



**Twinning sporazum**  
**između**  
**Švedske uprave za puteve**  
**i**  
**Direkcije za puteve Republike Srbije**

**Završni izveštaj**

**Novembar 2007**

**Sida**

## Predgovor

Twinning projekti često obezbeđuju značajne uzajamne prednosti za obe strane, ali oni mogu da imaju i potencijalne nedostatke ili rizike. Od samog početka saradnje i SRA i JPPS bili su u potpunosti svesni ovih uticaja i naši zajednički naponi su se razvijali u skladu sa izazovima i zahtevima za transfer određenih potrebnih tehnika i veština.

Ovaj trogodišnji projekat (2004-2007), koga podržava SIDA i koji se koordinira sa komplementarnim projektom Svetske banke u Srbiji, uspešno je završen na osnovu Twinning sporazuma (TS) između naša dva državna organa nadležna za puteve, pri čemu su obuhvaćene četiri glavne oblasti saradnje: Upravljanje bezbednošću saobraćaja; Redovno i zimsko održavanje puteva; Zaštita životne sredine, i Upravljanje putevima i mostovima.

Projekat "Podrška institucionalnom jačanju i tehnička pomoć" koji je realizovala Švedska uprava za puteve (SRA) za potrebe Javnog preduzeća „Putevi Srbije“ preko Twinning sporazuma, bio je predmet nezavisne procene koja je dala pozitivne nalaze u Izveštaju o evaluaciji. Po našem mišljenju ovaj projekat je dao velika dostignuća.

Uprava JPPS-a je usvojila strateški pristup, a tehnički sektori su sada bolje obučeni za rešavanje specifičnih problema u vezi sa planiranjem puteva i upravljanjem putevima. Neki delovi projekta su izuzetno uspešni.

Kada je reč o opštem cilju, JPPS je postigao značajna poboljšanja u toku tri godine koliko je trajala pomoć SRA. JPPS je sada u boljem položaju kada se radi o ispunjavanju zahteva za harmonizaciju sa EU. On ima poboljšan odnos prema letnjem i zimskom održavanju, kao i profesionalniji stav prema određenim oblastima upravljanja putnom mrežom.

Pokazalo se da je ovaj projekat sa budžetom ograničenim na 1,5 miliona evra rentabilniji nego što se očekivalo. Poslovi su uspešno odrađeni preko raznih kurseva, seminara, studijskih poseta i privremenih rasporeda - ukratko preko razvoja osoblja, kako u Švedskoj tako i u Srbiji. On je doveo do stvarnog uključenja i angažovanja institucije primateljice i njenog osoblja, stvorio dugoročne odnose i dugotrajne uticaje na obe strane.

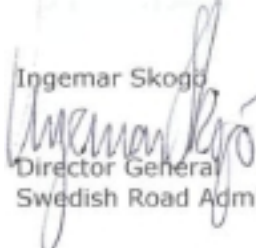
Završetak projekta je rezultat zajedničkih napora obe strane, SRA i JPPS, pri čemu i SRA i JPPS očekuju uspešnu afirmaciju postignutih rezultata u okviru Twinning projekta i mogućnost za nastavak zajedničke saradnje u budućnosti.

Branko Jocić



Generalni direktor  
Javno preduzeće "Putevi Srbije"

Ingemar Skogö  
Director General  
Swedish Road Administration



## Rezime

---

Ovaj Završni izveštaj obuhvata saradnju u periodu između 2004. i 2007. godine između dva državna organa nadležna za puteve u Srbiji i Švedskoj, i obuhvata četiri glavne oblasti saradnje, Upravljanje bezbednošću saobraćaja; Redovno i zimsko održavanje puteva; Zaštita životne sredine, i Upravljanje putevima i mostovima. Ova saradnja je formalizovana Twinning sporazumom, a troškovi su delimično finansirani od strane Sida-e, Švedske agencije za međunarodni razvoj.

U toku trajanja sporazuma poslovi su obavljani u vidu seminara, kratkoročnih obuka, studijskih putovanja i privremenih rasporeda u JPPS, Javnom preduzeću „Putevi Srbije“. Najveći deo seminara i obuke održani su u Srbiji. O napredovanju je izveštavano u četiri polugodišnja izveštaja plus jedan Početni izveštaj i Konačni izveštaj.

Konačni rezultati twinning-a su uspešni, a u jednom slučaju čak izuzetni. Izuzetni rezultati postignuti su u redovnom i zimskom održavanju, gde su, uvođenjem ugovaranja na bazi zahtevanog nivoa usluga u redovnom i zimskom održavanju, troškovi zimskog održavanja smanjeni između 40 i 70% u dve pilot oblasti, a potrošnja soli za odleđivanje između 75 i 88%.

Uticaj ovog projekta na organizovanje i rad u zaštiti životne sredine i oblastima bezbednosti saobraćaja na putevima takođe je prilično primetan i dovodi do stvaranja novog sektora u nadležnosti Generalnog direktora sa Odeljenjima za kvalitet, bezbednost i zaštitu životne sredine na istom nivou kao Sektori za investicije, održavanje, putarine i planiranje / projektovanje. Generalni direktor odlučuje i o novim politikama o bezbednosti saobraćaja na putevima, održavanju puteva i zaštiti životne sredine, što je direktan rezultat preduzetih aktivnosti.

U zaključku se može reći da je ovaj projekat pružio korisne lekcije i demonstrirao kako u relativno kratkom vremenskom periodu sa ograničenim sredstvima za razvoj mogu da se ostvare značajni rezultati u nekim od ključnih oblasti za budući razvoj upravljanja putevima.

## Sadržaj

Prilozi  
Glosar  
Uvod  
Uvodne napomene  
Okvir i formulacija projekta  
Trajanje Sporazuma  
Organizacija  
Koordinacija sa drugim projektima  
Projekat Svetske banke – Projekat rehabilitacije transporta  
Jačanje institucionalnih kapaciteta Javnog preduzeća Putevi Srbije (EAR i JPPS)  
Podrška pri prelasku DPRS u Javno preduzeće  
Zakonska regulativa  
Politički i ostali rizici  
LFA  
Glavni ciljevi i dostignuća  
Opšti ciljevi  
Sprovođenje i izveštavanje o napredovanju  
Metodologija  
Aktivnosti  
Izveštaji o napredovanju  
Rezultati  
Tehnički rezultati  
Budžet i buduće finansiranje  
Vremenski plan i korišćenje sredstava, odstupanja  
Diskusija i zaključci  
Metodologija  
LFA  
Rezultati i održivost

## Prilozi

1. Organizaciona šema, Twinning
2. Odluka o pokretanju projekta
3. LFA juni 2005.
4. LFA april 2007.
5. Politika bezbednosti saobraćaja
6. Politika održavanja puteva
7. Politika zaštite životne sredine
8. Politika rodne ravnopravnosti, Twinning
9. Organizaciona šema JPPS-a
10. Nastavak zimskog održavanja
11. Vremenski raspored
12. Švedski personal
13. Budžet
14. Buduće finansiranje
15. Troškovi JPPS-a u periodu 2005.-2006.god.
16. Zahtev za preraspodelu sredstava
17. Buduće finansiranje-finalno
18. Konačni izveštaj

## Glosar

EC	Evropska komisija
EAR	Evropska agencija za rekonstrukciju
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
EIB	Evropska investiciona banka
EU	Evropska unija
LF	Logički okvir
LFA	Pristup putem logičkog okvira
MKI	Ministarstvo za kapitalne investicije
OVI	Objektivno proverljiv indikator (logičkog okvira)
JPPS	Javno preduzeće „Putevi Srbije“
PR	Izveštaj o napredovanju (Projekta)
DPRS	Direkcija za puteve Republike Srbije (postala JPPS 2006.g.)
PMIS	Putni meteorološki informacioni sistem
SEK	Švedska kruna
Sida	Švedska agencija za međunarodni razvoj
RDP	Republička direkcija za puteve (postala JPPS 2006.g.)
WB	Svetska banka

# Tehnički i administrativni izveštaj

---

## Uvod

### Uvodne napomene

Kontakti između Direkcije za puteve Republike Srbije (DPRS)<sup>1</sup> i Švedske uprave za puteve (SRA) započeli su u vezi sa misijom Svetske banke (WB) u Srbiji koja se odnosi na WB Projekat rehabilitacije transporta. U oktobru 2002.g. predstavnici DPRS posetili su SRA i tom prilikom prezentirana su najnovija dostignuća u različitim oblastima od zajedničkog interesa. DPRS i WB su posebno bili zainteresovani za švedski model održavanja puteva i mostova uz primenu ugovaranja na bazi zahtevanog nivoa usluge u redovnom održavanju, kao i za bezbednost saobraćaja. U ranoj fazi došlo je do kontakata između Vođe tima WB i predstavnika Sida-e, čime su omogućeni dalji razgovori između DPRS i SRA, što je u kasnijoj fazi dovelo do Twinning sporazuma između dva državna organa nadležna za puteve, koji obuhvata sledeće četiri glavne oblasti saradnje:

- Upravljanje bezbednošću saobraćaja ;
- Redovno i zimsko održavanje puteva;
- Zaštita životne sredine; i
- Upravljanje putevima i mostovima.

### Okvir i formulacija projekta

#### Trajanje Sporazuma

Dana 21. marta 2004.g. potpisan je Sporazum između DPRS i SRA, a nekoliko nedelja kasnije ova saradnja je potvrđena državnim sporazumom, koji je obuhvatio period do maja 2007.g. Pre zvaničnog potpisivanja SRA je već preduzeo neke pripremne poslove (klimatsko mapiranje u februaru 2004.g.) da ne izgubi jednu godinu u sprovođenju pilot projekata održavanja i kako bi mogao da o tome informiše ponuđače za WB Pilot projekat.

Docnije je ovaj Sporazum produžen do oktobra 2007.g. sa ciljem da se uključi proširenje modela zimskog održavanja tako da obuhvati celu zemlju. U toku ovog nastavka JPPS je imao podršku u razvoju modela plaćanja koji se koristilo u oblastima pilot projekta, a koji je SRA prethodno vodio kao dodatni okrug.

---

<sup>1</sup> Direkcija za puteve Republike Srbije (DPRS) 2006.g. je transformisana u Javno preduzeće "Putevi Srbije" (JPPS)

## Organizacija

Sprovođenje je organizovano kao projekat sa partnerima-saradnicima (counterpart) i asistentima u DPRS/JPPS, organizaciji u kojoj su od početka projekta vršene stalne manje i veće promene, s tim što se partneri-saradnici koji su radili na zaštiti životne sredine nisu menjali. Kada je drugi Vođa tima/koordinator JPPS-a otišao, prethodni partner-saradnik na zaštiti životne sredine preuzeo je funkciju koordinatora za JPPS, a nakon uvođenja nove organizacione šeme i Koordinacionog odbora u JPPS-u 2005.g. situacija se stabilizovala (videti Prilog 1 i Prilog 2).

Zamena prvobitnog švedskog vođe tima tadašnjim zamenikom vođe tima u 2005.g. izvršena je kada se situacija stabilizovala i to nije dovelo do bilo kakvih teškoća s obzirom da je prvobitni vođa tima bio na raspolaganju kao konsultant, a ispostavilo se da je novi vođa tima posedovao sve neophodne kompetencije.

Detaljnije informacije o partnerima-saradnicima na projektu videti u Prilogu 1, a informacije o organizaciji JPPS videti u Prilogu 2.

## Koordinacija sa drugim projektima

### Projekat Svetske banke - Projekat rehabilitacije transporta

Cilj ovog projekta vrednog 55 miliona američkih dolara je jačanje JPPS i poboljšanje održavanja, rehabilitacije i bezbednosti puteva.

Jedna od komponenti bila je održavanje putne mreže u dva okruga, Kolubarskom i Mačvanskom, i rehabilitacija izvesnog broja izabranih puteva. Obavljanje redovnog održavanja putem javnog nadmetanja i uvođenja plaćanja na osnovu zahtevanog nivoa usluge predstavljali su nove koncepte za Srbiju, a SRA ih je predstavio na seminaru održanom pre javnog nadmetanja.



Stvarni nadzor nad Pilot projektom poveren je lokalnom Institutu za puteve, a SRA je ovde imao savetodavnu ulogu. Saradnja sa Institutom za puteve u nadzoru nad Projektom bila je veoma dobra i ona je povećana u toku i po isteku privremenog rasporeda inženjera za održavanje iz SRA u Pilot projekat Svetske banke za održavanje.

Dobra saradnja između dva donatora nastavila se i dalje, što je dovelo do zajedničke odluke o razmeni informacija i međusobnom učešću u revizijama projekata, kada je to moguće.

U ovom kontekstu treba takođe napomenuti i to da su od samog početka twinning projekta nalazi Booz-Allen-Hamilton (BAH) izveštaja bili na raspolaganju twinning timu, koji je zaključio da su oni osnovani tako da je bez problema podržao njihove preporuke na kursivima obuke i seminarima. Uspostavljena je veoma dobra saradnja sa konsultantima BAH-a i vršena je redovna razmena informacija.



### Jačanje institucionalnih kapaciteta Javnog preduzeća Putevi Srbije (EAR ili JPPS)

Twinning tim je imao nekoliko nezvaničnih kontakata sa konsultantima za TS (Twinning sporazum) za Ministarstvo za kapitalne investicije (MKI). Nije došlo do zvanične saradnje, ali organizovano je nekoliko zajedničkih seminara za učesnike iz MKI i JPPS.

### Podrška pri prelasku DPRS u Javno preduzeće

Početkom 2005.g. Ministarstvo za kapitalne investicije (MKI) izvršilo je nabavku najvećeg dela TS konsultantskih usluga koji finansira EIB za jačanje uprave, a originalni Projektni zadatak formulisan je na način kojim se traži dupliranje pomoći koja se ovim projektom obezbeđuje. Ovo se posebno odnosi na komponentu „Jačanje institucionalnih kapaciteta u Direkciji za puteve Republike Srbije“. Odgovarajuće promene i razjašnjenja izvršeni su pre potpisivanja sporazuma. Pored toga, projektni tim uspostavio je kontakt sa izabranim konsultantima i nastojao je da razvije redovnu saradnju u vezi sa pitanjima od zajedničkog interesa.

Donošenje novog Zakona o putevima značilo je da se DPRS automatski transformiše u javno preduzeće – Javno preduzeće „Putevi Srbije“ (JPPS). DPRS je 2005.g. započeo pripreme za transformaciju iz organa državne uprave u javno preduzeće sa odgovarajućim planom poslovanja i organizacijom zasnovanom na viziji, ciljevima i neophodnim radnim procesima.

DPRS je informisan da bi učestvovanje SRA u ovakvom poslu predstavljalo odstupanje od postojećeg projektnog zadatka za twinning, što mora unapred da se razmotri direktno sa Sida-om. DPRS je informisan i o tome da Sida može da pruži podršku i procesu tranzicije, s tim što bi se to uradilo kao odvojen projekat i ne bi trebalo da bude uključeno u twinning.

U okviru Twinning sporazuma ovo pitanje nije dalje razmatrano.

### Zakonska regulativa

Rad na modernizaciji zakonskih propisa u sektoru drumskog saobraćaja i njihovoj harmonizaciji sa EU u vreme pokretanja ovog projekta već je bio otpočeo. Sadašnji status je sledeći:

- **Zakon o putevima**

Novi Zakon o putevima sadrži značajne promene u vezi sa organizacijom i finansiranjem državnog organa nadležnog za puteve. Od 2006.g. stara Direkcija za puteve transformisana je u Javno preduzeće „Putevi Srbije“, koja je na izvestan način sličnija SRA, npr., kada se radi o mogućnostima određivanja tržišnih zarada. Ipak, najznačajniji deo odnosi se na finansiranje održavanja puteva, koje će na račun novog Javnog preduzeća Putevi Srbije, preko Ministarstva za finansije, uglavnom dolaziti od naplate putarina i akciza na gorivo.

- **Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima**

Nacrt sa doprinosima iz Twinning projekta i javnih diskusija je završen, a zakon od tada

dugo čeka usvajanje od strane Vlade i Skupštine. Ovaj zakon će uticati na saradnju sa policijom, te je stoga prilično značajan za budući razvoj, posebno kada se radi o izveštavanju o nezgodama.

- **Zakon o zaštiti životne sredine**

Ovaj zakon, zajedno sa još 3 nova komplementarna zakona o životnoj sredini, usvojen je decembru 2004.g. i objavljen u Službenom glasniku RS, br. 135/04 od 21. decembra 2004.g..

Opšti cilj novog zakona bio je da se zakonski propisi Srbije usklade sa međunarodnim standardima, a posebno sa standardima EU.

- **Zakoni o drumskom transportu**

U ove zakonske propise spadaju dva zakona, jedan se odnosi na unutrašnji transport, a drugi na međunarodni transport. Oba ova zakona se primenjuju i poslednji put su revidirani 2001., odnosno 2000. godine.

- **Zakoni o prevozu opasnih materija**

Ovu oblast regulišu dva zakona – prevoz opasnih materija i prevoz opasnih materija u drumskom i železničkom saobraćaju. Oba zakona su poslednji put revidirana 2002. godine. Uz to, Uredba o prevozu opasnih materija u drumskom i železničkom saobraćaju iz 2002.g. još uvek je na snazi.

#### Politički i ostali rizici

Prisutni rizici su razmatrani u ranijim izveštajima, a posebno tri aspekta – nedovoljna kadrovska opremljenost u Direkciji za puteve Republike Srbije (DPRS); moguće nepostojanje kontinuiteta zbog promene ključnog osoblja; i politička volja da se sledi politika promena u oblasti nabavke, što bi lokalno moglo da bude nepopularno.

U toku izvršenja svi gore navedeni rizici su se materijalizovali. Ipak, posvećenost osoblja i rukovodstva DPRS-a istrajala je i u toku teškog perioda u kome je došlo do promene Vlade, promene pravnog statusa i organizacije, promene rukovodstva i promene glavnih partnera-saradnika. Direktor DPRS-a je bio zamenjen jednom, a menadžer projekta DPRS-a tri puta. Istovremeno došlo je i do sledeće promene – državna direkcija (DPRS) postala je Javno preduzeće „Putevi Srbije“ (JPPS).

Politička volja da se nastavi sa projektom takođe je stavljena na probu, ali od njega se nije odustalo uprkos političkih promena i ozbiljnog lobiranja od strane nezadovoljnih izvođača. Jedini uticaj na projekat bilo je kašnjenje u sprovođenju od oko 2 meseca.

#### LFA (Pristup putem logičkog okvira)

Ciljevi, aktivnosti i očekivani rezultati stavljeni su u jednostavnu LFA matricu u vreme kada je upućen zahtev za finansiranje preko Sida-e, ali ona nije u to vreme razrađena ili obrađena u okviru DPRS, kome je onda nedostajalo potrebno znanje i vreme. Kao deo obuke rukovodstva, godinu dana kasnije odlučeno je da se LFA preispita i da se implementira poboljšana verzija. S obzirom na to da je trebalo slediti pre smernice Sida-e nego SRA „model dostignuća“, konsultant za monitoring je pružio praktična uputstva za izradu verzije Maj 2005, koja je

obrađena na seminarima u Švedskoj.

Izveštavanje i dalje aktivnosti posle toga rađene su prema okviru ovog LFA (videti Prilog 3), iako su kasnije urađene neke manje korekcije (videti Prilog 4).

## Glavni ciljevi i dostignuća

### Opšti ciljevi

U LFA je identifikovano pet opštih ciljeva twinning-a, zajedno sa objektivno proverljivim indikatorima.

- Politike i smernice prilagoditi standardima EU,
- Omogućiti saradnju sa MFI-a,
- Stimulisati ekonomski rast,
- Unaprediti razvoj privatnog izvođačkog sektora,
- Smanjiti opterećenje javnog finansiranja i društva putem poboljšane bezbednosti saobraćaja.

Ovi ciljevi su veoma ambiciozni i teški za objektivnu verifikaciju. Posebno je teško verifikovati neke od njih u toku tako kratkog perioda kao što su 3 godine u okruženju sa značajnim političkim promenama i promenama rukovodstva.

Bez obzira na gore navedeno, potpuno je jasno da je došlo do vidnog, a u nekim slučajevima i izuzetnog, pomaka. Najvažnija dostignuća su:

- U tri od četiri oblasti SRA je doneo odluku o novim politikama i započeo sprovođenje tih politika. Ove politike odnose se na sledeće oblasti
  - Bezbednost saobraćaja (videti Prilog 5);
  - Održavanje puteva (videti Prilog 6); i
  - Zaštita životne sredine (videti Prilog 7).

Pored toga, obezbeđeni su brojni priručnici i smernice, kao i dokumenat o rodnoj ravnopravnosti (videti svaku pod-oblast i Prilog 8). Značaj bezbednosti saobraćaja i zaštite životne sredine naznačen je i u promenjenoj organizaciji u kojoj se oni pojavljuju kao dva odvojena odeljenja koja, zajedno sa Odeljenjem za kvalitet, formiraju sektor koji je u direktnoj nadležnosti najvišeg rukovodstva (videti Prilog 9).

*Iz gore navedenog vidi se da su ostvarena značajna dostignuća na putu prema prvom opštem cilju. Isto tako treba napomenuti da je JPPS u nekoliko oblasti saradnje dostigao takav nivo razvoja da dalja pomoć u ovom obliku više nije potrebna (videti „Diskusija i zaključci“ u nastavku).*

- Uvođenje javnog nadmetanja i ugovaranja na bazi zahtevanog nivoa usluga za redovno održavanje predstavljalo je veoma značajan uspeh u toku poslednje dve zime, čime su se troškovi zimskog održavanja smanjili za 40 do 70% u poređenju sa centralnom Srbijom (videti Prilog 10). Istovremeno, moglo bi se reći da se standard pre povećao nego smanjio, a izvođači su zadovoljni zbog toga što se plaćanje vrši na objektivnom osnovu.

*Smatra se da je ovo značajan uspeh i važan indikator da je projekat doprineo stimulisanju ekonomskog rasta, a posebno poboljšanju razvoja privatnog izvođačkog sektora uključujući i mogućnost JPPS da upravlja i drugim tipovima ugovaranja na bazi zahtevanog nivoa usluge. Drugi važan indikator uspeha je odluka da se uvede model pilot projekta u celoj Srbiji. S obzirom na to da će uspešno održavanje puteva u znatnoj meri produžiti životni vek puteva, ono utiče i na ukupnu ekonomiju. A da li to znači i smanjenje zajmova od MFI-a, to prevazilazi mogućnosti evaluacije u ovom kontekstu.*

- Što se tiče smanjenja opterećenja javnog finansiranja putem povećanja bezbednosti saobraćaja, postavljena je solidna osnova, ali ovaj cilj i dalje ostaje cilj, pošto Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima još uvek nije usvojen u Skupštini.

## Sprovođenje i izveštavanje o napredovanju

### Metodologija

Metodologiju koju je prihvatio SRA u svim projektima u kojima je prisutna neka vrsta pomoći drugom državnom organu nadležnom za puteve veoma je jednostavna. Sestrinski državni organ šalje svoje više predstavnike u posetu SRA da se iz prve ruke upoznaju sa oblastima od interesa. SRA pomaže u organizovanju ovakvih poseta i priprema program za državni organ koji dolazi u posetu. Normalno SRA stavlja na raspolaganje svoje stručnjake, a često i osoblje sa iskustvom u relevantnoj zemlji ili bar regionu. Isto tako veoma je važno da posetioци izaberu oblasti od interesa i da izvrše početnu evaluaciju o tome da li smatraju da ono što vide nije samo predmet želja nego da je to moguće transformisati u njihovom okruženju, uzimajući u obzir ne samo tehnički već i kulturni i politički aspekt.

Ukoliko se u daljim kontaktima ustanovi ozbiljna zainteresovanost da se nastavi, SRA priprema sopstvenu evaluaciju održivosti dok razgovori traju i to može da dovode do sporazuma o saradnji sa uključenjem troškova ili bez uključenja troškova, ili kao u ovom slučaju, do twinning-a sa donatorom/MFI. Deo evaluacije održivosti je da se proceni da li SRA stvarno raspolaže potrebnim resursima, kao i da se informiše gde da se pronade „najbolja praksa“ ukoliko ona ne postoji u SRA.

Metoda koja se potom primenjuje je različita, s tim što normalni sporazum uključuje seminare i studijske posete bilo kojoj zemlji u dužem vremenskom periodu. Realizaciju obavlja strana primateljica i mora da bude jasno da je vlasnik projekta uvek prvenstveno zemlja primateljica. Ukoliko se ugovori neki značajniji program SRA takođe smatra da je potrebno da premesti najmanje jednog višeg SRA saradnika u zemlju primateljicu na duži period. Iako uz izvesne poteškoće, to je bilo omogućeno i u ovom programu.

Prilikom održavanja međunarodnih tehničkih seminara, među svojim osobljem SRA ima izvestan broj stručnjaka koji rade u EU i drugim međunarodnim komisijama i njihovo iskustvo

se često koristi u održavanju seminara. Seminari, materijali koji se dele, itd., uvek su dokumentovani i stavljeni na raspolaganje učesnicima. U ovom projektu celokupna relevantna dokumentacija je bila priložena uz izveštaje o napredovanju ili dostupna na web sajtu [www.projectplace.se](http://www.projectplace.se) sa ciljem da se poboljša informisanost.

(Originalne aktivnosti videti u Prilogu 11).

### Aktivnosti

Informisanje o aktivnostima vršeno je putem izveštaja o napredovanju (videti u nastavku teksta) uz korišćenje istih naslova i podnaslova kao u LFA.

### Izveštaji o napredovanju

Pored ovog Završnog izveštaja postoje četiri polugodišnja izveštaja o napredovanju plus jedan Početni izveštaj i Konačni izveštaj, pri čemu svaki od njih sadrži brojne priloge sa detaljnim informacijama, evaluacijama i upućivanjima na web sajt koji se odnosi na ovaj projekat. Web sajt je kreiran da se pojednostavi informisanje saradnika i ostalih glavnih zainteresovanih aktera i još uvek je dostupan do 31.12.2007. Izveštaji sa priložima su dostupni na CD-u.

Konačni izveštaj iz septembra 2007.g. sadrži deo „Aktivnosti i ostvarenja zasnovana na pristupu putem logičkog okvira“, sa detaljima o konkretnim rezultatima svake aktivnosti i sa preporukom. Ovaj izveštaj je priložen radi lakšeg pronalaženja potrebnih informacija (Prilog 18).

### Rezultati

#### Tehnički rezultati

U nastavku se govori o pojedinačnim rezultatima za svaku oblast saradnje. Pozivanja se odnose na LFA.

