



United Nations Development Programme

Serbia



Transport

# УВОДНИ ИЗВЕШТАЈ

Подршка одрживом саобраћају у Београду

	Садржај	Страна
1.0	Идентификациони формулар	3
1.1	Увод	4
2.0	Резиме и препоруке	5
3.0	Преглед дизајна пројекта	8
3.1	Политички и програмски контекст и везе са другим пројектима који су у току	13
3.2	Циљеви које треба постићи	15
3.3	Сврха пројекта	16
3.4	Активности	16
3.5	Ресурси и буџет	26
3.6	Претпоставке и ризици	27
3.7	Управљање и координациони аранжмани	29
3.8	Финансијски споразуми	31
3.9	Мониторинг, оцењивање и евалуацијски аранжмани	31
4.0	План рада за наредни период (годишњи план)	35
4.1	Резултати	35
4.2	Распоред ресурса и буџет	38
4.3	Ажуриран план управљања ризицима	39
4.4	Посебне активности као подршка одрживости	40
	<i>Анекси</i>	
1	Преглед буџета у временском оквиру	
2	Ажурирана матрица логичког оквира	
3	Мониторинг и евалуацијски план	
4	Распоред активности (План активности)	
5	Белешке са Уводне радионице	

## 1.0 Идентификациона картица пројекта

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) 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	Уводна фаза
Извештај припрема	Наташа Мартинс, Портфолио менаџер за климатске промене, одрживи саобраћај и редукацију метрополитенских емисија, УНДП Србија  (потпис)
Извештај проверава	Џон О'Брајан, ГЕФ технички саветник, УНДП Братислава  (потпис)
Извештај одобрава	Мирослав Тадић, Национални пројектни директор, Министарство животне средине, рударства и просторног планирања Србије  (потпис)

Global Environmental Facility (ГЕФ) фонд је финансијски подржао имплементацију овог пројекта, осмишљеног са жељом да се поспеши национално власништво кроз укључивање корисника у улоге кофинансијера преко партнерских контрибуција. Град Београд је препознао велику важност одрживог развоја града, посебно у контексту градског саобраћаја, те учествује у пројекту преко две своје институције којих се питања урбаног развоја и саобраћаја највише тичу: ЈП Дирекцију за грађевинско земљиште и изградњу и Секретаријат за саобраћај. Како су питања одрживог развоја на националном нивоу предмет бриге Министарства животне средине и просторног планирања, ова институција добила је улогу главног корисника и носиоца овог пројекта. Међународна пракса сведочи о томе да процес одрживог урбаног развоја у свим својим аспектима изискује отворен и континуиран дијалог на свим националним и локалним нивоима кроз перманентну инклузију грађанског сектора, стога су врата Уводне радионице одржане 9. фебруара 2011. за све заинтересоване институције у овом пројекту била отворена. Препоруке и закључци са радионице, као и бројних консултација одржаних са директним партнерима и корисницима рефлектоване су у овом извештају.

По предаји Уводног извештаја и усвајању истог од стране управног одбора пројекта, кренуће се у фазу имплементације која је опширније описана на наредним странама.

Београд се, као и многи градови данашњице, суочава са мноштвом изазова који се тичу саобраћајних гужви, буке, квалитета ваздуха, здравља, безбедности, квалитета живота и проблема разних различито усмерених политика у пољу урбаног саобраћаја. На глобалном нивоу, изазов климатских промена и њихов утицај на животну средину, здравље и економију у јакој је вези са саобраћајем и понашањем које прати неодрживу мобилност.

Ови изазови представљају главни погон недавно наглашеним потребама за јаким мерама у сфери локалног саобраћаја. На националном нивоу овај пројекат је један од првих покушаја хватања у коштац са наведеним изазовима и питањима.

УНДП пројекат подршке одрживом систему урбаног саобраћаја у Београду је финансиран од стране Global Environmental Facility Fund (ГЕФ). Буџет пројекта износи 950.000 US\$ и распоређен је на период од четири године. Укупни циљ пројекта је смањење метрополитенских емисија у Београду кроз унапређење система јавног превоза, поспешивање учешћа бицикласта у саобраћају и обезбеђивања политичког оквира за развој одрживог саобраћаја у Београду.

Град Београд је кроз своје институције – Дирекцију за грађевинско земљиште и изградњу и Секретаријат за саобраћај – идентификован као главни партнер и корисник пројекта. Дизајн пројекта је осмишљен тако да главни партнери буду стимулирани и подржани у њиховим активностима које за мету имају побољшање система одрживог саобраћаја у Београду.

Званичан старт пројекта представљала је Уводна радионица, одржана 9. фебруара 2011. Врата овог форума била су отворена и за друге међународне институције и донаторе присутне у земљи, како би се широко промовисала питања одрживости урбаног саобраћаја. Радионица је резултирала препорукама једногласно усвојеним од стране свих партнера, пројектног менаџера и техничког саветника ГЕФ, које говоре да је чињеница да је пројектни документ био развијен пре доста времена условила застарелост одређених одредби. Током отворене дискусије на радионици дошло је до споразума о ревизији пројектног документа током уводног периода, кроз предлагање акција које су потпуно у складу са укупним циљевима пројекта, а које би довеле до смањења емисија од стране градског саобраћаја у Београду. Задржан је исти број укупних исхода као у иницијалном документу – четири.

Пројекат ће настојати да у следеће готово четири године пружи подршку главним партнерима у спровођењу акција које постављају одрживу урбану мобилност у центар њиховог пословања, али и другим институцијама.

### **Прва активност развиће се око процеса планирања одрживог урбаног саобраћаја.**

Питања урбане мобилности су комплексна и не могу бити успешно решена употребом једноставних саобраћајних планова. Она захтевају иновативне политичке инструменте, као и интегрални приступ мобилности и урбаном дизајну. Планови одрживог урбаног саобраћаја (ПОУС) представљају темељ на којем се може изградити нови приступ саобраћају кроз прихватање нових политика и

омогућавање неопходне интеграције саобраћајног, урбаног и економског планирања. Припрема фазе планирања одрживог урбаног саобраћаја је један од четири, али вероватно и најважнији исход. Процес планирања ПОУС је једнако важан корак у читавом циклусу и доноси темељ на којем може да се гради. Сам ПОУС ће припремити Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу, у блиској сарадњи са пројектним тимом. Финални производ ће обезбедити усаглашавање београдских саобраћајних система са економским, социјалним и потребама заштите животне средине, притом минимизирајући нежељене последице на економију, друштво и околину.

#### **Промовисање употребе бицикала представља другу активност пројекта.**

Заштита животне средине и потрага за енергетском сигурношћу се налазе у срцу европске саобраћајне политике кроз промовисање ко-модалности. Саобраћајна политика коју ће Србија спроводити позива на интензивнију употребу зелених модела транспорта и балансирану партиципацију свих модалитета, без умањивања једног на уштрб другог. Оваква неравнотежа је највише присутна у урбаним зонама и Београд је добар пример тога. Употреба бицикала и пешачење нису узети у обзир у стратешким планским документима, те нису у пракси адекватно разматрани. Кроз овај пројекат значајна пажња биће усмерена на промовисање употребе бицикала укључивањем свих страна у кампање, јавне и отворене догађаје и такмичења. Бициклисти ће добити прве дигиталне бицикличке мапе (ГПС), које ће олакшати и стимулисати путовања двоточкашима. Очекује се и да ће свест надлежних о зеленим моделима саобраћаја порасти, те да ће се они приоритизовати и кроз обезбеђивање права и безбедности ових учесника у саобраћају, као и кроз инвестирање у неопходну инфраструктуру.

#### **Рад на образовању и јачању свести најмлађе популације о зеленим видовима мобилности спроводиће се кроз трећу активност.**

Мобилност није само важна компонента конкурентности индустрија и услуга; она је такође основно право грађана. Пракса широм света показује да у покушају уживања овог права, али и заштите своје деце, родитељи углавном користе приватна возила као превозно средство. Пројекат крчи пут подршци одрживе урбане мобилности, и стога ће настојати да промени понашање и навике родитеља, наставника и деце кроз демо пројекте и укључивање више школа у организовање „педибусева“ – пешачења у групама за ученике основних школа, те обележавање безбедних путева до школа.

#### **Јачање капацитета професионалних возача за еко-вожњу и стварање базе инструктора представља четврту активност.**

Еко-вожња унапређује безбедност на путевима, као и квалитет локалне и глобалне животне средине, те штеди гориво и смањује трошкове. Све три користи су важне код даље промоције еко-вожње. Она представља ефикасан, прилагођив и безбедан начин вожње. Обука из еко-вожње учи возаче да користе возила на други начин и доноси нове потенцијале кроз прилагођену вожњу и предвиђање ситуација у саобраћају, те економичну употребу степена преноса и кочница. Капацитет и знање унутар јавних саобраћајних предузећа биће ојачани кроз овај пројекат. Обука из еко-вожње биће приређена за један број професионалних возача из ГСП Београд. Како би се обезбедила

одрживост, обука ће бити проширена на професоре из средње саобраћајне школе. Циљ је интеграција еко-вожње у програме редовне обуке у ауто-школама и тестове вожње, постављање минималних стандарда за садржај и функционисање обуке за еко-вожњу и семинаре обуке инструктора, те успостављање инфраструктуре за еко-вожњу, што ће одржати овај приступ у животу и после краја пројекта.

Иницијални дизајн пројекта, који је ГЕФ одобрио, те који је описан у појектном документу, предвиђа широк спектар активности, које су до сада већином постале застареле. Услед дугог периода између времена кад је пројекат осмишљен и почетка имплементације, кључни пројектни партнери су сами почели са спровођењем одређених активности, као што су:

- Студија о употреби бицикала је већ припремљена и доступна
- Центар за управљање мобилношћу је на путу да буде успостављен у Секретаријату за саобраћај
- Траке за возила са великом искоришћеношћу постоје у булеварима и већим улицама чији профил дозвољава специјалне траке
- У сарадњи са саобраћајном полицијом камере су инсталиране на одређеним раскрсницама, чиме је саобраћај у овим раскрсницама под надзором, те је обезбеђено коришћење трака за возила са великом искоришћеношћу
- Реконструкција и унапређивање шина на трасама трамвајских линија је извршена, те су шине пуштене у промет крајем 2010, кроз пројекат вредан 17 милиона еура
- На подручју Новог Београда изграђена је инфраструктура за бициклисте са потребном сигнализацијом
- Зоне у којима се паркинг наплаћује у централном делу Београда постоје већ неколико година. Систем је прилично ефикасан, упркос примедбама да су цене паркинга прениске, чиме су подстицаји да се приватна возила замене јавним градским превозом или пешашењем / употребом бицикала ослабљени. Ипак, економске прилике у земљи још увек не дозвољавају примену ових мера
- „Паркирај и вози се“ системи промовисани су од стране Секретаријата за саобраћај и Паркинг сервиса у виду пилот пројеката. Ипак, одзив Београђана је био слаб услед чињенице да су систему јавног градског саобраћаја још увек потребна изразита побољшања у виду поузданости, комфора и сигурности. Са друге стране, за испуњење овога потребан је дуг период и јака финансијска подршка која превазилази могућности буџета пројекта. Вреди истаћи да Јавно градско саобраћајно предузеће Београд већ спроводи мере на плану побољшања јавног саобраћаја кроз набавку нових возила (која ће бити укључена у саобраћај до краја ове године), што ће имати позитиван ефекат на перцепцију јавног превоза и подстицати грађане да га користе.
- Дељење возила (или дељење возње) је алтернатива која изискује нарочиту инфраструктуру. Поред даљинских система који морају постојати као подршка систему дељења возила, потребна је и инфраструктура која ће се старати да се ова возила не заглаве у редовним саобраћајним гужвама, већ да за њих постоје одговарајуће брзе траке. Услед недостатка довољног броја трака за високу искоришћеност у Београду, те урбане густине и инфраструктуре првенствено у старом делу града, овај пројекат изискује темељне припреме пре било каквих опсежних инвестиција. Само припремање студије изводљивости и концепцијски дизајн могу бити пројекат за себе, који Град и Секретаријат за саобраћај тренутно не виде као приоритет.
- Предвиђена обука таксиста и запослених у јавном саобраћају биће базирана на вештинама и знању професионалних возача у области еко-вожње, пошто ће обука из транспортних операција бити спроведена од стране Секретаријата за саобраћај у оквиру постојећег пројекта



