



United Nations Development Programme

Serbia



Transport

Први извештај о напретку

Подршка одрживом саобраћају у граду Београду

| | Садржај | Страна |
|-----|--|--------|
| 1.0 | Увод | 3 |
| 2.0 | Резиме и препоруке | 4 |
| 3.0 | Преглед напретка и до сада оствареног (ефикасност у односу на планирано) | 6 |
| 3.1 | Политички и програмски контекст и везе са другим операцијама / активностима које су у току | 6 |
| 3.2 | Напредак у остваривању циљева (укупни циљеви, сврха и резултати) | 8 |
| 3.3 | Спроведене активности | 9 |
| 3.4 | Искоришћени ресурси и буџет | 13 |
| 3.5 | Претпоставке и ризици – статус и ажурирани подаци | 14 |
| 3.6 | Управљање и координациони аранжмани | 16 |
| 3.7 | Финансијски аранжмани | 18 |
| 4.0 | План рада за наредни период (годишњи план) | 18 |
| 4.1 | Резултати који ће бити остварени – квантитет, квалитет и време | 18 |
| 4.2 | Распоред ресурса и буџет | 19 |
| | <i>Анекси</i> | |
| 1 | Ажурирани годишњи план рада | |
| 2 | Ажурирани годишњи распоред ресурса и буџет за наредни период | |

1. Увод

| Назив пројекта | Подршка одрживом саобраћају у граду Београду |
|--------------------------------------|---|
| Локација пројекта | Београд, Србија |
| Трајање пројекта | Мај 2010 – Мај 2014. |
| Вредност (укупни буџет) | 950.000 US\$ (ГЕФ) 20.000 US\$ (УНДП) 7.451.951 US\$ (разлика кроз контрибуције у услугама) |
| Финансирање | Global Environmental Facility (ГЕФ) |
| Главни партнери и корисници | Град Београд кроз Дирекцију за грађевинско земљиште и изградњу и Секретаријат за саобраћај |
| Очекивани резултат(и) / индикатор(и) | Планови/политике одрживог развоја ефективно одговарају потребама актера, те промовишу запошљавање и заштиту животне средине |
| Очекивани исход(и) / индикатор(и) | Смањене емисије гасова стаклене баште од стране саобраћаја у Београду кроз промовисање дугорочне промене опредељења на ефикасније и форме саобраћаја које мање загађују |
| Статус пројекта у време извештавања | Фаза имплементације |
| Извештај припрема | Наташа Мартинс, Портфолио менаџер за климатске промене, одрживи саобраћај и редукацију метрополитенских емисија, УНДП Србија (потпис) |
| Извештај одобрава | Мирослав Тадић, Национални пројектни директор, Министарство животне средине, рударства и просторног планирања Србије (потпис) |

2.0

Резиме и препоруке

Протекла година била је период иницирања пројекта чији је циљ успостављање одрживијег урбаног саобраћаја у Београду. Велики изазови били су пред нама у априлу 2011, када је почетни извештај био усвојен. У жељи да се приближи портфолијима активности пројектних

партнера (Секретаријата за саобраћај и Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда), пројекат је био редизајниран у току своје уводне фазе. Овај пројекат је изнад свега осмишљен тако да делује комплементарно са основним делатностима партнера и да им пружи подршку у остваривању одрживог урбаног саобраћаја. Сви наши напори ишли су у овом правцу још од првог дана.

Фронт активности и акција веома је широк и протеже се од институционалне подршке и креирања политике, кроз подизање јавне свести и промовисање алтернативне мобилности, до спровођења пилот пројеката на терену који настоје да побољшају безбедност најмлађих и пруже им у исто време едукацију о темама као што су заштита животне средине и мобилност.

У блиској сарадњи са Дирекцијом за грађевинско земљиште и изградњу Београда идентификована је хитна потреба за приступом проблемима урбаног развоја и саобраћаја на систематичан и холистичан начин кроз ново овруђе – План одрживог урбаног саобраћаја (ПОУС). Ови планови пружају решења која побољшавају одрживост урбаног развоја и саобраћаја у агломерацијама стављајући у први план економске, социјалне и изнад свега еколошке аспекте ширења града. Такав план инициран је крајем прошле године, а прва, односно фаза припреме ПОУС биће припремљена у склопу овог пројекта. Тим експерата блиско сарађује са корисницима и кључним актерима у упознавању са циљевима и главним карактеристикама ових планова. Познати су и први резултати анализе постојећег политичког и законског оквира, као и свих актера и институција укључених у урбанистичко и саобраћајно планирање у Београду. Укупни резултати су позитивни и нису идентификоване битније препреке које би могле да успоре припрему и имплементацију ПОУС. Анализирани су и национална саобраћајна политика и препоруке, посебно у поређењу са политиком ЕУ у домену мобилности, те је креирана врло добра процена која описује националну политику на пољу урбаног транспорта као усклађену са европском. Донет је закључак да постоје веома добри темељи за консолидовану и добро припремљену фазу планирања ПОУС. По уговору, ова фаза би требало да буде комплетирана до краја августа, али постоји велика вероватноћа да ће се уговор продужити пошто су поједине активности изискивале више времена него што је у почетку било предвиђено. Ипак, ова активност биће завршена најкасније до краја ове календарске године.

Активност на пољу повећања удела бицикала у градском саобраћају иницирана је кроз кампању јавног информисања и анкету. Упитници су креирани и дистрибуирани групи од преко 900 наших суграђана, а резултати су представљени у извештају. Закључак истраживања је да мање од 1% Београђана користи бицикл као превозно средство, а да већина испитаника указује на питања безбедности и недостатка инфраструктуре као главне препреке у широј употреби овог превозног средства.

Јавна дебата којој је присуствовало стотињак грађана уследила је након објављивања резултата истраживања. Било је веома важно прикупити различита мишљења и сугестије који су стигли од пасионираних бициклиста и других активних суграђана. Ови предлози омогућиће адекватан приступ у дизању свести о овом питању, али и помоћи градским властима у доношењу одлука по питању употребе бицикла. Дебата је била само прва од три планиране током пројекта.