#### *Upravljanje bezbednošću saobraćaja (LFA 3.1)*

##### 1. Postavljene osnove za novu organizaciju i raspored osoblja

Formirano je novo odeljenje u JPPS-u u okviru Sektora za kvalitet, bezbednost i zaštitu životne sredine (videti Organizacionu šemu, Prilog 9).

##### 2. Usvojene nove politike koje se odnose na upravljanje bezbednošću saobraćaja i pretvorene u procedure i operativne smernice

Generalni direktor zvanično usvojio novu Politiku bezbednosti saobraćaja (videti Prilog 5).

Izrađen nacrt petogodišnjeg Akcionog plana.

##### 3. Usvojeni novi operativni principi monitoringa rada na bezbednosti saobraćaja i upravljanju bezbednošću saobraćaja

Nisu postignuti rezultati iako su obavljani neki osnovni poslovi u delu koji se odnose na upravljanje (videti LFA 3.4).

##### 4. Usvojeni novi principi za procenu projekata koji se odnose na uticaj na bezbednost

## saobraćaja

Obezbeđene su procedure Provera bezbednosti saobraćaja i Analiza crnih tačaka. Provera bezbednosti saobraćaja je obavezna prema novom Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima. Međutim, s obzirom da novi Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima još uvek nije usvojen, novi principi nemaju zakonsku zasnovanost neophodnu za njihovu punovažnost, iako se rad u praksi zasniva na novim principima.

### 5. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima

U ovom slučaju očekivani rezultat nije sama obuka već krajnji rezultat koji se sastoji u tome da osoblje bude osposobljeno da radi uz primenu novih procedura i principa u svakodnevnom radu. Aktivnosti u postizanju ovog cilja bile su adekvatne, a činjenica da JPPS danas u svom sastavu ima Odeljenje za bezbednost saobraćaja je značajna indikacija da je obuka bila uspešna.

#### *Redovno i zimsko održavanje (LFA 3.2)*

### 1. Usvojene i sprovedene nove politike i procedure za javno nadmetanje za održavanje puteva

Izrađen nacrt prvog modela tenderske dokumentacije koji obuhvata redovno i zimsko održavanje na bazi zahtevanog nivoa usluge kao deo Twinning projekta. Iskustva iz ovog nacrta poslužila su kao input za verziju koja obuhvata državne puteve u Srbiji.

JPPS je odlučio da proširi Pilot projekat tako da se uključi celokupna državna putna mreža. Realizacija će biti 2007/2008. Početkom novembra 2007 obaviće se dodatni radovi kao pomoć JPPS-u pri instaliranju modela plaćanja za zimsko održavanje na serveru za Srbiju.

### 2. PMIS će biti operativan i koristiće se za izradu ugovora o zimskom održavanju



PMIS, početno sa 6 meteoroloških stanica za Pilot projekat, je uspešan. Rezultati dve zime korišćenja izuzetno su uspešni sa smanjenjem troškova 40-70% (videti Prilog 10). Rezultati su analizirani i koriste se kao input u razradi sistema koji će sada obuhvatiti celu Srbiju. Posebna evaluacija doprinela je poboljšanju dokumentacije za nabavku i o njoj se govori u Izveštaju o napredovanju 3 (videti i priložen Konačni izveštaj).

### 3. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima

Program obuke obezbedio je ne samo obuku osoblja JPPS-a, već i obuku izvođača i osoblja koje vrši nadzor tako da je sada osposobljeno za sprovođenje novih ugovora u okviru pilot projekta. Sledeće pitanje je da li je obuka trenera adekvatna da se zadovolje potrebe sada kada je projekat proširen. Odgovor na ovo pitanje može da se dobije samo po završetku prve godine.



### *Zaštita životne sredine (LFA 3.3)*

#### 1. Na snazi nove mere za smanjenje uticaja na životnu sredinu

Urađen je osnovni posao. Zakon o zaštiti životne sredine je usvojen i JPPS je usvojio Politiku zaštite životne sredine (videti Prilog 7). Formirano je odeljenje u sektoru koji je u direktnoj nadležnosti najvišeg rukovodstva, tako da je status problematike zaštite životne sredine i bezbednosti u JPPS-u poboljšana (uporediti Bezbednost saobraćaja iz prethodnog teksta). Ovo odeljenje je uticajno i pokazalo se da je osposobljeno za prenošenje poruka drugim odeljenjima. Ovo predstavlja dobru osnovu za uticaj na projektovanje i održavanje puteva u budućnosti.

Realizacija EIA procesa u skladu sa novim Zakonom uspešno je ustanovljena, s tim što evaluacija efektivnosti gore iznetog kada je reč o putevima tek treba da se izvrši.

#### 2. Sveobuhvatne smernice za EIA prilagođene srpskoj zakonskoj regulativi o zaštiti životne sredine

Kao što se navodi u Konačnom izveštaju, sve ili većina švedskih smernica prevedene su na srpski jezik, prilagođene srpskoj zakonskoj regulativi i pripremljene za primenu kao JPPS publikacije iz oblasti zaštite životne sredine. Pored toga, „Ekspertski seminari“ su JPPS-u obezbedili materijal koji je prikladan za dalji razvoj srpskih smernica.

#### 3. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima

Pored toga što je obezbedio efikasan program obuke, Twinning projekat je kao krajnji rezultat dao i efikasno odeljenje u kome rade izuzetno kompetentni stručnjaci. Ipak, imajući u vidu njegove zadatke, ovo odeljenje je još uvek nedovoljno kadrovski opremljeno, kao i mnoga druga odeljenja.

### *Upravljanje održavanjem puteva i mostova (LFA 3.4)*

#### 1. Poboljšana organizacija upravljanja održavanjem

O očiglednim i direktnim poboljšanjima izvešteno je u prethodnom tekstu u okviru održavanja. Namera ovog projekta je bila da se uvede mrežno planiranje koje obuhvata i održavanje, s tim što uključuje najviše rukovodstvo i ostala odeljenja (strateško planiranje, projektovanje, informacione sisteme...). Ovo može da bude težak zadatak i u najboljim okolnostima, a svakako nije olakšan poteškoćama sa novom organizacijom, nedovoljnom kadrovskom opremljenošću, istorijskim pristupom upravljanju.

I pored ovih problema pokazalo se da su održani seminari bili korisni na putu do novo prihvaćenih politika u nekoliko oblasti, a ne samo u održavanju. Ipak, ostaje još mnogo toga da se uradi u razvoju načina razmišljanja rukovodstva o strateškom planiranju uopšteno, što mora da predstavlja prvi korak ka savremenom upravljanju putevima.



#### 2. Izrađena nova politika za upravljanje putevima kao sredstvom

Izrađene su nove politike za održavanje, bezbednost saobraćaja i zaštitu životne sredine. U

ovaj rad uključen je Koordinacioni odbor i među-odeljenska saradnja, čime se demonstrira nova filozofija upravljanja.

Nova politika je opšta i kao specifičan cilj nema ustanovljavanje sistematskog procesa održavanja, unapređenja i korišćenja mreže, iako sadrži najvažnije elemente onoga što će biti potrebno.

### 3. Pomoć DPRS-u u specificiranju odgovarajućih procedura za procenu mostova uopšteno i evaluacija nosivosti mostova posebno

Prvobitni cilj je bio da se ustanovi strateško mišljenje i plan aktivnosti za klasifikaciju mostova u Srbiji. Pored toga, uključen je i veoma specifičan pod-projekat za razvoj metodologije za procenu nosivosti mostova.

Ovaj projekat je kao rezultat dao brojna ključna dokumenta koja se odnose na nosivost i kontrolu mostova, uključujući prezentacije i prikaze najiskusnijeg osoblja i eksperata iz SRA, ali ovaj rezultat je još uvek ispod ciljanog. Glavni razlozi za to su nedovoljna kadrovska opremljenost u JPPS-u i poteškoće u pokretanju projekta, što je bio i glavni razlog da se sredstva preraspodele na projekat održavanja.

### 4. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima

Sprovedena obuka i održani seminari mogu da se tretiraju samo kao početak i uvod. Time se ne ispunjava cilj adekvatnog obučavanja JPPS osoblja za korišćenje novih metoda (strateško planiranje mostova i evaluacija preostalih nosivosti starih mostova).

### Budžet i buduće finansiranje

Prvobitno je budžet bio određen na 13.000.000 SEK od Sida-e plus 7.502.000 dinara od JPPS<sup>2</sup>. Detaljan budžet daje se u Prilogu 13.

Troškovi su pažljivo praćeni, a događajima do kojih je dolazilo u toku sprovođenja koji su iziskivali dodatne troškove upravljalo se zajedničkim (SRA/JPPS) određivanjem prioriteta i preraspodelom sredstava na pod-projekte. Originalni projekat je završen uz troškove od 12.738.613 SEK plus direktni finansijski input JPPS-a u iznosu od 7.487.975 dinara, (Prilozi 14 i 15).

Preostala sredstva u SEK omogućila su dodatnu vrednost za projekat kroz proširenje Sporazuma sa Sida-om tako da se uključi i pomoć na instaliranju zimskog „modela plaćanja“ na sopstvenom serveru JPPS-a (videti Prilog 16). SRA je platio celokupnu razradu ovog modela iz sopstvenog budžeta. Direktni pristup JPPS serveru je neophodnost sada kada se Pilot projekat proširuje tako da obuhvata celu Srbiju. Zajedno sa ovim proširenjem, Projekat je završen uz troškove od 12.934.695 SEK (videti Prilog 17).

### Vremenski plan i korišćenje sredstava, odstupanja

Originalni i konačni planovi rada za svaku aktivnost, zajedno sa sredstvima prikazanim kao čovek-nedelja, dati su u Prilozima 11 i 12. Planirano je da čovek-nedelja ukupno bude 310, a

---

<sup>2</sup> Devizni kurs na dan 1. novembar 2007: €1.00=SEK9.17=RSD77.14



na kraju je bilo 312 čovek-nedelja. Sredstva za svaki pod-projekat su preraspoređena kako bi se zadovoljili nepredviđeni zahtevi i izmenjene okolnosti. Najznačajnije odstupanje predstavljaju dodaci na komponentu zimskog održavanja da se zadovolje dodatne potrebe obuke za osoblje JPPS-a i izvođača, i da se pomogne u proračunu troškova za zimu i za naknade izvođačima.

Sredstva su preraspoređena iz komponenti bezbednosti saobraćaja i upravljanja, a razlozi za to su:

- Donošenje Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima je bilo (i dalje je) u značajnom kašnjenju;
- Tekuća reorganizacija DPRS u JPPS otežala je organizaciju obuke na ovom nivou;
- Sa inputom se značajno kasnilo zbog nedovoljne kadrovske opremljenosti Odeljenja za mostove.

## Diskusija i zaključci

### Metodologija

S obzirom na to da se dugo diskutovalo o Izveštaju o evaluaciji koji se odnosi na održivost twinning prema standardnom sporazumu o konsaltingu, pre svega treba napomenuti da ni jedan razvojni projekat ne može uspešno da se realizuje bez angažovanja i podrške najvišeg rukovodstva agencije primateljice, u kada je reč o twinning-u, bez angažovanja i podrške najvišeg rukovodstva obe agencije. Drugi preduslov je da osoblje koje realizuje projekat, bez obzira na odabranu metodologiju, mora da ima ne samo lično direktno iskustvo u svojim oblastima specijalnosti, već i sposobnost da prenese znanje i motiviše partnere-saradnike iz druge agencije.

Uz gore navedeno, treba reći da postoje i druge okolnosti koje treba uzeti u obzir, a posebno fleksibilnost koja se omogućuje twinning aranžmanom u prilagođavanju izmenjenim okolnostima – a to se u ovom projektu pokazalo kao izuzetno neophodno. Bez ove vrste fleksibilnosti bilo bi gotovo nemoguće postići visok stepen rentabilnosti koji je pokazan u ovom projektu.

Drugi aspekt koji treba uzeti u obzir je raspoloživost eksperata sa znanjem stečenim kroz lično iskustvo. U oblastima saradnje takvo znanje je teško naći u Švedskoj van državnih organa.

### LFA

LFA je u znatnoj meri revidiran posle otpočinjanja projekta. Razlog za to je jednostavno nedostatak vremena, s obzirom na to da sprovođenje komponente održavanja nije moglo da se odloži. Iako je ovakav pristup nepoželjan, ipak smo imali korist od toga što je LFA adekvatno obrađen na seminaru od strane najvišeg rukovodstva JPPS-a. Naravno, treba da postoji pravilo da jednom kada se LFA dogovori ne treba ga više menjati.

## Rezultati i održivost

Projekat je postigao većinu ciljeva, a u nekim slučajevima (održavanje po ugovoru / održavanje na bazi zahtevanog nivoa usluge) može se reći da je i više nego ispunio očekivanja. JPPS je potpuno kompetentan za održivost i razvoj rezultata u svim oblastima saradnje, ali bi mu koristila pomoć u vidu dodatnih obuka/seminara o zimskom održavanju i upotrebe PMIS-a prilikom proširenja pilot projekta kojim će biti obuhvaćena cela zemlja.

Kada se donese Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima treba otpočeti sa sveobuhvatnijom obukom i programom informisanja, a u ovoj oblasti bila bi potrebna podrška u nekom obliku. Ovo ne mora obavezno da bude u obliku twinning aranžmana. Isto se odnosi na budući razvoj komponente Upravljanja održavanjem puteva i mostova, koja bi mogla da se realizuje sa konsultantom. Što se tiče značajnijih delova Održavanja mostova treba napomenuti da bi u ovom slučaju možda Institut za puteve bio adekvatnija agencija primateljica.

Prilog 1.

Organizacona šema Twinninga

-Гордана Суботички  
дипл.инж.грађ.  
-Добриша Ђорђевић  
дипл.инж.грађ.  
-Звонко Аврамовић  
дипл.инж.грађ.

(стручни надзор  
РДП)

дипл.инж.саобр.  
-Горан Бакић,  
дипл.инж.грађ.  
-Гордана  
Суботички,

дипл.инж.грађ.  
Спољни чланови:  
-проф.др.Вера  
Мијушковић,  
дипл.инж.грађ.  
-проф.др.Крсто

-Весна Капларавић,  
дипл.ек.  
-Дарко Пешић,  
дипл.инж.грађ.  
-Дејан Лукић,  
дипл.инж.грађ.

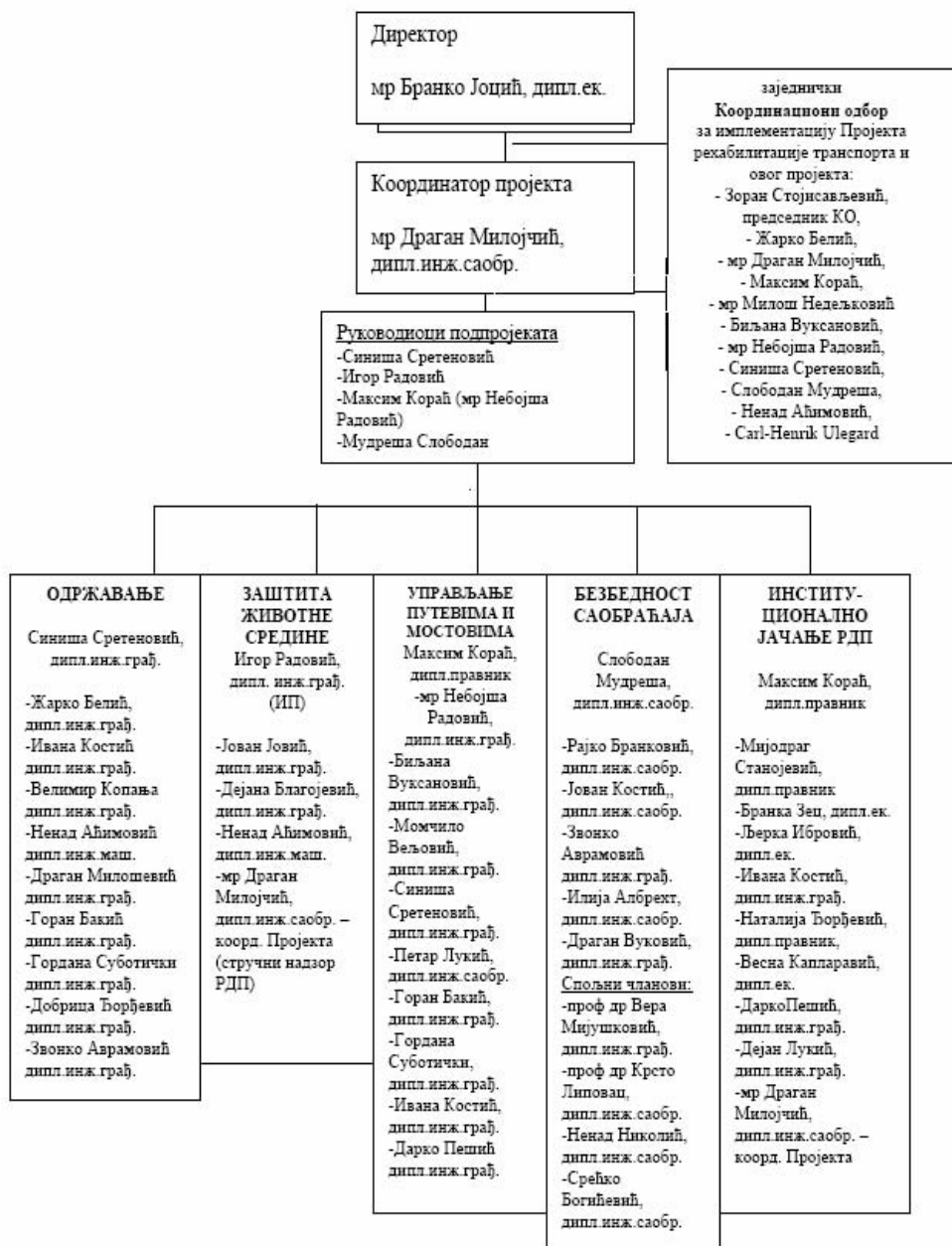


## ОРГАНИЗАЦИОНА ШЕМА

Назив пројекта: Споразум о сарадњи између СНРА и РДП  
(Twinning Agreement)  
Број пројекта: Пројекат бр: С 82158  
Решење о оснивању пројекта: 953-00-3224

Резиме бр: 1

Датум: 07.06.2005



## Prilog 2

### Rešenje o osnivanju projekta

<p><i>Назив пројекта:</i>  <b>СПОРАЗУМ О САРАДЊИ ИЗМЕЂУ СНРА И РДПС -  TWINNING AGREEMENT (TA)</b>, Twinning Arrangement between the Swedish National Road Administration (SNRA) and the Republic of Serbia Road Directorate (RSRD).</p> <p><i>( Сарадња на институционалном јачању и техничка помоћ Републичкој дирекцији за путеве)</i>  Решење о оснивању пројекта: 953-00-3224/05  Пројекат бр.: С 82158 / 2004</p>			<p><i>Датум издавања:</i>  05.05. 2005</p>			
<p><i>Адреса даваоца помоћи:</i></p> <p>Swedish National Road Administration (SNRA)  SE-78187 Borlänge  Sweden</p>			<p><i>Број уговора:</i>  Twinning Agreement RSRD, Serbia С 82158 / 2004</p>			
<p><i>Руководилац пројекта:</i>  <b>мр Драган Милојчић, дипл.инж. саобр., координатор пројекта</b></p>						
<p><i>Обухват пројекта:</i>  Твининг споразум је комплемент пројекту Светске банке – ТРП (Transport Rehabilitation Project). Омогућава ефективан приступ институционалном развоју и техничкој помоћи; Смањује време и напоре потребне за хармонизацију са легислативом, стандардима и поступцима ЕУ, реструктурише и гради капацитете у путном сектору Србије  Циљ ТА је институционално јачање РДПС, комплементарно са учинцима ТРП</p> <p>Предвиђено ја да ТА:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. пружи услуге и обуку за побољшање капацитета РДПС да уведе редовно и зимско одржавање и рехабилитацију путева</li> <li>ii. покрене питања безбедности саобраћаја са тежиштем на одговорности РДПС</li> <li>iii. покрене еколошка питања везана за путеве и подржи формирање еко-јединице РДП</li> <li>iv. побољша управљање одржавањем путева и мостова</li> <li>v. омогући студијска путовања и размену особља</li> </ol> <p>ТА треба да обезбеди техничку помоћ и обуку за имплементацију и управљање „одржавањем према уговору“, побољшање процедура набавке и надзора радова, успостављање RWIS, израду и управљање плановима и правилницима за безбедност саобраћаја и заштиту животне средине, побољшање прикупљања података о путевима, мостовима и саобраћају, итд.  Стручна помоћ и обука морају углавном бити усмерени на виши и средњи ниво особља РДПС, као и локалне консултантске фирме</p>						
<p><i>Границе овлашћења руководиоца пројекта, посебне инструкције:</i></p> <p>Решење бр. 953-00-2409 од 17.03. 2005. године – Руководилац (координатор пројекта) се овлашћује да руководи Пројектом сарадње у оквиру техничке помоћи Шведске националне администрације за путеве SNRA (Twinning Agreement) у чему ће му помагати стручни тим који се образује посебним решењем директора. Од дана ступања на снагу овог решења, мр Милојчић Драган, као руководиоца пројекта, у обавези је да поступа у свему према решењу бр. 953-00-2021 од 17.03.2005. године, као и са - Предлогом пројекта и Споразумом о сарадњи између РДП и СНРА са Додацима 1,2 и 3.</p> <p>Координациони одбор за имплементацију Пројекта рехабилитације транспорта и Пројекта сарадње у оквиру техничке помоћи СНРА (Twinning Agreement)“, образован посебним решењем, усмерава и координира стручне активности на пројекту.</p>						
<p><i>Начин плаћања:</i>  SIDA / РДПС</p>			<p><i>Улоге:</i></p>		<p><i>Сумарни рокови:</i></p>	
<i>Фаза</i>	<i>%</i>	<i>Износ</i>	<i>Носилац посла (РДПС)</i>	<i>Учесници:</i> вође подпројекта + тимови	<i>Кључни догађај</i>	<i>Датум</i>

			Др Александар Радојичић, дипл.инж.грађ (до 30.04.2005)		Почетак	1. фебруар 2004.
			Др Александар Радојичић, дипл.инж.грађ (до 30.04.2005)		Почетни извештај	15. јуни 2004
			Др Александар Радојичић, дипл.инж.грађ (до 30.04.2005)		Извештај о напретку 1	Април-мај 2005
			<b>мр Драган Милојчић, дипл.инж. саобр. (од 30.04. 2005)</b>	-Синиша Сретеновић -Игор Радовић -Максим Кораћ (Небојша Радовић) -Мудреша Слободан	Извештај о напретку 2	Октоб.-новембар 05
			мр Драган Милојчић, дипл.инж. саобр	-Синиша Сретеновић -Игор Радовић -Максим Кораћ (Небојша Радовић) -Мудреша Слободан	Извештај о напретку 3	Април-мај 2006
			мр Драган Милојчић, дипл.инж. саобр	-Синиша Сретеновић -Игор Радовић -Максим Кораћ (Небојша Радовић) -Мудреша Слободан	Извештај о напретку 4	Октоб.-новембар 06
			мр Драган Милојчић, дипл.инж. саобр	-Синиша Сретеновић -Игор Радовић -Максим Кораћ (Небојша Радовић) -Мудреша Слободан	Завршетак	31. март 2007.
			мр Драган Милојчић, дипл.инж. саобр	-Синиша Сретеновић -Игор Радовић -Максим Кораћ (Небојша Радовић) -Мудреша Слободан	Финални извештај	До 1. маја 2007.

