

Gender Budget Watchdog Network
for a gender equal region



Rodna analiza u oblasti saobraćaja kao doprinos kreiranju rodnih i klimatski odgovornih politika

NACIONALNI IZVEŠTAJ
Republika Srbija

Rodna analiza u oblasti saobraćaja kao doprinos kreiranju rodni i klimatski odgovornih politika

NACIONALNI IZVEŠTAJ – Republika Srbija
Autorka: Dragana Srećkov

SADRŽAJ

Rezime.....	6
POGLAVLJE 1: Rod, mobilnost i ekološka održivost	11
1. Klimatska dimenzija saobraćaja.....	12
2. Rastući značaj saobraćaja	13
3. Rod i saobraćaj.....	14
POGLAVLJE 2: Rodna odgovornost politika i budžeta	19
1. Okviri politika	20
2. Strategija saobraćaja i rodna uključenost.....	21
3. Okvir za rodnu ravnopravnost i njegove međuzavisnosti	23
4. Regionalno i međunarodno usklađivanje	25
POGLAVLJE 3: Rodni obrasci i rodna dimenzija ponašanja u saobraćaju.....	29
1. Rodni obrasci u saobraćaju u Srbiji	30
2. Percepcije bezbednosti i sigurnosti prilikom korišćenja različitih vidova prevoza	40
3. Percepcije bezbednosti u zavisnosti od vrste prevoza i doba dana	41
POGLAVLJE 4: Saobraćajna rešenja kroz rodnu prizmu: aktivnosti i rashodi	45
Preporuke	46
Vladini investicioni prioriteti: Unapređenje javnog prevoza.....	46
Prioriteti ulaganja u javni prevoz	46
Ekonomski pristup prevozu	46
Rodno određeni šablone mobilnosti i korišćenje transporta	47
Percepcije i klimatske akcije	47
Zaključak i naučene lekcije.....	48
Širi zaključak: Rodna ravnopravnost i klimatski odgovorna mobilnost	48
Lekcije naučene iz dobrih lokalnih praksi	48
BIBLIOGRAFIJA I REFERENCE	51

Spisak tabela

Tabela 1. Rodne razlike u preferiranim vrstama prevoza	31
Tabela 2. Poređenje dnevnog vremena putovanja žena i muškaraca	32
Tabela 3. Rodne razlike u ekonomskoj pristupačnosti	33
Tabela 4. Poređenje korišćenja prevoza prema svrsi putovanja	39
Tabela 5. Percepcije bezbednosti i sigurnosti prilikom korišćenja različitih vidova prevoza	40

Spisak grafikona

Grafikon 1: Pristup i korišćenje prevoznih sredstava po polu	31
Grafikon 2. Pristup željenim vrstama prevoza	32
Grafikon 3. Bicikli i trotineti – ekonomska pristupačnost različitih vidova prevoza.....	34
Grafikon 4. Taxi – ekonomska pristupačnost različitih vidova prevoza	35
Grafikon 5. Autobus – prednosti i nedostaci različitih vidova prevoza	36
Grafikon 6. Pešačenje – prednosti i nedostaci različitih vidova prevoza	37
Grafikon 7. Vožnja bicikla/trotineta – prednosti i nedostaci različitih vidova prevoza	38

REZIME

Ova analiza saobraćajnih podataka u Srbiji sa fokusom na rod otkriva značajne razlike u pristupu, pristupačnosti, percepciji bezbednosti i obrascima korišćenja različitih vidova prevoza. Istraživanje obuhvata više od 15 dimenzija – od preferencija u izboru prevoza do prepreka učešću u kreiranju politika – pružajući sveobuhvatan uvid u rodno uslovljena iskustva mobilnosti. Žene u Srbiji se suočavaju sa specifičnim izazovima u saobraćaju koji im otežavaju pristup zapošljavanju, obrazovanju i zdravstvenim uslugama. Dok muškarci češće voze sopstvene automobile, žene se u velikoj meri oslanjaju na javni prevoz i složena putovanja sa više usputnih stanica – što je najčešće posledica brige o porodici i ograničenog pristupa vozilima. Ova razlika utiče na njihovu autonomiju i ekonomsku participaciju. Rodno osetljivo planiranje je ključno za stvaranje uključivih i otpornih saobraćajnih sistema koji ravnopravno služe svima.

KLJUČNI NALAZI

1. Pristup prevozu

- Privatni automobili su najčešće korišćen vid prevoza (85,1% muškaraca, 80,5% žena), a slede ih bicikli.
- Savremeni vidovi prevoza (električni bicikli, trotineti) znatno su manje dostupni ženama.
- Čak 13,5% žena navodi da nema pristup nijednom vidu prevoza, u poređenju sa 9,1% muškaraca – što ukazuje na rodnu nejednakost u mobilnosti.

2. Učestalost i svrha korišćenja

- Dnevne vožnje kraće od 30 minuta su česte (66% žena, 64,8% muškaraca), što ukazuje na dobar pristup u urbanim sredinama.
- Žene češće peške vode decu u školu, dok muškarci pretežno koriste automobil za odlazak na posao.
- Žene češće koriste taksi za putovanja na posao, često zbog osećaja bezbednosti ili obaveza vezanih za brigu o porodici.

3. Pristupačnost (cena prevoza)

- Autobusi i bicikli se široko percipiraju kao pristupačni, posebno među ženama.
- Automobili i taksiji su skupi za oba pola, ali su posebno opterećujući za žene.
- Električni trotineti su generalno pristupačni, ali su manje poznati, uz veće rodne razlike u pristupu i samopouzdanju pri korišćenju.

4. Bezbednost i sigurnost

- Autobusi i automobili se uglavnom doživljavaju kao bezbedni; međutim, zabrinutost za bezbednost je veća noću, naročito kod žena.
- Pešačenje se smatra najnebezbednijim noću za žene (46,3% žena se oseća nesigurno u poređenju sa 17,9% muškaraca).
- Električni trotineti imaju najniži nivo poverenja u pogledu bezbednosti, naročito među ženama.

5. Strukturne prepreke

- Žene češće kao razloge za nekorišćenje određenih vidova prevoza navode nedostatak vlasništva, iskustva i fizičke prepreke.
- Muškarci češće pominju poslovne obaveze, brzinu ili nedostatak dostupnih ruta.

6. Razlike između ruralnih i urbanih sredina

- Iako 85% ispitanika živi u urbanim sredinama, žene na selu se suočavaju s većim izazovima zbog manjeg broja opcija prevoza, neujednačenih usluga i lošijeg kvaliteta infrastrukture.

7. Uticaj na zaposlenost i učešće u društvenom životu

- 27,7% žena i 23% muškaraca je odbilo ponudu za posao zbog problema sa prevozom.
- Oko 17% pripadnika oba pola nije učestvovalo u procesima donošenja politika zbog neadekvatnog prevoza.
- Glavne prepreke uključuju dug put, lošu uslugu, zabrinutost za bezbednost i visoke troškove.

8. Ekološke percepcije

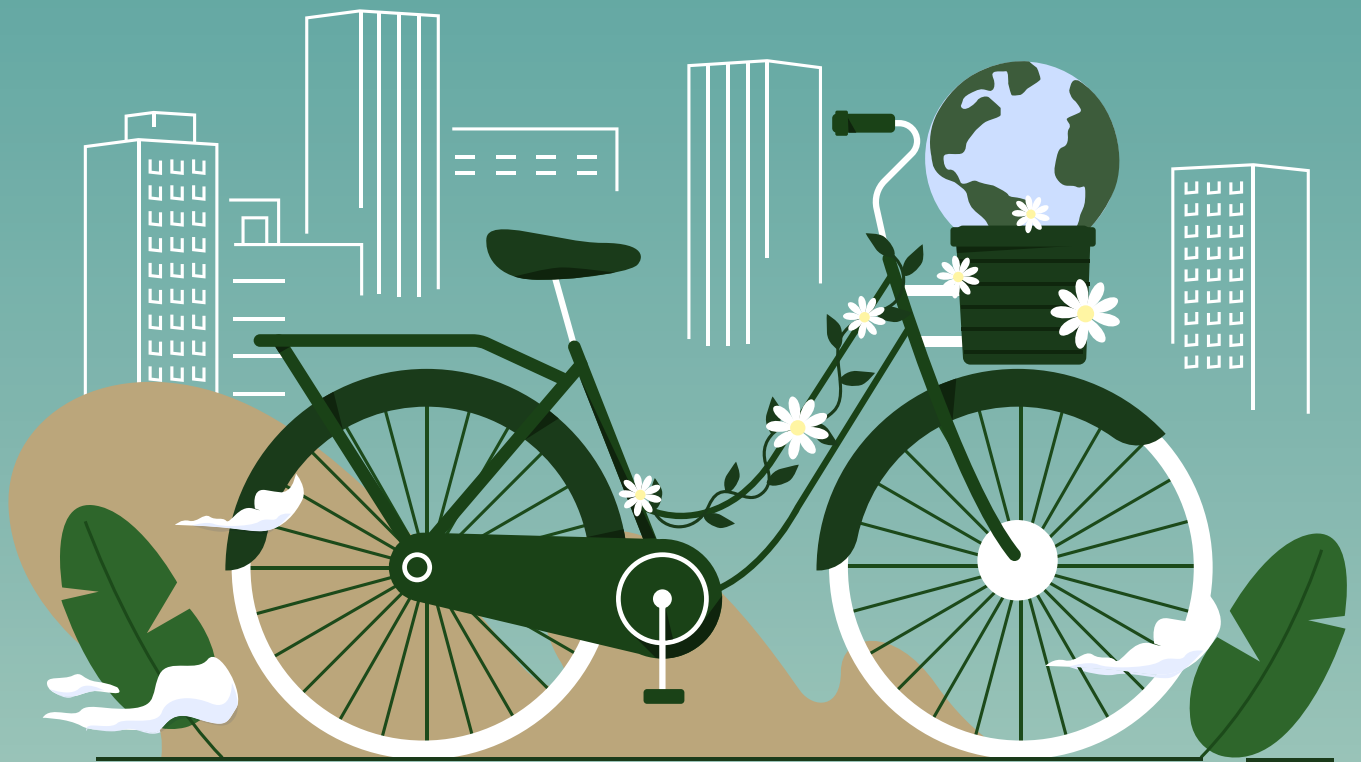
- 70,9% žena veruje da automobili značajno doprinose zagađenju vazduha, naspram 51,8% muškaraca.
- Obe grupe pokazuju umereno uverenje da svojim izborom prevoza mogu uticati na klimatske promene.

Preporuke za unapređenje

- Ulagati u planiranje saobraćaja koje uvažava rodnu perspektivu, s posebnim fokusom na bezbednost, pristupačnost i dostupnost za žene.
- Poboljšati javni prevoz u ruralnim sredinama i diversifikovati opcije za „poslednju milju“ (npr. e-trotineti, deljenje prevoza).
- Promovisati inkluzivne politike urbane mobilnosti, poput subvencionisanog pristupa električnim biciklima/trotinetima i kampanja za bezbednost.
- Povećati učešće žena u planiranju saobraćaja uklanjanjem fizičkih i ekonomskih prepreka.
- Kreirati zelene podsticaje i edukativne programe kako bi se smanjio rodni jaz u ekološkoj svesti i usvajanju održivih navika mobilnosti.

ZAKLJUČAK

Istraživanje pokazuje da na saobraćaj u Srbiji i dalje značajno utiču rodne norme i sistemske prepreke. Iako se žene u velikoj meri oslanjaju na javni i cenovno pristupačan prevoz, suočavaju se sa brojnim preprekama koje ograničavaju njihovu mobilnost, zaposlenje, bezbednost i društveno učešće. Prevazilaženje ovih izazova kroz inkluzivne i održive reformske politike od ključnog je značaja za postizanje rodne ravnopravnosti u mobilnosti i pristupu javnom prostoru.



POGLAVLJE I

Rod, mobilnost i ekološka održivost

1. KLIMATSKA DIMENZIJA SAOBRAĆAJA

Sektor saobraćaja predstavlja značajan i rastući izvor emisija gasova sa efektom staklene bašte (GHG) i ekoloških izazova u Srbiji. Ovaj sektor učestvuje sa oko 14% u ukupnim nacionalnim emisijama GHG, pri čemu su emisije iz saobraćaja porasle za više od 50% od 1990. godine – sa oko 4,5 miliona tona CO₂ ekvivalenta u 1990. na 6,9 miliona tona u 2019. godini. Drumsa vozila dominantno učestvuju u ovim emisijama – čak 95% emisija iz saobraćaja na Zapadnom Balkanu potiče iz drumskog saobraćaja – što je posledica gotovo potpune zavisnosti od fosilnih goriva (97–98% energetske potrošnje u saobraćaju u Srbiji čine derivati nafte, prema podacima iz 2019). Ova jaka zavisnost od benzinskih i dizel vozila ne samo da povećava emisije ugljen-dioksida, već povezuje saobraćaj i sa problemima kvaliteta vazduha u Srbiji. Zagađenje vazduha u gradovima delimično je posledica saobraćaja – drumski saobraćaj proizvodi otprilike četvrtinu ukupnih emisija azotnih oksida (NO_x) u zemlji, doprinoseći smogu i zdravstvenim rizicima u urbanim sredinama. Smanjenje emisija iz saobraćaja stoga je ključno za ublažavanje klimatskih promena i poboljšanje kvaliteta vazduha u Srbiji.

Srbija je to priznala kroz svoje klimatske obaveze i usklađivanje sa međunarodnim okvirima. U okviru Pariskog sporazuma, Srbija je u svojoj Nacionalno utvrđenoj kontribuciji (NDC) postavila cilj smanjenja emisija za 13,2% do 2030. godine u odnosu na 2010. (odnosno 33% u odnosu na 1990). Postizanje ovog cilja zahteva ograničavanje rasta emisija iz saobraćaja kroz unapređenje efikasnosti i prelazak na čistije oblike prevoza. U skladu sa Zelenom agendom za Zapadni Balkan – koja prati Evropski zeleni dogovor – Srbija je započela usklađivanje saobraćajnih i energetske politike sa dugoročnim ciljevima dekarbonizacije. Na primer, Vladina Strategija niskougljeničnog razvoja predviđa smanjenje emisija iz sektora saobraćaja za 30–54% do 2050. godine u odnosu na 2005. Ovi ciljevi odražavaju svest o neophodnosti reforme saobraćajnog sektora u skladu sa globalnim i EU obavezama, ali i predstavljaju priliku za ostvarenje dodatnih koristi u vidu čistijeg vazduha i održivog razvoja.

Mere kao što su promocija električnih vozila (uz subvencije za kupovinu do 5.000 evra koje su uvedene 2021), preusmeravanje teretnog saobraćaja na železnicu i širenje javnog prevoza su već planirane ili pilotirane. Međutim, sprovođenje ovih mera mora biti ubrzano kako bi se ispunile međunarodne klimatske obaveze, ali i odgovorilo na domaće ekološke prioritete, kao što su poboljšanje kvaliteta vazduha i smanjenje zdravstvenih posledica zagađenja. Zaključno, sektor saobraćaja se nalazi u središtu klimatske strategije Srbije – kao glavni emiter koji mora biti reformisan u skladu sa globalnim i evropskim obavezama, ali i kao šansa za ostvarivanje dodatnih koristi kroz čistiji vazduh i održiv razvoj.