Најмлађа популација је такође укључена и учествује у пројекту, заједно са својим родитељима и наставницима. Препознали смо потребу да се укаже пажња питањима мобилности и да се деца темељније едукују о овој теми кроз директно учешће у иницијативи која промовише пешачење и вожњу бицикла до школе уместо превозења приватним аутомобилима. Кампања јавног информисања под називом „Безбедни путеви ка школама“ започета је крајем прошле године, а истраживање које је покрило 20 основних школа (укупно око 1000 испитаника) које је тражило податке о навикама и погледима деце и родитеља на питања мобилности и заштите животне средине спроведено је почетком 2012. Обрађени подаци су охрабрујући и указују на то да 68% испитане деце пешачи до школе. Скоро 90% деце би радо променило начин доласка у школу и радо би то радили у групама, тзв. Педибусевима. Нешто мањи ентузијазам по том питању исказали су родитељи, али свеједно висок и охрабрујући проценат њих мисли позитивно о овој опцији, што представља

добар основ за спровођење пилот пројекта и појачавање ове иницијативе кроз конкретне мере и акције.

Јавна дебата је организована у априлу 2012, приликом које су представљени резултати поменутог истраживања, те је тематика приближена родитељима. Добијена је позитивна реакција присутних родитеља, уз изражавање одређене резервисаности која ће бити даље истражена и стављена у првих план наших будућих активности.

Основна школа „Свети Сава“, лоцирана на Врачару у зони густог и фреквентног саобраћаја препознала је значај наших активности и подржала је ову идеју кроз директно учешће у пројекту који ће се спровести у непосредној околини школе. Пuteви које ученици најчешће користе у доласку и одласку из школе биће анализирани и адекватно обележени вертикалном и хоризонталном сигнализацијом у циљу обележавања безбедних путева ка школи. Очекује се да пројекат буде реализован најкасније до октобра 2012. Паралелно са овим, кампања ће се одвијати и шириће се позитивно искуство добијено кроз овај пилот пројекат.

Пошто се безбедност прожима кроз све активности пројекта, наши партнери и ми смо препознали да је потребно наменити ресурсе и време припреми анализе жртава и аспеката безбедности на путу бициклиста и мотоциклиста у Београду. Овакво истраживање не би било комплетно без разматрања постојећег законског и институционалног оквира, те пружања препорука за унапређивање истих. Иако се по питању овог документа финални резултати тек очекују, дошло се до охрабрујућих информација о безбедности на путу, по којима долази до значајног пада броја саобраћајних несрећа са смртним исходима бициклиста (2011. само један овакав случај регистрован је на територији Београда). Очекујемо да ће резултати ове анализе и препоруке које ће из ње уследити допринети нашој мисији охрабривања Београђана да пређу са аутомобила на еколошки чистије транспортне модалитете, пре свега на пешачење и употребу бицикала.

Конечно, прошле године, тачније септембра 2011. Београд је преко свог Секретаријата за саобраћај по први пут званично учествовао у Европској недељи мобилности. Више активности било је организовано у периоду од 17. до 22. септембра широм града, а све у циљу промовисања алтернативне мобилности, заштите животне средине и охрабривања грађана да дубље размисле о овим темама. Наредних година, 2012. и 2013, Европска недеља мобилности ће наставити да буде обележена у сарадњи између Секретаријата за саобраћај и УНДП Србија.

У наредној години предстоји нам комплетирање фазе планирања ПОУС, припремање стратешког документа за безбедност корисника двоточкаша у саобраћају, спровођење пројекта обележавања безбедних путева ка школи „Свети Сава“, спровођење кампања јавног информисања посвећених употреби бицикала и безбедности основаца у саобраћају које ће наставити са својим активностима и у 2013. Крајем године биће започете и активности на пољу еко-вожње, а очекује се да ће спровођење ових активности бити завршено у трећем кварталу 2013.

Преглед напретка и до сада оствареног (ефикасност у односу на планирано)

Подршка одрживом саобраћају у граду Београду је пројекат који спроводи УНДП Србија у сарадњи са Министарством животне средине, рударства и просторног планирања и градом Београдом (кроз Дирекцију за грађевинско земљиште и изградњу и Секретаријат за саобраћај). Пројекат је започет 2010, прве активности инициране су 2011, а мај 2014. постављен је за крај пројекта. Укупни буџет пројекта износи 950.000 US\$ и обезбеђује га ГЕФ (Global Environment Facility), док је укупна вредност пројекта 7.451.951 US\$ (разлика се остварује кроз контрибуције у услугама). Основни циљ пројекта је смањење емисија гасова који производе ефекат стаклене баште узрокованих друмским саобраћајем у Београду промовисањем дугорочне промене опредељења у корист ефикаснијих и чистијих видова саобраћаја.

Почетна радионица, одржана 9. фебруара 2011, представљала је званичан старт пројекта. После овог догађаја било је јасно да ће пројектне активности описане у иницијалном пројектном документу морати да буду рекалибриране (највише услед времена које је прошло од писања пројектног документа и напретка других активности релевантних за овај пројекат, које су обављали град Београд и други кључни актери, као и нових тенденција у планирању будућих активности од стране градских институција).

Активности су биле поново испитане и модификоване у пуној сарадњи са пројектним партнерима. Плод ових напора представљен је у Почетном извештају, који је одобрен приликом првог састанка управног одбора пројекта 21. априла 2011. Ипак, наведене модификације имале су одређеног утицаја на укупну ефикасност пројектних активности, које су могле бити започете тек по коначном усвајању Почетног извештаја.

Пројектне активности су груписане у четири главне категорије:

1. Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу
2. Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства
3. Безбедно до школе
4. Јачање капацитета.

Политички и програмски контекст и везе са другим операцијама / активностима које су у току

Стратешки и политички контекст

Стратешки и политички контекст

Значајан напредак у борби против климатских промена стимулисан је почетком процеса приближавања ЕУ и хармонизацијом националних законских оквира са европским. Главни принципи релевантне ЕУ законске регулативе засновани су на принципима борбе против климатских промена. Као одговор на циљеве и услове успостављања партнерства са ЕУ, али и услед прихватања неопходности одрживог развоја у процесу економског опоравка, питања климатских промена су у великој мери била укључена у секторске и развојне стратегије током последњих неколико година. Одређени број новијих стратешких докумената, као што су **Стратегија одрживог развоја** (усвојена 2008.) и **Национални програм**

заштите животне средине (2010.), третирају проблем климатских промена као веома значајан.

