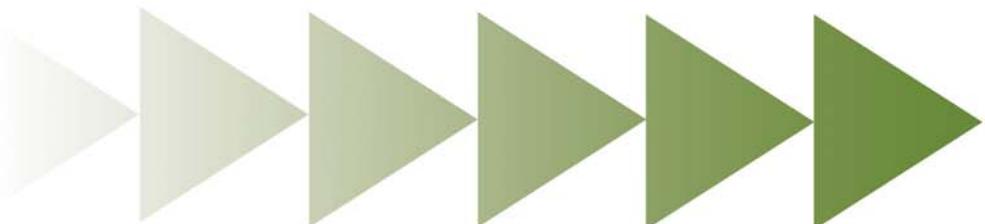


# Aktivnosti NVO

na unapređenju transporta  
u velikim gradovima  
jugoistočne Evrope

## Zagreba i Beograda



Mladi istraživači Srbije  
Beograd, decembar 2009. godine

**Tiraž:**

1000

**Autori:**

Milka Gvozdenović, Bernard Ivčić

**Urednik:**

Milka Gvozdenović

**Illustarcije:**

Dobrosav Bob Živković

**Foto:**

Mladi istraživači Srbije i Zelena akcija

**Priprema i štampa:**

Studio Avangarda

**Za izdavača:**

Tanja Petrović

**Zahvaljujemo se:**

Vladi Matiću, Slavici Musić, Vladimиру Novakoviću i brojnim aktivnistima Mlađih istraživača Srbije koji su bili saradnici tokom implementacije projekta.

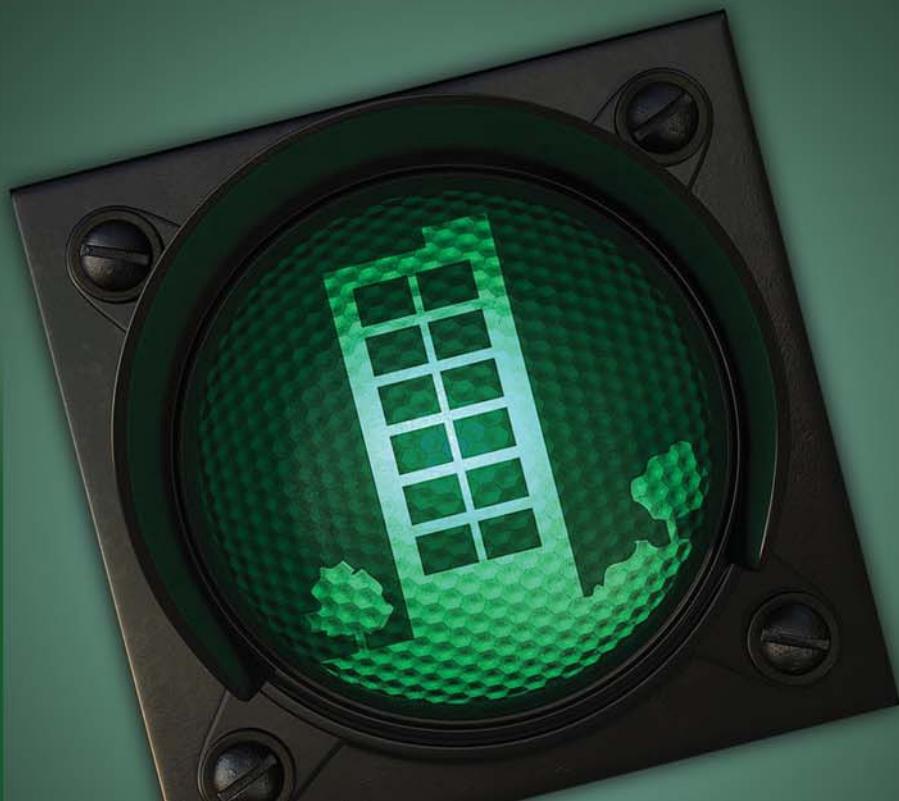
Brošura „Aktivnosti NVO na unapredjenju transporta u velikim gradovima jugo-istočne Evrope, primer Zagreba i Beograda“ je pripremljena i štampana na dva jezika: srpskom i hrvatskom. Delovi o aktivnostima u Zagrebu su na hrvatskom jeziku a delovi o aktivnostima u Beogradu su na srpskom jeziku.

# 1

# Uvod

Zelena akcija i Mladi istraživači Srbije su u rujnu 2009. godine započeli projekt „Kampanja za poboljšanje gradskog prometa u Zagrebu i Beogradu“. Oba grada bilježe iznimno veliki porast broja automobila, što onemogućava kvalitetno odvijanje prometa te drastično smanjuje kvalitetu zraka. Primjerice, broj motornih vozila u Zagrebu je 2007. godine bio 25% veći nego samo 6 godine ranije. Uz takav porast, gotovo je nemoguće uspostaviti održivi prometni sustav, jer novoizgrađene prometnice uskoro postanu nedostatne da prime toliki broj automobila. Stoga se nameće zaključak da je potrebno promijeniti postojeću politiku primarnog zadovoljenja prometne potražnje, te primijeniti neke od brojnih modela kojima se prometnom potražnjom može upravljati.

Razlog za suradnju između Zelene akcije i Mladih istraživača Srbije su slični prometni problemi u Zagrebu i Beogradu te želja da se ti problemi riješe. Zelena akcija već nekoliko godina provodi kampanju s ciljem uspostave održivijeg prometa u Zagrebu. Jedan od ciljeva ove suradnje bio je i prenošenje iskustva Zelene akcije na Mlade istraživače Srbije, ali i ostale udruge u regiji. U ovoj brošuri biti će ukratko prikazani uspjesi i rezultati ovog projekta.