2. RASTUĆI ZNAČAJ SAOBRAĆAJA

Uloga saobraćaja u svakodnevnom životu i privredi Srbije sve je veća, što dodatno ističe važnost politika mobilnosti. Sektor saobraćaja već doprinosi sa oko 4% bruto domaćeg proizvoda Srbije (BDP, 2023), dok fizički obim saobraćajnih aktivnosti raste u svim vidovima prevoza. Više ljudi i robe nego ikada ranije je u pokretu: između 2016. i 2022. godine, Srbija je zabeležila pravi bum u broju vozila, sa više od 418.000 novih putničkih automobila na putevima (povećanje od oko 22%), kao i desetinama hiljada novih kamiona i kombija. Do 2022. godine u zemlji je bilo registrovano više od 2,33 miliona putničkih vozila, 11.136 autobusa i 284.563 teretna vozila, što odražava stabilan trend motorizacije. Ovaj rast vlasništva nad vozilima, u kombinaciji sa širenjem autoputске infrastrukture (gotovo 953 km autoputeva sa naplatom putarine), ukazuje na snažnu i rastuću potražnju za ličnom i komercijalnom mobilnošću. Direktna posledica ovog trenda jeste povećan saobraćaj i gužve na putevima, naročito u urbanim centrima i njihovoj okolini, jer sve više građana putuje na posao i obavlja svakodnevne obaveze.

Regionalne razlike u upotrebi i potrebama za saobraćajem su izražene. Putovanja na posao postala su posebno učestala u određenim regionima – na primer, region Šumadije i zapadne Srbije obuhvata skoro polovinu svih dnevnih putnika u zemlji. Mnogi stanovnici manjih gradova i ruralnih područja svakodnevno prelaze značajne udaljenosti kako bi stigli do posla ili škole u regionalnim centrima. Prema popisu iz 2011. godine, oko 901.000 ljudi u Srbiji (otprilike 12,5% stanovništva) svakodnevno putuje radi posla ili obrazovanja – a ta brojka je verovatno dodatno porasla s obzirom na ubrzanu urbanizaciju i ekonomsku migraciju. Suprotno tome, Beograd ima nešto manji udeo dnevnih putnika koji izlaze iz grada (oko 17% ukupnog broja na nacionalnom nivou), jer su poslovi i škole uglavnom dostupni unutar samog grada – ali unutrašnja mobilnost Beograda je izuzetno intenzivna. Sistem javnog prevoza u Beogradu preveze oko 2,5 miliona putnika dnevno, što ukazuje na ključnu ulogu autobusa, tramvaja i drugih vidova gradskog prevoza u svakodnevnom životu stanovništva.

Važno je istaći i rastuće rodne razlike u pristupu prevozu u uslovima ove ekspanzije mobilnosti. Muškarci i žene ne koriste podjednako prednosti povećanja broja vozila i poboljšane povezanosti. Na primer, oko 71% punoletnih muškaraca u Srbiji poseduje vozačku dozvolu, dok je taj procenat kod žena svega 35%. Ova razlika u posedovanju vozačke dozvole (a samim tim i u vlasništvu automobila i vožnji) ukazuje na to da mnoge žene ne mogu da koriste porodični automobil ili nove autoputeve na isti način kao muškarci. Kao rezultat toga, žene se uglavnom oslanjaju na javni prevoz ili pešačenje da zadovolje svoje svakodnevne potrebe za mobilnošću, dok muškarci češće putuju sopstvenim automobilom. Ove razlike znače da kvalitet i inkluzivnost saobraćajne infrastrukture – a ne samo njena dostupnost – postaju hitno pitanje. Saobraćaj je danas važniji nego ikada za razvoj Srbije, ali koristi od njega nisu ravnomerno raspodeljene, zbog čega je razumevanje obrazaca ko-

rišćenja po regionima i demografskim grupama ključno za planiranje. Sledeći deo detaljnije istražuje kako rod utiče na pristup prevozu i zašto je to važno za društvene i ekonomske ishode u Srbiji.

Na osnovu zahteva za pristup informacijama od javnog značaja koji je Gender Knowledge Hub podneo Ministarstvu unutrašnjih poslova, Direkciji policije, dobili smo sledeće podatke o vozačkim dozvolama i registrovanim putničkim vozilima u Srbiji: broj muškaraca sa važećom vozačkom dozvolom je 2.206.964, broj žena sa važećom vozačkom dozvolom je 1.277.084. Postoji 15.540 vozačkih dozvola za koje se ne može utvrditi pol vlasnika. **Broj registrovanih putničkih vozila u vlasništvu muškaraca je 1.677.356, dok je broj registrovanih putničkih vozila u vlasništvu žena 584.252.**

3. ROD I SAOBRAĆAJ

Žene u Srbiji doživljavaju saobraćaj značajno drugačije nego muškarci, a ove razlike imaju daleko-sežne posledice po ekonomsku osnaženost žena, pristup obrazovanju, zdravstvenoj zaštiti i njihovim disproportionalnim obavezama u brizi o drugima. Istraživanja dosledno ukazuju na značajne rodne jazove u obrascima mobilnosti. Na primer, muškarci voze automobil (ili motocikl) u oko 40% svojih putovanja, dok žene voze samo u 16% putovanja – umesto toga, žene mnogo češće putuju kao saputnici u automobilima ili koriste javni prevoz. U praktičnom smislu, to znači da muškarac u Srbiji ima mnogo veću autonomiju da sam sedne u automobil i ode na posao ili obavi dnevne obaveze, dok je žena češće zavisna od nekog drugog ko je vozi ili od reda vožnje autobusa. Skoro polovina žena (46%) navodi da često mora da povezuje više autobuskih linija kako bi stigla do destinacije tokom svakodnevnih putovanja – što je komplikovan režim koji muškarci retko doživljavaju (samo 17% muškaraca ima slične rutine). Ovakvi složeni obrasci putovanja često su rezultat dvostruke uloge žena kao radnica i glavnih starateljki u porodici. Žena koja vodi decu u školu, zatim putuje na posao, a posle toga ide u kupovinu ili prati starijeg člana porodice do klinike, može imati potrebu za višestrukim presedanjima i zaustavljanjima. Ako opcije prevoza nisu praktične, pristupačne i bezbedne, ove svakodnevne logističke prepreke postaju značajna smetnja za punu participaciju žena u ekonomskom i društvenom životu.

Rodne nejednakosti u pristupu prevozu direktno utiču na mogućnosti i kvalitet života žena. Pouzdan prevoz može predstavljati razliku između prihvatanja posla ili ostajanja kod kuće. Međunarodna istraživanja, citirana u jednoj studiji o rodu i saobraćaju u Srbiji, pokazuju da loš pristup prevozu može smanjiti verovatnoću da žena traži zaposlenje za oko 6% u zemljama u razvoju. U Srbiji, žene koje ne voze ili nemaju pristup lokalnim autobuskim linijama ograničene su u tome koliko daleko mogu putovati do dobro plaćenog posla ili višeg obrazovanja. Žene (posebno u domaćinstvima sa

niskim primanjima ili sa jednim automobilom) mogu odbiti posao koji je teško dostupan ili provoditi previše vremena na putu do posla i balansiranju porodičnih obaveza. Pristup obrazovanju je takođe ugrožen: devojke i mlade žene u ruralnim oblastima suočavaju se sa teškoćama da stignu do srednjih škola ili univerziteta ukoliko su udaljenosti velike, a javni prevoz nedovoljno razvijen. Ovo doprinosi izrazitim razlikama kod marginalizovanih grupa – na primer, samo 18% žena u romskim naseljima u Srbiji završilo je srednju školu, dok je na nacionalnom nivou taj procenat 51%. Iako su razlozi složeni, ograničena saobraćajna povezanost segregiranih ili udaljenih romskih zajednica sa školama poznat je faktor koji dodatno otežava njihov pristup obrazovanju.

Pristup zdravstvenoj zaštiti takođe trpi kada prevoza nema ili je nedovoljno. Žene sa sela i starije žene često moraju da putuju do gradova radi medicinskih usluga, ali udaljenost, neredovne autobuske linije i visoki troškovi prevoza mogu odlagati ili onemogućavati ove posete. U fokus grupama, žene iz ruralnih područja u Srbiji opisale su koliko je teško stići do lekara ili klinike – neophodno je planirati oko retkih autobuskih polazaka ili skupih taksi vožnji, što dovodi do odlaganja preventivnih pregleda i može pogoršati zdravstvene ishode.

Ključno je istaći da se rodne razlike u pristupu prevozu prepliću sa drugim vrstama ranjivosti. Žene sa sela, kao što je već navedeno, znatno više zavise od drugih za svoju mobilnost – one su mnogo češće prevožene od strane člana porodice ili komšije zbog nedostatka javnog prevoza, u poređenju sa ženama u urbanim sredinama. Ova zavisnost može dodatno učvrstiti tradicionalne rodne uloge i doprineti socijalnoj izolaciji. Romkinje se suočavaju sa još većim preprekama: žive u nedovoljno usluženim naseljima, suočene su sa siromaštvom i povremeno diskriminacijom u javnim prostorima. Za njih, odsustvo pristupačnog prevoza pojačava isključenost, ograničavajući pristup zaposlenju, školama i uslugama koje bi mogle poboljšati njihovu situaciju. Starije žene takođe često ne voze i mogu živeti same ako su udovice; bez pristupa prevozu ili nekoga ko bi ih prevezao, mogu postati izolovane od zdravstvenih usluga i društvenog života. Pored toga, bezbednost i komfor u prevozu predstavljaju rodno obojene probleme. Žene i devojke često se manje osećaju bezbedno u javnom prevozu – istraživanja u Srbiji pokazuju da se i muškarci i žene ne osećaju u potpunosti sigurno u javnom prevozu, ali je osećaj nesigurnosti znatno izraženiji kod žena. Nažalost, uznemiravanje nije retkost: oko jedna od dvadeset žena prijavila je incidente seksualnog uznemiravanja tokom korišćenja prevoza, dok mnoge druge doživljavaju verbalno zlostavljanje ili osećaju pretnju, naročito noću. Ovi problemi sa bezbednošću mogu obeshrabriti žene da slobodno putuju, efektivno ograničavajući kada i gde mogu da idu.

Ukratko, saobraćaj nije samo tehničko pitanje prevoza ljudi – on je ključni faktor za postizanje rodne ravnopravnosti. Ukoliko žena ne može bezbedno da stigne na razgovor za posao, pohađa nastavu ili na vreme dovede dete u vrtić, to direktno utiče na njeno osnaženje i životni kvalitet. Sa druge strane, dobro planirani, rodno osetljivi sistemi prevoza (na primer, česti autobusi na rutama koje žene koriste, pristupačne cene karata, dobro osvetljenje i sigurnost, vozila prilagođena kolicima za bebe) mogu otvoriti nove prilike za žene i ublažiti njihov dvostruki teret. Zbog toga je neophodno da se rodne razlike u mobilnosti uzmu u obzir kako ne bi polovina stanovništva ostala zapostavljena u procesu razvoja saobraćajne infrastrukture i klimatskih politika u Srbiji.

Povezanost između klimatskih promena, roda i saobraćaja predstavlja važan koncept koji zasluhuje posebnu pažnju u Srbiji. Sa jedne strane, saobraćajni sektor Srbije mora biti reformisan kako bi se ublažile klimatske promene – smanjenjem emisija kroz upotrebu čistijih vozila, prelaskom na javni i nemotorni prevoz i povećanjem efikasnosti. Sa druge strane, način na koji se ova tranzicija prema niskoj emisiji sprovodi odrediće da li će doprineti i socijalnoj inkluziji ili, pak, nenamerno produbiti postojeće nejednakosti. Rodna perspektiva je ključna jer osigurava da politike usmerene na smanjenje emisija (kao što su promocija javnog prevoza, biciklizma ili električnih vozila) takođe odgovaraju na potrebe mobilnosti žena i ranjivih grupa. Na primer, ulaganja u poboljšanje javnog

prevoza predstavljaju i klimatsko i rodno rešenje – mogu smanjiti emisiju ugljenika i poboljšati mobilnost žena (koje više koriste autobuse i vozove nego muškarci), ako se pri tome vodi računa o bezbednosti i pristupačnosti. Slično tome, unapređenje saobraćajne povezanosti ruralnih područja (kroz povezujuće autobuse, transport po zahtevu ili poboljšanje puteva) može smanjiti zavisnost od ličnih vozila sa velikom emisijom, istovremeno osnažujući jednako i žene i muškarce u ruralnim sredinama da pristupe novim mogućnostima.

Na kraju, rodno osetljiv pristup održivom planiranju saobraćaja predstavlja dobitnu kombinaciju za razvoj Srbije. On je u skladu sa opredeljenjima zemlje za inkluzivni rast, Ciljevima održivog razvoja (SDG) i normama EU o jednakim šansama, istovremeno jačajući otpornost na klimatske promene. Prepoznavanjem da žene i muškarci različito doživljavaju saobraćaj, donositelji odluka u Srbiji i civilno društvo mogu prilagoditi rešenja koja maksimiziraju koristi za celo društvo – čistiji vazduh, smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte i veću jednakost u pristupu poslu, školama ili tržištu. Ovakav pristup vodi ka boljim rezultatima: dekarbonizovanom sistemu prevoza koji je istovremeno korisnički prijatniji, bezbedniji i dostupniji svim građanima.

U praksi, to znači uključivanje žena u procese donošenja odluka o saobraćaju, sprovođenje rodni analiza uticaja za nove projekte i obezbeđivanje da podaci budu razdvojeni po polu kako bi se pratilo ko ima koristi od ulaganja. Takođe znači da se autobuska linija, biciklistička staza ili put ne posmatraju samo kao infrastruktura, već kao životna veza koja treba da zadovolji različite potrebe i ojača otpornost zajednice na klimatske izazove.





POGLAVLJE II

Rodna odgovornost politika i budžeta

1. OKVIRI POLITIKA

Okvir ekološke politike Srbije se stalno razvija kako bi se odgovorilo na klimatske promene i uskladilo sa evropskim standardima. Temelj ovog okvira predstavlja **Zakon o klimatskim promenama iz 2021. godine**, koji pruža pravni osnov za razvoj i sprovođenje strategija niskog ugljeničnog otiska i planova prilagođavanja, prenoseći klimatsku legislativu EU u nacionalno zakonodavstvo. Srbija je 2022 godine ažurirala svoju obavezu prema Pariskom sporazumu podnošenjem ambicioznijeg Nacionalno utvrđenog doprinosa (NUD). Ažurirani NUD predviđa smanjenje emisije gasova sa **efektom staklene bašte za 33,3% do 2030. godine** u odnosu na nivo iz 1990, što predstavlja značajno povećanje u odnosu na prvobitnu obavezu. Ovaj cilj ukazuje na nameru Srbije da doprinese **Cilju održivog razvoja 13 (Akcija za klimu)** kroz jače napore u smanjenju emisija. Ostvarenje ovog cilja zahtevaće duboke rezove u sektoru energetike, koji čini oko 79% ukupnih emisija, kao i značajne mere u sektoru saobraćaja, čije su emisije porasle za preko 50% u periodu od 1990. do 2019. godine.¹

Da bi operativno sproveo klimatske ciljeve, Srbija je usvojila **Strategiju razvoja sa niskom emisijom ugljenika za period 2023–2030**, dok se akcioni plan za njenu implementaciju trenutno priprema. Ova strategija definiše pravce do 2050. godine i opcije za pravednu tranziciju. Strategija je usko povezana sa agendom Srbije za pristupanje EU: kao kandidatkinja, Srbija usklađuje svoje politike sa EU Okvirom za klimatsku i energetska politiku (na primer, ciljevi EU za 2030. godinu u pogledu smanjenja emisija, obnovljivih izvora energije i energetske efikasnosti). Takođe je u izradi **Integrisani nacionalni plan za energiju i klimu**, koji osigurava da klimatski ciljevi budu integrisani u sektore energetike, saobraćaja i druge oblasti. Važno je naglasiti da ove politike prepoznaju potrebu za „**socijalno pravednom**“ tranzicijom, shvatajući da klimatske mere moraju uzeti u obzir društvene posledice. Ovo otvara mogućnost za integraciju rodne perspektive, jer klimatske politike mogu različito uticati na žene i muškarce, a koristi od zelenog rasta treba da budu ravnomerno podeljene.