	<p>успостављања центра за мобилност и модернизације возног парка.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Јачање капацитета за развој регулативе биће спроведено кроз предложени резултат интегрисаног планирања намене земљишта и урбаног саобраћаја на метрополитенском нивоу, пошто ће већи део јачања капацитета и стручне обуке бити понуђен локалним властима које су надлежне за креирање и спровођење саобраћајних и урбаних политика у Београду.</li> </ul>
	<p><b>Концепт, глобални значај, еколошка, институционална и политичка позадина</b></p>
<p>Саобраћајна политика</p>	<p>Линија саобраћајне политике наслања се на континуитет политика одрживе мобилности у Европи, те нуди додатне моделе за решавање постојећих проблема и одговарање на нове изазове који се појављују као последица измењеног контекста. Кључни циљеви политике морају бити изграђени око четири главна стуба: мобилност, заштита, иновација и интернационална димензија.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Висок ниво мобилности</b></li> </ul> <p>Инфраструктура је кичма европског саобраћајног система. Док би постојеће мреже требало користити на најефикаснији могући начин уз помоћ нових технологија, потребне су и додатне инвестиције, посебно у новим земљама чланицама ЕУ. Европи су потребни сви видови саобраћаја – друмски, железнички, ваздушни и водни. Ипак, они морају бити ефикасни, добро интегрисани и међусобно комплементарни, да би се обезбедиле течне саобраћајне руте и добро интегрисане саобраћајне мреже.</p> <p>Упркос напретку на интерном саобраћајном тржишту из претходних година, железничко тржиште још увек није комплетирано.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Заштита животне средине; тежња ка енергетској сигурности и гарантованом минимуму радних стандарда за сектор; заштита путника и грађана</b></li> </ul> <p>Проблеми нарушене животне средине нису нестали и додатне мере су неопходне, посебно у урбаним зонама. Енергетска ефикасност, алтернативна горива и нове технологије које побољшавају ефикасност саобраћајних система доприносе енергетској сигурности. Иако су добри резултати безбедности на путевима били охрабрујући у многим земљама, јасно је да су за достизање циља, тј. смањење броја смртних случајева у саобраћајним несрећама за половину потребне додатне мере; стога је безбедност и даље приоритет. Права путника би требало да се спроводе у свим модалитетима саобраћаја, нарочито за особе са смањеном покретљивишћу. Саобраћајна политика такође треба да промовише квалитетно запошљавање, те да настави да побољшава радне услове у овом сектору.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Иновације ради остваривања прва два циља кроз подршку новим технологијама и промовисању ефикасности и одрживости растућег саобраћајног сектора</b></li> </ul> <p>Развој нових, енергетски ефикасних и иновативних решења помоћи ће одржавање водеће улоге коју ЕУ има на међународној сцени. Нове технологије ће такође омогућити хватање у коштац са проблемима као што су загушења, смањење емисија издувних гасова и побољшање саобраћајне ефикасности и логистике у ланцу снабдевања. Крајњи циљ је ефикасна мобилност без негативних пропратних појава.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Међународне везе – пројектовање ЕУ политика за учвршћење одрживе мобилности, заштите и иновација у Европи и глобално</b></li> </ul> <p>Саобраћајни сектор је у великој мери интернационалан. ЕУ је важан актер у овом пољу и треба самим тим да своје присуство начини јединственим: као и у другим сферама политике, земље чланице ће имати значајнију улогу у механизмима сарадње и билатералним односима са главним партнерима у трговини ако делују усаглашено.</p>
<p>Саобраћајна</p>	<p>Промене политика у Србији у протеклим годинама сведоче о доприносу развоју саобраћајног сектора. Стога интермодални саобраћај, који узима у обзир еколошке</p>

принципе, има посебно место у оквиру урбаног саобраћаја, пошто је довео до интензивирања развоја у већини европских земаља (употребом интермодалног саобраћаја забележена су смањења емисија CO<sub>2</sub> за од 18% до 55% у односу на друмски саобраћај, у зависности од технологије коришћене у интермодалном саобраћају). До 2005. интермодални саобраћај представљао је 0,5% укупног саобраћаја (у ЕУ земљама он чини 6-9%). Развој интермодалног саобраћаја у Србији, као саобраћаја вишег јавног интереса, еколошки прихватљивог, економски оправданог и безбедног, изискује подршку власти. Улога владе у развоју интермодалног саобраћаја је веома значајна, јер је потребно развити стимулативне мере ради промовисања исплативог саобраћаја и стварања алтернатива друмском саобраћају. Ово се посебно односи на креирање модела финансијске подршке којим би пројекти били стимулирани за развој инфраструктуре интермодалног саобраћаја (терминала), организовање и опремање терминала и самог саобраћаја.

Важне промене десиле су се у саобраћајној политици у Србији током неколико претходних година. Резултати ових промена још нису евидентни, али се очекује да ће имплементација нове регулативе и стратешког оквира побољшати стање у дотичном сектору, као и да ће се умањити негативне последице по животну средину. Неки од приоритета који су идентификовани у стратегији развоја саобраћајног сектора налажу смањење фреквенности друмског саобраћаја, ревитализацију железнице и унапређење речног саобраћаја. Замена друмског теретног саобраћаја железничким и речним доведиће до смањења емисија штетних гасова, прашине и буке, потрошње горива, укупног времена потребног за испоруку робе, броја саобраћајних несрећа, те истовремено унапредити безбедност у саобраћају, квалитет услуга и друго. Имплементација тако радикалног концепта изискује дужи временски период и значајна финансијска средства. Стога се краткорочно очекује даља експанзија друмског саобраћаја.

Међународне обавезе у погледу животне средине, укључујући оне условљене Кјото протоколом, морају бити интегрисане у саобраћајну политику, у складу са Стратегијом за одрживи развој Србије.

Република Србија је потписник Конвенције од 10. јуна 2010, а Кјото протокола од 17. јануара 2008, као земља у развоју (држава која није део анекса 1). Узимајући у обзир статус у оквиру Конвенције, Србија у првом периоду нема обавезу умањења емисија гасова стаклене баште, али има све обавезе у погледу успостављања и спровођења мера и активности које доприносе досезању циљева Конвенције.

### Саобраћај у урбаном мильеу

Саобраћај има тенденцију сталног и штетног утицаја, било на локалном, регионалном или глобалном нивоу, посебно у погледу утицаја на животну средину и здравље. Утицај градског саобраћаја на ове трендове је значајан, а сам технолошки прогрес није довољан да реши ове проблеме у кратком року.

Градским саобраћајем доминира друмски саобраћај, те му је неопходно прићи заједничким приступом на локалном, националном и европском нивоу. Такође, локалне власти у градовима могу да допринесу достизању националних циљева одрживог саобраћаја, очувања животне средине, кохезије и конкурентности. Поступање у складу са ЕУ регулативама које се тичу звучног и загађења ваздуха захтева да се планови градског саобраћаја осмишљавају у многим конурбацијама.

Због неправилног и разбацаног начина ширења градова људи све даље путују, иако у саобраћају проводе лимитовани и готово истоветан период. Ово изискује све брже и проходније услове путовања.

Уобичајени, једноставан и јефтин одговор на овакав краткорочни притисак најчешће је био повећање капацитета путева на уштрб других видова саобраћаја, и без координације са политикама коришћења земљишта и формирања цена. Ово за узврат доноси даље ширење градова, те већу употребу аутомобила, и тиме више потешкоћа у повезивању експанзије града са јавним саобраћајем.

**Изазови испред  
градског  
саобраћаја**

Иако је Србија смањила емитовање CO<sub>2</sub> у периоду од 1991. до 2003. за 31%, емисије CO<sub>2</sub> по глави становника су процењене на 6,2 тоне годишње, што је више него двоструко у односу на просек у групи земаља са сличним дохотком. Овај ниво виши је од просечног у ЕУ, који је такође био умањен у овом периоду, и поставља Србију на пето место по емисији CO<sub>2</sub> по глави становника међу 36 земаља Западне, Централне и Источне Европе. Просечне емисије високе су и по светским стандардима. Саобраћајни сектор, који је био извор 11% емисија CO<sub>2</sub> у Србији већ 1999. представља извор емисија са највећим растом у Србији данас.

Очекује се да ће до 2030. емисије CO<sub>2</sub> настале у саобраћају порастати за 27% у односу на ниво из 2000, те да ће представљати 29% укупних емисија CO<sub>2</sub> у ЕУ. Друмски саобраћај ће бити узрок 84% саобраћајних емисија. Градски друмски саобраћај доноси барем 40% емисије CO<sub>2</sub> узроковане саобраћајем, те око 10% укупне емисије CO<sub>2</sub> у ЕУ. Аутомобилски саобраћај и градске испоруке значајно доприносе укупним градским емисијама CO<sub>2</sub> узрокованим саобраћајем.

Емисије загађивача ваздуха настале у саобраћају настављају да узрокују **проблеме квалитета ваздуха** и сродне здравствене проблеме у већини европских урбаних регија. Саобраћајне емисије честичне материје (PM10 и PM2.5) и NO<sub>x</sub> (азотових оксида) представљају локалне загађиваче који су најопаснији, пошто се дневне дозвољене дозе PM10 и годишње NO<sub>2</sub> знатно премашују (у преко 150 агломерација). Друмски саобраћај такође може допринети повишеним нивоима бензена и полиароматских угљоводоника (ПАН) у неким конурбацијама.

Две трећине свих **саобраћајних несрећа** и једна трећина фаталних саобраћајних несрећа догоди се у агломерацијама. Мотоциклисти, пешаци и бициклисти су честе жртве саобраћајних несрећа у конурбацијама, при чему је најзаступљенија старосна група од 14 до 25 година.

До већине незгода дође на артеријским путевима и у раскрсницама услед лошег пројектовања путева, лоше вожње и превелике брзине. У неким конурбацијама дозвољену брзину прекорачи више од пола возила.

Постојећи трендови у вези са загушењима путева (више стајања и кретања доводи до већих нивоа буке) и ширењем градова могу довести до повећане изложености **саобраћајној буци** у конурбацијама. Утицаји правила о емитовању буке за возила су већ умањили укупни пораст интензитета саобраћаја.

Сам саобраћај тренутно учествује са 30% од укупне **потрошње енергије** у ЕУ. Половина свог горива које се користи у друмском саобраћају сагори се у градовима. Око 98% тржишта енергије које се тиче саобраћаја зависи од нафте, од чега највећи део (75%) отпада на друмски саобраћај.

Зависност од увоза енергије расте: у следећих 20 до 30 година 70% потреба ЕУ биће намирено кроз увежене производе, неке и из региона којима прети несигурност. Повећана потражња за фосилним горивима (углавном бензином, дизелом и гасом) доприноси већој емисији гасова стаклене баште. Очекује се да до 2030. потрошња енергије узрокована саобраћајем порасте за 30%. Предвиђања за исту годину указују на то да ће се 55% потрошње енергије у саобраћају односити на путнички, а 45% на теретни саобраћај.

Међутим, саобраћај такође представља изазов и са становишта очувања климе. **Климатске промене** су у току. Седење скрштених руку није мудар избор. Што се више акција одлаже, већи је ризик од неповратних климатских промена, док цене расту, а опције за стабилизацију концентрација гасова стаклене баште на нижим нивоима нестају. Без даље акције, глобалне емисије ће вероватно расти у следеће две деценије.

Саобраћајни сектор је главни чинилац у великом броју проблема који се тичу

животне средине, укључујући загађење ваздуха, буку, вибрације и раздвајање заједнице. Посебан разлог за бригу је све већи утицај саобраћаја на климатске промене. У ЕУ27 укупна емисија гасова стаклене баште је 1990. износила 5.572 Мт CO<sub>2</sub> еквивалента, да би 2006. пала на 5.143 Мт (пад од 7,7%). У истом периоду, емисије из саобраћајног сектора повећане су за 26%, што је у супротности са секторима као што су енергетика и индустрија, у којима је дошло до смањења. Саобраћај је био одговоран за 22% емисије гасова стаклене баште у ЕУ 2005. године. Од 2010. саобраћај представља највећи појединачни извор емисије гасова стаклене баште.

На састанку УНФЦЦЦ-а на Балију у децембру 2007 усвојен је план који за циљ има постизање новог глобалног споразума о нивоима смањења емисија до краја 2009. Споразум би се односио и на развијене и земље у развоју, али са највећим захтевима за развијене земље (индикативно у оквиру смањења емисије од 25 до 40% до 2020, у односу на нивое из 1990.)

