



ДРЖАВНА
РЕВИЗОРСКА
ИНСТИТУЦИЈА

ИЗВЕШТАЈ
О РЕВИЗИЈИ СВРСИСХОДНОСТИ ПОСЛОВАЊА
Унапређење бициклистичког
саобраћаја



Број: 400-341/2022-06/126
Београд, 22. децембар 2022. године



Ефикаснијим планирањем и изградњом путне инфраструктуре која је у већој мери прилагођена потребама бициклиста, створиће се услови за безбедније коришћење бицикла и као начина превоза, а не само у сврху рекреације

У последњих десет година, бициклички саобраћај доживео је експанзију у свету и у Србији. Бициклисти су постали видљивији на улицама, у црној хроници и у статистици.

За обављање свакодневних путовања у градској средини до 5 km бицикл представља оптималан и најједноставнији начин путовања јер обезбеђује брз и једноставан пут од полазног до жељеног одређишта.



Извор ДРИ

Надлежни субјекти нису у довољној мери вршили ефикасно планирање у области изградње и одржавања бицикличке инфраструктуре. Министарство као ни градови Београд и Нови Сад нису донели, односно ускладили са Законом о путевима, све прописе од значаја за планирање изградње бицикличких стаза које чине саставни елемент јавних путева. ЈП Путеви Србије није планирало изградњу бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године, што за последицу може имати изостанак услова за побољшање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају.

Предузете активности надлежних субјеката нису у довољној мери створиле услове за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја и повећање његовог удела у укупном кретању. Град Нови Сад није одредио управљача јавних путева на својој територији, а управљач јавних путева у Граду Београду је обављао само поједине послове из делатности управљања јавним путевима. ЈП Путеви Србије као ни градови Београд и Нови Сад нису водили евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама, а не располажу ни ажурним подацима о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања у периоду 2019-2021. године. Иако је изградња бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље обавезујућа за јединице локалне самоуправе, до сада је на територији Републике Србије укупно изграђено 184 km, што износи око 6% дужине државних путева. Градови Београд и Нови Сад изградиле су приближно по 100 km бицикличке инфраструктуре, што је око трећина предвиђеног њиховим планским документима.

Ефикасан надзор и координација између надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја нису у потпуности успостављени. Инспекцијски надзор није у довољној мери обезбедио поступање надзираних субјеката у складу са прописима у периоду 2019-2021. године. Није остварена одговарајућа координација између управљача јавних путева и надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја на државном и локалном нивоу. Град Београд није формирао Радну групу за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности као ни Радну групу за имплементацију Плана, што може утицати на остваривање предвиђених циљева у погледу унапређења бицикличког саобраћаја.

Државна ревизорска институција је након спроведене ревизије субјектима ревизије између осталих дала следеће препоруке:

- **Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре** да предузме активности како би све јединице локалне самоуправе вршиле изградњу бицикличких стаза уз државне путеве кроз насеља, у циљу стварања услова за повећање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају;
- **ЈП Путеви Србије** да врши планирање и изградњу бицикличких стаза на државним путевима ван насеља на којима постоји значајно присуство бициклиста, односно на којима су евидентиране саобраћајне незгоде са учешћем бициклиста, у циљу стварања услова за повећање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају;
- **Град Београду** да предузме активности како би управљач јавних путева обављао све послове из делатности управљања јавним путевима, у циљу ефикаснијег одржавања и управљања путном инфраструктуром чији су саставни елемент и бицикличке стазе;
- **Град Новом Саду** да одреди управљача општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима на својој територији, у циљу ефикаснијег одржавања и управљања путном инфраструктуром чији су саставни елемент и бицикличке стазе;
- **Градовима Београду и Новом Саду** да у већем степену реализују активности предвиђене планским документима, у циљу унапређења путне инфраструктуре за безбедно учешће бициклиста у саобраћају и повећање удела бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања.



Садржај

I Резиме и препоруке	6
II Увод	10
1. Проблем	10
2. Циљ ревизије	11
3. Ревизијска питања	11
4. Обим и ограничења ревизије	11
5. Методологија у поступку рада	12
III Опис предмета ревизије	13
1. Појам	13
2. Законодавни и институционални оквир	15
3. Опште информације	19
IV Закључци	22
ЗАКЉУЧАК 1: Надлежни субјекти нису у довољној мери вршили ефикасно планирање у области изградње и одржавања бицикличког инфраструктуре	22
Налаз 1.1: Министарство, као ни градови Београд и Нови Сад, нису донели односно ускладили са Законом о путевима, све прописе од значаја за планирање изградње бицикличких стаза које чине саставни елемент јавних путева	26
Налаз 1.2: ЈП Путеви Србије није планирало изградњу бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године, што за последицу може имати изостанак услова за побољшање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају	31
ЗАКЉУЧАК 2: Предузете активности надлежних субјеката нису у довољној мери створиле услове за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја и повећање његовог удела у укупном кретању	35
Налаз 2.1: Град Нови Сад није одредио управљача јавних путева на својој територији, а управљач јавних путева у Граду Београду је обављао само поједине послове из делатности управљања јавним путевима	36
Налаз 2.2: ЈП Путеви Србије као ни градови Београд и Нови Сад нису водили евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама, а не располажу ни ажурираним подацима о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања у периоду 2019-2021. године	39
Налаз 2.3: Иако је изградња бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље обавезујућа за јединице локалне самоуправе, до сада је према подацима ЈП Путеви Србије укупно изграђено 184 km, што износи око 6% укупне дужине државних путева	45
Налаз 2.4: Градови Београд и Нови Сад изградили су приближно по 100 km бицикличке инфраструктуре, што је око трећина предвиђеног њиховим планским документима	47
ЗАКЉУЧАК 3: Ефикасан надзор и координација између надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја нису у потпуности успостављени	72
Налаз 3.1: Инспекцијски надзор није у довољној мери обезбедио поступање надзираних субјеката у складу са прописима у периоду 2019-2021. године	73



Налаз 3.2: Није остварена одговарајућа координација између управљача јавних путева и надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја на државном и локалном нивоу	79
Налаз 3.3: Град Београд није формирао Радну групу за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности као ни Радну групу за имплементацију Плана, што може утицати на остваривање предвиђених циљева у погледу унапређења бицикличког саобраћаја	88
V Захтев за доставу одазивног извештаја	92
Прилог 1 – Приказ дужине изграђених бицикличких стаза на територији градова у Републици Србији (на локалним и државним путевима у km)	94
Прилог 2 – Приказ дужине изграђених бицикличких стаза уз државне путеве кроз насеља на територији Републике Србије (у km)	95
Прилог 3 – Граница плана и подела на зоне Града Београда	96
Прилог 4 – Генерална решења саобраћаја Града Београда	97
Прилог 5 – Планиране и изграђене бицикличке стазе на територији Града Новог Сада	98
Прилог 6 – Делови саобраћајница са жутим тракама без бицикличких стаза у Граду Београду	99
Прилог 7 – Списак јединица локалне самоуправе за које су издате сагласности Министарства на Предлог одлуке о проласку државних путева кроз насеља на територији града / општине	100



Скраћенице и термини

Преглед скраћеница које су коришћене у извештају:

Пун назив	Коришћена скраћеница
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	МГСИ
Министарство унутрашњих послова	МУП
Агенција за безбедност саобраћаја	АБС
Јавно предузеће „Путеви Србије“	ЈП Путеви Србије
Јавно предузеће за управљање јавним путевима града Београда „Путеви Београда“	ЈП Путеви Београда
Јавно комунално предузеће „Београд-пут“	ЈКП Београд-пут
Република Србија	РС
Европска унија	ЕУ
Аутономна покрајина	АП
Јединице локалне самоуправе	ЈЛС
Градска општина	ГО
Генерални урбанистички план	ГУП
План генералне регулације	ПГР
План детаљне регулације	ПДР
План одрживе урбане мобилности	ПОУМ

Термин бицикличка инфраструктура употребљен у овом извештају обухвата: бицикличке стазе, бицикличке траке и пешачко-бицикличке стазе.



I Резиме и препоруке

Државна ревизорска институција спровела је ревизију сврсисходности пословања на тему „Унапређење бицикличког саобраћаја“.

Бициклички саобраћај је здрав, еколошки прихватљив и чини градове погоднијим местом за живот.

Бициклисти морају да се крећу бицикличком стазом или траком, уколико постоје, а ако не постоје, возач бицикла сме да користи коловоз у ширини од највише један метар од десне ивице коловоза, на свим јавним путевима, осим на аутопуту и мотопуту.

Бициклички саобраћај у Републици Србији је највише заступљен на територији АП Војводине, док се у осталом делу државе углавном своди на рекреацију.

Ревизијом су обухваћени субјекти који имају надлежности у области бицикличког саобраћаја и то:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, надлежно за друмски саобраћај;
- ЈП Путеви Србије, управљач државних путева I и II реда;
- Град Београд, стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, чији су саставни елемент и бицикличке стазе и
- Град Нови Сад, стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, чији су саставни елемент и бицикличке стазе.

Након спроведене ревизије утврдили смо следеће:

Ефикаснијим планирањем и изградњом путне инфраструктуре која је у већој мери прилагођена потребама бициклиста, створиће се услови за безбедније коришћење бицикла и као начина превоза, а не само у сврху рекреације.

ЗАКЉУЧАК 1: Надлежни субјекти нису у довољној мери вршили ефикасно планирање у области изградње и одржавања бицикличке инфраструктуре.

