

# PODRŠKA ODRŽIVOM SAOBRAĆAJU U GRADU BEOGRADU

**Cilj projekta je da se poboljša infrastruktura upravljanja saobraćajem i podrži ekološki održiv razvoj Beograda. Učešće građanskog sektora omogućice zajednički pristup rešavanju problema održivog upravljanja transportom. Očekuje se da će ovaj projekat dovesti do većeg korišćenja održivih i ne-motorizovanih oblika prevoza, kao što su pešačenje i vožnja bicikla.**

## PROFIL

**Trajanje projekta: januar 2011 – april 2014.**

- Sredstva za realizaciju projekta dolaze od Global Environment Facility (GEF), uz kontribucije u uslugama Sekretarijata za saobraćaj i Direkcije za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda.
- Projekat sprovodi UNDP Srbija u partnerstvu sa Ministarstvom životne sredine, rudarstva i prostornog planiranja, Sekretarijatom za saobraćaj i Direkcijom za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda.

## AKTIVNOSTI

- Integrisano planiranje namene zemljišta i gradskog prevoza na nivou grada (pripremna faza za donošenje Plana održivog saobraćaja);
- Promovisanje bicikla kao prevoznog sredstva;
- Bezbedni putevi do škole (poboljšanje bezbednosti dece u saobraćaju uz smanjenje neželjenih efekata saobraćaja na životnu sredinu);
- Razvoj kapaciteta (kroz program obuke instruktora o eko-vožnji, praćenje efekata obuke iz eko-vožnje, i vodič za studiju slučaja radi lakše replikacije elemenata projekta).

## OČEKIVANI REZULTATI

- Razvoj osnove te planiranje održivog saobraćaja u Beogradu;
- Prelazak na čistije i energetski efikasnije vidove saobraćaja i poboljšana bezbednosti biciklista;
- Smanjenje intenziteta saobraćaja stvorenog od strane roditelja koji voze svoju decu u školu;
- Jačanje svesti dece o pitanjima saobraćaja i životne sredine;
- Integrisanje eko-vožnje u programe obuke vozača u auto-školama;
- Dobijanje sertifikata za eko-vožnju za 20 instruktora.



# Bicikliraj Beogradom

## REZULTATI ISTRAŽIVANJA

### Studenti i zaposleni

- Svega oko 6-8% i među studentima i među zaposlenima svakodnevno saobraća nemotorizovanim sredstvima – i to uglavnom pešačeći.
- Broj zaposlenih starijih od 27 godina koji voze bicikl je značajno niži u odnosu na broj studenata koji voze bicikl - oko 54% u odnosu na oko 78%, respektivno.
- Studenti bicikl voze u svrhe prevoženja (kao prevozno sredstvo) češće nego zaposleni - oko 15% u odnosu na oko 6%, respektivno.
- Samo oko 1-2% i studenata i zaposlenih koristi bicikl kao prevozno sredstvo do / sa fakulteta / posla.
- Glavni problemi i teškoće koje bi trebalo rešavati kada je u pitanju korišćenje bicikla kao prevoznog sredstva (duž svakodnevnih ruta) i kada su u pitanju studenti i kada su u pitanju zaposleni su bezbednost u saobraćaju (stav vozača prema biciklistima i nedostatak pažnje prema njima, nedovoljna bezbednost prelaza i raskrsnica, gužva u saobraćaju, i sl.) i nedostatak biciklističkih staza - oko 70% i studenata i zaposlenih ove aspekte opažaju kao poteškoće i prepreke za vožnju bicikla kao prevoznog sredstva.
- Nedostatak parking mesta za bicikle (i sa tim povezana bezbednost bicikla i ličnih stvari) i problemi sa postojećom gradskom saobraćajnom infrastrukturom (neravnine i oštećenja na putu, neadekvatno ulično osvetljenje, i sl.) takođe su istaknuti kao važni problemi i teškoće. Pored toga zaposleni navode i nedovoljno regulisano korišćenje biciklističkih staza (nepažljivi pešaci, automobili parkirani na stazama, ljudi koji šetaju kućne ljubimce).
- Osnovna prednost vožnje bicikla kao prevoznog sredstva i kada su u pitanju studenti i kada su u pitanju zaposleni stariji od 27 godina odnosi se na zaštitu životne sredine i snižavanje emisije štetnih gasova (oko 54% i studenata i zaposlenih navodi ovu prednost).
- Zaposleni stariji od 27 godina pokazuju nešto veću spremnost da menjaju svoje navike u pravcu zaštite životne sredine u odnosu na studente (na osnovu njihovih izjava o prošlom i budućem ponašanju).

### Srednjoškolci

- Vožnja bicikla je najčešći vid rekreativnog bavljenja sportom - podjednako među srednjoškolcima muškog i ženskog pola (37%).
- (Navike prevoženja) U manjoj meri se koriste nemotorizovani vidovi saobraćanja – oko 14%, pri čemu 13.1% srednjoškolaca ide peške, dok se 0.6% prevozi biciklom.
- Bicikl vozi oko 83% srednjoškolaca – ipak oko 35% njih bicikl vozi veoma retko. Oko 14% srednjoškolaca su redovni biciklisti.
- Srednjoškolci uglavnom ne voze bicikl zbog toga što ih vožnja bicikla ne zanima ili ne uživaju u njoj. Srednjoškolci voze bicikl uglavnom iz zadovoljstva, zabave, rekreacije (oko 79%), dok 14% njih koristi bicikl kao prevozno sredstvo - za završavanje sitnih obaveza, svakodnevno putovanje do škole...
- Glavni problemi i teškoće koje srednjoškolcima otežavaju korišćenje bicikla kao prevoznog sredstva odnose se na bezbednost saobraćaja (stav i ponašanje vozača motornih vozila i njihovo nedovoljno obraćanje pažnje na bicikliste, nedovoljna bezbednost prelaza i raskrsnica, saobraćajna gužva, i sl.) i nedostatak biciklističkih staza - većina srednjoškolaca navodi ove aspekte kao prepreke za korišćenje bicikla kao prevoznog sredstva duž ruta koje svakodnevno prelaze.
- Osim poboljšanja u navedenim oblastima (opšta bezbednost saobraćaja i uvođenje novih biciklističkih staza), poboljšanje regulativa i sprovođenje zakona koji se odnosi na bicikliste kao i pokretanje obuke bezbedne vožnje bicikla bi ohrabrilо oko 20% srednjoškolaca da koristi bicikl u većoj meri kao prevozno sredstvo.
- Glavni razlozi za zabrinutost kada je u pitanju bezbednost vožnje bicikla kao prevoznog sredstva među srednjoškolcima bez obzira na pol je stav vozača motornih vozila i njihovo ponašanje prema biciklistima.
- Srednjoškolci koji povremeno ili redovno voze bicikl u većoj meri navode da preduzimaju aktivnosti u pravcu zaštite/očuvanja životne sredine u odnosu na srednjoškolce koji retko ili nikada ne voze bicikl.



По мери природе



ДИРЕКЦИЈА ЗА ГРАЂЕВИНСКО  
ЗЕМЉИШТЕ И ИЗГРАДЊУ БЕОГРАДА