Ekološko upravljanje podržavaju institucije poput Agencije za zaštitu životne sredine Srbije (SEPA), koja prati ekološke pokazatelje. Najnoviji izveštaji SEPA ističu trajne izazove — kao što su loš kvalitet vazduha u gradovima i upravljanje otpadom — koji imaju rodno diferencirane posledice. Na primer, žene (posebno one koje su staratelji, mala deca i starije osobe) mogu biti ranjivije na zagađenje unutar zatvorenih prostora i lokalno zagađenje. Iako osnovni ekološki zakoni Srbije još ne zahtevaju eksplicitnu rodnu analizu, sve je prisutnije shvatanje da **ekološke i klimatske mere treba da „ne ostave nikoga po strani“**, što odražava Ciljeve održivog razvoja (SDG). **Nacrt Strategije zaštite životne sredine – Zelena agenda 2024–2033** predstavlja ključnu novu politiku koja je jasno usklađena sa **Zelenom agendom za Zapadni Balkan** i EU Zelenim dogovorom. Ova strategija, koja je krajem 2024. puštena na javnu raspravu, definiše mere ka ugljeničnoj neutralnosti, smanjenju zagađenja, zaštiti resursa i ukupnom unapređenju kvaliteta života za sve građane. Strategija

1 1p5ndc-pathways.climateanalytics.org

je u skladu sa obavezama koje je Srbija preuzela u **Sofijskoj deklaraciji (2020)** o Zelenoj agendi i fokusira se na pet stubova: **(1) klimatske promene i dekarbonizaciju, (2) cirkularnu ekonomiju, (3) smanjenje zagađenja, (4) zaštitu biodiverziteta i ekosistema, i (5) održive prehrambene sisteme i razvoj ruralnih područja.** Prateći ove stubove, ekološka strategija Srbije direktno podržava **Ciljeve održivog razvoja 13, 15, 12** i druge, i implicitno poziva na inkluzivne pristupe (npr. podrška ženama u ruralnim područjima u održivoj poljoprivredi pod stubom 5). Iako rod nije eksplicitno pomenut u tekstu Zelene agende, naglasak na „kvalitetu života za sve“ i pravednoj tranziciji znači da **učešće žena i zaštita ranjivih grupa** treba da budu deo sprovođenja strategije. Značajno je da međunarodni partneri podržavaju Srbiju u ovom pravcu – na primer, EU i bilateralni donatori (Nemačka, Švajcarska) pomažu Srbiji u praćenju ostvarenja Ciljeva održivog razvoja i integraciji Zelene agende u nacionalno planiranje.

2. STRATEGIJA SAOBRAĆAJA I RODNA UKLJUČENOST

Saobraćaj je ključni sektor i za ekonomski razvoj i za klimatske akcije u Srbiji, a postao je i fokus za rodnu integraciju. Nakon duže pauze od prethodne strategije (koja je važila do 2015. godine), Srbija je razvila novu **Nacionalnu strategiju saobraćaja za period 2022–2030**, uz prateći Akcioni plan. Ova sveobuhvatna strategija formulisana je u saradnji sa međunarodnim partnerima, s posebnim fokusom na održivost i inkluzivnost. Rodna osetljivost je eksplicitno ugrađena u pripremu strategije: Vlada je, uz podršku Svetske banke, sprovela Studiju o rodu u saobraćaju kako bi identifikovala prepreke i potrebe žena u mobilnosti.² Prema opisu zadataka strategije, potpuno ostvarivanje potencijala transportnog sektora znači rešavanje „barijera zasnovanih na polu i drugih pokretača isključenosti“ u skladu sa principima jednakog pristupa i nediskriminacije koridorisrbije.rs. **Koordinaciono telo za rodnu ravnopravnost** kojim rukovodi potpredsednica Vlade Srbije, upravljalo je ovom studijom, obezbeđujući visok nivo posvećenosti rodним pitanjima u politici saobraćaja. Nalazi su bili jasni: žene u Srbiji se suočavaju sa specifičnim izazovima u mobilnosti – na primer, one znatno češće koriste javni prevoz nego muškarci i često nemaju alternativne načine putovanja,

² koridorisrbije.rs

što se opisuje kao situacija „zarobljenih“ korisnica prevoza. Anketni podaci potvrđuju **da 76% žena koristi javni prevoz, u poređenju sa 65% muškaraca**, a skoro polovina žena navodi nedostatak drugih opcija kao razlog. Ovo ima implikacije i za rodnu ravnopravnost i za zaštitu životne sredine: trenutno žene imaju manji ugljeni otisak putovanja iz nužde, ali bez poboljšanja javnog prevoza, povećanje učešća žena na tržištu rada može dovesti do porasta korišćenja automobila. Strategija stoga unapređenja javnog prevoza tretira ne samo kao klimatski prihvatljive mere (smanjenje emisija u skladu sa **Ciljem održivog razvoja 13**), već i kao meru za rodnu ravnopravnost (**podrška Cilju 5** kroz poboljšanje pristupa žena prilikama).

Razmatranja klimatskih promena su duboko integrisana u planiranje transporta. Strategija saobraćaja Srbije prihvata multimodalni i održivi pristup, **u skladu sa obavezama iz Poglavlja 14 (Politika saobraćaja) u procesu pristupanja EU**. Fokusira se na ulaganja u železnicu, javni prevoz i inteligentne transportne sisteme kako bi se smanjile emisije i gužve. Jedan od ključnih strateških ciljeva jeste dekarbonizacija saobraćaja, u skladu sa Zelenim planom EU, što takođe doprinosi ostvarivanju **Cilja održivog razvoja 9 (Industrija, inovacije i infrastruktura) i Cilja 11 (Održivi gradovi i zajednice)**. Procena koju je podržala Svetska banka – „**Put ka zelenoj mobilnosti**“ ukazala je na hitnost ove tranzicije, posebno u urbanim sredinama. Nalazi pokazuju da unapređenje javnog prevoza—poput modernizacije autobuskih flota i proširenja mreža—može istovremeno da smanji emisiju CO₂ i bolje odgovori na potrebe pretežno ženskog korisničkog sastava. Akcioni plan strategije predviđa mere kao što su promocija **alternativnih goriva i električnih vozila**, proširenje železničkog teretnog saobraćaja radi smanjenja drumskog prometa, i izrada planova održive urbane mobilnosti u gradovima. Ove mere su u skladu sa stubom **dekarbonizacije saobraćaja u okviru Zelene agende za Zapadni Balkan** i potvrđuju nameru Srbije da doprinese regionalnim klimatskim ciljevima.

Rodna osetljivost u transportnoj politici ogleda se i u naporima da se ovaj sektor učini inkluzivnijim za radnice i donosioke odluka. Trenutno je **radna snaga u sektoru saobraćaja izrazito muška (oko 80% muškaraca)**, pri čemu žene uglavnom rade na administrativnim ili stručnim poslovima, dok su nedovoljno zastupljene na tehničkim i rukovodećim pozicijama. Žene čine samo oko 28% menadžera i oko 34% inženjerki/tehničarki u transportnim agencijama i kompanijama. Strategija saobraćaja prepoznaje da diverzifikacija radne snage nije samo pitanje rodne ravnopravnosti, već i način da se reše nedostaci u veštinama i unapredi kvalitet usluga. **Predložene su različite mere koje imaju za cilj da podstaknu ulazak žena u tradicionalno muške profesije, umanje rodni jaz u platama i poboljšaju radne uslove.** [rodnaravnopravnost.gov.rs](https://www.rodnaravnopravnost.gov.rs). The **Gender Equality in Transport in Serbia (GETS) study** provided concrete recommendations, such as increasing women's access to private transport resources, making public transport more safe and user-friendly for women, and attracting more men to use public and shared transit options to reduce car dependence [rodnaravnopravnost.gov.rs](https://www.rodnaravnopravnost.gov.rs)³ **Studija o rodnoj ravnopravnosti u transportu u Srbiji** dala je konkretne preporuke, kao što su povećanje pristupa žena privatnim prevoznim sredstvima, činjenje javnog prevoza bezbednijim i prilagođenijim za žene i privlačenje više muškaraca da koriste javni i zajednički prevoz kako bi se smanjila zavisnost od automobila. [rodnaravnopravnost.gov.rs](https://www.rodnaravnopravnost.gov.rs)

Ove preporuke naglašavaju da **rodno odgovorna transportna politika može doneti višestruke koristi**: povećanje autonomije kretanja žena, smanjenje zagađenja i saobraćajnih gužvi (što koristi gradovima i klimi), kao i podsticanje socijalne inkluzije. One se postepeno odražavaju i u politikama u Srbiji – na primer, gradske saobraćajne vlasti su počele da se bave bezbednošću u javnom prevozu (što je ključno pitanje za žene koje prijavljuju rizik od uznemiravanja), a novi infrastrukturni projekti moraju da prođu kroz javne konsultacije koje uključuju i ženske perspektive.

3 <https://www.rodnaravnopravnost.gov.rs/sites/default/files/2020-02/GETS%20MS2%20izve%C5%A1taj%20FINAL%2011.02.2020..pdf#:~:text=%E2%80%A2%20The%20improvement%20of%20public,local%20communities%2C%20promoting%20social%20inclusion>

3. OKVIR ZA RODNU RAVNOPRAVNOST I NJEGOVE MEĐUZAVISNOSTI

Opšti okvir za rodnu ravnopravnost u Srbiji pruža pravni i institucionalni mandat za uvođenje rodne perspektive u sve politike, uključujući saobraćaj i životnu sredinu. **Zakon o rodnoj ravnopravnosti**, usvojen u maju 2021. godine, predstavlja ključni zakon koji je usklađen sa standardima Evropske unije. On utvrđuje da su **sve javne vlasti, poslodavci i socijalni partneri dužni da integrišu rodnu perspektivu u oblastima za koje su nadležni**. [paragraf.rs](#). U praksi, to znači da ministarstva saobraćaja, energetike, zaštite životne sredine i druga moraju uzeti u obzir rodne uticaje prilikom kreiranja politika i sprovođenja programa. Zakon se zasniva na pristupu jednakih mogućnosti, zahtevajući **ravnopravno učešće žena i muškaraca u svim fazama donošenja odluka**, kao i razmatranje njihovih različitih potreba i prioriteta u svakoj javnoj politici. Na primer, prilikom izrade nacionalnog plana za prilagođavanje klimatskim promenama ili programa ulaganja u saobraćaj, nadležni organi bi trebalo da procene kako bi mere mogle uticati na žene ili im koristiti, i u skladu s tim da ih prilagode. Zakon je takođe **uveo kvotu od 40% za zastupljenost žena** u određenim oblastima javnog života, čime se podstiče povećanje prisustva žena u telima koja donose odluke⁴. Ova kvota je već uticala na političku reprezentaciju (učesće žena u Narodnoj skupštini je sada oko trećine ili više) i postepeno utiče na sektorsko upravljanje – na primer, obezbeđivanjem zastupljenosti žena u ekološkim savetima ili upravnim telima saobraćajnih projekata.

Institucionalni mehanizam za rodnu ravnopravnost je snažan. Koordinaciono telo za rodnu ravnopravnost (CBGE), kojim rukovodi potpredsednik vlade, sarađuje sa svim ministarstvima na sprovođenju zakona i strategije. Od svakog ministarstva se očekuje da imenova kontakt osobe za rodnu ravnopravnost i razvije Akcione planove za rodnu ravnopravnost. Primetno je da je uvedeno rodno odgovorno budžetiranje (GRB): javna tela sa preko 50 zaposlenih moraju da razviju godišnje planove sa posebnim merama za rodnu ravnopravnost i da izveštavaju o njihovoj sprovođenju.⁵ Srbija se smatra regionalnim liderom u oblasti rodno odgovornog ponašanja (ROB), što je dovelo, na

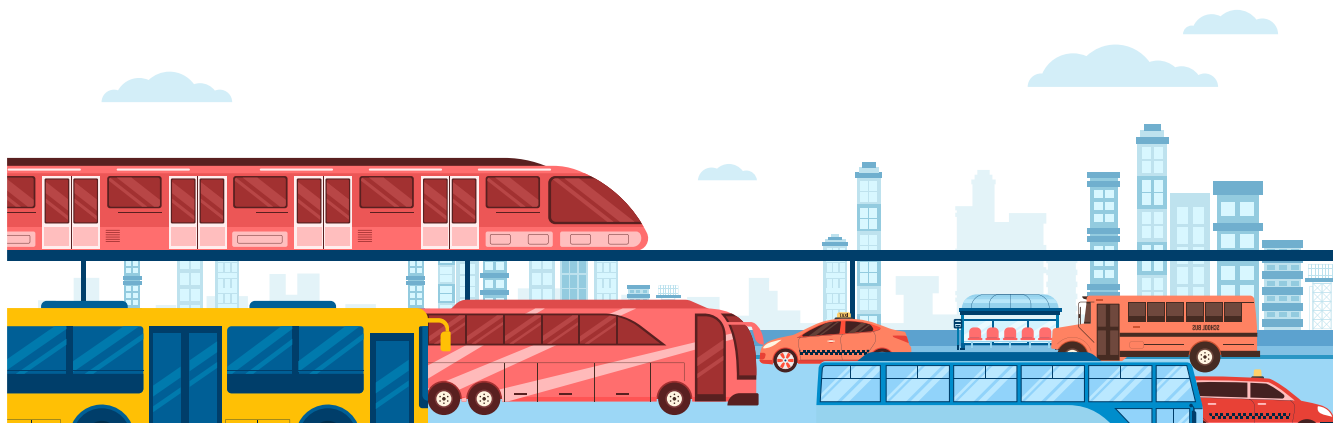
4 https://serbia.un.org/sites/default/files/2021-09/Human%20rights%20and%20gender%20equality_UN%20Serbia%20Thematic%20Update_03062021.pdf#:~:text=as%20the%20national%20gender%20machinery,Law%20on%20the%20Prohibition%20of

5 https://doklestinic.law/files/2021/07/NL_Zakon-o-rodnoj-ravnopravnosti_2021-07-08.pdf#:~:text=policy%2C%20including%3A%20,the%20position%20of%20the%20women

primer, do toga da Ministarstvo zaštite životne sredine izdvoji budžetska sredstva za projekte koji podržavaju žene preduzetnice u zelenim poslovima, a sektor transporta investira u prikupljanje podataka razvrstanih po polu (npr. ankete o putovanjima koje razlikuju ženske i muške obrasce).

U oktobru 2021. godine, Srbija je usvojila novu **Nacionalnu strategiju za rodnu ravnopravnost (2021–2030)**, koja pojačava ove obaveze. Vizija strategije je „rodno ravnopravna Srbija u kojoj žene i muškarci... imaju jednaka prava i mogućnosti za lični razvoj, pružaju jednak doprinos održivom razvoju društva i preuzimaju jednaku odgovornost za budućnost“. [srbija.gov.rs](https://www.srbija.gov.rs)⁶. Ova vizija eksplicitno povezuje rodnu ravnopravnost sa održivim razvojem, prepoznajući je kao preduslov za postizanje razvojnih ciljeva Srbije. Iako se strategija uglavnom fokusira na oblasti kao što su političko učešće, ekonomsko osnaživanje, obrazovanje, zdravlje i nasilje nad ženama, ona takođe obuhvata i pitanja životne sredine i infrastrukture. Na primer, strategija ukazuje na rodne razlike u sektorima kao što su saobraćaj i informacione tehnologije, i poziva na afirmativne mere kako bi se više žena uključilo u STEM oblasti i „zelena“ zanimanja. Takođe ističe da žene, naročito u ruralnim sredinama, imaju ograničen pristup uslugama, delom zbog nedostataka u transportu – problem koji se sada rešava i kroz rešenja ruralnog prevoza usmerena na žene, i kroz širu transportnu strategiju koja je prethodno pomenuta.

