционисати пројекте енергетске ефикасности.

У циљу рационалније потрошње све скупљих енергената неопходно је извршити проширење и модернизацију система даљинског грејања. Ради побољшања услова становања и масовнијег, а тиме и јефтинијег, грејања у граду, потребно је покренути акцију прикључења постојећих стамбених и пословних објеката на систем даљинског грејања под повољним условима. У циљу подршке политици енергетске ефикасности инсистираћемо на стриктном поштовању законске обавезе, која ступа на снагу од јануара 2015., а односи се на наплату испоручене топлотне енергије према мерилу односно према стварној потрошњи уградњом уређаја за регистрацију појединачне потрошње (тзв. делитеља и термостатских вентила). Реализација овог пројекта ће омогућити вишеструку корист, пре свега грађанима јер ће они са једне стране моћи сами да планирају потрошњу топлотне енергије и самим тим и плаћају реалне рачуне за утрошену топлотну енергију, а са друге стране оствариће се значајна уштеда потрошње енергената и спречити непотребно расипање топлотне енергије.

Кроз јавно-приватно партнерство ћемо решити питање когенерације, тј. изградње постројења за производњу топлотне и електричне енергије снаге 350 MW у кругу ЈКП „Београдске електране“, па ће град постати и произвођач електричне енергије. Понудићемо субвенције свим великим потрошачима који желе да се пребаце са струје на гас или топлотну енергију

Заштита животне средине

Београд је, према студији лондонског Економиста, међу најзагађенијим главним градовима Европе, рангиран је на 27. место у конкуренцији 30 градова. Ова оцена стања је дата на основу стандардних показатеља и то: третмана отпада, начина употребе вода, квалитета ваздуха, потрошње енергије и енергетске ефикасности зграда, ефикасности (јавног) транспорта, емисије CO₂ и начина управљања заштитом животне средине. Закључак је, по анализи наведених показатеља, да су главни разлози за ово стање у Београду, општа запуштеност функције заштите животне средине, а много мање финансијски проблеми.

У Београду су данас видљива одсуства визије „одрживог развоја“, системског приступа у управљању животном средином, заснованог на потврђеним стандардима ISO 14000, политичке воље да се због дневно-политичких и других интереса обезбеди пуно поштовање закон и прописа, као и јавности у третирању проблема заштите животне средине.

Циљ нашег програма заштите животне средине је да се у већој мери заштити здравље грађана, да Београд постане привлачан за живот и за развој нових предузетничких делатности којим се неће даље угрожавати природни ресурси, док се девастирани простори морају рехабилитовати.

Полазне основе за све измене које је неопходно учинити ће бити установљене пре истека прве године власти у наредном мандату. Кључно у овим изменама је то да одговорност за заштиту животне средине мора бити интегрисана у највишу структуру градске власти кроз прокламовану политику и циљеве који ће садржати:

- Реорганизацију функције заштите животне средине, уз постојеће и евентуално нове људске ресурсе, додатно едуковане да би могли да се укључе у спровођење савремене праксе заштите животне средине и доследну примену међународних стандарда управљања животном средином .
- Осавремењавање законске регулативе, посебно по питању измештања надлежности у поступку спровођења прописа, на тај начин што ће се надлежност изместити на најнижи ниво на ком се може ефикасно деловати. Уз ово посебно је битно у измене унети одредбе које обезбеђују утицај јавности ("Одбор за решавање конфликта интереса"), када се ради о одређивању приоритета и контроли спровођења донетих одлука. Желимо и да стимулишемо енергетски ефикасну градњу и уведемо "личне карте енергетске ефикасности зграда", и тако уведемо додатни ред у тржиште некретнина и и стриктнију примену стандарда и прописа.
- Формирање кредибилне институције, у оквиру градске управе, компетентне да води различите јавне акције и акције унапређења свести јавности о значају заштите животне средине, да иницира и стручно надзире изравду катастарског заглављивача у свим локалним срединама, на основу којих би се доносиле одлуке и одређивали приоритети, да иницира и организије додатне, сталне стручне обуке запослених на заштити животне

средине, за спровођење законских еколошких захтева, да организује рад еколошких форума где би се отворено, демократски и компетентно расправљала еколошка и сродна питања, да компетентно и ефикасно успоставља међународну сарадњу и приступ фондовима, како се не би пропуштале, као до сада, бројне повољне прилике .

Решићемо проблем комуналног отпада путем јавно-приватног партнерства, развојем више комуналних депонија (на регионалном принципу) и санирањем постојећег ђубришта у Винчи, уз обавезну инсталацију рециклажних центара у оквиру сваке од њих. Изградњом најмање једне у периоду од четири године ћемо и смањити транспорт отпада кроз град. Овим ће се успорити запуњавање депонија, остварити незанемарљива економска корист и увести више хиљада људи у легалне послове, који су у овом моменту на друштвеним маргинама. На овај начин ћемо, контролишући цену услуга, смањити укупне расходе, побољшати стање животне средине, и покренути рециклажу и добијање биогаза из комуналног отпада.