Obzirom da je promet jedan od gorućih problema većine gradova, logično je da mnoge nevladine udruge u regiji žele izmijeniti postojeći prometni sustav koji favorizira korištenje osobnih automobila. Takav sustav ima devastirajući utjecaj na kvalitetu života u gradovima – kako na okoliš, tako i na same sudionike u prometu koji – bez obzira koriste li automobile, javni prijevoz ili bicikle – provode iznimno mnogo vremena u prometnim zastojima. Jasno je da takvu situaciju treba promijeniti, pa smo u okviru ovog projekta željeli okupiti udruge iz regije koje se bave ovim problemom. Po principu „Više glava je pametnije od jedne“ odlučili smo razmijeniti iskustva u vođenju kampanja, kako bi svaki od sudionika naučio nešto novo što može primijeniti u svom radu.



## 2.1. Seminar „Grad kakvog želimo“ u Zagrebu

U siječnju 2009. Zelena akcija je u Zagrebu organizirala dvodnevni regionalni seminar pod nazivom „Grad kakvog želimo“, s ciljem razmjene iskustva u vođenju kampanje o gradskom prometu između udruga iz Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Srbije i Makedonije. Osim velikog porasta broja automobile, veliki gradovi iz navedenih država imaju i relativno lošu kvalitetu javnog prijevoza, mali broj biciklističkih staza i parkirnih mjesta za bicikle, a učestala su i smanjenja zelenih površina zbog gradnje cestovne infrastrukture.

Na seminaru je sudjelovalo 14 ljudi iz 10 nevladinih udruga iz regije – Centar za životnu sredinu (BiH), Green Tour (BiH), OKC Abrašević (BiH), Yugocycling (SR), CEKOR (SR), Mladi istraživači Srbije (SR), Proaktiv (MK), Priroda i društvo (HR), Zelena akcija (HR) i CEE Bankwatch.

Prvi dan se sastojao od nekoliko predavanja o utjecaju prometnog sustava na kvalitetu života u gradovima te o važnosti kvalitetnog prostornog planiranja pomoću kojeg se može smanjiti potreba za korištenjem automobila. Drugi dan seminara je bio nešto drugačiji – svi sudionici su predstavili prometne probleme vlastitih gradova i kampanje koje provode njihove udruge. Na taj način su svi razmijenili iskustva u kampanji te dobili ideje o mogućim novim pravcima djelovanja. Nakon seminara, stvorena je nova mailing lista na kojoj se nalaze svi sudionici seminara, a koja se koristi kao alat za daljnju razmjenu znanja.

## **2.2. Seminar „Grad kakav želimo – transport u Beogradu“**

Nakon regionalnog seminara u Zagrebu, organizovan je nacionalni seminar o transportu u Srbiji u Beogradu. Veliki broj predstavnika organizacija civilnog društva, predstavnici gradskih institucija i volonteri i aktivisti Mladih istraživača Srbije učestvovali su na jednodnevnom seminaru koji je u fokusu imao transport u Beogradu. Seminar je održan početkom marta 2009. godine. Cilj seminara je bio da se razmene iskustva, znanja, ideje i planovi u vezi sa transportom kao i da se povežu nevladine organizacije, gradske institucije i druge ustanove za zajedničko delovanje na unapređenju transporta.

Tokom seminara prezentovane su i diskutovano je o sledećim temama: Održiva urbana mobilnost; Meke mere za regulaciju saobraćaja; Deo problema i moguća rešenja gradskog saobraćaja Beograda; Razvoj biciklističkog saobraćaja u Beogradu; Uloga međunarodnih finansijskih institucija u razvoju sistema transporta.



Preporuke i zaključci seminara su bili brojni. Navodimo deo:

*Potrebno je organizovati konsultacije sa nadležnim i stručnim institucijama koje bi imale za cilj da se definiše uloga NVO u procesima vezanim za transport;*

*Preporučeno je da se svi akteri zalažu za promociju ekološki održivog saobraćaja (minimum zagađenja, minimum buke);*

*NVO bi trebalo na sebe da pruzmu vodeću ulogu u promociji bicikлизма;*

*Neophodno je povećati saradnju među NVO radi efikasnijeg učešća u donošenju odluka;*

*Izuzetno je važno napraviti „NVO – institucije“ platformu za razmenu iskustava;*

*U cilju povećanja vidljivosti i uticaja NVO na javnost treba poboljšati koordinaciju, nastupati jedinstveno, organizovati zajedničke kampanje, itd.*

### 2.3. Procena potreba za delovanje na polju razvoja održivog urbanog transporta u Beogradu

Mladi istraživači Srbije su, uz savetodavnu pomoć Zelene akcije (Bernard Ivčić, voditelj transportnog programa), uradili procenu potreba za delovanje NVO na polju transporta u Beogradu.

Na početku procene urađene su dve vrste analiza: SWOT (analiza snaga, nedostataka, mogućnosti, opasnosti) transporta u Beogradu i SWOT analiza NVO sektora, a potom i PEST (analiza političkog, ekonomskog, socijalnog i tehničkog okruženja) transporta u Beogradu i stanja životne sredine.