Crucially, Serbia's gender equality framework benefits from strong **civil society engagement**. Domestic CSOs and experts have provided data and monitoring. They ensure that policies like the Green Agenda or climate plans are not gender-blind – for example, feminist groups have advocated for gender indicators in climate adaptation projects and for women's participation in energy policymaking. This collaboration between government, civil society, and international partners (UN Women, World Bank, EBRD, etc.) helps implement the Gender Equality Law in practice. As Serbia pursues its climate and transport modernization agendas, the gender framework acts as a guide to ensure these agendas are inclusive. **In summary, Serbia now has both the legal mandate and the institutional setup to integrate gender considerations into environmental protection and transport – and these are increasingly being put to work to advance climate resilience and the SDGs.**



6 <https://www.srbija.gov.rs/>

4. REGIONALNO I MEĐUNARODNO USKLAĐIVANJE

Politike Srbije u oblasti saobraćaja i zaštite životne sredine duboko su povezane sa regionalnim inicijativama i globalnim obavezama u oblasti održivosti. Jedan od ključnih primera je **Zelena agenda za Zapadni Balkan**, regionalna mapa puta inspirisana Zelenim dogovorom EU. Srbija je, zajedno sa svojim susedima iz regiona, ovu agendu podržala **Sofijskom deklaracijom u novembru 2020. godine**. Zelena agenda postavlja ciljeve u oblastima kao što su dekarbonizacija, čista energija, cirkularna ekonomija, borba protiv zagađenja i održiva poljoprivreda. Srbija je u svom Nacrtu strategije zaštite životne sredine eksplicitno **uključila ciljeve Zelene agende i standarde EU**, čime se osigurava da nacionalni napor doprinose regionalnoj klimatskoj akciji. Ovo usklađivanje nije samo formalno – na primer, u okviru stuba Zelene agende koji se odnosi na dekarbonizaciju, Srbija ulaže u obnovljive izvore energije i energetske efikasnost (uz planove za smanjenje oslanjanja na ugalj), dok u okviru komponente održive mobilnosti radi na elektrifikaciji delova železničke mreže i unapređenju prekograničnih saobraćajnih veza. Sve ove aktivnosti doprinose **Ciljevima održivog razvoja 7 i 13**, i pripremaju Srbiju za ispunjavanje budućih zahteva za pristupanje EU.⁷

Usklađivanje transportne politike Srbije olakšano je putem Ugovora o Transportnoj zajednici – pravno obavezujućeg okvira koji je Srbija potpisala 2017. godine zajedno sa EU i ostalim državama Zapadnog Balkana. Ugovora o Transportnoj zajednici proširuje pravne tekovine EU u oblasti saobraćaja (bezbednost, interoperabilnost, infrastrukturni standardi itd.) na region, čime se efektivno stvara jedinstveno regionalno tržište u oblasti saobraćaja. Stalni sekretarijat Transportne zajednice, sa sedištem u Beogradu, koordinira ove napore i prati razvoj proširenja Transevropske transportne mreže (TEN-T) na Zapadni Balkan. Kroz ovaj mehanizam, transportni projekti u Srbiji (auto-putevi, železnički koridori, granični prelazi) planiraju se sa ciljem regionalnog povezivanja, čime se doprinosi ciljevima održivog razvoja (SDG) 9 i 17 (Partnerstvom do ciljeva). Ugovora o Transportnoj zajednici ima i socijalnu dimenziju: Transportna zajednica je osnovala Socijalni forum, koji se bavi pitanjima kao što su radni uslovi i rodna ravnopravnost u sektoru saobraćaja u regionu. Predstavnici Srbije – iz redova vlade i civilnog društva – aktivno učestvuju u ovom forumu, deleći iskustva poput studije GETS kao modela dobre prakse za druge. Ovo regionalno partnerstvo potvrđuje da je srpski napor ka bezbednom i održivom saobraćaju deo šireg procesa na Zapadnom Balkanu, koji se oslanja na razmenu znanja i harmonizaciju politika.

Međunarodne finansijske i razvojne institucije bile su ključne u putu Srbije ka održivosti. Svetska banka posebno ima snažan uticaj u oblasti transporta i zelene agende. Finansirala je tehničku pomoć za Transportnu strategiju Srbije i Studiju o rodnoj ravnopravnosti u transportu, i podržava velike projekte poput Projekta za olakšavanje trgovine i transporta na Zapadnom Balkanu (koji je obezbedio 35 miliona dolara za reforme transporta i nadogradnju infrastrukture u Srbiji). Svetska banka je takođe izradila analitički rad koji povezuje rod i klimu – na primer, nedavni izveštaj Svetske banke je istakao da je rešavanje prepreka u mobilnosti žena „od vitalnog značaja... za pravedan prelaz na dekarbonizaciju transporta”⁸.

Ovaj pristup oblikuje konkretne projekte na terenu, poput pilot programa za unapređenje bezbednosti javnog prevoza za žene i podsticanje zaposlenosti žena u železničkim kompanijama. Još jedna značajna inicijativa je **Program za bezbedan i održiv transport za Zapadni Balkan**, koji finansira Evropska komisija, a upravlja Svetska banka. Pokrenut 2021. godine, nakon EU Zelene agende, Program za bezbedan i održiv transport raspolaže sa **80 miliona evra** bespovratnih sredstava koja se kombinuju sa finansiranjem Svetske banke širom regiona. Program eksplicitno podržava **transportni deo Zelene agende** – na primer, finansiranjem modernizacije železnice, bezbednosti na putevima i infrastrukture za alternativna goriva – i stavlja naglasak na otpornost i prilagođavanje klimatskim promenama. Kroz Program za bezbedan i održiv transport, Srbija je dobila grantove za projekte poput pametnog upravljanja saobraćajem radi smanjenja emisija u Beogradu, kao i za ekološki prihvatljivije vozne parkove javnog prevoza. Svetska banka, Evropska komisija i **Transportna zajednica** usko koordiniraju aktivnosti u okviru ovog programa, što predstavlja primer partnerstva više aktera u skladu sa **Ciljem održivog razvoja 17**. Kako je istakao direktor Svet-ske banke za Zapadni Balkan, izgradnja modernih, zelenih transportnih mreža „znatno poboljšava ukupni kvalitet života” i zahteva zajednički rad sa EU i regionalnim telima.

Usaglašenost Srbije sa međunarodnim okvirima proteže se i na **Ciljeve održivog razvoja Uje-dinjenih nacija**. Srbija je bila jedna od prvih zemalja u regionu koja se dobrovoljno prijavila za pregled ostvarenja Ciljeve održivog razvoja. predstavljajući svoj napredak 2019. godine, a insti-tucionalizovala je praćenje Ciljeva održivog razvoja putem Republičkog zavoda za statistiku. In-tegrisanjem Ciljeva održivog razvoja u nacionalne strategije — na primer, Strategija transporta referiše principe održivosti koji odgovaraju Ciljevima održivog razvoja 9, 11 i 13, dok Strategija rodne ravnopravnosti eksplicitno navodi Agendu 2030 — Srbija jasno pokazuje svoju posvećenost globalnim ciljevima. Sama **Balkanska zelena agenda** posmatra se kao instrument za ostvarenje Ciljeva održivog razvoja u oblastima klimatskih promena (Cilj održivog razvoja 13), čiste energije (Cilj održivog razvoja 7), održivih gradova (Cilj održivog razvoja 11), odgovorne proizvodnje (Cilj održivog razvoja 12) i biodiverziteta (Ciljevi održivog razvoja 14 i 15). Na regionalnom nivou, Srbija sarađuje sa agencijama UN i donatorima na inicijativama poput „Ciljevi održivog razvoja za sve”, koje podižu javnu svest i uključuju civilno društvo u sprovođenje Ciljeva održivog razvoja. Ovakav kolaborativni pristup osigurava da se klimatske akcije i rodna ravnopravnost ne posmatraju odvo-jeno, već kao deo objedinjene razvojne agende.

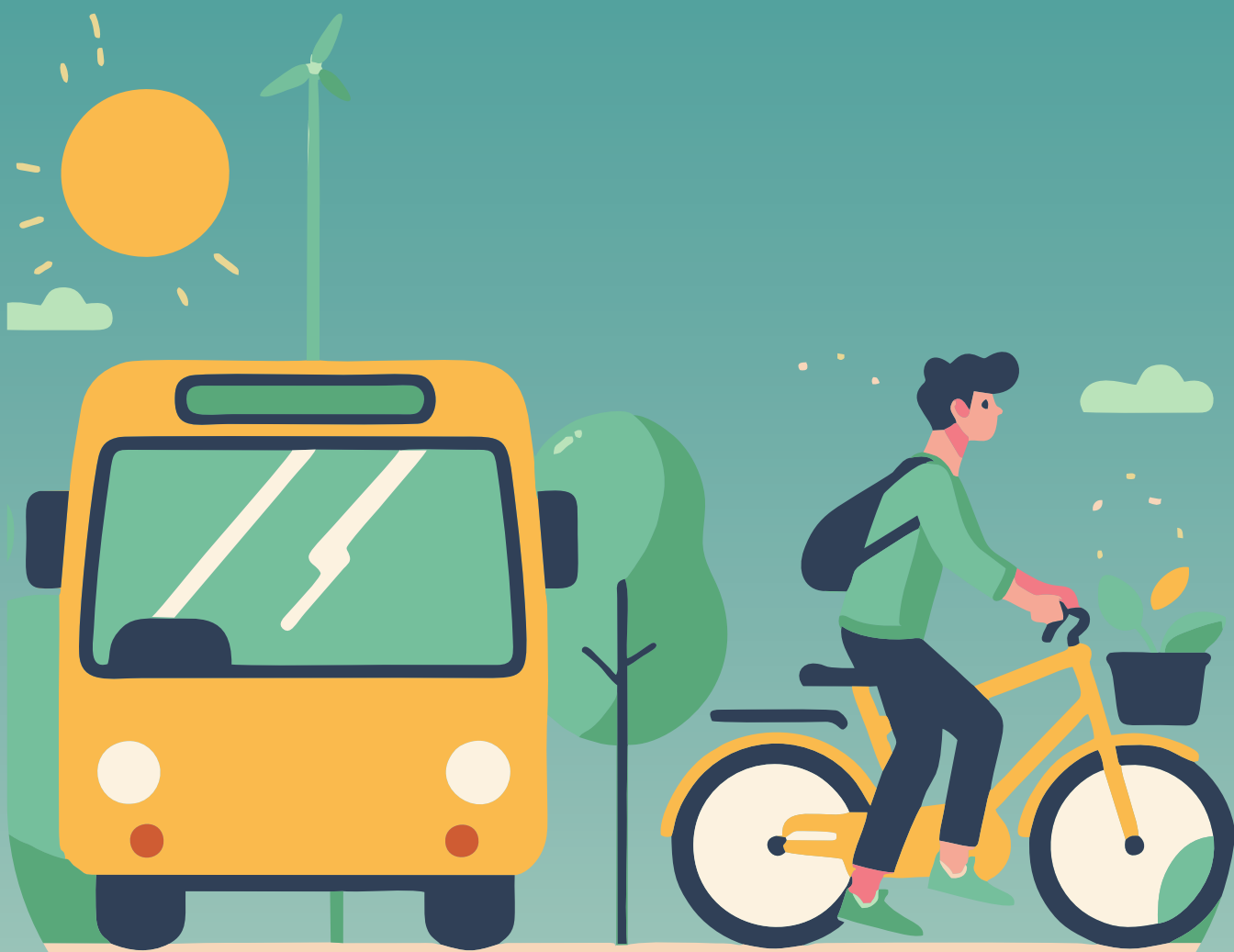
Ukratko, transportne i ekološke politike Srbije su usko povezane sa regionalnim i međunarodnim okvirima. **Zelena agenda i proces integracije u EU usmeravaju Srbiju ka zelenijim i inkluziv-nijim praksama**, dok partnerstva sa organizacijama poput Svetske banke i UN pružaju tehničku podršku i finansiranje. Ova spoljašnja usaglašenost jača domaće reforme: kada Srbija unapredi sistem za praćenje kvaliteta vazduha ili uvede električni vozni park, ona istovremeno odgovara na lokalne potrebe i doprinosi širim ciljevima održivog razvoja. S druge strane, iskustva Srbije — kao što su uspešno usvajanje zakona o rodnoj ravnopravnosti ili pilot-projekti transporta prilagođenog

ženama — predstavljaju dragocene lekcije na međunarodnom nivou, jačajući ugled Srbije kao posvećenog aktera u oblastima klimatskih i rodniha pitanja.

Srbija se nalazi na raskršću između snažnog **razvoja politika osetljivih na rodne razlike i ambicioznih reformi u oblasti klimatskih promena** i saobraćaja. Priča o njenim politikama u oblasti saobraćaja i zaštite životne sredine sve više postaje priča o integraciji: integraciji klimatskih akcija sa ekonomskim razvojem, kao i integraciji rodne ravnopravnosti u tehničke sektore koji se tradicionalno smatraju rodno neutralnim. Nacionalne politike, kao što su nova Strategija saobraćaja i ekološki planovi, eksplicitno priznaju da će rezultati biti snažniji i pravedniji ako zadovolje potrebe svih građana – i žena i muškaraca podjednako. Podržana progresivnim zakonom o rodnoj ravnopravnosti i strategijom, Srbija ugrađuje rodne aspekte (od bezbednosti u javnom prevozu do ženskih „zelenih“ poslova) u samu suštinu klimatskih i infrastrukturnih projekata. Ovo ne samo da pomaže u ispunjavanju međunarodnih obaveza kao što su Ciljevi održivog razvoja i Zelena agenda, već i osigurava da odgovor Srbije na klimatske promene bude društveno inkluzivan.

Kontekst Zapadnog Balkana dodatno daje podsticaj i podršku: regionalna saradnja kroz Zelenu agendu i Transportnu zajednicu znači da Srbija ne deluje sama, već u skladu sa susedima, razmenjujući znanje i resurse koje omogućavaju EU i Svetska banka. Takva partnerstva pojačavaju uticaj, bilo da je reč o smanjenju emisije ugljenika ili poboljšanju svakodnevnog prevoza žena u ruralnim sredinama. Izazovi svakako postoje – od obezbeđivanja finansiranja potrebnog za zelenu tranziciju, preko menjanja kulturnih normi u industrijama koje su pretežno muške, do unapređenja podataka za praćenje napretka. Ipak, nedavni izveštaji Srbije o SDG-ovima i ažuriranja politika jasno pokazuju iskreno prepoznavanje ovih nedostataka i odlučnost da se oni reše.