Налаз 1.1: Министарство, као ни градови Београд и Нови Сад, нису донели односно ускладили са Законом о путевима, све прописе од значаја за планирање изградње бицикличких стаза које чине саставни елемент јавних путева.

Налаз 1.2: ЈП Путеви Србије није планирало изградњу бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године, што за последицу може имати изостанак услова за побољшање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају.

ЗАКЉУЧАК 2: Предузете активности надлежних субјеката нису у довољној мери створиле услове за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја и повећање његовог удела у укупном кретању.

Налаз 2.1: Град Нови Сад није одредио управљача јавних путева на својој територији, а управљач јавних путева у Граду Београду је обављао само поједине послове из делатности управљања јавним путевима.

Налаз 2.2: ЈП Путеви Србије као ни градови Београд и Нови Сад нису водили евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама, а не располажу ни ажурним подацима о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања у периоду 2019-2021. године.



Налаз 2.3: Иако је изградња бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље обавезујућа за јединице локалне самоуправе, до сада је на територији Републике Србије укупно изграђено 184 km, што износи око 6% дужине државних путева.

Налаз 2.4: Градови Београд и Нови Сад изградили су приближно по 100 km бицикличке инфраструктуре, што је око трећина предвиђеног њиховим планским документима.

ЗАКЉУЧАК 3: Ефикасан надзор и координација између надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја нису у потпуности успостављени.

Налаз 3.1: Инспекцијски надзор није у довољној мери обезбедио поступање надзираних субјеката у складу са прописима у периоду 2019-2021. године.

Налаз 3.2: Није остварена одговарајућа координација између управљача јавних путева и надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја на државном и локалном нивоу.

Налаз 3.3: Град Београд није формирао Радну групу за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности као ни Радну групу за имплементацију Плана, што може утицати на остваривање предвиђених циљева у погледу унапређења бицикличког саобраћаја.

Државна ревизорска институција, након спроведене ревизије сврсисходности пословања на тему „Унапређење бицикличког саобраћаја“, даје следеће препоруке:

Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да:

- донесе све подзаконске прописе којима се уређује планирање изградње јавних путева (приоритет 2¹)- Налаз 1.1;
- предузме активности како би све јединице локалне самоуправе вршиле изградњу бицикличких стаза уз државне путеве кроз насеља, у циљу стварања услова за повећање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају (приоритет 2) - Налаз 2.3;
- приликом процене ризика и припреме плана инспекцијског надзора анализира стање у области бицикличког саобраћаја на државним путевима, како би се обезбедило поступање надзираних субјеката у складу са Законом о путевима (приоритет 2) - Налаз 3.1;
- предузме активности како би све јединице локалне самоуправе донеле одлуку о правцу, односно промени правца државних путева који пролазе кроз насеља на својој територији, у циљу стварања законског основа за одржавање саобраћајне сигнализације на делу државних путева који пролазе кроз насеља, као саставног дела државног пута (приоритет 2) - Налаз 3.2.

ЈП Путеви Србије да:

- врши планирање и изградњу бицикличких стаза на државним путевима ван насеља на којима постоји значајно присуство бициклиста, односно на којима су евидентирани саобраћајне незгоде са учешћем бициклиста, у циљу стварања услова за повећање безбедности бициклиста у саобраћају (приоритет 3²) - Налаз 1.2;
- допуни евиденцију о јавним путевима тако да садржи податке о бицикличким стазама, као и да прикупља и ажурира податке о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на државним путевима (приоритет 3) - Налаз 2.2;

¹ Приоритет 2 означава несврсисходности које је могуће отклонити у року до годину дана.

² Приоритет 3 означава несврсисходности које је могуће отклонити у року до три године.



- предузме активности у циљу стварања законског основа за одржавање саобраћајне сигнализације на делу државних путева који пролазе кроз насеља, као саставног дела државног пута, уколико од стране јединица локалне самоуправе након доношења одлуке о правцу, односно промени правца државних путева који пролазе кроз насеља, није постављена саобраћајна сигнализација према саобраћајном пројекту усвојеном од стране Министарства (приоритет 2) - Налаз 3.2.

Граду Београду да:

- донесе Одлуку о одређивању правца државних путева који пролазе кроз насеља на територији Града Београда и усклади Одлуку о улицама, локалним и некатегорисаним путевима са важећим прописима (приоритет 2) - Налаз 1.1;
- предузме активности како би управљач јавних путева обављао све послове из делатности управљања јавним путевима, у циљу ефикаснијег одржавања и управљања путном инфраструктуром чији су саставни елемент и бицикличке стазе (приоритет 2) - Налаз 2.1;
- предузме активности како би управљач јавних путева водио евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама, прибављао и ажурирао податке о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на територији Града Београда (приоритет 2) - Налаз 2.2;
- реализује активности на изградњи бицикличких стаза уз државне путеве који пролазе кроз насеља на територији Града Београда у складу са прописима, у циљу стварања услова за повећање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају (приоритет 2) - Налаз 2.3;
- у већем степену реализује активности предвиђене планским документима Града, у циљу унапређења путне инфраструктуре за безбедно учешће бициклиста у саобраћају и повећање удела бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања (приоритет 3) - Налаз 2.4;
- инспектори Секретаријата за инспекцију, надзор и комуникацију прате извршење донетих решења и врше контролни инспекцијски надзор, како би се обезбедило спровођење изречених мера које се односе на одржавање и заштиту бицикличких стаза (приоритет 2) - Налаз 3.1;
- формира Радну групу за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности и Радну групу за имплементацију Плана, како би се обезбедило извештавање о оствареном напретку (приоритет 2) - Налаз 3.3.

Граду Новом Саду да:

- усклади Одлуку о локалним путевима, улицама и некатегорисаним путевима са важећим прописима (приоритет 2) - Налаз 1.1;
- одреди управљача општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима на својој територији, у циљу ефикаснијег одржавања и управљања путном инфраструктуром чији су саставни елемент и бицикличке стазе (приоритет 2) - Налаз 2.1;
- води евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама, као и да прибавља и ажурира податке о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на територији Града Новог Сада (приоритет 2) - Налаз 2.2;
- реализује активности на изградњи бицикличких стаза уз државне путеве који пролазе кроз насеља на територији Града Новог Сада у складу са прописима, у циљу стварања услова за повећање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају (приоритет 2) - Налаз 2.3;



- у већем степену реализује активности предвиђене планским документима Града, у циљу унапређења путне инфраструктуре за безбедно учешће бициклиста у саобраћају и повећања удела бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања (приоритет 3) - Налаз 2.4.

Генерални државни ревизор

Др Душко Пејовић

Државна ревизорска институција

Макензијева 41

11000 Београд, Србија

22. децембар 2022. године



II Увод

Државна ревизорска институција је спровела ревизију сврсисходности пословања на тему „Унапређење бицикличког саобраћаја“ у складу са Законом о Државној ревизорској институцији³, Пословником Државне ревизорске институције⁴ и Програмом ревизије Државне ревизорске институције за 2022. годину број: 06-1950/2021-02/1-7 од 27. маја 2022. године.

Ревизија је обављена на начин и према поступцима утврђеним оквиром ревизорских стандарда Међународне организације врховних ревизорских институција (INTOSAI), Кодексом професионалне етике државних ревизора и принципима Међународних стандарда врховних ревизорских институција (ISSAI).

1. Проблем

У последњих десет година, бициклички саобраћај доживео је експанзију у свету и у Србији. Бициклисти су постали видљивији на улицама, у црној хроници и у статистици. Важећа законска регулатива и саобраћајни прописи нису у довољној мери обухватили бицикличку инфраструктуру и њене елементе. На нивоу Републике Србије не постоји јединствени руководећи документ, који се, у смислу саобраћајне политике, свеобухватно бави принципима бицикличког саобраћаја, даје смернице за његов развој или поставља конкретне циљеве. Управо из овог разлога, у пракси се могу видети различита решења у тумачењу и спровођењу прописа, планирању и градњи инфраструктуре, едукацији, приоритету у планирању саобраћаја или буџетским издвајањима.

У Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године наводи се да постоји недостатак саобраћајних површина за кретање рањивих учесника у саобраћају у које спадају и бициклисти. Један од кључних проблема безбедности бициклиста у Србији јесте саобраћајна инфраструктура која није прилагођена овој категорији учесника у саобраћају (не постоје бицикличке стазе, нити траке за бицикliste, саобраћајна сигнализација, уређена паркиралишта итд.). Такође, значајан инфраструктурни проблем представља пракса постављања ивичњака приликом повезивања бицикличке стазе и коловоза. Тек неколико градова у Србији има више од десет километара стаза намењених свакодневном бицикличком саобраћају. Самим тим, бициклисти су често принуђени да се крећу коловозом где их возачи моторних возила третирају као „ометаче“ саобраћаја, а не као саставни део саобраћајног система.

Бициклисти чине око осам одсто свих погинулих особа у саобраћајним несрећама иако су процентуално најмање заступљени у саобраћају. Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, у периоду од 2016. до 2020. године, у Републици Србији је у саобраћајним незгодама погинуло 250 бициклиста, док је 7.429 повређено. У 2021. години погинуло је 48 лица у својству возача бицикла, што је за око 17% више у односу на 2020. годину.

³ „Сл. гласник РС“, бр. 101/05, 54/07, 36/10 и 44/18 – др. закон

⁴ „Сл. гласник РС“, бр. 9/09



2. Циљ ревизије

Циљ ревизије је да се утврди да ли су субјекти ревизије предузели одговарајуће активности ради унапређења бицикличког саобраћаја.

