

*Нацрт*

**Стратегија развоја бициклирања у  
Републици Србији од 2022. до 2026. године**

Београд  
Мај 2022.

# Садржај

## I. Увод

- 1.1. Разлози за израду и усвајање Стратегије
- 1.2. Коришћени појмови и методологија
- 1.3. Подаци о релевантним планским документима и правном оквиру релевантном за Стратегију развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године

## II. Опис постојећег стања

- 2.1. Историјски и друштвени контекст коришћења бицикла у Србији
- 2.2. Заступљеност бициклиста у саобраћају
- 2.3. Бицикл у важећим прописима и политикама
- 2.4. Стање инфраструктуре и услови учешћа бициклиста у саобраћају
- 2.5. Коришћење бицикла у привреди и јавним службама
- 2.6. Циклотуризам у Републици Србији
- 2.7. Показатељи безбедности бициклиста у саобраћају
- 2.5. Анализа стејкхолдера

## III. Утврђивање проблема

- 3.1. Синтезна SWOT анализа
- 3.2. Наративна анализа

## IV. Циљеви и користи стратегије

*Стратешки правац 1: Бициклички саобраћај*

### **Пакет мера 1.1 Стварање инфраструктурних услова за свакодневно коришћење бицикла у саобраћају**

- Мера 1.1.1: Изградња и развој путне бицикличке инфраструктуре
- Мера 1.1.2: Изградња и уређивање паркинга за бицикле
- Мера 1.1.3: Постављање јавних станица за бесплатну поправку бицикала
- Мера 1.1.4: Изградња објеката за обуку бициклиста за учешће у саобраћају
- Мера 1.1.5: Увођење и развој система јавних бицикала за изајмљивање

### **Пакет мера 1.2 Промоција коришћења бицикла**

- Мера 1.2.1: Директно подстицање куповине нових бицикала
- Мера 1.2.2: Едукација о бициклирању: мотивисање и информисање јавности
- Мера 1.2.3: Кампање промоције коришћења бицикла
- Мера 1.2.4: Побољшање пореско-финансијске регулативе за бициклисте
- Мера 1.2.5: Организовање бицикличких догађаја од националног и међународног значаја
- Мера 1.2.6: Увођење едукације о вожњи бицикла у систем основног образовања
- Мера 1.2.7: Промоција коришћења бицикла у циљу заштите животне средине

### **Пакет мера 1.3 Развој положаја бициклирања у јавним политикама**

- Мера 1.3.1: Прикупљање и обрада података о бициклирању у Србији
- Мера 1.3.2: Модификација и допуна постојећих регулатива
- Мера 1.3.3: Програмска подршка развоју Националне бициклическе организације
- Мера 1.3.4: Програмска подршка развоју бициклических ресурс центара
- Мера 1.3.5: Институционалне мере у циљу смањења крађе бицикала
- Мера 1.3.6: Развој стручних капацитета за унапређење бициклирања у јавним политикама

### *Стратешки правац 2: Професионални и аматерски бициклизам*

#### **Пакет мера 2.1 Стварање инфраструктурних услова за спортско и рекреативно коришћење бицикла**

- Мера 2.1.1: Изградња и развој инфраструктуре за бициклизам
- Мера 2.1.2: Обучавање стручног кадра за рад са посебним групама

#### **Пакет мера 2.2 Промотивне активности**

- Мера 2.1.1: Промоција бициклизма кроз активности које нису професионално спортског карактера
- Мера 2.2.2: Промоција коришћења бицикла у циљу унапређења здравља

### *Стратешки правац 3: Привреда*

#### **Пакет мера 3.1 Развој и унапређење циклотуризма**

- Мера 3.1.1: Развој инфраструктуре на бициклическим рутама од међународног и националног значаја
- Мера 3.1.2: Развој инфраструктуре на бициклическим рутама од локалног значаја
- Мера 3.1.3: Омогућавање изнајмљивања бицикала ван урбаних центара
- Мера 3.1.4: Промоција циклотуризма - међународни и национални
- Мера 3.1.5: Промоција циклотуризма - локални
- Мера 3.1.6: Развој стручних капацитета за циклотуризам
- Мера 3.1.7: Унапређење система јавног превоза тако да подржава превоз путника и бицикала

#### **Пакет мера 3.2 Повећање коришћења бицикла у привреди**

- Мера 3.2.1: Директно подстицање привредног сектора да у пословању користе бицикл
- Мера 3.2.2: Подршка техничким иновацијама - бицикл као превозно средство
- Мера 3.2.3: Подршка техничким иновацијама - пратеће дигиталне услуге повезане са коришћењем бицикла

#### **Пакет мера 3.3. Повећање капацитета**

- Мера 3.3.1: Организовање стручних догађаја усмерених ка подизању компетенција и умрежавању у оквиру пакета мера 3.1 и 3.2.

**V. Спровођење стратегије**

5.1. Надлежне институције

5.2. Координација, праћење и извештавање

**VI. Процена финансијских средстава потребних за спровођење стратегије и анализа финансијских ефеката**

# **1. Увод**

## **1.1. Разлози за израду и усвајање Стратегије развоја бициклирања у Републици Србији од 2022 до 2026. године**

Из перспективе саобраћајне политике, бицикл је јефтино, еколошки одрживо превозно средство које смањује саобраћајне гужве, повећава приступачност, смањује потребе за финансијски захтевним одржавањем путне инфраструктуре и решава урбане потребе за површинама за паркирање. Као средство којим се развија физичка кондиција, свакодневна возња је погодна за људе свих животних доби и нивоа кондиције и представља пожељну друштвену активност у коју се може укључити цела породица.

У периоду пораста интересовања за коришћење бицикла (2010-2020), у Републици Србији су предузимане различите мере ради подстицања коришћења бицикла, смањења саобраћајних гужви, развоја привреде, бицикличког спорта, циклотуризма и доприноса заштити јавног здравља и заштити животне средине. Неке од мера обухватају (али не заустављају се на) доношењу и изменама прописа, изградњи бицикличке инфраструктуре, директном подстицању куповине бицикла, едукацији, мотивисању и информисању јавности и привреде са циљем развоја бициклирања у Србији.

Праћењем међународних трендова у области јавних политика, током 2021. године препозната је потреба да се у јавним политикама Републике Србије обезбеде смернице за развој бицикличког саобраћаја, бициклизма, циклотуризма и других начина коришћења бицикла, те се приступило изради Стратегије развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године (даље: Стратегија).

### **Визија**

Република Србија је безбедно, инфраструктурно опремљено, здраво и атрактивно окружење у ком је доминантна култура свакодневног и целогодишњег коришћења бицикла у свим категоријама становништва и привреде.

### **Мисија**

Мисија Републике Србије је иновативан, координиран и проактиван рад на интензивном стварању погодних услова и промовисању могућности за коришћење бицикла у саобраћајне, спортске и привредне сврхе, коришћењем расположивих ресурса, савремених технологија, у складу са стандардима квалитета и безбедности на свим нивоима, у складу са dobrим праксама и примерима развијених земаља.

## 1.2. Коришћени појмови и методологија

Приликом израде Стратегије препозната је потреба за дефинисањем основних појмова и пружање објашњења за њихову употребу, те се у смислу ове стратегије, појмови користе на следећи начин:

1. **Бициклирање** је активност коришћења бицикла као превозног и рекреативног средства, у најопштијем и најсвеобухватнијем смислу;
2. **Бициклизам** је спортска дисциплина, такмичење у вожњи бициклом<sup>1</sup>
3. **Бицикличка инфраструктура** су физички прилагођен простор, просторије, објекти или средства намењена коришћењу бицикла, што обухвата нарочито бицикличку путну инфраструктуру, бицикличка паркиралишта и саобраћајну сигнализацију, полигоне, станице са алатом и слично;
4. **Циклотуризам** је област туризма у којој су циљна група туристи који током путовања користе бицикл или им је сврха путовања коришћење бицикла;
5. **Микро-циклотуризам** је под-област циклотуризма која је фокусирана на путовања на краћим релацијама
6. **Спортска бицикличка инфраструктура** су физички прилагођени простори, просторије, објекти и средства намењени коришћењу бицикла у спортске сврхе, а нарочито велодроми, кружне тркачке стазе, земљане стазе, скакаонице и слично;

Приликом опредељивања за терминологију, препознато је да термином “бициклизам” није могуће обухватити све активности за које се бицикл користи и у исто време направити јасну разлику у односу на спортско коришћење бицикла. Учестало коришћење овог појма да се опишу различите активности бициклиста у јавности може се приписати чињеници да су најактивнији промотери коришћења бицикла деценијама били управо спортски клубови и савези који се баве бициклизмом. Ипак, у Србији је у јавном говору протеклих година забележена активна употреба новог појма<sup>2</sup> и појава других актера који се баве коришћењем бицикла. Изразом “бициклирање” који подразумева активност коришћења бицикла као превозног и рекреативног средства, направљена је јасна разлика у односу на бициклизам као спортску активност. Овакво разликовање у другим језицима није нарочито ново, па се у Низоземској користе изрази *wielersport* (за бициклизам) и *fietsen* (активност вожње бицикла, односно бициклирање). Такође, према ставу Института за српски језик САНУ, не постоји препрека за коришћење оваквог термина. Како је Стратегија окренута ка будућности, са циљем иновације и развоја, усваја се коришћење савременије терминологије којом се отклањају могуће недоумице.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Примарна дефиниција „бициклизма“ у *Речнику српског језика. Речник српског језика*, измењено и поправљено издање, Матица српска, Нови Сад, 2011, стр. 86.

<sup>2</sup> Израз “бициклирање” је званично уведен и у План одрживе урбане мобилности града Шапца 2020-2027

<sup>3</sup> “У речницима и другим стручним лингвистичким приручницима не постоји реч бициклирање, као ни циклотуризам. Међутим, како сте појмовно одредили ове речи, имате аргументе за њихову употребу, тако да вас у том смислу непостојање у изворима не обавезује да их избегнете. Предлажем вам да у самом документу наведете разлику у односу на бициклизам.”- став др Светлане Слијепчевић Бјеливук, научни сарадник, Институт за српски језик САНУ

### 1.3. Подаци о релевантним планским документима и правном оквиру релевантном за Стратегију развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године

Имајући у виду да израда и усвајање стратегије која се односи на коришћење бицикла није посебно законски уређена, правни основ за израду Стратегије развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године представљају првенствено Устав Републике Србије<sup>4</sup>, према коме је у надлежности Републике Србије, између осталог, да уређује и обезбеђује “одрживи развој; систем заштите и унапређења животне средине, заштиту и унапређивање биљног и животињског света”, односно да одређује “режим и безбедност у свим врстама саобраћаја”, те Закон о Влади<sup>5</sup>, према коме: “Декларацијом се изражава став Владе о неком питању” и на крају Закон о планском систему Републике Србије<sup>6</sup>, којим се прописује да Влада усваја документ јавних политика на републичком нивоу, као и чл. 10. и 13. истог закона којима се одређују врста и садржина документа јавне политике тј. Стратегије.

Одредбе које се односе на коришћење бицикла у различите сврхе (у саобраћају, професионалном спорту, туризму, привреди, итд.) налазе се у различитим законима који регулишу посебне области, па је и Стратегија међусекторског карактера.

1. **Закон о безбедности саобраћаја на путевима**<sup>7</sup> је основни пропис који се односи на учешће бициклиста у саобраћају. Законом су дефинисани бицикл као превозно средство, опште и посебне обавезе бициклиста и других учесника према бициклистима у саобраћају, дефиниције и услови употребе бициклистичке инфраструктуре. Из овог закона произилазе подзаконски акти којима су детаљније регулисана питања саобраћајне сигнализације и услови техничке исправности бицикла.
2. **Закон о путевима**<sup>8</sup> је основни пропис који покрива питања од значаја за управљање, изградњу, реконструкцију, заштиту и одржавање јавних путева, укључујући и бициклистичке стазе.
3. **Закон о спорту**<sup>9</sup> уређује бројна питања у области спорта, а нарочито општи интерес и потребе грађана, норме у погледу спортских објеката и др. питања од значаја за спорт, укључујући и бициклизам.
4. **Закон о туризму**<sup>10</sup> уређује питања од значаја за развој и унапређење туризма, те препознаје бициклистичке стазе као део туристичке инфраструктуре.

<sup>4</sup> Чл. 9 и 13, Устав Републике Србије, ("Сл. гласник РС", бр. 98/2006 и 115/2021)

<sup>5</sup> Закон о Влади (Сл. гласник РС, бр. 55/2005, 71/2005 - испр., 101/2007, 65/2008, 16/2011, 68/2012 - одлука УС, 72/2012, 7/2014 - одлука УС, 44/2014 и 30/2018 - др. закон)

<sup>6</sup> Чл. 38, ст. 1, Закон о планском систему (Сл. гласник РС, бр. 30/18)

<sup>7</sup> Закон о безбедности саобраћаја на путевима (Сл. гласник РС, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон)

<sup>8</sup> Закон о путевима (Сл. гласник РС, бр. 41/2018 и 95/2018)

<sup>9</sup> Закон о спорту (Сл. гласник РС, бр. 10/2016)

<sup>10</sup> Закон о туризму (Сл. гласник РС, бр. 17/2019)

5. **Закон о железници**<sup>11</sup> уређује питања од значаја за развој и функционисање железнице, укључујући транспорт бицикала приликом превоза путника.
6. **Закон о безбедности у железничком саобраћају**<sup>12</sup> уређује безбедно и неометано одвијање железничког саобраћаја, укључујући и услове за укрштање пруге и бицикличке стазе, односно безбедан прелазак бициклиста преко путних прелаза.
7. **Закон о становању и одржавању зграда**<sup>13</sup> уређује питања становања и одржавања стамбених зграда, коришћење заједничких и посебних делова зграде, односно друга питања од значаја за становање, те у свом садржају као заједничке просторије препознаје и бицикларнице, односно заједничке просторије намењене одлагању бицикала.

Поред ових, низ других закона и подзаконских аката у различитим областима посредно утиче на пријемчивост и могућности коришћења бицикла у Републици Србији.

Изради Стратегије развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године приступило се по иницијативи великог броја заинтересованих појединаца и група, првенствено из сфере организација цивилног друштва, предвођених „Дунавским центром за компетенцију“ из Београда у оквиру „Транснационалног програма Дунав“ који финансира Европска унија. Стратегија у области бициклизма се у Републици Србији доноси први пут, те нема сличних стратегија које су постојале и чији је период реализације истекао.

Имајући у виду да се стратегија у области бициклирања доноси први пут, веома је важно подвући њену компатибилност са постојећим стратешким документима на нивоу Републике Србије, Европе и света и њену усклађеност са Законом о планском систему Републике Србије<sup>14</sup>.

Поред важећег законодавства, важно је поменути и планске документе Републике Србије<sup>15</sup> са чијим циљевима је усклађена Стратегија развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године:

1. **Национална стратегија одрживог развоја**<sup>16</sup> осим што предвиђа „смањење загађења на ниво који могу да издрже чиниоци животне средине“<sup>17</sup> кроз „инвестирање у смањење загађења животне средине“<sup>18</sup> и што препознаје „физичку неактивност“ као фактор ризика, те у складу са тим дефинише „смањење морбидитета... од најдоминантнијих хроничних незаразних болести (болести крвотока... дијабетеса)“, као стратешки циљ у области јавног здравља, такође експлицитно предвиђа меру „демонстрације здравог живота и система

---

<sup>11</sup> Закон о железници (Сл. гласник РС, бр. 41/2018)

<sup>12</sup> Закон о безбедности у железничком саобраћају (Сл. гласник РС, бр. 41/2018)

<sup>13</sup> Закон о становању и одржавању зграда (Сл. гласник РС, бр.104/2016 и 9/2020 - др. закон)

<sup>14</sup> „Закон о планском систему Републике Србије“ (Сл. гласник РС, бр. 30/2018)

<sup>15</sup> Плански документи обухватају стратегије и програме које се тренутно реализују, као и стратегије и програме које су реализоване у скорој прошлости и чије се иновирани верзије могу очекивати у скорој будућности, тј. стратегије и програме за области у којима тренутно не постоје важећи плански документи, а које су од виталног значаја за област бициклизма (безбедност саобраћаја, заштита животне средине, спорт, итд.)

<sup>16</sup> *Национална стратегија одрживог развоја*, Влада Републике Србије

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*



одрживе потрошње коришћењем ефикаснијег, економичнијег и чистијег превоза (... бицикли уместо приватних аутомобила)<sup>19</sup>.

