GREEN
EUROPEAN
JOURNAL

Stvoren Za Ljude, A Ne Za Automobile

Article by Elena Ledda
July 23, 2026

Sa porastom broja putničkih vozila širom Evrope, gradovi se suočavaju sazagađenjem vazduha, saobraćajnim nezgodama i gubitkom javnog prostora. U Španiji, grad Pontevedra uspeo je da prebrodi ove izazove, nadmašivši nacionalne standarde kvaliteta vazduha i stvarajući bezbednije ulice. Prema rečima gradonačelnika ove galicijske opštine, ključ ovog uspeha leži u urbanističkom modelu koji daje prednost stanovnicima umesto automobilima, bez uvođenja potpune zabrane na privatna vozila.

Vedro je letnje veče u Pontevedru, galicijskom gradu na severozapadu Španije. Vazduh je ispunjen kontraaltom, praćenim živim džez orkestrom, koji dopire iz ugla velikog gradskog trga. Nekoliko metara odatle, četvoro tinejdžera igra fudbal narandžastom loptom, koju par mlađe dece neuspešno pokušava da dodirne. Jedna porodica pravi selfi, dok četiri starije žene vode živahan razgovor na obližnjoj klupi. Pauze između džez numera ispunjene su cvrkutom ptica, privučenih zelenilom oko fontane.

Gledajući fotografije Pontavedre iz devedesetih godina prošlog veka, fotografije prepune redova automobila koji se prostiru unedogled, bilo bi veoma teško predvideti ovakvu budućnost. Međutim, otkako je doktor Migel Anšo Fernandez Lores izabran za gradonačelnika 1999. godine, ovaj galicijski grad sprovodi politike koje daleko prevazilaze puko regulisanje saobraćaja naulicama. Prema rečima sedamdesetjednogodišnjeg gradonačelnika, cilj ovoga je povratak javnog prostora građanima.

„Kada povratimo javni prostor i zagarantujemo univerzalnu pristupačnost, ljudi stiču autonomiju", kaže gradonačelnik. Kao političar Galicijske nacionalističke stranke (Bloque Nacionalista Galego, BNG), Lores trenutno obavlja svoj sedmi mandat i spreman je da se kandiduje i za osmi 2027. godine. Galicija je istorijski i većinski pod upravom desničarske Narodne partije i predstavlja rodno mesto više njenih nacionalnih lidera, što dugotrajnu vlast lokalnog levičarskog i nacionalističkog BNG-a u Pontevedri čini izuzetkom u regionu.

U decembru 2022. godine, španska vlada je usvojila kraljevski dekret kojim se nalaže da sve opštine sa više od 50.000 stanovnika moraju imati uspostavljenu zonu niskih emisija (Low Emission Zone, LEZ). Radi poboljšanja kvaliteta vazduha i smanjenja emisije ugljenika, dekret preporučuje mere poput ograničavanja pristupa vozilima koja više zagađuju, na osnovu njihovih ekoloških oznaka, kao i uvođenje zona sa ograničenim saobraćajem u kojima se naplaćuje ulaz.

Španija je ovu meru usvojila kako bi ispunila pravno obavezujuće zahteve Pariskog sporazuma, međunarodnog sporazuma o klimatskim promenama, više od šest godina nakon njegovog stupanja na snagu u novembru 2016. godine. Ipak, budući da je Pontevedra već u potpunosti ispunjavala parametre kvaliteta vazduha, predviđene nacionalnim zakonom 7/2021 o klimatskim promenama, gradsko veće je odlučilo da napravi znatno ambiciozniji korak: da čitavo urbano područje (oko 490 hektara) proglasi „zonom smanjenog saobraćaja".

Bilo je doslovno skladište automobila, a ljudi, naročito oni sa invaliditetom I stariji, nisu mogli da šetaju ulicama jer su u potpunosti bile zauzete vozilima.

Tokom sunčanog i svežeg podneva krajem juna, u svojoj kancelariji u centru grada, Lores se priseća kako je Pontevedra izgledala kada je prvi put preuzeo dužnost: „Bilo je doslovno skladište automobila, a ljudi, naročito oni sa invaliditetom i stariji, nisu mogli da šetaju ulicama jer su u potpunosti bile zauzete vozilima".