Стратегија одрживог развоја види климатске промене као најзначајнији ризични фактор по животну средину. Један од главних циљева еколошког сектора је омогућавање активне имплементације политика заштите климе од стране постојећих институција, те поштовање обавеза дефинисаних међународним споразумима (УНФЦЦЦ, Кјото протокол, итд), као и креирање акционог плана за адаптацију привредног сектора климатским променама. Бројне приоритетне акције које доприносе ублажавању и адаптацијама на климатске промене дефинисане су и у другим секторима. У оквиру **Националног програма заштите животне средине** приоритет је дат активностима ублажавања климатских промена. Истовремено, значај и потреба спровођења активности на пољу ублажавања већ измењених климатских услова су такође наведени.

Секторски стратешки документи, као што су **Стратегија енергетског развоја до 2015**, Стратегија шумарског развоја и Стратегија научног и технолошког развоја, препознају значај спровођења активности ублажавања и адаптација у контексту економског развоја ових сектора.

Унапређивање енергетске ефикасности и употреба обновљивих енергетских ресурса до 2015. два су од пет главних приоритета дефинисаних Стратегијом развоја енергетског сектора Србије.

Јуна 2010. Србија је усвојила свој први **Акциони план енергетске ефикасности**, који је поставио краткорочне и дугорочне циљеве за смањење финалне потрошње енергије. План покрива комерцијални и резиденцијални, саобраћајни и индустријски сектор. Дугорочни циљ је смањење финалне енергетске потрошње за 9,5% до 2018. у односу на ниво из 2008.

Стратегија привредног развоја Србије до 2020, чији је нацрт припремљен крајем прошле године, такође јасно дефинише приоритет даљег привредног развоја кроз раздвајање економског раста од емисија CO₂ инвестицијама у рационалну употребу енергије и унапређивање енергетске ефикасности.

„Смањење емисије гасова стаклене баште за барем 20% у односу на ниво из 1990; развијање обновљивих извора енергије како би из њих долазило 20% крајње потрошње енергије и достизање повећања енергетске ефикасности за 20%; ЕУ настоји да донесе одлуку за достизање 30% смањења емисија до 2020. у односу на нивое из 1990. као услов за глобални и свеобухватни споразум за период иза 2012, уколико се остале развијене земље обавезу на слична смањења емисија на основу њихових одговорности и могућности.“ Србија је ове обавезе транспоновала у недавно донету Стратегију привредног развоја до 2020.

Везе са другим операцијама / активностима које су у току

Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда учествује у пројекту „Нови мост преко Саве“ - изградња моста завршена је крајем 2011, а мост је пуштен у саобраћај у новогодишњој ноћи). Ипак, сви предвиђени приступни путеви нису још увек у функцији, и радови на неколицини су још увек у току. Овај важни инфраструктурни пројекат омогућиће смањење обима саобраћајних гужви као и емисије CO₂ у центру града и дуж дела коридора аутопута Е75 који се налази у граду. Пројекат ГЕФ функционише у партнерству са Дирекцијом и има корист од кофинансирања.

Пројекат Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда „Нови

мост преко Дунава којим се спајају Земун и Борча“ (период реализације 2010-2013.) – приоритет ове везе је измештање камионског саобраћаја (који се тренутно одвија кроз град) и пребацивање индустријских активности из густе зоне градског језгра у периферијске области. ГЕФ пројекат функционише у партнерству са Дирекцијом у промовисању развоја високе густине око новог саобраћајног коридора, како би се увећало коришћење овог вида саобраћаја.

Београдски железнички пројекат „Унапређивање градске железнице – БЕОВОЗ“ кошта град 109,9 милиона еура. Европска банка за реконструкцију и развој (ЕБРД) је одобрила граду кредит од 35 милиона еура за модернизацију градске железнице. Она укључује трансформацију градског железничког оператера БЕОВОЗ-а, који је у власништву града Београда. Батајница и панчевачки мост су тренутно повезани железницом, док ће друге приградске општине Гроцка, Сопот и Барајево бити укључене у овај систем. Ово ће унапредити квалитет јавног саобраћаја у Београду и смањити обим употребе аутомобила за одласке на посао.

План управљања саобраћајем Града Београда има намеру да прошири саобраћајну и паркинг инфраструктуру и бицикличке стазе за рекреацију, те повећа број возила у јавном саобраћају (аутобуси, трамваји и тролејбуси). План омогућава раст саобраћајног система у Београду. Тренутни институционални и индивидуални капацитет су кључни за унапређивање стања у саобраћајном сектору у Србији. Мере које се спроводе најчешће су у форми повећања капацитета мреже, где је то могуће, померање центара потреба на Нови Београд и даље, те обезбеживање алтернатива приватном транспорту. Ипак, постоје и недостаци у самом планирању којима би се требало бавити како би се омогућило да Србија испуни своје обавезе у погледу одрживог развоја, а у складу са глобалним конвенцијама. Без ангажовања ГЕФ, имплементација акција за одрживо управљање саобраћајем у Београду (али и Србији) била би због ограничених ресурса и ниског приоритета који се обично даје овом сектору од стране Владе и НВО вероватно веома ограничена (барем у ближој будућности).

3.2

Напредак у остваривању циљева (укупни циљеви, сврха и резултати)

Укупни циљ пројекта је смањење метрополитенских емисија у Београду кроз унапређење јавног превоза, појачавање учешћа бициклиста у саобраћају и омогућавање политичког оквира за развој одрживог саобраћаја у Београду.