2. **Стратегија развоја туризма Републике Србије за период 2016. – 2025.**<sup>20</sup> препознаје бициклизам као туристички производ у категорији „Спорт и авантура“<sup>21</sup> који је потребно развијати. Додатно, ова важећа стратегија препознаје економски потенцијал искоришћавања „бициклических трансверзала које пролазе кроз Републику Србију“<sup>22</sup>, приоритизује „изградњу и уређење бициклических стаза“ у туристичким дестинацијама<sup>23</sup>, итд.;
3. **Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године**<sup>24</sup> која идентификује проблеме недовољне развијености бициклическог саобраћаја, „немогућност провлачења бициклических стаза“<sup>25</sup>, „недостатак или недовољан капацитет... инфраструктуре за пешаке, бициклисте и мирујући саобраћај“<sup>26</sup> у оквиру области Саобраћаја и технике инфраструктуре у урбаним насељима у Републици Србији;
4. **Стратегија јавног здравља у Републици Србији 2018. – 2026. године**<sup>27</sup> која као Специфични циљ 4.1.2. предвиђа „Унапређење исхране и физичке активности становништва Републике Србије“<sup>28</sup>;
5. **Стратегија за превенцију и контролу хроничних незаразних болести**<sup>29</sup> која као један од водећих фактора ризика за настанак ХНБ препознаје и физичку неактивност, будући да је „више од две трећине одраслог становништва у Републици Србији физички неактивно у слободно време (67,7%)“<sup>30</sup>.
6. **Национални програм заштите животне средине**<sup>31</sup> који као континуирани циљ предвиђа „смањење емисија из сектора... транспорта“<sup>32</sup> и „смањење емисија буке од саобраћаја“<sup>33</sup>. Иако континуирани циљеви Националног програма заштите животне средине обухватају активности до 2019. године, нема сумње да ће и будуће активности на плану заштите животне средине на нивоу Републике Србије још више адресирати проблем загађења животне средине од стране моторних возила;
7. **Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године**<sup>34</sup> која је препознала бициклисте као једну од најризичнијих група учесника у саобраћају и у „кључним областима рада“

---

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> „Стратегија развоја туризма Републике Србије за период 2016. – 2025. (Сл. гласник РС, бр. 98/2016)

<sup>21</sup> *Ibid.* стр. 50.

<sup>22</sup> *Ibid.* стр. 80.

<sup>23</sup> *Ibid.* стр. 57.

<sup>24</sup> „Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године“ (Сл. гласник РС, 47/2019)

<sup>25</sup> *Ibid.* стр. 13.

<sup>26</sup> *Ibid.* стр. 16.

<sup>27</sup> „Стратегија јавног здравља у Републици Србији 2018. – 2026. године“ (Сл. гласник РС, 61/2018)

<sup>28</sup> *Ibid.* стр. 8.

<sup>29</sup> „Стратегија за превенцију и контролу хроничних незаразних болести“ (Сл. гласник РС, 22/2009)

<sup>30</sup> *Ibid.* стр. 52.

<sup>31</sup> *Национални програм заштите животне средине*

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> „Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године.

(потпоглавље 5.4.4), предвиђа промовисање њиховог безбедног учешћа у саобраћају<sup>35</sup>. Стратегија препознаје проблем „недостатка саобраћајних површина за кретање рањивих учесника (пешаци и бициклисти)<sup>36</sup> и у складу са тим указује на потребну меру, тј. „дизајнирање профила пута узимајући у обзир потребе пешака и бициклиста“<sup>37</sup>;

8. **Стратегија развоја спорта у Републици Србији за период од 2014 – 2018. године**<sup>38</sup> препознаје бициклизам не само као рекреативни, врхунски и олимпијски спорт, већ и као један од ретких спортова који су заступљени у Параолимпијском комитету Србије<sup>39</sup>. Стога, стратегија у оквиру Општег циља повећања обухвата бављења грађана спортом кроз развој и унапређење спортске рекреације (Општи циљ 7.2.)<sup>40</sup>, прецизније у оквиру посебног циља побољшања материјално-техничких услова у циљу доступности свим грађанима да се баве спортом (Посебан циљ 7.2.1.2.)<sup>41</sup> као континуирану меру предвиђа „Изградњу стаза за бицикле...“<sup>42</sup>.

Стратегија развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године такође је усклађена са препорукама и циљевима кључних стратешких докумената на међународном и европском нивоу, и то нарочито са:

1. **Агендом 2030 Уједињених нација**<sup>43</sup> која је усвојена Резолуцијом *A/RES/70/1* 2015. године, и која представља универзалну стратегију која подразумева мобилизацију свих ресурса од стране држава потписница<sup>44</sup> у циљу остваривања дефинисаних циљева до 2030. године. Република Србија преузела је обавезу да своје политике усклади са циљевима дефинисаним у Агенди 2030. Стратегија развоја бициклирања у Републици Србији од 2022. до 2026. године је директно и експлицитно усмерена ка реализацији три од 17 тежишних циљева одрживог развоја дефинисаних Агендом 2030:

а) *Циљ 3 – „Добро здравље“* – који претпоставља „осигуравање здравог живота и промоцију благостања у свим старосним категоријама“<sup>45</sup>, док кроз *Циљ 3.4* предвиђа „смањење смртности од незаразних болести и промоцију менталног здравља“;

---

<sup>35</sup> *Ibid.* стр. 39.

<sup>36</sup> *Ibid.* стр. 33.

<sup>37</sup> *Ibid.* стр. 17.

<sup>38</sup> „Стратегија развоја спорта у Републици Србији за период од 2014-2018. године“ (*Сл. гласник РС*, 1/2015)

<sup>39</sup> *Ibid.* стр. 9.

<sup>40</sup> *Ibid.* стр. 26

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> Агенда Уједињених нација за одржив развој до 2030. године – *A/RES/70/1*

<sup>44</sup> Влада Републике Србије, Републички секретаријат за јавне политике, *Србија и Агенда 2030: мапирање националног стратешког оквира у односу на циљеве одрживог развоја*

<sup>45</sup> UN, *Sustainable Development Goals – 3 Good Health and Well-Being.* <https://www.un.org/sustainabledevelopment/health/>

б) *Циљ 11* – „Одрживи градови и заједнице“ – који у *Циљ 11.2* експлицитно предвиђа стварање „приступачних и одрживих транспортних система“<sup>46</sup> у градовима и заједницама као и повећање безбедности на путевима;

в) *Циљ 13* - „Климатске промене“ – који прописује борбу против климатских промена која подразумева, између осталог, и борбу против загађења ваздуха.

2. **Бициклическа стратегија ЕУ**<sup>47</sup> из јуна 2017. године међу постављеним циљевима предвиђа изградњу и унапређење бициклическе инфраструктуре у оквиру *Еуровело* рута<sup>48</sup> које пролазе и кроз Републику Србију;
3. **Бела књига Европске комисије „Путоказ за јединствено европско транспортно подручје – према конкурентивном и ресурс-ефикасном транспортном систему“**<sup>49</sup> циљевима предвиђа коришћење бицикла као кључни инструмент смањења емисије CO<sub>2</sub> гасова и заштите чисте урбане средине, као и стратешког документа ЕУ из 2020. године, „**Стратегија одрживе и паметне мобилности – европски транспорт на правом путу за будућност**“<sup>50</sup>.
4. **Пан-Европски мастер план за промоцију бициклизма**<sup>51</sup> истиче значај државних бициклических планова и стратегија који својим циљевима и препорукама уважавају карактеристике појединачних земаља, те указује на улогу државних власти у координацији, мониторингу и осавремењавању имплементације плана, односно укључују све релевантне учеснике процеса у реализацији на регионалним и локалним нивоима.
5. **Дунавски бициклически планови: Смернице за припрему државног бициклическог плана**<sup>52</sup> нуди смернице за израду националних бициклических планова, програма и стратегија, предложене процедуре за имплементацију, улогу ових докумената у законодавствима и јавним политикама и примере добре праксе.
6. Препоруке **Генералне стратегије за национални ниво**<sup>53</sup>.

---

<sup>46</sup> UN, *Sustainable Development Goals – 11 Sustainable Cities and Communities*.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>

<sup>47</sup> *EU Cycling Strategy: Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030*.

<sup>48</sup> *Ibid.* стр. 49-51.

<sup>49</sup> *White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, European Commission, Brussels, COM (2011) 144 final, 28. 3. 2011.

<sup>50</sup> *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*, European Commission, Brussels, COM (2020) 789 final, 9. 12. 2020.

<sup>51</sup> *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*

<sup>52</sup> Interreg Danube Transnational Programme, [Danube Cycling Plans: Guidelines on how to set up a national cycling plan](#).

<sup>53</sup> Central MeetBike, *General Strategy for National Level*.

## 2. Опис постојећег стања

### 2.1. Историјски и друштвени контекст коришћења бицикла у Србији

На данашњој територији Републике Србије, бицикл се у значајнијој мери појављује осамдесетих година 19. века. У том периоду оснивају се велосипедска друштва и бициклически клубови у Суботици, Београду и Новом Саду, сврставајући тиме бициклизам у три најстарија званична спорта. У овом периоду се одржавају прве бициклическе трке, гради се први велодром у Новом Саду, а у војсци Србије је забележено увођење велосипедског одељења у саставу инжењерске дивизије 1893. године.

Иако циклотуризам крајем 19. века није постојао, вредно је поменути тадашња међународна путовања бициклом по Европи познатог српског вајара Ђорђа Јовановића. Прве специјализоване трговине бицикала и делове за бицикле појављују се уочи Првог светског рата. У периоду између два светска рата с обзиром на бројност, локални прописи све детаљније регулишу учешће бициклиста у јавном саобраћају.<sup>54</sup>

После Другог светског рата бицикл је био популарно превозно средство и забележено је да је у време укидања обавезне регистрације бицикала 1952. године у Новом Саду било регистровано 13.000 бицикала, односно на сваких пет становника је долазио по један бицикл.<sup>55</sup>

Следећих деценија популарност бицикла у Србији је променљива. На пад популарности бицикла у градовима после Другог светског рата утичу интензивна моторизација и привредни развој, док поновну популарност бицикл стиче у периодима енергетске кризе и рецесије, нарочито после 1970. године. У овом периоду, граде се прве савремене бициклическе стазе у Србији. Овај тренд је у складу са светским - у том периоду бицикл је популарно превозно средство како у европским земљама, тако и у САД. Почетак 21. века, бицикл у Србији бележи пад популарности - укидање санкција, раст животног стандарда, обнова и развој путне инфраструктуре окренули су становништво ка новом циклусу моторизације, те и број регистрованих моторних возила расте. Прва економска криза 2007. године успорава тренд моторизације, те након 2010. године популарност бицикла почиње поново да расте, нарочито у равничарским деловима Србије.

У периоду 2015-2022. расте број свакодневних бициклиста. Слобода кретања и повећана приступачност у урбаним срединама, економичност набавке и коришћења, једноставно решавање паркирања бицикла и заштита личног здравља у време пандемије коронавируса, неки су од разлога растуће популарности у урбаним срединама. Расте популарност електричних бицикала, са којима узбрдице, дуже дистанце и већи терети, представљају мањи изазов за бициклисте, па је бицикл све популарнији и мимо равничарских крајева. У овом периоду бицикл је препознат и у привреди, па је коришћење бицикла имплементирано у различите доставне службе. 2021. године се по

<sup>54</sup> Наредба 23100 од 15. јула 1940. године - Саобраћајни прописи за град Нови Сад, 1940.

<sup>55</sup> Прича о бициклу - Велимир Вукмановић, 2000.

први пут се јавно подстиче куповина бицикала, доделом подстицаја за куповину бицикала у више градова.

Војни конфликт у Републици Украјини, поскупљење гаса и нафте и њихова потенцијална несташица, указали су на зависност саобраћаја од фосилних горива и потребу за решавање кретања становништва на други начин којим се мобилност становништва, без обзира на несташице енергената, неће доводити у питање.

## 2.2. Заступљеност бициклиста у саобраћају

Евидентирање учешћа бициклиста у саобраћају се врши спорадично и углавном у већим урбаним срединама.

Заступљеност бициклиста у саобраћају варира у градовима Србије у зависности од различитих фактора: рељефа и дистанце која се прелази приликом путовања, стања путне инфраструктуре, перципиране безбедности у саобраћају, могућности безбедног и лаког одлагања бицикла, односно свеукупног искуства и перципираних бенефита који се остварују коришћењем бицикла. На заступљеност бициклиста и начин учешћа у саобраћају могу утицати и привредна развијеност (нпр. достава коришћењем бицикла, циклотуризам), неразвијеност (економска приуштивост бицикла), припадност одређеној старосној групи. Међу најзначајнијим факторима који позитивно утичу на присуство бициклиста у саобраћају су: добро стање путне инфраструктуре и општа безбедност бицикла и бициклисте, директне, безбедне и удобне руте између полазишта и дестинације и стварање позитивног става према вожњи бицикла кроз медије и директну подршку набавци бицикла. Како Србија спада у земље које имају више од 4 месеца годишње са температуром преко 15° целзијуса, климатски услови за вожњу бицикла се сматрају повољним.<sup>56</sup>

Важно је напоменути да је установљено да се, осим доприноса доменима јавног здравља, привреде, заштите животне средине, повећањем бројности бициклиста значајно доприноси и безбедности саобраћаја.<sup>57</sup>

Према доступним подацима, у граду Београду, учешће бициклиста је испод 1% и углавном се остварује у рекреативне сврхе, односно привредне (достава и туризам). У граду Новом Саду је 2019. проценат бициклиста у саобраћају износио 9%, уз тренд раста.<sup>58</sup> За град Ниш процењено учешће у саобраћају варира од 1-3%<sup>59</sup> и препознаје се позитиван тренд за бицикле и електричне тротинете.<sup>60</sup> Град Крушевац има учешће од око 3% бициклиста у саобраћају, са стратешким циљем од 7%, до 2030. године.<sup>61</sup> Град Краљево има процењену заступљеност од 5%, град Шабац чак 16%, итд.

У сваком смислу могло би се рећи да је, изузев града Београда, коришћење бицикла релативно популарно и да локалне самоуправе декларативно препознају потенцијал већег учешћа бицикала у саобраћају, туристички и привредни потенцијал и

<sup>56</sup> [Анализа ставова корисника о употреби бициклистичког саобраћаја](#), Т. Тимић ет ал, 2020.

<sup>57</sup> Европска федерација бициклиста, “Безбедност у бројевима” - [Safety In Numbers | ECF](#)

<sup>58</sup> Смарт план развоја саобраћаја у Новом Саду, Факултет техничких наука, 2018.

<sup>59</sup> Допис од 8.5.2018, Град Ниш, ГУ, Секретаријат за ком. делатности, енергетику и саобраћај

<sup>60</sup> Нацрт Плана развоја града Ниша за период 2021-2027, Град Ниш

<sup>61</sup> План одрживе урбане мобилности 2017-2030, Град Крушевац

да постоји стабилан тренд повећања заступљености бициклиста у саобраћају у тренутку израде Стратегије.

## **2.3. Бициклисти у важећим прописима и политикама**

У тренутку писања стратегије, за највећи број бициклиста у Републици Србији, најзначајнији пропис је Закон о безбедности саобраћаја на путевима, који одређује услове учешћа у саобраћају. Закон је ступио на снагу 2009. године, уносећи мали број суштинских измена за бициклисте у односу на претходно законодавство. У тренутку писања стратегије, поред бицикла, у жижи јавности налазе се и електрични бицикли и електрични тротинети чије коришћење законодавац није јасно и недвосмислено уредио. У домену саобраћајне сигнализације и правила саобраћаја, важеће законодавство не прати најбоље праксе и савремене трендове у потпуности.

Иако важеће законодавство не препознаје посебне финансијске олакшице или подстицаје за запослене или шире категорије становништва са циљем подстицаја коришћења бицикла, поједине локалне самоуправе (Нови Сад, Београд, Зрењанин) су покренуле иницијативе доделе финансијских подстицаја локалном становништву, са циљем набавке нових бицикала.

Полазне вредности и стања, средњерочни и дугорочни планови локалних самоуправа у односу на бициклисте углавном су видљиви у плановима урбане мобилности, локалним развојним стратегијама и акционим плановима, те просторним плановима.

## **2.4. Стање инфраструктуре и услови учешћа бициклиста у саобраћају**

На територији Србије, бициклистичка инфраструктура је хетерогена по квалитету и квантитету. Ако се изузму Нови Сад и Београд, ретка су насељена места која имају више од 10 километара бициклистичких стаза или су повезана међумесним бициклистичким стазама. Нови Сад има нешто више од 100 километара бициклистичких стаза, које се углавном простиру на бачкој страни града. У вишестамбеним зградама постоје “бициклане” (бицикларнице, оставе за бицикле), неке од најпосећенијих дестинација имају већи број паркинга за бицикле у непосредној близини. Град поседује систем за рентирање бицикала којим управља ЈП “Паркинг сервис” и у граду послују намање 3 бициклистичке доставне службе. У граду функционише више бициклистичких клубова и удружења, а од спортске инфраструктуре, вредно је поменути изградњу два земљана полигона (тзв. pump track) у граду и један ван града. У периоду од 2021-2022. град је доделио 3.600 подстицаја за куповину нових бицикала становницима града. У тренутку писања стратегије, у најави су изградња пешачко-бициклистичког моста и повезивање приградских насеља са градом бициклистичким стазама.