3. Ревизијска питања

Да бисмо истражили ревизијски проблем и остварили циљ ревизије, формулисали смо ревизијска питања, која се односе на фазе: планирања, спровођења и надзора у области унапређења бицикличког саобраћаја.

У складу са циљем ревизије, формулисали смо следећа питања:

1. Да ли су надлежни субјекти вршили ефикасно планирање у области изградње и одржавања бицикличке инфраструктуре?
2. У којој мери су предузете активности надлежних субјеката створиле услове за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја и повећање његовог удела у укупном кретању?
3. Да ли је успостављен одговарајући надзор и координација између надлежних субјеката у циљу унапређења бицикличког саобраћаја?

4. Обим и ограничења ревизије

Ревизијом су обухваћени субјекти који имају надлежности у области бицикличког саобраћаја у складу са Законом о министарствима, Законом о локалној самоуправи, Законом о планирању и изградњи, Законом о путевима и Законом о безбедности саобраћаја на путевима и то:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, надлежно за друмски саобраћај;
- ЈП Путеви Србије, управљач државних путева I и II реда;
- Град Београд, стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, чији су саставни елемент и бицикличке стазе и
- Град Нови Сад, стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, чији су саставни елемент и бицикличке стазе.

У циљу прибављања свеобухватних информација у области бицикличког саобраћаја, као извори информација коришћени су подаци којима располажу Агенција за безбедност саобраћаја, као и одабране јединице локалне самоуправе.

Предмет ревизије (фокус) биле су активности које су субјекти ревизије предузели у циљу унапређења бицикличког саобраћаја.

Ревизијом смо обухватили активности које се односе на унапређење бицикличког саобраћаја у периоду 2019-2021. године, али смо за одговоре на нека ревизијска питања обухватили и дужи временски период.

Поступци ревизије су изведени у периоду од маја до октобра 2022. године у циљу доношења налаза, закључака и препорука заснованих на доказима који су прикупљени током ревизије.



Ревизијом нису обухваћени електрични тротинети, с обзиром на то да још увек нису укључени у Закон о безбедности саобраћаја на путевима; тротинети без мотора, с обзиром на то да закон лице које вози овакав тротинет третира као пешака, а бицикlistу као возача; као ни електрични бицикли, с обзиром на то да према Правилнику о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима, бицикл спада у врсту возила К2 - возило са погоном на мишићну снагу људи, док електрични бицикл спада у врсту возила К3 - возило са погоном на педале са додатним електричним мотором чија највећа снага није већа од 0,25 kW и највећа конструктивна брзина мања од 25 km/h, а које није декларисано као возила врсте Л1 (мопед).

У процесу спровођења ревизије ограничења су била квалитет и непотпуност постојећих евиденција субјеката ревизије.

5. *Методологија у поступку рада*

Да бисмо формулисали ревизијска питања и касније одговорили на њих, анализирали смо законску и подзаконску регулативу, као и стратешка документа која се односе на област бицикличког саобраћаја у Републици Србији, као и податке и информације које смо добили од субјеката надлежних за унапређење бицикличког саобраћаја.

У циљу планирања ревизије сврсисходности пословања, а ради прибављања информација у вези са планирањем, спровођењем и надзором над активностима у области унапређења бицикличког саобраћаја, упутили смо упитнике Агенцији за безбедност саобраћаја, као и појединим јединицама локалне самоуправе.

На основу прикупљених информација у фази предстудије дефинисали смо потенцијални проблем, циљ ревизије, ревизијска питања, критеријуме, предмет ревизије, субјекте ревизије, као и период који ће ревизија обухватити.

Током фазе спровођења ревизије, како би одговорили на ревизијска питања односно испунили циљ ревизије, анализирали смо прикупљену документацију од субјеката ревизије као и од извора информација, спроводили интервјуе, слали упитнике и друго.

У поступку ревизије упутили смо сет питања из области бицикличког саобраћаја свим градовима на територији Републике Србије, као и појединим општинама.



III Опис предмета ревизије

1. Појам

Бицикл је возило са најмање два точка које се покреће снагом возача, односно путника, која се помоћу педала или ручица преноси на точак, односно точкове.⁵

Уколико постоје изграђене бицикличке стазе или обележене бицикличке траке, бициклисти се морају кретати дуж њих.

За вожњу бицикла, где не постоји посебна стаза, односно трака, сме да се користи коловоз у ширини од највише један метар од десне ивице коловоза, осим на делу пута испред раскрснице или другог места на коме возило скреће улево, односно када врши претицање или обилажење.

Бицикличка стаза је пут намењен искључиво за кретање бицикала.

Слика 1: Бицикличка стаза – Ада Циганлија, Београд



Извор: ДРИ

Бицикличка трака је саобраћајна трака намењена искључиво за саобраћај бицикала, мопеда и лаких трицикала.

Слика 2: Бицикличка трака – Булевар Ослобођења, Београд



Извор: ДРИ

⁵ 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)



Пешачко-бицикличка стаза је пут намењен за кретање пешака и бициклиста.

Слика 3: Пешачко-бицикличка стаза – Немањина улица, Београд



Извор: ДРИ

Возач бицикла не сме да се креће бицикличком стазом брзином већом од 35 km/h, а по пешачко-бицикличкој стази брзином већом од 10 km/h.

Возач бицикла мора да управља бициклом на начин којим се не умањује стабилност бицикла и којим не омета друге учеснике у саобраћају, а нарочито не сме да: 1) испушта управљач из руку, 2) склања ноге са педала, односно ослонца за ноге, осим у случају када бицикл није у покрету, 3) се придржава за друго возило, 4) води, вуче или потискује друга возила, односно животиње, осим да вуче прикључно возило намењено за бицикл, 5) допусти да возило којим управља буде вучено или потискивано, 6) превози предмете који могу да га ометају током управљања, 7) употребљава на оба ува слушалице за аудио уређаје.

Приликом кретања ноћу и у условима смањење видљивости, бицикл мора имати упалено једно бело светло на предњој страни и једно црвено светло на задњој страни.

Дете млађе од 12 година не сме да управља бициклом на јавним путевима. Изузетно у пешачкој зони, зони успореног саобраћаја, зони „30“, зони школе и некатегорисаном путу, бициклом може управљати и дете са навршених девет година. Изузетно у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја, бициклом може да управља и дете.

Ако се два или више возача бицикала крећу у групи, дужни су да се крећу један за другим.

Возач не сме да управља бициклом у саобраћају на путу нити да почне да управља бициклом ако је под дејством алкохола и /или психоактивних супстанци.

Зона успореног саобраћаја возила је део пута, улице или део насеља у коме коловоз користе пешаци и возила, а возач је обавезан да се креће тако да не омета кретање пешака и бициклиста, брзином кретања пешака, а највише 10 km/h.

Зона „30“ је део пута, улице или насеља у којој је брзина кретања возила ограничена до 30 km/h.

Саобраћај је кретање возила и лица на путевима, чије је понашање уређено у циљу његовог безбедног и несметаног одвијања.

Саобраћајна трака за возила јавног превоза путника је саобраћајна трака намењена искључиво за кретање возила јавног превоза путника и која може бити изграђена тако да се по њој могу кретати трамваји.

Управљач јавног пута је јавно предузеће, привредно друштво и други облици организовања који у складу са законом којим се уређује положај јавних предузећа могу да обављају делатност од општег интереса.⁶

⁶Закон о путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон)



Државни путеви I и II реда су у својини Републике Србије, изузев државних путева, односно делова државних путева II реда који се налазе на територији аутономне покрајине који су у својини аутономне покрајине.

Општински путеви, улице и некатегорисани путеви који не припадају државним путевима I и II реда, својина су јединице локалне самоуправе на чијој се територији налазе.

Одржавање јавног пута јесте извођење радова и обављање услуга у оквиру постојећег путног земљишта, а којима се обезбеђује очување карактеристика пута у стању које је било у тренутку његове изградње или реконструкције и може бити редовно, рехабилитација и ургентно.

Јавни пут, између осталог, обухвата тротоаре, пешачке и бицикличке стазе у путном земљишту.

2. Законодавни и институционални оквир

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом, признатим међународним изворима, законима и подзаконским актима. Закони који првенствено уређују систем безбедности саобраћаја јесу Закон о безбедности саобраћаја на путевима и Закон о путевима.

Устав Републике Србије⁷ проглашава право на живот као неприкосновено. Из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана. Устав проглашава и право на физички интегритет и право на личну безбедност. Проглашавање тих права такође намеће обавезу Републици Србији да штити физички интегритет и безбедност учесника у саобраћају. Право детета на посебну заштиту, које проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.

У анализи законодавног оквира обрађени су најзначајнији прописи који уређују област бицикличке инфраструктуре у Републици Србији, као и права и обавезе бициклиста као учесника у саобраћају:

1. Закон о локалној самоуправи;
2. Закон о главном граду;
3. Закон о комуналним делатностима;
4. Закон о просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године;
5. Закон о планирању и изградњи;
6. Закон о путевима и
7. Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

Законом о локалној самоуправи⁸ прописано је да се општина преко својих органа, у складу са Уставом и законом, поред осталог, стара о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица.

Положај града Београда уређује се посебним законом.

Законом о главном граду⁹ се уређује положај, надлежности и органи града Београда.

У јавној својини града Београда су, између осталог, добра у општој употреби на територији града Београда (општински путеви, некатегорисани путеви, улице које нису део аутопута или државног пута I и II реда).

⁷ „Сл. гласник РС“, бр. 98/2006 и 115/2021

⁸ „Сл. гласник РС“, бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон

⁹ „Сл. гласник РС“, бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 37/2019 и 111/2021 - др. закон



Град Београд врши надлежности општине и града, утврђене Уставом и законом.