Mladi istraživači Srbije i Zelena akcija su zaključili da je, između ostalog, kroz projekte i programe potrebno:

Povećati vidljivost organizacija civilnog društva koje se bave životnom sredinom i stvoriti platformu za dalju saradnju organizacija;

Promovisati koncept održivog transporta i uspostaviti dugoročnu saradnju sa CEE Bankwatch (Mreža organizacija u centralno-istočnoj Evropi) radi monitoringa investicija;

Pbezbediti konstantnu komunikaciju sa medijima, obučiti aktiviste za komunikaciju;

Promovisati korišćenje javnog prevoza, bicikala i pešačenje. Usmeriti kampanju u ovom pravcu;

Uraditi analizu politika vezanih za transport, uticati na donosioce odluka da uključe civilni sektor u proces izrade dokumenata;

Proceniti kako i gde NVO mogu da utiču na primenu načela održivog urbanog transporta u planiranju sistema transporta u Beogradu.

Urađena analiza i procena potreba, koja je ovde predstavljena samo u kratkim izvodima, biće osnova Mladim istraživačima Srbije i partnerskim organizacijama u daljem planiranju aktivnosti za unapređenje sistema transporta u Beogradu.



# 3

# javna kampanja

## 3.1. Akcija povodom održavanja „Konferencije zdravih gradova“

Uoči službenog otvaranja Konferencije zdravih gradova koja se održala u listopadu 2008. u Zagrebu, desetak aktivista Zelene akcije i udruge SOS općina Gradec upozorilo je javnost i sudionike konferencije kako Zagreb nije i neće biti zdravi grad sve dok se ne počnu sustavno rješavati glavni okolišni problemi koji štetno utječu na zdravlje građana. Aktivisti su na transparentima istaknuli pet glavnih okolišnih problema koji utječu na zdravlje građana Zagreba i koji su u skladu s temama konferencije, a jedan od problema je svakako promet. Svake godine se u Zagrebu pojavi novih 20.000 motornih vozila, a umjesto da gradska vlast destimulira automobilski promet u centru grada uporno se grade novi sadržaji i nove garaže u strogom središtu grada koje samo privlače dodatne automobile u centar. Sve to dodatno usporava javni prijevoz te je tako prosječna brzina tramvaja pala sa već sramotnih 14 km/h na nevjerojatnih 10 km/h. Biciklističke staze su s druge strane malobrojne, nepovezane i loše izvedene. Pješačka zona Zagreba nije se povećavala zadnjih 35 godina. Upravo suprotno, gradska uprava je pokušava smanjiti.

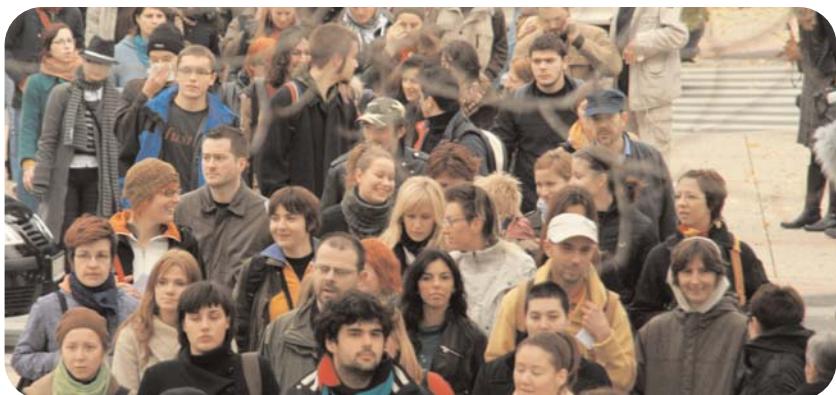


### 3.2. Sudjelovanje u kampanji „Pravo na grad“

„Pravo na grad“ (PNG) je kampanja koja je nastala krajem 2006. godine s fokusom na zaustavljanje projekta „Cvjetni prolaz“ koji je neprihvativ iz mnogo razloga, od kojih su najvažnija 3:

- projekt donosi rušenje dviju povijesnih zgrada na jednom od najpopularnijih trgova u najužem središtu Zagreba – Cvjetnom trgu, te natrpava unutrašnjost bloka prekomjernom izgradnjom
- dio projekta je i garaža s originalno zamišljenih preko 500 parkirnih mjesta, kasnije smanjenih na 400-tinjak. Obzirom da u zagrebačkom središtu postoji dovoljno javnih garaža, nove garaže bi zapravo predstavljale smetnju u prometu jer bi dovela dodatne automobile u centar grada u kojem ionako već ima previše automobila
- ulazna rampa za garažu je predviđena u Varšavskoj ulici, koja je trenutno pješačka zona. Dakle, za potrebe jednog privatnog projekta se investitoru namjerava pokloniti javna površina koja je u vlasništvu svih građana Zagreba U kampanji PNG sudjeluje veliki broj nevladinih organizacija, a Zelena akcija je jedna od najangajiranijih. U nastavku će biti opisane samo neke od aktivnosti u sklopu kampanje PNG, kojima je doprinio i ovaj projekt.

#### 3.2. I .Akcija protiv izdavanja lokacijske dozvole za rampu u Varšavskoj ulici



U studenom 2008. vodio se postupak za izdavanje lokacijske dozvole kojom se Grad Zagreb odrice pješačke zone u Varšavskoj ulici radi ulazno-izlazne rampe u podzemnu garažu u sastavu projekta „Cvjetni prolaz“, čijom gradnjom bi se smanjila pješačka zona u gradskom središtu. Zbog toga su Zelena akcija i Pravo na grad pozvali aktiviste i simpatizere da uruče Gradskom poglavarnstvu dopis sa zahtjevom da se obustavi postupak izdavanja lokacijske dozvole kojom bi se dio pješačke zone poklonio investitoru za ulaznu rampu u „Cvjetni prolaz“. Oko 500 aktivista je došlo uručiti dopis, a dok su čekali svoj red, hodali su oko zgrade Poglavarstva, koristeći pješačke prijelaze za prelazak preko ulica, što je uzrokovalo situaciju u kojoj su automobili trebali čekati svoj red da prođu dalje. Na taj način su aktivisti jasno dali do znanja da pješaci trebaju imati prednost pred automobilima.