Tokom govora, gradonačelnik je pomenuo katalonskog inženjera iz 19. veka Ildefonsa Serdu i Sunjera (Ildefons Cerdà i Sunyer), najpoznatijeg pourbanističkoj reformi centralne barselonske četvrti Ešample, sa njenim prepoznatljivim mrežastim rasporedom i simetričnom strukturom. Nalik Serdi, i on posmatra javni prostor kao produžetak doma.

Automobili: kontinentalni problem

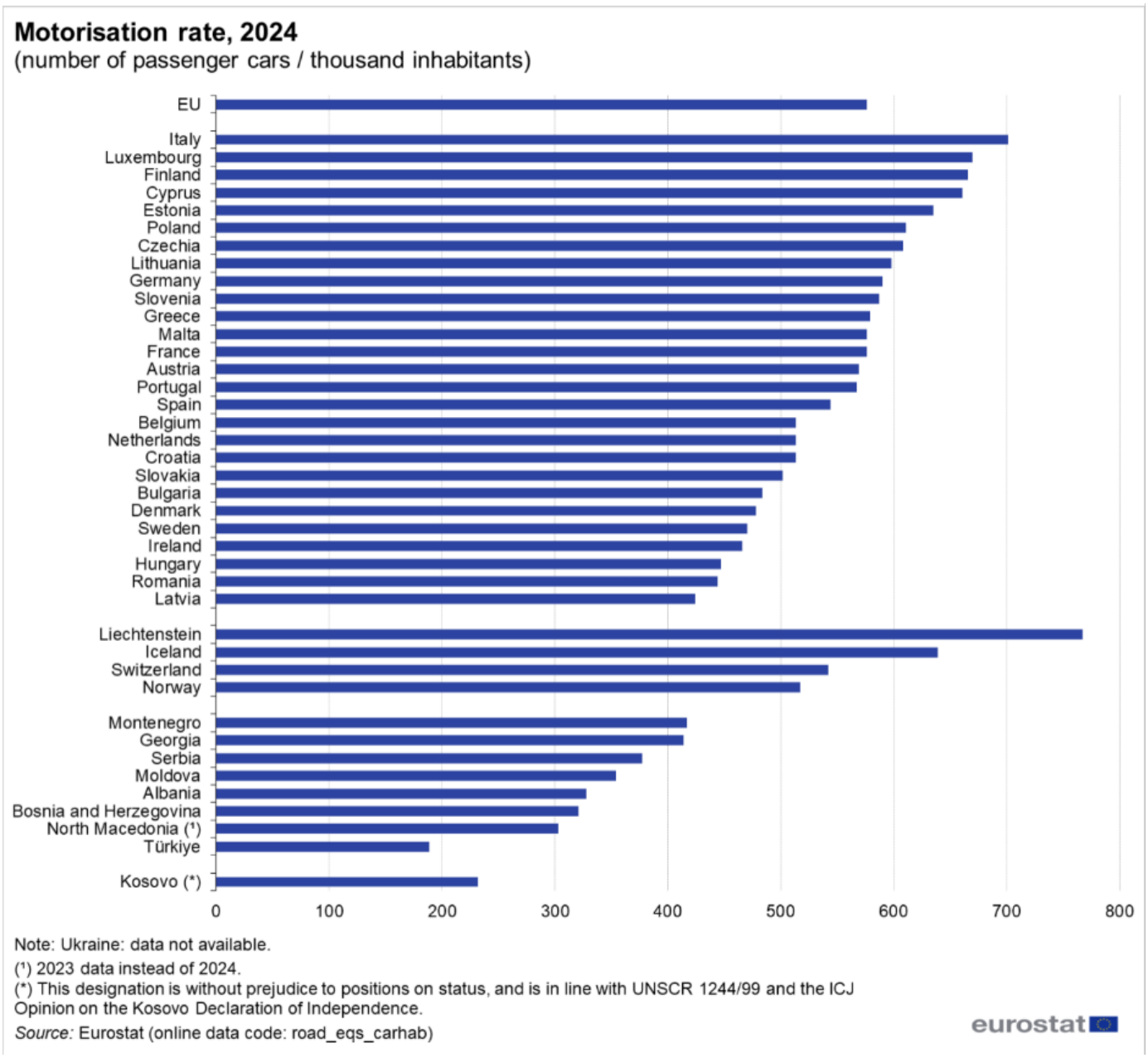
Više od 75 procenata populacije Evropske unije živi u urbanim sredinama, a očekuje se da će ovaj broj porasti do približno 83 procenta do 2050. godine. S obzirom na to da se zagađenje vazduha široko prepoznaje kao najznačajniji zdravstveni rizik u Evropi, smanjenje emisija iz drumskog saobraćaja, koje su odgovorne za 37 procenata zagađenja azotnim oksidima, od ključnog je značaja.