Пројекат настоји да значајно унапреди инфраструктуру управљања саобраћајем и смањи емисије гасова са ефектом стаклене баште, истовремено подржавајући развој града који је повољан по животну средину. Пројекат укључује цивилни сектор и омогућава заједнички приступ решавању проблема у вези са одрживим управљањем саобраћаја. Пројекат настоји да помогне Србији у постављању питања животне средине у центар пажње инфраструктуре управљања саобраћајем и помогне држави у достизању обавеза према УНФЦЦЦ кроз редукацију емисија штетних гасова кроз већу употребу одрживих видова транспорта, као и немоторизованих модалитета као што су пешачење или употреба бицикала.

Узимајући у обзир претходно наведено, напредак према достизању наведених циљева омогућен је и видљив захваљујући до сада предузетим

| | |
|---|--|
| | активностима. |
| 3.3 | Спроведене активности |
| | Имајући у виду да су пројектне активности груписане у четири категорије: Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу, Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства, Безбедно до школе и Јачање капацитета, током протекле године активности су започете у оквиру прве три групе. |
| 3.3.1 | Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу |
| Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу | <p>Циљ припреме фазе планирања Плана одрживог урбаног саобраћаја (ПОУС) је да се актерима (Дирекцији за грађевинско земљиште и изградњу Београда и Секретаријату за урбанизам и грађевинске послове) омогући зрео и добро елабориран процес за унапређивање планирања одрживог урбаног саобраћаја, те коначно и спровођење одрживог урбаног саобраћаја.</p> <p><u>Циљеви ове активности су:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Процењивање могућности за успешан ПОУС у Београду и Србији; • Дефинисање процеса развоја и обухвата плана који би били примењени у припреми успешног ПОУС; • Анализирање ситуације у мобилности и развијање транспортне мреже, модалитета и навика, и • Пружање сценарија примењивих у Београду за процену потенцијала за успешан ПОУС, за дефинисање процеса развоја и обухвата плана, те анализу мобилности и развој сценарија, за трајну интеракцију и континуирано учешће релевантних локалних, регионалних и националних актера и за обезбеђивање зрелог и добро елаборираног процеса за постављање процеса планирања ОУС у Београду и свих других докумената потребних за припрему и спровођење ПОУС. <p>Конзорцијум састављем од португалских компанија Parque Expo 98 и TIS изабран је за спровођење ове активности, а португалске колеге убрзо су започеле рад на својим задацима. Од свих пројектних партнера, највећи део напора у овом пољу налази се у домену рада Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда, те је стога најпре омогућена блиска координација и сарадња између УНДП пројектног тима, одабраних консултаната и ове градске институције.</p> <p>Први извештај на тему „Анализа урбанистиче и саобраћајне стратегије“ пружио је почетну процену утицаја регионалног и националног оквира стратешког планирања, те кључних актера од утицаја на процес планирања ПОУС у Београду. Овај извештај такође је настојао да прикаже контекстни оквир и приказ свих фаза планирања и њихових развојних фаза.</p> <p>„Приказ законског оквира“ настојао је да пружи корисницима и актерима следеће:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Предложене водеће принципе одрживе мобилности који ће орјентисати припрему плана; • Усклађеност постојећих планских и законских докумената (регионалних и националних) са принципима одрживости, и • Саветодавне ноте о темама које ће бити расправљане током |

| | |
|--|---|
| | <p>састанка актера, ради боље припреме.</p> <p>Припремљен је упитник ради процене капацитета актера за креирање ПОУС. Упитник ће бити дистрибуиран током маја 2012, а резултати ће бити представљени током радионице која ће бити одржана крајем маја или почетком јуна. Циљ радионице је ближе упознавање актера и корисника са концептом и разлозима припреме таквог плана као што је ПОУС.</p> |
| <p>3.3.2</p> | <p>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства</p> |
| <p>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства</p> | <p>Три основна стуба идентификована су унутар ове групе активности. Најпре је крајем 2011. започета кампања јавног информисања посвећена промовисању бицикла као превозног средства. Такође, промовисана је иницијатива за званично обележавање Европске недеље мобилности у Београду, чиме би град септембра 2011. по први пут званично учествовао у овој манифестацији која се обележава широм континента. Коначно, обратиће се пажња и на питање безбедности корисника двоточкаша у саобраћају у Београду кроз нарочито истраживање о овој теми.</p> <p>Од 16. до 22. септембра више активности било је заједнички организовано од стране пројектног тима УНДП Србија и градског Секретаријата за саобраћај. Активностима су претходили дистрибуција летака посебно припремљених за ову прилику и конференција за штампу приликом које су најављени догађаји који ће уследити. Петак 16. септембар био је посвећен промоцији нових трамваја и тролејбуса у возном парку ГСП Београд, док је субота 17. септембар била у знаку пешака, пошто је саобраћај између Славије и Трга републике био резервисан само за њих. У недељу (18. септембар) пажња је била усмерена на бициклисте, а организована је и промотивна возња уз учешће великог броја наших суграђана, као и представника више дипломатских представништава у Београду. Две радионице предвиђене за наредна два дана морале су да буду отказане због лошег времена, али је први бројач бицикала представљен у уторак 20. септембра. Следећег дана промовисане су нове зоне успореног саобраћаја, док је четвртак 22. септембар представљао врхунац манифестације. Овај дан био је осмишљен као дан у којем се у појединим градским зонама неће користити аутомобили, а Европска недеља мобилности званично је затворена изложбом дечијих цртежа на тему алтернативне мобилности. Преко 1300 ових радова чији су аутори ученици београдских основних школа пристигло је током такмичења специјално организованом овом приликом, а жири који се састојао од представника Министарства животне средине, рударства и просторног планирања, Секретаријата за саобраћај и УНДП Србија одабрао је 110 најуспешнијих радова, који су касније били изложени у галерији Озон. Аутори најбољих 10 цртежа били су специјално награђени: прва награда је био електрични бицикл, док је девет другопласираних ученика добило бицикле.</p> <p>Кампања јавног информисања „Возимо бицикл у Београду!“ иницијана је октобра 2011. Претходно истраживање показало је да је удео бициклиста у укупном саобраћају у Београду низак (и тиме доста испод европског просека). У прошлости је возња бицикла углавном била виђена као рекреативна активност. Иако Београд располаже са преко 60km бициклистичких стаза, оне су још увек најчешће коришћене у рекреативне сврхе. Нови Београд има нешто развијенију мрежу бициклистичких стаза, али су тамо ипак уочени одређени проблеми за безбедну употребу ове инфраструктуре. Да би се остварио планирани прелаз са употребе приватних возила на видове саобраћаја мање штетне по околину,</p> |

одлучено је да је кампања јавног информисања која промовише бицикл као превозно средство неопходна.