На територији града Београда, постоји 95 километара бициклических стаза и 7 километара бициклических трака. У смислу рекреације, фокус кретања београдских бициклиста је на обалама река. Јужним и југоисточним делом Београда, услед брдовитог рељефа, популарно је коришћење електричних бицикала. Према расположивим подацима, град Београд има мрежу од 102 км бициклических стаза и трака, а његовом територијом пролази 100 км бициклических рута Еуровело 6 и Еуровело 11. Највећи део мреже бициклических стаза и трака налази се на територији градске општине Нови Београд, чији је рељеф раван.<sup>62</sup> На територији града Ниша, дужина бициклических стаза је око 10 км и наводи се да су лоше и неприступачне.<sup>63</sup> На територији града Крушевца постоји око 4 км бициклических стаза и 1.850 метара бициклических трака. На територији града Шапца, постоји око 14 км бициклических стаза.<sup>64</sup>

Стазе и мреже бициклических стаза су грађене у деоницама, спрам могућности. Различите су ширине, смера, стања и не одржавају се у зимском периоду. Међумесна бициклическа путна инфраструктура је спорадична, присутна углавном у Војводини. Дугорочно, локалне заједнице препознају вредност међумесног повезивања бициклическим стазама, како из туристичких разлога, тако из саобраћајних и спортских.

## 2.5. Коришћење бицикла у привреди и јавним службама

У Београду, Новом Саду и Нишу, присутне су независне доставне службе које доставу робе врше искључиво бициклима или у својим флотама имају бицикле. Поред тога, сезонски продавци врше уличну продају на посебно прерађеним теретним бициклима. У Србији поред произвођача који у већим серијама склапају од увозних делова бицикле и пласирају их на домаћем тржишту, оперишу и мањи, занатски произвођачи, који праве бицикле посебне намене, додатке за бицикле или врше прераду бицикала. У тренутку писања стратегије, не постоји посебна системска подршка послодаваца или државе запосленима који за одлазак на посао користе бицикл.

Када су у питању јавне службе, бицикле користе ЈП Пошта Србије са циљем брже и лакше доставе локалних пошиљки и Министарство унутрашњих послова у Београду и Новом Саду у летњем периоду, са циљем чувања јавног реда и мира.

## 2.6. Циклотуризам у Републици Србији

Циклотуризам можемо поделити у три основна модалитета, према дистанци и времену које је бициклиста спреман да уложи у путовање: путовање на великим, средњим и малим дистанцама. Велике дистанце подразумевају вишедневна или вишенедељна путовања, са великом километражом и ноћењима и неретко се ради о међународним путовањима или путовањем територијом државе у већем обиму. Путовања средњег обима подразумевају међумесна или погранична путовања, за која нису потребне посебне припреме и која најчешће не трају дуже од неколико дана. На

<sup>62</sup> План одрживе урбане мобилности, Град Београд, Секретаријат за саобраћај, 2020.

<sup>63</sup> Нацрт Плана развоја града Ниша за период 2021-2027, Град Ниш

<sup>64</sup> ПОУМ 2020-2027, Град Шабац

крају, краћа путовања подразумевају локалне туре или једнодневне излете и ова врста путовања је најдоступнија становништву у смислу минималних потреба за кондицијом, наменском опремом, вештинама, итд.

У Републици Србији налазе туристички садржај чине локалне знаменитости и садржаји природе, али је од значаја и садржај заснован на појединачним догађајима за које се или користи бицикл (спортски и рекреативни догађаји) или на које се ефикасно може доћи бициклом. С обзиром на рељеф, све већу популарност доживљавају електрични бицикли у брдско-планинским пределима.

У оквиру туристичке понуде, у појединим градовима водичи на бициклима пружају услуге туристичког вођења кроз град.

Кроз Републику Србију пролазе три паневропска бициклистичка коридора: Еуровело 6, 11 и 13. Рута Еуровело 11 ће у будућности повезивати крајњи север Европе са Грчком, преко Републике Србије. Ова инфраструктура је предмет интересовања и локалних самоуправа као и програма преко-граничне сарадње.

- ЕВ 6: Пројектна документација за постављање сигнализације је урађена у периоду од 2006 - 2010. године и туристичка сигнализација је постављена дуж целе бициклистичке руте. Израду документације и постављање на подручју АП Војводине је финансирала Покрајина и у то време ГТЗ, а на подручју Србије је то све урадило министарство надлежно за послове туризма;
- ЕВ 13: Пројектна документација за постављање сигнализације је урађена 2013. године и туристичка сигнализација је постављена дуж целе бициклистичке руте. Израду документације и постављање сигнализације на подручју АП Војводине, као и на подручју Србије је финансирало министарство надлежно за послове туризма;
- ЕВ 11: Пројектна документација за постављање сигнализације је урађена у периоду од 2018 - 2020. године и туристичка сигнализација је постављена на делу бициклистичке руте кроз АП Војводину. Поред саобраћајног пројекта за постављање туристичке сигнализације израђени су и Елаборати о трасирању ових рута у којима су разматране алтернативе и где је одређена траса предметне руте. Израду документације и постављање на подручју АП Војводине је финансирала Покрајина. Саобраћајни пројекат и пратећи елаборат за подручје Србије је финансирало министарство надлежно за послове туризма (сигнализација још увек није постављена на подручју Србије).





ЕуроВело руте. Извор: <https://en.eurovelo.com>

У Нацрту новог Просторног плана Републике Србије од 2021. до 2035. године (чије се усвајање ускоро очекује) налазе се све бицикличке Еуровело руте које пролазе кроз Србију. На странама 284-285 дат је детаљан преглед ових рута. Просторни развој бицикличког саобраћаја и мреже бицикличких стаза засниваће се на активностима на коридорима бицикличких стаза (који садрже главну и алтернативне руте) на територији Републике Србије и то промотивне и привредне активности. Планиран је основним правцем север-југ са бочним везама и системом центара развоја циклотуризма у циљу остваривања међудржавне сарадње (у склопу европске мреже бицикличких рута – *Еуровело*, и то:

- *Еуровело* 6: Бачки Брег (Граница са Републиком Мађарском) – Сомбор – Апатин – Богојево – Бачка Паланка – Нови Сад – Београд – Панчево – Ковин – Стара Паланка, крак према Републици Румунији: Стара Паланка – Бела Црква – Калуђерово (граница са Републиком Румунијом), крак према Републици Бугарској: Стара Паланка – Рам – Велико Градиште – Голубац – Доњи Милановац – Кладово – Неготин – Мокрање (граница са Републиком Бугарском);
- *Еуровело* 11: Хоргош (граница са Републиком Мађарском) – Сента – Нови Бечеј – Зрењанин – Београд – Панчево – наставак планираном рутом *Еуровело* 6 – Смедерево – Пожаревац – Свилајнац – Деспотовац – Ћуприја – Алексинац – Ниш – Лесковац – Врање - Прохор Пчињски (граница са Републиком Северном Македонијом);
- *Еуровело* 13: Келебија (граница са Републиком Мађарском) – Суботица – Бачки Виногради (граница са Републиком Мађарском), Тала (граница са Републиком Мађарском) – Нови Кнежевац – Кикинда – Српска Црња (граница са Републиком Румунијом), Ватин (граница са Републиком Румунијом) – Вршац – Бела Црква – наставак планираном рутом *Еуровело* 6

до Мокрања – Зајечар – Књажевац – Пирот – Димитровград – Градина (граница са Републиком Бугарском);

- Потенцијална рута која би повезала постојеће руте *Еуровело* 6 и 11 са рутом *Еуровело* 8, трасом Београд – Обреновац – Лајковац – Чачак – Пожега – Ужице – Вишеград – Сарајево – Коњиц – Мостар – Габела – Хум – Билећа – Никшић – Подгорица;
- Планирана „Савска рута”: Београд – Бољевци – Купиново – Прово – Шабац – Сремска Митровица – Засавица – Бадовинци (правац према Босни и Херцеговини и Хрватској);
- Планирана бицикличка стаза од Београда до Новог Сада;
- Као посебан аспект дефинисан је развој саобраћаја у градовима који стратешки подразумева стимулисање еколошки прихватљивих система (превозна средства на електро погон, пешачење, употреба бицикала и сл.), фаворизовање јавног превоза путника уз увођење напредних технологија у надзору, контроли и управљању.<sup>65</sup>

## 2.7. Показатељи безбедности бициклиста у саобраћају

Најдокументованије информације о бициклистима у Србији односе се на податке у области безбедности. Извештаји Агенције за безбедност саобраћаја, на основу статистике Министарства унутрашњих послова, покривају трендове у домену безбедности саобраћаја.

Бициклисти, уз пешаке, спадају у рањиву групу учесника у саобраћају. Према последњем доступном статистичком извештају Агенције за безбедност саобраћаја, бициклисти старији од 65 година спадају у најугроженију групу бициклиста - са готово 37% учешћа ове групе међу погинулима, ово је група бициклиста на коју у превентивним активностима треба обраћати посебну пажњу.<sup>66</sup>

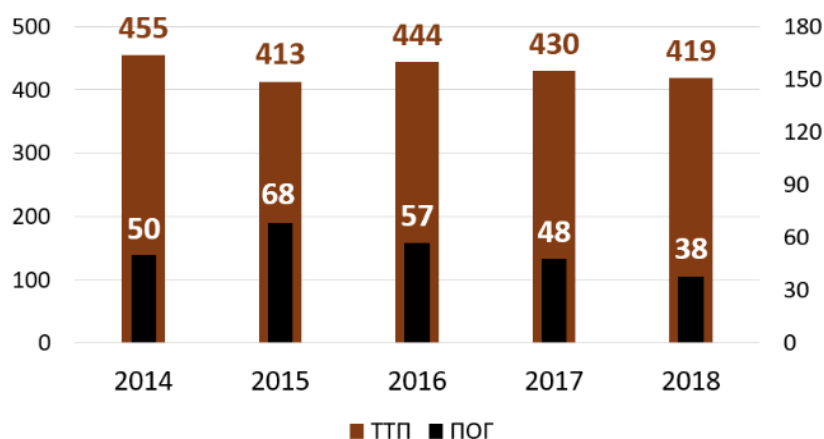
Према истом извештају, деца бициклисти чине око 16% укупно повређене деце у саобраћајним незгодама, као и 8% младих. Ове показатеље треба узети са дозом резерве, јер нису повезани са процентом учешћа бициклиста у саобраћају или пређеном

---

<sup>65</sup> Нацрту новог ПРОСТОРОНОГ ПЛАНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ од 2021. до 2035, 11.11. 2021, доступно на: <https://www.mgsi.gov.rs/cir/dokumenti/javni-uvvid-u-nacrt-prostornog-plana-republike-srbije-od-2021-do-2035-godine-i-izveshtaj-o>

<sup>66</sup> Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2020. годину, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије

Број погинулих и тешко повређених БИЦИКЛИСТА у саобраћајним незгодама, у периоду 2014-2018. година



километражом.

## 2.5. Анализа стејкхолдера

У домену *безбедности бицикличког саобраћаја*, као значајни стејкхолдери препознати су: министарства надлежна за унутрашње послове, послове грађевине и саобраћаја, односно локалне самоуправе, те министарство надлежно за питања просвете. Као додатни стејкхолдери препознати су Агенција за безбедност саобраћаја, струковне организације, научне и високошколске институције, привредни субјекти који се баве пројектовањем, изградњом и одржавањем путне инфраструктуре и производњом, прерадом, поправком и продајом бицикала, и пословима доставе коришћењем бицикала, те удружења и организације које се баве темом безбедности саобраћаја, саобраћаја и нарочито бицикличког саобраћаја.

У домену *бицикличке инфраструктуре*, као значајни стејкхолдери препознати су: министарства надлежна за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру, спорт и омладину, животну средину, министарство за бригу о селу, и послове у области туризма. Као додатни стејкхолдери препознати су привредни субјекти који се баве пројектовањем, изградњом и одржавањем путне и паркинг инфраструктуре, спортске и туристичке организације, удружења и организације које се баве темом саобраћаја и нарочито бицикличког саобраћаја.

У домену *развоја бициклизма*, као значајни стејкхолдери препознати су министарства надлежна за питања спорта и омладине, за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру, за послове туризма, те министарство здравља. Као додатни стејкхолдери препознати су тематски бициклички савези, клубови и сродне организације, привредни субјекти који се баве изградњом и продајом бицикала и бицикличке опреме, основне и средње школе и јединице локалне самоуправе.

У домену *циклотуризма*, као значајни стејкхолдери препознати су: министарства надлежна за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру, министарство за бригу о селу, министарство надлежно за област заштите животне средине, министарство надлежно за послове туризма, министарство за бригу о породици и демографију. На ширем нивоу, значајан стејкхолдер су јединице локалне самоуправе. Како се циклотуризам неретко

организује у природи, као стејкхолдери се могу појавити и организације и субјекти које се баве категоризацијом и заштитом животне средине и природних добара, планирањем, имплементацијом и промоцијом локалних, националних и међународних бициклических рута у Србији, привредни субјекти у области спорта и угоститељства. Додатно, као стејкхолдер се могу појавити и привредни субјекти који се баве технолошким иновацијама везаним за туризам или коришћење бицикла и железници, у домену адаптације старих пруга у зелене бициклическе стазе.

Заједнички стејкхолдер у свим областима су медији, те привредни субјекти или организације цивилног друштва које се баве бициклирањем у било којој форми - саобраћаја, спорта или привреде.

## 3. Утврђивање проблема

### 3.1 Синтезна SWOT анализа

Синтезна SWOT анализа представља резултат контекстуалне анализе добијене укрштањем различитих докумената јавних политика, на основу доприноса учесника тематских округлих столова и коментара чланова експертске групе за израду стратегије, чиме се добија увид у препознатим снагама, слабостима, шансама и претњама по бициклирање у Србији.

Снаге (предности)	Слабости (недостаци)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Постојање локалних докумената јавних политика који пружају почетне податке и смернице</li> <li>- Умерено-континентална клима</li> <li>- Делимична интермодалност: почетни ниво комбиновања јавног превоза и бицикла</li> <li>- Природне и културно-уметничке атракције</li> <li>- У највећем делу Србије ваздух је квалитетан или незнатно загађен</li> <li>- Бицикл је приуштив и доступан свакоме</li> <li>- Бицикл се све више користи у привредне сврхе</li> <li>- Постојање Еуровело рута</li> <li>- Видљиви бициклически догађаји за спортске и свакодневне бицикliste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Недостатак међусобне координације различитих стејкхолдера</li> <li>- Недостатак релевантних података</li> <li>- Недовољна транспарентност процеса формирања јавних политика које се односе на бицикliste</li> <li>- Недовољно и повремено улагање у јавне кампање усмерене ка бицикlistима и поводом бициклирања</li> <li>- Перцепција искључиво сезонског коришћења бицикла</li> <li>- Спор развоја система дељења бицикала и лош квалитет</li> <li>- Регулатива је застарела и</li> </ul>

- Млади и родитељи са децом су заинтересовани за коришћење бицикла
- Иновације и осавремењавање бициклическог саобраћаја и бицикала у привреди
- Тежња да се ради на унапређењу постојеће инфраструктуре
- Добра погранична циклотористичка повезаност
- Постојање различитих индикатора којима се могу пратити почетна стања и трендови
- Директни подстицаји јединица локалне самоуправе за набавку бицикала
- Тачке сарадње различитих актера на унапређењу бициклирања
- Искуство и сарадња на међународним пројектима
- Присуство различитих актера у међународним бициклическим организацијама

- недовољно прилагођена бициклическим
- Недостатак адекватне и добро повезане бициклическе инфраструктуре
- Мали проценат решених крађа бицикала
- Недостатак капацитета за паркирање на кључним местима (стамбене зграде, стамбено-пословни и пословни објекти)
- Недовољно коришћење бицикала у јавним службама
- Недовољна приступачност бициклическог саобраћаја за децу испод 12 година
- Недовољно брендирање бициклических тура од стране јединица локалне самоуправе и туристичких организација
- Конфликтне и нејасне поруке у кампањама намењеним бициклическим или поводом бициклирања
- Недостатак спортске бициклическе инфраструктуре неопходне за развој различитих дисциплина
- Загађен ваздух у највећим насељима у Србији која би имала највећу корист од веће заступљености бицикла у свакодневним активностима
- Недостатак стручних капацитета за циклоторизам
- Послодавци не подстичу долазак на посао бициклом финансијски
- Недовољно промовисање коришћења теретних бицикала
- Недостатак сталних стручних капацитета у развоју бициклирања
- Одвраћање бициклических и потенцијалних бициклических од коришћења бицикла промоцијом заштитне опреме
- Стварање лажног осећаја безбедности у јавности и компензација ризика код бициклических који користе заштитну