Поред наведених надлежности, град Београд на својој територији, између осталог, врши и следеће надлежности: уређује и обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, реконструкцију, одржавање и управљање јавним и некатегорисаним путевима на територији града Београда, осим државних путева и ауто-путева којима управља јавно предузеће основано од стране Републике Србије и оснива јавно предузеће за обављање делатности управљања јавним путевима који су у надлежности града Београда.

Законом о комуналним делатностима¹⁰ прописано је да одржавање улица и путева спада у комуналне делатности.

Одржавање улица и путева у градовима и другим насељима је извођење радова којима се обезбеђује несметано и безбедно одвијање саобраћаја и чува и унапређује употребна вредност улица, путева, тргова, платоа и сл.

Комуналну делатност могу обављати јавно предузеће, привредно друштво, предузетник или други привредни субјект.

Законом о просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године¹¹ се утврђују дугорочне основе организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије у циљу усаглашавања економског и социјалног развоја са природним, еколошким и културним потенцијалима и ограничењима на њеној територији.

Просторни план Републике Србије представља основ за дефинисање стратегија на државном, регионалном и локалном нивоу у мери у којој имају утицај на просторни развој Републике Србије, њених региона и јединица локалне самоуправе.

Законом о планирању и изградњи¹² уређују се: услови и начин уређења простора, уређивање и коришћење грађевинског земљишта и изградња објеката; вршење надзора над применом одредаба овог закона и инспекцијски надзор; друга питања од значаја за уређење простора, уређивање и коришћење грађевинског земљишта и за изградњу објеката.

Плански документи су просторни и урбанистички планови.

Закон о путевима уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева.

Према значају саобраћајног повезивања, јавни путеви се деле на:

1) државне путеве:

- државне путеве I реда (саобраћајно повезују територију државе са мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе);
- државне путеве II реда (саобраћајно повезују подручје два или више управна округа или подручје управног округа, као и погранична подручја и граничне прелазе са мрежом државних путева);

2) општинске путеве (саобраћајно повезују територије општина, територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева);

3) улице (саобраћајно повезују делове насеља).

Управљач јавног пута дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту пута, у циљу несметаног и безбедног одвијања саобраћаја.

¹⁰ „Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018

¹¹ „Службени гласник РС“, бр. 88 /2010

¹² „Сл. гласник РС“, бр. 72/2009, 81/2009 - испр., 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/2013 - одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 - др. закон, 9/2020 и 52/2021



Изградња и реконструкција јавног пута врше се у складу са законом којим се уређују планирање и изградња и у складу са овим законом.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја, и финансирање система. Такође, овим законом се уређује део система који се односи на возаче и возила, а садржи и посебне одредбе о саобраћају бицикала, као и одредбе које се односе на путеве. Закон уређује и права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја, као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

Стратешки оквир

Стратегија представља основни документ, којим се на свеобухватан начин утврђује стратешки правац деловања у свакој конкретној области. Она је полазни документ јавне политике којом се усвајају општи и посебни циљеви који се желе постићи, принципи или смернице по којима ће се спроводити системска реформа у одређеној области.¹³

Стратешка документа од значаја за бициклички саобраћај у посматраном периоду су:

- Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године;
- Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године и
- Стратегија развоја Града Београда.

У Стратегији безбедности саобраћаја на путевима РС за период од 2015. до 2020. године¹⁴ се, поред осталог, наводи да постоји недостатак саобраћајних површина за кретање рањивих учесника у саобраћају (у које поред пешака спадају и бициклисти).

Као једна од мера чија би примена допринела унапређењу стања безбедности саобраћаја у Републици Србији, наводи се дизајнирање профила пута узимајући у обзир потребе пешака и бициклиста.

Истраживања указују да се деца око девете године први пут самостално сусрећу са саобраћајем, најчешће као бициклисти.

У циљу унапређења безбедности бициклиста неопходно је промовисати њихово безбедно учешће у саобраћају, а посебно кроз:

- унапређење процеса обуке и едукације бициклиста на свим нивоима,
- промовисање употребе заштитних система од стране бициклиста (кациге и заштитне опреме) и
- прилагођавање саобраћајне инфраструктуре за бициклисте.

У Стратегији одрживог урбаног развоја РС до 2030. године¹⁵ се, поред осталог, наводи да је бициклички саобраћај скоро искључиво резервисан за Аутономну Покрајину Војводину, док се у осталом делу државе углавном своди на рекреацију.

Проблем у Републици Србији представља наслеђена урбана матрица и немогућност провлачења бицикличких стаза.

¹³ Закон о планском систему Републике Србије („Сл. гласник РС”, број 30/18)

¹⁴ „Сл. гласник РС“, бр. 64/2015

¹⁵ „Сл. гласник РС“, број 47/2019



Стратегијом су дефинисана два показатеља урбане мобилности на националном нивоу:

- број и удео урбаног становништва (домаћинстава) са 10-минутним пешачким приступом линијама јавног превоза;
- дужина и број уређених бицикличких стаза у урбаном подручју у односу на дужину и број предвиђен планским документом.

Одржива мобилност представља инверзију приоритета у односу на традиционалан приступ у планирању саобраћаја. Редослед приоритета је следећи: активна мобилност - пешаци, бициклисти, тротинети, ролери, скејтови, е-тротинети; јавни превоз, аутомобили.

На основу Стратегије, поједине јединице локалне самоуправе су донеле Планове одрживе урбане мобилности.

Стратегијом развоја Града Београда¹⁶, поред осталог, предвиђено је:

- повећање удела пешака и бициклиста као учесника у саобраћају за 2 до 5% (2016. је око 25%) у укупној видовној расподели и
- изградњу 100 km нових бицикличких стаза до 2021. године.

Институционални оквир

Ревизијом су обухваћени субјекти који имају надлежности у области бицикличког саобраћаја у складу са Законом о министарствима, Законом о локалној самоуправи, Законом о планирању и изградњи, Законом о путевима и Законом о безбедности саобраћаја на путевима и то:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре,
- ЈП Путеви Србије,
- Град Београд и
- Град Нови Сад.



¹⁶ „Сл. лист града Београда“, бр. 47/2017 и 55/2017 - испр.



Субјекти ревизије	Надлежност
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	<ul style="list-style-type: none"> у складу са Законом о министарствима, обавља послове државне управе у области железничког, друмског, водног и ваздушног саобраћаја; врши надзор над спровођењем Закона о комуналним делатностима, Закона о планирању и изградњи, Закона о путевима и Закона о безбедности саобраћаја на путевима (између осталог, у вези са: стањем пута у погледу услова за безбедно одвијање саобраћаја, техничким регулисањем саобраћаја, управљањем саобраћајем, безбедности пута у процесу пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања).
ЈП Путеви Србије	<ul style="list-style-type: none"> у складу са Законом о путевима обавља делатност управљања државним путевима.
Град Београд	<ul style="list-style-type: none"> у складу са Законом о путевима, општински путеви, улице и некатегорисани путеви који не припадају државним путевима I и II реда, својина су јединице локалне самоуправе на чијој се територији налазе; изградња бицикличких стаза, уз државни пут кроз насеље је обавезујућа је за јединице локалне самоуправе;
Град Нови Сад	<ul style="list-style-type: none"> у складу са Законом о локалној самоуправи, општина преко својих органа, у складу са Уставом и законом, поред осталог, стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, чији су саставни елемент и бицикличке стазе; Град врши надлежности општине, као и друге надлежности и послове државне управе, који су му законом поверени.

3. Опште информације

Бициклички саобраћај је здрав, еколошки прихватљив и чини градове погоднијим местом за живот. У последњих десет година, бициклички саобраћај доживео је експанзију у свету и у Србији. Бициклисти су постали видљивији на улицама, црној хроници и у статистици.¹⁷

Кључни проблем, када је у питању безбедност бициклиста у саобраћају, јесте њихова рањивост, с обзиром на то да и при релативно малим брзинама често задобијају тешке телесне повреде, углавном због тога што је њихова једина заштита њихова одећа. Брзина возила која учествују у судару са бицикличким има важну улогу, када је тежина последица незгоде у питању. Бициклисти су често тешко уочљиви за друге учеснике у саобраћају, пре свега јер су димензије мање у поређењу са, рецимо, аутомобилима, аутобусима или теретним возилима.

Слаба уочљивост бициклиста је посебан проблем у ноћним условима видљивости, поготово у случајевима када бицикл није опремљен одговарајућим светлима (бело светло на предњој и црвено светло на задњој страни бицикла) и ако возач и путник на бициклу не носе на

¹⁷ Студија „Како унапредити бициклички саобраћај у Србији“



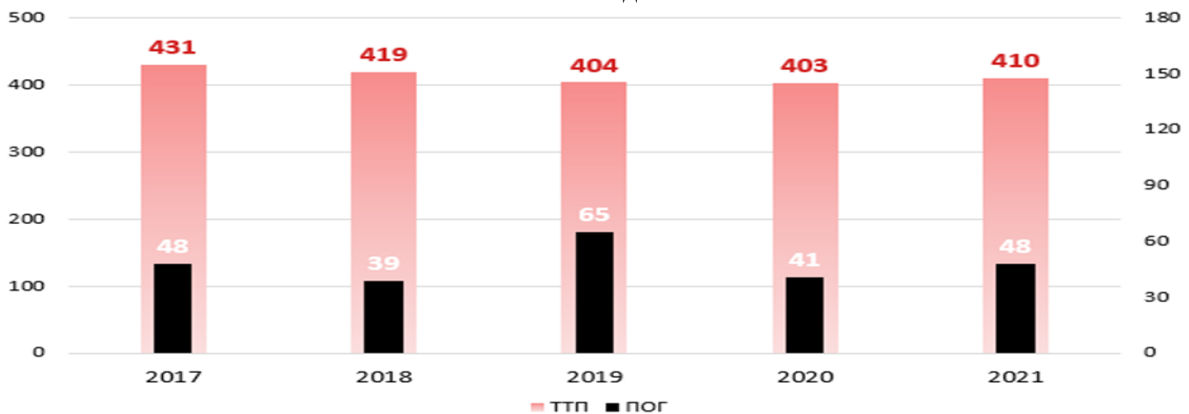
себи светлу одећу, односно одећу која на себи има ретрорефлектујуће материјале. Оно што је такође важно када је безбедност бициклиста у саобраћају у питању, јесте чињеница да бициклисти различите старосне доби и пола имају различите психофизичке способности. Наиме, деца бициклисти углавном немају довољно искуства и знања, а старији бициклисти имају смањену моћ запажања, смањене физичке способности, смањену покретљивост и др.