Да би се преокренули постојећи трендови, ефикасно решили проблеми и тиме подигли стандарди живота у нашим градовима, неопходно је:

- направити потпуни прелазак са приватног моторног саобраћаја на одрживе видове, као што су пешачење и употреба бицикала и јавног превоза;
- спровести стратегије урбаног планирања базиране на принципима као што су урбана густина, побољшана мешовита употреба простора и ограничавање изградње на делове града који су опслужени јавним превозом;
- развити концепт одговорног коришћења аутомобила и ставити у употребу возила која су тиша и мање загађују.

Од усвајања и ступања на снагу УНФЦЦЦ (2001.), значајни напори су направљени на успостављању законских и институционалних оквира зарад достизања захтева Конвенције. Главни део иницијатива и специфичних активности био је инициран само од стране институција које се баве еколошким питањима. Стога нити је био постигнут стварни напредак, нити су остварени значајни резултати. У овом контексту, вреди споменути и да је први комплет закона на пољу заштите животне средине, директно повезан са борбом против климатских промена, усвојен 2004.

Проблем климатских промена је тек током протеклих неколико година схваћен као мултисекторски, односно проблем који је неопходно укључити у развој секторских стратегија и националне стратегије развоја уопште.

Ово је потврђено ратификацијом и спровођењем Кјото протокола 2008.

Више закона у неким секторима (енергетика, отпад, шумарство) садрже мере ублажавања последица климатских промена.

Упркос значајном напретку, ниво инвестиција у животну средину је још увек низак, посебно имајући у виду државни буџет.

Током последњих неколико година јавни и приватни сектор препознају значај проблема заштите животне средине, посебно питање климатских промена. Ипак, ниво инвестиција у овим секторима је незадовољавајућ.

Са друге стране, ниво интеграције климатских промена у секторске и стратегије општег развоја, као и ниво знања, институционалних и индивидуалних капацитета и стање расположивих технологија још увек је далеко испод потребног за ефикасан и брз одговор на овај проблем.

**Борба против климатских промена у Србији и тренутно стање**

### 3.1

**Политички и програмски контекст и везе са другим пројектима који су у току**

Политички и програмски

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 CO<sub>2</sub> 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.

**Кључне политичке препоруке:**

- Достизање нивоа економског опоравка којем Србија стреми до 2020.



	<p>представља више од повратка на ниво пре кризе. Постоји потреба за „ефикаснијом, зеленијом и конкурентнијом економијом“.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ефекти климатских промена на европске регионе, њихове становнике и економије доносе и значајне препреке и нове развојне потенцијале.</li> <li>• Сценарији за одрживу Србију би требало да предоче да ће се већи део иницијалних резултата осетити у метрополитенским регијама, где ће и доћи до главних инвестиција у нове технологије; резултати ће се онда ширити на секундарне и терцијарне градове. Даље, урбане регије са снажним трендовима урбанизације и слабије развијеним јавним саобраћајем ће се наћи пред већим изазовима од осталих.</li> </ul> <p>Развијањем чисте и ефикасне енергије Србија може да смањи увоз нафте и гаса и побољша своју енергетску сигурност. Зелене индустрије могу да створе нова радна места. Тако да иницијативе за борбу против климатских промена или за ефикаснију употребу ресурса не би више требало да буду само предмет разматрања еколога: уместо тога овакве мере би требало да буду укључене у планове за економски опоравак на свим нивоима.</p>
<p><b>Везе са другим пројектима који су у току</b></p>	<p>Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда учествује у пројекту „Нови мост преко Саве“ (који је у изградњи). Крај овог важног инфраструктурног пројекта (2012.) омогућиће смањење обима саобраћајних гужви као и емисије CO<sub>2</sub> у центру града и дуж дела коридора аутопута Е75 који се налази у граду. Пројекат ГЕФ функционише у партнерству са Дирекцијом и имаће корист од кофинансирања.</p> <p>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 ће функционисати у партнерству са Дирекцијом у промовисању развоја високе густине око новог саобраћајног коридора, како би се увећало коришћење овог вида саобраћаја.</p> <p>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. Предвиђено је да се у року од годину дана повежу Банјица и Панчевачки мост преко станице Прокоп, те приградске општине Гроцка, Сопот и Барајево. Ово ће унапредити квалитет јавног саобраћаја у Београду и смањити обим употребе аутомобила за одласке на посао. ГЕФ пројекат ће функционисати у партнерству са овим пројектом у области обуке из развоја предузећа за јавне саобраћајне оператере.</p> <p>План управљања саобраћајем Града Београда има намеру да прошири саобраћајну и паркинг инфраструктуру и бицикличке траке 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) ће због ограничених ресурса и ниског приоритета који се обично даје овом сектору од стране Владе и НВО вероватно бити веома ограничена (барем у ближој будућности).</p> <p>Намера је да пројекат значајно унапреди инфраструктуру за управљање саобраћајем и да подржи развој Београда који погодује очувању животне средине.</p>

	<p>Пројекат ће укључити организације цивилног друштва и омогућити заједнички приступ решавању проблема одрживог управљања саобраћајем. Пројекат ће омогућити Србији да стави у центар пажње аспекте заштите животне средине у управљање саобраћајном инфраструктуром, те помоћи држави да испуни своје обавезе према УНФЦЦЦ, пошто се очекује да ће пројекат довести до повећане употребе одрживих видова саобраћаја, као и немоторних модела као што су пешачење или употреба бицикала. Такође, кампање јавног информисања и активности јачања капацитета у погледу одрживог саобраћаја и интегрисаног планирања саобраћаја и намене простора ће вероватно довести до институционалне трансформације према одрживим праксама у бројним другим секторима.</p>
<b>3.2</b>	<b>Циљеви које треба постићи</b>
<b>Циљеви које треба постићи</b>	<p>Укупни циљ пројекта је смањење метрополитенских емисија у Граду Београду кроз унапређивање јавног саобраћаја, поспешивање употребе бицикала у саобраћају и обезбеђивање политичког оквира за одрживи развој градског саобраћаја у Београду.</p>
<b>3.3</b>	<b>Сврха пројекта</b>
<b>Сврха пројекта</b>	<p>Намера је да пројекат значајно унапреди инфраструктуру за управљање саобраћајем и да помогне развоју града на еколошки начин. Пројекат ће укључити и грађански сектор и допринети заједничком приступу решавању проблема везаних за одрживо управљање саобраћајем. Пројекат ће омогућити Србији да укључи питања животне средине у инфраструктуру управљања саобраћајем, те омогућити држави да испуни обавезе прописане од стране УНФЦЦЦ, пошто се од пројекта очекује да доведе до повећане употребе одрживих саобраћајних модалитета, као и немоторизованих модалитета као што су пешачење или употреба бицикала.</p>
<b>3.4</b>	<b>Активности</b>
<b>Исход 1</b>	<b>Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу</b>
<b>Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу</b>	<p>Процес припреме Плана одрживог урбаног саобраћаја (ПОУС) – планирање одрживог урбаног саобраћаја (ОУС) – изискује континуирану и ефикасну локалну и регионалну сарадњу. Заједнички напори администрација, агенција и других актера морају да обухвате процену осмишљавања пројекта, стварање партнерстава, креирања политика и финансијских опција, те да размотре постојеће програме и механизме имплементације. Процес планирања одрживог урбаног развоја је у најмању руку исто важан колико и завршен план одрживог урбаног саобраћаја.</p> <p>Процес припреме плана би требало да буде пажљиво размотрен и усвојен од стране свих релевантних актера. Људски и финансијски ресурси ће бити неопходни да би се управљало процесом планирања ОУС. Такође, могуће је да ће бити потребни нови институционални, организациони и комуникациони модели. Постојеће моделе би требало поново размотрити са свим интересним групама као део процеса договарања нових модела. Суштински елемент планирања ОУС је слободна и неометана размена информација, знања и ставова. Сам процес и ресурси који га подржавају требало би да омогуће отворено и транспарентно планирање ОУС.</p> <p>Величина изазова са којима се Србија сусреће у овим областима – посебно у погледу климатских промена, квалитета ваздуха, буке, загушења и безбедности на путевима – изискује снажну подршку локалних власти одговорних за управљање урбаним саобраћајем и планирање намене земљишта, како би се заједнички дошло до одрживијих модела урбаног саобраћаја. Стога су неопходна интегрисана и холистичка решења како би се ограничили ови трендови.</p> <p>УНДП ће пружити подршку инцирању ПОУС кроз израду анализе разлика између постојећег процеса саобраћајног планирања у Београду и планирања ОУС. Даље,</p>

	<p>подржаће два партнера и Град Београд у иницирању процеса и у јавној расправи о значају и релевантности прихватања ПОУС као документа у ширем контексту одрживог развоја.</p> <p>Процес планирања ОУС биће спроведен око три кључна елемента, као што је описано у наставку.</p>
<b>Исход 1.1</b>	<b>Одређивање потенцијала успешног ПОУС</b>
Одређивање потенцијала успешног ПОУС	<p>На почетку процеса планирања ОУС неопходно је одредити потенцијал елаборирања успешног ПОУС. Ово зависи од многих унутрашњих и спољашњих фактора који дају општи оквир процесу планирања и имплементацији плана.</p> <p>У наставку су описане кључне активности у припреми процеса ПОУС.</p> <p><b>Исход 1.1.1: Посвећеност кровним принципима одрживе мобилности</b></p> <p>План урбаног саобраћаја може бити сматран одрживим само ако узме у обзир одређене економске, социјалне и критеријуме животне средине. Свеprisутно разумевање и посвећеност принципима одрживости је сам темељ планирања који омогућује успешну оријентацију процеса развоја ПОУС ка укупном стратешком циљу.</p> <p><b>Исход 1.1.2: Процена утицаја регионалног/националног оквира</b></p> <p>ПОУС се ради за ниво Града Београда. Ипак, он се налази у оквиру ширег регионалног или националног контекста планских активности на пољу урбане мобилности. Овај оквир чине закони, начини финансирања, или стратегије вишег ранга за просторни и саобраћајни развој (нпр. Национални саобраћајни мастер план и сл.). Кључно је проценити утицај регионалног/националног оквира како би се у потпуности искористиле могућности и избегли каснији конфликти са властима вишег ранга.</p> <p><b>Исход 1.1.3: Вршење аутоевалуације</b></p> <p>Самоевалуација на почетку процеса планирања је неопходна због идентификације јаких и слабих страна и сагледавања сопственог потенцијала за спровођење процеса планирања ОУС. Она такође помаже да се одреди како ће процес изгледати у сопственом локалном контексту.</p> <p><b>Исход 1.1.4: Преглед доступности ресурса</b></p> <p>Питање доступности ресурса за одвијање процеса планирања ОУС и за мере имплементације је у блиској вези са самоевалуацијом. Ово укључује људске (постојеће особље и способности) и финансијске ресурсе. Без довољно ресурса веома је тешко успешно спровести ПОУС. За већину јавних служби специфичне способности потребне за креирање ПОУС премашују капацитете њиховог особља. Иако се у пракси често за ове потребе ангажују спољни стручњаци за конкретне техничке задатке, требало би усвојити дугорочну перспективу, повезану са појачаном сарадњом актера. Циљ је повиновати се тренутним стручним потребама али и управљати одрживим развојем потребних капацитета међу локалним актерима.</p>



### **Исход 1.1.5: Дефинисање базичне секвенце активности**

Обезбеђивање „правог“ темпирања је кључ успеха. Кораци и етапе у процесу планирања ОУС се делимично међусобно условљавају – међузависности треба пажљиво превести у хронологију која испуњава све логичке захтеве процеса и која је хармонизирана са локалним условима.

Такође је круцијално размотрити текуће активности планирања и креирања политике када се темпира процес доношења ПОУС. Изборни периоди, периоди доношења закона и правилника, те друге планске активности могу да имају пресудан утицај на процес, пошто утичу на институционални контекст (нпр. промене надлежних за доношење одлука, промене законске регулативе).