Тендер за ову кампању био је оглашен током јула 2011, а том приликом је оцењено да је понуда компаније Orange Studio Д.О.О. најбоља. По уговору (потписаном 10. октобра 2011.) прва фаза кампање била је обележена спровођењем анкете ученика средњих школа, студената факултета и запослених о навикама, потебама, могућностима, предностима и потенцијалним проблемима у употеби бицикла на свакодневним релацијама до школе, факултета или посла. Креиране упитнике су заједнички одобрили пројектни тим УНДП и представници Секретаријата за саобраћај. Анкета је спроведена у две фазе. У првој, одржаној крајем 2011. Директним контактом са анкетарима испитани су студенти десет одабраних факултета и запослени из 15 одабраних компанија или институција са територије града, и то махом са Новог Београда (овај део града одабран је због своје развијене бициклистичке инфраструктуре и потенцијала за већу употебу бицикла као свакодневног превозног средства). Друга фаза анкете, чији су циљ били ученици средњих школа, била је предвиђена за почетак другог полугодишта у школама. На несрећу, чим су добијене неопходне дозволе које су анкетарима омогућавале приступ школама и ученицима, обилне снежне падавине праћене изузетно хладним таласом довеле су до одлуке Министарства просвете и науке да се школе затворе док се електроенергетска ситуација не побољша. Описано је одложило анкетирање за две недеље, резултирајући даљим кашњењем у комплетирању истраживања и студије у којој ће бити приказани резултати истраживања. Резултати анкете били су јавно презентовани 4. априла 2012. на за ту потребу организованом јавној дебати. Ова дебата (прва од укупно три предвиђене) окупила је како представнике различитих градских институција који су професионално у контакту са овом материјом, тако и грађане заинтересоване за употребу бицикала и добијање бољих услова за то у саобраћајним условима Београда.

Истраживање је потврдило оно што је било наговештено и на почетку пројекта: бицикл је још далеко од распрострањеног у Београду, још увек је доминантно виђен као рекреативно средство, али присутне су и јасне назнаке да би велики број људи прешао на бицикл у својим свакодневним путивањима уколико би се за то створили бољи услови. Као главне препреке у овом смислу, Београђани наводе недостатак бициклистичких стаза, проблеме безбедности бициклиста у саобраћају и непостојање адекватних и безбедних паркиралишта за бицикле. Ипак, идеја увођења јавних бицикала, односно иницијатива за повезивање бициклистичких стаза Новог Београда са старим делом града наишла је на доминантно повољне реакције испитаника, што представља добар показатељ за будуће активности градских власти.

Како би се повећао број бициклиста у саобраћају у граду, припремљена је анализа безбедности и жртава саобраћајних несрећа међу корисницима моторизованих и немоторизованих двоточкаша у Београду. Ова студија показала је да је укупан број страдалих значајно опао и да је 2011. овај број скоро преполовљен у односу на 2001. Нови Закон о безбедности у саобраћају донешен је 2009, али сва предвиђена подзаконска акта још увек нису ступила на снагу. Када ово буде остварено, очекује се даљи пад броја саобраћајних несрећа са смртним исходом. Старосне групе које су најкритичније по овом питању су особе од 25 до 44 године, те од 21 до 24