### **3.2.2. Okrugli stol „Kakav grad želimo?“**



Okrugli stol, održan u travnju 2009., bio je posvećen raspravi o strategiji razvoja Zagreba, a na njemu je bila predstavljena publikacija „Zagreb kakvog želimo“ koju je izradio Urbanistički savjet Zelene akcije kao doprinos budućoj zagrebačkoj strategiji razvoja. Urbanistički savjet Zelene akcije čini 30-ak arhitekata, urbanista, povjesničara umjetnosti, sociologa te prometnih i ostalih stručnjaka. Znanje koje imaju su iskoristili za izradu publikacije koja je predstavljena na ovom okruglom stolu. U publikaciji se u nekoliko poglavlja kroz analizu svih aspekata razvoja grada donosi naglašava potreba ravnomjernog regionalnog razvoja Hrvatske, neophodnost zaštite povijesnog središta Zagreba, a predlaže se i niz mjera za poboljšanje gradske prometne politike, kao i za unaprjeđenje građana u odlučivanju o prostornom uređenju.

### **3.2.3. Poziv na glasanja protiv uništenja Cvjetnog trga**

Nekoliko dana prije lokalnih izbora u Hrvatskoj, aktivisti Prava na grad i Zelene akcije su održali akciju u pješačkom dijelu Varšavske ulice kojom su pokazali javnosti kako će uskoro izgledati Cvjetni trg u Varšavskoj. U ulici su napravili improvizirano gradilište, s građevinskim ogradama, pneumatskim bušilicama i motornim pilama, prikazujući što se uskoro može dogoditi.

Građevinski radovi na projektu „Cvjetni prolaz“ stajali su već preko pola godine, kako bi građani prije izbora zaboravili na njega. No, ukoliko se ne promjeni vlast u Zagrebu, koja izražava snažnu podršku projektu, postoji opasnost da će bageri uskoro početi kopati po pješačkoj zoni u Varšavskoj ulici i ona će postati rampa za ulaz u privatnu garažu.

Preko 50.000 građana već je svojim potpisom u peticiji još početkom 2007. jasnno reklo ne projektu, no gradska vlast je pokazala da ga želi omogućiti po svaku cijenu. Stoga je svaki glas za predstavnike te vlasti, ali i neizlazak na izbore glas za uništavanje grada.

Ovom akcijom smo poručili građanima da izadu na izbore i glasuju protiv onih koji pogodovanjem omogućuju shopping centar i garažu kojima se privatizira pješačka zona, uništava povijesna jezgra grada i uzrokuje prometni kolaps.

### 3.3. Europski tjedan mobilnosti

Europski tjedan mobilnosti se obilježava svake godine od 16. do 22. rujna u brojnim gradovima Europe, ali i Sjeverne i Južne Amerike. Cilj obilježavanja je naglasiti važnost osnaživanja održivih vidova prometa, kao što su javni prijevoz, vožnja bicikla i pješačenje, te senzibiliziranja javnosti za negativne aspekte prekomjernog korištenja automobila – primjerice, zagađenje zraka, buku, utjecaj na zdravlje, sigurnost u prometu, potrošnja energije i klimatske promjene. Posljednji dan u tom tjednu (22. rujna) je Dan bez automobila – događaj koji je zapravo stariji od Europskog tjedna bez automobila. Još 90-ih godina prošlog stoljeća počele su ga obilježavati brojne nevladine organizacije za zaštitu okoliša, želeći se oduprijeti rastućim negativnim posljedicama masovnog korištenja automobila. Zelena akcija kontinuirano obilježava Dan bez automobila od 2001. godine. Kada je iduće godine Europska komisija proglašila cijeli tjedan koji prethodi tom danu Europskim tjednom mobilnosti, Zelena akcija se priključila obilježavanju. Svaki put odaberemo drugu temu, za koju smatramo da je u tom trenutku prioritetna, a 2009. godine to su bile pješačke zone. Razlog za odabir ove teme je više; jedna od njih je namjera Grada Zagreba da dio pješačke zone u Varšavskoj ulici pretvori u ulazno/izlaznu rampu za garažu u sklopu projekta Cvjetni prolaz. Drugi razlog je nekvalitetan način izgradnje novih naselja gdje se ne ostavlja dovoljno prostora za pješake i boravak ljudi, već se zgrade natrpavaju svega nekoliko metara jedna od druge. Zbog toga smo organizirali nekoliko aktivnosti s kojima smo naglasili da je u procesu prostornog planiranja potrebno uvažavati činjenicu da je svaki čovjek prije svega pješak, a tek onda vozač automobila, bicikla ili korisnik javnog prijevoza. Zbog toga je vrlo bitno da pješaci budu u fokusu oblikovanja prostora.



#### 3.3.1. Prosvjedni performance

Prva aktivnost povodom obilježavanja Europskog tjedna mobilnosti bio je prosvjedni performance 18. rujna. Tada su se aktivisti Zelene akcije, noseći četiri konstrukcije automobila, prošetali po pješačkoj zoni u zagrebačkom središtu. Svaku konstrukciju je nosio samo jedan aktivist, želeći tako naglasiti veliku razliku u površini koju zauzima jedan automobil i jedan čovjek. Osim toga, bilo je jasno koliku bi gužvu stvorili automobili u centru grada ukoliko bi se pješačka zona ukinula, te da automobilima jednostavno nije mjesto u gradskom središtu. Ovim performanceom smo od Grada zahtjevali da nakon 35 godina napokon proširi pješačku zonu u ovom dijelu grada.