	<p>опрему</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Недостатак информација и подршке на терену за циклотуристе</li> <li>- Стање инфраструктуре на Еуровело рутама које је испод потребних стандарда</li> <li>- Неуједначени и неразвијени системи директних подстицаја за куповину бицикала по градовима</li> <li>- Спорадичан рад са старијим бициклистима као најугроженијом старосном групом</li> <li>- Непостојање узора за бициклирање</li> <li>- Развој бицикличке инфраструктуре последица личне иницијативе доносилаца одлука, уместо систематског приступа</li> <li>- Перцепција коришћења бицикла искључиво као средства рекреације</li> <li>- Игнорисање специфичних предности и слабости бицикла у односу на друга превозна средства</li> </ul>
<b>Могућности (шансе, потенцијали)</b>	<b>Претње (ризичи)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Енергетска криза и оријентација на одрживе изворе енергије, уместо на фосилна горива</li> <li>- Иновације које се односе на бициклирање (софтверске, хардверске, нормативне, итд.)</li> <li>- Обележавање тематских дана и догађаја: Светски дан бицикла, Дан планете Земље, Европска недеља мобилности, итд.</li> <li>- Бицикличке заједнице у већим градовима које су формиране или у настанку</li> <li>- Насеља са развијеном бицикличком инфраструктуром или бицикличким пилот пројектима као доказ концепта који се може преносити на друга места</li> <li>- Тренд раста броја бициклиста</li> <li>- Све веће интересовање за различите дисциплине у бициклизму</li> <li>- Интересовање осигуравајућих кућа за понуду добровољног осигурања које је прилагођено бициклистима</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Представљање бициклирања као ризичне активности</li> <li>- Одсуство иновативности и праћења технолошких и нормативних трендова и златних стандарда</li> <li>- Увођење обавезне заштитне опреме за све бициклисте</li> <li>- Интензивна промоција заштитне опреме за све бициклисте и стварање погрешне слике о њеној намени и ефикасности</li> <li>- Изградња инфраструктуре лошег квалитета и повезаности</li> <li>- Лоше одржавање постојеће инфраструктуре, укључујући и зимско одржавање</li> <li>- Сезонска подршка вожњи бицикла уместо целогодишње</li> <li>- Неравномерна расподела саобраћајних површина на штету бициклиста</li> </ul>

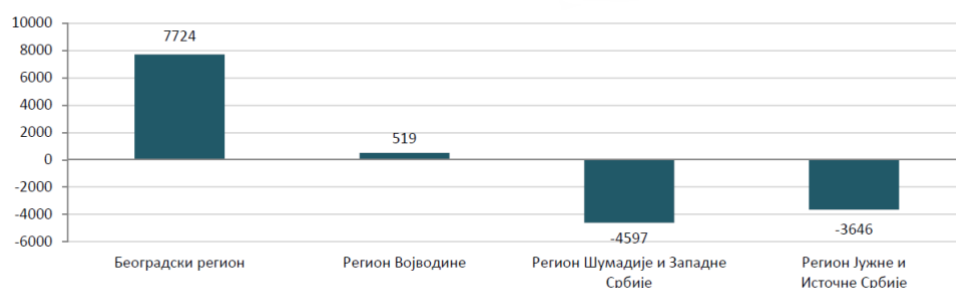
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Повећано интересовање привреде за коришћење бицикла</li> <li>- Повећано интересовање грађана за зелене теме</li> <li>- Интересовање становника градова за мање локалне излете бициклом (до 25 км), односно микро-циклотуризам</li> <li>- Све већа популарност и финансијска приступачност електричних бицикала</li> <li>- Међународни бициклички догађаји и конференције - Velo city догађаји као окупљалишта међународних бицикличких представника и организација</li> <li>- Радне групе у градовима као модели сарадње између заједнице и јединица локалне самоуправе</li> <li>- Пројекти пограничне сарадње</li> <li>- Подршка домаћим произвођачима бицикала</li> <li>- Програмска подршка послодавцима који подржавају бициклирање до посла</li> <li>- Увођење једноставне и подржавајуће регулативе за организовање бицикличких догађаја</li> <li>- Постојеће снажне организације могу послужити као ресурс центри за развијање бициклирања</li> <li>- Идентификација и развој безбедних бицикличких инфраструктура за учење вожње бицикла</li> <li>- Хармонизација са ЕУ стандардима прикупљања и обраде података о бициклирању</li> <li>- Формирање репрезентативне националне организације за бициклирање</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Блокирање бицикличких стаза и пасивно држање власти према овој појави</li> <li>- Недовољно инвестирање у инфраструктуру и промоцију</li> <li>- Недовољно снажна политичка подршка</li> <li>- Недоследна примена принципа и решења установљених у планској документацији и СУМП-овима</li> <li>- Отежавање организовања бицикличких догађаја бирократским, безбедносним, финансијским и другим захтевима</li> <li>- Системи за рентирање бицикала који нису прилагођени потребама корисника</li> <li>- Фокус кампања на бицикличку опрему и опасности, уместо на стварање безбедног окружења</li> <li>- Спор развој мреже система за рентирање бицикала</li> <li>- Промене у законодавству које нису испраћене медијском промоцијом</li> </ul>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 3.2 Наративна анализа

Препоруке креирања националних стратегија *Interreg*-а и *Пан-европски мастер план за промоцију бициклирања* јасно препознају важност принципа специфичитета приликом креирања циљева и мера појединачних националних стратегија. Тако мастер план предвиђа да циљеви и мере треба да „рефлектују карактеристике земље“<sup>67</sup>, односно да у сваком аспекту уваже постојеће услове и специфичне потребе популације. Поред

<sup>67</sup> *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*, 5<sup>th</sup> High-level Meeting on Transport, Health and Environment, May 2021, p. 34.

тога што Република Србија својом конфигурацијом терена и рељефним карактеристикама омогућава изградњу бицикличке инфраструктуре различитих намена и у равничарским и у планинским пределима, неопходно је размотрити и савремене трендове миграције из руралних у урбана насеља. Иако је тренд мигрирања популације из руралних у урбане средине присутан већ скоро 90 година<sup>68</sup>, у другој половини XX и почетком XXI века миграције су у Републици Србији довеле до „знатне концентрације становништва на малом простору (урбане англомерације, индустријски центри, градска насеља, туристички центри и друго)“<sup>69</sup>. Треба истаћи да не постоје елементи руралне транспортне политике. То може бити елемент који се може користити за унапређење бициклизма у руралним подручјима, а све да би се утицало и на смањење миграција ка градовима. Према *Попису* из 2011. године, готово 60% становништва Републике Србије стално је настањено у градовима, док огроман број становника врши „дневне миграције“ из села у градове (посао, школовање, лечење, разонода, итд.). Несумњиво је да се од 2011. године тај број додатно повећао, те да се на следећем попису може очекивати и преко 70% укупног становништва у градовима. Чак и у оквиру градских насеља, последњи доступни миграциони салдо (2019. година) јасно показује концентрацију становништва у већим градовима, првенствено у Београду (Графикон 1)<sup>70</sup>. У просторном плану се потенцира равномерни развој, док се у пракси могу приметити и нешто другачији, некада чак и супротни, трендови.



Графикон 1 – Миграциони салдо по регионима Републике Србије, 2019.

У контексту одрживости и урбане мобилности, као проблем препозната је прекомерна заступљеност путничких аутомобила у саобраћају, односно недовољна заступљеност превозних средстава која имају мање штетних утицаја на околину и мање просторне потребе. Решавање мирујућег саобраћаја је честа тема у наративу јавних политика, па Стратегија одрживог урбаног развоја до 2030. године у делу “Ризици” SWOT анализе наводи и да “концепт развоја урбаних садржаја погодује коришћењу путничких аутомобила”.

<sup>68</sup> „Миграције на релацији село – град започињу у периоду између два светска рата“ а „кулминацију доживљавају у првим деценијама после Другог светског рата“. Шире у: М. Ивановић Баришић, „Миграције село-град у другој половини 20. века у Србији“, *Гласник Етнографског института САНУ*, Vol. 63, No. 3/2015, p. 595-608.

<sup>69</sup> Н. Радушки, „Утицај унутрашњим миграција на демографски развој Србије“, *Социјална политика*, Vol. 51, No. 2/2016, p. 48.

<sup>70</sup> „Унутрашње миграције“, *Саопштење СН60*, број 191, година LXX, Републички завод за статистику, 10.7.2020.



Активности које се спроводе према људима са циљем добијања одређених информација и њиховог разумевања, представљају информисање, док акције које спроводимо према људима ради њиховог усвајања одређеног понашања или његовог одбацивања, спадају у акције мотивисања. Поруке усмерене ка бициклистима, потенцијалним бициклистима и ка најширој јавности у вези са бициклистима, упућене су од различитих стејкхолдера чије активности нису синхронизоване, тематски усаглашене, различите су или противречне. Са друге стране, поруке су уопштене, апстрактне, нејасно постављене, уз непоштовање основних стандарда комуницирања (нпр. АИДА), те није јасно ни да ли су садржајно усмерене ка мотивисању или информисању, које се акције од публике очекују. У том смислу, препознат је проблем неадекватне комуникације стејкхолдера са најширом јавношћу о теми бициклирања.

Најважнији прописи који се односе на бициклисте не прате нормативне трендове и златне стандарде земаља које су најбољи и најуспешнији примери. Закон о безбедности саобраћаја на путевима тако не допушта превоз лица у приколицама за бицикле (нпр. деце), ограничава у значајној мери коришћење бицикла за децу испод 12 година старости, итд. Закон о јавним путевима и подзаконски акти не дефинишу детаљно стандарде и добре праксе пројектовања бицикличке инфраструктуре. У погледу прописа који уређују становање, обавезно планирање места за одлагање бицикала (бициклане, бицикларнице) није део саобраћајне политике, док за моторни саобраћај постоје обавезне квоте. Радне групе и радна тела у различитим јединицама локалне самоуправе, која се формирају са циљем унапређења сарадње заједнице и органа власти, формирана су ад хок, без системске подршке у прописима.

Изградња, развијање и одржавање бицикличке инфраструктуре не прати демографске трендове. Инфраструктура у градовима није прилагођена потребама бициклиста и није им омогућено равноправно учествовање у свакодневном саобраћају, што се огледа и предвиђеним начинима кретања (нпр. од бициклисте се очекује да гура бицикл). Иако декларативно прихваћен као равноправан вид превоза у јавним политикама коме треба дати подршку и који треба промовисати са пешачењем као основни вид кретања, у пракси се имплементирају инфраструктурна решења која су импровизирана, која не одговарају потребама корисника, те су редукована углавном ради задовољења потреба других корисника јавних површина. Такође, изграђеност бицикличке инфраструктуре у пракси је условљена рељефом терена (нпр. готово целокупна бицикличка инфраструктура Новог Сада је на бачкој, равној страни града, док је целокупна бицикличка инфраструктура Београда на територији општине Нови Београд), чиме су бициклисти у брдско-планинским пределима изложенији саобраћајним ризицима.

Капацитети за одлагање бицикала на јавним местима или у вишестамбеним породичним зградама по правилу нису довољни, а техничка решења која се примењују за обезбеђивање бицикла (“држачи”) су често застарела. Путна инфраструктура се по правилу не одржава у зимском периоду. Светлосна саобраћајна сигнализација није изграђена тако да се препознају посебности кретања бициклиста, односно дужа времена проласка у односу на моторна возила и краћа времена проласка у односу на пешаке. Инфраструктура за бициклисте се изнимно планира подстицајно, те се углавном планира реактивно, са циљем задовољења већ препознатог проблема и јасно артикулисане потребе. Посебан проблем уочен је у области мостоградње, јер мостови у градовима Србије по правилу немају издвојену бицикличку стазу или траку (чак и у градовима у којима је бициклирање веома популарно).

Полигони намењени обуци бициклиста различитих узраста не постоје - родитељи најмлађе уче возњи бицикла на површинама намењеним пешачима, некатегорисаним путевима, бициклистичким стазама, итд. Бициклисти којима се десе једноставни кварови, иако могу бити у питању једноставне поправке, по правилу немају доступан алат код себе.

Јавних система за изнајмљивање бицикала у Србији има мало, док је у туристичким местима изнајмљивање углавном повезано са угоститељским објектима који држе бицикле ради пружања комерцијалне рекреативне услуге. Постојећи системи у Србији, по правилу, не прате савремене трендове. Преношење бицикла средствима јавног превоза неретко зависи од дискреционог става превозника, те не постоји системска подршка превозу путника и бицикала и усаглашена јавна политика на националном нивоу.

Директно подстицање куповине нових бицикала није присутно у већини општина у Србији. Бицикли којима се учествује у саобраћају углавном нису технички исправни, па је тако у јавности препознат проблем неосветљености бициклиста, као и недостатак катадиоптера, односно рефлектујућих тела на точковима, што је обавеза прописана подзаконским актима.

Системске кампање усмерене ка широкој промоцији коришћења бицикла не постоје.

Иако је у питању релативно једноставан производ, са могућностима увођења иновација, доступан технолошком нивоу тржишта рада, циљана системска подршка домаћим произвођачима бицикала не постоји.

Када је у питању пореско-финансијска регулатива, за набавку бицикла не постоје посебне олакшице. Изнимно, спровођена је додела подстицаја у појединачним локалним самоуправама.

Организовање бициклистичких догађаја од међународног и националног значаја углавном је у области бициклистичког спорта. У области бициклистичког саобраћаја, значајно место припада Светском дану без аутомобила, Европској недељи мобилности, Светском дану бицикла, Дану планете Земље. Организовање бициклистичких догађаја за ширу популацију по правилу спроводе локалне бициклистичке организације у виду бициклистичких возњи, пројекција за бициклисте, концерата, итд. Бициклистичке конференције су по правилу стручног карактера.

Едукација о возњи бицикла није програмски присутна у систему основног образовања. Загађење животне средине од стране моторног саобраћаја неретко достиже готово 20% у урбаним срединама и с обзиром на заступљеност бициклиста у саобраћају у локалним срединама, процењује се да промовисање позитивног утицаја на стање животне средине у случају коришћења бицикла није довољно реализовано.

Подаци о бициклистичком саобраћају нису саобразни, нису обједињени и нема их довољно. Процена броја бициклиста у различитим општинама Србије је спорадична и ослања се на периодична бројања, паушалне процене локалних експерата, чиновника, итд. Изузетно, постоји доследност у прикупљању, анализи и јавном представљању података у области безбедности саобраћаја у домену повреда и незгода, фактора настанка

незгоде итсл. Не постоје подаци о пређеним километрима или бројности бициклиста у локалним заједницама, који дају репрезентативну слику о саобраћајном ризику.

Постојећа регулатива мења се и иновира споро у односу на препознате проблеме и потребе. Организације које се баве бицикличком тематиком по правилу немају програмску, односно финансијску и стручну подршку у свом раду и не постоји национална бицикличка организација која се програмски бави сегментима бицикличког саобраћаја, спорта и привреде.

Крађе бицикала препознате су као хроничан проблем у коме нема посебних иновација или промена у трендовима. Не постоји системски приступ у превенцији, нити едукација бицикличке заједнице или доносилаца одлука у ком правцу да делују са циљем сузбијања ове појаве. Крађа бицикала учесталија је од крађе моторних возила. Према доступним подацима, у Републици Србији годишње се украде преко 10.000 бицикала<sup>71</sup>. Главни разлози овог феномена су практична „лакоћа“ крађе бицикала, драстично мање казне за починиоце, лакша препродаја украдених бицикала, непостојање регистра бицикала, итд.

Посебан проблем представља недовољан развој и подршка стручним капацитетима за унапређење бициклирања, у јавним политикама.

У области спорта, питања која се истичу су недовољно инфраструктуре за развој бициклизма (велодроми, посебне бицикличке стазе, рампе за акробације, итд.), те недовољна обученост стручног кадра који је фокусиран на посебне групе бициклиста (нпр. старији рекреативни бициклисти и сл.).

Промоција бицикличког спорта се углавном врши кроз промоцију специфичних бицикличких догађаја професионалног спортског карактера. Ипак, промоција бициклизма се може вршити и кроз догађаје и активности које нису професионално спортског карактера (изложбе, радионице, пројекције, рекреативне бицикличке вожње, итд.). Такође, промоција коришћења бицикла у циљу унапређења здравља спроводи се спорадично, те не постоји системска кампања којом се ова тема ставља у фокус.

Привредни сектор у Србији у пословању делимично користи бицикл, иако је процењено да се 50 или више посто путовања у градовима може обавити бициклом. Технолошке иновације по правилу нису подржане и охрабрене: ово не само да подразумева бицикл као превозно средство, већ и пратеће дигиталне услуге повезане са коришћењем бицикла.

Према тренутно доступним подацима, на годишњем нивоу до 2020. године у Републици Србији у просеку је продавано између 125 и 130 хиљада бицикала, док је у 2020. године дошло до значајног пораста продатих бицикала на чак 200 хиљада.<sup>72</sup> Узимајући у обзир укупан број становника Републике Србије, према овим подацима на 1.000 становника прода се 28 бицикала. Европско искуство јасно демонстрира тренд препознавања предности бициклирања над транспортом аутомобилима, те од скора број

---

<sup>71</sup> Земља са израженим проблемом крађе бицикала је Холандија, у којој се годишње украде преко 300,000 бицикала. Извор: специјализован интернет портал за бицикличке вести *road.ch*

<sup>72</sup> Извор: Бициклички савез Србије

нових продатих бицикала надмашује број регистрација нових путничких аутомобила, према подацима Конфедерације европске бициклическе индустрије *CONEBI*<sup>73</sup>. И поред овог раста, Република Србија је далеко од оптималног броја учешћа бицикала у саобраћају.