POGLAVLJE III

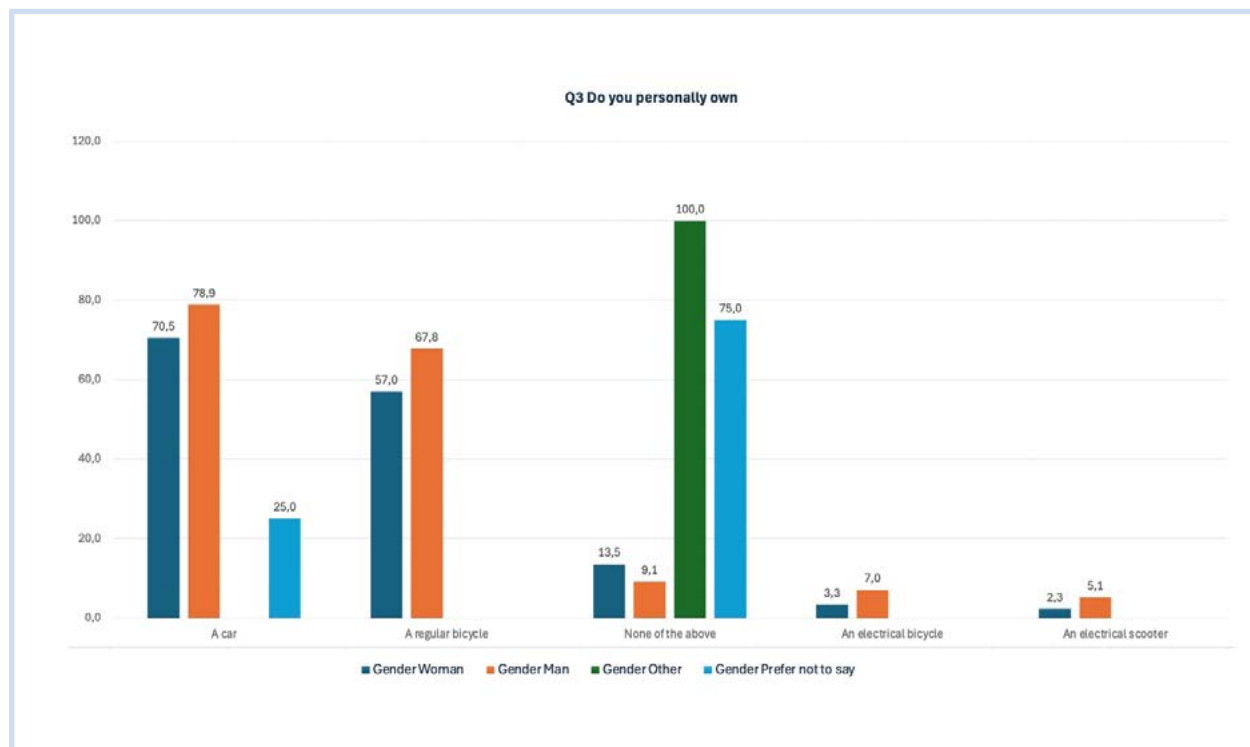
Rodni obrasci i rodna dimenzija ponašanja u saobraćaju

1. RODNI OBRASCI U SAOBRAĆAJU U SRBIJI

Rodna analiza podataka iz istraživanja o:

- Pristupačnosti sredstava transporta
- Pristupačnosti (finansijskoj) transporta
- Učestalosti korišćenja sredstava transporta
- Razlozima za nekorišćenje sredstava transporta
- Razlozima za izbor određenog vida transporta
- Percepcijama bezbednosti i sigurnosti

Podaci ističu razlike u pristupu različitim vrstama prevoza između muškaraca i žena. Privatni automobili su najčešće u vlasništvu i korišćenju i kod muškaraca (78,9%) i žena (70,5%), pri čemu muškarci imaju nešto veći pristup automobilima. Sličan obrazac se primećuje i kod bicikala, koje koristi 67,8% muškaraca u poređenju sa 57% žena.

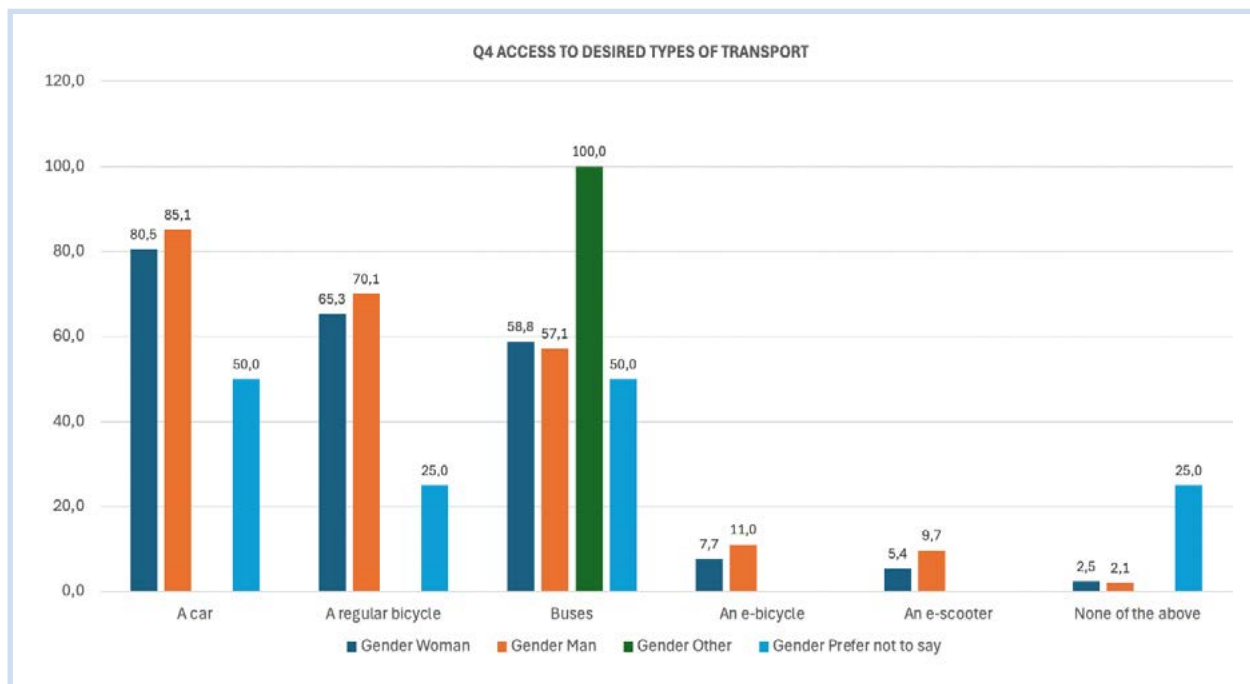
Grafikon 1: Pristup i korišćenje prevoznih sredstava po polu**Tabela 1. Rodne razlike u preferiranim vrstama prevoza**

Način transporta	Muškarci (%)	Žene (%)
Privatni auto	78.9	70.5
Bicikl	67.8	57
E-bicikl	7	3.3
E-trotinet	5.1	2.3
Ništa od navedenog	9.1	13.5

Razlike postaju izraženije kod savremenih i alternativnih vidova prevoza, poput električnih bicikala i trotinetâ. Električne bicikle koristi 7% muškaraca i samo 3,3% žena, dok električne trotinete koristi 5,1% muškaraca i svega 2,3% žena. Ovi podaci mogu ukazivati na manji interes ili manje prilika za žene da koriste ova prevozna sredstva, kao i na moguće barijere poput dostupnosti ili bezbednosnih izazova.

Na kraju, 13,5% žena nema pristup nijednom od navedenih oblika prevoza, što je značajno više u poređenju sa 9,1% muškaraca. Ovo ukazuje na veću verovatnoću da će žene biti uskraćene za mogućnosti prevoza, što upućuje na rodne nejednakosti u mobilnosti i pristupu infrastrukturi.

Ove razlike naglašavaju potrebu za planiranjem saobraćaja koje je osetljivo na rodne razlike, uzimajući u obzir specifične potrebe i prepreke s kojima se žene suočavaju, kako bi im se poboljšao pristup različitim oblicima prevoza.

Grafikon 2. Pristup željenim vrstama prevoza

Vlasništvo nad privatnim automobilima imaju 85,1% muškaraca i 80,5% žena. Bicikle koristi 70,1% muškaraca i 65,3% žena. Autobus najčešće koriste osobe koje se izjašnjavaju kao „drugi rod“ (100%), zatim žene (58,8%) i muškarci (57,1%). Električni bicikl koristi 11% muškaraca i 7,7% žena, dok je električni trotinet prisutniji kod muškaraca (9,7%) nego kod žena (5,4%). Četvrtina osoba koje nisu želele da otkriju svoj rod nema pristup nijednom od pomenutih vidova prevoza, što je znatno više u poređenju sa ženama (2,5%) i muškarcima (2,1%).

Podaci ukazuju na razlike u pristupu različitim vrstama prevoza među rodni grupama. Privatni automobil je najčešći oblik prevoza, a sličan obrazac primećen je i kod korišćenja običnog bicikla. Upotreba autobusa je posebno visoka kod osoba koje se identifikuju kao „drugi rod“, što ukazuje na moguću zavisnost od javnog prevoza u toj grupi. Električni bicikli i trotineta takođe pokazuju rodne razlike, s nešto većim pristupom kod muškaraca. Zabrinjavajuće je da je značajno veći procenat osoba koje ne žele da otkriju svoj rod bez pristupa bilo kom vidu prevoza, što ukazuje na višestruku ranjivost.

Velika većina ispitanika – **66,0% žena i 64,8% muškaraca** – izjavljuje da svakodnevno putuje manje od 30 minuta. Dodatnih **26,5% žena i 26,3% muškaraca** putuje između 31 i 60 minuta. Samo mali procenat populacije (**1,4% žena i 1,1% muškaraca**) ima svakodnevna putovanja duža od jednog, a kraća od dva sata.

Tabela 2. Poređenje dnevnog vremena putovanja žena i muškaraca

Vreme putovanja	Žene (%)	Muškarci(%)
Manje od 30 minuta	66	64.8
31-60 minuta	26.5	26.3
Više od 1 sata ali manje od 2 sata	1.4	1.1

Ove brojke ukazuju na široku **ravnotežu u vremenu putovanja** između muškaraca i žena, što govori u prilog opštoj jednakosti u pristupu destinacijama kao što su posao, škola i usluge. Sa

stanovišta urbanističkog planiranja i infrastrukture, kratko vreme putovanja može se tumačiti kao pozitivan pokazatelj efikasnosti saobraćaja, posebno u urbanim sredinama.

Većina ispitanika živi u urbanim područjima—**84,9% žena i 86,1% muškaraca**—dok manji procenat živi u ruralnim sredinama (**15,1% žena i 13,9% muškaraca**). Ova **urbana pristrasnost u raspodeli stanovništva** u skladu je sa bolje razvijenom saobraćajnom infrastrukturom u gradovima i verovatno doprinosi kratkom prosečnom vremenu putovanja zabeleženom u prethodnim podacima.

Međutim, **15% žena koje žive u ruralnim sredinama** i dalje se može suočavati sa neproporcionalno visokim preprekama u vezi sa prevozom. Iako imaju slično vreme putovanja, žene u ruralnim područjima često se suočavaju sa fragmentisanim ili ređe dostupnim uslugama i imaju manje alternativnih opcija mobilnosti, posebno ako ne poseduju automobil. Ove razlike zahtevaju **ciljno planiranje saobraćaja za ruralna područja**, naročito u kontekstu ciljeva klimatske otpornosti i socijalne uključenosti.

Podaci pokazuju **visok nivo pristupa privatnim oblicima prevoza**, iako sa приметnim razlikama među polovima. Pristup automobilu ima **85,1% muškaraca i 80,5% žena**, što ga čini najdostupnijim oblikom prevoza za obe grupe. Bicikl je sledeći, koriste ga **70,1% muškaraca i 65,3% žena**. Ove brojke odražavaju trajnu oslonjenost na lične načine prevoza u Srbiji, sa relativno malim, ali **doslednim razlikama među polovima**.

Međutim, novije i održivije mobilne opcije poput električnih bicikala i električnih trotineta pokazuju izraženije razlike među polovima. Električni bicikli su dostupni za **11,0% muškaraca** u poređenju sa **7,7% žena**, dok su električni trotineti dostupni za **9,7% muškaraca** naspram 5,4% žena. Ove razlike mogle bi se objasniti brojnim preprekama s kojima se žene suočavaju, uključujući cenu, zabrinutost za bezbednost, nedostatak infrastrukture (npr. zaštićene biciklističke staze) i društvene norme koje obeshrabruju žene da usvajaju nove tehnologije.

Rezultati istraživanja pružaju važne uvide u to kako muškarci i žene u Srbiji doživljavaju pristupačnost različitih vidova prevoza. Ukupno posmatrano, podaci pokazuju značajne razlike među polovima kada je u pitanju ekonomska dostupnost, naročito kada se radi o novijim ili skupljim oblicima prevoza.

Tabela 3. Rodne razlike u ekonomskoj pristupačnosti

	Ž	M	Ž	M	Ž	M	Ž	M	Ž	M
Autobus	5.4	6.5	27.5	33.5	61.4	50.3	0	0	0	0
Bicikl i skejtbord	8.6	6.7	16.1	13.7	54.4	60.2	0	0	0	0
Automobil	15.4	13.7	51.9	54.1	27.7	29.9	0	0	0	0
Taksi	36.8	42.9	47.5	38.5	0	0	0	0	12.5	11.8
E-trotinet	36	28	16	17.9	10.2	15.6	35.3	35.8	0	0

Javni autobusi se izdvajaju kao najdostupniji i najpovoljniji vid prevoza za oba pola.

- **61,4% žena i 50,3% muškaraca** ocenilo je autobuse kao veoma pristupačne.
- Manji procenat ispitanika smatrao ih je donekle skupim (27,5% žena, 33,5% muškaraca), dok je samo manjina (5,4% žena i 6,5% muškaraca) ocenila autobuse kao nepristupačne.

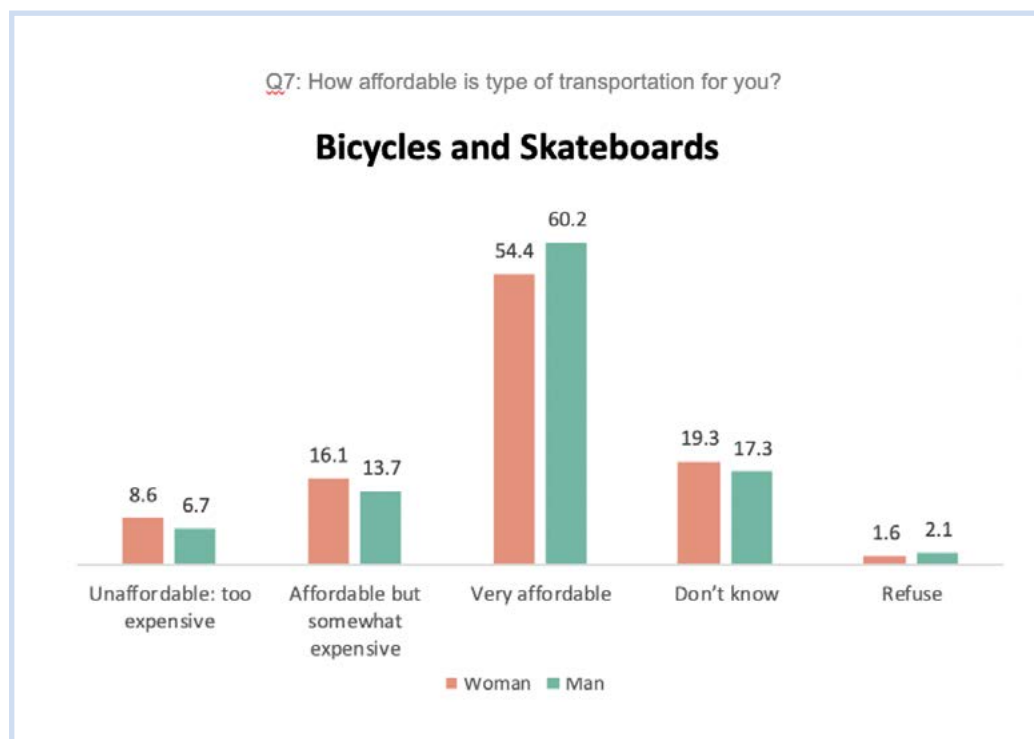
Ovo ukazuje na ključnu ulogu javnog prevoza u obezbeđivanju inkluzivne mobilnosti, posebno za žene koje su u većoj meri oslonjene na javni prevoz za svakodnevne aktivnosti poput brige o članovima porodice, putovanja na posao i pristupa uslugama. Muškarci, iako takođe koriste autobuse, pokazuju nešto veću osetljivost na cenu, verovatno zbog češće upotrebe automobila ili različitih očekivanja u pogledu nivoa usluge.

Bicikli i skejtovi su generalno pristupačni, uz prisutne razlike među polovima:

- **60,2% muškaraca i 54,4% žena** ih smatra veoma pristupačnim, dok ih manji udeo u obe grupe ocenjuje kao donekle skupe (13,7% muškaraca, 16,1% žena).
- Nešto veći procenat žena (8,6%) u odnosu na muškarce (6,7%) navodi ove opcije kao nepristupačne.

Ovi rezultati ukazuju na to da, iako su bicikli uglavnom isplativa opcija, žene mogu nailaziti na dodatne finansijske ili kontekstualne prepreke (npr. trošak zaštitne opreme, neadekvatna infrastruktura, obaveze nege koje ograničavaju njihovu upotrebu).