### **Исход 1.1.6: Идентификовање кључних актера**

Идентификовање кључних актера и разумевање њихове улоге и позиције у процесу значајни су услови за достизање укупних циљева ПОУС. Ово може помоћи у откривању потенцијалних конфликта и коалиција између актера, и какав ће утицај имати на ПОУС у смислу географске покривености, интеграције политика, доступности ресурса и укупног легитимитета. Све ово је неопходно за развијање погодних начина опхођења према доминантним или slabим актерима, као и за посредничке позиције.

## **Исход 1.2**

### **Дефинисање развојног процеса и обухвата плана**

Процес планирања ОУС треба да буде усклађен са локалном ситуацијом. Кључни корак у овоме је дефинисање географског обухвата плана, који би у идеалном случају требало да се поклопи са функционалном територијом Града Београда. Сарадња међу актерима и интеграција политика су друга поља на која би требало обратити пажњу у овој фази, што би требало да бдуе закључено споразумом о плану рада и управним аранжманима.

#### **Исход 1.2.1: Поглед иза граница и одговорности**

ПОУС мора да се односи на специфичну територију за коју се доноси. Пошто општеприхваћена дефиниција урбане агломерације никад неће постојати, потребан је договор свих актера о најпогоднијој просторној покривености. Са једне стране, за ово је потребно узети у обзир површину над којом су локалне или регионалне власти надлежне, а са друге стране треба размотрити и постојеће шаблоне мобилности, тако да се у идеалним условима покрије цела агломерација. Договор на политичком нивоу о погодном обухвату плана и одговорностима неопходан је предуслов за ПОУС.

#### **Исход 1.2.2: Омогућавање политичке координације кроз сарадњу актера**

Главни недостатак планирања урбаног саобраћаја данас је недостатак координације између политика и организација, далеко иза интеграције транспортних модалитета (на пример координација са планирањем намене земљишта, заштитом животне средине, социјалном инклузијом, економским развојем, безбедношћу, здравством, образовањем, информатичким технологијама). Хватање у коштац са овим недостатком представља велики изазов за ПОУС, али и главни извор иновација и унапређивања.

#### **Исход 1.2.3: Планирање и ангажовања актера и грађана**

Рад са актерима може се сматрати честом праксом, па ипак најчешће само поједини актери доносе одлуке у планирању. Веома је важно укључити све типове актера у процесу доношења ПОУС, те имати у виду њихове нарочите захтеве. Ово помаже доношењу легитимитета плану, као и побољшању његовог квалитета. Ангажовање актера подржава развој ефикаснијег и исплативијег плана. Неопходна је стратегија како би се омогућило ангажовање актера, базирана на разним форматима и техникама у раду са надлежнима, приватним сектором,

Дефинисање  
развојног процеса  
и обухвата плана

	<p>организацијама цивилног друштва, те свима заједно.</p> <p>Грађани су посебна подгрупа актера. Њихово учешће у планирању је фундаментална дужност локалних власти када је у питању обезбеђивање легитимитета и квалитета одлука које се доносе. Укључивање грађана у планирање такође је и обавеза наведена у ЕУ директивама и међународним конвенцијама.</p> <p><b>Исход 1.2.4: Споразум о плану рада и управним аранжманима</b></p> <p>Развој и имплементација ПОУС комплексан је процес. Иако се ПОУС заснива на постојећим планерским праксама, он ће такође изискивати и хватање у коштац са новим задацима те измене одређених процедура и садржаја. Биће неопходно радити преко постојећих граница, те оптимизовати и трансформисати постојеће процесе планирања.</p> <p>Сви актери који имају улогу у развоју и спровођењу плана морају у потпуности да разумеју ко шта и кад ради. Ови управни аранжмани морају бити политички одобрени како би се омогућила „сигурност акција“. План рада треба да прецизира све неопходне прекретнице за развој ПОУС.</p>
<p><b>Исход 1.3</b></p> <p><b>Анализа мобилности и развој сценарија</b></p> <p><b>Анализа мобилности и развој сценарија</b></p>	<p>Последњи елемент ПОУС је анализа стања у мобилности и развој сценарија за могућу будућу мобилност. Ово омогућава постављање циљева на рационалан и транспарентан начин.</p> <p>Као прво, потребна је опсежна анализа. Ово је важан детаљ, пошто се тиме омогућава развој различитих сценарија. Они ће помоћи у схватању како ће урбана мобилност потенцијално изгледати у будућности.</p> <p><b>Исход 1.3.1: Припрема анализе стања</b></p> <p>Пре доношења будућих политичких одлука, неопходно је познавати тренутно стање. На пољима урбаног саобраћаја и мобилности, ово знање је обично веома фрагментирано те непотпуно. Информације и податке потребно је сакупити и поставити као комадиће слагалице, како би се видело шта се догађа и како би се уочили проблеми. Ипак, оваква анализа је неопходна и за дефинисање политика и обезбеђивање базе на основу које ће се оцењивати напредак. Анализа би требало да је што свеобухватнија, али је потребно и да буде спроведена у складу са постојећим ресурсима.</p> <p><b>Исход 1.3.2: Развој сценарија</b></p> <p>Сценарији омогућавају актерима боље разумевање вероватних комбинованих ефеката које ће мере предвиђене у оквиру ПОУС имати. Илустровањем различитих будућих ситуација, могуће је посебно оценити последице постојећих трендова, мера које су већ предвиђене и нових политичких одлука.</p> <p>Испитивањем ефеката оваквих сценарија омогућава се постављање реалистичних циљева за индикаторе резултата.</p>
<p><b>Исход 2</b></p> <p><b>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!</b></p> <p><b>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!</b></p>	<p><b>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!</b></p> <p>Бицикличке стазе тренутно примарно служе рекреационим потребама и налазе се уз Саву и на Ади Циганлији. Додатне рекреационе стазе планиране су од Београда до Обедске баре, Авале и Умке, као и неке додатне стазе на Новом Београду. У оквиру овог пројекта предложићемо обележавање бицикличких стаза на улицама у централном делу града које су специјално идентификоване због својих могућности за безбедан пролаз бициклиста и повољних услова. Отварање ових стаза пратиће медијска кампања која ће промовисати употребу бицикала. У њу ће бити укључен програм који приказује користи промовисања употребе бицикала кроз путујуће манифестације које за циљ имају дизање свести и обезбеђивање подршке, као и обуку из вожње, одржавања бицикала и безбедности.</p>

	<p>Како студија о употреби бицикала већ постоји (припремио је Секретаријат за саобраћај), УНДП ће пружити подршку употреби бицикала кроз припрему кампање јавног информисања која ће не само промовисати ово саобраћајно средство, него се бавити и безбедносним аспектима учешћа двоточкаша у саобраћају и њихових корисника.</p> <p><b><i>Ова активност спровешће се кроз четири кључна елемента, као што је описано у наредним секцијама.</i></b></p>
<b>Исход 2.1</b>	<b>Припрема ГПРС бициклических мапа</b>
<b>Припрема ГПРС бициклических мапа</b>	<p>Да би се постојећа инфраструктура безбедно користила припремиће се ГПС мапа. Ова мапа ће бити дељена бесплатно кроз разне канале, укључујући и промотивну кампању и прилику да се постави на интернет сајту посвећеном акцији. Мапа ће такође указати на интересантна места за туристе, места где корисници могу да паркирају изнајмљене бицикле, као и места за одмор.</p>
<b>Исход 2.2</b>	<b>Припрема интернет сајта посвећеног употреби бицикала</b>
<b>Припрема интернет сајта посвећеног употреби бицикала</b>	<p>Кампања ће бити базирана на интернету. Изазов развијања стабилног веб-система који сви могу да користе не треба потценити. Биће припремљене дигиталне мапе које приказују бициклическе стазе у Београду, а бесплатни примерци биће подељени свим заинтересованим грађанима. Грађанима ће бити омогућено да допринесу мапама на интернету и обогате их најновијим садржајима. Интернет ће се такође користити као платформа на којој бициклисти могу да поставе своје блогове, размењују информације, те служи као комуникациона платформа за рекреациону употребу бицикала.</p>
<b>Исход 2.3</b>	<b>Кампања за употребу бицикала „Возимо бицикл у Београду!“</b>
<b>Кампања за употребу бицикала „Возимо бицикл у Београду!“</b>	<p>Један од циљева бициклическе кампање је промена понашања грађана ка одабиру најефикаснијег саобраћајног средства. У овом случају жеља за променом понашања је јасна: више ходања и више коришћења бицикла, а мање коришћење моторних возила. Коришћење јавног превоза уместо личних возила, у комбинацији са пешачењем/употребом бицикла такође спада у општи циљ енергетске уштеде и смањеног утицаја на животну средину.</p> <p>Осмишљено је да кампања укључи најмлађу популацију, ученике и студенте, запослене и старије. Највећа пажња биће посвећена студентима, младима и запосленима, пошто су ово групе које највише учествују у градском саобраћају и на њихову свест треба утицати. Предшколска и школска група биће посебно циљане кроз другу активност, „Безбедни путеви до школе“. Групе грађана које већ користе бицикле или пешаче кроз град такође ће учествовати у кампањи, пошто су они најбољи амбасадори и промотери „зелених“ модела. Такође је важно показати онима који пешаче или возе бицикл да су направили прави избор, те их због тога наградити. Кампања и понашање људи из циљне групе имаће директан утицај на људе који се налазе у околини циљне групе.</p> <p>Директна комуникација ће бити употребљена ради идентификовања циљних група, као и упитници који ће бити дистрибуирани посебно у компанијама и институцијама које се налазе на Новом Београду, због постојања бициклическе инфраструктуре. Ови упитници ће допринети идентификовању особа које могу да буду конкретни амбасадори у промовисању употребе бицикла.</p> <p>Људи који имају навику коришћења бицикла и који већ бициклом долазе на посао могу да постану амбасадори у кампањи доласка бициклом на посао. Мотивисани професори могу да буду амбасадори у кампањи доласка у школу пешице.</p> <p>Рекламе – посебно ТВ рекламе – могу бити ефикасне, али су често прескупе за буџет кампање. Ипак, неке медијске куће су вољне да буду спонзори и да дају простор јефтино или бесплатно. Ове могућности биће истражене на почетку кампање, у фази дизајнирања, при прецизирању метода промовисања и</p>

материјала који ће се користити, те њиховог квалитета и квантитета.

Циљним групама се такође мође прићи штампаним материјалом. Требало би користити најучљивије канале – школе када су циљна група ученици, а послодавци у случају кампање доласка на посао бициклом. У оквиру писане комуникације са публиком, посебну пажњу треба усмерити на то да порука буде јасна и примамљива. Такође треба размотрити потребу постављања локалне поруке на материјалима за кампању.

Такође ће се штампати мапа бицикличких стаза, на којој ће бити назначена интересантна места за обиласке или одмор. Као и остали материјал, могу бити широко дистрибуиране кроз кампању јавног информисања, користећи дневну штампу ради бржег оптицаја.

Штампа је очигледан канал. Слање саопштења кошта врло мало, а може много да донесе, уколико новине процене садржај довољно занимљивим.

Такође треба предвидети додељивање награда током кампање. Бициклички рачунари (мање направе које показују брзину кретања, број пређених километара на бициклу, и сл.) су се показали као значајан мотивациони фактор за људе који су почели да користе бицикл. Педометри (бројачи корака) имају сличан ефекат у пешачким кампањама.

Зима и „ружно време“ су лоши периоди за бицикличке кампање, и у идеалним околностима их треба избегавати (као и у пешачким кампањама), како би се учесницима понудило најбоље могуће искуство пешачења или вожње бициклом. Због тога ће кампања почети на пролеће 2012. и трајати до краја сезоне, односно до момента када ће се бицикли ускладиштити пре зиме.

Ради добијања веће пажње, кампања ће настојати да идентификује неку познату личност која већ користи бицикл и која је погодна за промовисање кампање.

Евалуација кампање обавиће се на основу комплета индикатора који се могу наћи у упитнику. Евалуација ће бити посебан пројекат који ће бити спроведен током кампање, као и на крају кампање, како би се заокружили резултати и достигнућа кампање.

## Исход 2.4

### Европска недеља мобилности

Европска недеља мобилности (ЕНМ) је годишња кампања одрживе урбане мобилности, организована од стране градских мрежа EUROCITIES (координатор), ENERGIE-CITES и CLIMATE ALLIANCE, уз политичку и финансијску подршку Европске комисије, Генералног директората за животну средину.