О безбедности бициклиста се брине двоструко: врши се константна едукација бициклиста о безбедном учешћу у саобраћају и других учесника у саобраћају о њиховом доприносу безбедности бициклиста. Према извештајима Агенције за безбедност саобраћаја, у периоду од 2018-2020. године, погинули бициклически чине око 9% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији, док повређени бициклически чине око 7% свих повређених лица у саобраћајним незгодама у периоду од 2018. до 2020. године.<sup>74</sup> Према извештају АБС, половина погинулих бициклиста (48%) има више од 65 година старости, што ову подгрупу бициклиста чини нарочито ризичном, док је 87% свих погинулих бициклиста мушког пола. Око 92% бициклиста у незгодама је повређено у насељу, а највише погинулих у овом периоду било је у Новом Саду, где је и највећа популација бициклиста (око 30.000).

Загађење ваздуха је најважнији здравствени ризик за животну средину. „Процењује се да је 80% превремених смртних случајева повезаних са загађењем ваздуха последица исхемијске болести срца и možданог удара, док је 14% смртних случајева било последица хроничних опструктивних болести плућа или акутних инфекција доњих дисајних путева; а 6% смртних случајева било је због рака плућа. Више од 80% становништва (у земљама за које су доступни подаци о квалитету ваздуха) годишње је изложено нивоима честица изнад смерница СЗО о квалитету ваздуха. (...) Чистији транспорт и грејање, енергетски ефикасно становање, урбано планирање и боље управљање комуналним отпадом примери су политика и инвестиција које би смањиле кључне изворе загађења ваздуха на отвореном.“<sup>75</sup> Извештај „Светске алијансе за здравље и загађење“ истакао је Србију као водећу државу у Европи по стопи смртности узроковане загађењем ваздуха на 100.000 становника. Према овом извештају у Србији умре сваке године 175 грађана од загађења ваздуха као главног узрока.

*Нова урбана агенда*<sup>76</sup> која је усвојила Генерална скупштина Уједињених нација 23. децембра 2016. године помиње тачку 37. која вођу бицикла смешта унутар значајног дела изградње одрживог урбаног развоја.<sup>77</sup>

Један од глобалних проблема на који ни Република Србија није имуна јесте све мања физичка активност која се нарочито примећује код деце, што са собом повлачи огроман број негативних проблема који ће се касније одразити директно на живот и здравље грађана. Гојазност и физичка неактивност представљају један од најзначајнијих фактора ризика по здравље људи широм света. Све већи број истраживања показује како у Србији расте број гојазне деце, док се њихова физичка активност смањује. Истраживањима је установљено и да је „драстично смањена количина кретања деце

<sup>73</sup> [https://issuu.com/conebi/docs/european\\_bicycle\\_industry\\_\\_\\_market\\_\\_\\_8e7511a5a2e3fe](https://issuu.com/conebi/docs/european_bicycle_industry___market___8e7511a5a2e3fe)

<sup>74</sup> АБС, Прегледни извештај, Безбедност бициклиста у саобраћају, 2021

<sup>75</sup> *Action Plan for the Prevention and Control of Noncommunicable Diseases in the WHO European Region*, WHO Regional Office for Europe, 2016, pp. 13-14.

<sup>76</sup> NEW URBAN AGENDA, United Nations, 2017.

<sup>77</sup> План одрживе урбане мобилности, ГРАД БЕОГРАД, ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА БЕОГРАДА, СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА САОБРАЋАЈ, 2020, стр. 15-16.

данас у односу на количину кретања која је бележена када је прављен програм који подразумева само два или три часа физичког васпитања недељно<sup>78</sup>.

Секретаријат за друштвене делатности Града Кикинде у сарадњи са "Sport Screening" покренуо је истраживање у оквиру пројеката под називом "НТЦ учионице" 2017. године и дошао до података према којима се готово трећина деце у Кикинди суочава са проблемом гојазности, док око 50% њих нема додатну физичку активност. Такође, истраживања Института за јавно здравље Србије "Др Милан Јовановић Батут" из 2018. године показује да свако пето дете у Србији има проблем вишка килограма, тј. да је проблем гојазности присутан код више од 20% најмлађих. Овај проценат има тенденцију раста, како деца одрастају и како се приближавају одраслом добу.

Са таквим подацима који указују на у физичку неактивност најмлађег дела популације повезани су значајни здравствени проблеми који тренутно постоје и који ће додатно ескалирати у блиској будућности. По подацима Института за јавно здравље Србије из 2019. године, у нашој земљи од дијабетеса болује око „750.000 особа или 13,2% одраслог становништва“<sup>79</sup>, док годишње директно од дијабетеса умире преко 3.000 људи, што сврстава Србију у групу земаља са високом стопом умирања од дијабетеса. Болести кардиоваскуларног система, које су директно повезане са недовољним кретањем и нездравим животним стилем, и даље су одговорне за више од половине смртних случајева у Републици Србији.

Можда и најдрастичнији утицај на опште здравље популације у последњих неколико деценија има повишен крвни притисак, који је у директној корелацији са нездравим начином живота и мањком физичке активности. Процењује се да је хипертензија узрок чак 84% можданих удара и око 70% инфаркта срца, што је практично чини тихим, али масовним убицом популације. Физичка вежба, тј. кретање представља једно од најмоћнијих средстава у борби против високог крвног притиска, јер подаци показују да се смањивањем притиска за само 10mmHg, „смањује настанак шлога за 30%, а инфаркта срца за 23%“<sup>80</sup> Пандемија коронавируса је у значајној мери определила друштво у потрази за другачијим, безбеднијим видом путовања. Грађани су почели да избегавају јавни превоз у страху од заразе и окренули су се другим видовима превоза међу којима се бицикл успоставио као један од најпримамљивијих. У те сврхе велики број европских земаља је уложио огромна средства у бициклическу инфраструктуру и промоцију коришћења бицикла. Као директна последица овакве ситуације произвођачи бицикала су се нашли у фокусу потенцијалног задовољавања неочекивано нараслог тржишта, те је појачало значај улагања у инфраструктурне пројекте намењене бициклическим.

Што су инфраструктурни услови за вожњу бицикла повољнији то је вероватније да ће предузете активности довести до активне мобилности. Једна од најзначајнијих препознатих активности је пружање безбедног окружења за ходање и вожњу бицикла деци до вртића и школа. Развој животног стандарда је у комбинацији са савременим друштвеним трендовима довео до већег присуства моторних возила, а нарочито путничких аутомобила, као главног превозног средства.<sup>81</sup> Овакав начин живота је у

<sup>78</sup> (Pe)Креација здравих локалних заједница, Центар за стратешке прогнозе, 2019, стр. 33.

<sup>79</sup> *Incidencija i mortalitet od dijabetesa u Srbiji*, Institut za javno zdravlje Srbije, 2016, стр. 12

<sup>80</sup> *Udruženje za hipertenziju Srbije*

<sup>81</sup> [Аутомобилска зависност и економски развој](#), Тод Литман 2002.

значајној мери утицао и на животне навике становништва које су директно проузроковале смањење физичке активности, а што је даље довело до погоршања физичког, менталног и здравственог стања становништва, уз огромни негативни утицај на животну средину. Када се ради о заштити животне средине у развијеним земљама постоји могућност коришћења другачијих видова превоза који не користе фосилна горива и самим тим не загађују околину, али то никако не умањује потребу за физичким активностима као што су вожња бициклом или пешачење као основе изградње здравог друштва. Законом о безбедности саобраћаја на путевима *бицикл је дефинисан као возило са најмање два точка које се покреће снагом возача, односно путника, која се помоћу педала или ручица преноси на точак, односно точкове.*<sup>82</sup>

Развој бициклирања представља и један од кључних приоритета Европске уније, те с тим у вези Република Србија је на свом европском путу у обавези да усклади и ове захтеве. Нарочито треба поменути неколико докумената усвојених од стране Европске комисије као што су на пример *Бела књига – Путоказ за јединствено европско транспортно подручје*<sup>83</sup>, *Зелена књига – Ка новој култури урбане мобилности*<sup>84</sup> и *Стратегија одрживе и паметне мобилности – европски транспорт на правом путу за будућност*<sup>85</sup>. Ови документи постављају многе циљеве који између осталог подразумевају постепено укидање аутомобила са конвенционалним горивом у градовима до 2050. године. Истовремено треба се позвати и на *Пакет мобилности*<sup>86</sup> из 2020. године који се бави детаљном анализом значаја и утицаја комбинованог превоза, као и на *Стратегију одрживе и паметне мобилности*<sup>87</sup> из 2020. године која има за циљ смањење емитовања штетних гасова као резултат субоптималног транспорта. Овако нешто је могуће урадити једино квалитетном мрежом јавног превоза, уз ефикасно коришћење бицикла као значајног облика превоза у градовима. Актуелна епидемиолошка ситуација знатно отежава позицију јавног превоза, с обзиром да је овај подсистем највише погођен, а с друге стране, указује на значај бицикла у свакодневним кретањима. Истовремено треба напоменути да је Република Србија пристала на услове нове методологије прикључивања земаља Западног Балкана Европској унији коју је Комесар за проширење Европске Уније, Оливер Вархелј представио 5. фебруара 2020. године. Унутар нове методологије нарочито је значајно истаћи четврти кластер назван Зелена агенда и одржива повезаност за Западни Балкан – Софијска декларација из новембра 2020. у оквиру кога су, између осталог, дефинисане обавезе на пољу саобраћајне политике и животне средине и климатских промена.<sup>88</sup>

---

<sup>82</sup> Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. Закон.

<sup>83</sup> *WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, EUROPEAN COMMISSION, Brussels, 28.3.2011.

<sup>84</sup> *Clean transport, Urban transport: Green Paper on urban mobility*, 25 September 2007, [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/green\\_paper\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en)

<sup>85</sup> *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*, European Commission, Brussels, COM (2020) 789 final, 9. 12. 2020.

<sup>86</sup> *Mobility Package 1 – Data gathering and analysis of the impacts of cabotage restrictions on combined transport road legs : final report*, Directorate-General for Mobility and Transport (European Commission) , TRT Trasporti e Territorio Srl, 2020.

<sup>87</sup> *Communication from the Commission on the EU Strategy for a Sustainable and Smart Mobility*, European Commission, 2020.

<sup>88</sup> *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE*

Национална стратегија за развој бициклирања Републике Србије представља документ у коме је дат детаљан план активности у сврху унапређења и промоције бициклизма у нашој земљи. Овај докуменат описује основно стање бициклизма у Србији. Као генерални проблем се може издвојити нејасан свеобухватни концепт развоја бициклизма у Републици Србији (са изузетком спорадичних помињања бициклизма у неким планским документима) који се огледа у недовољној посвећености пажње изградњи неопходне инфраструктуре која није у складу са најновијим трендовима, недовољној и нејасној нормативној регулативи која се тиче бициклизма, недовољној инволвираности кључних друштвених институција у процес, непостојању саме културе бициклизма и нарочито изграђене свести код грађана Републике Србије о значају и бенефитима бициклизма, итд. Нарочито је индикативно постојање различитих нивоа приступа и детаљности при изради планске и пројектне документације неопходне за изградњу неопходне инфраструктуре. Изградња квалитетних бицикличких стаза уз могућност паркирања бицикала на кључним местима (државне институције, тржни центри, паркови, аутобуске станице, јавне гараже, стамбене зграде, итд.) у великој мери могу бити одлучујући фактор приликом доношења одлуке које ће превозно средство неко користити како би дошао до жељеног циља и уопште у свакодневним кретањима.

Зелена агенда за Западни Балкан која је усвојена уз консултације на регионалном нивоу организовао је Генерални директорат Европске комисије (DG, DG NEAR, DG Environmental) са представницима земаља Западног Балкана. Консултације око усвајања је модерирао RCC Регионални савет за сарадњу, са циљем да Западни Балкан оствари амбиције и обавезе и циљеве сличних размера као Европски зелени договор. Сви програми економског и друштвеног развоја, који су пресудни за развој нашег региона и његовог пута ка придруживању Европској Унији морају бити праћени заштитом животне средине и климатским променама. Европски зелени договор<sup>89</sup> је нова стратегија са циљем да се до 2050. године Европа претвори у климатски неутрални континент, чиме се осигурава нулта емисија гасова са ефектом стаклене баште без загађења. Зелени договор ће се спроводити кроз регулативу и законодавство, којима ће се поставити конкретни циљеви. Циљ је нулта емисија угљеника до 2050. године и смањење 55% до 2030. године у поређењу са нивоима од 1990. године. Циљеви су да се Европска унија учини економичнијом и конкурентнијом економијом која се фокусира на заштиту људи од загађења животне средине, бавећи се квалитетом ваздуха и воде итд. Акције усмерене на климатске промене, подстицање развоја обновљивих извора енергије и енергетске ефикасности помоћи ће да се регион учини атрактивним за туризам. Када се помиње бицикл у овој Стратегији увек се мисли на стандардни, електрични и хибридни бицикл<sup>90</sup>.

## 4. Циљеви и користи стратегије

Општи циљ развоја бициклирања јесте постигнута висока заступљеност коришћења бицикла у свакодневном животу грађана, кроз свакодневну употребу у саобраћају, спортским активностима и привреди.

---

*REGIONS: Enhancing the accession process - A credible EU perspective for the Western Balkans*, EUROPEAN COMMISSION, Brussels, 5.2.2020.

<sup>89</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

<sup>90</sup> Појам хибридни бицикл означава стандардни бицикл који је накнадно адаптиран и модификован инсталацијом електромотора у сврху допуне а не замене покретачке снаге човека-бициклисте.

Вожња бицикла је здрава, економски подстицајна, еколошки прихватљива и чини градове погоднијим местом за живот. Бицикл у саобраћају захтева значајно мањи простор за кретање и паркирање, уз истовремени значајан допринос смањењу загађености животне средине и превенцији настанка болести услед недовољног кретања становништва.

Повећање учешћа бицикла у укупном обиму кретања у градовима доприноси смањењу загађења ваздуха и нивоа буке. Такође, доприноси активном начину живота и тако утиче на различите врсте болести и погоршања општег здравственог стања популације чији је узрок физичка неактивност.

Бициклически саобраћај се издваја као један од најјекономичнијих видова транспорта у градовима и то не само за грађане већ и за државу. Уколико се узму у обзир флукуације цене горива, зависност државе од увоза овог енергента, изгубљено време у саобраћајним гужвама, транспорт бициклима се на краћим рутама (5-7 километара) испоставља као логичан избор. Са друге стране, овакав избор је економичан за државу: изградња и одржавање бициклическе инфраструктуре су јефтинији, бициклисти су већи потрошачи у односу на возаче аутомобила, повећава се енергетска независност и стабилност државе, остварују се уштеде у домену јавног здравља, побољшавају се услови живота у средини, што утиче на цене некретнина и убирање пореза, повећава се безбедност саобраћаја и смањује број саобраћајних незгода, итд. Развој инфраструктуре бициклическог транспорта немогућ је без улагања јавних средстава која треба да допринесу смањивању појединачног аутомобилског превоза. Истовремено бицикл се препознаје као једно од економичнијих превозних средстава, које није у довољној мери искоришћено и тржишно вредновано, упркос томе што се његови потенцијали могу вишеструко искористити. Велики број бициклиста ће допринети повећању туристичке понуде наше земље кроз циклотуризам, а самим тим и повећати могућности за зараду и побољшању искоришћености природних потенцијала Републике Србије.

У том смислу Стратегија препознаје следеће стратешке правце:

1. Бициклически саобраћај
2. Професионални и аматерски бициклизам
3. Привреда

У оквиру сваких од наведених стратешких праваца, Стратегијом су одређени пакети мера са циљем постизања промене, односно мере и активности које ће се накнадно разрадити акционим плановима за спровођење стратегије. Пакети мера, односно мере и активности имају за задатак да одговоре на уочене проблеме, те да представе оквир за њихово решавање. Пример:

Показатељ ефекта: Општег циља	Почетна вредност: Биће одређења истраживањем јавног мњења у првог години њене реализације	Постигнута вредност: Биће одређења истраживањем јавног мњења у последњој години њене реализације	Извор верификације: Истраживање јавног мњења
----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------



	Базна година: 2022.	Година реализације општег циља: 2026.	
--	---------------------	------------------------------------------	--

## Стратешки правац 1: Бициклички саобраћај

### Пакет мера 1.1. Стварање инфраструктурних услова за свакодневно коришћење бицикла у саобраћају

#### Мера 1.1.1: Изградња и развој путне бицикличке инфраструктуре

Да би грађани свакодневно користили бицикл, потребно је створити услове за безбедно, удобно и директно кретање од полазишта до дестинације, односно кохерентну инфраструктурну мрежу погодну за одвијање бицикличког саобраћаја. Ово нарочито подразумева изградњу нових бицикличких, пешачко-бицикличких стаза и обележавање бицикличких трака према најбољим доступним праксама и савременим стандардима градње, односно унапређење постојеће инфраструктуре грађевинским и саобраћајним техничким мерама.