Grafikon 3. Bicikli i trotineti – ekonomska pristupačnost različitih vidova prevoza



Iako su automobili dominantan način prevoza, za mnoge i dalje predstavljaju finansijsko opterećenje:

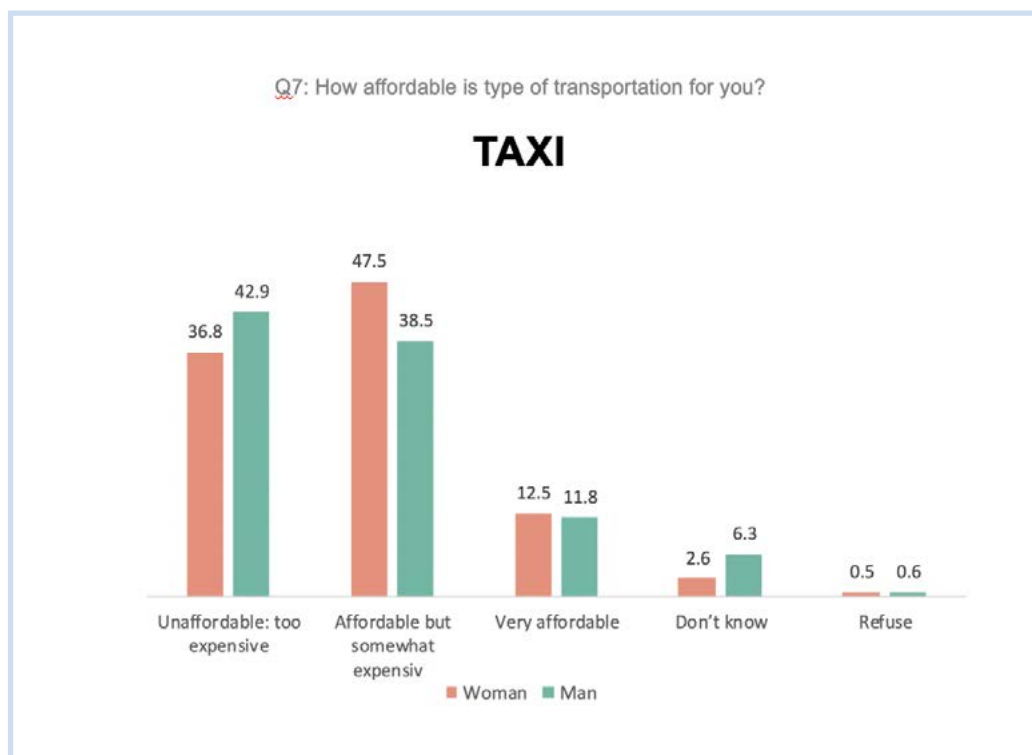
- Više od polovine ispitanika — **51,9% žena i 54,1% muškaraca** — smatra da je korišćenje automobila donekle skupo.
- **15,4% žena i 13,7% muškaraca** ocenjuje ga kao potpuno nepristupačno.
- Samo **27,7% žena i 29,9% muškaraca** navodi da je posedovanje i korišćenje automobila veoma pristupačno.

Ovo ukazuje na to da, iako se automobili često koriste, troškovi predstavljaju značajnu prepreku, naročito za žene. Nalazi naglašavaju važnost politika koje smanjuju zavisnost od privatnih automobila i promovišu pristupačnije alternative.

Taksiji se uglavnom doživljavaju kao nedostupni i od strane muškaraca i žena:

- 36,8% žena i 42,9% muškaraca ocenjuje taksije kao nedostupne.
- Većina smatra da su donekle skupi (47,5% žena, 38,5% muškaraca), a mali deo (oko 12% za oba pola) smatra ih potpuno nepristupačnim zbog visoke cene.

Grafikon 4. Taksi – ekonomska pristupačnost različitih vidova prevoza



Percepcija taksija kao izrazito skupog prevoznog sredstva potvrđuje njegovu ulogu luksuza ili rešenja za hitne situacije, a ne redovnog vida transporta — naročito za korisnike sa nižim prihodima i stanovnike ruralnih područja.

Električni trotineti predstavljaju najkontroverzniju opciju kada je u pitanju pristupačnost i upoznatost korisnika:

- Više od trećine **žena 36,0% i 28,0% muškaraca** ocenjuje ih kao nepristupačne.
- Samo **10,2% žena i 15,6% muškaraca** smatra da su veoma pristupačni.
- Značajan procenat (**35,3% žena i 35,8% muškaraca**) izražava neizvesnost ili nedostatak znanja o njihovoj cenovnoj pristupačnosti.

Ovi podaci ukazuju na kombinaciju finansijskih i infrastrukturnih prepreka — poput ograničene dostupnosti u nerazvijenim ili ruralnim područjima, nedostatka bezbedne infrastrukture ili neupućenosti — koje u većoj meri pogađaju žene. Ove rodno zasnovane razlike ističu važnost uključivanja novih oblika mobilnosti u javne politike, naročito prilikom dizajniranja inkluzivnih i ekološki održivih transportnih sistema..

- **Autobusi i bicikli** ostaju najpristupačniji i najpovoljniji vidovi prevoza, posebno važni za mobilnost žena.
- **Automobili i taksiji**, iako se široko koriste, predstavljaju značajne ekonomske prepreke – posebno za ažene – što ukazuje na potrebu za strukturnim merama pristupačnosti.

- **Električni trotineti**, uprkos tome što se promovišu kao moderno urbano rešenje, još uvek nisu široko dostupni niti se doživljavaju kao pristupačni, posebno od strane žena.

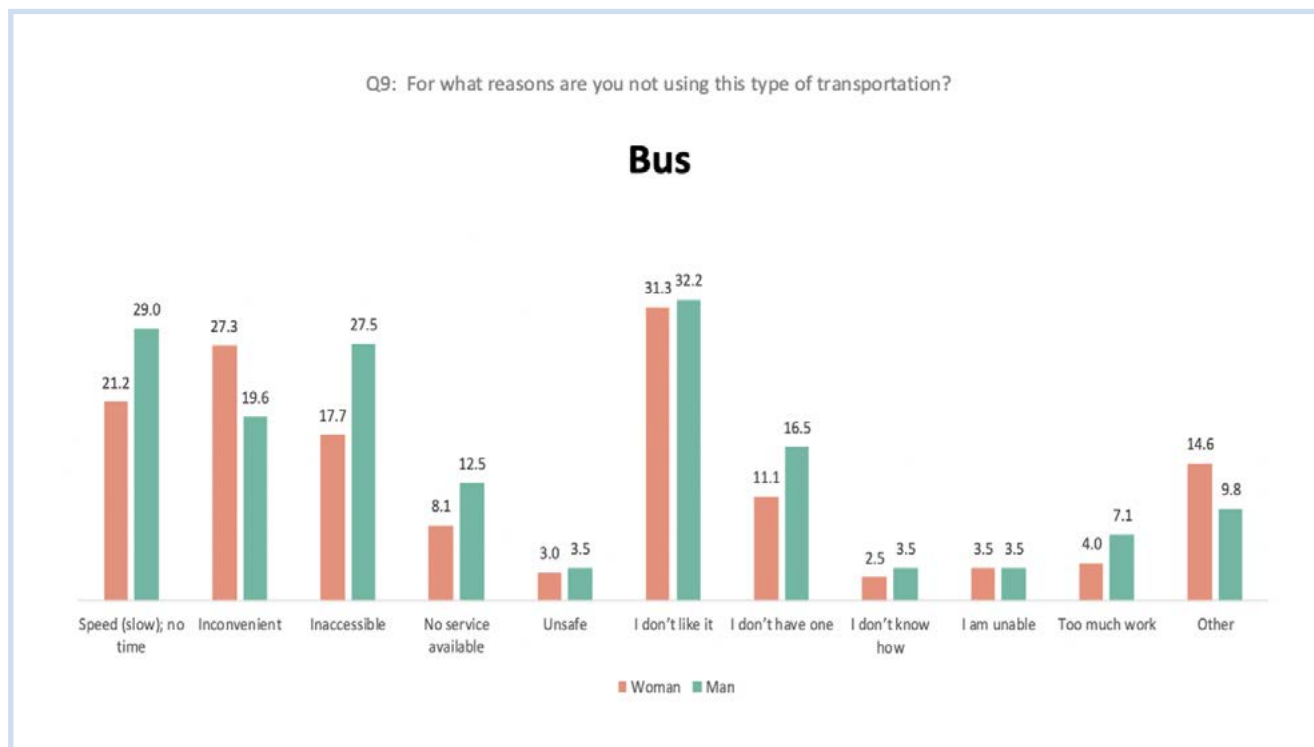
Pristup **autobusima** je približno jednak među polovima (**58,8% žena i 57,1% muškaraca**), što ukazuje da **javni prevoz** ostaje vitalan i relativno rodno ravnopravan resurs.

Kada je reč o prednostima ili manama ili razlozima korišćenja ili izbegavanja različitih prevoznih sredstava, u nastavku su predstavljeni nalazi za različite opcije:

Autobus:

- Najčešće navedeni razlog za nekorišćenje autobusa je sporost/nedostatak redovnosti reda vožnje, posebno kod muškaraca (29,0%).
- Neudobnost je glavni problem za žene (27,3%), što ukazuje na to da njihove potrebe za mobilnošću nisu dobro podržane.
- Nepristupačnost autobusa je veća briga za muškarce (27,5%) nego za žene (17,7%).
- Nedostupnost usluge više pogađa muškarce (12,5%) nego žene (8,1%).
- Bezbednosne zabrinutosti su minimalne, ali nešto veće kod muškaraca.
- Veliki procenat oba pola jednostavno ne voli da koristi autobuse.
- Nedostatak pristupa i znanja više pogađa muškarce nego žene.

Grafikon 5. Autobus – prednosti i nedostaci različitih vidova prevoza

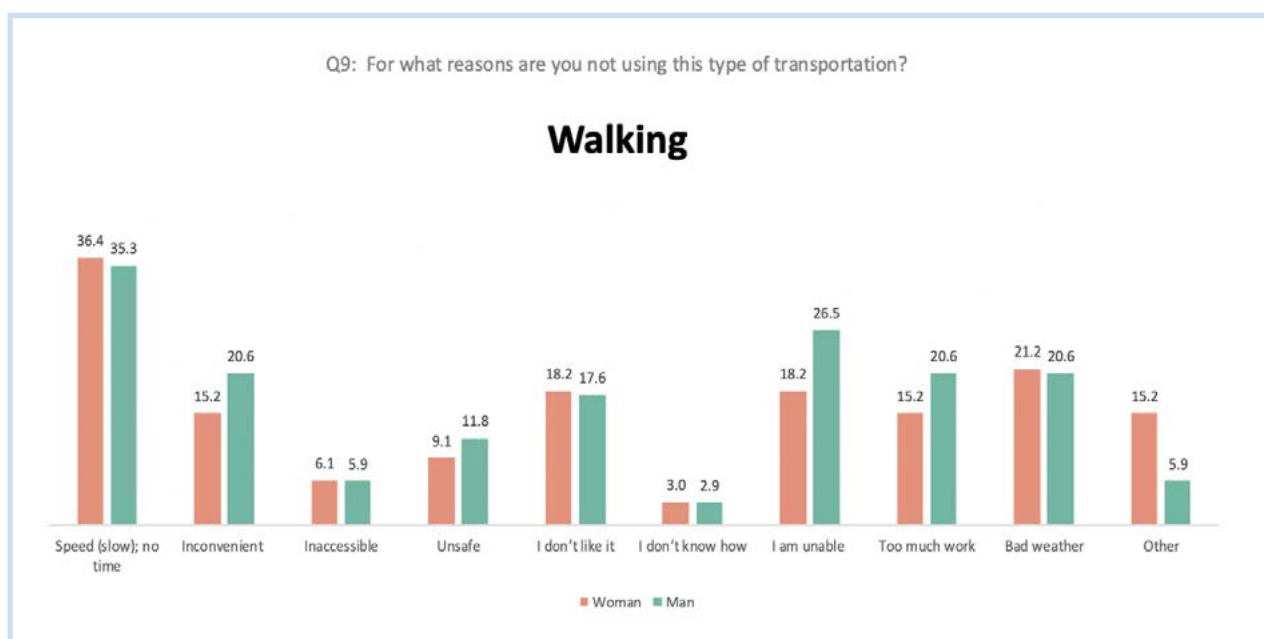


Rodno definisana iskustva sa autobuskim prevozom pokazuju da na žene više utiču pitanja praktičnosti i fleksibilnosti, dok na muškarce više utiču dostupnost i pristupačnost. Strateška poboljšanja u redovima vožnje, dizajnu ruta i korisničkom iskustvu mogla bi da premosti ove praznine.

Pešačenje

- Brzina je dominantan razlog zbog kojeg oba pola izbegavaju hodanje.
- Neudobnost je značajnija za muškarce.
- Bezbednost je briga za oba pola, sa blagim povećanjem kod muškaraca.
- Nevoljnost prema hodanju i loše vreme podjednako utiču na oba pola.
- Žene češće navode fizička ograničenja i nedostatak znanja.

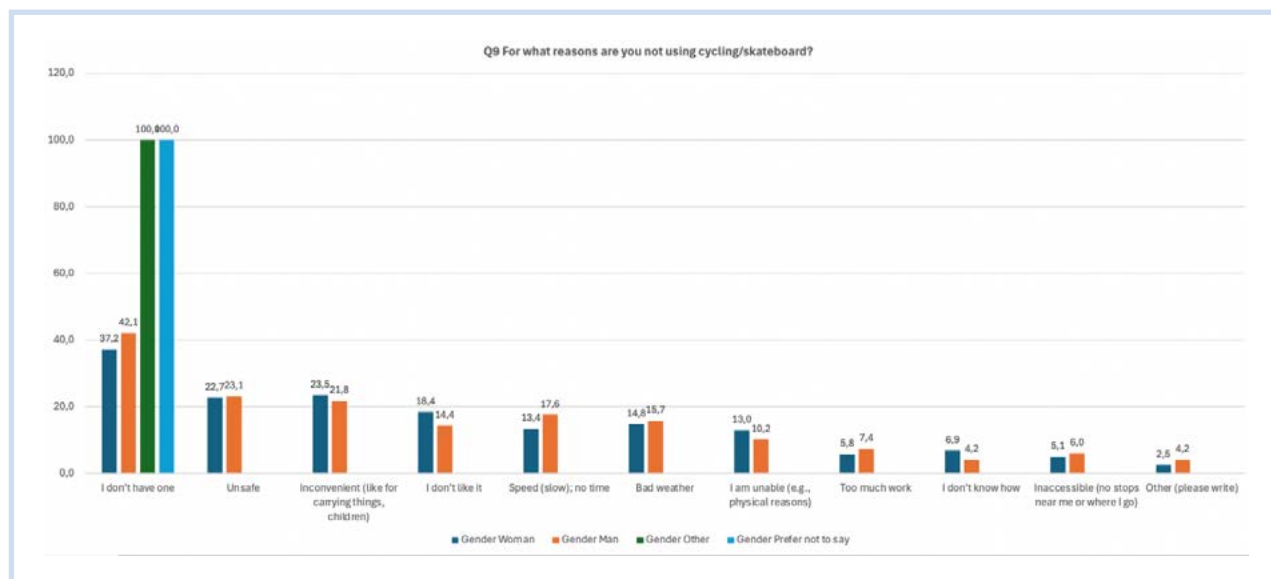
Grafikon 6. Pešačenje – prednosti i nedostaci različitih vidova prevoza



Pešačenje nije otežano samo infrastrukturom, već i percepcijom efikasnosti, bezbednosti i fizičkih sposobnosti. Rešavanje ovih problema zahteva urbani dizajn osetljiv na vremenska ograničenja, pristupačnost i javnu svest.

Bicikl i Skejtbord

- Neposedovanje bicikla/skejtborda je glavna prepreka za oba pola.
- Zabrinutost za bezbednost je velika i gotovo podjednaka za obe grupe.
- Žene prijavljuju veći nedostatak znanja i fizička ograničenja.
- Muškarci češće navode brzinu i radne obaveze.