Циљ кампање, која се оджава од 16. до 22. септембра сваке године, је охрабривање локалних власти у Европи за увођење и промовисање одрживих саобраћајних мера и позивање грађана да користе алтернативе приватним возилима. Недеља кулминира „У град без мог аута!“ догађајем званично најављеним за 22. септембар, када градови који учествују издвоје један или више квартава одвојених за саобраћај искључиво пешака, бициклиста и јавног саобраћаја током целог дана.

Од увођења 2002. године, утицај ЕНМ је јачао како у Европи, тако и у свету. Рекордан 2181 град учествовао је у акцији 2009, званично укључивши готово 237 милиона Европљана у кампању. Укупно је спроведена 4441 перманентна мера, углавном се фокусирајући на инфраструктуру за бицикliste и пешаке, смиривање саобраћаја, унапређивање приступа саобраћају и јачање свести о одрживом саобраћају.

Локалне власти се подстичу на учествовање у ЕНМ регистровањем догађаја који би обележио недељу мобилности и Даном без аутомобила у центру града. До сада

### Европска недеља мобилности

	<p>Београд није учествовао у овим догађајима, а кроз учешће би се ојачала свест јавности о одрживој мобилности. Пројект предвиђа организовање ових догађаја једном годишње током трајања пројекта. Осмишљавање догађаја спровешће се у складу са темом коју предложе организатори.</p>
<p><b>Исход 3</b></p>	<p><b>Безбедно до школе</b></p> <p>„Безбеднији путеви до школе“ ће постати део Плана за одрживи урбани саобраћај који ће бити припремљен у току наредне три године (најкасније до 2014.) и стриктно се односи на унапређивање безбедног кретања пешака.</p> <p>Пројекат ће бити заједнички развијен од стране градског секретаријата за саобраћај и више одабраних основних школа, а у сарадњи са Министарством образовања и релевантним удружењима грађана.</p> <p>Током прве фазе (коју изводи Секретаријат за саобраћај) спровешће се истраживање које ће идентификовати типологију корисника путева и узрока несрећа у околини више школа. На основу достигнућа из ове фазе, пројекат ће настојати да прошири иницијативу на још један број школа (до 15). Како би се поспешило пешачење до школа, биће организована „педибус“ путовања, којима ће деца у организованим групама долазити до школа фиксираним трасама сличним аутобуским по томе што ће имати одређено полазиште, успутне станице и коначно одредиште. Тако ће постојати место сусрета деце на почетку трасе, као и више успутних станица, све до коначног одредишта - школе. Пројекат ће настојати да идентификује најбољу трасу у сарадњи са родитељима.</p> <p>Кампање информисања ће помоћи у ширењу постигнутих резултата, као и у настојању да се више родитеља/деце укључи у акцију.</p> <p>Прелиминарну студију и анализу имплементације плана мобилности у коју ће бити укључене школе, родитељи и ђаци израдиће Секретаријат за саобраћај. Пројекат ће у овој фази подржати промовисање / кампању јавног информисања која ће уследити након припремне фазе, описане раније. Безбедне зоне ће бити идентификоване и означене за школе које су претходно одређене у студији Секретаријата за саобраћај, како би се омогућио приступ школама кроз појачавање сигнализације и скретање пажње осталим учесницима у саобраћају.</p> <p>Кампања ће бити сачињена од штампаних летака и брошура, које ће се делити родитељима при довођењу/одвођењу деце у/из школе.</p> <p>У истим школама, током редовних месечних састанака одржаних са родитељима, биће искоришћена прилика да се родитељи едукују о користима употребе економски и еколошки погодних видова саобраћаја.</p> <p>Организоваће се и састанци са представницима школа и локалне самоуправе ради активирања и организовања „педибуса“.</p> <p>Прикупљање података и евалуација ће бити спроведени уз помоћ упитника које ће бити подељени ученицима и родитељима у школама које ће учествовати у пројекту. Прикупиће се и статистички подаци о саобраћајним токовима и незгодама у околини школа. Ови подаци биће употребљени да би се оценила ефикасност предузетих мера.</p>
<p><b>Исход 3.1</b></p>	<p><b>Студија о школама које ће учествовати у програму</b></p>
<p><b>Студија о школама које ће учествовати у програму</b></p>	<p>Предвиђено је да се ова активност спроведе у две фазе, где ће прва бити наслоњена на студију коју ће урадити Секретаријат за саобраћај. Активности на промоцији биће вршене кроз јачање свести о безбедним путевима до школе, као и кроз обуку одабраних инструктора. У другој фази биће урађена друга студија у оквиру пројекта, са циљем повећања броја школа које су покривене програмом. Извршиће се анализа навика родитеља која возе децу до одабраних школа, и у складу са тим дизајнираће се мапе са предлозима најбезбеднијих путева. Ови</p>



	путеви биће адекватно обележени и демо пројекат ће бити организован у неким школама са педибусевима или чак уз затварање улица око школе за саобраћај пре почетка и по завршетку наставе.
<b>Исход 3.2</b>	<b>Радионице са децом „Бициклическе лабораторије“</b>
Радионице са децом „Бициклическе лабораторије“	Паралелно, одржаће се „Лабораторија за поправку бицикала“, на којој ће се од стручњака учити како се бицикли поправљају (провера кочница и точкова).
<b>Исход 3.3</b>	<b>Кампања јавног информисања „Безбедни путеви до школе“</b>
Кампања јавног информисања „Безбедни путеви до школе“	<p>Кампање комуникације и ширења вести:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Биће развијен интернет сајт посвећен користима пешачења / употребе бицикала и најбезбеднијим путевима које родитељи могу одабрати за децу, као и информацијама о „педибусевима“ у крају.</li> <li>• Организоваће се више курсева обуке у сарадњи са средњом саобраћајном школом, ради бољег знања и образовања деце о безбедности у саобраћају; као награду за учешће у овим пилот пројектима, деца ће добијати дипломе које их проглашавају „бициклическим“ на крају компоненте пројекта.</li> <li>• Најмлађа популација ће активно учествовати у Недељи мобилности ЕУ кроз демонстрацију наученог у тој години (2011/2012) о безбедној употреби бицикала у организованој паради која ће се кретати симулираним раскрсницама и улицама на локацији у Београду која ће бити одређена.</li> <li>• Кампања безбедности у саобраћају и одрживости саобраћаја биће организована кроз такмичење у цртању и укључиће доделу награда.</li> <li>• Кампања о безбедности и утицају на околину ће такође укључити и тинејџере и адолесценте који користе бицикле на путу до школе, као и оне који употребљавају моторизоване двоточкаше у саобраћају. Организоваће се обука у више средњих школа, а штампани материјали ће бити дистрибуирани у широком опсегу.</li> <li>• Кампања ће такође укључити медијско покривање већине промотивних активности. Предвиђају се и интервјуи за главне ТВ канале у којима ће учествовати широк круг актера (деца, ученици средњих школа, наставници/професори, родитељи, НВО, саобраћајне асоцијације, удружења возача, локалне власти, итд).</li> <li>• Организоваће се више округлих столова / радионица на тему учешћа горенаведених група.</li> </ul> <p>Активност ће почети у трећем кварталу 2011. и трајаће све до краја 2013. године.</p>
<b>Исход 4</b>	<b>Јачање капацитета</b>
Јачање капацитета	<p>Еко-вожња унапређује безбедност на путевима и квалитет локалне и глобалне животне средине, те штеди гориво и укупне трошкове. Све три користи су значајне за ширење еко-вожње. Различите користи омогућавају приближавање еко-вожње различитим актерима и пољима и њиховим активностима.</p> <p>Еко-вожња додатно доноси директну корист возачима и путницима: више комфора и опуштенију атмосферу.</p> <p>Обука за еко-вожњу доводи до директног смањења потрошње горива за до 20% после обуке и 5% дугорочно. Европски програм за климатске промене израчунао је потенцијал уштеде кроз еко-вожњу на барем 50 милиона тона емисија CO<sub>2</sub> у Европи до 2010, што би довело до уштеде од око 20 милијарди еура.</p> <p>2000. је обука за еко-вожњу у аустријској аутобуској компанији Нигбус умањила потрошњу горива за 5% на свакодневном нивоу. Ефекат се повећао на 7% 2001. године.</p> <p>Еко-вожња смањује буку и загађење ваздуха. Бука коју производи мотор једног аутомобила који ради на 4000 обрта по минути једнака је буци коју производе 32</p>

ауомобила на 2000 обртаја у минути. Тиме еко-вожња умањује један од главних проблема саобраћаја у урбаним зонама.

Еко-вожња је прилагодљив, штедљив и безбедан начин вожње. Обука из еко-вожње налаже возачима да возила користе другачије и достигну потенцијале прилагодљивом вожњом укључујући предвиђање саобраћајних ситуација и економичних начина коришћења степена преноса и кочница.

Возачи који прожу обуку из еко-вожње умање своју потршњу горива.

Еко-вожња не изискује било какве инвестиције у опрему, пошто практично сви нови аутомобили имају технологију која омогућава еко-вожњу. Обука се састоји од теоријског и практичног дела. Ефекти еко-вожње могу се израчунати електронском опремом која бележи потрошњу горива, брзину и време у вожњи пре и после обуке, као и кроз бележење резултата од стране возача у посебном дневнику.

Претходне студије показале су да се позитивни ефекти еко-вожње смањују како време одмиче од обуке. Возачи имају тенденцију враћања старим навикама, чиме се ефикасност потрошње горива смањује, а возачи мање примењују знања о економичнијој употреби промена степена преноса и кочница. Ради оптималних резултата потребно је периодично понављати часове обуке.

Пре овог пројекта није било покушаја увођења еко-вожње у пилот студијама или обукама у Србији. Ова мера је права новина у Србији, у погледу стандардног програма који се обрађује у ауто-школама, средњим саобраћајним школама, те примене од стране професионалних возача.

По завршеној обуци биће урађена евалуациона/мониторинг студија како би се проценили резултати добијени кроз ову меру. Евалуациона студија биће припремљена у складу са индикаторима дефинисаним у дизајну ове мере.

#### Исход 4.1

#### **Програм обуке инструктора о еко-вожњи за Градско саобраћајно предузеће Београд**

Пројекат ће се стога фокусирати на програм обуке инструктора за еко-вожњу, у којем ће одабрана група од 20 људи похађати програм обуке и добити сертификате за инструкторе. Ову групу чиниће стално запослени у ГСП Београд, професори средње саобраћајне школе, као и професионални возачи запослени у Граду Београду.

Похађајући овај програм ових 20 људи добиће могућност даље обуке својих колега из еко-вожње. Основни разлог овоме је пружање одрживости овом пројекту и мера које се примењују. Током трајања пројекта издаће се препоруке Граду Београду и средњој саобраћајној школи за оснивање центра који би нудио обуку из еко-вожње осталим категоријама возача, професионалним и приватним. Ипак, без обучавања већег броја запослених у локалној самоуправи – те стварања већег интереса код већине запослених и без понуђених додатних периодичних часова обуке, користи еко-вожње ће бити ограничени у временском трајању и обиму.

Циљ је доделити сертификате групи од 20 будућих инструктора за еко-вожњу, чиме ће се добити на одрживости пројекта, те смањењу емисија, повећању свести и прихватању нових техника вожње.

Еко-вожња се често сматра ефикасном методом смањења потрошње горива – често у опсегу од 10% до 15% - спроведеном кроз обуку возача о ефикаснијем, прилагођеном и безбедном начину вожње. Еко-вожња не изискује инвестирање у опрему, пошто практично сви нови аутомобили имају уграђену технологију која омогућава еко-вожњу. Еко-вожња учи возаче да користе овај уграђени потенцијал кроз прилагођену вожњу, предвиђање саобраћајних ситуација и економичан начин употребе степена преноса и кочница.

Оваква обука се фокусира на унапређеним техникама расподеле возила, наплате карата и управљања проходима. Биће наглашене предности координисања распореда, укључујући темпиране интермодалне трансфере и приоритизацију

#### **Програм обуке инструктора о еко-вожњи за Градско саобраћајно предузеће Београд**

сигнала, уз обуку о новим оперативним процедурама за имплементацију ових система. Локални консултанти из области саобраћаја обавиће обуку, уз асистенцију међународних експерата са искуством планирања саобраћаја, развоја предузећа и операција. Очекује се да ће се међу полазницима обуке наћи двадесетак менаџера те нижих запослених у аутобуском, трамвајском и тролејбуском сектору, као и одабрана група људи из градског секретаријата за саобраћај. Предвиђено је да се обука одржи кроз радионице, вежбе у учионицама и демонстрације на терену, те да траје неколико недеља.