Безбедност бициклиста у саобраћају у великој мери зависи и од саобраћајног окружења. Саобраћајно окружење је најчешће дизајнирано и прилагођено за кретање моторних возила и није предвиђено за бициклисте (не постоје бицикличке стазе, нити траке за бициклисте). Бициклисти су често принуђени да се крећу коловозом где их возачи моторних возила третирају као „ометаче“ саобраћаја, а не као саставни део саобраћајног система, при чему често и сами не поштују правила саобраћаја (поступање у складу са саобраћајном сигнализацијом, забрана коришћења мобилних телефона, аудио и видео уређаја, употреба светала на бициклу и др.).

Саобраћајне незгоде са учешћем бициклиста, због њихове велике рањивости, чешће за последицу имају погинула лица, него што је то случај код саобраћајних незгода са учешћем само моторних возила са затвореном каросеријом. Када се упоредо посматрају подаци о настрадалим бицикличким возачима и путницима у путничким аутомобилима, долази се до података да бициклисти када учествују у саобраћајној незгоди имају скоро шест пута већи ризик од тога да смртно страдају него што је то случај са путницима и возачима у путничким аутомобилима.¹⁸

Према подацима АБС, у периоду од 2017. до 2021. године, у Републици Србији је у саобраћајним незгодама погинуо 241 бициклиста, док је 2.067 тешко повређено. Другим речима, у просеку, годишње у Србији живот изгуби око 48 бициклиста, а око 413 њих буде тешко повређено. Бициклисти чине око девет одсто свих погинулих особа у саобраћајним незгодама, иако су процентуално најмање заступљени у саобраћају. Најчешћи узрок несрећа је сустизање бициклиста од стране моторног возила.

Слика 4: Број погинулих и тешко повређених бициклиста у саобраћајним незгодама, у периоду 2017-2021. године



Извор: АБС

У 2021. години погинуло је 48 лица у својству возача бицикла што је за око 17% више у односу на 2020. годину. Важно је напоменути да је у 2021. години сваки 11. погинули у саобраћају бициклиста. Међу погинулим бицикличким возачима у 2021. години, најзаступљенија је старосна група 65+ (23 од 48 погинулих возача бицикла).¹⁹

У периоду 2019-2021. године у саобраћајним незгодама на територији Републике Србије погинуло је укупно 154 бициклиста, као што је приказано у Табели 1.

¹⁸ АБС Извештај „Безбедност бициклиста у саобраћају“, август 2021. године

¹⁹ АБС „Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2021. години“



Табела 1. Број погинулих бициклиста, према категорији пута, у периоду 2019-2021. године ²⁰

Категорија пута	Погинули бициклисти	Теже телесно повређени бициклисти	Лако телесно повређени бициклисти
Државни пут IA реда	0	0	1
Државни пут IB реда	27	37	70
Државни пут IIA реда	18	60	86
Државни пут IIB реда	4	9	16
Локални пут	9	48	86
Некатегорисани пут	3	9	18
Пролазак ДП IB реда кроз насеље	15	98	232
Пролазак ДП IIA реда кроз насеље	16	97	274
Пролазак ДП IIB реда кроз насеље	9	26	44
Улица нижег реда	31	388	964
Улица вишег реда	22	435	1.142
Непознато	0	0	1
Укупно	154	1.207	2.934

Према приказаним подацима, од укупног броја погинулих бициклиста, у периоду 2019-2021. године, на државним путевима I и II реда погинуло је 89 бициклиста (58%).

Ревизија је важна јер дотиче Циљ одрживог развоја 11 – Одрживи градови и заједнице. Потциљ 11.2 - одрживи транспортни системи и безбедност на путевима који се спроводи кроз Стратегију безбедности саобраћаја на путевима у периоду 2015-2020. године са циљем смањења смртности и ризика од тешких повреда и Потциљ 11.6 - до 2030. године смањити негативан утицај градова на животну средину. Један од начина за достизање тог циља јесте промовисање и коришћење алтернативних видова транспорта као што је бицикл.

Препознајући значај урбаних средина у борби против климатских промена, Уједињене нације (УН) су као један од подциљева Циља одрживог развоја 11 Агенде одрживог развоја 2030. поставиле смањење негативног утицаја градова на животну средину. Србија има веома висок ниво емисија гасова са ефектом стаклене баште у односу на бруто домаћи производ (БДП), што нас по овом критеријуму сврстава међу 20 највећих емитера у свету. Србија је иницијалне кораке већ преузела тиме што се обавезала да ће смањити емисију гасова са ефектом стаклене баште за 9,8 одсто до 2030. године. Један од начина за достизање тог циља јесте промовисање и коришћење алтернативних видова транспорта као што је бицикл.

Генерална скупштина УН је априла 2018. године прогласила 3. јун као Међународни дан бицикла.

²⁰ Извор: АБС



IV Закључци

На основу анализе података и документације достављене од стране субјеката ревизије и извора информација, као и обављених интервјуа са представницима субјеката ревизије донели смо следеће закључке:

1. Надлежни субјекти нису у довољној мери вршили ефикасно планирање у области изградње и одржавања бицикличке инфраструктуре.
2. Предузете активности надлежних субјеката нису у довољној мери створиле услове за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја и повећање његовог удела у укупном кретању.
3. Ефикасан надзор и координација између надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја нису у потпуности успостављени.

У наставку Извештаја, наводимо закључке са одговарајућим налазима, до којих смо дошли у поступку ревизије.

ЗАКЉУЧАК 1: Надлежни субјекти нису у довољној мери вршили ефикасно планирање у области изградње и одржавања бицикличке инфраструктуре

У оквиру првог ревизијског питања циљ је био да утврдимо да ли су надлежни субјекти вршили ефикасно планирање у области изградње и одржавања бицикличке инфраструктуре.

На основу циља, испитивали смо да ли су важећи саобраћајни прописи у довољној мери обухватили бициклички саобраћај и да ли постоји потреба за изменом или допуном истих, да ли је донет стратешки документ који се, у смислу саобраћајне политике, свеобухватно бави принципима бицикличког саобраћаја, даје смернице за његов развој или поставља конкретне циљеве, да ли су јединице локалне самоуправе донеле планске акте, просторне и урбанистичке планове, који, поред осталог, обухватају и бицикличку инфраструктуру, да ли су планским актима, просторним и урбанистичким плановима предвиђени изградња и одржавање бицикличке инфраструктуре у периоду 2019-2021. године, као и да ли је донета Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2021. године.

- Није донета Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период након 2021. године.
- Град Нови Сад није донео стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом за период од 2015. до 2020. године.
- Министарство није донело подзаконски акт који ближе прописује елементе које јавни пут мора да обухвата, односно елементе попречног профила пута, у односу на врсту пута и услове одвијања саобраћаја и акт којим се ближе уређују услови и начин пројектовања и технички услови изградње и реконструкције јавних путева, нити је започело активност на стварању законског основа за припрему правилника или техничког упутства о пројектовању бицикличке инфраструктуре.
- Град Београд није донео одлуку о правцу државних путева који пролазе кроз насеља на својој територији.
- Одредбе из Одлуке о улицама, локалним и некатегорисаним путевима Града Београда и Одлуке о локалним путевима, улицама и некатегорисаним путевима Града Новог Сада, у делу



одређивања управљача јавних путева, као и у погледу надлежности за доношење планских аката и евиденције јавних путева, нису усклађене са важећим прописима.

- ЈП Путеви Србије није планирало изградњу бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године, што за последицу може имати изостанак услова за побољшање безбедности бициклиста у саобраћају.

На нивоу Републике Србије не постоји јединствени руководећи документ, који се свеобухватно бави принципима бицикличког саобраћаја и из тог разлога се у пракси могу видети различита решења у тумачењу и спровођењу прописа, планирању и градњи инфраструктуре, едукацији, приоритету у планирању саобраћаја или буџетским издвајањима.

Представници ЈП Путеви Србије су навели да је у току израда Стратегије развоја бициклизма у Републици Србији од 2022. до 2026. године, која покрива целу територију Републике Србије и дефинише правце деловања у области бициклизма у сврху постизања жељених циљева на територији целе државе. Координација израде стратегије се реализује преко „Дунавског центра за компетенцију“ у оквиру „Транснационалног програма Дунав“ и приводи се крају усвајање завршне верзије документа.