Grafikon 7. Vožnja bicikla/trotineta – prednosti i nedostaci različitih vidova prevoza

Odgovornost i bezbednost su ključni. Rodno odgovorna rešenja treba da uključuju pristupačne programe pristupa i poboljšanu biciklističku infrastrukturu, zajedno sa kampanjama za bezbednost i aktivnostima izgradnje samopouzdanja, posebno za žene.

Automobil

- Najčešća prepreka je neposredovanje automobila, pri čemu su muškarci nešto više pogođeni.
- Nedostatak znanja i iskustva u vožnji je značajniji među ženama (12,9% naspram 3,9%).
- Žene češće navode da im se ne sviđa korišćenje automobila, dok muškarci češće navode profesionalna ograničenja.

Potrebno je rešiti socio-ekonomske barijere i razlike u vožnji zasnovane na polu, uz programe pristupačnosti i obuku za vožnju usmerene na žene.

E-trotinet

- Neposredovanje je najčešće navođena prepreka kod oba pola.
- Zabrinutost i nesklonost prema bezbednosti dele oba pola.
- Žene češće prijavljuju nedostatak znanja i pristupa.
- Muškarci češće navode vremenska i poslovna ograničenja.

Promovisanje električnih trotineta kao rodno ravnopravne alternative zahteva rešavanje pitanja pristupačnosti, unapređenje infrastrukture i bezbednosti, kao i obezbeđivanje obuka usmerenih ka ženama kako bi se podstaklo njihovo korišćenje.

Iako žene i muškarci navode slične ključne razloge za neupotrebu određenih oblika prevoza (kao što su posedovanje vozila, bezbednost i brzina), rodno specifične razlike ukazuju na potrebu za ciljanijim merama. Žene se češće suočavaju sa strukturnim i obrazovnim preprekama, dok su odluke muškaraca češće određene dostupnošću i vremenskim ograničenjima. Ovi nalazi sugerišu da rodno osetljive politike u oblasti mobilnosti treba da prepoznaju i odgovore na različite potrebe i prepreke koje žene i muškarci imaju prilikom donošenja odluka o prevozu.

Detaljno poređenje korišćenja prevoza po nameni pokazuje da, iako muškarci i žene često dele slične potrebe za prevozom, značajne razlike među polovima i dalje postoje u određenim kontekstima.

Tabela 4. Poređenje korišćenja prevoza prema svrsi putovanja

Način transporta	Svrha	Razlika
Taksi	Putovanje na posao/u školu	11,2% više nego muškarci
Automobil	Putovanje na posao/u školu	7,7% više muškaraca nego žena
Pešačenje	Odvođenje dece u školu	7% više žena nego muškaraca
Bicikl	Pristup zdravstvenim/socijalnim uslugama	5.6% više muškaraca nego žena
E-trotinet	Sport i zdravlje	5.8% više žena nego muškaraca

Najizraženiji rodni jaz primećen je u korišćenju taksija za odlazak na posao ili obrazovanje. Žene značajno češće koriste taksi u tu svrhu – 46,3% naspram 35,1% muškaraca – što ukazuje na veću oslonjenost žena na ovu vrstu prevoza za ispunjavanje svakodnevni obaveza. Ovo može odražavati preferencije u pogledu bezbednosti, nedostatak alternativnih opcija ili vremenska ograničenja povezana sa brigom o deci.

Nasuprot tome, muškarci češće koriste automobil za svakodnevno putovanje na posao – 66,1% u poređenju sa 58,4% žena. Ova razlika može biti posledica veće stope vlasništva nad automobilima kod muškaraca ili razlika u prihodima i obrazcima zaposlenja, što muškarcima olakšava korišćenje privatnog automobila.

Kada je reč o pešačenju dece do škole ili vrtića, podaci ukazuju na jasnu rodnu ulogu: 22,5% žena u poređenju sa 15,5% muškaraca navodi da pešice vodi decu. Ovo dodatno potvrđuje tradicionalne obrasce staranja, prema kojima su žene i dalje neproporcionalno odgovorne za mobilnost u vezi sa decom.

Zanimljiva obrnutost primećena je u korišćenju bicikala za pristup zdravstvenim i socijalnim uslugama – 16,5% muškaraca u poređenju sa 10,9% žena. Ovo može ukazivati na razlike u fizičkoj dostupnosti, osećaju sigurnosti ili kvalitetu infrastrukture, koje utiču na spremnost i mogućnosti žena da koriste bicikl za duže relacije.

Na kraju, korišćenje električnih trotineta za sportske i zdravstvene aktivnosti je češće među ženama (29,5%) nego kod muškaraca (23,7%), što sugeriše da se žene sve više okreću mikro-mobilnosti u svrhu očuvanja zdravlja, verovatno u fleksibilnijim ili rekreativnim kontekstima.

Ovi primeri pokazuju da rodne uloge, odgovornosti i pristup prevozu oblikuju načine i razloge korišćenja različitih vidova transporta. Politike u oblasti transporta moraju uzeti u obzir ove razlike i osmisliti usluge koje odražavaju potrebe i stvarnost svih rodova, kako bi se promovisala inkluzivna i održiva mobilnost.

2. PERCEPCIJE BEZBEDNOSTI I SIGURNOSTI PRILIKOM KORIŠĆENJA RAZLIČITIH VIDOVA PREVOZA

Većina ispitanika se oseća bezbedno kada koristi autobuse. Značajan deo žena (43,8%) i muškaraca (53,0%) oseća se „veoma bezbedno“, dok se 49,2% žena i 41,9% muškaraca oseća „donekle bezbedno“. Samo mali procenat ispitanika izjavljuje da se oseća nebezbedno: 5,6% žena i 4,1% muškaraca.

Tabela 5. Percepcije bezbednosti i sigurnosti prilikom korišćenja različitih vidova prevoza

Način transporta	Bezbedan (Žene)	Bezbedan (Muškarci)	Nebezbedan noću (Žene)	Nebezbedan noću (Muškarci)	Nebezbedan danju (Žene)	Nebezbedan danju (Muškarci)
Autobus	62.2	75.6	25.3	12	15.6	15
Pešačenje	45.3	67.7	46.3	17.9	17.4	19
Bicikl	32.8	55.2	49.3	22.9	22.3	23.2
Automobil	67.5	74.3	21.9	15.2	14	16.6
Taksi	59.1	71.4	31.9	20.6	10.2	10.7

3. PERCEPCIJE BEZBEDNOSTI U ZAVISNOSTI OD VRSTE PREVOZA I DOBA DANA

Pešačenje se široko smatra najsigurnijim načinom prevoza. Većina – 57,9% žena i 63,3% muškaraca – izjavila je da se oseća veoma sigurno dok pešači, dok samo 5–6% oseća nesigurnost. Međutim, osećaj sigurnosti znatno opada noću: 46,3% žena i 17,9% muškaraca osećaju se nesigurno dok pešače sami nakon mraka. Ovo ukazuje na značajan rodni jaz u mobilnosti noću.

Bicikli se uglavnom smatraju donekle sigurnim, sa 53,6% žena i 57,6% muškaraca koji su tako odgovorili. Ipak, 16% žena i 11,3% muškaraca se oseća potpuno nesigurno, što ukazuje na zabrinutost zbog bezbednosti na putu i infrastrukture, posebno među ženama. Noću, skoro polovina žena (49,3%) navodi da se oseća nesigurno dok vozi bicikl, u poređenju sa 22,9% muškaraca.

Automobili se smatraju sigurnom opcijom za većinu korisnika, sa 44–45% koji se osećaju veoma sigurno i gotovo 49% koji se osećaju donekle sigurno, bez obzira na pol. Ipak, više od 20% žena oseća se nesigurno dok vozi samu noću, u poređenju sa 15% muškaraca.

Taksi se smatra sigurnim prevozom za oko polovinu ispitanika. Međutim, 31,9% žena prijavljuje da se noću oseća nesigurno u taksiju — što je znatno više nego kod muškaraca (20,6%). Brige tokom dana su minimalne.

Električni trotineti izazivaju najviše zabrinutosti. Dok se 50,5% žena oseća donekle sigurno, samo 19,6% se oseća veoma sigurno. Značajno je da se 24,2% muškaraca i 16% žena uopšte ne oseća sigurno, što ukazuje na probleme sa bezbednošću i ograničeno poverenje javnosti u ovaj vid prevoza.

Rodne razlike su najizraženije noću kod svih vidova prevoza. Žene stalno prijavljuju veći nivo nesigurnosti, posebno prilikom pešačenja, vožnje bicikla ili korišćenja taksija. Električni trotineti su najmanje poverljiva opcija prevoza i za žene i za muškarce, dok se pešačenje i javni prevoz generalno smatraju sigurnim — iako i tu postoji značajan rodni jaz. Ovi nalazi naglašavaju potrebu za boljom infrastrukturom, unapređenim osvetljenjem, rodno osetljivim urbanim planiranjem i inicijativama za javnu bezbednost koje podržavaju inkluzivnu i sigurnu mobilnost za sve.

Pitanje o pristupačnosti trotoara za osobe sa invaliditetom ili roditelje sa kolicima pokazalo je da 8,2% žena i 11,2% muškaraca smatra da su trotoari veoma pristupačni, dok ih 45,6% žena i 54,7% muškaraca ocenjuje kao donekle pristupačne. Međutim, značajan broj ispitanika, 44,2% žena i 32,6% muškaraca, smatra da trotoari uopšte nisu pristupačni. Ovi rezultati ukazuju na ozbiljne prepreke u pristupačnosti javnih prostora za osobe sa posebnim potrebama i roditelje sa decom u kolicima.

Istraživanje je takođe ispitalo uticaj lošeg ili nedostupnog javnog prevoza na zapošljavanje i učešće u kreiranju politika u poslednjih pet godina. Na pitanje da li su morali da odbiju posao zbog lošeg ili nedostupnog prevoza, 27,7% žena i 23,0% muškaraca je odgovorilo potvrdno, dok isti procenat žena i muškaraca (27,7% žena i 23,0% muškaraca) tvrdi da zbog toga nisu odbili posao.

Kada su upitani da li u poslednjih pet godina nisu učestvovali u razvoju politika zbog nedostatka prevoza, 16,7% žena i 17,1% muškaraca je odgovorilo potvrdno, dok je većina, 83,3% žena i 82,9% muškaraca, navela da nisu imali ovaj problem. Ovi nalazi ističu značajan uticaj problema sa prevozom na mogućnosti zapošljavanja i učešće u procesima donošenja odluka, naročito kod određenih segmenata stanovništva.

Istraživanje o učešću u razvoju politika zbog nedostatka prevoza ističe nekoliko ključnih prepreka koje utiču na mogućnost ljudi da se uključe u ovaj proces. Značajan broj ispitanika, 44,2% žena i 45,6% muškaraca, identifikovao je nedostatak obližnjeg javnog prevoza kao glavni problem. Pored toga, 38,9% žena i 43,3% muškaraca prijavilo je potrebu za korišćenjem više vrsta prevoza da bi stigli do posla kao izazov. Visoki troškovi javnog prevoza u odnosu na plate takođe su zabrinjavajući za 36,8% žena i 37,8% muškaraca.

Dalje, 28,4% žena i 34,3% muškaraca izrazilo je nezadovoljstvo vrstom usluge i dostupnim linijama. Vreme provedeno u prevozu predstavlja još jedan važan faktor – 41,1% žena i 38,9% muškaraca navelo je da im dugi putni troškovi otežavaju učešće u procesima kreiranja politika.

Bezbednosni problemi u javnom prevozu prijavilo je 18,9% žena i 20,0% muškaraca, dok je 34,7% žena i 30,0% muškaraca izjavilo da nisu spremni da koriste javni prevoz svakodnevno. Takođe, 21,1% žena i 22,2% muškaraca ukazalo je na nepristupačnost javnog prevoza za osobe sa invaliditetom kao prepreku inkluzivnom učešću.

Ovi nalazi naglašavaju značajan uticaj koji neadekvatan javni prevoz ima na mogućnost građana da učestvuju u važnim društvenim procesima, poput razvoja politika. Ukazuju na potrebu za unapređenjem sistema javnog prevoza kako bi bio dostupniji, pristupačniji i bezbedniji za sve, čime bi se podstaklo veće učešće u javnom životu.

Anketa sprovedena u Srbiji pokazuje značajne rodne razlike u percepciji doprinosa automobila zagađenju vazduha na opštinskom nivou. Velika većina žena (70,9%) i nešto više od polovine muškaraca (51,8%) smatra da automobili značajno doprinose zagađenju vazduha. Suprotno tome, 39,4% muškaraca misli da automobili doprinose samo marginalno, dok je takvog stava samo 24% žena. Mali broj ispitanika — 1,4% žena i 6,5% muškaraca — veruje da automobili uopšte ne doprinose zagađenju. Ovi rezultati ukazuju na širu zabrinutost za uticaj automobila na životnu sredinu, pri čemu žene izražavaju jači osećaj štetnosti ovih vozila po kvalitet vazduha.

Na pitanje o mogućnosti ličnog uticaja na klimatske promene kroz izbor načina prevoza, odgovori pokazuju umereni osećaj individualne odgovornosti. Oko 38,1% žena i 41,3% muškaraca smatra da mogu učiniti samo malo, dok sličan procenat — 36% žena i 32,6% muškaraca — veruje da mogu ostvariti značajan uticaj. Međutim, mali broj ispitanika — 9,8% žena i 9% muškaraca — veruje da mogu imati veliki doprinos. Ovi nalazi odražavaju opštu svest o problemu i spremnost za akciju, ali i osećaj ograničene individualne moći da se pokrene značajna promena u zaštiti životne sredine.



POGLAVLJE IV

Saobraćajna rešenja kroz rodnu prizmu: aktivnosti i rashodi

PREPORUKE

VLADINI INVESTICIONI PRIORITETI: UNAPREĐENJE JAVNOG PREVOZA

Na osnovu podataka ankete, ključni nalazi i preporuke su grupisani prema tematskim prioritetima. Oni pružaju uvid u rodno specifične obrasce pristupa, percepcije i preferencija u vezi sa transportom i predlažu pravce za poboljšanje rodno odgovornih transportnih i klimatskih politika.

PRIORITETI ULAGANJA U JAVNI PREVOZ

Unapređenja javnog prevoza široko su podržana kako od strane žena, tako i muškaraca, posebno kada je reč o čistijim i efikasnijim rešenjima mobilnosti. Električni ili hibridni autobusi su najvažniji prioritet za oba pola — navelo ih je 15,4% žena i 15,8% muškaraca, što ukazuje na zajedničku zabrinutost za ekološku održivost. Žene nešto više vrednuju učestalost autobuske usluge (14,4%) i poboljšanja u infrastrukturi za javnu bezbednost, poput osvetljenja na stajalištima (8,8%), u poređenju sa muškarcima (12,2% odnosno 7,8%). S druge strane, muškarci češće prioritet daju ulaganjima u infrastrukturu za bicikliste i tramvaje. Pristupačnost prevoza takođe je zajednički prioritet, sa više od 12% žena i muškaraca koji ističu potrebu za smanjenjem troškova javnog prevoza.

Preporuke:

- Obezbediti rodno izbalansiran pristup ulaganjima, kombinujući sigurne i česte autobuske usluge, pristupačne opcije i unapređenu biciklističku infrastrukturu.
- Prioritet dati sigurnom dizajnu javnih prostora, naročito oko autobuskih stajališta, sa posebnim naglaskom na osvetljenje i mere bezbednosti.
- Proširiti infrastrukturu za tramvaje i bicikle koristeći principe univerzalnog dizajna, uzimajući u obzir kako urbane, tako i prigradske oblasti.