Циљ програма еко-вожње је да се стимулишу индивидуални возачи, професионални шофери и власници возних паркова за ефикасније понашање при куповини и вожњи, што би водило ка смањењу емисија CO<sub>2</sub>.

Програм еко-вожње обраћа пажњу на пет кључних питања:

- **Програм обуке возача:** како би досегли до више возача, принципи еко-вожње ће бити интересани у програме ауто-школа и теоријски тест вожње. Инструктори вожње би прошли обуку еко-вожње.
- **Додатна обука лиценцираних возача:** субвенционисана обука за групе професионалних возача. Развој симулатора вожње који би био употребљаван на конференцијама или радионицама, те екстензивна медијска кампања на телевизији, радију и интернету.
- **Уграђени уређаји за уштеду горива:** стимулисање набавке и употребе уређаја у колима као што су економетри и уређаји контроле брзине кроз пореске олакшице за које програм лобира. Програм је подигао јавну свест о овим уређајима кроз кампање и демонстрационе програме.
- **Притисак у гумама:** демонстрација, обука, провере стања гума и јавна кампања за подизање свести о потреби за редовним контролама притиска у гумама.
- Потрошачко понашање: очекује се да програм стимулише куповину ефикаснијих возила кроз дизање свести потрошача о еко-вожњи кроз програм обуке у ауто-школама, обуку о начину вожње и јавне кампање.

Обуком ће бити обухваћено 20 људи из различитих институција:

- ГСП Београд, 10 запослених, професионални возачи који ће бити обучени да даље обучавају возаче
- Средња саобраћајна школа у Београду, три професора ће похађати обуку
- Град Београд ће одабрати седам својих возача за обуку.

<b>Исход 4.2</b>	<b>Мониторинг ефеката обуке еко-вожње</b>
<b>Мониторинг ефеката обуке еко-вожње</b>	По завршеној обуци биће урађена евалуациона/мониторинг студија како би се проценили резултати добијени кроз ову меру. Евалуациона студија биће припремљена у складу са индикаторима дефинисаним у дизајну ове мере.
<b>Исход 4.3</b>	<b>Водич студије случаја као помоћ за репликацију пројектних елемената</b>
<b>Водич студије случаја као помоћ за репликацију пројектних елемената</b>	Приступ развијању одрживог саобраћајног оквира у Београду биће сагледан и уобличен као водич студије случаја. Преглед ће бити специјално припремљен како би доносиоцима политика на националном нивоу омогућио да лакше сагледају вредност специфичних елемената одрживости за интегрисано планирање намене земљишта и саобраћаја, укључујући бициклистичке стазе и паркинг просторе, интермодалност (за олакшавање трансфера), приступ, итд. Ова активност биће комбинована са активношћу 4.2 за јачање капацитета за развој регулатива. Предвиђено је да ће ширење наученог бити вредно за катализовање репликације пројекта у другим деловима Србије, те потенцијално другде у региону.
<b>3.5</b>	<b>Ресурси и буџет</b>



<p><b>Исход 1</b></p> <p><b>Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу</b></p>	<p>За имплементацију исхода 1, <b>Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу, издвојен је четворогодишњи буџет од 256.000 US\$.</b></p> <p>Потребни ресурси за имплементацију ове активности примењују и међународну и локалну експертизу.</p>
<p><b>Исход 2</b></p> <p><b>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства</b></p>	<p>За имплементацију исхода 2, <b>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства, издвојен је четворогодишњи буџет од 171.000 US\$.</b></p> <p>Потребни ресурси за имплементацију ове активности примењују и међународну и локалну експертизу.</p>
<p><b>Исход 3</b></p> <p><b>Безбедно до школе</b></p>	<p>За имплементацију исхода 3, <b>Безбедно до школе, издвојен је четворогодишњи буџет од 179.000 US\$.</b></p> <p>Потребни ресурси за имплементацију ове активности примењују и међународну и локалну експертизу.</p>
<p><b>Исход 4</b></p> <p><b>Јачање капацитета</b></p>	<p>За имплементацију исхода 4, <b>Јачање капацитета, издвојен је четворогодишњи буџет од 132.000 US\$.</b></p> <p>Потребни ресурси за имплементацију ове активности примењују и међународну и локалну експертизу.</p>
<p><b>Примедба:</b></p>	<p>Детаљан преглед буџета налази се у Анексу 1</p>
<p><b>3.6</b></p>	<p><b>Претпоставке и ризици</b></p>
<p><b>Исход 1</b></p> <p><b>Интегрисано планирање саобраћаја и намене простора на метрополитенском нивоу</b></p>	<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 осталих који ће тек бити идентификовани) 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> <p>Институције за урбано и саобраћајно планирање морају се обавезати да раде заједно.</p>
<p><b>Исход 2.1</b></p> <p><b>Припрема ГПРС бициклистичких мапа</b></p>	<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>

<p><b>Исход 2.2</b></p> <p><b>Припрема интернет сајта посвећеног употреби бицикала</b></p>	<p>Нема ризика у вези са имплементацијом ове активности, постоји једино питање одрживости.</p> <p>Могућ недостатак воље и разумевања Секретаријата за саобраћај о одржавању сајта и после 2014. (крај пројекта) ће можда утицати на одржавање и даљи континуитет за кориснике бицикала у граду.</p>
<p><b>Исход 2.3</b></p> <p><b>Кампања за употребу бицикала „Возимо бицикл у Београду!“</b></p>	<p>Паралелно са овим пројектом у току је НВО иницијатива за успостављање сервиса изнајмљивања 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 ће координација ова два пројекта неће функционисати. Ипак, овај ризик неће имати утицаја на укупну имплементацију овог пројекта, као и на укупне циљеве.</p>
<p><b>Исход 2.4</b></p> <p><b>Европска недеља мобилности</b></p>	<p>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 (избори се очекују крајем 2011. или почетком 2012). 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.</p>
<p><b>Исход 3.1</b></p> <p><b>Студија о школама које ће учествовати у програму</b></p>	<p>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.</p>
<p><b>Исход 3.2</b></p> <p><b>Радионице са децом „Бициклическе лабораторије“</b></p>	<p>Ризици су слични, ако не и исти као и претходно описани.</p> <p>Недостатак мотивације родитеља да дозволе деци да учествују на Бициклическим лабораторијама.</p>
<p><b>Исход 3.3</b></p> <p><b>Кампања јавног информисања „Безбедни путеви до школе“</b></p>	<p>Ризици су слични, ако не и исти као и претходно описани.</p> <p>Недостатак интересовања родитеља за учешће у јавним расправама.</p>
<p><b>Исход 4.1</b></p>	<p>Еко-вожња је новина у Србији и у Београду, посебно за професионалне возаче. Пракса показује да су полазници курса обично невољни да прихвате иновације,</p>

<p><b>Програм обуке инструктора о еко-вожњи за Градско саобраћајно предузеће Београд</b></p>	<p>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.</p>
<p><b>Исход 4.2</b></p> <p><b>Мониторинг ефеката обуке еко-вожње</b></p>	<p>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.</p>
<p><b>Исход 4.3</b></p> <p><b>Водич студије случаја као помоћ за репликацију пројектних елемената 3</b></p>	<p>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.</p>
<p><b>Примедба</b></p>	<p>Више детаља налази се у Анексу 2, Матрици логичког оквира.</p>
<p><b>3.7</b></p>	<p><b>Управљање и координациони аранжмани</b></p>
<p><b>Институционални аранжмани</b></p>	<p>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.</p>
<p><b>Аранжмани пројектне имплементације</b></p>	<p>Пројекат ће на националном нивоу извршавати Министарство животне средине, рударства и просторног планирања. Министарство поставља вишег званичника на место Националног пројектног директора (НПД). НПД обезбеђује пуну подршку владе за пројекат.</p> <p>Јединица за спровођење пројекта ће бити установљена и састављена од националног пројектног менаџера (НПМ) и пројектног тима. НПМ ће бити изабран у складу са УНДП правилима, како би управљао имплементацијом пројекта. Биће базиран у Београду. Он/а ће подносити извештаје УНДП стручњаку за питања енергије и животне средине. Биће задужен 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 ће такође координисати пројектне активности са релевантним државним институцијама, те се редовно консултовати са другим актерима у пројекту.</p> <p>Укупно управљање ће бити у рукама Пројектног одбора (ПО). Детаљна структура ПО приказана је у наставку. УНДП ће бити заступљен у ПО. ПО ће бити задужен за</p>

доношење управних одлука за пројекат, посебно када пројектни менаџер затражи усмеравање. Имаће 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 ће се старати о намени потребних ресурса. Такође ће имати улогу у разрешавању било каквих сукоба у оквиру пројекта, те преговарати о могућим решењима са спољним институцијама. Такође, ПО ће одобрити 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“. Очекује се да ће Министарство животне средине, рударства и просторног планирања поставити 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 имаће 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 обављаће 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.

Перманентно језгро техничког особља пројекта је главни експерт за одрживи саобраћај. Он/а надгледа тим националних стручњака, који ће спроводити специфичне активности пројекта на локалном нивоу.

Пројектни тим ће идентификовати националне експерте и консултанте, те по потреби и међународне експерте за потребе техничког посла. Националне и међународне компаније такође могу бити укључене у имплементацију пројекта. Ови консултанти и компаније биће ангажовани по стандардним процедурама УНДП за имплементацију НИМ пројекта. УНДП Србија ће обезбедити специфичне сервисе подршке за реализацију пројекта кроз административну или финансијску службу, уколико буде потребе.

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

<b>3.8</b>	<b>Финансијски споразуми</b>
<b>Финансијски аранжмани</b>	<p><b>Укупни буџет:</b> 7.451.951 US\$</p> <p><b>Издвојена средства:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GEF 950.000 US\$</li> </ul> <p><b>Контрибуције у услугама:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Град Београд 4.242.915 US\$</li> <li>• Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу 2.259.036 US\$</li> </ul>
<b>3.9</b>	<b>Мониторинг, оцењивање и евалуацијски аранжмани</b>
<b>Мониторинг аранжмани</b>	<p>УНДП представништво у Србији (УНДП-ЦО), уз подршку УНДП/ГЕФ регионалне јединице за координацију из Братиславе, имаће дужност вршења мониторинга и евалуације пројекта, у складу са УНДП и ГЕФ процедурама. Матрица логичког оквира у трећем делу пружа индикаторе перформанси и утицаја за имплементацију пројекта, уз одговарајуће начине провере. Уређаји праћења користеће се као инструменти за мониторинг прогреса ефикасности менаџмента. План мониторинга и евалуације садржи: уводни извештај, преглед имплементације пројекта, тромесечне и годишње извештаје, евалуацију на средини пројекта и финалну евалуацију. Наредни део описује главне компоненте плана мониторинга и евалуације и индикативне процене трошкова у вези са овим активностима. Пројектни план евалуације и мониторинга представља се у уводном извештају по заједничком усаглашавању индикатора, начина провере, те пуне дефиниције одговорности пројектног особља на овом плану.</p> <p><b>Уводна фаза пројекта</b></p> <p>Уводна радионица се одржава уз присуство пуног пројектног тима, представника владе, кофинансијера и УНДП Србија, те представника УНДП-ГЕФ регионалне јединице за координацију (Братислава). Кључни циљ радионице је помоћ пројектном тиму у разумевању и преузимању циљева пројекта, те припрема првог годишњег плана рада пројекта и ревизија и финализација матрице логичког оквира. Посао садржи ревизију матрице логичког оквира (индикатори, начини провере, претпоставке и очекивани исходи), обезбеђивање додатних детаља и евентуално вршење измена, те финализовање годишњег плана рада са мерљивим индикаторима извођења. Уводна радионица такође: (1) упознаје пројектно особље са УНДП-ГЕФ тимом који ће подржавати имплементацију пројекта; (2) детаљно дефинише одговорности УНДП Србија и ГЕФ тима у вези са пројектним тимом; (3) детаљно дефинише потребе УНДП-ГЕФ мониторинга и евалуације, са посебним освртом на годишње прегледе имплементације пројекта и евалуацију на средини, односно крају пројекта. Уводна радионица такође служи за информисање пројектног тима о УНДП планирању буџету у вези са пројектом, ревизији буџета, и обавезном рефазирању буџета. Укупни циљ радионице је да све стране схвате своје улоге, функције и одговорности у оквиру пројектних структура доношења одлука, те да линије извештавања и комуникације, односно механизми решавања сукоба буду јасни свима. Опис дужности пројектног особља и структуре доношења одлука биће поново разматране како би се појасниле одговорности свих страна током имплементације пројекта.</p> <p><b>Одговорности за мониторинг и релевантни догађаји</b></p> <p>Пројектни менаџмент, партнери и представници актера ће сарађивати на развоју детаљне структуре састанака пројектног прегледа, која ће бити укључена у уводни</p>

извештај. Овај распоред ће садржати: (1) предвиђене временске оквири за састанке пројектног одбора и (2) мониторинг и евалуационе активности релевантне за пројекат. Пројектни менаџер биће задужен за свакодневни мониторинг напретка имплементације заснован на годишњем плану рада и индикаторима. Пројектни менаџер ће обавестити УНДП Србију о било каквим кашњењима или потешкоћама како би се адекватне корективне мере предузеле на време. Пројектни менаџер, пројектни тим, УНДП Србија и УНДП-ГЕФ регионална јединица за координацију тачно одређују пројектне индикаторе напретка и извршавања/утицаја на уводној радионици, те развијају специфичне циљеве и начине проверавања за индикаторе напретка током прве године пројекта. Сваке године пројектни тим дефинише циљеве и индикаторе као део интерне евалуације и процеса планирања.