Nasuprot nazadnjem trendu smanjenja pješačke zone u Zagrebu, razvijeni europski gradovi ulažu velike napore u poticanje pješačkog prometa. Npr. Edinburg ima „Strategiju razvoja pješačkog prometa“ koja predviđa čitav niz mjera s ciljem stvaranja ugodnog okruženja za pješake. U Beču postoji nekoliko

stambenih naselja (primjerice Vorgartenstraße te dio Floridsdorfa) koja su izrazito orijentirana na gradnju kvalitetnih pješačkih površina te, shodno tome, minimalnom korištenju automobila. U tim naseljima se gradi vrlo malo parkirnih mesta jer ljudi koji tamo žive u pravilu niti ne posjeduju automobil. Nadaљe, Kopenhagen je grad koji se može pohvaliti sa Strogetom – jednom od najdužih pješačkih ulica na svijetu, impresivne dužine od gotovo 2 kilometra, u kojoj trgovine i kafići bilježe veliku finansijsku dobit, unatoč (ili baš zahvaljuju-



ći) činjenici da im nije moguće pristupiti automobilom. Takav smjer razvoja voljeli bismo vidjeti i u Zagrebu.

### 3.3.2. Tribina „Strategija prometnog razvoja Grada Zagreba“

U ponedjeljak, 21. rujna u Novinarskom domu, Zelena akcija je organizirala tribinu pod nazivom „Strategija prometnog razvoja Grada Zagreba“. Na tribi-



ni su u ulozi uvodničara sudjelovali predstavnici Grada Zagreba, Zagrebačkog električnog tramvaja, Hrvatskih željeznica, Arhitektonskog fakulteta, Zagrebačke škole za menadžment i Zelene akcije.

Na tribini su bili predstavljeni i zaključci nove publikacije Zelene akcije „Kamo putuje Zagrebački promet?“, gdje se osim kritičkog osvrta na zagrebačku prometnu politiku navodi niz gradova koji su primjenili neke od brojnih metoda uspostave održivog prometa, za koje smatramo da ih je moguće primijeniti i u našem gradu.

### 3.3.3. Izložba i štand

Za sam Dan bez automobila aktivisti Zelene akcije su na Cvjetni trg postavili info-štand s brojnim tiskanim materijalima o utjecaju prometa na okoliš. Pored štanda su postavili izložbu o važnosti pješačkih zona. Na štandu su građani mogli ispuniti anketu o zdravlju biciklista koja je dio istraživanja Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo.

Osim toga, djeca su crtala svoje omiljene parkove i ostale prostore za igru, ko-



je ćemo iskoristiti za neku od budućih izložbi.

### 3.4. Monitoring biciklističkih staza na Novom Beogradu

Gradska opština Novi Beograd, najveća opština u Beogradu i u Srbiji, jedina je koja je na teritoriji grada uspela da obezbedi uslove za razvoj biciklizma. To znači da je na teritoriji opštine Novi Beograd izgrađeno oko 50 km bicikli-



stičkih staza. Može se raći da su, konačno, stvoreni uslovi za promociju bicikla kao prevoznog sredstva. Međutim, u javnosti, a pogotovo na forumima i internet stranama mnogih udruženja počele su da se šire negativne vesti i kritike biciklističkih staza.

Mladi istraživači Srbije su, u želji da se dobije pravi pregled situacije, organizovali akciju monitoringa biciklističkih staza. Aktivisti i volonteri su kroz vožnju bicikala iskusili kvalitet i funkcionalnost biciklističkih staza. Takođe, formirani su posmatračko-fotografski timovi koji su u toku nekoliko nedelja beležili sve

nepravilnosti i smetnje na biciklističkim stazama.

Generalno, može se reći da je najveća smetnja funkcionisanju biciklističkih staza ljudski faktor: ogroman broj automobila je nepropisno parkiran na biciklističkim stazama, pešaci koriste biciklističke staze i ne ustupaju prostor biciklistima, postoje nelegalni objekti koji se postavljaju na staze i drugo.

Zbog toga su Mladi istraživači Srbije usmerili deo svojih aktivnosti na podizanje



nje svesti građana Novog Beograda o načinu i prednostima upotrebe biciklističkih staza.

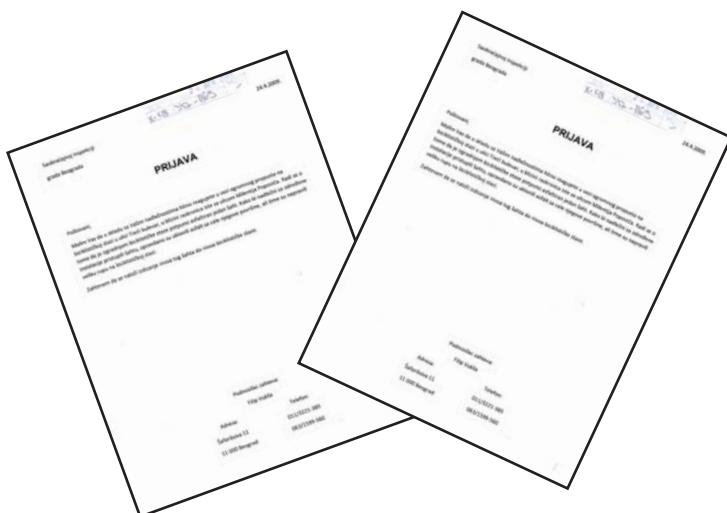
### 3.5. Akcija „Obavesti nadležne institucije“

U cilju unapređenja funkcionalnosti biciklističkih staza, aktivisti Mladih istraživača Srbije su organizovali akciju prijavljivanja nepravilnosti na stazama za čije je rešavanje nadležan Gradska sekretarijat za inspekcijske poslove – sektor za saobraćajni inspekcijski nadzor (odeljenje za puteve).