EKONOMSKI PRISTUP PREVOZU

Iako i žene (63,2%) i muškarci (64,2%) prijavljuju sličan pristup kućnom budžetu za prevoz, raspodela prihoda otkriva značajne rodne razlike. Žene su pretežno zastupljene u nižim prihodovnim grupama — skoro 40% zarađuje između 301 i 800 evra, dok 8,1% žena prijavljuje da nema prihoda. Muškarci su češće u višim prihodnim kategorijama, sa 14,2% koji zarađuju preko 1000 evra u

odnosu na 9,8% žena. Ova ekonomska nejednakost može dovesti do smanjenog izbora prevoza i manje autonomije za žene.

Preporuke:

- Povećati podršku za subvencionisane ili besplatne opcije javnog prevoza, posebno za grupe sa niskim prihodima.
- Istražiti mogućnosti uvođenja transportnih vaučera namenjenih ženama, posebno onima koje imaju uloge negovateljica ili žive u ruralnim oblastima.

RODNO ODREĐENI ŠABLONE MOBILNOSTI I KORIŠĆENJE TRANSPORTA

Šabloni mobilnosti u Srbiji jasno pokazuju rodne razlike. Žene češće pešače ili koriste javni prevoz, dok muškarci češće koriste privatne automobile i bicikle. Izbor transporta kod žena oblikovan je njihovim negovateljskim ulogama i pristupom uslugama, kao što su vođenje dece u školu ili odlazak na zdravstvene preglede. Brige o bezbednosti značajno utiču na ponašanje žena u vezi sa transportom: one konstantno izveštavaju da se osećaju manje bezbedno noću, bez obzira na način prevoza. Strahovi za bezbednost takođe obeshrabruju žene da koriste bicikle ili električne trotinete.

Preporuke:

- Unaprediti bezbednost u javnom prevozu i pešačkoj infrastrukturi kroz rodno osetljivo urbano planiranje.
- Uvesti integrisane mobilne usluge koje uzimaju u obzir višestopna putovanja karakteristična za dnevne rutine žena (npr. kombinovanje odlaska po decu i kupovine).
- Promovisati kampanje za podizanje svesti i bezbednost, posebno usmerene na mobilnost noću.

PERCEPCIJE I KLIMATSKE AKCIJE

Postoji značajna rodna razlika u percepciji uticaja korišćenja automobila na životnu sredinu. Dok 70,9% žena smatra da automobili znatno doprinose zagađenju vazduha, samo 51,8% muškaraca deli isto mišljenje. Štaviše, 39,4% muškaraca smatra da automobili doprinose samo malo, u poređenju sa 24% žena. Ove različite percepcije mogu uticati na lično ponašanje i podršku politikama vezanim za klimatske promene. Takođe, oba pola iskazuju umereni osećaj ličnog uticaja na klimatske promene kroz svoje transportne izbore — većina veruje da može učiniti „malo“, dok je manji broj onih koji smatraju da mogu učiniti „mnogo“.

Preporuke:

- Promovisati klimatsku pismenost sa rodnom perspektivom kroz integrisanje poruka o ekološkoj mobilnosti u javne kampanje.
- Ojačati uloge žena kao nosilaca promena u održivom transportu i klimatskim aktivnostima.

ZAKLJUČAK I NAUČENE LEKCIJE

ŠIRI ZAKLJUČAK: RODNA RAVNOPRAVNOST I KLIMATSKI ODGOVORNA MOBILNOST

Rodne dimenzije pristupa transportu, pristupačnosti, bezbednosti i percepcije o životnoj sredini ukazuju na sistemske prepreke koje ograničavaju mobilnost i ekonomske mogućnosti žena. Veća zavisnost žena od javnog i zajedničkog prevoza, zajedno sa nižim prihodima i zabrinutostima vezanim za bezbednost, zahtevaju strukturne intervencije.

Za unapređenje kako rodne ravnopravnosti, tako i klimatskih ciljeva, neophodno je:

- Izgraditi inkluzivne, pristupačne i niskouglenične transportne sisteme.
- Smanjiti jaz u prihodima i pristupu transportu kroz povezivanje rodno odgovornih planova mobilnosti sa širim društvenim i ekonomskim politikama.
- Osigurati prikupljanje podataka razvrstanih po polu i koristiti ih za planske odluke zasnovane na dokazima.

Primena ovih preporuka unaprediće pravdu u transportu i podržati Srbiju u ispunjavanju obaveza prema Ciljevima održivog razvoja (posebno Cilj 5 o rodnoj ravnopravnosti i Cilj 11 o održivim gradovima) kao i Zelenoj agendi Zapadnog Balkana.

LEKCIJE NAUČENE IZ DOBRIH LOKALNIH PRAKSI

Pregled mera preduzetih u oblasti transporta u poslednjih 5 godina koje imaju pozitivan uticaj na životnu sredinu/klimatske promene

Tokom proteklih pet godina, Srbija je sprovedla nekoliko mera u sektoru transporta usmerenih na smanjenje uticaja na životnu sredinu i rešavanje problema klimatskih promena. Ključne inicijative uključuju:

1. Nacionalne obaveze u vezi sa smanjenjem emisija: U avgustu 2022. godine, Srbija je povećala svoje klimatske ambicije usvajanjem revidiranih Nacionalno utvrđenih doprinosa (NDC), obavezujući se da će smanjiti emisiju gasova sa efektom staklene bašte za 33,3% do 2030. godine

u odnosu na nivo iz 1990. godine. Ova obaveza obuhvata ključne sektore kao što su proizvodnja energije, poljoprivreda, transport, industrija, upravljanje otpadom i šumarstvo. Srbija je preuzela značajne obaveze u pogledu smanjenja emisije gasova sa efektom staklene bašte i borbe protiv klimatskih promena. U avgustu 2022. godine, zemlja je dostavila svoj ažurirani Nacionalno utvrđeni doprinos (NDC) Ujedinjenim nacijama u okviru Okvirne konvencije UN za klimatske promene (UNFCCC), postavljajući cilj smanjenja emisija za 33,3% do 2030. u odnosu na 1990. godinu. Postizanje ovih ciljeva smanjenja emisija zahtevaće značajna ulaganja, naročito u sektoru energetike. Procene ukazuju da je potrebno dodatnih 10,4 milijarde dolara u narednih 25 godina da bi Srbija dostigla neto nultu emisiju do 2050. godine, sa posebnim fokusom na transformaciju sektora proizvodnje električne energije. Kako bi podržala ove obaveze, Srbija je preduzela nekoliko zakonodavnih i strateških inicijativa:

Zakon o klimatskim promenama (2021): Uspostavlja mehanizme za transparentno i precizno izveštavanje o klimatskim aktivnostima, olakšavajući integraciju klimatskih razmatranja u različite sektore.

Strategija niskougljeničnog razvoja (2023–2030): Fokusira se na dekarbonizaciju ekonomije, posebno energetskog sektora koji se u velikoj meri oslanja na fosilna goriva. Strategija predviđa ulaganja u obnovljive izvore energije i energetske efikasnosti radi postizanja neto nulte emisije do 2050. godine.

Program prilagođavanja klimatskim promenama (2023–2030): Identifikuje uticaje klimatskih promena na ranjive sektore i definiše mere za ublažavanje ovih efekata, jačajući otpornost i spremnost.

2. **Zakonodavni okvir za klimatske akcije:** Usvajanjem Zakona o klimatskim promenama u martu 2021. godine uspostavljeni su mehanizmi za transparentno i precizno izveštavanje o aktivnostima vezanim za klimatske promene. Ovaj zakon olakšava integraciju klimatskih aspekata u različite sektore, uključujući transport, osiguravajući da se uticaji na životnu sredinu sistematski sagledavaju i rešavaju.⁹
3. **Razvoj strategija za transport sa niskom emisijom ugljenika:** Srbija razvija revidiranu Strategiju transporta koja uključuje aspekte klimatskih promena u razvoj transporta i mobilnosti. Ova strategija naglašava promociju javnog prevoza, poboljšano urbano planiranje i investicije u održivu transportnu infrastrukturu radi smanjenja emisija.¹⁰
4. **Investicije u održivu infrastrukturu:** Inicijativa „EU za životnu sredinu i klimatske akcije“ doprinela je zaštiti životne sredine i energetske efikasnosti u Srbiji. Program je fokusiran na unapređenje infrastrukture za vodosnabdevanje i otpadne vode, kao i na smanjenje emisije CO₂ kroz promociju obnovljivih izvora energije i energetske efikasne sisteme. Ove mere posredno doprinose i sektoru transporta, podstičući korišćenje čistijih izvora energije.
5. **Promocija biciklizma i nemotorizovanog prevoza:** U Srbiji je sve izraženiji pokret koji se zalaže za unapređenje bezbednosti saobraćaja za bicikliste i za integraciju biciklističkog saobraćaja u sisteme javnog prevoza. Ove inicijative imaju za cilj da smanje oslanjanje na motorna vozila, čime se doprinosi smanjenju emisija u urbanim sredinama i podstiče zdraviji stil života.

⁹ <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Second%20Biennial%20Update%20Report%20of%20the%20Republic%20of%20Serbia.pdf?utm>

¹⁰ https://www.ekologija.gov.rs/sites/default/files/2023-11/low_carbon_development_strategy_of_the_republic_of_serbia_for_the_period_2023-2030_with_projections_until_2050.pdf?utm

Ove mere odražavaju posvećenost Srbije ka integraciji ekoloških aspekata u svoje saobraćajne politike, čime se doprinosi globalnim naporima u borbi protiv klimatskih promena.

Procena rodne osetljivosti lokalnih mera/politika i budžeta u prethodnih 5 godina u oblasti saobraćaja koje imaju pozitivan uticaj na životnu sredinu / klimatske promene, korišćenjem metode "semafora":

Tokom proteklih pet godina, Srbija je uložila napore da uključi rodne aspekte u svoje saobraćajne politike i budžete, sa ciljem postizanja pozitivnih rezultata u oblasti zaštite životne sredine i klimatskih promena. Metod analize "semafora" — koji klasifikuje mere kao zelene (u potpunosti rodno odgovorne), žute (delimično rodno odgovorne) ili crvene (rodno neodgovorne) — pruža okvir za procenu ovih inicijativa.

Zeleno: Potpuno rodno odgovorne mere

Studija o rodnoj ravnopravnosti u saobraćaju (2020): Ova sveobuhvatna studija analizirala je rodne nejednakosti u sektoru saobraćaja u Srbiji, što je dovelo do preporuka kao što su prilagođavanje vozila javnog prevoza majkama sa kolicima i osobama sa invaliditetom, kao i unapređenje bezbednosti i pristupačnosti autobuskih stajališta. Ove mere doprinose i rodnoj ravnopravnosti i održivosti životne sredine, podstičući korišćenje javnog prevoza.

Podrška UNECE za uvođenje rodne perspektive (2019): Ekonomska komisija Ujedinjenih nacija za Evropu pružila je podršku Srbiji u integrisanju rodne perspektive u politike zaštite životne sredine. Ova inicijativa naglašava da uključivanje rodni aspekata može poboljšati efikasnost ekoloških politika, uključujući one koje se odnose na saobraćaj, kroz bolje razumevanje ciljanih grupa i osiguranje da mere politike zadovolje potrebe i žena i muškaraca.

Žuto: Delimično rodno osetljive mere

Urbanističko planiranje i rodne perspektive (2023): Istraživanje sprovedeno u Beogradu ukazalo je na napore da se rodna perspektiva integriše u urbanističko planiranje i politike saobraćaja. Iako je ostvaren izvestan napredak, studija je pokazala da je integracija rodne dimenzije i dalje ograničena, što ukazuje na potrebu za snažnijim uključivanjem rodni stručnjaka u planerske procese kako bi se u potpunosti odgovorilo na raznovrsne potrebe mobilnosti.

Izveštaj "Putevi ka zelenoj mobilnosti" (datum nije naveden): Ovaj izveštaj naglašava značaj usluga železničkog saobraćaja usmerenih na korisnike i rodno osetljivih pristupa u Srbiji. Iako se slaže sa vladinim planovima za širenje železničkog prevoza, praktična primena rodno osetljivih mera je još u razvoju, što ukazuje na delimičnu osetljivost.

Crveno: Mere koje nisu rodno osetljive

Nacionalne klimatske i saobraćajne politike: Uprkos opštim opredeljenjima ka ekološkoj održivosti, mnoge nacionalne politike u Srbiji ne uključuju eksplicitno rodnu perspektivu, naročito kada je reč o klimatskim akcijama povezanim sa saobraćajem. Ovaj propust ukazuje na postojanje praznine u adresiranju specifičnih potreba i izazova u mobilnosti koje doživljavaju različiti rodovi.

Zaključak: Iako je Srbija pokrenula niz mera koje uzimaju u obzir rodnu dimenziju u saobraćajnim politikama s pozitivnim uticajem na životnu sredinu, stepen rodne osetljivosti se razlikuje. Postoje inicijative koje su u potpunosti rodno osetljive, ali su ograničenog obima; delimično osetljive mere ukazuju na napredak uz potrebu za dodatnim unapređenjem, dok pojedine politike i dalje potpuno izostavljaju rodnu perspektivu. Unapređenje rodne osetljivosti saobraćajni politika i budžeta ključno je za postizanje pravednih i održivih rezultata u oblasti zaštite životne sredine.

Bibliografija i reference

Climate analysis. (n.d.). Srbija: Putanja sektora transporta. Istraživač nacionalnih putanja za 1,5°C. Preuzeto sa <https://1p5ndc-pathways.climateanalytics.org/countries/serbia/sectors/transport>

Balkan Green Energy News. (2023, 15. decembar). Srbija objavljuje nacrt strategije zaštite životne sredine – Zelena agenda 2024–2033. Preuzeto sa. <https://balkangreenenergynews.com/serbia-publishes-draft-environmental-protection-strategy-green-agenda-2024-2033/>

Koridori Srbije. (n.d.): Razvoj Nacionalne strategije transporta Republike Srbije. Preuzeto sa https://www.koridorisrbije.rs/site/content/files/5f44ec9ad2649_ToR-SER-WBTTF-QCBS-CS-20-12-NT%20Strategy.pdf

Koordinaciono telo za rodnu ravnopravnost Republike Srbije (11. februar 2020). Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji (GETS) – Završni izveštaj MS2. Preuzeto sa <https://www.rodnaravnopravnost.gov.rs/sites/default/files/2020-02/GETS%20MS2%20izve%C5%A1taj%20FINAL%2011.02.2020..pdf>

Ujedinjene nacije Srbija. (3. jun 2021). Ljudska prava i rodna ravnopravnost: Tematski izveštaj. Preuzeto sa https://serbia.un.org/sites/default/files/2021-09/Human%20rights%20and%20gender%20equality_UN%20Serbia%20Thematic%20Update_03062021.pdf

Balkan Green Energy News. (15. decembar 2023). Srbija objavljuje nacrt strategije zaštite životne sredine – Zelena agenda 2024–2033. Preuzeto sa <https://balkangreenenergynews.com/serbia-publishes-draft-environmental-protection-strategy-green-agenda-2024-2033/>

Svetska Banka. (2023, 14. april). Srbija – Ka zelenijem i otpornijem razvoju: Beleška o sektoru transporta (Izveštaj br. P174142). Preuzeto sa <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099855004142226786/pdf/P1741420168b9304b0aec80cdf2fad8500.pdf>

Vlada Republike Srbije. (2017). Drugi dvogodišnji izveštaj o ažuriranju Republike Srbije za UNFCCC. Okvirna konvencija Ujedinjenih nacija o promeni klime (UNFCCC). Preuzeto sa <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Second%20Biennial%20Update%20Report%20of%20the%20Republic%20of%20Serbia.pdf>

Ministarstvo zaštite životne sredine Republike Srbije. (novembar 2023). Strategija niskougljeničnog razvoja Republike Srbije za period 2023–2030, sa projekcijama do 2050. Preuzeto sa https://www.ekologija.gov.rs/sites/default/files/2023-11/low_carbon_development_strategy_of_the_public_of_serbia_for_the_period_2023-2030_with_projections_until_2050.pdf