Примио ово решење:

Драган Милојчић, руководилац пројекта		мр Небојша Радовић, дипл.инж.грађ.		Биљана Вуксановић, дипл.инж.грађ		Решење издао:  <b>Мр Бранко Јоцић, дипл. ек. директор</b>  М.П.
Зоран Стојисављевић, дипл.инж.грађ.		Слободан Мудреша, дипл.инж.саобраћаја		Мр ек. Милош Недељковић		
Максим Кораћ, дипл. правник		Carl-Henrik Ulegard		Игор Радовић, дипл.инж.грађ		
Синиша Сретеновић, дипл.инж.грађ		Ненад Аћимовић, дипл.инж.маш		архива		

Prilog 3

LFA jun 2005



**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

**Revidirana LFA Matrica 03. jun 2005.**

Projekat: Partnerski sporazum između Švedske Uprave puteva (SRA) i Direkcije za puteve Republike Srbije (RSRD)      Klijent: Direkcija za puteve Republike Srbije

Konsultant: SRA

Projekat br.:

Zemlja/Region: Srbija

Vreme sporazuma: 2004 - 2007

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi pokazatelji	Izvori i verifikacije	Važne pretpostavke
<b>Opšti ciljevi</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Prilagoditi zakonodavstvo i standarde pravnim stečevinama EU</li> <li>2 Olakšati saradnju sa međunarodnim finansijskim institucijama (IFI)</li> <li>3 Podsticati ekonomski rast</li> <li>4 Unaprediti razvoj privatnog ugovorackog sektora</li> <li>5 Smanjiti opterećenje javnih finansija i države poboljšanjem bezbednosti puteva</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ukladenost sa zakonodavstvom/procedurom EU o zaštiti okoline</li> <li>- Smanjene transakcione troškove za uzimanje kredita za puteve od IFI verifikovani u razgovorima</li> <li>- Smanjeni transportni troškovi kao rezultat boljeg upravljanja putevima, kao što je prikazano u okvirnim izveštajima</li> <li>- Povećanje učešća privatnog sektora verifikovani brojem konkurentnih javnih tendera, brojem ponuda po tenderu i ukupnom iznosom ovih tendera</li> <li>- Broj saobraćajnih nezgoda smanjen kao što je verifikovano kroz zvanične statističke podatke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Razgovori sa IFI osobljem</li> <li>- Završni projektni izveštaj</li> <li>- Izveštaj o dugovima (Izveštaj o evaluaciji)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blagovremene akcije vlade na donošenju neophodnog novog zakonodavstva</li> <li>- Preduzete su mere za obezbeđenje adekvatne raspodele sredstava putnom sektoru</li> <li>- Zvanični i verodostojni statistički podaci postoje ili se do njih lako može doći</li> <li>- Privatni sektor može koristiti nove mogućnosti u putnom sektoru i privatizacija sektora se nastavlja</li> </ul>

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

	Logika intervencije	Objektivno provjerljivi pokazatelji	Izvori verifikacije	Važne pretpostavke
<p><b>Projektne ciljevi</b></p>	<p>Poboljšanje ukupnih performansi Republičke Direkcije za puteve</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Postoje nove procedure za monitoring, planiranje i budžetiranje održavanja puteva</li> <li>- Usvojene i implementirane nove mere za tendere za putne radove</li> <li>- U toku su nove procedure nabavke kroz konkurentne tendere</li> <li>- U toku su nove procedure za EIA (procena uticaja na okolinu) i monitoring nad zaštitom okoline</li> <li>- Usvojene i implementirane nove mere zasnovane na novom zakonu o bezbednosti na putevima</li> <li>- Primenjuje se dopunsko zakonodavstvo o bezbednosti na putevima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Polugodišnji izveštaj o progressu</li> <li>- Završni projektni izveštaj</li> <li>- Izveštaji Svetske banke o evaluaciji</li> <li>- Završni izveštaji o svim oblastima aktivnosti (1-5).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Princip modernog menadžmenta. Ministarstvo je implementiralo.</li> <li>- Blagovremena akcija Ministarstva po pitanjima sopstvene kompetencije (budžeti, zakonodavstvo i propisi).</li> <li>- Koordinacija između IFI i donatora po pitanjima mera i principa poslovanja.</li> <li>- Ostali vladini organi, organizacije i projekti podržavaju nove zakone o putevima i nove mere.</li> </ul>

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi pokazatelji	Izvori verifikacije	Važne pretpostavke
<p><b>Rezultati</b></p> <p><b>3.1 Upravljanje u oblasti bezbednosti puteva:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Postavljeni su temelji novih organizacija i popunjavanja radnih mesta.</li> <li>2. Nove mere u vezi sa menadžmentom u oblasti bezbednosti puteva su usvojene i pretvorene u procedure i operativne smernice.</li> <li>3. Usvojeni su novi principi izvodljivosti za monitoring nad izveštavanjem o menadžmentu u oblasti bezbednosti puteva</li> <li>4. Usvojeni su novi principi procene projekta vezani za učinak bezbednosti na putevima</li> <li>5. Adekvatno obučeno osoblje za primenu novih procedura i principa poslovanja.</li> </ol>	<p>Odluke menadžmenta Republičke Direkcije za puteve o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizaciji i popuni radnih mesta</li> <li>- politici poslovanja</li> <li>- procedurama</li> </ul> <p>Prikaz priručnika o putnom planiranju</p> <p>Programi obuke uspešno okončani</p>	<p>- Polugodišnji izveštaji o progresu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Primena novog zakona o bezbednosti puteva.</li> <li>- Menadžerski tim nedavno ustanovljene organizacije projekta ostaje do kraja ovog projekta</li> <li>- Direkcija za puteve blagovremeno podržava predložene nove mere u oblasti bezbednosti na putevima</li> <li>- Blagovremeno odobravanje novih regulatornih procedura od strane menadžmenta Direkcije za puteve</li> <li>- Korišćenje analize troškova i zarade u putnom planiranju</li> </ul>	

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi pokazatelji	Izvori verifikacije	Važne pretpostavke
<p><b>Rezultati</b></p> <p><b>3.2 Redovno održavanje puteva leti i zimi</b></p> <p>1. Usvojene i primenjene nove mere i procedure za održavanje konkurentnih ponuda za održavanje puteva</p> <p>2. RWIS (informacioni sistemi za prognozu vremena na putevima) će se primenjivati i koristiti za sklapanje ugovora o zimskom održavanju</p> <p>3. Adekvatno obučeno osoblje za primenu novih procedura i principa poslovanja .</p>	<p>Odluke menadžmenta Direkcije za puteve o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizaciji i popuni radnih mesta</li> <li>- poslovnoj politici</li> <li>- procedurama</li> </ul> <p>Ekspanzija Pilot Projekta za održavanje u druga područja</p> <p>Postojeća mreža i broj instaliranih stanica informacionog sistema za prognozu vremena na putevima (6. Pilot Projekata)</p> <p>Uvođenje preventivnog zimskog održavanja u nove ugovore</p> <p>Programi obuke uspešno okončani</p>	<p>- Polugodišnji izveštaji o progresu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Primena novog zakona o javnim putevima</li> <li>- Blagovremena podška menadžmenta predloženim novim merama i procedurama za ponude za održavanje puteva</li> <li>- Pilot projekti Svetske banke implementirani blagovremeno</li> </ul>	

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi pokazatelji	Izvori verifikacije proizvodi (rezultati)	Važne pretpostavke
<p><b>Rezultati</b></p> <p><b>3.3 Zaštita životne sredine:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nove mere za ublažavanje uticaja na životnu sredinu su delotvorne.</li> <li>2. Opšte smernice za EIA usvojene u srpskim zakonima u oblasti zaštite životne sredine.</li> <li>3. Adekvatno obučeno osoblje za primenu novih procedura i principa poslovanja.</li> </ol>	<p>Odluke menadžmenta Direkcije za puteve o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizacija i popuna radnih mesta</li> <li>- poslovna politika</li> <li>- procedure</li> </ul> <p>- Prihvatanje smernica u oblasti zaštite životne sredine koje predlaže nova organizaciona jedinica za ovu oblast</p> <p>- Programi obuke uspešno okončani</p>	<p>- Uputnik o zaštiti životne sredine</p> <p>- Polugodišnji izveštaji o progresu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Primenjeni novi zakoni o zaštiti životne sredine</li> <li>- Delovanje nove organizacione jedinice za zaštitu životne sredine</li> </ul>	
<p><b>Rezultati</b></p> <p><b>3.4 Menadžment u održavanju puteva i mostova:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bolja organizacija menadžmenta u oblasti održavanja</li> <li>2. Doneta nova poslovna politika u upravljanju putnom imovinom.</li> <li>3. Pomoć Republičkoj Direkciji za puteve u opisivaju odgovarajućih procedura za opštu procenu mostova i posebno procenu nosivosti mostova.</li> <li>4. Adekvatno obučeno osoblje za primenu novih procedura i poslovnih principa.</li> </ol>	<p>Odluke menadžmenta Direkcije za puteve o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizaciji i popuni radnih mesta</li> <li>- poslovnoj politici</li> <li>- procedurama</li> </ul> <p>- Nacrtni strategije i plana aktivnosti Direkcije za puteve za klasifikaciju mostova</p> <p>- Programi obuke uspešno okončani</p>	<p>- Procena postupka vrednovanja posle svakog kursa</p> <p>- Polugodišnji izveštaji</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Primena Zakona o putevima</li> </ul>	

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

Aktiv-nosti	Logika intervencije	Važne pretpostavke
<p>3.1 Menadžent u oblasti puteva:</p> <p>i) Pomoć u razvoju strategije i plana upravljanja putevima</p> <p>ii) Pomoć Republičkoj Direkciji za puteve u predlozima za neophodno dopunsko zakonodavstvo</p> <p>iii) Pomoć u planiranju i pripremi za uvođenje revizije u oblast bezbednosti puteva</p> <p>iv) Razvoj metodologije za identifikovanje rentabilnih protiv-mera za povećanje bezbednosti u identifikovanim crnim tačkama</p> <p>v) Revizija/razvoj smernica za aspekte bezbednosti u projektovanju puteva</p> <p>vi) Revizija/razvoj smernica za saobraćajne znakove, oznake na kolovozu i znakove obaveštavanja.</p> <p>vii) Razvoj metodologije za uključivanje novčane procene saobraćajnih nezgoda u planiranje sanacije puteva i redovnog održavanja.</p> <p>viii) Razvoj metodologije za procenu troškova saobraćajnih nezgoda i primena metodologije.</p>	<p>Projekti i troškovi 3.1 menadžmenta u oblasti puteva</p> <p>Švedsko finansiranje</p> <p>Operativni troškovi</p> <p>Tehnička pomoć</p> <p><b>Ukupni švedski troškovi</b></p> <p>Finansiranje iz lokalnih izvora</p> <p>Operativni troškovi</p> <p>Ukupni lokalni trošak u lokalnoj valuti</p> <p><b>Ukupni lokalni trošak u SEK</b></p> <p><b>Ukupni trošak za Švedsku i zemlju primalaca u SEK</b></p>	<p>- Koordinacija sa Paralelnim projektom koji finansira EBRD.</p> <p>- Osoblje za obuku je postavljeno i dato im je dovoljno vremena za praksu.</p> <p>- Osoblje je imenovano i dobilo je dovoljno vremena za učešće u razvoju.</p> <p>- Osoblje je postavljeno i ima dovoljno vremena da učestvuje u razvoju.</p>

iv) Razvoj metodologije za identifikovanje rentabilnih protiv-mera za povećanje bezbednosti u identifikovanim crnim tačkama	Operativni troškovi	2 725 660	vremena za učešće u razvoju.
v) Revizija/razvoj smernica za aspekte bezbednosti u projektovanju puteva	Ukupni lokalni trošak u lokalnoj valuti	2 725 660	- Osoblje je postavljeno i ima dovoljno vremena da učestvuje u razvoju.
vi) Revizija/razvoj smernica za saobraćajne znakove, oznake na kolovozu i znakove obaveštavanja.	Ukupni lokalni trošak u SEK	381 600	
vii) Razvoj metodologije za uključivanje novčane procene saobraćajnih nezgoda u planiranje sanacije puteva i redovnog održavanja.	Ukupni trošak za Švedsku i zemlju primalaca u SEK	4 161 500	
viii) Razvoj metodologije za procenu troškova			

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

v) Obuka osoblja Direkcije za puteve i izvođača u oblasti menadžmenta i kontrole ugovaranja	Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti Ukupni lokalni trošak u SEK	2 004 360 280 600
v) Podrška Direkciji za puteve tokom godišnjih prikaza Pilot projekta Svetske banke.	Ukupni trošak za Švedsku i zemlju primaoca u SEK	3 436 200

	Logika intervencije	Važne pretpostavke
Aktivnos- ti	<p><b>3.2 Redovno održavanje puteva leti i zimi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Formulari licitacijskih dokumenata i obezbeđivanje smernica; obuka.</li> <li>ii) Pomoć u evaluaciji ponuda za Pilot projekat Svetske banke.</li> <li>iii) Uvođenje sistema pre-kvalifikacije za izvođače redovnog održavanja.</li> <li>iiii) Priprema plana za mrežu RWIS stanica u Pilot oblasti Svetske banke.</li> <li>iv) Pomoć tokom implementacije RWIS plana.</li> <li>v) Obuka osoblja Direkcije za puteve i izvođača u oblasti menadžmenta i kontrole ugovaranja</li> <li>v) Podrška Direkciji za puteve tokom godišnjih prikaza Pilot projekta Svetske banke.</li> </ul>	<p>Projekti i troškovi: 3.2 Redovno održavanje puteva leti i zimi.</p> <p>Svedsko finansiranje</p> <p>Operativni troškovi 273 000</p> <p>Tehnička pomoć 88 ljudi/nedeljno 2 882 600</p> <p><b>Ukupni švedski troškovi 3 155 600</b></p> <p>Lokalno finansiranje</p> <p>Operativni troškovi 2 004 360</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti 2 004 360</p> <p>Ukupni lokalni trošak u SEK 280 600</p> <p><b>Ukupan trošak za Švedsku i zemlju primaoca u SEK 3 436 200</b></p>

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

Logika intervencije	Važne pretpostavke
<p><b>3.3 Zaštita životne sredine u putnom sektoru:</b></p> <p>i) Prikaz problema okoline u putnom sektoru u Srbiji. Seminar o zaštiti životne sredine i bazičnim EIA</p> <p>ii) Seminar o EIA (korak 2)</p> <p>iii) Pomoć tokom stvaranja jedinice za zaštitu okoline u Republičkoj Direkciji za puteve.</p> <p>1. izrada tehničke dokumentacije za ublažavanje uticaja putnih radova na okolinu;</p> <p>2. prikaz radova na vađenju kamena i proizvodnji asfalta; i</p> <p>3. pribavljanje uzorka procene okoline i planova menadžmenta</p>	<p><u>Projekti i troškovi: 3.3 zaštita životne sredine u putnom sektoru</u></p> <p><b>Svedsko finansiranje</b></p> <p>Operativni troškovi 136 500</p> <p>35 ljudi/nedeljno</p> <p>Tehnička pomoć 1 224 900</p> <p><b>Ukupni švedski troškovi 1 361 400</b></p> <p><b>Lokalno finansiranje</b></p> <p>Operativni troškovi 1 002 180</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti 1 002 180</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u SEK 140 300</p> <p><b>Ukupni trošak za Švedsku i zemlju primaoca u SEK 1 501 700</b></p> <p>- Imenovano je kvalifikovano osoblje i dano mu je dovoljno vremena za praksu.</p>



## Twinning arrangements between SNRA and RSRD

<p><b>3.4 Menadžment u održavanju puteva i mostova:</b></p> <p><u>Kolovoz:</u></p> <p>i) Seminari na teme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pregled politike menadžmenta u oblasti kolovoza i mostova</li> <li>• Aktivnosti na održavanju u Srbiji i Evropi</li> <li>• Podaci i prikupljanje podataka</li> </ul> <p>ii) Tečajevi planiranja za pripravnike pokrivaju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strateško planiranje</li> <li>• Analiza programa</li> <li>• Analiza projekta</li> </ul> <p>iii) Pregled standarda opterećenja</p> <p><u>Mosf</u></p> <p>iv) Početni prikaz tekuće prakse</p> <p>v) Klasifikacija mostova po nosivosti</p> <p>vi) Planiranje na nivou objekta, programiranje rada i nabavka.</p> <p>vii) Strateško planiranje i opšta podrška</p>	<p><b>Projekat i troškovi - 3.4 Menadžment u održavanju puteva i mostova</b></p> <p><b>Švedsko finansiranje</b></p> <p>Operativni troškovi 136 500</p> <p>Tehnička pomoć 40 ljudi/nedeljno</p> <p>Ukupni švedski troškovi 1 399 900</p> <p>1 436 400</p> <p><b>Lokalno finansiranje</b></p> <p>Operativni troškovi 1 002 179</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti 1 002 179</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u SEK 140 300</p> <p>Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primaoca u SEK 1 676 700</p>
	<p>- Dobra saradnja između različitih odeljenja, posebno između Odeljenja za planiranje i održavanje i Informatičnog odeljenja.</p> <p>- Imenovano je osoblje kvalifikovano za učešće u organizovanim kursevima.</p> <p>- Imenovano osoblje ima dovoljno vremena za praksu.</p>

**Twinning arrangements between SNRA and RSRD**

<p>.....  <b>3.5 Promena osoblja i studijska putovanja:</b>  i) Promena osoblja  ii) Studijska putovanja</p>	<p>.....  <b>Projekat i troškovi: 3.5 Promena osoblja i studijska putovanja</b>  <b>Švedsko finansiranje</b>  Operativni troškovi 533 500  Tehnička pomoć 14 ljudi/medeljn  <b>Ukupni švedski troškovi</b> 495 100  <b>1 028 600</b>   <b>Lokalno finansiranje</b>  Operativni troškovi 768 424  <b>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti</b> 768 424  <b>Ukupni lokalni troškovi u SEK</b> 107 600   <b>Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primaoca u SEK</b> 1 136 200</p>	<p>.....  Oni "pravni" među osobljem mogu da učestvuju. Selekcija isključivo prema zaslugama.</p>
--	---	---

**Rezime projektnih troškova**

**3.1. Menadžmenta u oblasti puteva**

Švedsko finansiranje	SEK	3 779 900
Lokalno finansiranje	DIN	2 725 660

**3.2. Redovno održavanje puteva lefi i zimi**

Švedsko finansiranje	SEK	3 155 600
Lokalno finansiranje	DIN	2 004 360

**3.3. Zaštita životne sredine u putnom sektoru**

Švedsko finansiranje	SEK	1 224 900
Lokalno finansiranje	DIN	1 002 180

**3.4. Menadžment u održavanju puteva i mostova**

Švedsko finansiranje	SEK	1 536 400
Lokalno finansiranje	DIN	1 002 180

**3.5. Promena osoblja i studijska putovanja**

Švedsko finansiranje	SEK	1 028 600
Lokalno finansiranje	DIN	768 420

Ukupno švedsko finansiranje u SEK

SEK 10 725 400

Ukupno domace finansiranje u domacoj valuti

DIN 7 502 800

**Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primaoca u**

**SEK 12 826 200**

PRILOG 4

LFA april 2007.

**Revidirana LEA matrica; 10.april 2007.**

Projekat: Twinning aranžmani između Švedska uprava za puteve (SRA) i Direkcije za puteve Republike Srbije (DPRS)

Klijent: DPRS - Direkcije za puteve Republike Srbije

Konsultant: SRA

Projekat br.:

Zemlja/Region: Srbija

Ugovorni period: 2004 - 2007

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi indikatori	Izvori verifikacije	Važne pretpostavke
<b>Opšti ciljevi</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1 Prilagoditi propise i smernice EU standardima.</li><li>2 Omogućiti saradnju sa MFI-a.</li><li>3 Stimulisati ekonomski rast</li><li>4 Poboljšati razvoj privatnog sektora za izvođače</li><li>5 Smanjiti opterećenje javnih finansija i društva kroz poboljšanu bezbednost saobraćaja na putevima</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Usaglašenost sa EU propisima/procedurama o zaštiti životne sredine</li><li>- Smanjeni troškovi transakcije kod zajmova od MFI za puteve, verifikovati u razgovorima</li><li>- Smanjeni troškovi prevoza zahvaljujući boljem upravljanju putevima, kao što je verifikovano snimanjem hrapavosti</li><li>- Veće učešće privatnog sektora proveriti prema broju javnih konkursa, broju ponuda po tenderu i ukupnom broju tih tendera</li><li>- Broj saobraćajnih nezgoda smanjen što se verifikuje zvaničnom statistikom</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Razgovori sa osobljem MFI</li><li>- Izveštaj o završetku projekta</li><li>- Dubinski izveštaj (Izveštaj o evaluaciji)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blagovremena mera Vlade na usvajanju potrebne nove zakonske regulative</li><li>- Preduzete mere za izdvajanje dovoljno sredstava za putni sektor</li><li>- Zvanična i razumno pouzdana statistika postoji ili može postati lako dostupna</li><li>- Privatni sektor može koristiti nove mogućnosti u putnom sektoru koji se i dalje privatizuje</li></ul>

	<b>Logika intervencije</b>	<b>Objektivno proverljivi indikatori</b>	<b>Izvori verifikacije</b>	<b>Važne pretpostavke</b>
<b>Ciljevi Projekta</b>	Poboljšana opšta uspešnost RDP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nove procedure za monitoring, planiranje i budžetiranje održavanja puteva na raspolaganju</li> <li>- Nove politike za javno nadmetanje za radove na putevima usvojene i sprovode se</li> <li>- Nove procedure nabavke putem javnog nadmetanja operativne</li> <li>- Nove procedure za ocenu uticaja na životnu sredinu i monitoringa životne sredine operativne</li> <li>- Nove politike zasnovane na novom Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima usvojene i sprovode se</li> <li>- Urađeni dopunski priručnici i smernice o bezbednosti saobraćaja na putevima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Polugodišnji izveštaj o napredovanju</li> <li>- Izveštaj o završetku Projekta</li> <li>- Izveštaji o evaluaciji za WB</li> <li>- Konačni izveštaji za svaku oblast aktivnosti (1-5).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Princip modernog upravljanja sproveden od strane Ministarstva</li> <li>- Blagovremeno delovanje Ministarstva po pitanjima iz njegove nadležnosti (budžeti, zakonska regulativa i propisi)</li> <li>- Koordinacija između MFI i donatora u vezi sa politikama i operativnim principima.</li> <li>- Ostali državni organi, organizacije i projekti podržavaju nove propise i politike o putevima.</li> </ul>

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi indikatori	Izvori verifikacije	Važne pretpostavke
<b>Rezultati</b>	<p><b>3.1 Upravljanje bezbednošću saobraćaja na putevima:</b></p> <p>1. Postavljeni su temeljni nove organizacije i kadrovske opremljenosti.</p> <p>2. Usvojene su nove politike koje se odnose na upravljanje bezbednošću saobraćaja i pretvorene u procedure i operativne smernice.</p> <p>3. Usvojeni su novi principi monitoringa i izveštavanja o upravljanju bezbednošću saobraćaja</p> <p>4. Usvojeni su novi principi za ocenjivanje projekata koji uzimaju u obzir i uticaj na bezbednost saobraćaja</p> <p>5. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima.</p>	<p>Odluke rukovodstva RDP u oblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizacija i kadrova</li> <li>- politike</li> <li>- procedura</li> </ul> <p>Preispitivanje Uputstva za planiranje puteva.</p> <p>Programi obuke uspešno zaključeni</p>	<p>- Polugodišnji izveštaji o napredovanju</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Donet novi Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima.</li> <li>- Nivo rukovođenja u novo uspostavljanoj organizaciji projekta ostaje do kraja Projekta.</li> <li>- Pravovremena podrška rukovodstva RDP predlogu novih politika o bezbednosti saobraćaja</li> <li>- Pravovremeno usvajanje novih regulatornih procedura od strane rukovodstva RDP</li> <li>- Primena analize rentabilnosti u planiranju puteva</li> </ul>

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi indikatori	Izvori verifikacije	Važne pretpostavke
<b>Rezultati</b>	<p><b>3.2 Redovno održavanje puteva leti i zimi:</b></p> <p>1. Usvojene i sprovode se nove politike i procedure javnog nadmetanja za održavanje puteva</p> <p>2. PMIS će biti u funkciji i koristiće se za pripremu ugovora o zimskom održavanju</p> <p>3. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima</p>	<p>Odluke rukovodstva RDP u oblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizacija i kadrova</li> <li>- politike</li> <li>- procedura</li> </ul> <p>Proširenje pilot projekta na održavanje u ostalim okruzima</p> <p>Funkcionalna mreža i broj instaliranih PMIS stanica (6, Pilot projekat)</p> <p>Uvođenje preventivnog zimskog održavanja u nove ugovore</p> <p>Programi obuke uspešno zaključeni</p>	<p>- Polugodišnji izveštaji o napredovanju</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Donet novi Zakon o javnim putevima</li> <li>- Pravovremena podrška rukovodstva RDP predlogu novih politika i procedura za javno nadmetanje za održavanje puteva</li> <li>- Pilot projekti Svetske banke sprovedeni blagovremeno</li> </ul>



	<b>Logika intervencije</b>	<b>Objektivno proverljivi indikatori</b>	<b>Izvori verifikacije (proizvodi, konkretni rezultati)</b>	<b>Važne pretpostavke</b>
<b>Rezultati</b>	<p><b>3.3 Zaštita životne sredine:</b></p> <p>1. Na snazi nove mere za ublažavanje uticaja na životnu sredinu</p> <p>2. Sveobuhvatne smernice o proceni uticaja na životnu sredinu prilagodene propisima o zaštiti životne sredine Srbije</p> <p>3. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima</p>	<p>Odluke rukovodstva RDP u oblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizacija i kadrova</li> <li>- politike</li> <li>- procedura</li> </ul> <p>- Usvajanje smernica o zaštiti životne sredine predložiće nova organizaciona jedinica za zaštitu životne sredine</p> <p>- Programi obuke uspešno zaključeni</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Upitnik o zaštiti životne sredine</li> <li>- Polugodišnji izveštaji o napredovanju</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sprovode se novi zakoni o zaštiti životne sredine</li> <li>- Nova organizaciona jedinica za zaštitu životne sredine je funkcionalna</li> </ul>

	Logika intervencije	Objektivno proverljivi indikatori	Izvori verifikacije	Važne pretpostavke
<b>Rezultati</b>	<b>3.4 Upravljanje održavanjem puteva i mostova:</b> 1. Poboljšana organizacija upravljanja održavanjem 2. Pripremljena nova politika za upravljanje putevima kao sredstvima. 3. Pomoć DPRS pri specificiranju odgovarajućih procedura za ocenu mostova generalno i za evaluaciju nosivosti mostova posebno 4. Osoblje prošlo kroz odgovarajuću obuku za rad po novim procedurama i principima	Odluke rukovodstva RDP u oblasti: - organizacija i kadrova - politike - procedura  - Pripremljena strategija i plan aktivnosti za klasifikaciju mostova u nadležnosti DPRS  - Programi obuke uspešno zaključeni	- Ocena obrasca za evaluaciju posle svakog kursa  - Polugodišnji izveštaji o napredovanju	- Donet Zakon o javnim putevima

	Logika intervencije		Važne pretpostavke
Aktivnosti			
	<p><b>3.1 Upravljanje bezbednošću saobraćaja na putevima:</b></p> <p>i) Pomoć u pripremi strategije i plana upravljanja bezbednošću saobraćaja na putevima</p> <p>ii) Pomoć DPRS-u u predlozima za potrebne dodatne tehničke smernice i priručnike</p> <p>iii) Pomoć u planiranju i pripremi za uvođenje provera bezbednosti saobraćaja</p> <p>iv) Izrada metodologije za identifikovanje rentabilnih protivmera za poboljšanje bezbednosti na identifikovanim crnim tačkama saobraćajnih nezgoda</p> <p>v) Revizija/priprema smernica sa aspekta bezbednosti saobraćaja pri projektovanju puteva</p> <p>vi) Revizija/priprema smernica za saobraćajne znakove, horizontalnu signalizaciju i putokaze.</p> <p>vii) Priprema metodologije za uključenje novčanih procena troškova saobraćajnih nezgoda u planiranje poboljšanja puteva i redovnog održavanja.</p> <p>viii) Priprema metodologije za procenu troškova saobraćajnih nezgoda i primena metodologije</p>	<p>Projekat i troškovi 3.1. <u>Upravljanje bezbednošću saobraćaja na putevima:</u></p> <p><b>Sredstva švedske strane</b></p> <p>Operativni troškovi 318 550</p> <p>Tehnička pomoć 103 čovek-nedelja 3 461 350</p> <p><b>Ukupno troškovi švedske strane 3 779 900</b></p> <p><b>Lokalna sredstva</b></p> <p>Operativni troškovi 2 725 660</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti 2 725 660</p> <p><b>Ukupni lokalni troškovi u SEK 381 600</b></p> <p><b>Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primateljicu u SEK 4 161 500</b></p>	<p>- Koordinacija sa paralelnim projektom koji finansira EBRD.</p> <p>- Određuje se osoblje za obuku i ostavlja mu se dovoljno vremena za vežbe</p> <p>- Određuje se osoblje za obuku i ostavlja mu se dovoljno vremena za učešće u razvoju.</p> <p>- Određuje se osoblje za obuku i ostavlja mu se dovoljno vremena za učešće u razvoju.</p>