Evropska unija je pokrenula niz inicijativa kako bi podstakla gradove da postanu čistiji i zdraviji. Jedna od najznačajnijih je Zeleni gradski sporazum (Green City Accord), koji poziva gradove sa više od 20.000 stanovnika da se obavežu na unapređenja u oblastima kao što su kvalitet vazduha i vode, smanjenje buke, očuvanje biodiverziteta i napredak ka cirkularnoj ekonomiji. Ova inicijativa, takođe, poziva gradove da se povežu sa širokom evropskom mrežom radi razmene znanja.

Još jedna inicijativa jeste Misija klimatsko-neutralnih i pametnih gradova EU (Climate-Neutral and Smart Cities EU Mission), koja pruža podršku za 100 gradova u Evropskoj uniji i još 12 u zemljama pridruženim programu Horizont Evropa. Cilj ove misije je razvoj pilot-projekta radi postizanja klimatske neutralnosti do 2030. godine. Rešenja i modeli testirani u ovim gradovima bi mogli poslužiti kao primer i pomoći svim evropskim gradovima da slede put do 2050. godine, kada se EU obavezala da dostigne neto nultu emisiju gasova sa efektom staklene bašte.

Postoje i neformalne inicijative poput Hodajućih gradova (Ciudades que caminan, Walking Cities) u Španiji, koja funkcioniše kao neprofitna organizacija otvorena za gradske uprave i druge javne institucije posvećene unapređenju pešačenja. Mreža gradovima učesnicima obezbeđuje obuke i forum za razmene informacija i iskustava. U njenom okviru postoji i onlajn škola javnog prostora, a odgovorna je i za upravljanje i

promociju platforme Školska okruženja (Entornos escolares), najvažnijeg španskog sajta posvećenog podsticanju dečje samostalnosti i urbane mobilnosti.



STOPA MOTORIZACIJE 2024, broj putničkih automobila na hiljadu stanovnika

I dalje, uprkos inicijativama koje se primenjuju i „odozdo" i „odozgo", broj automobila na našem kontinentu nastavlja da raste: broj vozila u Evropskoj uniji premašio je 259 miliona 2024. godine, što predstavlja povećanje od 5,9 procenata u odnosu na 2019. godinu. Zemlja sa najvišom stopom motorizacije, odnosno brojem automobila na 1.000 stanovnika, jeste Italija (701), zatim Luksembrug (670) i Finska (666 automobila). Sa stopom od 544 (uz napomenu da je reč o privremenim podacima), Španija se nalazi ispod proseka Evropske unije, koji iznosi 576.

Suprotstavljajućl se normi

U međuvremenu, u Pontevedri se poslednjih godina broj automobila konstantno smanjuje. Grad je, takođe, uveo propise kojima se ograničava svrha korišćenja automobila, kao i vremenski periodi u kojima im je dozvoljeno kretanje.

Na pitanje da navede jedan od najboljih primera uspeha svoje administracije u davanju prednosti pešacima u odnosu na vozila, gradonačelnik bez oklevanja pominje transformaciju jednog od glavnih gradskih trgova. Pored ruševina gotičkog ženskog manastira Santo Domingo iz 14. veka nalazi se prostrani Španski trg (Praza de España), koji se smatra „nultim kilometrom" grada; polaznom tačkom njegovih glavnih i prirodnih ruta. Danas ovo mesto funkcioniše kao živahno središte u kojem se, tokom bilo kog letnjeg dana, susreću šetači privučeni čestim kulturnim događajima i hodočasnici na Putu svetog Jakova (St. James' Way, Camino de Santiago). Lores ističe da je krajem devedesetih godina ovim trgom svakodnevno prolazilo oko 26.000 automobila. Neverovatno je da su mnogi od tih automobila jednostavno pokušavali da napuste grad i upute se ka nekoj