Састанци пројектног одбора (СПБ) су предвиђени за мониторинг пројекта два пута у току године. СПБ су политички састанци на највишем нивоу. Први овакав састанак одржава се шест месеци по почетку спровођења пројекта.

Пројектни менаџер (у сарадњи са УНДП Србија и УНДП-ГЕФ регионалном координационом јединицом) припрема УНДП/ГЕФ преглед имплементације пројекта и предаје га члановима ПО ради добијања коментара и дискусије на састанку ПО. Пројектни менаџер ће нагласити политичка питања и препоруке информисаће учеснике о споразумима постигнутим између актера током припреме прегледа имплементације пројекта по питању решавања оперативних питања. Посебна обрада сваке од компоненти пројекта одржаће се по потреби. На уводној радионици одређују се и репери на основу брзине испоруке и квалитативној процени остваривања исхода. Последњи састанак ПО одржаће се последњег месеца трајања пројекта. Пројектни менаџер предаће финални извештај УНДП Србији и ЕНДП-ГЕФ регионалној јединици за координацију барем два месеца пре последњег састанка ПО, како би биле могуће измене и допуне те како би служио као основа дискусијама на састанку ПО. Последњи састанак размотриће имплементацију пројекта, испуњење пројектних циљева, допринос ширим циљевима очувања животне средине, акцијама потребним за одржање пројектних резултата, и начина на који научене лекције могу да се искористе у другим пројектима који се развијају или спроводе.

УНДП Србија, ЕНДП-ГЕФ регионална јединица за координацију, и било који други чланови ПО сваке године процењују (уз договор о детаљном распореду успостављен у оквиру уводног извештаја / годишњег плана рада) напредак на пројектним локацијама. Најмање месец дана по теренским посетама УНДП Србија и УНДП-ГЕФ регионална јединица за координацију припремају извештај о теренским посетама и прослеђују га пројектном тиму, свим члановима ПО и УНДП-ГЕФ.

## Захтеви извештавања

Пројектни менаџер ће у сарадњи са проширеним тимом УНДП-ГЕФ припремити и поднети извештаје који су део процеса мониторинга. Првих шест извештаја су обавезни и стриктно везани за мониторинг, док последња два имају шире функције, тако да су њихова ритмика и природа специфичне за одвијање пројекта и биће дефинисане кроз имплементацију.

Уводни извештај припрема се одмах после почетне радионице. Он садржи комплетан годишњи план за прву годину имплементације пројекта, подељен у четири тромесечја у којима су детаљно објашњене активности и индикатори напретка за ту годину. Овај план рада садржи датуме специфичних теренских посета, мисија подршке УНДП Србије, Регионалне координационе јединице, или консултаната, и распоред пројектних структура доношења одлука. Извештај такође садржи детаљни буџет пројекта за прву годину базиран на годишњем плану рада и захтеве мониторинга и евалуације за прву годину. Уводни извештај такође даје детаље о институцијским улогама, одговорностима, координационим активностима и механизмима размене информација између пројектних партнера. Уводни извештај даје и осврт на до тада остварени напредак позиционирања пројекта, почетних активности, те приказ измењених спољних услова који би могли да утичу на имплементацију. Финализовани извештај доставља се партнерима који имају месец дана да узврате са коментарима или питањима. УНДП Србија и УНДП-ГЕФ регионална координациона јединица прегледају извештај пре његовог даљег



слања.

Годишњи прегледни извештај (ГПИ) припрема пројекти менаџер и шаље пројектном одбору пред сваки годишњи састанак пројектног одбора. Овај извештај се састоји од следећих секција: (1) ризици и проблеми; (2) напредак у односу на претходно дефинисане индикаторе и циљеве, и (3) постигнути резултати. Како се ради о самооцењивању, припрема овог извештаја не представља гломазан процес. ГПИ прати стандардни Атлас формат извештавања о напретку пројекта (иако УНДП Србија може да измени формат, уколико је то неопходно) и садржи преглед постигнутих резултата у односу на претходно дефинисане годишње циљеве, напредак у односу на оно што је предвиђено годишњим планом рада, те испуњење жељених исхода преко пројектних партнерстава. ГПИ такође може послужити за подстицање дијалога између чланова ПО и партнера.

Преглед имплементације пројекта (ПИП) представља средство за управљање и мониторинг на годишњем нивоу које захтева ГЕФ и које је главно средство добијања закључака и сазнања из пројекта који су у току. УНДП Србија и пројектни тим морају да припреме ПИП на основу партиципативног приступа после годину дана имплементације пројекта и да га предају у јулу, да би у августу били обављени разговори са УНДП Србијом и УНДП-ГЕФ регионалном координационом јединицом и да би предали финалну верзију документа УНДП-ГЕФ центри прве недеље у септембру.

Тромесечне извештаје о напретку саставља пројектни тим у форми кратких извештаја на свака три месеца, у којима се наводе главне новости у напредовању пројекта. Ови извештаји се предају УНДП Србији и УНДП-ГЕФ регионалној координационој јединици.

УНДП Атлас мониторинг извештаји су тромесечни комбиновани извештаји о резултатима, у којима се представљају сви пројектни трошкови, одобрени од стране партнера који спроводи пројекат. Пројектни менаџер одржава и допуњује следеће уносе током пројекта: (1) Дневник питања садржи и прати стање свих потенцијалних питања отворених у пројекту, (2) Дневник ризика (употребом Атласа) наводи потенцијалне ризике и релевантне мере за управљање ризицима, и (3) Дневник научених лекција садржи стечено знање и научене лекције базирано на добрим и лошим искуствима.

Коначни пројектни извештај припрема пројектни тим током три последња месеца трајања пројекта. Овај обимни извештај наводи све активности, успехе и резултате пројекта, научене лекције, испуњене или неиспуњене циљеве, као и структуре односно системе који су били имплементирани. Коначни извештај представља дефинитивно сведочење о свим пројектним активностима, препоручујући било какве додатне кораке који би били потребни за обезбеђивање одрживости и реплицирања пројектних активности.

Периодичне тематске извештаје припрема пројектни тим на захтев УНДП, УНДП-ГЕФ, или партнера који спроводи пројекат. Писани захтев којим УНДП од пројектног тима тражи тематски извештај јасно ће назначити питање или активности о којима треба писати извештај. Ови извештаји се могу бавити наученим лекцијама, специфичним прегледом кључних области, или тражењем грешака како би се оцилиле и отклониле препреке и потешкоће са којима се пројекат сусрео. Од УНДП се очекује да умањи своје захтеве за тематским извештајима, а када су исти неопходни да пропише разуман временски рок за припрему извештаја.

Технички извештаји су детаљни документи који покривају нарочите области анализе или научне аспекте пројекта. Пројектни тим припрема нацрт листе извештаја у оквиру уводног извештаја, у којој се наводи који ће технички извештаји бити припремљени током трајања пројекта, те који ће бити очекивани рокови за израду ових извештаја. Ова листа извештаја ће бити ревидирана и по потреби ажурирана, те укључена у будуће годишње извештаје. Техничке извештаје могу припремати и спољни консултанти, а морају бити у форми свеобухватних, специјализованих анализа јасно дефинисаних области истраживања у оквиру пројектних активности. Ови извештаји ће представљати кључни допринос пројекта у ширењу резултата на локалном, националном и интернационалном нивоу, те ће као

	<p>такви бити писани у доследном и препознатљивом формату.</p> <p>Пројектне публикације ће кристализовати и дистрибуирати резултате и достигнућа пројекта. Међу њих спадају чланци из научних часописа, информативни текстови, или мултимедијална издања. Могу бити базирани на изабрним техничким извештајима или синтезама серије техничких извештаја. Пројектни тим у сарадњи са УНДП, представницима владе и осталим актерима одређује да ли је неки од техничких извештаја вредан формалног издавања и потребне финансијске подршке.</p>
<b>Евалуације</b>	<p>Пројекат изискује макар две независне евалуације. Евалуација на средини пројекта ће проценити постигнуте резултате, идентификовати потребне корекције курса, испитати ефикасност, делотворност и временску тачност имплементације пројекта, означити питања која изискују одлуке и реаговања, представити иницијалне закључке и научено о дизајну пројекта, имплементацији и управљању, те пружити препоруке за побољшање имплементације друге и финалне фазе пројекта. УНДП Србија у сарадњи са УНДП-ГЕФ регионалном координационом јединицом прописује организацију, опис посла и време евалуације на средини пројекта.</p> <p>Независна спољна финална евалуација организује се три месеца пре последњег састанка пројектног одбора тако да се фокусира на иста питања као и евалуација на средини пројекта, али и на утицај и одрживост резултата, јачања капацитета, достизања глобалних циљева заштите животне средине и препоруке за накнадне активности. Опис потреба ове евалуације развија УНДП Србија на основу смерница УНДП-ГЕФ регионалне координационе јединице.</p>
<b>Учење и дељење знања</b>	<p>Резултати пројекта шириће се у оквиру и изван зоне интервенција пројекта кроз мреже и форуме за дељење информација укључујући и УНДП-ГЕФ мреже које укључују више особље сличних и сродних пројеката. УНДП-ГЕФ регионална јединица је успоставила електронску платформу за дистрибуцију наученог међу пројектним координаторима. Пројекат ће учествовати у релеватним научним, политичким и другим мрежама које могу имати користи од спровођења пројекта кроз научене лекције. Пројекат ће такође делити своје научене лекције са другим сличним пројектима. Идентификација и анализа наученог доставља се сваке године. УНДП-ГЕФ доставља формат и помаже пројектном тиму у категоризовању, документовању и извештавању о наученим лекцијама.</p> <p>Како би на адекватан начин био вреднована помоћ ГЕФ у финансирању пројекта, лого ГЕФ треба да се налази на свим релевантним пројектним публикацијама, укључујући између осталог робу и возила набављену за потребе пројекта употребом ГЕФ фондова. Свако цитирање у публикацијама пројекта које финансира ГЕФ такође треба да буде одобрено од стране ГЕФ.</p>