Поред прилагођавања постојеће путне инфраструктуре потребама бицикличког саобраћаја, оптималан приступ подразумева и трансформацију постојећих неискоришћених инфраструктурних ресурса за потребе подстицања коришћења бицикла (насипи, напуштене пруге, итд.), односно стварање бицикличких стаза одвојених од осталог моторног саобраћаја. Бицикличка инфраструктура мора бити одговарајућег квалитета и конкурентна другим начинима кретања у смислу безбедности, удобности, директности и повезаности. Очекује се да бицикличка инфраструктура буде атрактивна и да пружи, пре свега, одговарајуће искуство приликом свакодневних путовања. Нарочито је потребно обратити пажњу на повезаност деоница којима се често крећу деца или особе старије од 60 година (школе, спортски објекти и терени, пијаце и тржни центри, итд.).

Показатељи резултата 1.1.1	Извори верификације
Километри изграђене и обновљене бицикличке инфраструктуре	Извештаји локалних самоуправа о доступности услуга, независне анализе доступности услуга, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### **Мера 1.1.2: Изградња и уређивање паркинга за бицикле**

У урбаним срединама скромне просторне потребе за паркирање бицикла представљају предност бицикала над моторним возилима, будући да једно паркинг место за аутомобил може користити за паркинг најмање шест бицикала (слика 2). Због све веће заступљености, неопходно је предвидети и паркинге за електричне бицикле, који захтевају нешто другачији инфраструктурни приступ и уважити потребе заштите од крађе и атмосферских утицаја. На дестинацијама са великим паркинг потребама (вишепородичне стамбене зграде, железничке станице, централне градске зоне, образовне установе, итд.), могу се користити спратни паркинзи, чиме се постиже већа искоришћеност простора.

Показатељи резултата 1.1.2	Извори верификације
Број паркинг места за бицикле на хиљаду становника	Извештаји локалних самоуправа, независне анализе, извештај Националне бициклистичке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### **Мера 1.1.3: Постављање јавних станица за бесплатну поправку бицикала**

Механички кварови на бициклима су технички једноставнији и лакши за отклањање од кварова који се јављају на моторним возилима и већина кварова може се санирати без стручне интервенције.

Сервисне станице омогућавају грађанима да у кратком року санирају уобичајене механичке проблеме на својим превозним средствима (проблеми са гумама, кочницама, ланцем, итд.), чинећи им алате за поправку доступним на више места у градској средини.

Приликом постављања станица потребно је посебно водити рачуна о локацији, заштити од крађе и демолирања, условима за безбедно коришћење, присуству бициклиста на локацији и начину одржавања станице у периоду експлоатације. О постављању јавних станица и начину њихове употребе, потребно је обавестити јавност на одговарајући начин.

Показатељи резултата 1.1.3	Извори верификације
Број сервисних станица на 1000 становника	Извештаји локалних самоуправа о изграђеним станицама, независне потврде о постављању станица, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### **Мера 1.1.4. Изградња објеката за обуку бициклиста за учешће у саобраћају**

Да би, поред познавања својих обавеза у саобраћају, грађани стекли довољан степен вештине и сигурности за свакодневну вожњу бицикла, потребно је створити безбедне услове за развој вештина и учење вожње бицикла у различитим ситуацијама. Овај циљ се постиже коришћењем саобраћајних полигона који садрже различите елементе саобраћаја које бициклисти користе (бицикличке стазе, траке, пешачко-бицикличке стазе, итд.). Поред саобраћајних полигона, могу се градити и цикло-паркови (комплекснији и пространији простори за обуку у већем броју ситуација и са различитијим садржајима)

На овај начин омогућава се свим потенцијалним бицикличким и бицикличким да невезано за узраст, у безбедном амбијенту овладавају вештином безбедне вожње бицикла. С обзиром да према важећим прописима читав низ лица и организација учествује у спровођењу мера саобраћајног образовања и васпитања, почевши од породице, полигони морају бити бесплатно, јавно доступни свим грађанима и грађанкама који учествују у едукацији бициклиста или су бициклисти. С обзиром на значај проблема крађе бицикала, пожељно је да полигони садрже и средства за информисање бициклиста о мерама спречавања крађе бицикла.

Показатељи резултата 1.1.4	Извори верификације
Број полигона и цикло-паркова на 1000 становника	Извештаји локалних самоуправа о доступности услуга, независне анализе доступности услуга, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### Мера 1.1.5: Увођење и развој система јавних бицикала за изнајмљивање

Систем јавних бицикала представља јавну услугу чији је циљ да свакодневно, поуздано и једноставно омогућава доступност одговарајућих бицикала или електричних бицикала за краткотрајну употребу грађанима. Бенефити ових система су: инклузивно и доступно кретање за широки слој становништва, смањење потребе за путничким аутомобилима, позитиван допринос квалитету ваздуха, смањењу емисија угљен-диоксида, смањење буке и саобраћајних загушења, побољшање јавног здравља, стварање зелених послова и подстицање локалне економије, смањење потреба за обезбеђивањем паркинга за бицикле, брзина имплементације и омогућавање градовима да буду квалитетнија места за живот.

Савремени систем јавних бицикала подразумева могућност целодневног преузимања и коришћења уз надокнаду и остављања бицикала на одговарајућој локацији, после употребе. Системи су аутоматизовани и покривају најфреквентније делове града, односно где су препозната полазишта и дестинације путовања значајнијег броја људи.

У већим урбаним центрима потребно је предвидети коришћење мешовитих типова бицикала унутар једног система (стандардни, електрични, односно обичан или теретни), како би се повећала атрактивност могућности коришћења бицикла за различите групе корисника, уважавајући различит степен физичке кондиције, различите конфигурације терена и сл. Системи јавних бицикала се планирају по принципу мреже, а управљач системом мора имати у виду квалитет бицикала за намену, вршити редистрибуцију према потребама корисника, планирати техничко одржавање, имплементирати савремене системе изнајмљивања и плаћања, итд.

Мера може да се подржава и спроводи кроз јавне системе за изнајмљивање бицикала, јавно-приватна партнерства и приватне иницијативе, уколико је могуће пратити показатеље за ову меру. Мера се односи и на развој постојећих система.

Показатељи резултата 1.1.5	Извори верификације
Број јавно доступних бицикала на хиљаду становника; Постигнута унапређења постојећих система;	Извештаји локалних самоуправа и независне анализе доступности услуга, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

# Пакет мера 1.2 Промоција коришћења бицикла

## Мера 1.2.1: Директно подстицање куповине нових бицикала

Подстицањем куповине нових бицикала, јединице локалне самоуправе имају прилику да директно подстичу раст броја бициклиста. Ове мере су присутне како у Србији, тако и у окружењу (Македонија, Црна Гора) и усмерене су директно ка физичким лицима. У Србији су у 2021. и 2022. реализоване потпуно или делимично у Београду, Новом Саду и Зрењанину.

У спровођењу мера могу посредовати организације које се баве промоцијом коришћења бицикла. У зависности од начина имплементације, овом мером се могу више или мање адресирати питања заштите животне средине, допринос већој социјалној равноправности, побољшање јавног здравља, итд. Ову меру потребно је испратити одговарајућом, позитивном медијском кампањом.

Како је циљ мере да се подстиче набавка нових бицикала за свакодневну употребу, потребно је да бицикли буду нови и технички исправни за свакодневно учешће у саобраћају. Јединице локалне самоуправе треба да процене да ли је сврсисходно подржати набавку електричних бицикала, с обзиром на конфигурацију терена и расположиве финансијске капацитете.

Додела подстицаја се мора вршити на такав начин да се осим одговарајуће висине износа подстицаја, обезбеди висок ниво транспарентности, доступности, заштите података о личности, ефикасности поступка.

Показатељи резултата 1.2.1.	Извори верификације
Број додељених подстицаја на 1.000 становника	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о додели подстицаја, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### Мера 1.2.2: Едукација о бициклирању: мотивисање и информисање јавности

Догађаји, активности и кампање организоване у циљу постизања одређених позитивних промена у понашању у саобраћају, односно усвајања одређених ставова или саобраћајних навика, разликују се према суштинским порукама и начину пласирања садржаја.

Овом мером предвиђају се активности едукације, односно ваншколски модели едуковања становништва о предностима бициклирања, правима и обавезама бициклиста у саобраћају, превенцији крађе бицикала и другим питањима од значаја за коришћење бицикла. Кроз радионице, симулације, полигонске вожње, бицикличке туре и сл. бициклисти ће бити едуковани за правилно учешће у саобраћају и мотивисани да на одговарајућ начин свакодневно учествују у саобраћају. Изузетно, овом мером се може подржати и едукација других учесника у саобраћају о положају бициклиста у саобраћају, те њиховим правима и обавезама према бицикличким.

Показатељи резултата 1.2.2.	Извори верификације
Број организованих догађаја или кампања са циљем информисања јавности о условима коришћења бицикла и мотивисања јавности да користи бицикле	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о додели подстицаја, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### Мера 1.2.3: Кампање промоције коришћења бицикла

Промотивним кампањама и догађајима постиже се сузбијање негативних стереотипа о бицикличким. Циљ је развој позитивног имица бициклиста приказивањем позитивних искустава у медијским кампањама и догађајима и позиционирање бицикла као пожељног и савременог превозног средства.

Показатељи резултата 1.2.3.	Извори верификације
Број организованих кампања и догађаја	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 1.2.4: Побољшање пореско-финансијске регулативе за бициклисте

Узимајући у обзир социо-економске факторе у савременом српском друштву и свеукупно стање у Републици Србији, подстицање коришћења бицикла захтева модификације постојеће пореско-финансијске регулативе које би пружиле финансијски подстицај грађанима који се одлуче за коришћење бицикла у саобраћају.

Имплементацијом пореских олакшица за бициклисте на свим нивоима (појединци, институције, организације, итд.), дао би се значајан подстицај грађанима Републике Србије да транспорт моторним возилима замене бициклистичким транспортом. Бенефити подразумевају смањење или привремено укидање пореза на продају бицикала, надокнаду трошкова запослених за путовање бициклом, пореске олакшице за правна лица и компаније које омогућавају и олакшавају бициклистички транспорт (изградњом паркинга и објеката за бицикле, изградњом свлачионица за запослене, омогућавањем интермодалности транспорта, пореским умањењем за компаније које за доставу пошиљки до крајњих корисника користе бицикле, електричне или хибридне бицикле итд.).

Показатељи резултата 1.2.4.	Извори верификације
Бенефити дефинисани за бициклисте у пореско-финансијској регулативи	Прописи објављени у службеним гласилима, независне анализе пореско-финансијске регулативе за бициклисте, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 1.2.5: Организовање бициклических догађаја од националног и међународног значаја

Догађаји од националног и међународног значаја за развој бициклирања представљају тачке размене стручних знања, информација, повезивања експерата на пројектима, промовисања иновација, успостављања пословне сарадње, представљања успешних примера и уочених грешака у развоју бициклирања, те општа места за промоцију и унапређење бициклирања.

Облици оваквог организовања су сајмови, семинари, конференције, фестивали, масовне бициклическе вожње и сличне активности које промовишу и мобилишу учеснике на националном и међународном нивоу са циљем развоја бициклирања.

Примери успешних догађаја не само да могу да мобилишу велики број посетилаца и доносилаца одлука, већ и да убрзају промене у домену бициклирања. Једна од најпосећенијих бициклических вожњи у Будимпешти окупила је више од 50.000 бициклиста, привлачећи велику пажњу домаће и међународне јавности и мобилишући доносиоце одлука на највишем нивоу.<sup>91</sup> Вело сити конференције, које под покровитељством Европске федерације бициклиста, окупљају најразличитије актере у развоју бициклирања и креирају препоруке за развој бициклирања у домену саобраћаја и привреде чији је утицај далекосежан.<sup>92</sup> Догађаји од националног значаја су углавном прилагођенији националном контексту и пожељни су управо ради бољег повезивања и умрежавања актера који раде на развоју бициклирања унутар државе.

Показатељи резултата 1.2.5.	Извори верификације
Број организованих догађаја од националног и међународног значаја	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

<sup>91</sup> <https://criticalmass.fandom.com/wiki/Budapest#Achievements>

<sup>92</sup> <https://ecf.com/projects/velo-city>



## Мера 1.2.6: Увођење едукације о вожњи бицикла у систем основног образовања

Самостално учешће бициклиста у саобраћају на јавним путевима могуће је већ са узрастом од 12 година, те је циљ ове мере да благовремено припреми децу за прву прилику да самостално управљају возилом на јавним путевима. У раном узрасту, велики утицај на понашање, процес одлучивања и избор кретања имају родитељи (код деце на почетку основне школе) и вршњаци (код старије деце).

Како се у европским јавним политикама наводи, „вожња бициклом до школе и за рекреацију у младим годинама помаже у стварању целоживотних користи. Бициклизам помаже у испуњавању циља заустављања пораста прекомерне тежине и гојазности код деце и младих (0–18 година) зацртаном у Акционом плану за гојазност деце 2014–2020. Вожња бициклом доноси здравствене и социјалне користи породицама. Укупна процењена вредност бициклизма за децу тренутно износи 20 милијарди евра.“<sup>93</sup> Истовремено се констатује да вожња бицикла има значајан психо-социјални значај у развоју деце: „употреба бицикла у адолесценцији је природна и повећава независност и самопоуздање младих и учи их правом понашању у транспорту у пракси.“<sup>94</sup>

Увођење савладавања вожње бицикла и упознавања основних правила саобраћаја у систем основног образовања пружа низ бенефита не само за децу, већ и за породицу и за непосредно окружење. Три су најважнија бенефита препозната по децу: рано стицање аутономије у кретању и одлучивању, пружање додатне прилике за вршњачку социјализацију и позитиван допринос правилном психомоторном развоју деце. Развој вештине вожње бицикла у раном узрасту побољшава перцепцију, равнотежу, памћење, координацију, расподелу пажње и сл. Како се развој вештине вожње бицикла често одвија у групи блиских лица, очекује се да деца највише времена у развоју ове вештине, проведу у кругу породице и вршњака. Овакав приступ, осим позитивног животног искуства, пружа и прилику да се деца практично и постепено упознају са саобраћајем, бициклом и сопственим способностима. Очекује се и да би масовна обука деце у вожњи бицикла имала не само непосредан утицај на децу, већ и на непосредно окружење, које ће више пажње обраћати на кретање бициклиста, стварајући тиме безбедније окружење.

Едукација се може уводити постепено, кроз различите предмете и програмске целине, а оптимално се може реализовати на локалним саобраћајним полигонима или цикло-парковима, по унифицираној методологији едукације на националном нивоу.

Пример успешне едукације постоји у Краљевини Холандији (“Verkeersexamen” - саобраћајни тест), где деца стичу знање до 12. године живота, да би у 12. години живота полагала под надзором “практични тест” на улици, за чије успешно полагање добијају “саобраћајну диплому”. Сваке године кроз овај тест прође око 200.000 деце. Република Хрватска је у законодавство имплементирала могућност да изузетно деца млађа од 12 година могу да возе бицикл самостално, уколико су прошла обуку за вожњу бицикла.

<sup>93</sup> EU Cycling Strategy, Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030, European Cyclists’ Federation, June 2017, p. 130.

<sup>94</sup> Czech National Cycling Development Strategy 2013 – 2020: STORIES THAT HAVE AFFECTED THE CZECH CYCLING STRATEGY 2013, Czech Republic, 2013.

Показатељи резултата 1.2.6.	Извори верификације
Број основних школа које су имплементирале програм едукације о вожњи бицикла	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 1.2.7: Промоција коришћења бицикла у циљу заштите животне средине

Према истраживањима, особа која путује бициклом на посао „8 км, четири дана у недељи, избегне 3220 км вожње аутомобила годишње, што одговара количини од 380 литара горива и 750 кг емисија угљен диоксида.“<sup>95</sup> Пољски град Краков је први град који је усвојио политику одрживог транспорта 1993. године, са циљем боље искоришћености простора и третмана различитих видова транспорта. „У том контексту, град је подељен на три зоне (А, Б и Ц). Све А зоне биле су намењене само пешацима и бициклическим возилама, Б зоне су имале ограничење за моторна возила, а Ц зоне биле су првенствено намењене аутомобилском саобраћају. Важан циљ у свим зонама био је да град постане приступачнији за особе са ограниченом покретљивошћу.“<sup>96</sup> Кантон Базел у Швајцарској је уградио пешачење и бициклизам у саму срж Плана одрживе мобилности у градским срединама. „Овај стратешки документ предвиђа имплементацију мешавине инфраструктурних и мера подизања свести. Највидљивије мере укључују изградњу пешачког и бициклическог моста преко опасних раскрсница, повећање паркинга простора за бицикле у великим транспортним центрима, као и персонализоване кампање планирања транспорта.“<sup>97</sup> У Паризу је отворен простор на 8 хектара намењен пешацима, бициклическим возилама и рекреативцима, и на којем нема аутомобилског саобраћаја. „Шест месеци након што је кеј постао приступачан пешацима и бициклическим возилама, Париз евидентира 1349 мање возила (28,8%) сваког дана у центру града (фебруар 2017. наспрам 2016. године). Ово се уклапа у контекст великих улагања у бициклическе стазе и увођење широк зона са ограничењем од 30 км/х, 20 км/х, „зона за сусрете“ и пешачких зона.“<sup>98</sup>

Подстицање коришћења бицикла, нарочито у централним градским зонама, директно ће утицати на побољшање квалитета ваздуха и смањење нивоа буке у њима. Мање инфраструктурне потребе отвориће могућности за обogaћивање простора зеленилом и смањење ефеката топлотних острва у градовима. Имајући у виду горе наведене податке на основу повећања километраже пређене бициклическим возилама може се утврдити ниво смањења загађења ваздуха, као најзначајнија промена.