	Logika intervencije		Važne pretpostavke
Aktivnosti			
	<p><b>3.2 Redovno održavanje puteva leti i zimi:</b></p> <p>i) Obrasci tenderske dokumentacije i smernice za nabavku; obuka</p> <p>ii) Pomoć u evaluaciji ponuda za pilot projekat Svetske banke</p> <p>iii) Uvođenje sistema predkvalifikacije za izvođače radova u redovnom održavanju</p> <p>iii) Priprema plana za mrežu PMIS stanica u pilot oblastima projekta Svetske banke</p> <p>iv) Pomoć u sprovođenju PMIS plana</p> <p>v) Obuka osoblja DPRS i izvođača radova u upravljanju ugovorima i nadzoru</p> <p>v) Podrška DPRS u godišnjim preispitivanjima pilot projekta Svetske banke</p>	<p>Projekat i troškovi 3.2. <u>Redovno održavanje puteva leti i zimi:</u></p> <p><b>Sredstva švedske strane</b></p> <p>Operativni troškovi 273 000</p> <p>Tehnička pomoć 88 čovek-nedelja 2 882 600</p> <p><b>Ukupno troškovi švedske strane 3 155 600</b></p> <p><b>Lokalna sredstva</b></p> <p>Operativni troškovi 2 004 360</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti 2 004 360</p> <p><b>Ukupni lokalni troškovi u SEK 280 600</b></p> <p><b>Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primateljicu u SEK 3 436 200</b></p>	<p>- Određuje se kvalifikovano osoblje i ostavlja mu se dovoljno vremena za vežbu.</p>

	Logika intervencije		Važne pretpostavke
Aktivnosti			
	<p><b>3.3 Zaštita životne sredine u sektoru puteva:</b></p> <p>i) Preispitivanje problematike životne sredine u sektoru puteva u Srbiji. Seminar o zaštiti životne sredine i osnovama procene uticaja na životnu sredinu</p> <p>ii) Seminar o proceni uticaja na životnu sredinu (korak 2)</p> <p>iii) Pomoć pri formiranju organizacione jedinice za zaštitu životne sredine u DPRS i u:</p> <p>1. razradi specifikacija za ublažavanje uticaja na životnu sredinu tokom radova na putu;</p> <p>2. preispitivanju posledica srpskog IPPC zakona na rad kamenoloma i proizvodnju asfalta; i</p> <p>3. obezbeđenju modela procene uticaja na životnu sredinu i planova upravljanja</p>	<p>Projekat i troškovi 3.3. <u>Zaštita životne sredine u sektoru puteva</u></p> <p><b>Sredstva švedske strane</b></p> <p>Operativni troškovi 136 500</p> <p>Tehnička pomoć 35 čovek-nedelja 1 224 900</p> <p><b>Ukupno troškovi švedske strane 1 364 400</b></p> <p><b>Lokalna sredstva</b></p> <p>Operativni troškovi 1 002 180</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti 1 002 180</p> <p><b>Ukupni lokalni troškovi u SEK 140 300</b></p> <p><b>Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primateljicu u SEK 1 501 700</b></p>	<p>- Određuje se kvalifikovano osoblje i ostavlja mu se dovoljno vremena za vežbu.</p>

	Logika intervencije		Važne pretpostavke
Aktivnosti			
	<p><b>3.4 Upravljanje održavanjem puteva i mostova:</b></p> <p><u>Kolovoz:</u></p> <p>i) Seminari o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pregled politike upravljanja kolovozom i mostovima</li> <li>• Poslovima održavanja u Srbiji i Evropi</li> <li>• Podacima i sakupljanju podataka</li> </ul> <p>ii) Kursevi obuke o planiranju, koji obuhvataju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strateško planiranje</li> <li>• Analizu programa</li> <li>• Analizu projekta</li> </ul> <p>iii) Preispitivanje standarda o osovinskom opterećenju</p> <p><u>Mostovi</u></p> <p>iv) Početno preispitivanje trenutne prakse</p> <p>v) Klasifikacija mostova po nosivosti</p> <p>vi) Planiranje nivoa, programiranje rada i nabavka</p> <p>vii) Strateško planiranje mostova i opšta podrška.</p>	<p>Projekat i troškovi 3.4. <u>Upravljanje održavanjem puteva i mostova</u></p> <p><b>Sredstva švedske strane</b></p> <p>Operativni troškovi <span style="float: right;">136 500</span></p> <p>Tehnička pomoć 40 čovek-nedelja <span style="float: right;">1 399 900</span></p> <p><b>Ukupno troškovi švedske strane</b> <span style="float: right;"><b>1 536 400</b></span></p> <p><b>Lokalna sredstva</b></p> <p>Operativni troškovi <span style="float: right;">1 002 179</span></p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti <span style="float: right;">1 002 179</span></p> <p><b>Ukupni lokalni troškovi u SEK</b> <span style="float: right;"><b>140 300</b></span></p> <p><b>Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primateljicu u SEK</b> <span style="float: right;"><b>1 676 700</b></span></p>	<p>- Dobra saradnja između različitih odeljenja, naročito Odeljenja za planiranja i održavanja i informisanja</p> <p>- Kvalifikovano osoblje određeno za učešće u organizovanim kursovima</p> <p>- Određenom osoblju dato dovoljno vremena za vežbu.</p>

	Logika intervencije		Važne pretpostavke
Aktivnosti			
	<p><b>3.5 Razmena osoblja i studijska putovanja:</b></p> <p>i) Razmena osoblja</p> <p>ii) Studijska putovanja</p>	<p>Projekat i troškovi 3.5. <u>Razmena osoblja i studijska putovanja</u></p> <p><b>Sredstva švedske strane</b></p> <p>Operativni troškovi 533 500</p> <p>Tehnička pomoć 14 čovek-nedelja 495 100</p> <p><b>Ukupno troškovi švedske strane 1 028 600</b></p> <p><b>Lokalna sredstva</b></p> <p>Operativni troškovi 768 424</p> <p>Ukupni lokalni troškovi u lokalnoj valuti 768 424</p> <p><b>Ukupni lokalni troškovi u SEK 107 600</b></p> <p><b>Ukupni troškovi za Švedsku i zemlju primateljicu u SEK 1 136 200</b></p>	<p>„Pravo“ osoblje može da učestvuje. Izbor isključivo prema zaslugi.</p>

## **Pregled troškova Projekta**

### **3.1 Upravljanje bezbednošću saobraćaja**

Sredstva švedske strane	SEK	3 779 900
Lokalna sredstva	DIN	2 725 660

### **3.2 Redovno održavanje puteva leti i zimi**

Sredstva švedske strane	SEK	3 155 600
Lokalna sredstva	DIN	2 004 360

### **3.3 Zaštita životne sredine u sektoru puteva**

Sredstva švedske strane	SEK	1 224 900
Lokalna sredstva	DIN	1 002 180

### **3.4 Upravljanje održavanjem puteva i mostova**

Sredstva švedske strane	SEK	1 536 400
Lokalna sredstva	DIN	1 002 180

### **3.5 Razmena osoblja i studijska putovanja**

Sredstva švedske strane	SEK	1 028 600
Lokalna sredstva	DIN	768 420

Ukupno troškovi švedske strane u SEK	SEK	10 725 400
Ukupno lokalni troškovi u lokalnoj valuti	DIN	7 502 800

<b>Ukupni troškovi za Švedsku u zemlju primateljicu u SEK</b>	<b>SEK</b>	<b>12 826 200</b>
---	------------	-------------------



## **PRILOG 5**

**Politika bezbednosti saobraćaja  
(2006.)**

## POLITIKA BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

### U JAVNOM PREDUZEĆU „PUTEVI SRBIJE“

#### Osnova

U skladu sa Zakonom o javnim putevima Javno preduzeće „Putevi Srbije“ je odgovorno za izgradnju, održavanje, zaštitu, korišćenje, razvoj i upravljanje državnim putevima I i II reda u Republici Srbiji.

Osnova Politike bezbednosti saobraćaja na putevima u Javnom preduzeću „Putevi Srbije“ je:

- Strateško opredeljenje Republike Srbije u sektoru drumskog saobraćaja ka povećanju nivoa bezbednosti drumskog saobraćaja i funkcionalnoj integraciji u evropsku putnu mrežu.
- Da Javno preduzeće upravlja poboljšanjem bezbednosti saobraćaja na državnim putevima u skladu sa politikom razvoja i ciljevima Republike Srbije.

Ova politika će se sprovesti kroz srednjoročne programe bezbednosti saobraćaja na putevima, kao i kroz godišnje radne programe za poboljšanje bezbednosti saobraćaja u okviru Strategije za razvoj i održavanje puteva koja je harmonizovana sa Strategijom razvoja sistema saobraćaja Republike Srbije.

#### Cilj

Cilj poboljšanja bezbednosti saobraćaja na putevima u Republici Srbiji je da se smanji broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom u 2010.g., na nivo u većini evropskih zemalja iz 2005.g., te da se na ovaj način obezbedi prihvatljiv nivo bezbednosti saobraćaja na putevima sa minimalnim negativnim uticajem na životnu sredinu.

#### Pristup:

Javno preduzeće „Putevi Srbije“ će realizovati poboljšanja u bezbednosti saobraćaja na putevima kroz:

- Harmonizaciju i poboljšanje propisa i tehničkih standarda sa EU,
- Efektivno i racionalno planiranje aktivnosti na bezbednosti saobraćaja u skladu sa obezbeđenim finansijskim sredstvima i zahtevima iz Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima.
- Uvođenje Provera bezbednosti saobraćaja u svim fazama projektovanja puteva,
- Uvođenje Upravljanja crnim tačkama kroz monitoring saobraćajnih nezgoda na putu zajedno sa identifikacijom, analizom i saniranjem crnih tačaka na putevima.
- Uvođenje dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom odmah nakon dešavanja nezgode.
- Ažuriranje tehničke saobraćajne dokumentacije o saobraćajnoj signalizaciji i opremi, monitoring i kontrolu kvaliteta, kao preduslova za uvođenje sistema u nulto stanje.
- Značajniju proveru obezbeđenja i obeležavanja radova na putu.
- Poboljšanje zaštite učesnika u saobraćaju (nebezbedni pristupni putevi, objekti, bilbordi, itd.) u zaštitnoj zoni puta u skladu sa novim Zakonom o putevima.
- Poboljšanje principa publiciteta uz omogućavanje učešća svih strana zainteresovanih za proces upravljanja putevima putem efikasne, kvalitetne i dvosmerne razmene informacija.
- Uvođenje baze podataka o nezgodama u okviru Javnog preduzeća sa unošenjem statističkih informacija iz izveštaja Policije.

- Efikasne dalje aktivnosti i poređenje postignutih poboljšanja.
- Stalnu obuku i obrazovanje stručnog kadra.

### **Indikatori sprovođenja Politike:**

Prilikom ocenjivanja postignutih ciljeva, Javno preduzeće će koristiti sledeće indikatore sprovođenja Politike:

- Broj učesnika u pokrenutim inicijativama za harmonizaciju propisa i tehničkih standarda na godišnjem nivou.
- Broj realizovanih projekata u oblasti bezbednosti saobraćaja na godišnjem nivou.
- Broj projekata novih ili rehabilitovanih puteva koji su bili predmet Provera bezbednosti puteva
- Broj identifikovanih i istraženih crnih tačaka uz korišćenje baze podataka, na godišnjem nivou.
- Broj dubinskih analiza nezgoda sa smrtnim ishodom, izvršenih na godišnjem nivou.
- Ukupan broj realizovanih projekata za poboljšanje bezbednosti saobraćaja na putevima, koji su pokrenuti i kojima je dat prioritet posle Provera bezbednosti puteva, istraživanja crnih tačaka ili dubinskih analiza na godišnjem nivou.
- Broj ažuriranih saobraćajnih tehničkih dokumenata u vezi sa putnom signalizacijom i opremom na godišnjem nivou.
- Broj sprovedenih kontrola kvaliteta saobraćajne signalizacije i opreme na godišnjem nivou.
- Broj provera obezbeđenja i obeležavanja radova na putu na godišnjem nivou.
- Broj realizovanih projekata u saradnji sa ostalim ovlašćenim institucijama na godišnjem nivou.
- Broj učesnika u projektima koje su pokrenule druge institucije na godišnjem nivou.
- Broj javnih stručnih diskusija na godišnjem nivou.
- Broj učesnika na seminarima i dugim oblicima usavršavanja na godišnjem nivou.

### **Odgovornost**

Generalni direktor i najviše rukovodstvo Javnog preduzeća „Putevi Srbije“ su odgovorni za sprovođenje ove Politike.

Svi zaposleni u Javnom preduzeću biće upoznati sa Politikom bezbednosti saobraćaja na putevima u Republici Srbiji i radiće u skladu sa njom.

**Generalni direktor javnog preduzeća „Putevi Srbije“**

*Dr Branko Jocić, dipl.ek.*

Nadležna kontrola:

Dušan Drinjaković,  
dipl.ing.maš.

Slavoljub Tubić, dipl.ing.građ.

Jovan Ristivojević,  
dipl.ing.građ.

Branka Zec, dipl.ek.

Života Borovac, dipl.ing.građ.

Zoran Kerebić, dipl.prav.

Verzija: 1 Datum: 11.12.2006.

## **PRILOG 6**

### **Politika održavanja puteva (2006.)**

## **POLITIKA ODRŽAVANJA PUTEVA**

### **U JAVNOM PREDUZEĆU „PUTEVI SRBIJE”**

#### **Osnova**

U skladu sa Zakonom o javnim putevima Javno preduzeće “Putevi Srbije” je odgovorno za izgradnju, održavanje, zaštitu, korišćenje, razvoj i upravljanje državnim putevima I i II reda u Republici Srbiji.

Osnova Politike održavanja puteva u Javnom preduzeću „Putevi Srbije“ je:

- Strateško opredeljenje Republike Srbije u sektoru drumskog saobraćaja ka funkcionalnoj integraciji u evropsku putnu mrežu.
- Javno preduzeće „Putevi Srbije“ treba da upravlja održavanjem državnih puteva I i II reda u skladu sa politikom razvoja i ciljevima Republike Srbije.

Ova Politika biće sprovedena kroz srednjoročne programe razvoja i održavanja puteva, kao i kroz godišnje programe rada, uz poštovanje Strategije razvoja i održavanja puteva koja je harmonizovana sa Strategijom razvoja transportnog sektora u Srbiji.

#### **Cilj**

Cilj održavanja puteva u Republici Srbiji je da se obezbedi optimalan nivo usluge zajedno sa obezbeđenjem prihvatljivog nivoa bezbednosti učesnika u saobraćaju i minimalnom negativnom uticaju na životnu sredinu.

Cilj Politike održavanja puteva Javnog preduzeća „Putevi Srbije“ je očuvanje postojećih puteva i obavljanje bezbednog i efikasnog prevoza robe i putnika.

#### **Pristup:**

Javno preduzeće „Putevi Srbije“ sprovodiće održavanje puteva kroz:

- Harmonizaciju i poboljšanje propisa i tehničkih standarda,
- Efikasno i racionalno planiranje obavljanja radova na održavanju puteva u skladu sa obezbeđenim finansijskim sredstvima,
- Poboljšanje upravljanja i planiranja radova na održavanju puteva,
- Saradnju sa svim nadležnim institucijama, organima i učesnicima u saobraćaju,
- Smanjenje negativnog uticaja radova na održavanje puteva i korišćenja puteva na životnu sredinu u skladu sa Politikom zaštite životne sredine Javnog preduzeća „Putevi Srbije“,
- Poboljšanje bezbednosti saobraćaja u skladu sa Politikom zaštite životne sredine Javnog preduzeća „Putevi Srbije“,
- Nabavku robe, radova i usluga na osnovu principa tržišnog poslovanja, sprečavanja monopola i obezbeđenja javnog nadmetanja,
- Primenu ozbiljnih sankcija za nekvalitetno izvršenje ugovornih obaveza,
- Poboljšanje principa publiciteta poslovanja čime se omogućava učešće svih strana zainteresovanih za proces upravljanja putevima putem efikasne i kvalitetne dvostrane razmene informacija,
- Efikasnog praćenja i poređenja postignutih rezultata,
- Stalne obuke i obrazovanja stručnog kadra.

## **Indikatori sprovođenja Politike:**

Prilikom ocenjivanja postignutih ciljeva, Javno preduzeće „Putevi Srbije“ će koristiti sledeće indikatore sprovođenja ove Politike:

- Broj učesnika u pokrenutim inicijativama za harmonizaciju propisa i tehničkih standarda na godišnjem nivou.
- Broj kilometara puteva sa saniranim kolovozom na godišnjem nivou,
- Broj rehabilitovanih objekata na godišnjem nivou,
- Broj realizovanih projekata bezbednosti saobraćaja na godišnjem nivou,
- Broj realizovanih projekata u koje su uključeni procena uticaja na životnu sredinu, zaštitne mere i monitoring životne sredine na godišnjem nivou,
- Broj realizovanih projekata u saradnji sa drugim ovlašćenim institucijama na godišnjem nivou,
- Broj učesnika u projektima koje su pokrenule druge institucije na godišnjem nivou,
- Broj realizovanih javnih nabavki bez žalbi na proceduru u vezi sa ukupnim brojem javnih nabavki na godišnjem nivou,
- Broj sankcija zbog neizvršenja ugovornih obaveza na godišnjem nivou,
- Broj javnih stručnih diskusija na godišnjem nivou,
- Broj učesnika na seminarima i drugim oblicima specijalizacija na godišnjem nivou.

## **Odgovornost**

Generalni direktor i najviše rukovodstvo Javnog preduzeća „Putevi Srbije“ su odgovorni za sprovođenje ove Politike.

Svi zaposleni u Javnom preduzeću biće upoznati sa Politikom održavanja puteva u Republici Srbiji i radiće u skladu sa njom.

**Generalni direktor javnog preduzeća „Putevi Srbije“**

*Dr Branko Jocić, dipl.ek.*

Nadležna kontrola:

Dušan Drinjaković,  
dipl.ing.maš.

Slavoljub Tubić, dipl.ing.građ.

Jovan Ristivojević,  
dipl.ing.građ.

Branka Zec, dipl.ek.

Života Borovac, dipl.ing.građ.

Zoran Kerebić, dipl.prav.

Verzija: 1 Datum: 11.12.2006.

## **PRILOG 7**

**Politika zaštite životne sredine  
(2006.)**

## **POLITIKA ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE**

### **U JAVNOM PREDUZEĆU „PUTEVI SRBIJE”**

#### **Osnova**

U skladu sa Zakonom o javnim putevima Javno preduzeće “Putevi Srbije” je odgovorno za izgradnju, održavanje, zaštitu, korišćenje, razvoj i upravljanje državnim putevima I i II reda u Republici Srbiji.

Osnova Politike zaštite životne sredine u Javnom preduzeću „Putevi Srbije“ je:

- Strateško opredeljenje Republike Srbije u sektoru drumskog saobraćaja ka smanjenju štetnih uticaja drumskog saobraćaja na životnu sredinu.
- Upravljanje državnim putevima u skladu sa propisima, Strategijom i nacionalnim programom za zaštitu životne sredine u Republici Srbiji.

Ova politika biće sprovedena kroz dugoročni i srednjoročni Plan rada i razvoja i Godišnji biznis plan JP „Putevi Srbije“.

#### **Cilj**

Cilj Politike zaštite životne sredine Javnog preduzeća „Putevi Srbije“ je smanjenje doprinosa putnog sektora zagađenju vazduha, vode i zemljišta, buke, globalnog zagrevanja, kao i smanjenje rizika od opasnih materija tokom prevoza.

Cilj zaštite životne sredine u sektoru državnih puteva je stvaranje infrastrukture koja je prilagođena prirodnom i kulturnom okruženju, i to tako da prirodni resursi budu sačuvani, i da uticaj saobraćaja na zdravlje i dobrobit ljudi bude prihvatljiv.

#### **Pristup:**

Javno preduzeće „Putevi Srbije“ će sprovoditi zaštitu životne sredine kroz:

- Ispunjenje uslova za sprovođenje aktivnosti od opšteg interesa u pogledu zaštite i poboljšanja životne sredine;
- Planiranje, projektovanje i izgradnju puteva na način da projektni planovi i tehnička rešenja budu harmonizovani sa propisima o zaštiti životne sredine, tako da negativni uticaji od očekivanog saobraćaja budu svedeni na najmanju meru;
- Smanjenje štetnog uticaja radova putem sprovođenja planova za monitoring životne sredine (EMP), monitoringa stanja opreme za zaštitu životne sredine, i monitoringa radova i stanja životne sredine;
- Saradnju sa svim nadležnim institucijama, organima i zainteresovanim stranama i promociju principa učešća javnosti i pristupa informacijama;
- Bavljenje problematikom zaštite životne sredine uopšteno, na otvoren, ozbiljan i kompetentan način;
- Stalni razvoj i poboljšanje.

#### **Indikatori sprovođenja Politike:**

- Broj realizovanih projekata u koje su uključeni procena uticaja na životnu sredinu, zaštitne mere i monitoring životne sredine, na godišnjem nivou;
- Broj objavljenih stručnih publikacija (priručnika, uputstava, smernica) iz oblasti puteva



i životne sredine, na godišnjem nivou;

- Broj realizovanih studija uticaja na životnu sredinu i analize društveno-ekonomskog uticaja bez bitnijih primedbi od strane tehničke komisije nadležnog organa, na godišnjem nivou;
- Nepristrasna procena doprinosa Javnog preduzeća sprovođenju integralne strategije zaštite životne sredine u sektoru transporta;
- Broj lokacija duž deonica državnih puteva gde je zagađenje vazduha veće od ograničenja;
- Broj lica izloženih i uznemirenih zbog prekomerne saobraćajne buke, duž deonica državnih puteva;
- Broj pozitivnih izveštaja o izvršenom monitoringu životne sredine u toku radova na putu;
- Broj zajedničkih konsultativnih sastanaka koje su održali stručnjaci za planiranje saobraćaja i prostorni/urbanistički planeri;
- Broj zabrana inspektora za obavljanje radova zbog nebezbedenja uslova ili odobrenja u vezi sa zaštitom životne sredine;
- Broj javnih stručnih preispitivanja i konsultacija na godišnjem nivou;
- Broj pozitivnih članaka/emisija u medijima u kojima se govori o Javnom preduzeću i ponašanju javnosti u vezi sa putevima i životnom sredinom;
- Broj sastanaka/konferencija u Javnom preduzeću o problematici zaštite životne sredine na putevima i broj prisutnih rukovodilaca i eksperata iz JP;
- Broj seminara i drugih oblika širenja znanja o zaštiti životne sredine na putevima i struktura učesnika, na godišnjem nivou.

### **Odgovornost**

Generalni direktor i najviše rukovodstvo Javnog preduzeća „Putevi Srbije“ odgovorni su za sprovođenje ove Politike.

Svi zaposleni u Javnom preduzeću biće upoznati sa Politikom zaštite životne sredine u okviru putnog sektora u Republici Srbiji i radiće u skladu sa njom.

**Generalni direktor javnog preduzeća „Putevi Srbije“**

***Dr Branko Jocić, dipl.ek.***

Nadležna kontrola:

Dušan Drinjaković,  
dipl.ing.maš.

Slavoljub Tubić, dipl.ing.građ.

Jovan Ristivojević,  
dipl.ing.građ.

Branka Zec, dipl.ek.

Života Borovac, dipl.ing.građ.

Zoran Kerebić, dipl.prav.

**Verzija: 1 Datum: 11.12.2006.**

## **PRILOG 8**

### **Politika rodne ravnopravnosti, Twinning**

Projekat Twinning aranžmani između Švedske uprave za puteve (SRA) i Direkcije za puteve Republike Srbije (DPRS) – **Podrška institucionalnom jačanju i tehnička pomoć Javnom preduzeću Putevi Srbije („Podrška“)**

## **POLITIKA RODNE RAVNOPRAVNOSTI U OKVIRU TWINNING SPORAZUMA** (Aneks uz Završni izveštaj)

### **1. Uvodne napomene**

#### Twinning sporazum

Twinning sporazum (TS) (2004-2007) je dodatak projektu Svetske banke - PRT (Projekat rehabilitacije transporta).

Omogućio je efikasan pristup jačanju kapaciteta i tehničkoj pomoći i skratio vreme i smanjio napore potrebne za harmonizaciju sa EU propisima, standardima i procedurama. Doprineo je rehabilitaciji jačanja kapaciteta u putnom sektoru Srbije. Cilj TS bio je jačanje kapaciteta Direkcije za puteve Srbije koji su komplementarani sa PRT rezultatima.

U okviru svog delokruga, Twinning projekat je doprineo poboljšanju bezbednosti saobraćaja na putevima, mobilnosti i pristupačnosti svih društvenih segmenata, **kako muškarcima tako i ženama**, osobama sa hendikepom i ostalim učesnicima u saobraćaju. Između ostalog, rezultat ovog Projekta, doneto je nekoliko novih mera za bezbednost saobraćaja i smanjenje uticaja na životnu sredinu.

#### Obaveze RDP (Član 3. Posebnog sporazuma)

U vezi sa Zapisnikom sa Petog polugodišnjeg sastanka za preispitivanje, Beograd, 12. april 2007, (stavovi 13. i 15.) Strane su razmatrale adekvatan pristup dvema obavezama (Plan upravljanja životnom sredinom i Politika rodne ravnopravnosti). Strane su preduzele sledeće mere: JPPS će podneti izveštaj o obavezama u vezi sa planom zaštite životne sredine i rodnoj ravnopravnosti. Ovo pitanje biće obrađeno u Završnom izveštaju.

#### PRT (Projekat rehabilitacije transporta), WB

PRT koji se sprovodi od 2004.g., prati svoj učinak postignutih rezultata društvenog razvoja. On sadrži opštu društvenu komponentu projekta zajedno sa pokrenutim politikama zaštite i nastojanjima projekta da se obezbedi usaglašenost sa važećim politikama zaštite.

Pored društvenih indikatora, lokalna istraživanja javnog mnjenja i izveštaji korišćeni su za procenu pristupa uslugama, poboljšanog standarda života, **uticaja rodnosti**, pitanja bezbednosti kao dela plana monitoringa. Monitoring i merenje uspešnosti projekta obavio je RDP/JPPS, uključujući: (i) prirodu potrebne tehničke pomoći za jačanje RDP za merenje ovih rezultata; i (ii) uspostavljanje polazne osnove za ove rezultate na početku sprovođenja projekta.

### **2. Činjenice i brojke u vezi sa rodnom ravnopravnošću u Srbiji**

#### **2.1 Pravni okvir:**

Ratifikovane međunarodne konvencije rada: br. 100, 111 i 156 – ratifikovane 2000.g., br. 183 – nije ratifikovana

(Br. 103 - ratifikovana 2000.g.)

#### Nacionalna zakonska regulativa:

Ustavna povelja državne zajednice Srbija i Crna Gora je usvojena i stupila je na snagu 2003.g. Između ostalog, njom se obezbeđuju ljudska i manjinska prava, kao i civilne slobode u Srbiji i Crnoj Gori.