destinaciji van njega, poput plaža u Sanšenšu (Sanxenxo), turističkoj opštini udaljenoj oko 30 kilometara, ujedno i rodnom mestu gradonačelnika, pritom prolazeći kroz Španski trg. Danas, međutim, tranzitni saobraćaj i kruženje u potrazi za parkingom nisu dozvoljeni nigde u gradu, pa prema Loresovim rečima, svega oko 800 vozila dnevno stigne do gradskog trga. Kako objašnjava, odluka o zabrani prolaznog saobraćaja i njegovo preusmeravanje na obilaznice doveli su do smanjenja ukupnog saobraćaja u gradu za 40 procenata.

Ne postoji mesto u gradu do kojeg se ne može doćI automobilom, Ali samo za one kojima je to zaista potrebno, a ne za bilo koga ko to požel.

Jedino „neophodan saobraćaj" je dozvoljen u Pontevedri: vozila hitnih službi i javne bezbednosti, komunalne službe (uključujući vozila gradske čistoće, cisterne za vodu itd.), prevoz osoba sa smanjenom pokretljivošću, kao i pristup privatnim garažnim mestima imaju dozvolu kretanja 24 časa dnevno. Međutim, utovar i istovar komercijalne robe, kućne dostave, prevoz kabastih predmeta, selidbe i slične aktivnosti su dozvoljene samo u određenim terminima u toku dana. Besplatna mesta za parking su raspoređena širom grada kako bi građani mogli da se privremeno zaustave tokom obavljanja ovih aktivnosti. U slučaju prekršaja, policija može izreći kazne u iznosu od nekoliko stotina evra.

„Ne postoji mesto u gradu do kojeg se ne može doći automobilom, ali samo za one kojima je to zaista potrebno, a ne za bilo koga ko to poželi",izjavio je Lores. Svojim prepoznatljivim, direktnim ali učtivim tonom dodaje:„Ideja da svoj privatni automobil parkirate na javnom prostoru je suluda: ako nemate mesta za svoj zamrzivač, da li ga ostavljate na trotoaru?"

U hijerarhiji prioriteta, sva vozila, uključujući električna, nalaze se na poslednjem mestu u Pontevedri:„Čitava piramida prioriteta je promenjena: prednost imaju pešaci, zatim bicikli, trotineti, javni prevoz i tek na samom kraju, privatni automobili". Inspirisan knjigom autorke Džejn Džejkobs Smrt i život velikih američkih gradova (The Death and Life of Great American Cities), objavljenom 1961. godine, Lores je očuvanje „kompaktnog grada" postavio u središte urbanističkih politika svoje administracije: održavanje većine aktivnosti u centru grada, obeshrabrivanje izgradnje velikih tržnih centara na periferiji, podsticanje mešovitih kvartova umesto zona sa jednom namenom (poput izdvojene „pravosudne četvrti"), kao što je kompleks sudova u Barseloni, kao i unapređenje javnog prevoza. Cilj nije samo smanjenje nepotrebnog putovanja automobilom, već i oživljavanje naselja i jačanje društvene kohezije.

Šetajući kroz centar grada bilo kog radnog dana, iznenađujuće je videti veliki broj raznovrsnih prodavnica, naročito za jedan provincijski grad. Lokalni butici, zlatare, cvećare i knjižare uspešno posluju jedne pored drugih.

Pored Pontevedra, i drugi evropski gradovi preduzimaju korake ka većoj održivosti. Frajburg je, na primer, dobro poznat po svojim održivim politikama, uključujući regulaciju automobilskog saobraćaja. U ovom živahnom univerzitetskom gradu na jugozapadu Nemačke, građani učestvuju u procesu urbanističkog planiranja, bicikli čine oko 30 procenata svih vozila, a jedan kvart, Vauban, gotovo je u potpunosti bez automobila. Štaviše, Oslo je 2019. godine postao prvi evropski grad koji je sasvim zabranio automobile u svojim centralnim zonama. Grad je proširio mrežu javnog prevoza i uklonio stotine mesta za parking, zamenivši ih klupama, zelenim površinama i biciklističkim stazama.