Влада доноси Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима (Национална стратегија). Национална стратегија садржи најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, визију, дугорочне и краткорочне циљеве, кључне области рада и рокове за доношење одговарајућег акционог плана. Националну стратегију предлаже Тело за координацију за период од најмање пет година, до краја јуна у последњој години важења Националне стратегије.²¹

На основу Националне стратегије, на предлог Тела за координацију, Влада доноси Акциони план безбедности саобраћаја на путевима (Акциони план), за период од најмање једне године. Акциони план садржи нарочито: мере и активности у оквиру кључних области рада, одговорне субјекте, рокове и финансијска средства у кључним областима рада.

Скупштине јединица локалне самоуправе доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом.

Доношење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године требало је да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године који ће допринети:

- да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године,
- да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години, у односу на 2011. годину и
- да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.

На основу Националне стратегије, у децембру 2016. године донет је Акциони план за њено спровођење у коме су дефинисане активности које ће бити реализоване у 2016. и 2017. години.

Акционим планом у оквиру Стуба 1 Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја предвиђено је:

- За стратешко управљање у области безбедности саобраћаја - надлежно је МГСИ;
- За усвајање стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја за локалне самоуправе - надлежне су ЈЛС;

²¹ Закон о безбедности саобраћаја на путевима



- За успостављање савремене и доступне базе података са обележјима безбедности саобраћаја као и за успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примену резултата истраживања - надлежна је Агенција за безбедност саобраћаја.

Закон предвиђа обавезу свих ЈЛС да припреме, усвоје и спроводе стратешке документе у складу са националном стратегијом. Према подацима АБС, свега 20% ЈЛС је донело локалне стратешке документе (стратегије и акционе планове), а највећи број ЈЛС очекује усвајање националне стратегије.

У току ревизије утврдили смо да Град Нови Сад није донео стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом за период од 2015. до 2020. године.

У оквиру Стуба 2 Безбеднији путеви предвиђено је:

- За израду пројеката мапирања ризика на мрежи јавних путева - надлежан је управљач пута (ЈП Путеви Србије, односно локални управљач) у сарадњи са МУП, МГСИ и АБС;

- За израду анализа процене доприноса пута саобраћајној незгоди са најтежим последицама - надлежан је управљач пута (ЈП Путеви Србије, односно локални управљач) у сарадњи са МУП, МГСИ и АБС;

- За идентификацију црних тачака на јавним путевима са предлогом мера за њихово отклањање и санацију црних тачака на путевима - надлежан је управљач пута (ЈП Путеви Србије, односно локални управљач) у сарадњи са МУП, МГСИ и АБС.

У току ревизије утврдили смо да Град Нови Сад није спроводио независне оцене утицаја пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим бицикличким на својој територији којих је било укупно десет у периоду 2019-2021. године.

Град Београд је спровео четири независне оцене, од чега је у две утврђен утицај пута на настанак саобраћајне незгоде. ЈП Путеви Београда је издало налоге ЈКП Београд-пут да отклони наведене недостатке, и упутило дописе осталим институцијама које су надлежне да унапреде стање на месту незгоде.

Од укупно 88 саобраћајних незгода са погинулим бицикличким на државним путевима у периоду 2019-2021. године, ЈП Путеви Србије је спровело независне оцене утицаја пута на настанак 45 саобраћајних незгода од чега је у једној утврђен утицај пута на настанак предметне саобраћајне незгоде. Управљач пута није у прописаном року од 60 дана од дана добијања Независне оцене предузео мере ради унапређења безбедности пута и спречавања настанка саобраћајних незгода. Представници Предузећа су навели да је у току јавна набавка којом је предвиђена Израда техничке документације за санацију локација према Пројекту независних оцена утицаја пута на настанак саобраћајне незгоде са погинулим лицима на државним путевима у Републици Србији, где спада и саобраћајна незгода која се догодила 24. марта 2019. године на територији Града Пирота. Није могуће дефинисати очекивани рок за спровођење мера, првенствено због финансијских ограничења и приоритетних радова на редовном одржавању државних путева у Републици Србији.

Мишљење Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре из марта 2020. године сугерисало је да ЈП Путеви Србије, као управљач државних путева, не би требало да спроводи Пројекте независних оцена утицаја пута на настанак саобраћајне незгоде са погинулим лицима, док Агенција за безбедност саобраћаја не спроведе поступак лиценцирања ревизора и проверивача. С обзиром на то да су 1. јуна 2021. године издате прве лиценце за ревизоре и провериваче, тиме су се стекли услови за спровођење и Пројекта независних оцена утицаја пута на настанак саобраћајне незгоде са погинулим лицима.

У оквиру Стуба 3 Безбеднија возила предвиђено је:

- Хармонизација прописа у области хомологације возила;

- Унапређење система контроле техничке исправности возила;



- Технолошко унапређење возила и стимулисање коришћења еколошких горива и еколошких возила;
- Развој интелигентних транспортних система у/на возилу у функцији безбедности саобраћаја.

Према подацима АБС, критична граница старости возила после које значајно расту последице незгода, јесте 15 година. С обзиром на просечну старост возила у Србији од преко 16 година, старост возила је најзначајније обележје возила које доприноси ризику и последицама саобраћајних незгода.

У оквиру Стуба 4 Безбеднији учесници у саобраћају поред осталог, предвиђено је:

- Унапређење безбедности учесника у саобраћају (кроз кампање подизања свести) - надлежна је Агенција за безбедност саобраћаја;
- Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају (деца, старији од 65 година, пешаци, бициклисти) - надлежне су локалне самоуправе у сарадњи са АБС.

Према подацима АБС, опште је позната чињеница да фактор „човек“ у систему фактора безбедности саобраћаја човек - возило - пут - окружење, има утицај на настанак саобраћајних незгода у око 95% случајева. Из тих разлога, највећи потенцијал за унапређење нивоа безбедности саобраћаја и достизање предвиђених циљева управо почива на предузимању мера и активности усмерених ка фактору „човек“.

Акционим планом је, поред осталог, као једна од активности у периоду 2018-2020. године планирана припрема Нацрта Стратегије безбедности саобраћаја на путевима РС за период 2020-2025. године од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Било је предвиђено да ће се у 2017. години израдити нови Акциони план који ће детаљно разрадити активности за период 2018-2020. године.

У току ревизије утврдили смо да наведени акциони план није израђен.

Такође, није донета нова национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2021. године.

Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године усвојена је у складу са потребама уређења градског простора, решавања проблема урбаног развоја и потенцијалима које урбана насеља носе као генератори развојних активности.

Имајући у виду временски оквир Циљева одрживог развоја из Агенде 2030 за одрживи развој, коју је Генерална скупштина Уједињених нација усвојила 25. септембра 2015. године за период до 2030. године, међу којима се Циљ одрживог развоја 11. односи на урбани развој, период важења Стратегије је такође 2030. година.

Мобилност становништва у Републици Србији је два до три пута мања у односу на развијене европске државе. При томе око 96% свих путника чине дневни мигранти и то у урбаним подручјима. Око две трећине свих путовања се обавља јавним градским или приградским превозом путника, док остатак чине међуградска кретања. Уочљива је значајна неравномерност путовања по урбаним насељима, где се око 95% путовања обавља у шест највећих урбаних насеља у Републици Србији.

Главни изазов у урбаним насељима, у којима организовано функционише јавни градски превоз, представља непрекидна потреба за обнављањем возног парка, његовом модернизацијом са циљем пружања одговарајућег нивоа услуге корисницима, економичности и заштите животне средине и мањак капацитета током вршних сати. У мањим урбаним насељима проблем представљају и велики интервали у редовима вожње и слаба покривеност појединих делова насеља.

Акционим планом за спровођење Стратегије одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године за период од 2021. до 2022. године²², као једна од мера, предвиђена је припрема,

²² „Сл. гласник РС“, бр. 28/2021



усвајање и примена планова одрживе урбане мобилности (ПОУМ) са роком завршетка активности за израду ПОУМ 2021. године (градови: Пирот и Панчево, општине: Врбас и Бајина Башта), односно 2022. године - Град Ниш.

На околност да ПОУМ још увек нису донели: Град Панчево, општине Врбас и Бајина Башта, као ни Град Ниш, представници Министарства су навели да у складу са Стратегијом одрживог урбаног развоја, у сарадњи са Сталном конференцијом градова и општина, Министарство расписује годишњи јавни позив за градове и општине за доделу подстицајних средстава за унапређење у области одрживе урбане мобилности.²³

Налаз 1.1: Министарство, као ни градови Београд и Нови Сад, нису донели односно ускладили са Законом о путевима, све прописе од значаја за планирање изградње бицикличких стаза које чине саставни елемент јавних путева

Министарство обавља послове државне управе, поред осталог, у области друмског саобраћаја, који се односе на: уређење и обезбеђење саобраћајног система, реализацију пројеката изградње саобраћајне инфраструктуре, уређење и безбедност техничко-технолошког система саобраћаја, облигационе и својинскоправне односе, инспекцијски надзор, стратегију развоја саобраћаја, планове развоја и планове везане за организацију саобраћајног система.²⁴

Законом о путевима предвиђено је да Министарство ближе прописује елементе које јавни пут мора да обухвата, односно елементе попречног профила пута, у односу на врсту пута и услове одвијања саобраћаја.

Такође, доноси пропис којим се ближе уређују услови и начин пројектовања и технички услови изградње и реконструкције јавних путева.

Прелазним и завршним одредбама предвиђено је да ће се подзаконски акти донети у року од годину дана од дана ступања на снагу закона, као и да ће се до доношења примењивати подзаконски акти донети на основу претходно важећег закона, ако нису у супротности са Законом о путевима.

Наведени подзаконски акти још увек нису донети, иако је рок за њихово доношење био годину дана од дана ступања на снагу закона (Закон је ступио на снагу 8. јуна 2018. године).