| | |
|---------------------|--|
| | <p>године међу мотоциклистима, а деца старости од 10 до 14 година и особе старије од 65 година међу бициклистима. Број настрадалих преполовљен је током протекле деценије, док је број број погинулих бициклиста смањен једанаест пута у овом периоду.</p> <p>Нацрт оријентационог документа којим се даје преглед постојећег законског оквира у Србији и поређење истог са ЕУ захтевима биће завршен до краја маја, чиме ће бити пружене препоруке за усклађивање и унапређивање националне стратегије безбедности на путевима.</p> |
| <p>3.3.3</p> | <p>Безбедно до школе</p> |
| | <p>Према постојећем тренду, родитељи основношколаца најрадије користе сопствене аутомобиле у превозу деце до школа. У жељи да својој деци обезбеде безбедан превоз до школе, родитељи заправо чине супротно: саобраћај јачег интензитета у зонама око школа који произведу родитељи има негативан утицај на укупну безбедност у саобраћају, такође се негативно одражавајући и на животну средину. Да би се променио овај тренд, пројекат предвиђа више активности које имају два заједничка циља: побољшање безбедности најмлађе популације у саобраћају (у свакодневним путовањима на релацији кућа-школа) и јачање свести деце о вези између саобраћаја и животне средине.</p> <p>Са намером достизања оба ова циља, осмишљена је кампања јавног информисања под називом „Безбедни путеви ка школама“, а понуде од компанија заинтересованих за њено спровођење затражене су октобра 2011. Orange Studio одабран је као најбољи понуђач, па је уговор потписан 22. новембра 2011. Почетак кампање обележен је истраживањем спроведеним у 20 београдских основних школа, приликом којег су затражени уводни подаци о навикама родитеља и деце о свакодневним путовањима између куће и школе, као и друге значајне информације о нивоу свести деце, родитеља и наставника о питањима очувања животне средине. Упитницима је било покривено око 900 особа. Да би се широј јавности али и релевантним актерима представили резултати проистекли из попуњених упитника, прва од три предвиђене јавне дебате организована је 25. априла 2012. Дебата је била веома добро медијски пропраћена, што је омогућило даље ширење резултата истраживања. У међувремену, идентификовани су потенцијални амбасадори кампање из све три анкетираних групе) ученици, родитељи и наставници). Њихова улога биће веома значајна у наставку кампање.</p> <p>Да би се искористили добри резултати истраживања и позитиван став према овом питању, пројекат је предвидео додатну активност: одабрана је основна школа у ширем центру Београда која ће послужити као пилот пример за обележавање такозваних безбедних путева ка школи. Идеја је да се анализом дође до путева које деца најшеће користе на путу до школе, да се делови тротоара и пешачки прелази на овим трасама обележе нарочитом хоризонталном и вертикалном сигнализацијом, у настојању да се саобраћај додатно умири а безбедност деце побољша, те да се поставе темељи за „педибус“ – организовано пешачење до школе у групи под надзором волонтера – особе одговорне за безбедност деце у саобраћају. Да би се ово остварило, тендер је оглашен средином марта, а процес селекције је у току. Процес осмишљавања и планирања радова требало би да започне у скоријем периоду.</p> |
| <p>3.4</p> | <p>Искоришћени ресурси и буџет</p> |
| | <p>Током протекле године (април 2011 – април 2012.) започете су многе</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>активности које су заједно искористиле око 35% укупног буџета.</p> <p>Поред овога, додатних 20.000 US\$ додељено су пројекту у новембру 2011 из основног УНДП буџета. Ова сума додата је пројектним ресурсима како би се финансирала израда студије о безбедности бициклиста и мотоциклиста у саобраћају у Београду. Одлука о изради ове студије донешена је на предлог партнера из Секретаријата за саобраћај да је бициклистичку кампању потребно подржати са стране безбедности на путевима.</p> <p><u>3.4.1. Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу</u> Буџет искоришћен са априлом 2012: 62.000 US\$</p> <p><u>3.4.2. Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства</u> Буџет искоришћен са априлом 2012: Кампања јавног информисања: 39.900 US\$ Европска недеља мобилности: 14.042,36 US\$ Безбедност двоточкаша: 18.830 US\$ Укупно: 72,772.36 US\$</p> <p><u>3.4.3. Безбедно до школе</u> Буџет искоришћен са априлом 2012: 35.500 US\$</p> <p>Детаљан преглед средстава искоришћених током протекле године дат је у Анексу 1</p> |
| 3.5 | Претпоставке и ризици – статус и ажурирани подаци |
| Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу | <p>Свеукупни успех и потпуна имплементација ове активности зависе од одлучности националних и локалних партнера у активном и посвећеном учествовању у процесу креирања Плана одрживог урбаног саобраћаја.</p> <p>Процес планирања ОУС изискује отвореност и дијалог свих актера (Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу, Урбанистичког завода, Секретаријата за саобраћај и других) о корацима у осмишљавању новог плана мобилности. Стога постоји ризик да ће се каснити са спровођењем ових активности услед недостатка координације и учешћа, као и због доминантних улога актера.</p> |
| Припрема ГПРС бициклистичких мапа | <p>Припрема ГПРС мапа за бициклисте зависи од постојања савремених мапа које би се користиле, те доступности осталих података.</p> <p>Процењује се да је ризик да ће ова чињеница имати утицај на имплементацију активности минималан до низак.</p> |
| Припрема интернет сајта посвећеног | <p>Нема ризика у вези са имплементацијом ове активности, постоји једино питање одрживости.</p> <p>Могућ недостатак воље и разумевања Секретаријата за саобраћај о</p> |

| | |
|---|--|
| употреби бицикала | одржавању сајта и после 2014. (крај пројекта) ће можда утицати на одржавање и даљи раст броја корисника бицикала у граду. |
| Кампања за употребу бицикала „Возимо бицикл у Београду!“ | Паралелно са овим пројектом у току је НВО иницијатива за успостављање сервиса изнајмљивања јавних бицикала, као новитета у Београду. Кампања за употребу бицикала предвиђа изнајмљивање бицикала као једну од тема промотивне кампање. Како пројекат изнајмљивања бицикала зависи од много фактора као што су финансирање и лиценцирање, постоји средњи до високи ризик да координација ова два пројекта неће функционисати. Ипак, овај ризик неће имати утицаја на укупну имплементацију овог пројекта, као и на укупне циљеве. |
| Европска недеља мобилности | Учествовање пројекта у Европској недељи мобилности изискује пуну партиципацију и одобрење од стране града и релевантних структура. Стога је ова активност обележена високим ризиком, у случају да се локалне власти и доносиоци одлука промене у току трајања пројекта услед нових локалних избора. Ипак, претпоставља се да ће ова активност остати атрактивна за градске власти, пошто не изискује било какве нарочите политичке одлуке, већ се ради о организовању догађаја на овореном. Процена је да је ризик умерен до висок, без импликација на укупно спровођење пројекта. |
| Безбедно до школе - Студија о школама које ће учествовати у програму | Ова активност заснива се на значајној промени става у друштву о већ успостављеном начину безбедног доласка у школу. Родитељи и професори су током година развили схватање да су деца најбезбеднија у аутомобилима својих родитеља, што примењују свакодневно када довозе децу у школу. Стога ће постизање консензуса од стране родитеља да је потребно променити навике и дозволити деци да иду пешице или бициклом у школу представљати тежак задатак, условљен разним ризицима. Највећи ризик, који ће можда имати утицаја на укупни успех пројекта, представља недостатак заинтересованости за обавезивање родитеља и професора за учешће у програму и учешће деце у истом. Додатни ризик је спремност градског Секретаријата за образовање за организовање програма обуке и постављање представника који ће у обуци учествовати. Оба ризика сматрају се умереним до високим. |
| Радионице са децом „Бициклическе лабораторије“ | Ризици су слични, ако не и исти као и претходно описани. Недостатак мотивације родитеља да дозволе деци да учествују на Бициклическим лабораторијама. |
| Кампања јавног информисања „Безбедни путеви до школе“ | Ризици су слични, ако не и исти као и претходно описани. Недостатак интересовања родитеља за учешће у јавним расправама. |
| Програм обуке инструктора о еко- | Еко-вожња је новина у Србији и у Београду, посебно за професионалне возаче. Пракса показује да су полазници курса обично невољни да |