Депонија „Винча“ се простире на око 70 хектара, налази се између Смедеревског пута и насеља Винча, Сланци и Велико Село. Удаљеност од ових насеља је од 1,5 до 2,5 км. Сваки дан се на њој депоније две до три хиљаде тона смећа из 13 градских општина. Депонија је у функцији већ 25 година а њен расположиви капацитет је 80 година. Он није прављена по узору на санитарне депоније и представља еколошки проблем за становнике општине Гроцка али и за ширу околину. Налази се на природној падини према Дунаву. Смеће је све ближе обали која је удаљена само 1300 метара. Технологија рада на депонији је веома примитивна. Отпад се пресује како би се смањила запремина и количина гасова, а сваки метар пресованог отпада прекрива се са 20-30 центиметра шута или земље. Различите врсте отпада ручно разврстава тридесетак радника у крајње нехигијенским условима без икакве хигијенско-техничке заштите. До сада се врло мало улагало у санацију депоније како би се она прилагодила законским стандардима прописаним за санитарне депоније. Депонија је за сада само ограђена и нема неконтролисано одлива вода са депоније, јер се одводним каналима око целе депоније одводи и сакупља у таложници одакле се испушта у Дунав. Вода из отпада је 10 пута загађенија од фекалне и мора да се пречисти пре испуштања у канализацију. То се ипак не чини. Неопходно је хитно извршити санацију постојеће депоније првенствено од произведених гасова и процедурних отпадних вода како би се штетан утицај на околину смањио. Такође је неопходно изградити постројење за разврставање чврстог отпада капацитета до 300 тона на дан у којем би се процес рада модернизовао и на тај начин заштитили запослени радници. Приступ депонији требало би да имају само запослени у организованом комуналном систему прикупљања секундарних сировина. Преостали комунални отпад могао би се спаљивати у модерној и еколошки погодној спалионици смећа која могла да производи и топлотну и електричну енергију.

Направићемо катастар зелених површина у граду, катастар изворишта, јавних чесми и фонтана, постојећих и потенцијалних мини акумулација на малим београдским водотоковима, ради заштите у периоду "великих вода". Наша политика ће бити да више ни један београдски извор, ни једна зелена површина не сме да буде угрожена или да нестане под притиском или дејством грађевинских инвеститора. Предвидећемо, кроз, посебне пројекте "ремедијацију" тешко девастираних површина у зони Аде Хује, ливнице у Раковици, пепелишта у зонама термоелектрана...

Направићемо катастре загађивача у граду, стручно обрађене и ажурно одржаване, као подлоге за израду планова, пројеката и одређивање приоритета .

Решаваћемо проблема загађеног ваздуха као једног од највећих проблема животне средине Београда. Два основна узрока загађења ваздуха су саобраћај и ложишта, али највећи (и најтежи) загађивачи су копови и термоелектране у Лазаревцу и Обреновцу. Ова зона спада у прву категорију загађености. Ово је класични пример конфликта интереса привредног раста и потребе за здравим животом. Овај проблем није само наша специјалност, а тамо где је успешно решен, решен је уз посредовање јавности ("Одбор за решавање конфликта интереса"). Подстицаћемо и организовати увођење еколошки чистог горива (природни гас и "био-дизел") у јавни градски превоз. Преусмеравањем саобраћаја ћемо смањити број возила која пролазе кроз град и то завршетком обилазнице и иницирањем изградње мостова преко Дунава. Повезивањем стамбених зграда на топловод би се омогућило гашење индивидуалних ложишта, а убрзавањем гасификације смањила загађеност ваздуха.

Смањење буке ћемо постићи строжом контролом техничке исправности возила јавног градског саобраћаја, посебно аутобуса и трамваја, као и буке са сплавова и из кафића. Пооштрићемо стандарде за буку за возила која учествују у јавном градском саобраћају. У посебно угроженим деловима града ћемо изградити и заштитнике од буке.

У сарадњи са међународним финансијским институцијама почећемо решавање проблема отадних вода Београда. Ове воде, које се сада без икаквог пречишћавања испуштају у отворене водотокове, угрожавају здравље Београђана. На најугроженијим позицијама ћемо приступити парцијалним, привременим решењима (у првом реду на речицама Болечици и Пештан). Завешћемо строжију контролу поступања са отпадом ресторана на сплавовима, а бацање отпада у реке најстрожије кажњавати, али ћемо увести и контролу септичких јама, којих има не само по легалним и полулегалним насељима, већ и централним деловима Београда.

У јавним установама ћемо статутарном одлуком увести обавезу сертификације за оспособљеност (установе) за управљање заштитом животне средине у свом радном окружењу (простору), што подразумева да ће се у јавним установама које су на градском буџету дозволити коришћење искључиво штедљивих сијалица, наложити као

обавеза класирање отпада, штедњу енергије, воде и читав низ других активности који су услов за сертификацију.

Формираћемо градски Фонд за заштиту животне средине из кога би се финансирани пројекти заштите животне средине, који би, поред основног свог посла, повезивао заинтересоване партнере (привреднике, грађане, донаторе...) и обезбеђивао потребну стручну помоћ при свим видовима финансијског удруживања. У Фонду би била формирана и брза приоритетних еколошких пројеката Града и имао би обавезу сталног информисања јавности о токовима реализације усвојених програма.

Формираћемо градску еколошку полицију која би се старала о строгом поштовању прописа из области заштите животне средине. У ове ћемо послове укључити људе који имају вољу и способност да унапређују своја, до сада стечена знања. Ова додатна знања би се допуњавала по посебним програмима, а ниво новостечених знања би имао одраз у напредовању у служби, сходно новим правилима која ће донети неопходна реформа државне управе.

За заштићена природна добра и историјске локалитете Београда (Велико Ратно Острво, Ада Циганлија са Макишким платоом, Ада Хуја, Калемегданска тврђава, шуме Београда, Авала...) увешћемо принцип слободног приступа , уз "одрживо управљање" , а управљање, заштита и газдовање ће бити поверени струци.