<sup>95</sup> Dagmar Keler, Balaš Nemet, Tomas Mori, European Mobility Week 16-22 September 2019, PRIRUČNIK

SA TEMATSKIM SMERNICAMA I UPUTSTVOM ZA LOKALNE AKTIVISTE, SKGO, p. 11.

<sup>96</sup> Д. Келер, Б. Немет, Т. Мори, European Mobility Week 16-22 September 2019, Приручник са тематским смерницама и упутством за локалне активисте, СКГО, стр. 17.

<sup>97</sup> Ибидем.

<sup>98</sup> Ибидем.

Показатељи резултата 1.2.7.	Извори верификације
Просечна километража пређена бициклом на 1000 становника	Извештаји локалних самоуправа, независне анализе о саобраћајним кретањима бициклиста, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

## Пакет мера 1.3 Развој положаја бициклирања у јавним политикама

### Мера 1.3.1: Прикупљање и обрада података о бициклирању у Србији

Оцењивање развоја бициклирања у Републици Србији врши се кроз континуирано праћење стања и анализу насталих промена. Меру спроводи и анализе врши Национална бициклическа институција (у сарадњи са РЗС, МУП, ИЈЗ Србије, СКГО, Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, итд.). Национална бициклическа институција ће прикупљати информације о инфраструктурним адаптацијама и иновацијама, промени и допуни регулативе, генерисању услуга, процесе едукације и промоције, кретању броја бициклиста и броја путовања бициклима, стању опште безбедности бициклиста, буџетским издвајањима, итд. Поред тога, праћење и анализа развоја бициклирања подразумева емпиријска теренска истраживања и имплементацију метода као што су аутоматизовани бројачи бициклиста на саобраћајницама и истраживање и анализу мотивисаности и информисаности грађана Републике Србије о значају и беневитима коришћења бицикла. Праћењем и анализом мера предвиђених индикатора, постиже се квантитативна провера реализованих мера и њихове успешности. Континуираним праћењем и анализом података неопходних за евалуацију стања и развоја бициклирања Република Србија допринела би и укупном сагледавању развоја бициклирања у европским оквирима, што је један од предуслова оптималног развоја пан-европског бициклирања<sup>99</sup>. Један од значајних инструмената додатног праћења и оцењивања стања представљају и аутоматизовани бројачи бициклиста, те је у перспективи неопходно планирање њихове инсталације, нарочито на *Еуровело* рутама кроз Републику Србију, бициклическим коридорима и фреквентним саобраћајницама.

Показатељи резултата 1.3.1.	Извори верификације
Процент коришћења бицикла у односу на друге видове превоза	Извештаји локалних самоуправа о доступности услуга, независне анализе доступности услуга, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

<sup>99</sup> *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*, 5<sup>th</sup> High-level Meeting on Transport, Health and Environment, May 2021, p. 34.

### Мера 1.3.2: Модификација и допуна постојећих регулатива

Ради креирања повољног амбијента за развој бициклирања, потребно је унапредити постојеће или донети нове прописе. Модификација постојеће регулативе и доношење нове, вршиће се нарочито у домену закона и подзаконских аката. Измене је потребно спровести са циљем уважавања специфичности бицикличког саобраћаја, односно препознатих потреба бициклиста, уважавања трендова осавремењавања бицикличког саобраћаја, те имплементирања проверено успешних и савремених решења у домену саобраћајног права. Посебну пажњу неопходно је усмерити на одговарајуће представљање бициклирања у стратешким документима који захватају домен заштите животне средине, јавног здравља, саобраћаја, туризма, итд.

Прописе који регулишу област саобраћаја неопходно је допунити и изменити на такав начин да омогуће укључивање бицикла равноправно у свакодневна кретања становништва, односно да појединим нормативним решењима бицикл буде предвиђен као преферирано превозно средство. Адекватна техничка регулатива саобраћаја подразумева хармонизацију техничких стандарда у домену планирања, конструисања, унапређења и одржавања бицикличке саобраћајне инфраструктуре са најбољим праксама, у складу са препознатим потребама корисника.

Показатељи резултата 1.3.2.	Извори верификације
Број модификованих и донесених прописа који се односе на бициклички саобраћај	Извештаји локалних самоуправа о доступности услуга, независне анализе доступности услуга, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### Мера 1.3.3: Програмска подршка развоју Националне бицикличке организације

Успостављање Националне бицикличке организације (НБО) један је од предуслова успешне националне координације активности, размене знања, изградње стручних капацитета и представљања Републике Србије на међународним догађајима у области бициклирања. НБО је репрезентативна организација на републичком нивоу, чије активности доприносе подстицању иновација и развоју бициклирања, координираној и циљно дефинисаној међусекторској сарадњи, бржем развоју.

Поред међународних активности, НБО ће бити укључена у активности министарстава и институција чије надлежности и активности имају директан утицај на бициклирање, а нарочито министарства надлежна за области саобраћаја и грађевине, здравља, заштите животне средине, омладину и спорт, унутрашње послове, туризам, иновације и технолошки развој, привреду и просвету. Сарадња ће се вршити вертикално са институцијама на републичком, покрајинском и локалном нивоу. На овај начин бициклирање и његови специфични аспекти биће укључени у планирање и развијање различитих функционалних области Републике Србије.

У оквиру НБО, потребно је основати посебно тело за координацију циклотуризма, које би координисало рад локалних и регионалних циклотуристичких центара, креирало стандарде услуга, инфраструктуре и регулативе неопходне за оптимално повезивање са европским циклотуристичким рутама и оптималан развој циклотуризма.

Постојање националне бициклическе институције омогућава и оптималну сарадњу са свим релевантним институцијама за развој бициклизма у Европи, укључујући приступ различитим европским фондовима за развој бициклирања, као и међународним финансијским институцијама изнад европског нивоа. Национална бициклическа организација омогућиће и континуирано, детаљно праћење и анализу развоја бициклирања у Републици Србији.

За рад организације биће прикупљена финансијска средства путем пројектног финансирања, буџетских издвајања, пружањем стручних услуга, од чланарина и других препознатих извора финансирања.

**Оснивање организације мора се извршити у првих шест месеци спровођења стратегије, с обзиром да је она кључна за даље спровођење стратегије.**

Показатељи резултата 1.3.3.	Извори верификације
Оснивање Националне бициклическе организације; Број умрежених националних / интернационалних институција са квалитетном сарадњом на унапређењу бициклизма;	Доказ о оснивању организације, извештаји Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 1.3.4: Програмска подршка развоју бициклических ресурс центара

Како би се избегла централизација активности и омогућило благовремено препознавање конкретних потреба бициклическе заједнице, шанси за развој и како би се подигли локални капацитети за популаризацију и развој бициклирања, осим Националне бициклическе организације, у Републици Србији биће подржан развој бициклических ресурс центара.

Ови центри ће представљати чворишта подршке бициклическим заједницама, локалним иницијативама које делују у домену бициклирања, места размене знања и координисања активности на локалном нивоу. Бициклически ресурс центри подршку могу пружати кроз изградњу капацитета, утилизацију расположивих техничких ресурса, простора, медијску подршку и на друге прикладне начине којима се постижу циљеви ове стратегије.

Носиоци рада бициклических ресурс центара биће локално препознатљиве и репрезентативне организације са активностима у домену бициклирања, које имају одговарајуће експертске, техничке, просторне и финансијске капацитете.

Показатељи резултата 1.3.4.	Извори верификације
Број реализованих активности програмске подршке;	Извештаји ресурс центара о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 1.3.5: Институционалне мере у циљу смањења крађе бицикала

Крађа бицикла је препозната као један од најзначајнијих демотиватора за коришћење бицикла, поред угрожености у саобраћају и лоших инфрасатруктурних услова.

Како би се створила безбедна и поуздана средина за коришћење и одлагање бицикала, координираним активностима више актера у областима унутрашњих послова, саобраћаја, становања, едукације и промоције, технолошких иновација и привреде реализоваће се мере са циљем боље превенције крађе бицикала, унапређења оперативног рада на расветљавању крађа бицикала, лакшег повратка крадених бицикала власницима, развоју модела добровољног осигурања бицикала против крађе и сличних мера.

Поред самосталних иницијатива, Национална бициклическа организација ће фацилиитирати процесе неопходне за реализацију различитих мера које доприносе смањењу крађе бицикала.

Показатељи резултата 1.3.5.	Извори верификације
Број имплементираних мера; Статистички показатељи тренда крађе бицикала;	Извештаји укључених актера о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 1.3.6: Развој стручних капацитета за унапређење бициклирања у јавним политикама

Иако се бициклирање најчешће перципира као спорт, рекреација, односно начин учешћа у друмском саобраћају, за потпуно сагледавање ове активности у саобраћајном, спортском и привредном екосистему потребан је мултидисциплинарни приступ и специфична знања.

Кроз различите активности усмерене ка развоју стручних капацитета, развиће се неопходне компетенције доносилаца одлука и актера у јавним политикама који се баве темом бициклирања, а нарочито у разумевању начина на који се јавне политике артикулишу, како делују на појединце и групе, које су најчешће грешке и заблуде, итд.

Развој стручних капацитета треба вршити нарочито кроз размену знања са земљама које су најбољи примери успешне праксе у области развоја бициклирања, попут

Холандије, Данске, Финске, итд. Развој стручних капацитета врши се на стручним конференцијама, радионицама, семинарима и вебинарима, округлим столовима, набављањем стручних публикација, омогућавањем сертификација, подршком експертским посетама, подршком укључивања у програмски релевантне мреже и организације и слично. Уједно, развој стручних капацитета треба усмеравати ка мерама које ће се спроводити, како би утилизација уложених средстава и постигнутих ефеката у реализацији Стратегије била потпуна.

Развоју стручних капацитета допринеће постојање Националне бициклическе организације и бициклических ресурс центара.

Показатељи резултата 1.3.6.	Извори верификације
Број одржаних активности;	Извештаји ресурс центара о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

## **Стратешки правац 2: Професионални и аматерски бициклизам**

### **Пакет мера 2.1 Стварање инфраструктурних услова за спортско и рекреативно коришћење бицикла**

#### Мера 2.1.1: Изградња и развој инфраструктуре за бициклизам

Стратегија такође подразумева изградњу и унапређење инфраструктуре за бициклизам, односно за професионално и рекреативно бављење различитим дисциплинама у бициклизму (полигони, земљане стазе, велодроми, итд.).

Инфраструктуру за бициклическе спортске активности и догађаје нарочито треба планирати у пределима Републике Србије који својим рељефом омогућавају атрактивне услове за бициклизам. Спортска инфраструктура у том смислу мора да испуњава како потребе врхунских бициклиста-такмичара, тако и грађана који се аматерски баве бициклизмом.

Показатељи резултата 2.1.1.	Извори верификације
Број изграђених наменских путних или грађевинских објеката за бициклизам и дужина изграђене наменске путне инфраструктуре исказана у метрима	Извештаји локалних самоуправа, независне анализе, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### Мера 2.1.2: Обучавање стручног кадра за рад са посебним групама

Посебне групе у смислу ове стратегије подразумевају бициклисте и потенцијалне бициклисте које због специфичности можемо сврстати у јединствену групу, а са којом је ради лакшег и потпуног постизања циљева ове стратегије, потребно обучити и посебан стручни кадар. Пример могу бити лица са посебним здравственим проблемима, деца, лица којима услед језичке баријере треба подршку давати на језику који говоре, лица чија знања треба утврдити услед вршења саобраћајних прекршаја, и сл.

Кадар ће се сертификовати за различите групе, како би обука била приступачнија, распрострањенија и прилагођена специфичним потребама.

Показатељи резултата 2.1.2.	Извори верификације
Број формираних програма обуке које заинтересована лица могу да похађају; Број лица која су похађала формиране програме обуке;	Извештаји носилаца активности о реализованим активностима, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

## Пакет мера 2.2 Промотивне активности

Мера 2.2.1: Промоција бициклизма кроз активности које нису професионално спортског карактера

Како ће се повећањем броја бициклиста повећати и број потенцијалних врхунских спортиста и могућност да се у друштву препознају нови позитивни узорци и успешни људи који ће бити амбасадори животних стилова који укључују бицикл, организоваће се активности промоције бициклизма кроз активности које нису професионално спортског карактера и којима је сврха да приближе бициклизам као атрактивну спортску и рекреативну активност свакодневним бициклистима.

Перцепција бициклизма код грађана/ки детерминисана је социо-економским условима, медијским наративом, навикама и културним наслеђем и нарочито ставовима утицајних појединаца/ки. За постизање атрактивности бициклизма и привлачење потенцијалних бициклиста, холистички се приступа мотивисању и информисању грађана/ки о бициклизму.

Циљ промотивне поруке је повећање броја спортских бициклиста, што се постиже слањем јасне и позитивне поруке кроз одговарајуће, пријемчиве канале комуникације коју упућују особе које представљају ауторитет, узор или инспирацију у бицикличком спорту.. Представљање истакнутих појединаца и појединки и успеха бицикличког спорта кроз укључивање у активности које нису спортског карактера нарочито може



приблизити бициклизам широј популацији и охрабрити их да бицикл користе интензивније, потенцијално стварајући и већу базу циклотуриста.

Информисање укључује и едукацију свих грађана, кроз формалне и неформалне канале – медијске кампање, семинаре, саветовања, радионице, уличне акције, изложбе, итд.

Показатељи резултата 2.2.1.	Извори верификације
Број одржаних промотивних активности на 1.000 становника; Показатељи досега кампање односно обима конзумације медијских садржаја;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 2.2.2: Промоција коришћења бицикла у циљу унапређења здравља

Према проценама Светске здравствене организације вожња бицикла у значајној мери смањује ризик од добијања разних болести. Према изнесеним проценама бављење 87 сати годишње бициклизмом смањује шансе за 10% да ће се неко разболети у односу на популацију која не вози бицикл, уколико се ово време удвостручи на 174 шансе су још мање, чак 20%.<sup>100</sup> У том смислу Стратегија Европске уније за бициклирање (*EU Cycling Strategy, Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030*) препознаје улагање у бициклирање као истовремено улагање у здравље и благостање као централних вредности за све који живе у ЕУ. Оваква пракса нема за циљ само допринос креирању здравог друштва, него и директну економску добит за сваку државу која улаже у своје грађане у циљу јачања капацитета радне снаге. „Тренутни нивои бициклирања у ЕУ спречавају 27.860 превремених смртних случајева годишње због физичке неактивности, уз економску уштеду од 96,5 милијарди евра (...) Здрављи живот укључује и смањени морбидитет од незаразних болести, укључујући кардиоваскуларне болести, болести срца, можданог удара, кардиопулмоналне болести, одређених карцинома, хипертензије, прекомерне тежине и гојазности и дијабетеса типа 2.“<sup>101</sup>

Поред директног утицаја на физичко здравље, физичка активност је кључна и за ментално здравље грађана. Подаци Европске уније показују да свака четврта особа у ЕУ пати од менталног здравља током свог живота. Истовремено се у Стратегији Европске уније за бициклизам истиче и значај који ова активност може да има за побољшање борбе против деменције, јер вожња бициклом утиче на јачање кардиоваскуларног система, што у великој мери одлаже појаву деменције.

<sup>100</sup> *Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling*, World Health Organization 2017, p. 29.

<sup>101</sup> *EU Cycling Strategy, Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030*, European Cyclists' Federation, June 2017, p. 130.

Темељан приступ развоју бициклизма подразумева промотивне активности са циљем мотивисања и информисања потенцијалних корисника, те охрабривања постојећих корисника да прошире обим коришћења бицикла где је и колико је то могуће.

Промоција се спроводи снажном и свеобухватном медијском кампањом којом информишемо грађане о предностима коришћења бицикла, личним здравственим бенефитима и позитивном доприносу јавном здрављу. Поруке кампање поред информисања су формулисане и тако да мотивишу потенцијалне кориснике атрактивном поруком. Избор поруке и канала комуникације мора бити прилагођен циљаној групи и факторима који на ту групу утичу.

Препоручено је да кампање укључују координацију различитих стејкхолдера како би се изградио утисак друштвеног тренда и значаја теме. Препознавање циљних група и профила корисника (нпр. потенцијални спортски бициклисти, корпоративни колективи, старији бициклисти у саобраћају, деца узраста од 12 до 16 година и слично), омогућиће да порука кампање допре до праве групе, у одговарајуће време, на одговарајући начин и како би се у највећој мери постигао циљ кампање.

У кампање ће бити укључени релевантни актери у области здравља из јавног, приватног и цивилног сектора.