Akcija se sastojala u tome da svaki aktivista pojedinačno podnese prijavu nadležnim institucijama na uočenu i fotografisani nepravilnost (npr. raskopane biciklističke staze, postavljeni predmeti-žardinjere na stazama, preprečene ili prekinute staze...).

Rezultat akcije je bio veliki broj prijava od strane aktivista, ali i veliki broj pozitivnih reakcija (odnosno akcija) inspekcijske službe.

Mladi istraživači Srbije i aktivisti nastavljaju ovu aktivnost.



### **3.6 Početak biciklističke ture kroz region – ulična akcija u Beogradu**

Grupa sastavljena od velikog broja entuzijasta, koordinisana iz Centra za životnu sredinu u Banja Luci, početkom jula 2009. godine krenula je na višednevni biciklistički karavan kroz zemlje Balkana (Srbiju, Makedoniju, Albaniju, Crnu Goru, Bosnu i Hercegovinu i Hrvatsku). Cilj ove biciklističke ture je bila promocija održivog načina života i bicikla kao sredstva prevoza.



Mladi istraživači Srbije, Jugocikling kampanja i Zelena omladina Srbije organizovali su kreativan događaj na ulicama Beograda u znak podrške početku biciklističke ture. Tokom akcije apelovano je na građane da smanje upotrebu automobila, smanje emisiju gasova i samim time uspore klimatske promene. Biciklisti su promotivnom vožnjom kroz centar Beograda poručili građanima da više koriste bicikle, javni prevoz ili da pešače.

### **3.7. Evropska nedelja mobilnosti u Beogradu**



#### **3.7.1. Edukacija školske dece o transportu**

U izabranim školama u Beogradu, Mladi istraživači Srbije su, u saradnji sa stručnjacima za obrazovanje EKO Centra, organizovali niz radionica o transportu i životnoj sredini. Učenicima su na interaktivan način demonstrirani uticaji koje automobili imaju na životno okruženje, diskutovalo se o tome šta svako od nas može da uradi da bi Beograd bio čistiji i zdraviji grad, kako su lokalni ekološki problemi povezani sa globalnim i drugo.

Reakcija dece i učitelja, kao i direktora i pedagoga škola, bila je jako pozitivna.

Kao nastavak edukacije u školama organizovan je likovni konkurs „Moj grad bez automobila“. Mladi istraživači Srbije su imali jako tešku ulogu: od preko 200 pristiglih radova trebalo je izabrati samo 6 koji će biti štampani i izloženi na bilbordima u Beogradu.



Kvalitet pristiglih radova pokazao je dobar uticaj prethodno održanih radionica kao i zainteresovanost školske dece za tematiku životne sredine.

### 3.7.2. Dan bez automobila



Ulična aktivnost 22. septembra uključila je veliki broj učenika osnovne škole „Lazar Savatić“ i osnovne škole „Laza Kostić“, aktiviste Mladih istraživača Srbije, građane, aktiviste Zelene omladine Srbije, Jugocikling kampanje, predstavnike gradske vlasti i veliki broj medija.

Tokom Dana bez automobila Mladi istraživači Srbije su želeli da skrenu pažnju javnosti na užasavajuću činjenicu da je prosečan broj putnika po automobilu u Beogradu 1.2, kao i ohrabrujuću činjenicu da Novi Beograd ima mrežu biciklističkih staza koje su pogodne za svakodnevnu upotrebu.

Početak akcije je bilo svečano otkrivanje pobedničkog rada sa likovnog konkursa koji je bio izložen na bilbordu. Nakon obraćanja zvaničnika i organizatora izведен je kreativni nastup koji je pokazao prednosti korišćenja gradskog prevoza, kao i nedostatak racionalnog korišćenja automobila. Usledila je promotivna vožnja biciklističkim stazama Novog Beograda.

### **3.7.3. Beo bi bio biciklistički Beograd razglednice i nalepnice**

Za akciju „Beo bi bio biciklistički Beograd“ i Evropsku nedelju mobilnosti Mladi istraživači Srbije su želeli da naprave promotivni materijal koji bi imao „upotrebnu vrednost“. U tu svrhu, umesto klasičnih lifleta štampane su razglednice na kojima je već upisan edukativan tekst, kao i poziv za vožnju biciklom, a uloga korisnika je da adresira i pošalje razglednicu i na taj način promoviše ideju većeg korišćenja bicikala u Beogradu.



Osim razglednica, štampane su i nalepnice Beo bi bio biciklistički Beograd čiji je format prilagođen lepljenju na bicikl. Poznati umetnik BoB Živković je autor ilustracija na promotivnom materijalu.



Razglednice i nalepnice izdvajamo u ovom pregledu aktivnosti kao zasebnu temu, jer je njihova upotreba „stalna kampanja“. Naravno, ovaj materijal smo koristili tokom obeležavanja Dana bez automobila, tokom radionica u školama, ali i u mnogim drugim prilikama, kada tema skupa ili akcije nije bio transport. Poruka ovog poglavља је да se svaki trud pri izradi dobrog promotivnog materijala višestruko isplati!