**Zakon o ravnopravnosti polova na Kosovu usvojen u februaru 2004.g. i izmenjen i dopunjen u junu 2004.g.** ustanovljava ravnopravnost polova kao osnovnu vrednost za demokratski razvoj društva na Kosovu, tako što predviđa jednake mogućnosti za učešće žena i muškaraca u političkom, ekonomskom, društvenom, kulturnom i ostalim sferama društvenog života. U delu 13. uređuje se ravnopravnost polova prilikom zapošljavanja. Srbija i Crna Gora nema zakon o ravnopravnosti polova, mada je izrađen nacrt zakona protiv diskriminacije uopšteno.

**Zakonom o radu Srbije**, iz 2001.g., zabranjuje se diskriminacija ljudi koji traže posao i zaposlenih po nekoliko osnova, uključujući pol i bračno stanje. Jednake zarade za isti rad predviđaju se bez obzira na pol, ali se ne spominje jednaka zarada za rad iste vrednosti. Ovaj zakon ima i zaštitne odredbe za žene u radnom odnosu.

**Zakonom o radu Crne Gore od 9. jula 2003.g.** utvrđuju se prava i obaveze zaposlenih i načini za njihovo sprovođenje.

**Zakon Republike Srbije od 10. jula 2003.g. o zapošljavanju i osiguranju za slučaj nezaposlenosti** reguliše zapošljavanje, politiku mera aktivnog zapošljavanja, prava i obaveze lica koja traže posao. Njime se ustanovljava Nacionalna služba za zapošljavanje, osiguranje i doprinose za slučaj nezaposlenosti, kao i procedura za ostvarivanje prava iz osiguranja. I Srbija i Crna Gora su zemlje porekla, tranzitna mesta i konačna odredišta za trgovinu ženama. Novi zakon protiv trgovine ljudima donet je u Crnoj Gori u leto 2002.g. On uređuje formiranje, organizaciju, nadležnost i ovlašćenja specijalnih državnih tela za otkrivanje i gonjenje počinitelaca kaznenih prestupa, kao što je trgovina ljudima. Datum delimičnog stupanja na snagu: 01.03.2003. **Novi zakon kojim se izmenjuje i dopunjuje Krivični zakonik Republike Srbije** od 17. aprila 2003.g. menja i dopunjuje, između ostalog, delove koji se odnose na seksualno uznemiravanje i trgovinu ljudima.

## 2.2 Mehanizam za ostvarivanje ravnopravnosti među polovima u Srbiji

U Republici Srbiji u oktobru 2004.g. **Komisija za rodnu ravnopravnost** u okviru Ministarstva za rad, zapošljavanje i socijalnu politiku Republike Srbije je ponovo ustanovljena posle nekoliko godina nefunkcionisanja. Komisija je dobila zadatak da pripremi nacionalni plan mera za rodnu ravnopravnost, i ova komisija će biti zadužena i za praćenje sprovođenja anti-diskriminacionih zakona.

### Neki osnovni indikatori:

**Zaposlenost:** Žene su činile 42% ukupno zaposlenih (15+) u Srbiji i Crnoj Gori (bez Kosova i Metohije) u 2001.g. U 2002.g. stopa zaposlenosti žena u Srbiji je bila 37,78%, a za muškarce 51,47%. U 2002.g. žene su činile 39,95% zaposlenih u Crnoj Gori.

**Nezaposlenost:** U 2003.g., stopa nezaposlenosti je bila 16,4% za žene i 14,4% za muškarce.

**Nepuno radno vreme:** U 2001.g., posao sa nepunim radnim vremenom imalo je 0,9% žena i 0,7% muškaraca u odnosu na ukupnu zaposlenost.

**Odnos polova u javnom/privatnom sektoru:** U 2001.g. žene su činile 42% od ukupno zaposlenih u javnom sektoru, a 41% ukupno zaposlenih u privatnom sektoru.

**Obrazovanje:** U 2001.g., 58% svih lica koja su diplomirala na fakultetu bile su žene. U 2002.g. žene su činile 46,4% stanovništva sa višim obrazovanjem.

**Penzija:** Trenutno starosna granica za penziju je 63 godine za muškarce i 58 godina za žene.

**Porodiljsko bolovanje:** Prema Zakonu o radu Republike Srbije zaposlena žena ima pravo na plaćeno porodiljsko bolovanje i negu deteta u trajanju od 365 dana, pri čemu porodiljsko bolovanje počinje 28 dana pre vremena određenog za porođaj i traje do navršena 3 meseca od dana porođaja. I majka i otac imaju pravo da koriste preostalo pravo na odsustvo sa posla radi nege deteta.

### 3. Činjenice i brojke u vezi sa ravnopravnošću polova u RDP/JPPS

#### 3.1 Zakoni i interni akti

Na osnovu **Zakona o javnim preduzećima** Republike Srbije i vršenja poslova od javnog interesa“, JPPS je usvojio svoj **Statut** 8. februara 2006.g. Prava i obaveze zaposlenih i Sindikata definisani su u članu 45. u kome se navodi da... „Zaposleni u JP ostvaruju svoja prava na odgovarajuće zarade i ostala prava, obaveze i odgovornosti u vezi sa svojim radom i po osnovu rada, u skladu sa zakonom, Kolektivnim sporazumom i opštim aktima. Druga 4 člana Statuta dopunjuju i detaljnije definišu gore navedena prava, mada se politika rodne ravnopravnosti u okviru JP eksplicitno ne spominje.

JPPS je organizovan kao ekonomski i poslovni subjekat. Organizacioni delovi su uređeni **Pravilnikom o organizaciji i sistematizaciji radnih mesta**. Ovaj Pravilnik je donet na osnovu **Zakona o radu** (stav 24) – Službeni glasnik 24/2005 i **Statuta JPPS-a**.

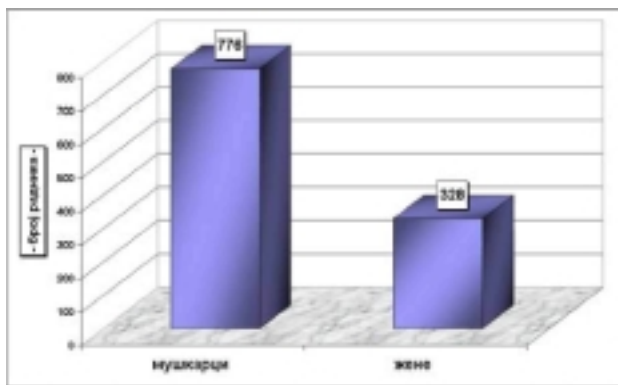
#### 3.2 Situacija

U okviru JPPS-ovog "**Programa rada za 2007**" (stav 2.2 Organizaciona struktura) zaposleni su raspoređeni na 1.173 radna mesta. Stvarni broj zaposlenih je 1.150. Polna struktura zaposlenih daje se u nastavku.

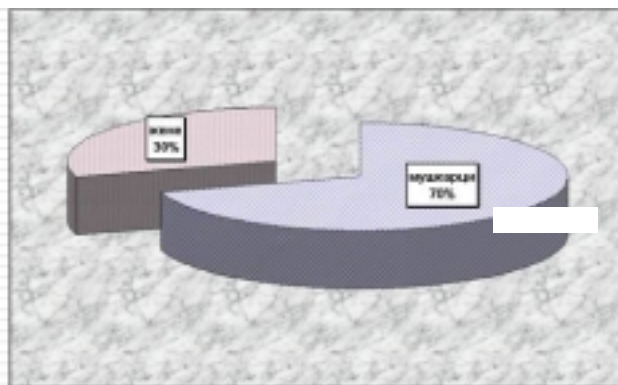
#### Polna struktura zaposlenih

Više od 2/3 zaposlenih su muškarci (776 ili 70% od ukupnog broja zaposlenih), a manje od 1/3 su žene (328 ili 30%).

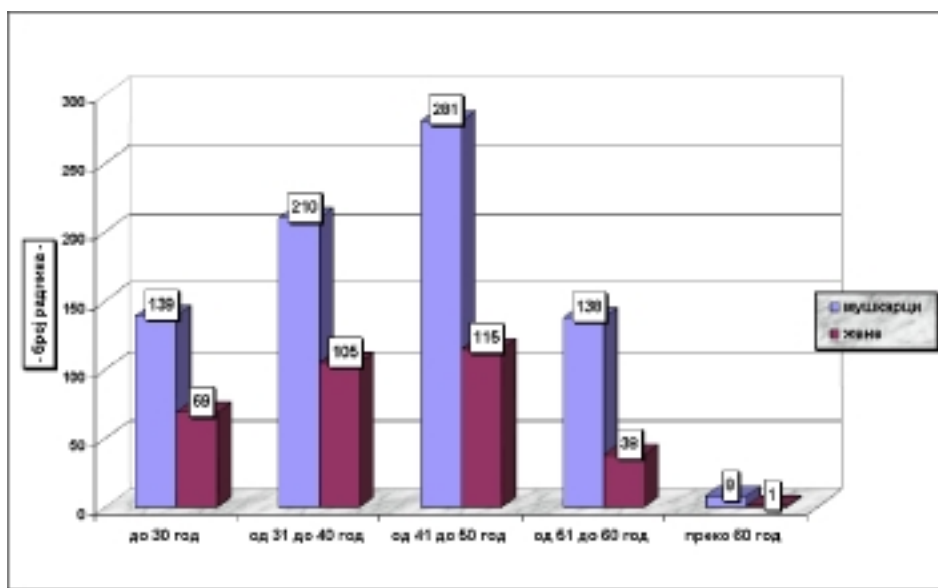
Gra.11



Gra.12



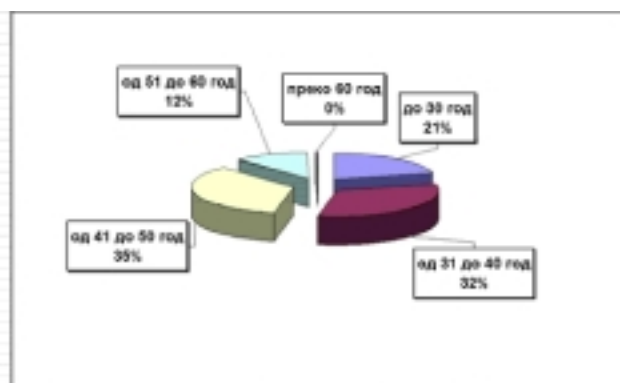
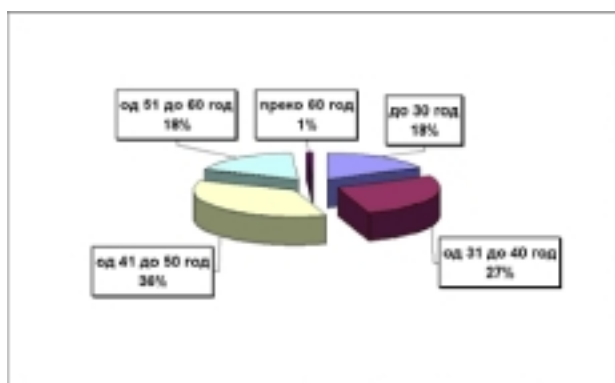
Gra. 13



Starosna grupa između 41 i 50 je najrepresentativnija za oba pola (36% muškarci i 35% žene), a najmanju zastupljenost ima grupa sa preko 60 godina (muškarci: 1% i žene: zanemarljivo).

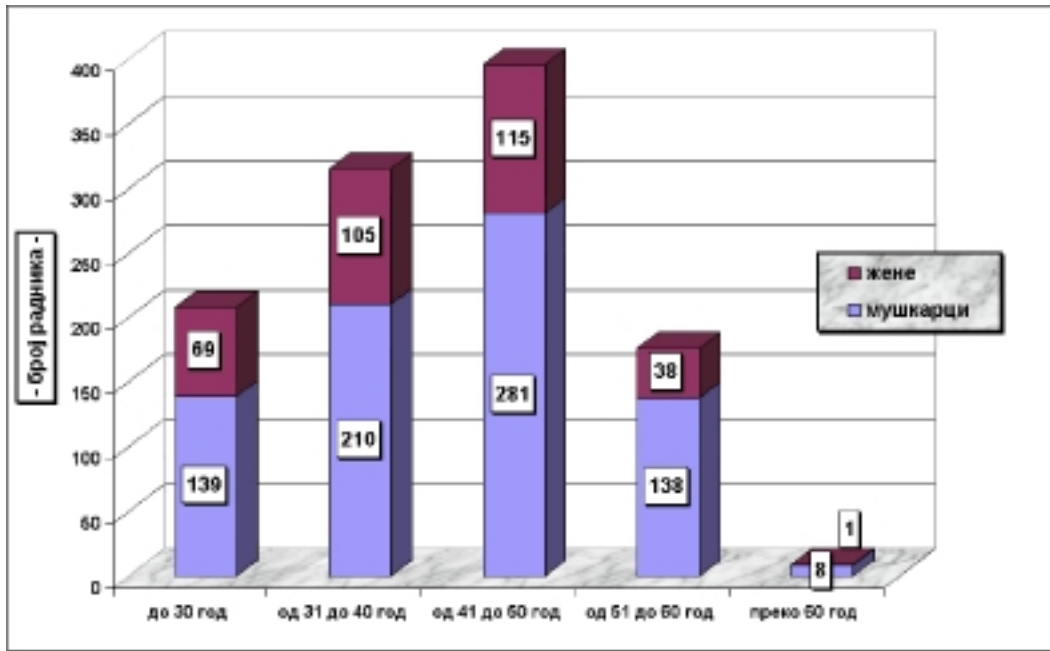
Gra. 14  
(muškarci)

Gra. 15  
(žene)

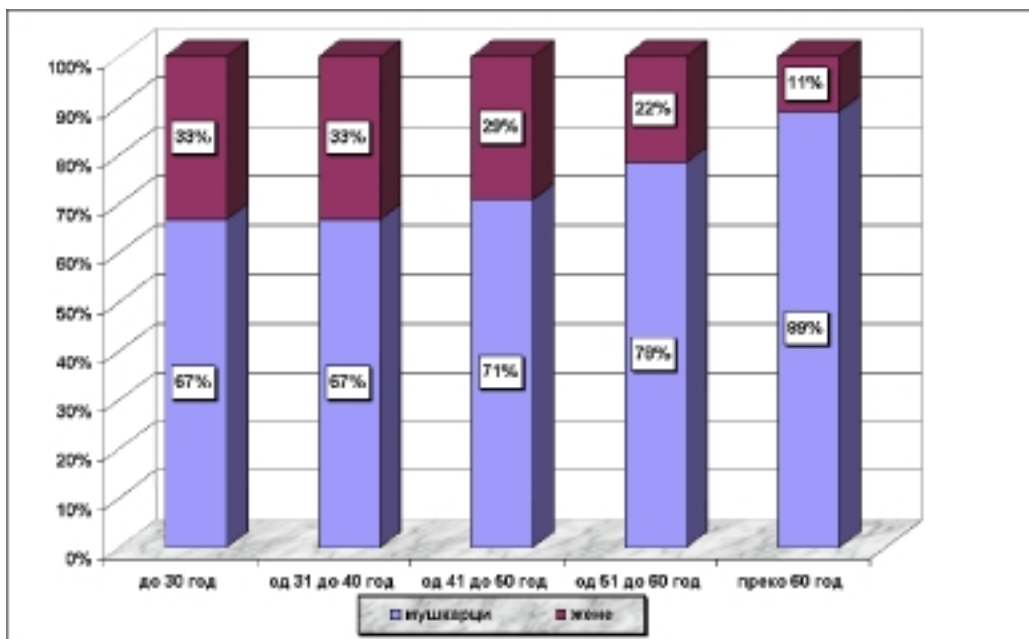


Najznačajnije učešće žena je u okviru starosnih grupa sa manje od 30 godina i između 31 i 40 (33%), a najmanje u okviru grupe preko 60 (11%). Suprotno tome, najznačajnije učešće muškaraca je u okviru starosne grupe preko 60 (89%), a najmanje učešće u okviru starosnih grupa: manje od 30 i između 31 i 40 (67%) (videti sledeći grafikon).

Gra. 16



Gra. 17



Najskorije informacije dobijene od rukovodilaca JPPS-a (maj 2007) pokazuju sledeći aktuelni odnos između zaposlenih muškaraca i žena (1128): žene 39%/ muškarci 61% (445 / 683).

#### 4. Obaveze u vezi sa društvenim aspektima u okviru PRT (Projekat rehabilitacije transporta), WB

Društveni aspekt PRT-a prikazan je u izveštajima o napredovanju koje je pripremio Tim za implementaciju projekta. Poslednji izveštaj o napredovanju br. 4 (1. oktobar 2006. – 31. mart 2007.) objavljen je u aprilu 2007.g., i uključuje odeljak 9 - "Društveni aspekt".

Navodi se da su pre toga, obezbeđeni budžet od 8.400 američkih dolara i pravila nabavke za nabavku usluga konsaltinga lokalnog samostalnog konsultanta. Cela procedura je započela u decembru 2006.g. i izabran je g. Stjepan Gredelj i angažovan 5.2.2007.g.

Njegove aktivnosti obuhvataju:

- Početak rada do 5.02.2007.
- Nacrt izveštaja do 16.03.2007.
- Konačni izveštaj do 05.04.2007.

Iz Izveštaja o napredovanju PRT može se videti da je urađena prva faza istraživanja i da su Timu za implementaciju Projekta rehabilitacije transporta dostavljeni Prvi preliminarni izveštaj i nacrt izveštaja. Međutim, Konsultant je podneo zahtev da se rok za završetak Konačnog izveštaja produži za jedan mesec tako da je njegovo dostavljanje predviđeno za 05.05.2007.g.

Na zahtev Koordinatora Twinning projekta, lice odgovorno za društvene aspekte u okviru Tima za implementaciju Projekta rehabilitacije transporta (gđa Ljerka Ibrović) izjavila je da su „Društveni aspekti“ još uvek u pripremi i da se njihova dostava očekuje do kraja maja 2007. g. Pored toga ona je objasnila da u okviru ugovorenih usluga konsaltinga nisu predviđeni aspekti rodne ravnopravnosti.

#### 5. Zaključci

U vezi sa traženim izveštajem o obavezama po pitanju rodne ravnopravnosti u okviru Twinning sporazuma, može se zaključiti sledeće:

- U okviru svog delokruga, Twinning projekat je doprineo poboljšanju bezbednosti saobraćaja na putevima, mobilnosti i pristupačnosti svih društvenih segmenata, **kako muškarcima tako i ženama**, osobama sa hendikepom i ostalim učesnicima u saobraćaju;
- PRT (Projekat rehabilitacije transporta), WB koji se sprovodi od 2004.g., sadrži opštu društvenu komponentu projekta zajedno sa pokrenutim politikama zaštite. Ni jedna politika zaštite ne odnosi se na rodnu ravnopravnost.
- Konsultacije su korišćene za procenu Društvenih aspekata PRT projekta. Nije verovatno da će Konačni izveštaj sadržati procenu uticaja rodnosti u okviru projekta.
- Rodna ravnopravnost u Srbiji osigurana je kroz ratifikaciju međunarodnih konvencija rada i nacionalnu zakonsku regulativu, posebno novim **Zakonom o radu Republike Srbije** iz 2005.g.
- Rodna ravnopravnost u RDP /JPPS osigurana je kroz poštovanje nekoliko srpskih zakona i internih akata JPPS-a
- Situacija pokazuje da je polna struktura u organizaciji povoljno izmenjena u korist žena, sa 30% u 2005.g. na 39,5% u 2007.g. U poređenju sa stopom zaposlenosti žena u Srbiji (37,78%), ona je i dalje pozitivna.

U skladu sa gore navedenim može se zaključiti da je sveukupna politika rodne ravnopravnosti u Twinning projektu usklađena sa nacionalnim zakonima Srbije. Stvarna zastupljenost žena u Twinning aktivnostima odražava postojeće stanje u putnom sektoru u Srbiji i RDP /JPPS.



## **PRILOG 9**

### **Organizaciona šema (2006.)**

Management Board

Upravni odbor

Supervision Board

Nadzorni odbor

General Director

Generalni direktor

Enterprise Management

Uprava preduzeća

**Sector for Investments**

**Sektor za investicije**

Department for the Preparation of  
Investment Realization

Odeljenje za pripremu realizacije investicija

Department for Project Management

Odeljenje za upravljanje projektima

**Sector for Maintenance of Public Roads  
of I and II Category**

**Sektor za održavanje javnih puteva I i II  
reda**

Department Center Belgrade

Odeljenje centar Beograd

Department Center Novi Sad

Odeljenje centar Novi Sad

Department Center Nis

Odeljenje centar Niš

Department Center Cacak

Odeljenje centar Čačak

Department Center Zajecar

Odeljenje centar Zaječar

Department Center K and M

Odeljenje centar K i M

Department for Technical Affairs

Odeljenje tehničkih poslova

Department for Bridges

Odeljenje za mostove

Department for Highways

Odeljenje za autoputeve

**Sector for Economic, Financial and  
Commercial Affairs**

**Sektor za ekonomsko finansijske i  
komercijalne poslove**

Department for Economic Financial Affairs

Odeljenje za ekonomsko finansijske poslove

Section for Book-Keeping

Služba za knjigovodstvene poslove

Section for Plan Development, Investment  
Operations and Foreign Loans

Služba za poslove plana, razvoja, investicija i  
inostrane zajmove

Section for Financial Services

Finansijska operativa

Department for Commercial Affairs

Odeljenje za komercijalne poslove

**Sector for Toll Collection**

**Sektor za naplatu putarine**

Toll Collection Department

Odeljenje za naplatu putarine

Section Belgrade – Leskovac

Deonica Beograd – Leskovac

Section Belgrade – Sid

Deonica Beograd – Šid

Section Belgrade – Subotica

Deonica Beograd – Subotica

Security Service

Toll Collection Control Department

**Sector for Legal, Property, Staff and Common Affairs**

Department for Legal Affairs and Public Procurement

Department for Property Affairs and Land Acquisition

Department for Staff Affairs and Employment

Department for Common Affairs, Registry Office and Archive

**Sector for Quality, Safety and Environment**

Department for Quality Management and Quality Control

Department for Traffic Safety

Department for Environmental Protection

**Sector for Strategy, Designing and Development**

Department for Technical Preparation

Department for Strategic Planning, Studies and Development

Department for Designing and Plan Documentation

Department for Road Protection

**Sector for Information Technologies**

Department for Computer Network Administration and Development of Applications

Department Information System on Roads and Traffic

Služba obezbeđenja

Odeljenje za kontrolu naplate putarine

**Sektor za pravne, imovinske, kadrovske i opšte poslove**

Odeljenje za pravne poslove i javne nabavke

Odeljenje za imovinske poslove i eksproprijaciju

Odeljenje za kadrovske poslove i radne odnose

Odeljenje za opšte poslove, pisarnica i arhiva

**Sektor za kvalitet, bezbednost i zaštitu životne sredine**

Odeljenje za upravljanje kvalitetom i kontrolu kvaliteta

Odeljenje za bezbednost saobraćaja

Odeljenje za zaštitu životne sredine

**Sektor za strategiju, projektovanje i razvoj**

Odeljenje tehničke pripreme

Odeljenje za strateško planiranje, studije i razvoj

Odeljenje za projektovanje i plansku dokumentaciju

Odeljenje za zaštitu puteva

**Sektor za informacione tehnologije**

Odeljenje za administraciju računarske mreže i razvoj aplikacija

Odeljenje informacioni sistem o putevima i saobraćaju

## PRILOG 10

Nastavak zimskog održavanja

Nastavak zimskog održavanja  
2004. – 2006. god.

KOLUBARA

<b>1</b>	<b>ČIŠĆENJE SNEGA</b>	Prilike		Km	Ukupno Km	DO	Ukupno Din	<b>PONUDA</b>
1.1	Čišćenje snega sa puta kategorije A3	40	26	54,058	1.405,508	<b>1.530,00</b>	<b>2.150.427,24</b>	3.308.349,60
1.2	Čišćenje snega sa puta kategorije A4	40	26	123,688	3.215,888	<b>1.500,00</b>	<b>4.823.832,00</b>	7.421.280,00
1.3	Čišćenje snega sa puta kategorije B1	20	26	33,695	876,070	<b>1.380,00</b>	<b>1.208.976,60</b>	929.982,00
1.4	Čišćenje snega sa puta kategorije B2	20	26	305,739	7.949,214	<b>1.350,00</b>	<b>10.731.438,90</b>	8.254.953,00
<b>UKUPNO ČIŠĆENJE SNEGA 1</b>							<b>18.914.674,74</b>	<b>19.914.564,60</b>

<b>1</b>	<b>KONTROLA PROKLIZAVANJA</b>	Prilike		Km	Ukupno Km	DO	Ukupno Din	<b>PONUDA</b>
2.1	Kontrola proklizavanja na putu kategorije A3	80	86	54,058	4.648,988	<b>240,00</b>	<b>1.115.757,12</b>	1.037.880,27
2.2	Kontrola proklizavanja na putu kategorije A4	80	86	123,688	10.637,168	<b>220,00</b>	<b>2.340.176,96</b>	2.176.908,80
2.3	Kontrola proklizavanja na putu kategorije B1	20	52	33,695	1.752,140	<b>140,00</b>	<b>245.299,60</b>	94.346,00
2.4	Kontrola proklizavanja na putu kategorije B2	20	52	305,739	15.898,428	<b>120,00</b>	<b>1.907.811,36</b>	733.773,60
<b>UKUPNO KONTROLA PROKLIZAVANJA 1</b>							<b>5.609.045,04</b>	<b>4.042.908,67</b>

<b>1</b>	<b>EKSTREMNI VREMENSKI USLOVI</b>						<b>5.468.456,40</b>	
----------	-----------------------------------	--	--	--	--	--	---------------------	--

<b>1</b>	<b>UKUPNO KOLUBARA</b>						<b>29.992.176,18</b>	<b>23.957.473,27</b>
----------	------------------------	--	--	--	--	--	----------------------	----------------------

Nastavak zimskog održavanja  
2004. – 2006. god.