Показатељи резултата 2.2.2.	Извори верификације
Процењени и измерени досег кампање по циљним групама и каналима комуникације	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

## Стратешки правац 3: Привреда

### Пакет мера 3.1 Развој и унапређење циклотуризма

### Мера 3.1.1: Развој инфраструктуре на бициклическим рутама од међународног и националног значаја

Развој циклоторизма директно доприноси конкурентности туристичке привреде и са њом повезаних делатности на домаћем и међународном тржишту, повећању директног и укупног учешћа сектора туризма у бруто домаћем производу, унапређењу укупног имиџа Републике Србије у региону, Европи и свету. Развој циклоторизма такође је складу са настојањима Републике Србије да развија зелену економију и заштити животну средину.

Оптимално инфраструктурно повезивање потенцијалних туристичких центара у Републици Србији са пан-европским бициклическим рутама не само да има директан позитиван економски ефекат, већ и доприноси „зеленој економији“ и запошљавању у сектору туризма у оним регионима земље где постоји проблем одлива становништва услед незапослености, посебно рањивих група становништва као што су жене, социјално угрожени грађани, итд. Само у Европској унији, туристи годишње реализују преко 2,2 милијарде бициклических путовања, са преко 20 милиона ноћења<sup>102</sup> (графикон 4). Према доступним подацима, Аустрија остварује преко 13 милиона ноћења годишње само захваљујући циклоторизму у дунавском појасу, тј. остварује додатну вредност од 71,8 милиона евра годишње.<sup>103</sup>

Улагање у развој бициклическе инфраструктуре на коридорима бициклических рута од међународног и националног значаја, представља основни предуслов стварања безбедног и позитивног искуства за све циклотористе. С обзиром на различитост циклотористичких ниша, ова инфраструктура подразумева не само асфалтиране бициклическе стазе, већ и путеве насуте туцаником, адаптиране старе пруге, пољске путеве и сл. Путна инфраструктура представља основ реализације циклоторизма у већем обиму, али је за постизање атрактивности потребно руте опремати и пратећим садржајима које одређене групе бициклиста очекују.

Примера ради, разлике између млађих и старијих циклоториста огледају се у начину путовања (минималистичко или луксузно), захтеваном квалитету путева (неудобан или асфалтиран), захтеваном нивоу услуге (основни или свеобухватни), квалитетом смештаја (кампови и преноћишта наспрам хотела), дестинацијама (локалне, регионалне или далеке), па до хране (буџет или квалитетна храна). Према запажањима, родитељи који возе бицикл са децом иду на краће руте, излете и камповања и траже садржаје који нису далеко од полазишта, а који могу бити атракција пре свега за децу.<sup>104</sup>

У складу са наведеним, развој инфраструктуре биће прилагођен према циљаним нишама и према очекиваном броју корисника.

---

<sup>102</sup> *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*, 5<sup>th</sup> High-level Meeting on Transport, Health and Environment, May 2021, p. 19.

<sup>103</sup> *Стратегија развоја туризма Републике Србије за период 2016.-2025.* Министарство трговине, туризма и телекомуникација, Београд, новембар 2016, p. 101-102.

<sup>104</sup> <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe>

Показатељи резултата 3.1.1.	Извори верификације
Број изграђених или реконструисаних циклотуристичких објеката; Дужина стаза за циклотуризам;	Извештаји локалних самоуправа о изграђеној инфраструктури, независни извештаји о изграђености бициклических стаза и објеката на циклотуристичким рутама, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### Мера 3.1.2: Развој инфраструктуре на бициклическим рутама од локалног значаја

Развој инфраструктуре на бициклическим рутама од локалног значаја подразумева развој путне инфраструктуре и пратећих објеката на краћим дестинацијама, намењених микро-циклотуризму. Повезивање дестинација на дистанцама до 50 километара безбедном и атрактивном бициклическом инфраструктуром, богатом садржајима за локално становништво, омогућиће присуство већег броја бициклиста у краћим интервалима.

Како је ова инфраструктура приступачна и бициклическим слабијих психомоторних могућности, односно већем броју људи, већа безбедност и подршка бициклическим почетницима су кључ атрактивности. Као и код рута од међународног и националног значаја, ове руте садржаће различите садржаје, намењене различитим групама бициклиста, прилагођено њиховим интересовањима и могућностима.

Показатељи резултата 3.1.2.	Извори верификације
Број изграђених или реконструисаних циклотуристичких објеката; Дужина стаза за циклотуризам;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

### Мера 3.1.3: Омогућавање изнајмљивања бицикала ван урбаних центара

Услуга изнајмљивања бицикала ван урбаних центара подразумева изнајмљивање бицикала и електричних бицикала на туристичким дестинацијама и изнајмљивање одговарајућих модела ради путовања између насеља, кроз планинске пределе, путовања у иностранство, итд. Постојање разгранате мреже за изнајмљивање бицикала са одговарајућим бициклима и електричним бициклима, омогућава већу доступност и разноврсност бициклических активности свим грађанима, бољу повезаност насеља уз постојање адекватне међумесне и туристичке бициклическе инфраструктуре и еколошки одрживо привредно оживљавање приградских и руралних подручја.

Ова услуга нарочито треба да повећа доступност активног одмора и атрактивност *Еуровело* бициклических рута које пролазе кроз Републику Србију, односно националних и бициклических коридора. Циљна група ове услуге су корисници који

немају бицикл или немају бицикл који задовољава потребе специфичних бициклистичких активности. Мера може да се подржава и спроводи кроз јавне системе за изнајмљивање бицикала, јавно-приватна партнерства и приватне иницијативе, уколико је могуће пратити индикаторе за ову меру.

Показатељи резултата 3.1.3	Извори верификације
Број изнајмљених бицикала на 1.000 становника	Извештаји локалних самоуправа о доступности услуга, независне анализе доступности услуга, извештај Националне бициклистичке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 3.1.4: Промоција циклотуризма - међународни и национални

Циклотуризам ће се оптимално презентовати користећи постојеће дигиталне платформе, портале, интернет презентације, друштвене мреже и друге канале медијске промоције, водећи при томе рачуна да оптимално презентовање подразумева доступност свих информација и на неколико језика циљане публике, поред српског језика.

Присутност туристичких садржаја намењених бициклистима и јасна презентација услова за бициклирање у дигиталној сфери, биће испраћена и искуством које потенцијални циклотуриста може да очекује приликом путовања и посете Републици Србији. Истраживање начина конзумирања информација и потреба циклотуриста биће део сталног животног циклуса Стратегије и акционих планова, са циљем да се благовремено препознају промене у трендовима и да се до циклотуриста допре на најбржи могући начин, са најбољом могућом поруком.

Питање промоције је уједно и питање међусекторске координације и сарадње, па ће се у презентовању искуства путовања бициклом кроз Републику Србију укључити широка лепеза актера који путовању пружају утисак атрактивности, контролисане и безбедне авантуре, приступачности и других особина које охрабрују циклотуристе да за дестинацију изаберу Републику Србију.

Показатељи резултата 3.1.4.	Извори верификације
Број реализованих кампања; Метрике конзумације промотивних садржаја;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклистичке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 3.1.5: Промоција циклотуризма - локални

Циклотуристи се разликују, као и циклотуристичка понуда. У основи ових понуда налазе се различити мотиви: нова искуства, активан одмор, конзумација нових туристичких садржаја на нови начин, већа лична безбедност у епидемијом захваћеном свету и најчешће, остваривање бољег контакта са животном средином. Значајније и редовно присуство циклотуриста у рустичним, локалним подручјима, најлакше је

постићи охрабривањем локалног градског становништва да активни одмор проводе у вожњи бициклом на лако доступним дестинацијама.

За разлику од вишедневних (или вишемесечних) међународних бицикличких тура и експедиција, локалне туре најчешће подразумевају учешће већег броја бициклиста и краће трајање. Ипак, атрактивност и успех међународног и националног циклотуризма уско су повезани са локалним, тзв. микро-циклотуризмом, јер се услед већег присуства бициклиста повећава и квалитет понуде не само за домаће, већ и за стране бициклисте. Инфраструктура се више развија, безбедност бициклиста је већа.

Успешни примери микро-циклотуризма су посете бициклом винаријама, манастирима, гастрономским и забавним догађајима, спортским садржајима, природним добрима, локално препознатљивим излетиштима и знаменитостима.

Показатељи резултата 3.1.5.	Извори верификације
Број реализованих кампања; Метрике конзумације промотивних садржаја;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 3.1.6: Развој стручних капацитета за циклотуризам

Развој и савремени приступ циклотуризму могуће је оснажити изменом и допуном постојећих образовних програма у средњим стручним школама и на факултетима који би припремили потребан кадар. Додатно, омогућиће се план једноставне сертификације за различите нише, како би обука била приступачнија, распрострањенија и прилагођена специфичним потребама различитих група циклотуриста.

Такође, преко Сталне конференције градова и општина ће се вршити додатна едукација и припремити локална самоуправа на овај вид туризма, уз активно укључивање Националне бицикличке организације у трансфер знања.

Показатељи резултата 3.1.6.	Извори верификације
Број формираних образовних програма и обука које заинтересована лица могу да похађају;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бицикличке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

Мера 3.1.7. Унапређење система јавног превоза тако да подржава превоз путника и бицикала - интермодалност

Интегративни приступ транспорту подразумева могућност ефикасног комбиновања различитих начина кретања у локалном и међумесном саобраћају.

Поред стварања могућности обезбеђеног паркирања и складиштења бицикала на аутобуским и железничким станицама и јавним паркинзима, превозење бицикала у свим видовима градског и међумесног саобраћаја (такси, аутобус, трамвај, тролејбус, воз, метро, пловило за јавни превоз, итд.) биће уређено и омогућено, како би грађани могли комбиновати бицикл са другим начинима транспорта.

Показатељи резултата 3.1.7.	Извори верификације
Број локалних самоуправа које су регулисале овај проблем локалним нормативним оквиром	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклистичке организације (крајем сваке године реализације стратегије)

## Пакет мера 3.2 Повећање коришћења бицикла у привреди

Мера 3.2.1: Директно подстицање привредног сектора да у пословању користе бицикл

У највећем делу Републике Србије, рељеф омогућава коришћење бицикала и електричних бицикала у привредне сврхе. Неки од примера су послови доставе бициклом, рентирање бицикала и пратеће опреме, пружање услуга коришћењем бицикла (покретни штандови). Кретање запослених од куће до посла бициклом нарочито је постало популарно у пандемијским условима, али и услед енергетске кризе 2022. године.

Стварање подстицајних услова за коришћење бицикла у пословању могуће је директним финансирањем (субвенционисањем) набавке бицикала и електричних бицикала за пословање, омогућавање привредним субјектима да запосленима субвенционишу набавку бицикла кроз пружање бенефита за привредне субјекте, увођењем подстицајне регулативе и пореским олакшицама, те омогућавањем давања одговарајуће компензације и недвосмисленог признавања трошка запосленима за долазак бициклом на посао. Ипак, у пракси је највећа препрека недостатак адекватне путне инфраструктуре и паркинга за бицикле, те могућност подршке привреди треба тражити и на том терену, у складу са другим мерама које Стратегија предвиђа.

Осим директних мера, индиректне мере у виду пружања медијске подршке и артикулисања ових приоритета у јавним политикама, допринеће већој популарности коришћења бицикла у привреди и бољем имиџу компанија које су пријатељски настројене према бициклирању.

Спровођењем неких од наведених интервенција у периоду реализације Стратегије, постићи ће се већа заступљеност бицикла у привредном пословању.

Показатељи резултата 3.2.1.	Извори верификације
Спроведене мере; Број привредних субјеката који је спровео неку од мера;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 3.2.2: Подршка техничким иновацијама - бицикл као превозно средство

Да би бицикл у савременом свету остао атрактивно превозно средство које одговара на изазове савременог живота, потребно је иновирати његове функционалности и развијати његове могућности. Развој у правцу електричног или теретног бицикла и развој додатака за бицикл попут приколица за децу су само неки од примера. Иновације могу ићи у правцу дизајна који решава одређени проблем (нпр. преношење одређене врсте или количине материјалних добара, превоз лица, подизање безбедносних перформанси, могућност прикупљања и обраде података, повећање пређене дистанце уз смањење напора за корисника, итд.).

У складу са одређеним средствима за подршку Стратегији, техничке иновације могу бити подржане директно финансијски, али и у услугама и добрима (нпр. преношењем знања, промоцијом техничких решења, итд.).

Показатељи резултата 3.2.2.	Извори верификације
Број имплементираних технолошких иновација; Број корисника технолошких иновација;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

#### Мера 3.2.3: Подршка техничким иновацијама - пратеће дигиталне услуге повезане са коришћењем бицикла

Осим физичких унапређења, развој дигиталних услуга повезаних са коришћењем бицикла унапредиће могућности бициклирања у Србији. Ово подразумева развој апликација, онлајн сервиса и дигиталних решења којима се пружају услуге бициклическим са циљем повећања атрактивности, поузданости, безбедности, ефикасности, прикупљања и обраде података или повезаности са другим ресурсима.

Како дигиталне услуге могу бити део развоја производа са физичким компонентама, комбиновање мера иновације је могуће и пожељно.



Подршком иновативним дигиталним услугама, омогућиће се атрактивност бициклирања за сегмент привреде који се бави развојем дигиталних сервиса, али и угоститељством, саобраћајем, безбедношћу и другим активностима.

Показатељи резултата 3.2.3.	Извори верификације
Број развијених дигиталних услуга.	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

## Пакет мера 3.3 Изградња капацитета

Мера 3.3.1: Организовање стручних догађаја усмерених ка подизању компетенција и умрежавању у оквиру пакета мера 3.1 и 3.2.

Како би се омогућио континуалан раст техничких иновација и заинтересованост привреде за бициклирање, размена знања и препознавање прилика за умрежавање и сарадњу, организоваће се стручни и популарни догађаји усмерени ка размени информација и знања, односно подизању компетенција и умрежавању у оквиру пакета мера 3.1 и 3.2.

На овај начин ће мера 3.3.1 деловати као мултипликатор и повећати ефекте и могућности за постизање циљева из раније наведених пакета мера.

Показатељи резултата 3.3.1.	Извори верификације
Број организованих стручних догађаја;	Извештаји локалних самоуправа о реализованим активностима, независне анализе о реализованим активностима, извештај Националне бициклическе организације (крајем сваке године реализације стратегије)

# 5. Спровођење стратегије

## 5.1. Надлежне институције

Република Србија је основни носилац остваривања и примене Стратегије. У њеном спровођењу учествују различити актери: Национална бициклическа организација, организације цивилног друштва, спортске организације, јавни сектор и привреда.

С обзиром на то да се развој бициклирања може успешно водити само уз партнерство свих сектора друштва, неопходно је да се у процес примене Стратегије укључе сви релевантни актери, нарочито цивилни сектор и привреда.

Кључни партнери у примени ове стратегије су Стална конференција градова и општина и бицикличка удружења. Обезбедиће се да она буду активно укључена у процес примене Стратегије и у процес праћења и извештавања о примени Стратегије, укључујући подношење независних извештаја.

## **5.2. Координација, праћење и извештавање**

Координисање, праћење и евалуацију планираних мера и активности треба поверити Националној бицикличкој организацији.

Национална бицикличка организација је репрезентативна организација чији је основни задатак мониторинг и евалуација бициклирања у Републици Србији, а нарочито праћење спровођења мера предвиђених Стратегијом, подстицање и допринос мултисекторској сарадњи о питањима бициклирања.

Акциони план за спровођење Стратегије за период од 2022. до 2026. године, саставни је део ове стратегије. На основу спровођења акционог плана могуће је вршити сталну евалуацију успешности стратегије. Евалуација стратегије вршиће се крајем сваке године њеног спровођења.

# **6. Процена финансијских средстава потребних за спровођење стратегије и анализа финансијских ефеката**

Средства за спровођење ове стратегије обезбеђиваће се из различитих извора, и то: из државног буџета, из средстава намењених унапређењу спорта, туризма, саобраћаја, јавног здравља и екологије опредељених у буџету Републике Србије, АПВ и буџета ЈЛС, из средстава донатора, односно путем програма и пројеката који ће се усвојити и реализовати на основу ове стратегије и њеног акционог плана, као и из фондова Европске уније.

За спровођење Стратегије средства ће бити обезбеђена Законом о буџету Републике Србије за 2023. годину. За реализацију током периода важења Стратегије, од 2023. године, средства ће бити обезбеђена у оквиру лимита које утврди Министарство финансија на разделу органа и организација које су носиоци и партнери у реализацији мера, односно активности, а у складу са буџетским могућностима.

Такође, средства ће бити обезбеђена и кроз друге изворе попут донација, пројектних зајмова и међународне помоћи.

## **7. Акциони план за спровођење Стратегије**

Први акциони план за примену Стратегије биће усвојен у року од 30 дана од усвајања Стратегије.

Први нацрт Националне стратегије бициклирања реализован је у оквиру пројекта “Danube Cycle Plans” у коме Дунавски центар за компетенцију учествује као ИПА партнер из Србије.