| | |
|--|--|
| вожњи за Градско саобраћајно предузеће Београд | прихвате иновације, посебно у случају када њихово професионално искуство и знање треба да се осавремене или коригују. Зато се ризик у спровођењу ове активности више односи на одрживост него на саму обуку. Умерени ризик представља могућност да ће у јавном предузећу које ће бити на обуци постојати разумевање да је стечено знање потребно сачувати и ширити даље у предузећу и шире. Ово не изискује само вољу већ и одлучност и обавезивање људских и финансијских ресурса. Претпоставља се да ће актери идентификовати економску корист поред еколошке, те да ће ипак даље инвесторати у обуку. |
| Мониторинг ефеката обуке еко-вожње | Нема ризика са којима се спровођење ове активности доводи у везу. Једино је могуће да ће постојати проблем у спровођењу мониторинга услед недостатка података и доступних алатки за добијање најпрецизнијих резултата. Ипак, укупан резултат неће имати било каквих негативних утицаја на спровођење или успех пројекта. |
| Водич студије случаја као помоћ за репликацију пројектних елемената 3 | Припрема студије представља резиме свих активности и научног током трајања пројекта. Не постоје ризици у вези са припремом овакве студије, иако ће препоруке дате тим документом бити под јаким утицајем тока самог пројекта. |
| 3.6 | Управљање и координациони аранжмани |
| Институционални аранжмани | УНДП је агенција која имплементира овај пројекат. Пројекат је у потпуности у складу са матрицом компаративних предности одобреној од стране Савета ГЕФ. Такође, пројекат је усклађен са два приоритета УНДП у Србији: одрживи развој и очување животне средине. УНДП тренутно подржава и друге пројекте у Европи и ЗНД који се баве подржавањем одрживог саобраћаја, у Таџикистану и у Словачкој. Предложени пројекат је у складу са мандатом УНДП о промовисању заштите животне средине, уз препознавање потребе за одрживим управљањем ресурса кроз јачање капацитета и охрабривање ширег мултисекторског учешћа свих актера. Обзиром на познату улогу УНДП на развоју капацитета и на чињеницу да је УНДП агенција за имплементацију великог портфолија пројеката које ГЕФ финансира на пољу климатских промена, Влада Србије затражила је помоћ УНДП у осмишљавању и имплементацији овог пројекта. |
| Аранжмани пројектне имплементације | <p>Пројекат ће на националном нивоу спроводити Министарство животне средине, рударства и просторног планирања. Министарство је поставило вишег званичника на место Националног пројектног директора (НПД). НПД обезбеђује пуну подршку владе за пројекат.</p> <p>Јединица за спровођење пројекта је установљена и састављена од националног пројектног менаџера (НПМ) и пројектног тима. НПМ је изабран у складу са УНДП правилима, како би управљао имплементацијом пројекта. Базиран је у Београду. Подноси извештаје УНДП стручњаку за питања енергије и животне средине. Задужен је за укупну пројектну координацију и имплементацију, утемељивање радних планова и пројектних докумената, припрему тромесечних извештаја о напретку, извештавање институцијама које надгледају пројекат, и надгледање рада пројектних експерата и другог пројектног особља. НПМ такође координише пројектне активности са релевантним државним институцијама, те се редовно консултује са другим актерима у пројекту.</p> |

Укупно управљање је у рукама Пројектног одбора (ПО). Детаљна структура ПО приказана је у наставку. УНДП је заступљен у ПО. ПО је задужен за доношење управних одлука за пројекат, посебно када пројектни менаџер затражи усмеравање. Има критичну улогу у мониторингу и евалуацији пројекта кроз обезбеђивање квалитета свих процеса и релевантних производа, те кроз употребу евалуације ради унапређивања извршавања, одговорности и учења. ПО се стара о намени потребних ресурса. Такође има улогу у разрешавању било каквих сукоба у оквиру пројекта, те преговара о могућим решењима са спољним институцијама. Такође, ПО одобрава избор и одговорности пројектног менаџера и било какво делегирање одговорности над праћењем пројекта. На основу усвојеног годишњег плана рада, пројектни одбор такође може размотрити и одобрити тромесечне планове, те одобрити неопходна одступања од оригиналних планова, ако за то буде потребе.

Како би се обезбедила највиша одговорност УНДП за резултате пројекта, одлуке ПО се доносе у складу са стандардима који ће осигурати управљање резултатима развоја, највећу исплативост, поштење, интегритет, транспарентност и ефикасно међународно натецање. У случају да је немогуће доћи до консензуса унутар одбора, крајњу одлуку доноси УНДП пројектни менаџер.

Пројектни одбор обавља три посебне улоге:

- *Извршна улога*: ова институција има председавајућег који представља „власника“. Министарство животне средине, рударства и просторног планирања поставило је вишег званичника на ово место, како би се обезбедила потпуна подршка владе пројекту.
- *Улога вишег снабдевача*: ова улога изискује репрезентовање интереса заинтересованих страна које обезбеђују финансирање специфичних пројеката базираних на кофинансирању, и/или техничку експертизу за пројекат. Главна функција вишег снабдевача у оквиру одбора је одређивање смерница на плану техничке изводљивости пројекта. Ову улогу има УНДП-Србија преко свог сталног представника.
- *Улога вишег корисника*: ова улога диктира заступање интереса оних који ће ултимативно имати користи од пројекта. Примарна функција вишег корисника у оквиру одбора је обезбеђивање реализације пројектних резултата из перспективе корисника пројекта. Ову улогу обавља представник града Београда у ПО.

Пројектно јемство: улога пројектног јемства подржава председавајућег ПО кроз спровођење објективног и независног пројектног надзора и мониторинга. Ову улогу обавља надлежна особа за питања животне средине из УНДП Србија.