### **3.8. Javna tribina „Održivi transport – problemi tarifnog sistema u Beogradu“**

Tribina je održana 04. novembra 2009. godine u prostorijama Zavoda za proučavanje kulturnog razvijanja, u saradnji sa EKO Centrom. Tribini su prisustvovali gospodin Miroslav Čučković, član Gradskog veća, dr Dragoljub Đakonović sekretar Sekretarijata za saobraćaj grada Beograda, Svetlana Stefanović menadžer za odnose sa javnošću Gradskog saobraćajnog preduzeća „Beograd“, Ljubinka Knežević šef sektora za prodaju karata Gradskog saobraćajnog preduzeća „Beograd“ i Vlada Matić koordinator projekta održivog transporta Mlađih istraživača Srbije.



Tokom javne rasprave želeli smo da dobijemo odgovore na pitanja: Da li je bolji sistem tarifiranja podsticaj za veće korišćenje javnog prevoza? Da li će veće korišćenje javnog prevoza dovesti do poboljšanja stanja životne sredine u Beogradu? Koliko su građani Beograda spremni da promene svoje navike i počnu da se ponašaju „ekološki prihvatljivije“?

Iako je kvalitet izlaganja uvodničara bio odličan, diskusija na visokom nivou, tribina je rezultirala generalnim zaključcima, a prvi od njih je bio da je potrebno organizovati češće javne diskusije i „naučiti“ građane Beograda da u njima učestvuju. Potom, zaključeno je da je neophodno unaprediti međusektorskiju saradnju ukoliko želimo da postignemo konkretne rezultate. Takođe je zaključeno da je zbog kompleksnosti problema transporta potrebno intenzivirati aktivnosti na svim nivoima.

Zaključci vezani za temu i odgovori na gore navedena pitanja su: bolji tarifni sistem je neophodan, kompleksan rad na unapređenju postojećeg sistema je u toku. Sve zainteresovane strane su izrazile nadu da će poboljšanje tarifnog sistema dovesti do većeg korišćenja gradskog prevoza, ali je istaknuta potreba za dodatne aktivnosti na promociji većeg korišćenja gradskog prevoza.

Tokom tribine je najavljenja aktivnost gradskih vlasti na promociji ideje „U centar grada bez automobila“.

Tribina je bila od velike koristi svim učesnicima, a Mlađi istraživači Srbije, prepoznajući značaj ovakvih dešavanja, planiraju intenzivniji rad na uspostavljanju dijaloga na temu transporta u Beogradu.

Ovaj institucionalni oblik djelovanja je izuzetno važan, jer omogućuje svim zainteresiranim da sudjeluju u procesu stvaranja konačno izgleda određenog zakona, pravilnika, prostornog plana ili bilo kojeg sličnog dokumenta. Na žalost, kod nas još uvijek taj proces nije dovoljno razvijen. Npr. u pojedinim slučajevima se procesi javnih rasprava oglašavaju jedino sa svrhom zadovoljenja forme pa oglas o početku javne rasprave ponekad bude objavljen samo na oglasnoj ploči ili u nekim regionalnim novinama koje izlaze u drugom dijelu države. Isto tako, nekada primjedbe budu ignorirane bez ikakvog razmatranja. Međutim, vrlo je bitno da što više građana i udruga sudjeluje u javnim raspravama kako bi ovaj proces vremenom dosegnuo zadovoljavajuću kvalitetu. Zbog toga smo u sklopu ovog projekta intenzivno vršili monitoring prometnih politika i sudjelovali u javnim raspravama zakona i prostornih planova čije odredbe utječu na promet.

## 4.1. Sudjelovanje u javnim raspravama u Zagrebu

Obzirom na vrlo česte izmjene Generalnog urbanističkog plana Grada Zagreba, razumljivo je da nam je dio aktivnosti bio fokusiran na njive analize i davanje komentara, u čemu su veliku ulogu imali članovi Urbanističkog savjeta Zelenе akcije. Pored toga, dali smo komentare na Strategiju održivog razvoja Hrvatske kao i na Plan zaštite i poboljšanja kvalitete zraka u Zagrebu. Sudjelovali smo i u javnoj raspravi za Studiju utjecaja na okoliš Rekonstrukcije žičare na Medvednici, s gradnjom nove donje stanice. Na žalost, žičara je prestala funkcionirati prije dvije godine zbog dotrajalosti, a proces izrade dokumentacije za nju rekonstrukciju napreduje vrlo sporo.

## 4.2. Monitoring sektorskih politika i učešće u donošenju odluka vezanih za transport u Beogradu

Iskustvo iz Srbije, pre svega iz Beograda, govori da je učešće javnosti u procesu donošenja odluka na jako niskom nivou. Nevladine organizacije koje se bave životnom sredinom imaju ograničene mogućnosti. Ipak postoje primeri koji su ohrabrujući: Strategija održivog razvoja Srbije i akcioni plan za primenu strategije su donešeni uz aktivno uključivanje civilnog sektora. Mladi istraživači Srbije i CEKOR su svojim komentarima na akcioni plan Strategije održivog razvoja obuhvatili takođe i poglavje transporta.

U većini drugih slučajeva (na primer: Strategija održivog razvoja Beograda,

Strategija razvoja turizma Beograda) nije postojala mogućnost učešća u donošenju odluka u vezi sa ovim strateškim dokumentima. Iako su komentari na proces i rezultate upućeni nadležnim institucijama, nikakvi odgovori nisu stigli. Trenutno, za ovako skromno i neubedljivo učešće javnosti i saradnju treba „okriviti“ kako predstavnike institucija i vlasti, tako i organizacije civilnog društva. Nevladine organizacije koje se bave životnom sredinom i koje žele da imaju uticaj na politiku transporta moraju da budu bolje organizovane. Učešće samih građana je još komplikovanije i manjeg obima. Niti su institucije naučene i naviknute da pozivaju građane i čuju njihovo mišljenje, niti su građani naučeni i zainteresovani da na organizovan i produktivan način učestvuju u javnim raspravama.