MAČVA

<b>1</b>	<b>ČIŠĆENJE SNEGA</b>	Prilike		Km	Ukupno Km	DO	Ukupno Din	<b>PONUDA</b>
1.1	Čišćenje snega sa puta kategorije A3	40	23	112,755	2.593,365	<b>1.480,00</b>	<b>3.838.180,20</b>	6.675.096,00
1.2	Čišćenje snega sa puta kategorije A4	40	23	63,657	1.464,111	<b>1.450,00</b>	<b>2.122.960,95</b>	3.692.106,00
1.3	Čišćenje snega sa puta kategorije B1	20	23	85,767	1.972,641	<b>1.330,00</b>	<b>2.623.612,53</b>	2.281.402,20
1.4	Čišćenje snega sa puta kategorije B2	20	23	397,077	9.132,771	<b>1.300,00</b>	<b>11.872.602,30</b>	10.324.002,00
UKUPNO ČIŠĆENJE SNEGA 1							<b>20.457.355,98</b>	<b>22.972.606,20</b>

<b>1</b>	<b>KONTROLA PROKLIZAVANJA</b>	Prilike		Km	Ukupno Km	DO	Ukupno Din	<b>PONUDA</b>
2.1	Kontrola proklizavanja na putu kategorije A3	80	82	112,755	9.245,910	<b>230,00</b>	<b>2.126.559,30</b>	2.074.692,00
2.2	Kontrola proklizavanja na putu kategorije A4	80	82	63,657	5.219,874	<b>210,00</b>	<b>1.096.173,54</b>	1.069.437,60
2.3	Kontrola proklizavanja na putu kategorije B1	20	50	85,767	4.288,350	<b>130,00</b>	<b>557.485,50</b>	222.994,20
2.4	Kontrola proklizavanja na putu kategorije B2	20	50	397,077	19.853,850	<b>110,00</b>	<b>2.183.923,50</b>	873.569,40
UKUPNO KONTROLA PROKLIZAVANJA 1							<b>5.964.141,84</b>	<b>4.240.693,20</b>

<b>1</b>	<b>EKSTREMNI VREMENSKI USLOVI</b>						<b>2.467.353,40</b>	
----------	-----------------------------------	--	--	--	--	--	---------------------	--

<b>1</b>	<b>UKUPNO MAČVA</b>						<b>28.888.851,22</b>	<b>27.213.299,40</b>
----------	---------------------	--	--	--	--	--	----------------------	----------------------

**Nastavak zimskog održavanja  
2004. – 2006. god.**

**Potrošnja soli i agregata u periodima 2004.-2005. i 2005.-2006. god.**

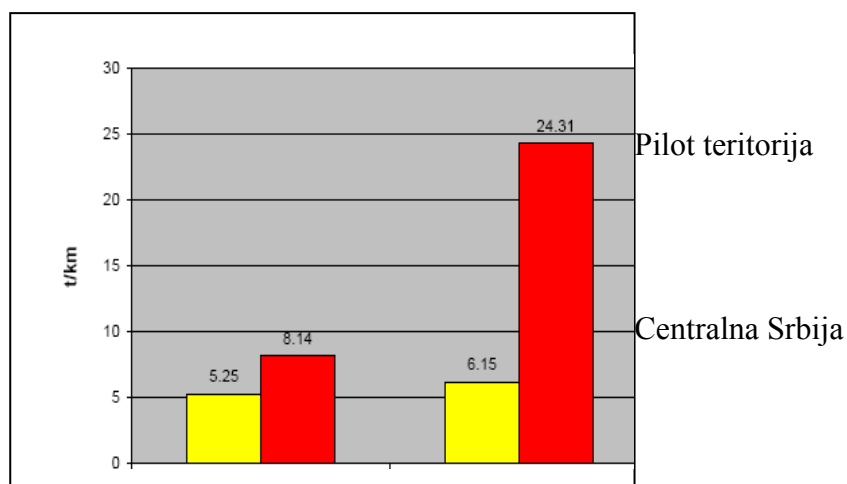
Teritorija	2004./2005.		2005./2006.	
	potrošnja soli (t)	potrošnja agregata (t)	potrošnja soli (t)	potrošnja agregata (t)
<b>MACVA</b>	1043,09	3868,24	1059,30	1430,26
<b>KOLUBARA</b>	1087,75	6500,00	1174,85	3628,58

**Troškovi zimskog održavanja u periodu 2005.-2006.**

	PILOT TERITORIJA	CENTRALNA SRBIJA
<b>JEDINICA POTROŠNJE SOLI (t/km)</b>	<b>5.25</b>	<b>8.14</b>
<b>JEDINICA POTROŠNJE AGREGATA (t/km)</b>	<b>6.15</b>	<b>24.31</b>
<b>JEDINICA TROŠKOVA ZIMSKOG ODRŽAVANJA (€/km)</b>	<b>892.94</b>	<b>1,518.66</b>

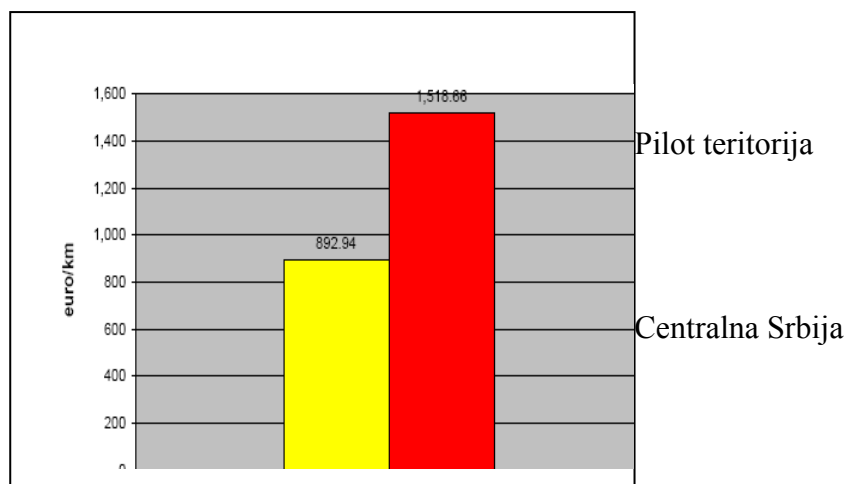
## Nastavak zimskog održavanja 2004. – 2006. god.

### JEDINICA POTROŠNJE SOLI I AGREGATA (ZIMSKA SEZONA 2005./2006.)



	JEDINICA POTROŠNJE SOLI (t/km)	JEDINICA POTROŠNJE AGREGATA (t/km)
Pilot teritorija	5,25	6,15
Centralna Srbija	8,14	24,31

### JEDINICA TROŠKOVA ZIMSKOG ODRŽAVANJA (ZIMSKA SEZONA 2005./2006.)



	JEDINICA TROŠKOVA ZIMSKOG ODRŽAVANJA (€/km)
Pilot teritorija	892,94
Centralna Srbija	1.518,66



## PRILOG 11

Vremenski raspored

Vremenski raspored i raspored korišćenja radne snage

AKTIVNOST	2004.												2005.												2006.												2007.				Zbir ljudi i sedmice
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	
<b>Upravljanje bezbednošću na putu</b>	0	0	0	2	0	0	0	0	4	2	2	4	4	5	9	13	9	6	2	2	2	2	6	5	4	6	3	4	2	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	<b>103</b>
Posete za utvrđivanje činjenica i analiza		2																																							2
Rad na terenu i studijska putovanja								x	x	x	x	x																													11
Strateški plan JPPS za upravljanje bezbednošću na putu							4	2	2	1				1		2																									7
Sekundarno zakonodavstvo (Dopuna Zakona o putevima)									1				2	2		2																									20
Obuka i sistem revizije bezbednosti na putu													1	3	4	4	4	2	2																						18
Ekonomične mere na crnim tačkama										2				3	3	3	2		1								2	2													9
Bezbednosni aspekti projektovanja puteva																			1	2	2				1					1					2						11
Smernice za saobraćajne znake i oznake na putevima																					2				4	3	3	1													10
Metodologija koja u planiranju obuhvata troškove saobraćajnih nesreća													2	2							2					1	2	1													11
Metodologija za utvrđivanje troškova saobraćajnih nesreća														2	4							4				1															4
Podnošenje izveštaja										1													1												2						<b>88</b>
<b>Redovno i zimsko održavanje puteva</b>	0	4	0	9	3	8	4	2	5	7	4	3	3	4	4	6	4	4	0	1	1	3	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	2	
Dokumenat za finalnu ponudu, poseta ugovarača lokalitetu		2																																							2
Seminar za ugovarače, inspektore		5																																							5
Procena tendera						5																																			5
Kriterijumi za prekvalifikaciju, opšti						2																																			2
Termalno mapiranje i procena pilot projekta o Putnom meteorološkom informacionom	4	2																																							6





## PRILOG 12

Švedski personal

Upotreba resursa po pod-projektu i ukupno u ljudima i sedmicama (ljs)

<b>IME</b>	<b>Upotrebljeno ljs</b>
<b>BEZBEDNOST NA PUTU</b>	<b>89</b>
Rein Schandersson	14
Krister Åhsberg	58
Fredric Gustafsson	4
T Edberg	8
F Gustafsson	4
Kenneth Svensson	2
<b>ODRŽAVANJE</b>	<b>114</b>
Carl-Henrik Ulegård	77
Anders Buhrman	4
Håkan Bertilsson	3
Tommy Sundqvist	3
Jan-Åke Karlsson	2
Jörgen Bogren	1
Torbjörn Gustavsson	1
Arne Nilsson	2
Dan Eriksson	3
Claes Brundin	3
Tobias Ulegård1	1
Bo Olofsgård2	2
Vladimir Milosevic	7
Lars Jacobsson	2
Lennart Forstedt	3
<b>ŽIVOTNA SREDINA</b>	<b>30</b>
Jarl Hammarqvist	16
Inga-Maj Eriksson	2
Anna Ward	3
L Dahlbom	1
H Johansson	1
L Ojala	1
K-E Klockars	2
Charlotte Norrlander	1
Karin Brännström1	1
<b>MENADŽMENT</b>	<b>42</b>
Hamid Zarghampour	23
T Saarenketo	1
S Johansson	1
Lennart Lindblad	5
George Chamoun	8
Stefan Pup	1
Anders Lundqvist	1
Ebbe Rosell	1
Peder Henriksson	2
<b>NADGLEĐANJE PROJEKTA</b>	<b>37</b>
Carl-Henrik ulegård9	9
Anders Buhrman	25
P-O Löfmar	4
<b>UKUPNO</b>	<b>312</b>

# PRILOG 13

## Budžet

## PRILOG 14

### Buduće finansiranje



## PRILOG 15

Troškovi JPPS u periodu 2005.-2006. god.

## PRILOG 16

Zahtev za preraspodelu sredstava

## PRILOG 17

Buduće finansiranje-finalno

## PRILOG 18

Konačni izveštaj



***Twinning* Sporazum  
između  
Švedske uprave za puteve  
i  
Direkcije za puteve Republike Srbije**

**KONAČNI IZVEŠTAJ**

**Nacrtna verzija**

**septembar 2007.**

---

## SADRŽAJ

1	UVOD I REZIME .....	3
2	KOORDINACIJA I RIZICI .....	4
2.1	Politički i opšti rizici .....	4
2.2	Manjak zaposlenih i zaposleni i promene kod partnera .....	4
2.3	Koordinacija pomoći .....	5
2.3.1	Projekat Svetske banke za rehabilitaciju saobraćaja .....	5
2.3.2	Institucionalno jačanje kapaciteta Javnog preduzeća Putevi Srbije (EAR).....	5
2.3.3	Podrška tranziciji DPRS-a u Javno preduzeće .....	6
2.4	Zakonodavstvo vezano za puteve i saobraćaj.....	6
3	AKTIVNOSTI I OSTVARENJA ZASNOVANA NA PRISTUPU PUTEM LOGIČKOG OKVIRA .....	8
3.1	Opšte.....	<b>Greška! Oznaka nije definisana</b>
3.2	Upravljanje bezbednošću na putu .....	8
	Aktivnosti i preporuke .....	8
3.2.1	Razvoj strategije i plana za Upravljanje bezbednošću na putu.....	8
3.2.2	Dopunsko zakonodavstvo .....	8
3.2.3	Uvođenje Revizija za bezbednost na putu (RBP-RSA) .....	8
3.2.4	Protivmere na utvrđenim Crnim tačkama za saobraćajne nesreće .....	9
3.2.5	Smernice za aspekte projektovanja puteva vezane za bezbednost na putu..	9
3.2.6	Smernice za saobraćajne znakove i oznake na putu.....	10
3.2.7	Metode za obuhvatanje troškova saobraćajnih nesreća prilikom planiranja puteva .....	10
3.2.8	Metodologija za procenjivanje troškova saobraćajnih nesreća .....	10
	Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti .....	10
3.3	Redovno i zimsko održavanje.....	11
	Aktivnosti i preporuke .....	11
3.3.1	Dokumenta za podnošenje ponuda i smernice za nabavku .....	11
3.3.2	Pomoć u procenjivanju ponuda za Pilot projekat Svetske banke .....	11
3.3.3	Uvođenje sistema pretkvalifikacija za Ugovarače za redovno održavanje.....	12
3.3.4	Priprema plana za mrežu stanica PMIS-a u pilot oblastima Svetske banke.....	12
3.3.5	Pomoć tokom realizacije Plana za PMIS .....	12
3.3.6	Obuka zaposlenih u JPPS i ugovarača u vezi sa rukovođenjem ugovorima i njihovim nadgledanjem .....	13
3.3.7	Podrška JPPS-u tokom godišnjih pregleda Pilot projekta Svetske banke .....	13
	Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti .....	14
3.4	Zaštita životne sredine .....	15
	Aktivnosti i preporuke .....	15
3.4.1	Pregled i seminar na temu pitanja vezanih za životnu sredinu i njenu zaštitu uključujući i osnovnu Ocenu uticaja na životnu sredinu-EIA (1. korak).....	15
3.4.2	Seminari na temu Ocene uticaja na životnu sredinu (2. korak).....	15
3.4.3	Pomoć tokom stvaranja Jedinice za zaštitu životne sredine u JPPS-u.....	16

3.4.4	Pomoć u razvoju Specifikacija za izbegavanje uticaja radova na putu na životnu sredinu.....	17
3.4.5	Pomoć u pregledanju operacija u kamenolomima i proizvodnje asfalta ..	17
3.4.6	Uzimanje uzoraka za procenu uticaja na životnu sredinu i Planovi rukovođenja.....	17
	Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti .....	18
3.5	Upravljanje putevima i mostovima .....	18
3.5.1	Uvod .....	18
	Aktivnosti i preporuke u vezi sa kolovozom.....	19
3.5.2	Seminar na temu pregleda kolovoza i politike upravljanja mostovima....	19
3.5.3	Seminar na temu aktivnosti vezanih za održavanje u Srbiji i Evropi .....	20
3.5.4	Seminar na temu podataka i prikupljanja podataka .....	20
3.5.5	Kurs obuke na temu strateškog planiranja, analize programa i projekata ..	20
3.5.6	Pregled standarda vezanih za osovinsko opterećenje .....	21
	Aktivnosti i preporuke u vezi sa mostovima .....	22
3.5.7	Inicijalni pregled sadašnje prakse planiranja mostova u Srbiji .....	22
3.5.8	Kapacitet nosivosti mostova .....	22
3.5.9	Planiranje nivoa objekta, programiranje rada i nabavka .....	22
3.5.10	Strateško planiranje mostova i opšta podrška Sektoru mostova JPPS-a ..	23
	Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti .....	23
4	ODSTUPANJA I DOPUNSKA AKCIJA .....	25
5	PRIORITETI ZA BUDUĆI PROŠIRENI <i>TWINNING</i> PROJEKAT ILI PROJEKTE TEHNIČKE POMOĆI .....	26
5.1	Menadžment i upravljanje JPPS-om.....	26
5.2	Bezbednost na putu .....	26
5.3	Održavanje puteva .....	26
5.4	Upravljanje putevima i mostovima.....	27
5.5	Životna sredina.....	27
6	VREMENSKI RASPORED I KORIŠĆENJE RESURSA .....	27
7	BUDŽET I BUDUĆE FINANSIRANJE .....	27

## 1 UVOD I REZIME

Format ovog Konačnog izveštaja povezan je sa Pristupom putem logičkog okvira (LFA) koji je dogovoren između DPRS-a (koja je sada prešla u Javno preduzeće Putevi Srbije, JPPS), ŠUP-a i Sida-e (revidirani LFA od 10. aprila, 2007. god.).

O ovom „tvining“ projektu je prethodno podnesen izveštaj u Početnom izveštaju (juli 2004.), Izveštaju o ostvarenom napretku br. 1 (april, 2005.), Izveštaju o ostvarenom napretku br. 2 (oktobar, 2005.), Izveštaju o ostvarenom napretku br. 3 (maj, 2006.) i Izveštaju o ostvarenom napretku br. 4 (april, 2007.). Mi ovde nećemo ponavljati opis aktivnosti dat u prethodnim izveštajima, već ćemo se usredsrediti na njihove rezultate i preporuke date za nastavak radova u okviru pod-projekata, sa ili bez spoljne podrške.

U decembru 2005., Skupština je konačno usvojila Zakon o putevima, ovo je takođe značilo i transformaciju stare Direkcije za puteve Republike Srbije u novo Javno preduzeće „Putevi Srbije“. Međutim, pravni okvir za neke pod-projekte i za novo Javno preduzeće još uvek nije u potpunosti završen, pošto još uvek preostaje da se usvoji Zakon o bezbednosti u saobraćaju.

Svi pod-projekti su uveliko u toku, osim za deo koji se tiče mostova, a koji je iz različitih razloga odlagan. Važan činilac je ogromna količina posla koji treba da obavi ovo malo odeljenje koje ima ozbiljan manjak zaposlenih i na taj način nije pripremljeno za rad sa razvojnim projektima. Ostali pod-projekti se uspešno realizuju i u većini slučajevima ne samo da su zadati ciljevi ostvareni, već su oni i prevaziđeni.

Mada se smatra da je JPPS u potpunosti sposobno da bez bilo kakve spoljne podrške nastavi razvoj usmeren ka povećanju efikasnosti sektora drumskog saobraćaja, bilo bi od koristi i ovaj razvoj bi bio ubrzan ukoliko bi mogla da se obezbedi podrška u obliku novog „tvining“ projekta ili u obliku posebnih projekata tehničke pomoći. Posebno su važni razvoj putne baze podataka i baze podataka u vezi sa nesrećama na putu, pregled letnjeg održavanja, velika količina posla na inspekciji i održavanju mostova, i dalji razvoj Jedinice za zaštitu životne sredine. U slučaju da spoljnu pomoć bude obezbeđena, 5. poglavlje sadrži preporuke za dalji rad.

Konačno, moramo da kažemo da je tokom čitavog „tvining“ projekta saradnja bila veoma dobra, ne samo između „tvining“ partnera i radnih grupa, već takođe i sa drugim organima vlasti, zainteresovanim stranama i konsultantima. Raditi na ovom projektu je bilo podsticajno i prijatno zahvaljujući veoma dobroj klimi saradnje.



## **2 KOORDINACIJA I RIZICI**

### ***2.1 Politički i opšti rizici***

Politički sistem u Srbiji ima sličnosti sa sistemom u SAD. Nova Vlada će promeniti sve visoke službenike u vladinim odeljenjima i organima vlasti, a potonje promene mogu da utiču na više rukovodstvo. Ovo je bio slučaj u DPRS gde je više rukovodstvo koje je obuhvatalo i osobe zadužene za kontakt u vezi sa tvining projektom bilo zamenjeno. Promena je usloвила kašnjenja u realizaciji tvininga, što je sasvim razumljivo. Ona je takođe stvorila i neizvesnosti u vezi sa spremnošću da se nastavi sa onim što u stvari predstavlja privatizaciju radova na održavanju. Kritičari ovog procesa su iskoristili priliku da realizaciju dovedu u pitanje i na taj način su doprineli kašnjenju.

O političkim rizicima se raspravljalo u Početnom izveštaju i to sa dve tačke gledišta, nepostojanja kontinuiteta u Upravi DPRS i političke posvećenosti Pilot projektu. Nepostojanje kontinuiteta je doprinelo dvomesečnom kašnjenju u realizaciju, ali je politička volja da se nastavi sa Pilot projektom ostala nepromenjena.

Ugovori za Pilot projekat su dodeljeni novim ugovaračima, od kojih jedan dolazi iz inostranstva, što je prouzrokovalo značajno lokalno suprotstavljanje, uključujući i demonstracije zaposlenih koji rade kod prethodnog ugovarača, i makar u početku nepovoljnu medijsku pažnju. Nažalost, naporu koje su uložila sva uključena lica na strani Klijenta kako bi obezbedili započinjanje Pilot projekta pre zimske sezone nisu bili praćeni od strane dva Ugovarača i, kao posledica toga, održavanje tokom početka zime nije bilo obavljeno u skladu sa Ugovorima. Nakon što je DPRS malo pritisla ugovarače Pilot projekta, menadžeri na lokalitetima su bili zamenjeni tokom leta 2005., pa su se stvari brzo poboljšale.

Politička volja da se nastavi sa Pilot projektom ostaje nepromenjena uprkos početnom lobiranju i žestokom otporu koji je postojao među ugovaračima. Nakon odluke koju je donela DPRS početkom 2005. godine, nastavilo se sa radom usmerenim ka proširivanju Pilot projekta.

### ***2.2 Manjak zaposlenih i zaposleni i promene kod partnera***

Početkom 2005. godine, Koordinator Projekta, g-din Aleksandar Radojičić, prešao je na rukovodeće mesto u okviru Grada Beograda, ali je u početku pokušavao da podeli svoje vreme između novog i starog posla. Ovo je bivalo sve teže, a takođe je uticalo i na situaciju kod partnera u vezi sa pod-projektima. On je u aprilu 2005. godine podneo otkaz na mesto Koordinatora projekta, a uveden je novi model za rukovođenje tvining i pilot projektima koje je zasnovan na postojanju Koordinacione komisije sa stručnim timovima za podršku u svakom pod-projektu. Od tada prevođenje i širenje informacija funkcionišu znatno bolje. Takođe je došlo i do značajnog poboljšanja u podršci rukovodstva.

Postavljanje TS partnera-saradnika je bilo odloženo, ali je na kraju g-din Mr. Slobodan Mudreša ponovo postavljen na to mesto. Za novog šefa odeljenja za Glavne i regionalne

puteve postavljen je g-din Zvonko Avramović, koji nas je obavestio da g-din Mile Zlatković treba da bude partner-saradnik i vođa radne grupe za pod-projekat Održavanje.

Manjak zaposlenik u Sektoru mostova čini taj sektor veoma osetljivim na bolovanja i neočekivane događaje, što je takođe uticalo na početak aktivnosti u ovoj oblasti. U Izveštaju o ostvarenom napretku br. 2 data je preporuka da se poveća broj učesnika, uključujući i predstavnika iz Instituta za puteve. Ipak, manjak zaposlenih je nastavio da predstavlja problem tokom čitavog tvining projekta.

Decembra 2005., Skupština je donela novi Zakon o putevima i tada je otpočela transformacija DPRS u javno preduzeće. Uprkos reorganizaciji, došlo je do neznatnih promena kod partnera-saradnika i radnih grupa. G-din Života Borovac je postavljen na mesto Pomoćnika Direktora za Sektor za održavanje javnih puteva I i II kategorije, a partneri-saradnici za održavanje su bili g-din Siniša Sretenović (Opšte održavanje) i g-din Nenad Aćimović (Zimsko održavanje). G-đa Biljana Vuksanović je postavljena za novog Tehničkog partnera-saradnika za rukovođenje putevima i mostovima, a g-din Dejan Jovanov za Partnera-saradnika za bezbednost na putu. Drugih promena nije bilo.

## **2.3 Koordinacija pomoći**

### **2.3.1 Projekat Svetske banke za rehabilitaciju saobraćaja**

Od samog početka tvining projekta, saznanja iz izveštaja *Booz-Allen-Hamilton (BAH)* stavljena su na raspolaganje tvining timu koji je sa svoje strane utvrdio da su ta saznanja realna, pa samim tim nije imao problema u pružanju podrške njihovim preporukama koje se tiču kurseva obuke i seminara. Ustanovljena je veoma dobra saradnja sa konsultantima BAH-a, a informacije su razmenjivane na redovnoj osnovi.

Lokalnom Institutu za puteve je dodeljena uloga nadgledanja Projekta za rehabilitaciju saobraćaja. Saradnja sa Institutom za puteve koji je obavljao nadgledanje Projekta je takođe bila veoma dobra, a takođe se i povećala tokom i nakon naimenovanja inženjera ŠUP-a za održavanje. Saradnja između dva donatora koji su uključeni u ovaj projekat se nastavila u dobroj klimi uz zajedničku odluku da se dele informacije i da se, kad god je to moguće, učestvuje u uzajamnim pregledima projekta.

### **2.3.2 Institucionalno jačanje kapaciteta Javnog preduzeća Putevi Srbije (EAR)**

Tvining tim je imao nekoliko neformalnih kontakata sa konsultantima za TP za Ministarstvo za kapitalne investicije. Nisu uspostavljene nikakve formalne veze, ali je bilo organizovano nekoliko zajedničkih seminara za učesnike iz MZKI-ja i JPPS-a.

### **2.3.3 Podrška tranziciji DPRS-a u Javno preduzeće**

Početkom 2005. god., Ministarstvo je angažovalo značajni konsalting za TP što je finansirala EIB kako bi se ojačala uprava, pa je sastavljen originalni Opis poslova na način kojim se poziva na dupliranje pomoći koja se pruža u okviru ovog projekta. Ovo se posebno odnosi na komponentu „Jačanje institucionalnih kapaciteta Direkcije za puteve Republike Srbije“. Međutim, pre potpisivanja sporazuma, unesene su promene i pojašnjenja. Osim toga, projektni tim je uspostavio kontakt sa odabranim konsultantima i pokušao je da razvije redovnu vezu u vezi sa pitanjima koja su bila od zajedničkog interesa.

Usvajanje novog Zakona o putevima značilo je da je DPRS automatski transformisana u javno preduzeće – Javno preduzeće „Putevi Srbije“ (JPPS). DPRS je 2005. godine počela da se priprema za ovu transformaciju iz organa uprave vlade u javno preduzeće sa odgovarajućim poslovnim planom i organizacijom koja je zasnovana na viziji, ciljevima i neophodnim radnim procesima koji slede.

DPRS-u je stavljeno na znanje da bi umešanost ŠUP-a u taj posao predstavljalo odstupanje od trenutnog Okvira rada koji važi za twining, o čemu mora da se unapred direktno da se razgovara sa Sida-om. DPRS-u je stavljeno na znanje da Sida može da pruža podršku u procesu tranzicije, ali da će to onda biti urađeno kao poseban projekat i da ne treba da bude uključeno u twining projekat.

U okviru Sporazuma o twiningu nije bilo daljih diskusija na ovu temu.

## ***2.4 Zakonodavstvo vezano za puteve i saobraćaj***

U decembru 2005., rad na modernizaciji zakonodavstva u Sektoru puteva učinio je veliki korak napred putem usvajanja novog Zakona o putevima od strane Skupštine. Trenutni status je sledeći:

- **Zakon o putevima**  
Novi Zakon o putevima sadrži krupne promene koje se tiču organizacije i finansiranja Uprave za puteve. Od 2006. godine, stara Direkcija za puteve je transformisana u Javno preduzeće „Putevi Srbije“, koji je na izvestan način sličniji ŠUP-u, npr., što se tiče mogućnosti da se utvrde tržišne plate. Međutim, najvažniji deo se odnosi na finansiranje održavanja puteva, koje će u najvećoj meri dolaziti iz akciza na goriva koje će se ulivati na račun novog javnog preduzeća za puteve, a preko Ministarstva finansija.
- **Zakon o bezbednosti u saobraćaju**  
Nacrt i javna rasprava su završeni, a Zakon čeka da dobije odobrenje Vlade i Skupštine. Ovaj Zakon će imati uticaja na vezu sa policijom, pa je samim tim veoma značajan.
- **Zakon o zaštiti životne sredine**  
Ovaj zakon je zajedno sa druga 3 nova komplementarna zakona na temu životne sredine usvojen u decembru 2004., a objavljen je u Službenom glasniku RS, br. 135/04 od 21. decembra.