Аранжмани ревизије: Ревизија ће се вршити у складу са успостављеним УНДП процедурама објашњеним у програмским и финансијским правилницима, од стране законски признатог ревизора.

| | |
|--|---|
| 3.7 | Финансијски аранжмани |
| | <p>Укупни буџет: 7.451.951 US\$</p> <p>Издвојена средства:</p> <ul style="list-style-type: none"> • GEF 950.000 US\$ • УНДП централни буџет 20.000 US\$ <p>Контрибуције у услугама:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Град Београд 4.242.915 US\$ • Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу 2.259.036 US\$ |
| 4.0 | План рада за наредни период (годишњи план) |
| | <p>Током наредног периода активности унутар прве три групе наставиће да се обављају према постојећем плану: фаза планирања ПОУС за Београд биће приведена крају, насатавиће се са спровођењем две кампање јавног информисања, а биће завршени и радови на дизајнирању и извођењу вертикалне и хоризонталне сигнализације којима ће се обележити безбедни путеви до основне школе „Свети Сава“.</p> <p>Такође, током наредног периода иницираће се и активности у оквиру четврте групе активности, где је циљ јачање капацитета професионалних возача на пољу еко-вожње.</p> <p>Детаљни преглед годишњег плана рада представљен је у анексу 2.</p> |
| 4.1 | Резултати који ће бити остварени – квантитет, квалитет и време |
| 4.1.1 | Развој интегрисаних саобраћајних и планова намене простора, планирање одрживог урбаног саобраћаја |
| Развој интегрисаних саобраћајних и планова намене простора, планирање одрживог урбаног саобраћаја | <p>Анализа постојећег стања (тренутно у изради) биће комплетирана током маја 2012. Анализе нечињења и чињења биће завршене до краја јуна, а сценарио уобичајених активности биће комплетиран до краја јула 2012.</p> <p>Процена утицаја на животну средину настала на основу сценарија уобичајених активности, процена социјалног утицаја настала на основу сценарија уобичајених активности, кост-бенефит анализа настала на основу сценарија уобичајених активности, као и различити сценарији алтернативних стратегија биће креирани и достављени током јесени 2012, док се финални извештај очекује крајем године.</p> |
| 4.1.2 | Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства |
| Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства | <p>Медијско праћење амбасадора кампање биће настављено кроз интервјуе и репортаже сваког месеца током следећих 12 месеци, док ће ТВ спот који промовише кампању бити произведен у истом периоду. У настојању да се искористи успех прве јавне дебате, још две ће бити организоване (прва је предвиђена за април 2013.).</p> <p>Завршава се посао на дизајнирању бициклистичких мапа, тако да ће оне бити дистрибуиране од јуна 2012. Прва бициклистичка парада одржаће се</p> |

| | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--|-----------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|------------------------|-------------|---------|-------------|
| | <p>10. јуна, и биће ускоро медијски најављена. Очекују се и два такмичења за ученике у вези са употребом бицикла, прво је оквирно предвиђено за октобар 2012, а друго за март 2013. Коначно, металне структуре за безбедно паркирање бицикала биће постављене испред 10 београдских школа до септембра 2012.</p> | | | | | | | | |
| 4.1.3 | Безбедно до школе | | | | | | | | |
| Безбедно до школе | <p>И у овој кампањи медијско праћење амбасадора кампање биће обезбеђено сваког месеца током наредне године, а кампања ће промотивним материјалом циљати основне школе. Произвешће се ТВ спот, а још две јавне дебате одржаће се до краја 2012. Почетком 2013. очекује се истраживање слично оном спроведеном на уводу у кампању, а извештај са резултатима овог истраживања биће доступан до краја марта 2013.</p> <p>У међувремену, радови на осмишљавању и обележавању безбедних путева ка основној школи „Свети Сава“ почеће током лета, и очекује се да буду завршени до септембра 2012.</p> | | | | | | | | |
| 4.1.4 | Јачање капацитета | | | | | | | | |
| Јачање капацитета | <p>Опис посла за програм обуке инструктора еко-вожње биће објављен у новембру 2012, а очекује се да ће поменути програм бити инициран у марту 2013.</p> <p>Више детаља о распореду активности налазе се у анексу.</p> | | | | | | | | |
| 4.2 | Распоред ресурса и буџет | | | | | | | | |
| | <p>Целокупни буџет предвиђен за 2012. износи око 380.000 US\$, што представља 39% укупног пројектног буџета. Закључно са децембром 2012. биће утрошено 65% укупног пројектног буџета.</p> <p>Следи план за 2012. по активностима:</p> <p><u>4.2.1. Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу</u> Буџет који ће бити искоришћен у периоду мај 2012 – април 2013: 144.950 US\$</p> <p><u>4.2.2. Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства</u> Буџет који ће бити искоришћен у периоду мај 2012 – април 2013:</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>Кампања јавног информисања:</td> <td>45.600 US\$</td> </tr> <tr> <td>Европска недеља мобилности:</td> <td>14.286 US\$</td> </tr> <tr> <td>Безбедност двоточкаша:</td> <td>15.420 US\$</td> </tr> <tr> <td>Укупно:</td> <td>75,306 US\$</td> </tr> </table> <p><u>4.2.3. Безбедно до школе</u> Буџет који ће бити искоришћен у периоду мај 2012 – април 2013: 35.500 US\$</p> <p><u>4.2.4. Јачање капацитета</u> Буџет који ће бити искоришћен у периоду мај 2012 – април 2013: 72.286 US\$</p> | Кампања јавног информисања: | 45.600 US\$ | Европска недеља мобилности: | 14.286 US\$ | Безбедност двоточкаша: | 15.420 US\$ | Укупно: | 75,306 US\$ |
| Кампања јавног информисања: | 45.600 US\$ | | | | | | | | |
| Европска недеља мобилности: | 14.286 US\$ | | | | | | | | |
| Безбедност двоточкаша: | 15.420 US\$ | | | | | | | | |
| Укупно: | 75,306 US\$ | | | | | | | | |

Прилози:

ANNEX 1, Budget breakdown and resources as per 2012

ANNEX 2, Annual work plan for 2012 and onwards

ANNEX 3, Communication outreach from the performed so far public awareness activities:

a. European Mobility Week, 17-22 September, 2011

b. Public Open debate on cycling, 5 April 2012

c. Public Open debate on safe routes to schools, 25 April 2012

ANNEX 4, Summarised report on the survey performed on cycling

ANNEX 5, Summarised report on the survey performed on safe routes to schools

ANNEX 6, Overview on the Legal and Institutional framework for SUTP

ANNEX 7, Analysis of the road safety aspect of two-wheeled commuters