Unapređenje učešća javnosti je izazov koji ostaje i na kome će Mladi istraživači Srbije svakako raditi u narednom periodu.



Postoji mnogo udruga u regiji koje se bave tematikom održivog prometa. Suradnja između njih postoji, ali nije dovoljno razvijena. Primjerice, u posljednjih 10-ak godina postojalo je nekoliko mreža udruga koje se bave obnovljivim izvorima energije ili suradnjom mlađih, ali nema regionalne mreže koja se bavi prometom. Ovaj projekt predstavlja jedan korak prema uspostavi intenzivnije suradnje među udrugama i kvalitetnoj razmjeni iskustva u kampanji te zajedničkom djelovanju s ciljem unaprjeđenja prometnog sustava.

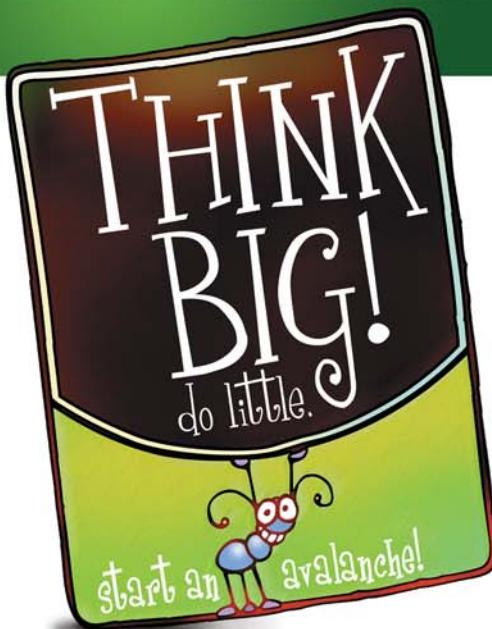
Iskustvo kampanje „Pravo na grad“ u Zagrebu je pokazalo da je u kampanji koja tematizira prometnu problematiku vrlo važno djelovati i na sustav prostornog planiranja, koji je ishodište cjelokupnog razvoja grada, pa samim time i prometa. U takvoj vrsti kampanje je bitno uspostaviti dobru suradnju s velikim brojem stručnjaka različitog profila – arhitekata, povjesničara umjetnosti, urbanista, sociologa, ekonomista, prometnih stručnjaka... Znanje koje imaju ti stručnjaci je često od presudne važnosti kod održavanja okruglih stolova ili pisanja stručnih tekstova. Općenito, u kampanji je važno kombinirati stručnost i institucionalno djelovanje s aktivizmom. Prijenos neke informacije u javnost se uglavnom može uspješnije izvesti putem nekog performancea ili prosvjedne akcije, nego konferencijom za medije ili priopćenjem. Dakle, treba prezentirati poruku na zanimljiv i lako shvatljiv način, te svaki put biti originalan u organizaciji nekog događaja, maksimalno izbjegavajući ponavljanja.

U svakom slučaju, daljnja suradnja među udrugama je potrebno. I Mladi istraživači Srbije i Zelena akcija će nastaviti raditi na tome, kako bi se postojeća suradnja u budućnosti nastavila, ali i dodatno proširila.





Projekt „Kampanja za poboljšanje urbanog transporta u Zagrebu i Beogradu“  
je realizovan zahvaljujući podršci Regionalnog centra za životnu sredinu  
za Centralnu i Istočnu Evropu (REC), u okviru SECTOR programa koji je finansiran  
od Švedske agencije za međunarodni razvoj (Sida).



Mladi istraživači Srbije (MIS) su neprofitna, nevladina, nestranačka organizacija u koju se dobrovoljno uključuju mladi ljudi radi ostvarivanja zajedničkih interesovanja, ideja i ciljeva. Mladi istraživači Srbije su izrasli iz istraživačkog pokreta koji je nastao 1969. godine u Valjevu. Godine 1976. zvanično su osnovanikao mreža istraživačkih organizacija, društava, klubova i sekcijsa, interesno okupljenih i koordiniranih kancelarijom na republičkom nivou. Kroz istoriju MIS-a broj žlanica se menjao, a pretpostavlja se postojanje preko 50 različitih organizacija. 90-tih godina Mladi istraživači Srbije napuštaju formu organizovanja po vertikalnoj hijerarhiji, u skladu sa razvojem civilnog sektora u Srbiji. Danas MIS predstavlja organizaciju na nacionalnom nivou, koju čine tri tematski različita, a međusobno povezana sektora - Mladi, Volonterski servis Srbije, Za tita i unapredjenjeivotne sredine. Mladi istraživači Srbije broje preko 3000 žalanova, najčešće mladih uzrasta 15-30 godina. Na moto je "MISLI VELIKO, UČINI BAR MALOPOKRENI LAVINU". Vizija nam je da budemo pokretička snaga za sve kojima je cilj da na planetu bude mirnije, zdravije i pravednije mesto. Na misiju je da putem obrazovanja, vedenju naučnim saznanjima, doprinesemo: razvoju volonterizma i promociji njegovih vrednosti, za tita i unapredjanjuivotne sredine, primeni principa održivog razvoja, stvaralačku i aktivnijem delovanju mladih. Dosada smo organizovali na stotine istraživačkih projekata i edukativnih programa za mlade u različitim oblastima društvenih i prirodnih nauka.