4.0	<b>План рада за наредни период (годишњи план)</b>
	<p>Током 2011. пројекат ће се фокусирати на објављивање тендера за набављање сервиса у спровођењу следећих активности:</p> <p>Исход 1. Развој интегрисаних саобраћајних и планова намене простора, планирање одрживог урбаног саобраћаја</p> <p>Исход 2. Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!</p> <p>Исход 3. Безбедно до школе</p> <p>Детаљни преглед акционог плана налази се у Анексу 4.</p>
4.1	<b>Резултати</b>
Исход 1	<b>Развој интегрисаних саобраћајних и планова намене простора, планирање одрживог урбаног саобраћаја</b>
Исход 1.1 Одређивање потенцијала успешног ПОУС	<p><b>Исход 1.1.1: Посвећеност кровним принципима одрживе мобилности</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.1.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обављена анализа о домашају критеријума одрживости у вођењу тренутних политика урбане мобилности</li> <li>• Укупна посвећеност свих актера одрживим принципима</li> </ul> <p><b>Исход 1.1.2: Процена утицаја регионалног/националног оквира</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.1.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Релевантни документи са националног и регионалног нивоа прегледани и резултати сумирани</li> <li>• Идентификоване шансе и потенцијални проблеми који би могли да настану .у оквиру регионалних и националних услова</li> </ul> <p><b>Исход 1.1.3: Вршење аутоевалуације</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.1.3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Извршена одговарајућа аутоевалуација</li> <li>• Идентификоване снаге и слабости у развоју ПОУС</li> <li>• Сумирани резултати као почетна тачка за оптимизирање локално осмишљеног процеса планирања</li> </ul> <p><b>Исход 1.1.4: Преглед доступности ресурса</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.1.4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Анализиране способности и потребни финансијски ресурси за процес планирања</li> <li>• Сачињен план управљања способностима</li> <li>• Процењен потребан буџетски оквир за имплементацију мера.</li> </ul> <p><b>Исход 1.1.5: Дефинисање базичне секвенце активности</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.1.5</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Припремљен реалистичан временски оквир за процес планирања ОУС и мера имплементације</li> <li>• Временски оквир одобрен од стране надлежних</li> </ul> <p><b>Исход 1.1.6: Идентификовање кључних актера</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.1.5</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Идентификоване групе актера: примарни актери, кључни актери, посредници</li> <li>• Извршена анализа група актера</li> <li>• Развијена основна стратегија координације актера</li> </ul>
<p><b>Исход 1.2</b></p> <p><b>Дефинисање развојног процеса и обухвата плана</b></p>	<p><b>Исход 1.2.1: Поглед иза граница и одговорности</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.2.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Идентификована најпогоднија област ПОУС</li> <li>• Постигнут споразум о географској покривености</li> <li>• Постигнут споразум о основним улогама и одговорностима надлежних и политичара</li> <li>• Потписан и усвојен политички споразум од стране свих општинских савета</li> </ul> <p><b>Исход 1.2.2: Омогућавање политичке координације кроз сарадњу актера</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.2.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Идентификоване релевантне политичке везе (синергије и конфликти)</li> <li>• Процењене иницијалне опције за интеграцију политика</li> <li>• Успостављен дијалог о интеграцијским опцијама са свим заинтересованим странама</li> <li>• Донесена одлука о иницијалним приоритетима интеграција</li> <li>• Прецизиране процена и приоритети у складу са узнатредовалим резултатима креирања сценарија</li> </ul> <p><b>Исход 1.2.3: Планирање и ангажовања актера и грађана</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.2.3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Финализовано планирање различитих стратегија учешћа</li> <li>• План комуникација образложен и одобрен</li> </ul> <p><b>Исход 1.2.4: Споразум о плану рада и управним аранжманима</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.2.4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Закључени мандат и подршка за ПОУС</li> <li>• Одређен координатор за потребе ПОУС</li> <li>• Развијена стратегија управљања ризицима и квалитетом</li> <li>• Развијен и усвојен план рада за процес планирања ОУС</li> </ul>
<p><b>Исход 1.3</b></p> <p><b>Анализа мобилности и развој сценарија</b></p>	<p><b>Исход 1.3.1: Припрема анализе стања</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.3.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Одабрани одговарајући индикатори описа стања</li> <li>• Достављени сви неопходни подаци од стране релевантних актера</li> <li>• Извршена ревизија и анализа</li> <li>• Развијен основни сценарио према којем се процењује напредак</li> </ul> <p><b>Исход 1.3.2: Развој сценарија</b>  <b>Очекивани резултати од исхода 1.3.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Описан сценарио нечињења (квалитативно и квантитативно)</li> <li>• Описан сценарио деловања као и обично (квалитативно и квантитативно)</li> <li>• Завршена процена утицаја</li> <li>• Описани различити алтернативни правци сценарија (квалитативно и квантитативно)</li> <li>• Одабир сценарија који служи визији на најефикаснији начин</li> <li>• Примењене одговарајуће технике за подршку развоју и процени сценарија</li> </ul>
<p><b>Исход 2</b></p>	<p><b>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!</b></p> <p><b>Очекивани резултати од исхода 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Повећање броја ученика који редовно користе бицикл</li> <li>• Повећање броја запослених у граду који на посао иду бициклом</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Поддршка ulози бицикла као озбиљног саобраћајног средства</li> <li>• Померање ка чистим и енергетски ефикасним видовима саобраћаја</li> <li>• Јачање свести јавности о користима одрживог саобраћајног система</li> <li>• Промовисање активног и здравог стила живота</li> <li>• Побољшање поштовања правила и промовисање међусобног поштовања између учесника у саобраћају</li> <li>• Појачање интеграција бицикала и јавног превоза</li> <li>• Допринос ефикаснијој употреби енергије и умањење емисија CO<sub>2</sub> за 5% као и загађивача ваздуха и буке произведене у саобраћају</li> <li>• Унапређени услови за вожњу бицикала</li> <li>• Идентификовани недостаци и црне тачке на бициклическој мрежи.</li> <li>• Развијен бициклически мастер план као основ интегрисане политике бициклизма</li> <li>• Повећана безбедност бициклиста</li> </ul>						
<b>Исход 3</b>	<b>Безбедно до школе</b>						
	<p><b>Очекивани резултати од исхода 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Повећана безбедност у саобраћају на улицама у близини школа</li> <li>• Смањен проток саобраћаја који чине родитељи који довозе и одвозе децу у/из школе колима</li> <li>• Промовисана одржива мобилност код деце</li> <li>• Креирана синергија између дневних путовања родитеља (запослених) и деце на релацији кућа-посао, односно кућа-школа</li> <li>• Комплетан већ започет пројекат о безбеднијим путевима до школе</li> <li>• Демонстриране иновативне активности које имају за циљ побољшање безбедности деце</li> <li>• Поспешени вожња бициклом и пешачење до школе</li> <li>• Специјалне безбедније бициклическе стазе одвојене од аутомобилског саобраћаја и реализовани безбедни пешачки прелази код одабраних школа</li> <li>• Раширена иницијатива на више школа које нису учествовале на почетку пројекта</li> <li>• Активирано организовано пешачење деце по фиксираним трасама (педибус)</li> <li>• Уведене мере смиривања саобраћаја у околини школа</li> </ul>						
<b>Исход 4</b>	<b>Јачање капацитета</b>						
	<p><b>Очекивани резултати од исхода 4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Еко-вожња интегрисана у програм обуке ауто-школа и у возачке испите</li> <li>• Постављени минимални стандарди за садржај и одвијање обуке из еко-вожње и обуке инструктора</li> <li>• Успостављена инфраструктура за еко-вожњу која ће одржати приступ актуелним и после краја пројекта</li> <li>• Употреба постојеће едукативне инфраструктуре (ауто-школе и напредне обуке за возаче) за краткотрајну обуку из еко-вожње за постојеће возаче</li> <li>• Надгледана ефикасност обуке из еко-вожње</li> <li>• Барем 20 инструктора прошло обуку и добило сертификате из еко-вожње, како би могли да врше даљу обуку</li> <li>• Умањена потрошња горива за 5-10% полазника обуке из еко-вожње</li> <li>• Примењени стандарди квалитета у обуци из еко-вожње и обуци инструктора</li> </ul>						
<b>4.2</b>	<b>Распоред ресурса и буџет</b>						
	<table border="1"> <tr> <td>Развој интегрисаних саобраћајних и планова намене простора, планирање одрживог урбаног саобраћаја</td> <td>255.786 USD</td> </tr> <tr> <td>Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!</td> <td>171.429 USD</td> </tr> <tr> <td>Безбедно до школе</td> <td>178.645 USD</td> </tr> </table>	Развој интегрисаних саобраћајних и планова намене простора, планирање одрживог урбаног саобраћаја	255.786 USD	Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!	171.429 USD	Безбедно до школе	178.645 USD
Развој интегрисаних саобраћајних и планова намене простора, планирање одрживог урбаног саобраћаја	255.786 USD						
Промовисање употребе бицикла као саобраћајног средства – Возимо бицикл у Београду!	171.429 USD						
Безбедно до школе	178.645 USD						

	Јачање капацитета	132.141 USD
	Детаљни преглед буџета по активностима приказан је у Анексу 1	
<b>4.3</b>	<b>Ажуриран план управљања ризицима</b>	

**Табела испод приказује у левој колони ризике идентификоване у пројектном документу у време дизајнирања пројекта. Десна колона приказује мере ублажавања које се активирају да би се смањили/поништили ризици, уколико је то могуће.**

Ризик	Оцена ризика	Мере ублажавања
Ниска политичка исплативост увођења ексклузивних саобраћајних траса, бициклистичких трака и паркинга по економској цени	Умерен до висок	<p>Траке високе искоришћености већ постоје у булеварима и улицама које имају довољан капацитет. Овим тракама дозвољен је саобраћај једино јавном саобраћају, укључујући и такси возила, као и полицијска, ватрогасна и возила хитне помоћи. Саобраћајна полиција спроводи мере контроле тока саобраћаја у овим тракама. Град је већ подељен у три паркинг зоне уведене у центру града. Постоји план по којем ће се ове зоне раширити у друге делове града. Ипак, паркинг у самом центру града наставља да представља проблем због недостатка инфраструктуре (паркинга) која би омогућила градским властима да забране паркирање у овим загушеним областима.</p> <p>Бициклистичка инфраструктура је успостављена и постоји на територији Новог Београда због повољне конфигурације терена (равна област). Бициклистичка студија је такође припремљена, али је промовисање употребе бицикала још увек слабо.</p> <p>Мере које ће бити предузете да би се побољшало знање локалних и националних власти, те становништва о урбаној мобилности су:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Јачање капацитета актера у заједничком приступу и комуникацији о питањима која се тичу развоја земљишта и одрживе урбане мобилности</li> <li>- Промовисање употребе бицикала као урбаног саобраћајног средства на свим нивоима кроз укључивање бизнис сектора и цивилног друштва и становништва свих старосних група</li> <li>- Едукација родитеља и деце и безбедносним и еколошким аспектима мобилности кроз јачање знања наставника и стварање базе инструктора</li> <li>- Јачање капацитета унутар јавних саобраћајних предузећа о техникама еко-вожње</li> </ul>
Мањак инвестиција од стране владе у унапређивање система	Умерен	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Агенција за грађевинско земљиште и изградњу, као једна од потписница споразума о кофинансирању, изразила је чврсто настојање да финансира припрему ПОУС у износу од око 1 милион еура</li> <li>- Градски секретаријат за саобраћај са друге стране има проблема са смањењем сопственог буџета, те тренутно није у стању да кофинансира ниједну од активности осим студије о безбедним путевима до школе у износу од 30.000 еура</li> </ul>
Мањак координације између различитих активности	Низак	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Управни одбор пројекта је успостављен и за сада пројекат има пуну подршку чланова одбора и националног пројектног директора</li> <li>- Пројекат ће настојати да активније укључи друге високе званичнике из Града Београда</li> </ul>
Утицаји климатских промена условљавају више падавина и поплава, што резултира слабијим коришћењем немоторизованих саобраћајних облика, посебно бицикала	Низак	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Кампање јачања капацитета и свести показују да други градови као на пример Копенхаген имају висок ниво коришћења бицикала чак и када је време лоше</li> <li>- Простори за паркинг бицикала и лак трансфер у јавни саобраћај при „паркирај и вози се“ системима</li> </ul>

#### 4.4

#### Посебне активности као подршка одрживости

**Посебне активности као подршка одрживости**

Пројекат се сам по себи бави питањима одрживости урбаног саобраћаја у Граду Београду. Током трајања пројекта спровешће се више активности које су базиране на одрживости. Ово се посебно односи на низ активности на плану јачања капацитета које третирају одржавање и континуитет.

Како би се обезбедила одрживост у домену активности и остварених резултата, пројекат ће подржати главне актере у јачању капацитета и знања као темељу одрживости мера спроведених у оквиру пројекта.

Конкретно, пројекат ће

- Ојачати капацитете актера за спровођење заједничких акција и комуницирања о питањима која се тичу развоја земљишта и одрживе урбане мобилности
- Промовисати употребу бицикала као вид урбаног саобраћаја на свим нивоима, укључујући бизнис сектор и цивилно друштво, за све старосне групе
- Јачати капацитет јавних саобраћајних предузећа о новим техникама еко-вожње.