U Pontevedri pešaci imaju očiglednu prednost u centru grada, kao i na otprilike trećini ukupne gradske teritorije. Tamo su kolovozi i trotoari parktično neodvojivi. Onima koji to vide prvi put, zapanjujuće je posmatrati ljude kako šetaju sredinom ulice, potpuno bezbrižno, dok automobili polako čekaju iza njih da se oni spontano pomere i propuste ih. Niko ne trubi; ne postoje semafori koji bi regulisali kretanje. Takođe, parkiranje nije dozvoljeno u čitavoj zoni između 18 časova i osam ujutru.

U ostatku grada, ulice su jednosmerne sa širokim trotoarima. Automobili mogu da se zaustave tokom radnog vremena na ograničeno vreme (15 minuta za uslužne delatnosti i 30 minuta za utovar i istovar), dok je parkiranje dozvoljeno između 21 čas i devet ujutru. Semafori se nalaze samo na dvosmernim avenijama na spoljašnjem prstenu grada, gde pešački mostovi i kružni tokovi podsećaju vozače da uspore. Na svega deset minuta od centra nalazi se otvoreni parking koji predstavlja alternativu za oko 4.500 privatnih podzemnih parking mesta u gradu. Ukupno, Pontevedra raspolaže sa više od deset besplatnih javnih parkinga, udaljenih najviše 10-15 minuta hoda od centra grada. To je naročito korisno za ljude koji ne žive u gradu, ali svakodnevno dolaze na posao iz okolnih mesta.

Bezbednije, zdravije I pristupačnije

Godine 2010, Pontevedra je postala prvi španski grad koje je uveo ograničenje brzine od 30 km/h na svim saobraćajnicama unutar urbanih područja. Danas je ograničenje u najužem centru grada 10 km/h, „ali samo ako nema ljudi u blizini", objašnjava Daniel Makenle, bivši policajac i sadašnji generalni direktor za zaštitu građana u gradskoj upravi. „Ako su pešaci prisutni, brzina se smanjuje na 6 km/h". U ostatku gradskog centra, maksimalna brzina iznosi 20 km/h dok u drugim delovima grada vozila mogu da se kreću do 30 km/h.

Rezultat ovakve politike jeste da u poslednjih deset godina nije bilo smrtnih saobraćajnih nezgoda na gradskim ulicama. Danas, prema opštinskim podacima, 73 procenta dece ide u školu peške (od čega 44 procenta u pratnji, a 29 procenata samostalno). Studija sprovedena 2012. godine u Danskoj, koja je obuhvatila 20.000 dece i bila deo šireg istraživanja o vezi između koncentracije, ishrane i fizičke aktivnosti, pokazala je da deca koja pešače ili voze bicikl do škole, zadržavaju viši nivo koncentracije i do četiri sata kasnije.

U Pontevedri, kao i u drugim španskim gradovima, poput Barselone, već godinama se primenjuju „školske rute". Reč je o posebno obeleženim zonama u okolini škola, koje učenicima omogućavaju da bezbedno dolaze i odlaze peške, samostalno ili u grupama.

Prednosti ovakvog pristupa osećaju svi stanovnici: sveukupno, broj ljudi koji biraju da se kreću peške ili biciklom u ovoj galicijskoj opštini, porastao je sa 66 procenata 2011. na 90 procenata 2021. godine. Štaviše, danas se oko70 procenata sveg kretanja unutar grada obavlja peške ili biciklom. Gradska uprava, takođe, procenjuje da su emisije CO_2 smanjene za oko 67 procenata od kraja devedesetih godina prošlog veka.

Kako bi, pored same udaljenosti koju prelaze peške, mogli da saznaju i broj koraka, kao i broj potrošenih kalorija do određene destinacije, stanovnici Pontevedre mogu koristiti aplikaciju Metrominuto. Ova sinoptička mapa sadrži i informacije o istorijskim lokalitetima grada, novosti (na

primer, o međunarodnim studijama o mobilnosti), kao i servisne informacije poput nacionalnih subvencija za električne automobile.

Iako bi se moglo pretpostaviti da se za sprovođenje saobraćajnih pravila u Pontevedri intenzivno koriste kamere sa geo-lokacijom, kazne i uklanjanje nepropisno parkiranih vozila, većina ispitanika ističe da sistem funkcioniše jednostavno jer ga građani smatraju praktičnim.