Акционим планом за спровођење Стратегије одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године за период од 2021. до 2022. године, поред осталог, предвиђено је стварање законског основа за припрему Правилника или техничког упутства о пројектовању бицикличке инфраструктуре, као носилац активности одређено је Министарство, а као рок за завршетак активности 2022. година.

Министарство није створило законски основ за припрему правилника или техничког упутства о пројектовању бицикличке инфраструктуре.

Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута²⁵ прописани су ближи услови које јавни путеви изван насеља и њихови елементи, као и путни објекти, морају да испуњавају са аспекта безбедности саобраћаја, док истим нису прописани услови који се односе на јавне путеве у насељу.

У току ревизије упутили смо питање субјектима ревизије и изворима информација да ли су важећа законска регулатива и саобраћајни прописи у довољној мери обухватили бициклички саобраћај, односно, да ли постоји потреба за изменом истих и у ком делу.

²³ Овогодишњи јавни позив је актуелан и налази се на званичној интернет адреси министарства <https://www.mgsi.gov.rs/cir/dokumenti/javni-poziv-za-jls-za-dodelu-podsticajnih-sredstava-za-unapredjenje-stanja-u-oblasti>.

²⁴ Закон о министарствима („Сл. гласник РС“, бр. 128/2020)

²⁵ „Сл. гласник РС“, бр. 50/2011



Представници Министарства су навели да су Законом о безбедности саобраћаја на путевима прописана правила кретања и обавезе бициклиста, док су Правилником о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута, прописане димензије саобраћајног и слободног профила бицикличких стаза. Такође, правила пројектовања бицикличких површина дата су у оквиру Приручника за пројектовање путева Јавног предузећа Путеви Србије у оквиру пројекта рехабилитације транспорта. Сматрају да је потребно постојећи приручник преточити у подзаконски акт.

Министарство још увек није започело активност на стварању законског основа за припрему Правилника или техничког упутства о пројектовању бицикличке инфраструктуре, иако је Акционим планом за спровођење Стратегије одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године за период од 2021. до 2022. године као рок за завршетак активности одређена 2022. година, а поменуто Министарство одређено је као носилац активности. Према наводима представника Министарства, у току је припрема Закона о изменама и допунама Закона о путевима и правни основ за доношење наведеног подзаконског акта ће се уврстити приликом наведене измене и допуне. С обзиром на то да је дошло до измене састава Радне групе за измену и допуну Закона о путевима као и рока за доношење закона, навели су да се усвајање подзаконских аката може очекивати годину дана након усвајања Закона о изменама и допунама закона о путевима, односно до краја 2024. године.

Представници ЈП Путеви Србије навели су да законски оквир за изградњу бицикличке инфраструктуре треба уредити тако да то буде посебан закон након усвајања Стратегије развоја бициклизма од 2022. до 2026. године, паралелно са јачањем институционалних капацитета на републичком и локалном нивоу, који ће уз примање нових кадрова и одређивање посебних буџетских линија допринети системском решавању ове области.

Поједини сегменти су дати кроз Закон о безбедности саобраћаја на путевима који дефинише и одређује бицикл као средство транспорта, бицикличку траку и бицикличку и пешачко-бицикличку стазу, док Посебним одредбама о саобраћају бицикала, мопеда, трицикала, четвороцикала и мотоцикала ближе прописује норме којима се регулише учешће бицикала у саобраћају. Такође, и Закон о туризму Републике Србије препознаје бицикличке стазе као део туристичке инфраструктуре.

Према наводима представника АБС, важећи законски прописи третирају бициклисте као категорију учесника у саобраћају. Потребно је у будућности радити на измени прописа у погледу прописивања обавезне опреме за бициклисте у виду заштитне кациге, а посебну пажњу посветити томе када је реч о деци бицикличким. Такође, потребно је разматрати које мере законски и инфраструктурно могу да се примене како би се коридори којима се бициклисти крећу идентификовали, потом боље осветлили и прилагодили потребама бициклиста као корисника. Због чињенице да на територији Републике Србије постоји све већа потреба људи да користе бицикл као средство превоза, а не само у рекреативне сврхе, потребно је прилагођавати и прописе и пратеће правилнике.

С обзиром на то да се у Извештају АБС „Безбедност бициклиста у саобраћају“ из августа 2021. године, као и у извештајима из претходних година, у делу који се односи на савете и препоруке, поред осталог, наводи: „Закопчана заштитна кацига на глави у случају пада са бицикла може вам спасити живот или вас заштитити од повреда главе“, упутили смо питање Министарству да ли је у претходном периоду покретало, или планира да покрене, иницијативу за измену прописа у погледу прописивања обавезне опреме за бициклисте у виду заштитне кациге и др. Представници Министарства навели су да прописивање обавезности ношења одговарајуће заштитне опреме за бициклисте (кациге, светлоодбојног прслука односно других ретрорефлектујућих елемената) возачу бицикла, ради унапређења безбедности бициклиста у саобраћају на путевима, спада у део Закона о безбедности саобраћаја на путевима који се односи на правила саобраћаја, а која уређује Министарство унутрашњих послова.



Став Министарства је да ће подржати предлоге који се односе на унапређење безбедности бициклиста у саобраћају, а који буду засновани на стручно-научним основама и најбољој пракси развијених земаља код којих број страдалих бициклиста у саобраћају на путевима тежи нули.

У оквиру пројекта мерења индикатора безбедности саобраћаја АБС је током 2017. године реализовала прво истраживање употребе кациге од стране бициклиста на територији Републике Србије. Мерење је показало да 3,7% бициклиста на територији Републике Србије користи кацигу у току вожње. Истраживање је обухватило узорак од 7.554 испитаника.

У току ревизије утврдили смо да Министарство није донело подзаконски акт који ближе прописује елементе које јавни пут мора да обухвата, односно елементе попречног профила пута, у односу на врсту пута и услове одвијања саобраћаја и акт којим се ближе уређују услови и начин пројектовања и технички услови изградње и реконструкције јавних путева, као и да није започело активност на стварању законског основа за припрему правилника или техничког упутства о пројектовању бицикличког инфраструктуре.

Градови Београд и Нови Сад

У складу са Уставом Републике Србије јединице локалне самоуправе су општине, градови и Град Београд.

Град Београд има надлежности које су Уставом и законом поверене општинама и граду, а законом о главном граду могу му се поверити и друге надлежности.

Општина се, између осталог, стара о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица и других јавних објеката од општинског значаја.²⁶

Град врши надлежности општине, као и друге надлежности и послове државне управе, који су му законом поверени.

У јавној својини града Београда су, између осталог, општински путеви, некатегорисани путеви, улице које нису део аутопута или државног пута I и II реда.²⁷

Град Београд на својој територији обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, реконструкцију, одржавање и управљање јавним и некатегорисаним путевима на територији града Београда, осим државних путева и ауто-путева којима управља јавно предузеће основано од стране Републике Србије и оснива јавно предузеће за обављање делатности управљања јавним путевима који су у надлежности града Београда.

Одржавање улица и путева спада у комуналне делатности које могу обављати јавно предузеће, привредно друштво, предузетник или други привредни субјект.²⁸

Општински путеви, улице и некатегорисани путеви који не припадају државним путевима I и II реда својина су јединице локалне самоуправе на чијој се територији налазе.²⁹

Саставни елемент јавног пута је, између осталог, и бицикличка стаза у путном земљишту.

Јавни путеви се према значају повезивања деле на државне путеве I и II реда, општинске путеве и улице, док се према положају у простору и условима одвијања саобраћаја деле на јавне путеве ван насеља и јавне путеве у насељу.

Јавни пут у насељу је део јавног пута унутар граница насеља које су обележене прописаном саобраћајном сигнализацијом.

Скупштина јединице локалне самоуправе дужна је да одреди правац и границе јавног пута у насељу у року од годину дана од дана ступања на снагу закона.

²⁶ Закон о локалној самоуправи

²⁷ Закон о главном граду

²⁸ Закон о комуналним делатностима

²⁹ Закон о путевима



Правац, односно промена правца државног пута који пролази кроз насеље, одређује се одлуком скупштине јединице локалне самоуправе, по претходно прибављеној сагласности Министарства. Одлука донета без сагласности Министарства ништава је.

Делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, који нису део државног пута I и II реда, може да обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник јединица локалне самоуправе, као и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган јединице локалне самоуправе поверио обављање делатности управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Управљач државног пута одржава коловозну конструкцију као саставни део државног пута и саобраћајну сигнализацију на државном путу који пролази кроз насеље, осим уређаја за давање светлосних саобраћајних знакова и туристичке сигнализације. Додатне елементе државног пута (бицикличке стазе), који су изграђени за потребе насеља, одржава јединица локалне самоуправе.

Техничко регулисање саобраћаја на државним путевима обавља министарство надлежно за послове саобраћаја, а на општинским путевима и улицама у насељима орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја.³⁰

На делу пута где долазе у додир државни и општински путеви, односно улице у насељу, орган јединице локалне самоуправе је дужан да, приликом техничког регулисања саобраћаја из своје надлежности, одлуку усклади са начином техничког регулисања саобраћаја на државном путу.

За спровођење утврђеног режима саобраћаја на путу обавезна је израда саобраћајног пројекта и постављање саобраћајне сигнализације у складу са наведеним пројектом.

У току ревизије испитивали смо да ли су јединице локалне самоуправе донеле, односно ускладиле све прописе који су од значаја за планирање изградње и одржавања бицикличких стаза.