Sveukupni cilj novog zakona je bio da se srpsko zakonodavstvo u oblasti životne sredine prilagodi međunarodnim standardima, a posebno evro-standardima.

- **Zakoni o drumskom prevozu**

Ovo deo zakonodavstva se sastoji od dva zakona, jedan koji se tiče domaćeg, a drugi koji se tiče međunarodnog prevoza. Oba su u funkciji, a poslednji put su revidirani 2001., odnosno, 2000. godine.

- **Zakoni o prevozu opasne robe**

Ovaj sektor je regulisan pomoću dva zakona, Drumski prevoz opasne robe i Železnički prevoz opasne robe. Oba zakona su poslednji put revidirani 2002. godine. Osim toga, propisi u vezi sa Drumskim prevozom opasne robe koji datiraju iz 1990. godine su još uvek na snazi.

### **3 AKTIVNOSTI I OSTVARENJA ZASNOVANA NA PRISTUPU PUTEM LOGIČKOG OKVIRA**

#### ***3.1 Upravljanje bezbednošću na putu***

##### **Aktivnosti i preporuke**

###### **3.1.1 Razvoj strategije i plana za Upravljanje bezbednošću na putu**

Nacrt „Strategije za bezbednost na putu“ i nacrt Akcionog plana za bezbednost u saobraćaju za narednih pet godina su pripremljeni, prevedeni i predati Rukovodstvu novog Javnog preduzeća. Nacrta su naišli na dobar prijem i u vezi sa njima će se doneti formalna odluka čim Skupština usvoji novi Zakon o bezbednosti u saobraćaju. U međuvremenu, nacrti se koriste kao osnova za detaljno planiranje radova u novooformljenoj Jedinici za bezbednost u saobraćaju.

###### ***Preporuka***

Predložena „Strategija za bezbednost na putu“ i Akcioni plan za bezbednost u saobraćaju treba, zajedno sa usvojenom Politikom za bezbednost na putu i u saobraćaju, da predstavljaju osnovu za bilo koji budući rad u okviru JPPS-a usmeren na bezbednost u saobraćaju.

Ova aktivnost je završena.

###### **3.1.2 Dopunsko zakonodavstvo**

Jedine dopunske zakonske odredbe za koje je utvrđeno da bi trebalo da budu uključene kao deo zakonodavstva jesu Smernice za radne zone (videti 3.1.6 u tekstu koji sledi).

###### ***Preporuka***

Smernice za radne zone su privedene kraju i date Mzki-u radi njihovog sprovođenja kao podzakonskog akta u okviru Zakona o bezbednosti u saobraćaju kada ovaj bude odobren.

###### **3.1.3 Uvođenje Revizija za bezbednost na putu (RBP-RSA)**

Prva kurs Revizije za bezbednost na putu sa 20 učesnika održan je u septembru 2005. god. Nakon kursa, neki od učesnika su zatražili naprednije kurseve za manji broj osoba. Takav napredniji specijalistički kurs je pripremljen tokom 2006., a održan je u septembru 2006. godine. Učesnicima je uručena diploma na srpskom jeziku za pohađanje kursa.

Nacrt Smernica za bezbednost na putu (RBP) na srpskom jeziku i prevodi Priručnika i Smernica iz Danske, Kanade, SAD-a, EFP-a korišćeni su kako bi se razvio prvi specijalistički kurs RBP-a.

Iskustva sa ovog kursa su korišćena kako bi se razvio i pripremio drugi specijalistički kurs RBP-a koji je održan između 31. oktobra i 2. novembra, 2006. godine, na zahtev JPPS-a.

Među učesnicima su bili ne samo zaposleni u JPPS-u, već takođe i nekoliko drugih glavnih zainteresovanih strana u oblasti upravljanja saobraćajem i bezbednošću u saobraćaju, kao što su Konsultanti za projektovanje, Saobraćajni fakultet, Institut za puteve, Saobraćajna policija, itd.

Primer koji je korišćen na kursu su bili putevi koji su projektovani i koji su trenutno u izgradnji u okviru TRP projekta. Diskusije koje su vođene tokom kursa su objedinjene nakon njegovog završetka u Konačnom izveštaju jednog od učesnika, Profesora Krsta Lipovca, kojem su pomoć u tome pružili ostali učesnici i g-din Fredric Gustafsson. Izveštaj treba da predstavlja osnovu za neke nove građevinske projekte kojima bi se eliminisale opasnosti po bezbednost u saobraćaju koje su ustanovljene tokom trajanja kursa.

#### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

#### **3.1.4 Protivmere na utvrđenim Crnim tačkama za saobraćajne nesreće**

Da bi se započeo proces koji obuhvata identifikaciju, prikupljanje podataka, analizu i mere kojima bi se ublažio problem, održana su dva seminara/kursa. Pripremljen je katalog sa inženjerskim metodama i spisak standardnih rešenja. Smernice koje su razvijene u okviru projekta su se koristile u praktičnom radu tako da je rad sada koncentrisan na Detaljna istraživanja, što je ujedno bila i glavna tema trećeg seminara koji je održan u septembru, 2006. god. Tokom ovog seminara/kursa, metodologija ne samo da je bila predstavljena, već je korišćena i u praktičnom radu, tako što su se posetila i ispitala dva mesta saobraćajnih nesreća uključujući i ispitivanje vozila koja su bila uključena u njih. Na kraju je usledila diskusija i rezimiranje zaključaka.

Nakon ovog poslednjeg kursa, kao i što je bio slučaj i posle prethodnih kurseva, materijal i zaključci sa seminara predati su učesnicima na CD-u.

#### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

#### **3.1.5 Smernice za aspekte projektovanja puteva vezane za bezbednost na putu**

Kao što je prethodno već prijavljeno, ova aktivnost je bila smanjena zbog budžetskih ograničenja.

#### ***Preporuka***

Kao rezultat smanjenja budžeta, nikakve specijalne smernice za aspekte projektovanja nisu bile pripremljene. Međutim, na kursevima RPB-a i kursevima Detaljnih istraživanja bilo je dosta diskusije na temu važnosti projektovanja puteva za bezbednost u saobraćaju. Smatra se da JPPS treba da pokuša da razvije smernice za aspekte projektovanja koristeći materijale sa ovih kurseva. Dalja je preporuka da JPPS tretira ovaj zadatak kao prioritetan.

### **3.1.6 Smernice za saobraćajne znakove i oznake na putu**

U maju 2006. god., predstavljene su nove Smernice za označavanje radnih zona i o njima se diskutovalo na seminaru za Ugovarače, projektante i ostale zainteresovane strane pre nego što su finalizovane i kasnije prevedene na sprski jezik i distribuirane.

Očekuje se da Mzki predloženi podzakonski akt na Zakon o bezbednosti u saobraćaju zasnuje na ovim Smernicama za radne zone. Engleska verzija ovih Smernica može da se nađe na veb sajtu [www.projektplatsen.se](http://www.projektplatsen.se).

#### ***Preporuka***

Upotreba smernice treba da postane obavezna prilikom svih građevinskih radova i radova na održavanju koji se obavljaju u okviru JPPS-a, a one treba da se razviju i u podzakonski akt u okviru Zakona o bezbednosti u saobraćaju.

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

### **3.1.7 Metode za obuhvatanje troškova saobraćajnih nesreća prilikom planiranja puteva**

Ova aktivnost je smanjena na minimum nakon diskusija u vezi sa prethodnim budžetom, videti Izveštaj o ostvarenom napretku br. 2. Aktivnost je bila usmerena na uvodne diskusije u vezi sa metodologijom i potrebom uvođenja troškova saobraćajnih nesreća u planiranje puteva.

#### ***Preporuka***

Nikakav dalji rad neće biti obavljen u okviru ove aktivnosti u sadašnjem Twinning Sporazumu.

### **3.1.8 Metodologija za procenjivanje troškova saobraćajnih nesreća**

#### ***Preporuka***

Mada je prioritet ove aktivnosti umanjn, neophodno je obezbediti osnovu za diskusiju i njeno buduće uključivanje u proces planiranja puteva.

Ova aktivnost je značajno smanjena nakon diskusija o budžetu koje su date u Izveštaju o ostvarenom napretku br. 2 i pripremljen je samo Dokumentat o procenama troškova saobraćajnih nesreća. Imajući u vizu važnost troškova saobraćajnih nesreća u planiranju puteva, JPPS treba da koristi predstavljeni dokumentat kao osnovu za diskusije na temu troškova saobraćajnih nesreća, sa ciljem da se takvi troškovi uvedu u proces planiranja puteva.

Rad u skladu sa smanjenim ambicijama je završen.

### **Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti**

U okviru Pristupa putem logičkog okvira očekuje se pet specifičnih rezultata:

#### **1. Postavljeni su temelji nove organizacije i njenih zaposlenih**

Skupština je odobrila novi Zakon o putevima i na taj način je osnovano novo Javno preduzeće „Putevi Srbije“. Stvoren je koncept nove organizacije za Javno preduzeće,

uključujući i novu Jedinicu za bezbednost u saobraćaju. Međutim, novi Zakon o bezbednosti u saobraćaju je još uvek u formi završnog nacrtu koji čeka na odobrenje Skupštine.

**2. Usvojene nove politike koje se odnose na upravljanje bezbednošću na putu i pretvorene u procedure i operativne smernice**

Krajem 2006. godine, Generalni direktor Puteva u Srbiji je usvojio novu Politiku bezbednosti u saobraćaju.

Uprkos gore navedenom stavu 1, praktični rad u novoj Jedinici za bezbednost u saobraćaju je bio zasnovan na ovoj politici i razvijen je 5-godišnji Akcioni plan. Među predloženim aktivnostima nalaze se Revizija bezbednosti na putu i analiza Crnih tačaka (uključujući i Detaljna istraživanja). Smernice i Priručnici z ove aktivnosti su pripremljene i prevedene na srpski. Preko Javnog preduzeća su prevedene i neki dodatni priručnici na temu RBP-a koji se koriste u inostranstvu.

**3. Usvojeni novi operativni principi za praćenje i izveštavanje u vezi sa radom na upravljanju bezbednošću na putu;**

U okviru ove aktivnosti nisu urađeni nikakvi pregledi priručnika za planiranje puteva ili operativnih principa. Rezultat se više odnosi na rad i razvoj operativnih principa u Upravljanju putevima i mostovima.

**4. Usvojeni novi principi za ocenjivanje projekata koji treba da utvrde uticaj na bezbednost na putu**

Novi Zakon o bezbednosti u saobraćaju će uključiti i obavezne Revizije bezbednosti na putu svih novih građevinskih projekata i projekata rekonstrukcije koji treba da se realizuju preko Javnog preduzeća. Novi zakon će takođe uvesti i obavezno sprovođenje Detaljnih studija saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom i definisaće i obezbediti crne tačke koje postoje na putnoj mreži.

**5. Zaposleni su prošli odgovarajuću obuku kako bi primenjivali nove procedure i principe**

Osnovna obuka za obavljanje Revizije bezbednosti na putu završena je uspešno na dva različita kursa. Poslednja obuka je bila „stvarna“ studija slučaja gde se koristio izveštaj RBP-a kako bi se preradio projekat puta urađen u okviru TRP projekta.

Osim toga, organizovani su i jedan seminar na temu Analize crnih tačaka i dva seminara koji su bili usredsređeni na Detaljne studije saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom. Poslednji među njima je bio usmeren na praktično istraživanje mesta sudara i vozila koja su bila uključena u saobraćajne nezgode sa smrtnim ishodom.

## **3.2 Redovno i zimsko održavanje**

### **Aktivnosti i preporuke**

#### **3.2.1 Dokumenta za podnošenje ponuda i smernice za nabavku**

Ova aktivnost je završena u maju 2004.

#### **3.2.2 Pomoć u procenjivanju ponuda za Pilot projekat Svetske banke**

Procena je obavljena oko polovine juna i obuhvatala je kontakt sa Svetskom bankom.

Nacrti Izveštaja za procenu ponuda i Preporuke za dodeljivanje za oba okruga su završeni



do 18. juna. Veći deo ovog posla su obavili g-din Aleksandar Radojčić i g-din Žarko Belić, uz pomoć švedskih savetnika.  
Ova aktivnost je završena u junu 2004.

**3.2.3 Uvođenje sistema pretkvalifikacija za Ugovarače za redovno održavanje**  
Ova aktivnost je završena u oktobru 2004.

**3.2.4 Priprema plana za mrežu stanica PMIS-a u pilot oblastima Svetske banke**  
Ova aktivnost je završena u novembru 2004.

Specijalizovani zimski i PMIS kurs održan je u novembru 2004. Kurs je pokrивao osnovnu meteorologiju, kao i detalje novog sistema. Eksterni stručnjaci su bili korišćeni za tumačenje PMIS podataka (g-din Dan Eriksson) i kod meteorologije (g-din Claes Brundin). Kursu je prisustvovalo 10 učesnika, 6 od strane ugovarača, 2 iz DPRS, 3 od strane nadzornog konsultanta (HWI) i 1 meteorolog iz Hidro-meteorološkog zavoda Srbije.

**3.2.5 Pomoć tokom realizacije Plana za PMIS**

Rad na terenu je uspešno završen u februaru 2004., koristeći švedsko vozilo za merenje i specijalistu za PMIS zajedno sa lokalnim supervizorom za održavanje i našim vođom pod-projekta. Ovaj rad su kasnije procenili specijalisti sa Univerziteta u Geteborgu, koji su predložili šest lokaliteta sa rezervnim alternativama. Ove lokalitete je zatim proverio lokalni supervizor za održavanje zajedno sa g-dinom Mr Ulegård kako bi utvrdili fizička ograničenja pre donošenja konačne odluke.

Stvarna nabavka je bila uključena u dva ugovora o održavanju za pilot oblasti.

Krajem jula 2005. godine, svih šest PMIS stanica je bilo operativno u Pilot oblastima, a u avgustu 2005., one su dostavljale podatke serveru svakih pola sata.

Realizacija PMIS-a u Pilot projektu je bila uspešno završena tokom druge zime twining projekta (2005.-2006.). Ovo je obuhvatalo uspostavljanje veoma dobre saradnje sa Hidro-meteorološkim zavodom, koji je obezbedio različite vremenske prognoze sa satelita i radara, i koji je na vreme upozoravao Ugovarače kada mogu da se očekuju ekstremni vremenski uslovi. Ova saradnja je veoma važna i biće od koristi kako se PMIS bude širio.

Obavljene su pripreme za sprovođenje PMIS-a u ostalim delovima Srbije, a g-dinu Zoranu Stojisavljeviću, Šefu Glavnih i regionalnih puteva, dat je predlog o tome kako nastaviti sa obezbeđivanjem održavanja u preostalim oblastima i o tome je sa njim i prodiskutovano.

Uspešno realizovanje Pilot projekta dovelo je do toga da JPPS odluči da obezbedi celokupno zimsko održavanje u skladu sa modelom koji je dat u Pilot projektu. Termalno mapiranje čitave putne mreže biće obavljeno, a kupljena su i dva kompleta specijalne opreme za ovu svrhu na međunarodnom tenderu. Opremu će obezbediti kompanija KUAB iz Švedske. Kao prvi korak tokom treće zime (2006.-2007.), obavljeno je termalno mapiranje Vojvodine i Oblast održavanja u Istočnoj Srbiji.

Preko Tvining sporazuma obezbeđena je pomoć u pripremanju dokumenata koji su se ticali nabavke.

### ***Preporuka***

Aktivnost će se nastaviti tokom trajanja čitavog pod-projekta zajedno sa zaposlenima u JPPS-u.

## **3.2.6 Obuka zaposlenih u JPPS i ugovarača u vezi sa rukovođenjem ugovorima i njihovim nadgledanjem**

### **Zimsko održavanje**

U oktobru 2005., uspešno su završena dva seminara/kursa:

- Organizacija i planiranje zimskog održavanja, usredsređivanje na obuku ugovarača.
- Kurs meteorologije i PMIS-a, kurs za podsećanje, ali ovaj put zasnovan na realnim lokacijama PMIS stanica.

Detalji kurseva koji se tiču vremena, učesnika i sadržaja/dokumentacije mogu da se nađu na veb sajtu [www.projektplatsen.se](http://www.projektplatsen.se).

Tokom perioda septembar-decembar 2005., švedsko-srpski inženjer za održavanje, g-din Vladimir Milošević, bio je ustupljen iz Instituta za puteve lokalnom timu za Nadgledanje. Ovo ustupanje se pokazalo kao veoma uspešno.

Zimski i PMIS kurs održan je od 17.-18. februara, 2007. god. Kurs je pokrio osnove meteorologije i klimatologije, kao i detalje vezane za PMIS sistem. Za tumačenje PMIS podataka korišćeni su eksterni specijalisti (g-din (Mr. Dan Eriksson) i kod meteorologije (g-din Claes Brundin). Na seminaru je bilo oko 50 učesnika.

### **Letnje održavanje**

Mada je novi koncept zimskog održavanja najvažniji deo programa, postoji razlog da se takođe pregleda i letnje održavanje, a posebno one stavke za koje važi finansijska nadoknada zasnovana na nivou usluge. Međutim, zbog ograničenja resursa nisu planirane nikakve aktivnosti.

### ***Preporuka***

Dva zimska kursa treba da održavaju svake godine, kao deo standardnih zimskih priprema. Kurs meteorologije i PMIS-a treba da predstavlja centralni kurs, dok kurs zimskog planiranja treba da se održava lokalno za svakog ugovarača.

## **3.2.7 Podrška JPPS-u tokom godišnjih pregleda Pilot projekta Svetske banke**

Nisu date nikakve specijalne ulazne informacije kako bi se obezbedila podrška pregledima koje obavlja Svetska banka.

### ***Preporuka***

Pregledi treba da budu bolje koordinisani kako bi se maksimalno uvećala razmena korisnih informacija.

### **Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti**

U okviru Pristupa putem logičkog okvira očekuju se tri specifična rezultata:

#### **1. Usvojene i realizovane nove politike i procedure za sprovođenje konkurentnih tendera za održavanje puteva**

JPPS je odlučilo da proširi upotrebu sprovođenja konkurentnih tendera za održavanje puteva za čitavu putnu mrežu. Ovo proširenje će biti zasnovano na Pilot projektu i biće završeno tokom 2007.-2008. godine.

Putem Tvining sporazuma pružena je pomoć u pripremanju tenderske dokumentacije.

Što se tiče politika vezanih za održavanje, pogledati odeljak 3.5 Upravljanje putevima i mostovima u tekstu koji sledi.

#### **2. PMIS će biti operativan i korišćen kako bi se razvili ugovori za zimsko održavanje**

Kao što je izneseno u Izveštaju o ostvarenom napretku br. 3, sprovođenje PMIS-a je bilo uspešno, a rezultat toga se koristio kako bi se razvili novi standardi za zimsko održavanje. Takođe je između prve i druge zimske sezone došlo i do značajnog poboljšanja u radnom učinku ugovarača, što su primetili i Institut za puteve i naš ustupljeni inženjer za održavanje.

Najznačajniji rezultat nastavka jeste da je sada moguće uporediti potrošnju jedinica soli i jedinica agregata, kao i jedinicu koštanja zimskog održavanja između Pilot okruga (1.176 km puteva) i preostalih okruga u centralnoj Srbiji (oko 10.000 km puteva). Detalji u vezi sa ovim su izneti u Izveštaju o ostvarenom napretku br. 3, a zaključak je bio da je Pilot projekat dramatično smanjio troškove održavanja, kao i da je obezbedio važna poboljšanja u zaštiti životne sredine.

Dodatnu procenu Pilot projekta obavila su dvojica specijalista za nabavku održavanja i ona je dovela do niza korisnih preporuka za poboljšanje nabavke i praćenje. Posebno bi pažnja mogla da se skrene na sledeće:

- Sistem sa nedostacima funkcioniše dobro i sa tačke gledišta Poslodavca i sa tačke gledišta Ugovarača;
- Zajedničke inspekcije funkcionišu dobro sa tački gledišta obe strane;
- Ugovorni period bi trebalo da bude produžen, na primer dodavanjem opcionog produženja od 2-3 godine na originalne 3 godine;
- Veći deo aktivnosti zasnovanih na stopi jedinica trebalo bi da bude zasnovan na ostvarenom učinku;
- Mora da se razvije samokontrola Ugovarača;
- Treba staviti veći akcenat na početnu inspekciju i dogovor o standardu za preuzimanje;

- Potencijalnim ugovaračima treba pružiti više početnih informacija i obuke u vezi sa sprovođenjem i određivanjem cena novih metoda i nivoa standarda;
- Nivoi cena kada se aktiviraju mehanizmi predviđeni ugovorima i minimalni nivoi za jedinične cene stavki treba da budu čvršće određeni (ovo aktivnost će uvek biti aktuelna);
- Podela rizika između Poslodavca i Ugovarača i uloga i odgovornosti ugovornih strana bi mogli da budu dalje razvijeni (ovo je novo za Srbiju, pa stoga mora postepeno da se razvija);
- Dokumenta i izveštaji vezani za ugovor treba da budu pažljivo pregledani sa ciljem smanjivanja potrebne dokumentacije, pri čemu se insistira na potpunoj iskorišćenosti dokumentacije koja ostaje neophodna.

Detalji nastavka su se koristili u pripremanju novih dokumenata o nabavci za sklapanje ugovora koji se tiču proširenog održavanja.

### **3. Zaposleni su dobili odgovarajuću obuku za primenjivanje novih procedura i principa.**

Završena je osnovna obuka, a početni ciljevi su stalno bili povećavani i ostvarivani. Osim toga, preveden je „Vodič za pametno (SMART) učenje o soli“ radi korišćenja od strane zaposlenih u JPPS-u.

Gledajući ka budućnosti, upravo zaposleni u JPPS-u treba da vode godišnje kurseve obnavljanja znanja pre svake zimske sezone koristeći podatke iz srpskog PMIS-a i iz sezone 2007.-2008. Takođe treba uložiti više truda u pripremanje novih potencijalnih ugovarača.

## **3.3 Zaštita životne sredine**

### **Aktivnosti i preporuke**

#### **3.3.1 Pregled i seminar na temu pitanja vezanih za životnu sredinu i njenu zaštitu uključujući i osnovnu Ocenu uticaja na životnu sredinu-EIA (1. korak)**

Ova aktivnost je završena sa seminarima i obukom koji su se razlikovali po obimu u zavisnosti od ciljnih grupa (više rukovodstvo i specijalisti).

#### ***Preporuka***

O potrebi i koristi od troškovno delotvornih procesa vezanih za EIA treba ponovo prodiskutovati u okviru višeg rukovodstva JPPS-a kako bi se donela odluka o daljem razvoju. Projekat je ostvario puno toga u oblast EIA i na neki način se time kupuje vreme za JPPS.

#### **3.3.2 Seminari na temu Ocene uticaja na životnu sredinu (2. korak)**

Drugi korak sadrži ne samo metodologiju Ocene uticaja na životnu sredinu, već takođe i stručne seminare na teme kod kojih je potrebno dobro poznavanje EIA-a. Imajući u vidu različite teme, ciljne grupe za seminare nisu bile identične. Organizovani su sledeći seminari:

- Kvalitet buke, vode i vazduha okt. 2005.

- Troškovno delotvoran rad na buci, vodi, vazduhu i EMP-u (Plan upravljanja životnom sredinom) maj 2006.
- Kasniji koraci u procesu EIA (Glatki procesi) sept. 2006.
- Prolazi faune/mobilnost životinja april 2007.

Osim toga, menadžer pod-projekta u vezi sa životnom sredinom dao je svoj doprinos na seminarima koje su organizovali drugi pod-projekti, posebno upravljanje putevima.

Ova aktivnost je završena.

### **Preporuka**

Oblast zaštite životne sredine je ogromna, a takođe je i u porastu kao posledica sve većeg znanja u oblasti. Samim tim, ima mnogo više toga što može da se nauči i primeni nego što je pokriveno ovim projektom. Pod uslovom da dodatni resursi postanu dostupni, sledeći na listi prioriteta su sledeći seminari:

- Pripremanje planova i prioriteta u vezi sa bukom;
- Opšte smernice vezane za životnu sredinu i zahtevi ugovaračima vezani za životnu sredinu.

### **3.3.3 Pomoć tokom stvaranja Jedinice za zaštitu životne sredine u JPPS-u**

Jedinica za zaštitu životne sredine je sada odobreni i prihvaćeni deo utvrđene organizacije u JPPS-u („Odeljenje za zaštitu životne sredine“). Tokom perioda 2005./06., ova jedinica je bila mala i sastojala se od samo dva člana, ali su oboje imali iskustva i visok stepen i relevantnu kompetentnost za svoj zadatak. Od avgusta 2006., bivši šef jedinice je unapređen i sada je zadužen za čitav Sektor za upravljanje kvalitetom, bezbednošću i zaštitom životne sredine, a drugi član je postavljen na mesto šefa novog odeljenja za zaštitu životne sredine. U novom odeljenju je zaposlen i novi član tima.

Gore pomenuti zaposleni su učestvovali u svim javnim seminarima, a takođe su učestvovali i u bezbrojnim diskusijama sa švedskim partnerima-saradnicima, uključujući i veliku količinu prepiske putem imejla. Ove dve osobe su takođe učestvovali i u studijskom putovanju u Švedsku koje je bilo organizovano specijalno za njihove potrebe i tokom tog putovanja oni su izučavali ilustrativne primere i učestvovali su u detaljnim diskusijama sa nizom švedskih stručnjaka. Ovi kontakti su se kasnije koristili prilikom izbora tema i predavača za seminare koji su se održavali u Srbiji. Svi seminari su zajednički planirani i pripremljeni i obično su za njima dolazili „mini seminari“ za ekološku jedinicu koji su omogućavali produbljivanje teme i ojačavanje ove male grupe.

Pomoć je obuhvatila i pomoć prilikom realizacije tekućih projekata puteva.

Ova aktivnost je završena, a cilj je više nego ostvaren što se tiče razmene znanja, mada novo odeljenje i dalje ima premali broj zaposlenih.