Isto važi i za poslovnu zajednicu:„Grad koji je prijatan prema vama, poziva vas da ga istražite i uživate u njemu, a kada šetate, takođe i trošite”, rekao je Andres Martinez, četrdesetosmogodišnji vlasnik optičarske radnje u ulici Calle de la Oliva, jednoj od najkomercijalnijih u gradu. On živi u istoj zgradi u kojoj mu se nalazi radnja, a svoj privatni automobil parkira u zajedničkoj garaži.

Drugi stanovnik je pedesetsedmogodišnji Santi Kakadas, koji već 30 godina prodaje ribu na gradskoj pijaci. On ukazuje na još jednu prednost ovog modela:„Ljudi koji dolaze u kupovinu, dođu, završe i odu, što znači da se mesto za parking oslobađa za sledećeg kupca, i tako redom, što dovodi do većeg kretanja”.

Promena paradigme, odnosno odustajanje od grada zamišljenog za automobile I povratak gradu namenjenom ljudima.

Santi živi oko tri kilometra od posla i svakog jutra ostavlja automobil na besplatnom parkingu pored reke Lerez, a zatim prešači oko 500 metara do svoje tezge.

Ipak, treba napomenuti da dva od pet ispitanih vlasnika radnji, jedan koji vodi kiosk i drugi koji drži prodavnicu ekoloških proizvoda, navode da se njihovi kupci često žale na nedostatak mesta za parking.

Na pitanje zašto smatra da su politike u Pontevedri bile uspešne, gradonačelnik ukazuje na nekoliko faktora: jasnu komunikaciju i edukaciju o ciljevima grada, umrežavanje „sa najproaktivnijim i najdinamičnijim ljudima u gradu”, sprovođenje participativnih procesa i odluku da se automobili ne zabrane u potpunosti. Takođe, dodaje:„Sproveli smo brojne projekte proširenja trotoara i pešačkih zona; čim bi projekat bio završen, prostor bi se spontano ispunio aktivnostima. Osim toga, dozvolili smo ulazak vozilima kojima je to bilo neophodno, što je umirilo one koji su imali nedoumice”.

Preneti uspeh pontevedre

Tokom godina, ova severozapadna opština Španije, Pontevedra, dobila je brojne nagrade za uspeh svojih praksi, uključujući Međunarodnu nagradu za najbolje prakse u održivom razvoju, dodeljenu od strane UN-Habitata u Dubaiju 2014. godine, za svoj model grada usmeren ka ljudima, kao i Nagradu za bezbednost saobraćaja u urbanim sredinama (koju dodeljuje Evropska komisija) 2020. godine, za „impresivno postizanje nijednog smrtnog slučaja u saobraćaju između 2011. i 2018. godine”.

Na pitanje da li smatra da se uspeh Pontevedre može preneti drugde, Lores jasno odgovara da svaki grad mora pronaći sopstveni model i strategiju, te da se svaki spoljašnji primer mora prilagoditi lokalnom kontekstu. Na pitanje da li postoji bilo kakva pouka koja bi mogla poslužiti kao inspiracija drugim gradovima, i ako da, za kakav tip grada, bez oklevanja je odgovorio:„Promena paradigme, odnosno odustajanje od grada zamišljenog za automobile i povratak gradu namenjenom ljudima”.

Ovaj članak je nastao u ovkiru zajedničke prekogranične novinarske inicijative PULSE (koju koordiniraju organizacije n-ost i OBCT), u saradnji sa novinarkom Elis Faćini.
Prevod: Veljko Vulićević



Elena Ledda is an independent journalist from Sardinia. She is professor of Engagement Journalism at the BCN_NY Master Degree in Journalism, and a journalism project manager. She is the author of *The stolen body. Violence and rebellion in the land of mafia*. She practices solution–focused, narrative, long-form, and slow journalism from a feminist perspective, telling stories that deal with conflicts, inequalities, and injustice, but at the same time highlighting resilience, responses and alternatives to these problems. She is an accredited trainer of the Solutions Journalism Network and a member of the International Press Institute.

Published July 23, 2026
Article in Serbian
Translation available in Czech, English
Published in the *Green European Journal*
Downloaded from https://www.greeneuropeanjournal.eu/stvoren-za-ljude-a-ne-za-automobile/

The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space.
Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.