### **Preporuka**

Zbog manjka zaposlenih, organizacije je veoma ranjiva. Potreban je još najmanje jedan zaposleni, po mogućstvu sa iskustvom u oblasti EIA i upravljanja zaštitom životne sredine. I dalje postoji potreba za dobrim rutinama i nadzornim alatima u ovom smislu. Opšte smernice za zaštitu životne sredine koje definišu zahteve za zaštitu životne sredine

kod svih radova po ugovoru na generalnom nivou mogle bi da imaju važnu ulogu u poboljšavanju situacije. Takav dokumenat, uključujući i pokazatelje za ispunjavanje ovih zahteva, treba da omogući postojanje više resursa Eko-jedinice za bavljenje specifičnim pitanjima vezanim za životnu sredinu.

#### **3.3.4 Pomoć u razvoju Specifikacija za izbegavanje uticaja radova na putu na životnu sredinu**

Takva pomoć je stalno bila pružana i takve reference su uključene u priručnik EIA, koji je sada zvanični dokumenta JPPS-a. Osim toga, svi švedski stručnjaci koji su bili angažovani dali su takve preporuke i reference švedskim, evropskim, a u nekim slučajevima takođe i drugim međunarodnim izvorima. Ovaj projekat je pomogao u stvaranju referentne biblioteke u Eko-jedinici.

##### ***Preporuka***

Cilj je ostvaren, a aktivnost završena.

#### **3.3.5 Pomoć u pregledanju operacija u kamenolomima i proizvodnje asfalta**

Obuka na radnom mestu u vezi sa ovim pitanjima obavljena je kao „pitanja koja su specifična za projekat. U ranoj fazi je dogovoreno da DRRP, sada JPPS, ima kapacitet da se ovim pitanjima bavi nezavisno od Zakona o integrisanom sprečavanju zagađenja i kontroli životne sredine, Službeni glasnik RS, br. 135, 2004) koji reguliše ove instalacije i da, kada se to traži, projekat može da pruži pomoć u vezi sa ovom temom.

##### ***Preporuka***

Nema nijedne.

#### **3.3.6 Uzimanje uzoraka za procenu uticaja na životnu sredinu i Planovi rukovođenja**

Pregledano je nekoliko uzoraka iz Srbije, a takođe je diskutovano i o većem broju tekućih projekata. Pomoć se uglavnom sastojala od obuke na radnom mestu, uključujući i sastanke/ pregovore sa zainteresovanim stranama i unutar i van JPPS-a.

##### ***Preporuka***

Kad god je to moguće, eko-jedinica bi trebalo da stvara uzorak srpskog projekta puteva za prikazivanje. Dobar forum za tako nešto bi mogao da bude trogodišnji godišnji izveštaj o životnoj sredini i pitanjima zdravlja i bezbednosti u okviru tekućeg srpskog Projekta za obnovu puteva (koji finansira EIB/EBRD).

### **Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti**

U okviru Pristupa putem logičkog okvira istaknuta su tri specifična cilja:

**1. Nove mere za ublažavanje uticaja na životnu sredinu postaju delotvorne**  
Preduzeti su ogromni koraci u ovim smeru. Zakonodavstvo koje se tiče zaštite životne sredine je nesumnjivo uzelo u obzir planiranje puteva, ali još uvek treba dosta toga uraditi kako bi se razvile dobre rutine koje nose pečat uzajamnog poverenja između JPPS-a i njegovih zainteresovanih strana. Ovo uzajamno poverenje je verovatnoj najvažniji faktor za pronalaženje mera na svim nivoima planiranja koje su objektivno „troškovno delotvorne“ sa tačke gledišta čitavog društva.

Politika zaštite životne sredine razvijena je zajedno sa drugim politikama i njih je odobrio Generalni direktor. Ovo ima potencijal da naglasi važnost brige o životnoj sredini i odgovornost u okviru JPPS-a.

JPPS će obaviti stvarnu integraciju u standardne procedure.

**2. Zaposleni u JPPS-u sa dovoljno znanja o zaštiti životne sredine primenjuju to znanje na pitanja koja su povezana sa putevima.**

Eko-jedinica je sada odobrena. Ona je mala, ali ima visok stepen kompetentnosti. Zainteresovane strane unutar i van JPPS-a su danas potpuno svesne toga. Međutim, broj zaposlenih u jedinici nije realno ništa veći nego što je bio na početku tvininga. Ovo je frustrirajuća činjenica, ali ništa za šta bi moglo kriviti tvining projekat.

Da bi se dobila slika o znanju i željama zaposlenih u JPPS-u, u ranoj fazi je pripremljen eko-upitnik (videti Izveštaj o ostvarenom napretku br. 1). Njegovi rezultati su uticali na seminare o EIA i predstavljali su platformu za dalje planiranje seminara i obuke. Na kraju projekta, isti upitnik je ponovo korišćen da bi se izmerili rezultati čitavog pod-projekta o zaštiti životne sredine, a to je ispalo veoma pozitivno.

**3. Sveobuhvatne smernice za EIA prilagođene srpskom zakonodavstvu koje se bavi zaštitom životne sredine**

Seriya švedskih smernica je prevedena na srpski, prilagođena srpskom zakonodavstvu i pripremljena za primenu kao Publikacije JPPS-a na temu zaštite životne sredine. „Stručni seminari“ su takođe obezbedili materijal za JPPS koji pogoduje dalje razvijanje srpskih smernica.

## **3.4 Upravljanje putevima i mostovima**

### **3.4.1 Uvod**

Deo pod-projekta koji se tiče Upravljanja putevima je sada u skladu sa Vremenskim rasporedom i Pristupom putem logičkog okvira. Kursevi/seminari na temu Strateškog planiranja, Programske analize i Osovinskog opterećenja realizovani su u skladu sa

planovima. O sadržaju ovih kurseva/seminara se diskutovalo sa partnerima-saradnicima i ti kursevi/seminari su bili prilagođeni ciljnim grupama.

Pod-projekat se usredsredio na aktivnosti vezane za razvoj politika i u novembru 2006. god., Generalni direktor JPPS-a potpisao je tri politike u oblasti Održavanja, Životne sredine i Bezbednosti u saobraćaju.

Nažalost, deo Upravljanja mostovima dosta kasni i neće biti moguće obaviti aktivnosti kao što je originalno planirano. Sektor mostova u okviru JPPS-a ima ozbiljan manjak zaposlenih i pokazalo se kao veoma teško održavati korak sa nivoom ambicije koji postoji u Pristupu putem logičkog okvira. Uprkos tome, neke od najpotrebnijih aktivnosti su bile realizovane, a urađen je i prevod švedskog Priručnika za inspekciju mostova na srpski, kao i procena srpskih normativa za kapacitet nosivosti.

### **Aktivnosti i preporuke u vezi sa kolovozom**

#### **3.4.1.1 Seminar na temu pregleda kolovoza i politike upravljanja mostovima**

Ova aktivnost je bila obavljena kroz seminare i radionice koji su bili organizovani raznim prilikama. Rad je počeo već novembra 2004. god. Međutim, bilo je potrebno da prođe izvesno vreme pre nego što je došlo do razumevanja važnosti posedovanja politike za nadgledanje i unapređivanje organizacije održavanja. Učinjeni su naporu u smeru opisivanja i promovisanja razumevanja koncepta donošenja odluka u različitim situacijama na osnovu bitnih činjenica.

Ova aktivnost je počela da ostvaruje dobar napredan nakon radionice koja je bila organizovana u julu 2005.

Seminari koji su bili organizovani imali su četiri glavna cilja, kao što sledi:

- razumevanje temeljne osnove strateškog upravljanja;
- pojašnjavanje razlika između Strategije, Ciljeva, Svrha i Politike;
- naglašavanje važnosti takvih dokumenata kao efikasnog oruđa za transformisanje strateškog planiranja iz forme akademske vežbe u epicentar rukovođenja DPRS/JPPS-a;
- kako realizovati ove ideje.

Posle ovih seminara i radionica, radna grupa je pokazala samopouzdanje i složili su se da bi trenutno najvažnija politika mogla da bude Politika održavanja i sanacije. Od tada, predloženo je nekoliko nacрта Politike održavanja i sanacije i o njima se diskutovalo putem elektronske razmene. Konačna verzija ove politike je napravljena novembra 2005.

### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.



#### **3.4.1.2 Seminar na temu aktivnosti vezanih za održavanje u Srbiji i Evropi**

Seminar koji je pokrивao ovu aktivnost bio je organizovan na temu „Pregled asfaltnih kolovoza, upotreba radara koji prodiru u zemlju (GPR) i drugih metoda za nedestruktivno testiranje (NDT) u procenjivanju stanja puteva i planiranju saniranja.“ Kursevi/radionice su održani u septembru 2005., u prostorijama Republičke direkcije za puteve u Beogradu.

Na kraju kursa organizovan je kratak test gde se o ključnim temama kursa ponovo diskutovalo, a učesnicima su podeljene diplome.

Seminaru je prisustvovalo ukupno 21 osoba iz različitih odeljenja iz DPRS i Ministarstva za kapitalne investicije, kao i ljudi iz Centra za puteve Vojvodine iz Novog Sada, Saobraćajnog instituta iz Beograda, Instituta za puteve iz Beograda, IMS instituta iz Beograda, sa Građevinskog fakulteta iz Beograda, Građevinskog fakulteta iz Subotice i Tehničkog fakulteta iz Novog Sada.

Materijali sa ovog seminara koji su podeljeni učesnicima postoje posebno i na CD-u.

#### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

#### **3.4.1.3 Seminar na temu podataka i prikupljanja podataka**

Kao što je pomenuto u Izveštaju o ostvarenom napretku br. 3, ova aktivnost je bila delimično pokrivena u okviru teme „Seminara o aktivnostima održavanja u Srbiji i Evropi“. Na seminaru/kursu na temu Analize projekta planirane su dodatne aktivnosti. Međutim, nakon realizacije seminara/kursa na temu Strateškog planiranja i Programске analize, gotovo da nije ostalo ništa više što bi moglo da se uradi u odnosu na originalni plan. Takođe pogledati 3.5.5 u tekstu koji sledi.

#### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

#### **3.4.1.4 Kurs obuke na temu strateškog planiranja, analize programa i projekata**

Kurs/seminar na temu strateškog planiranja realizovan je kao što je i planirano tokom septembra 2006. god. Nakon pregleda Strateškog planiranja i njegove važnosti u okviru savremenog organa koji se bavi putevima, diskutovalo se o konceptu integracije između različitih disciplina inženjerstva, ekonomije, bezbednosti u saobraćaju i zaštite životne sredine. Kratko su pregledana i raspoložive alatke za strateško planiranje. Poslednji deo ovog kursa bio je posvećen primeru Strateškog upravljanja/planiranja imovine iz Švedske. Kurs su pohađali odabrani učesnici kako iz JPPS-a tako i iz Ministarstva za kapitalne investicije. Kurs je uspešno realizovan i dobijene su pozitivne povratne informacije. Međutim, g-din Milojčić, koordinator projekta, nije bio zadovoljan brojem

učesnika. Zato je odlučeno da bi kraća verzija ovog kursa trebalo da bude ponovljena tokom predstojećeg seminara na temu Analize projekata.

Kurs/seminar na temu Programske analize je originalno po rasporedu trebalo da bude realizovan u oktobru 2006. god. Nažalost, aktivnost pripremnog planiranja je kasnila zbog vremena koje je bilo potrebno da bi se utvrdio novi srpski tehnički partner-saradnik. Međutim, kurs je mesec dana kasnije, u novembru, uspešno obavljen. Pitanja koja su bila diskutovana u okviru ove teme su bila sledeća:

- Okvir Programske analize;
- Alatkne za procenu Programa;
- Predstavljanje švedskog sistema Upravljanja kolovozom;
- Opis putne mreže
  - Podaci/informacije (uključujući i informacije o Zaštiti životne sredine i Bezbednosti u saobraćaju)
  - Kriterijumi/pokazatelji za izbor kandidata.

Kurs je završen uz predstavljanje primera švedskog pristupa programskoj analizi.

Kao posledica ovoga, kurs/seminar na temu Analize projekta bio je odložen. On je uspešno realizovan u dva maha, kao što je planirano, u aprilu i maju 2007. god. Kasniji kurs/seminar na temu Sistema za upravljanje kvalitetom je bio planiran u saradnji sa Klijentom i sa švedskim partnerima-saradnicima i stručnjacima. On je pokrio i unutrašnje i spoljašnje upravljanje kvalitetom i uspešno je realizovan u junu 2007.

### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

### **3.4.2 Pregled standarda vezanih za osovinsko opterećenje**

U oktobru 2006., održan je seminar u Beogradu. Ovaj seminar je bio veoma dobro pripremljen i zasnovan na spisku očekivanja koja su primljena od učesnika nekoliko sedmica pre održavanja seminara. Ova očekivanja su se ticala uglavnom informacija o sledećem temama

- Odnos između teških vozila i procene kapaciteta diferencijalne nosivosti mostova;
- Obrada podataka i predstavljanje merenja vozila;
- Organizaciona shema za merenje osovinskog opterećenja;
- Vrste vozila i materijala za koje je zabeleženo da su prekomerno opterećeni;
- Koja vrsta vaga/mernih mostova se koristi na granicama i koja vrsta organizacije (položaj vage, odgovorne ustanove, itd.);
- Vaga i organizacija koja se koristi u delovima sa naplatnim rampama;
- Sistemi Merenja u pokretu (WIM);
- Zakonodavstvo (propisi) o zaustavljanju vozila sa stranim registarskim tablicama;
- Osiguranje tovara tokom njegovog istovara, a takođe i zaštita robe.

Veći deo gore navedenog je bio pokriven pomoću sledećeg

- Direktiva EK 96/53 u vezi sa težinama i dimenzijama vozila;
- Sprovođenje i dalje razvijanje u Švedskoj;

- Kazne i naplata za prekomernu težinu vozila u Švedskoj;
- Švedski sistem za praćenje saobraćaja teških vozila;
- Strategija kontrolnog mesta;
- Oprema za merenje;
- Interakcija između osovinske težine i habanja puteva;
- Interakcija između teških vozila i konstrukcije mostova.

Za ovaj seminar je vladalo veliko interesovanje i on je privukao učesnike iz Ministarstva za kapitalne investicije, Saobraćajne policije, JPPS-a i kompanija koje rade sa vagama. Takođe je bila uključena i poseta lokalitetu sa jedinicom za kontrolu težine.

Učesnicima je dat CD sa dokumentacijom sa seminara.

#### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

### **Aktivnosti i preporuke u vezi sa mostovima**

#### **3.4.3 Inicijalni pregled sadašnje prakse planiranja mostova u Srbiji**

Inicijalni pregled je obavljen u junu 2004.

#### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

#### **3.4.4 Kapacitet nosivosti mostova**

Sa srpskim partnerom-saradnikom je postignut dogovor da lokalni stručnjak pripremi prevod srpskih dokumenata koja se tiču šifri, kapaciteta nosivosti, metoda, itd..

#### ***Preporuka***

Primenjivati i švedske i srpske metode izračunavanja na iste mostove u Srbiji. Porediti i dalje analizirati i procenjivati rezultate ova dva pristupa (švedskog i srpskog). Ukoliko je to potrebno, preraditi šifre/metode JPPS-a zasnovane na procenama kao što je gore dato.

#### **3.4.5 Planiranje nivoa objekta, programiranje rada i nabavka**

O ovoj aktivnosti je bilo diskusije u Švedskoj i sadržaj tih razgovora je potvrdio g-din Veljović u maju 2006. god. Švedski Priručnik za inspekciju mostova je u digitalnom obliku isporučen JPPS-u (g-din Veljović) radi korišćenja u pripremi JPPS-ovog priručnika.

Uspešni seminar na temu Upravljanja mostovima održan je u Beogradu u maju 2007., sa oko 40 učesnika. On je pokrio čitav proces operativnog upravljanja, kao i neka strateška pitanja, a obuhvatio je i plodne diskusije između srpskih učesnika i švedskih stručnih predavača.

#### ***Preporuka***

Ova aktivnost je završena u skladu sa Pristupom putem logičkog okvira.

### **3.4.6 Strateško planiranje mostova i opšta podrška Sektoru mostova JPPS-a**

Ova aktivnost sadrži dva dela, jedan koji se tiče planiranja nivoa mreže, a drugi koji pomaže u programiranju praktičnog rada. Oba dela švedskog Sistema za upravljanje mostovima (BMS) su zanimljiva za JPPS i bila su uključena u gore pomenuti seminar na temu Upravljanja mostovima u maju 2007.

#### ***Preporuka***

Postoji potreba za uvođenjem pomagala za planiranje kao što su švedski BMS, ali je i kapacitet u JPPS-u trenutno nedovoljan da bi primio bilo koju veću pomoć u razvijanju ovakvih sistema. JPPS mora da dobije više vremena za konsolidaciju, a očekivane aktivnosti prevazilaze period trajanja ovog twining sporazuma.

#### **Očekivani rezultati i ostvarenja/manjkavosti**

U okviru Pristupa putem logičkog okvira očekuju se četiri rezultata:

##### **1. Poboljšana organizacija upravljanja održavanjem**

Organizacija je dobro obučena, a ključnom osoblju je predstavljen veći broj efikasnih alatki, kao što su Kartica sa izbalansiranim rezultatom i švedski metod za praćenje koji koristi pokazatelje. O obimu ovih poboljšanja odgovor treba da daju srpske kolege.

##### **2. Pripremljen nacrt nove politike za Upravljanje imovinom u formi puteva**

Politike za Upravljanje održavanjem, Bezbednost u saobraćaju i Zaštitu životne sredine je pregledalo više rukovodstvo JPPS-a, a potpisao ih je Generalni direktor.

##### **3. Pomaganje JPPS-u u davanju opisa odgovarajućih procedura za procenjivanje mostova uopšte i posebno za procenu kapaciteta nosivosti mostova**

Procedura je opisana tokom studijske posete srpskog partnera-saradnika Švedskoj. Međutim, srpske kolege je trebalo da preduzmu nekoliko dogovorenih koraka kako bi omogućili ovoj komponenti da uspe. Trenutno, jedina preduzeta aktivnost je prevod nekih osnovnih dokumenata za procenu Kapaciteta nosivosti mostova.

##### **4. Zaposleni obučeni na odgovarajući način za korišćenje novih procedura i principa**

Rad na upravljanju putevima je uveliko u toku, ali su poteškoće što se tiče dela mostova u okviru ovog pod-projekta su dobro poznate. Međutim, mnogi krupni koraci (kao što su prevodi ključnih dokumenata u vezi sa Kapacitetom nosivosti i Inspekcijom mostova) su preduzeti kako bi se obezbedio neophodni preduslov za obuku zaposlenih. U svrhu obuke održan je trodnevni seminar koji su vodili najiskusniji zaposleni i stručnjaci iz ŠUP-a i tom prilikom su pokrili najvažnija pitanja koja se tiču Upravljanja mostovima uopšte. Međutim, ovaj seminar je

daleko od dovoljnog imajući u vidu odgovarajuću obuku zaposlenih radi njihovog korišćenja procedura i principa, posebno Kapaciteta nosivosti. Želja je da se originalni plan za obučavanje zaposlenih prati u slučaju mogućeg produženja ili nastavka ovog projekta.

### **3.5 *Studijska putovanja***

## 4 ODSUPANJA I DOPUNSKA AKCIJA

Kao što je diskutovano u Izveštaju o ostvarenom napretku br. 2, došlo je do prebacivanja sredstava iz Bezbednosti u saobraćaju u Održavanje. U pod-projektu Upravljanje mostovima ima daljih kašnjenja, a došlo je i do kasnijeg prebacivanja sredstava u druge pod-projekte.

Što se tiče Pilot Projekta, Pod-projekat Održavanje je bio više nego završen u okviru sadašnjeg tvining sporazuma. Imajući u vidu očigledan uspeh projekta, JPPS je već odlučilo da ga proširi na čitavu mrežu puteva u Srbiji. Oprema za termalno merenje je nabavljena, a pripreme za postepeni pristup su uveliko u toku. Ambicija je da se svi tenderi pripreme na vreme za zimsku sezonu 2007./2008.

Dodatna tehnička pomoć bi bila od koristi, ali bi JPPS i dalje moglo da radi bez nje ili uz samo ograničenu pomoć sa strane.

Tokom realizacije Pod-projekta Bezbednost u saobraćaju bilo je veoma očigledno da je najveći prioritet stvaranje funkcionalne baze podataka o saobraćajnim nesrećama na putu i stvaranje sistema za sveobuhvatno upravljanje bezbednošću u saobraćaju u Srbiji. Ovo bi obuhvatilo ne samo razvijanje sistema podnošenja izveštaja koji je pogodan za kompjuterizaciju, već takođe i da baza podataka bude usklađena sa planiranom novom bazom podataka o putevima (projekat je trebalo da počne u jesen 2006. god.), koristeći npr., GPS za utvrđivanje mesta saobraćajnih udesa. Rezultat bi bio bolja tačnost u podnošenju izveštaja (uzrok i mesto), kao i bolje praćenje sa unapređenim mogućnostima, i radi obavljanja analize Crnih tačaka i radi poređenja ključnih cifara koje se tiču bezbednosti u saobraćaju i u okviru Srbije i van nje.

Deo koji se tiče mostova u Pod-projektu Upravljanje putevima i mostovima mora da bude umanjen i on je bio nastavljen nakon što je srpska strana završila početne aktivnosti. Međutim, ciljna grupa bi takođe trebalo da bude ponovno procenjena.

Od početka izveštaja o projektu, materijali koji su se koristili na seminarima i kursevima i ostala dokumenta koja se odnose na Tvining projekat bila su „skladištena“ na „Mestu za projekat“ (vebsajt [www.projektplatsen.se](http://www.projektplatsen.se)). Ovom serveru može da se pristupi preko Interneta i ovo su pohvalili svi korisnici sa švedske strane, kao i sa srpske strane. Na ovom serveru ima dosta korisnih informacija koje će biti izgubljene nakon završetka tvining projekta, zato što će server biti zatvoren posle kraja projekta. Da bi se sačuvali podaci pre zatvaranja, sve će biti iskopirano na CD-ove i podeljeno JPPS-u i ŠUP-u.

## **5 PRIORITETI ZA BUDUĆI PROŠIRENI *TWINNING* PROJEKAT ILI PROJEKTE TEHNIČKE POMOĆI**

### **5.1 *Menadžment i upravljanje JPPS-om***

- Modelovanje integrisanog sistema upravljanja kvalitetom *SUK-QMS* (Kvalitet – Bezbednost u saobraćaju – Zaštita životne sredine);
- Realizacija elemenata integrisanog sistema upravljanja kvalitetom: (upravljanje kvalitetom i kontrola kvaliteta – bezbednost u saobraćaju – zaštita životne sredine);
- Razvoj, modernizovanje i nabavka sistema upravljanja Arhivom i dokumentacijom JPPS-a.

### **5.2 *Bezbednost na putu***

- Pomoć u formulisanju akcionih planova za novu Jedinicu za bezbednost u saobraćaju u okviru JPPS-a;
- Učestvovanje u nekim Revizijama bezbednosti na putu na osnovu novih projekata uključujući i obuku nekih spoljašnjih srpskih stručnjaka tako da mogu da delaju kao nezavisni revizori;
- Smernice za Aspekte bezbednosti na putu koji se tiču projektovanja puteva;
- Učestvovanje u sistematičnom upravljanju Crnim tačkama, uključujući i obuku spoljašnjih srpskih stručnjaka/konsultanata tako da mogu da rade sa analizom Bezbednosti na putu i crne tačke;
- Učestvovanje u „Detaljnim istraživanjima“ saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom uključujući i obuku i zaposlenih u jedinici Bezbednost u saobraćaju i spoljašnjih srpskih stručnjaka tako da mogu da delaju kao nezavisni ispitivači mesta nesreće;
- Organizovanje zajedničkih seminara i studijskih putovanja sa Saobraćajnom policijom i drugim zainteresovanim stranama kakao bi se unapredila saradnja i olakšala komunikacija;
- Metode kojima će se Troškovi saobraćajnih nesreća uključiti u Planiranje puteva;
- Metodologija za procenjivanje Troškova saobraćajnih nesreća.

### **5.3 *Održavanje puteva***

#### **Letnje održavanje**

Novi koncept zimskog održavanja je bio najvažniji deo tekućeg programa, ali se savetuje da se takođe pregleda i letnje održavanje, a posebno one stavke za koje se koristi finansijska isplata na osnovu učinka. Dodatna tehnička pomoć bi bila od koristi za JPPS, modernizujući održavanje van zimske sezone, kao logični korak u saradnji.

- uvođenje novih metoda, standarda, tehnologija i opreme u redovno održavanje van zimske sezone.

#### **PMIS će biti operativan i korišćen radi razvijanja ugovora o zimskom održavanju.**

- Naknadno obrađivanje podataka koji su dobijeni iz merenja putem termalnog mapiranja, radi utvrđivanja ključnih tačaka za postavljanje Stanica za vreme na putevima koje predstavljaju sastavni deo budućeg Putnog Meteorološkog informacionog sistema (PIMS) – Obuka zaposlenih u JPPS-u u vezi sa ovom aktivnošću;

- Model plaćanja za zimsko održavanje. Primenljivost i mogućnost korišćenja švedskog softvera – Obučavanje zaposlenih u JPPS-u.

#### **5.4 Upravljanje putevima i mostovima**

##### **Strateško planiranje mostova i opšta podrška Sektoru mostova u JPPS-u**

Ova aktivnost sadrži dva dela, jedan koji se odnosi na planiranje nivoa mreže, a drugi koji pomaže u programiranju praktičnog rada. Oba dela švedskog Sistema za upravljanje mostovima (BMS) su zanimljiva za JPPS i njima se bavilo na seminaru koji je održan u maju 2007.

- Postoji potreba za uvođenje pomagala za planiranje kao što je švedski BMS.
- Kapacitet mostova za 100-200 mostova – Analiza rezultata izračunavanja kao opravdanje primenjene metodologije.

#### **5.5 Životna sredina**

##### **Strateško planiranje zaštite životne sredine i opšta podrška Odeljenju za zaštitu životne sredine JPPS-a**

- Održivi transport u domenu puteva;
- Utvrđivanje Opštih smernica za zaštitu životne sredine; i
- Formulisanje Plana za sprovođenje umanjavanja buke u srpskom sektoru putova, u skladu sa standardima kvaliteta.

## **6 VREMENSKI RASPORED I KORIŠĆENJE RESURSA**

Revidirani Vremenski raspored koji prikazuje aktivnosti sa realnim i planiranim ulaznim veličinama (ljs) dat je u prilogu, kao i detaljno praćenje sredstava.

## **7 BUDŽET I BUDUĆE FINANSIRANJE**

Prognozirani izdaci za honorare i troškove nagoveštavaju da će projekat biti završen u okviru originalno dogovorenih granica.