У току ревизије утврдили смо да Град Београд није донео одлуку о правцу државних путева који пролази кроз насеља, на својој територији, иако је наведена обавеза прописана Законом о путевима, што може утицати на постојање законског основа управљача државних путева да одржава саобраћајну сигнализацију на делу државног пута кроз насеље, као саставног дела државног пута.

Град је донео Одлуку о категоризацији општинских путева и улица на територији Града Београда, којом су дефинисани општински путеви и улице.³¹

Такође, Секретаријат за саобраћај је у претходном периоду спровео израду Референтног система мреже општинских путева и улица на територији Града Београда, у коме се, поред осталог, наводи да дужина државних путева ван насеља на територији Града Београда износи 642 km, а у насељу износи 157 km, од тога на подручју ГУП-а износи око 21 km, а ван подручја ГУП-а око 136 km.³²

Секретаријат је започео иницијативу за доношење Одлуке о правцу државних путева који пролазе кроз насеља на територији Града Београда. Секретаријат планира да у предлог плана јавних набавки за 2023. годину уврсти јавну набавку за израду Пројекта саобраћаја и саобраћајне сигнализације за мрежу државних путева кроз насеља на територији Града Београда.

Скупштина града Београда донела је 2001. године Одлуку о улицама, локалним и некатегорисаним путевима³³ којом се уређује управљање, одржавање, заштита и развој улица, локалних и некатегорисаних путева на територији града Београда.

³⁰ Закон о безбедности саобраћаја на путевима

³¹ „Службени лист града Београда“, број 139/2020

³² Решење градоначелника број: 34-733/21-Г-5. фебруар 2021. године

³³ „Сл. лист града Београда“, бр. 3/2001, 15/2005, 29/2007 - др. одлука, 17/2020 - др. одлука и 139/2020 - др. одлука



Одлуком је прописано да послове управљања, одржавања, заштите и развоја улица и локалних путева на подручју градских општина обавља Дирекција за путеве града Београда.

Одржавање, заштита и развој улица и локалних путева на подручју градских општина обављају се на основу програма развоја и годишњих програма радова, које на предлог Дирекције за путеве, доноси Градоначелник.

Дирекција за путеве води евиденцију улица и локалних путева, путних објеката и саобраћајне сигнализације.

Послове управљања јавним путевима на територији Града Београда од 2017. године обавља ЈП Путеви Београда, иако се у Одлуци о улицама, локалним и некатегорисаним путевима и даље наводи да послове управљања, одржавања, заштите и развоја улица и локалних путева на подручју градских општина обавља Дирекција за путеве града Београда.

На питање да ли је потребно извршити усклађивање одређених одредби из наведене Одлуке са важећим законским прописима и у ком делу, представници Града Београда су навели да је у складу са важећим законским и подзаконским актима Скупштина града Београда 2020. године донела Одлуку о заштити општинских путева и улица на територији града Београда чијим ступањем на снагу су престали да важе чланови 19-28 Одлуке о улицама, локалним и некатегорисаним путевима, а остали чланови те одлуке, у делу који се односи на заштиту општинских путева и улица, примењиваће се ако нису у супротности са овом Одлуком.

Такође, Скупштина града Београда је 2020. године донела Одлуку о некатегорисаним путевима на територији града Београда којом је прописано да ће се одредбе Одлуке о улицама, локалним и некатегорисаним путевима, у делу који се односи на некатегорисане путеве, примењивати ако нису у супротности са овом Одлуком.

Доношењем одлуке којом ће бити уређена комунална делатност одржавања општинских путева и улица, престаће да важи Одлука о улицама, локалним и некатегорисаним путевима.

Секретаријат за саобраћај је започео иницијативу за израду нацрта Одлуке којом ће бити регулисана комунална делатност одржавања општинских путева и улица на територији Града Београда. Упућени су дописи надлежним градским секретаријатима и предузећима ради одређивања представника који ће учествовати у радној групи за израду нацрта поменуте Одлуке.

Одлуком о локалним путевима, улицама и некатегорисаним путевима³⁴ уређује се одржавање, заштита, развој, управљање локалним путевима, улицама и некатегорисаним путевима, утврђују локални путеви на територији Града Новог Сада. Јавно предузеће „Завод за изградњу Града“ у Новом Саду обезбеђује материјалне и друге услове за одржавање, заштиту, коришћење, развој и управљање локалним путевима, улицама и некатегорисаним путевима.

На основу анализе потреба изградње, одржавања, заштите и коришћења, развоја и управљања путевима на предлог Завода Извршни одбор Скупштине Града доноси:

- средњорочни програм одржавања, заштите и развоја путева,
- годишњи програм одржавања, заштите и развоја путева.

Међутим, од новембра 2016. године поменуто Предузеће се налази у поступку ликвидације. На основу Одлуке о градским управама³⁵ из 2016. године, ове послове обавља Градска управа за грађевинско земљиште и инвестиције.

У току ревизије утврдили смо да Министарство није донело све подзаконске прописе од значаја за планирање изградње бицикличких стаза, Град Београд није донео одлуку о правцу државних путева који пролази кроз насеља, на својој територији, одредбе из Одлуке о улицама, локалним и некатегорисаним путевима Града Београда и Одлуке о локалним путевима, улицама и некатегорисаним путевима Града Новог Сада, у делу одређивања управљача јавних путева, као

³⁴ „Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 5/93, 20/93, 3/94, 10/2001 и 47/2006 - др. одлука

³⁵ „Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 52/2008, 55/2009, 11/2010, 39/2010, 60/2010, 69/2013, 70/2016, 54/2020 и 58/2021



и у погледу надлежности за доношење планских аката и евиденције јавних путева, нису усклађене са важећим прописима.

Налаз 1.2: ЈП Путеви Србије није планирало изградњу бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године, што за последицу може имати изостанак услова за побољшање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају

Управљач јавног пута доноси средњорочни план изградње, реконструкције, одржавања и заштите путева, годишњи програм радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева, појединачне студије, уз претходно прибављено мишљење Министарства. Сагласност на наведене акте даје Влада, када те акте доноси управљач државног пута.

Дужан је да годишњи програм радова на одржавању и заштити јавних путева којима управља доставља на сагласност Министарству, најкасније до 1. новембра текуће године за наредну годину.³⁶

Такође, дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту пута, у циљу несметаног и безбедног одвијања саобраћаја. Одговара за штету која настане корисницима пута због пропуштања благовременог обављања радова на одржавању пута, односно због извођења радова супротно прописима.

Изградња бицикличких стаза на државним путевима ван насеља, врши се сходно планским актима управљача јавних путева.

Један од проблема безбедности саобраћаја у Републици Србији у вези са безбедношћу путева је и недостатак саобраћајних површина за кретање рањивих учесника у које спадају и бициклисти.³⁷

У току ревизије испитивали смо да ли је управљач јавних путева планирао изградњу бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године.

Укупна дужина до сада изграђених бицикличких стаза на државним путевима ван насеља у Републици Србији износи 8,21 km.

Представници АБС су навели да је потребно развити мреже и коридоре уз државне путеве који ће обезбедити да тамо где имамо јаке токове бициклиста имамо и потребну инфраструктуру за кретање бициклиста.

Упутили смо захтев ЈП Путеви Србије да нам достави информацију да ли је донело средњорочни план изградње, реконструкције, одржавања и заштите путева, годишњи програм радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева и годишњи програм радова на одржавању и заштити јавних путева којима управља у периоду 2019-2021. године, као и да опише планиране активности у делу бицикличке инфраструктуре.

Представници ЈП Путеви Србије су навели да је Предузеће донело Дугорочни и средњорочни план пословне стратегије и развоја 2017-2027. године, којим није предвиђена изградња бицикличких стаза.

У плану се наводи да је Предузеће, уз подршку Владе Републике Србије и међународних финансијских институција, почело са реализацијом пројекта рехабилитације путева и побољшања безбедности саобраћаја (РРСП) којим је обухваћено 1.100 km мреже изграђених путева. Кроз овај пројекат се, поред обнове и рехабилитације постојећих деоница пута, врши и модернизација путева изградњом или побољшањем недостајућих садржаја потребних да се задовоље захтеви безбедности и очувања животне средине. Због наведеног, при пројектовању и извођењу радова планира се ублажавање опасних кривина, побољшање услова саобраћаја на

³⁶ Закон о путевима

³⁷ Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године



раскрсницама и прикључцима, изградња пешачких и бицикличких стаза ради заштите рањивих учесника у саобраћају и друго.

У оквиру дела стратешке анализе наводи се да на великом делу путне мреже деонице пута не задовољавају захтеве прописа у погледу геометријских особина трасе, ширина попречног профила, носивости, постојања сервисних саобраћајница, пешачких и бицикличких стаза и сл.

Предузеће није у претходном периоду сачињавало планске акте управљача јавног пута предвиђене чланом 12 Закона о путевима.

Према наводима Представника ЈП Путеви Србије, програм радова не постоји као посебан документ, већ је он саставни део годишњег Програма пословања на који Влада РС даје сагласност. Законом о јавним предузећима и Статутом Предузећа предвиђена је израда Програма пословања, али не и програма радова.

Годишњим Програмима пословања није планирана изградња бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године.

Према подацима ЈП Путеви Србије:

- у саобраћајним незгодама на државним путевима у периоду 2019-2021. године погинуло је 88 од укупно 154 бициклиста, што представља 57% од укупног броја страдалих бициклиста у посматраном временском периоду у Републици Србији (по годинама: 2019-39; 2020-22; 2021-27);
- број погинулих бициклиста у саобраћајним незгодама које су се догодиле на државним путевима ван насеља у наведеном периоду износи 51 што представља 58% од укупног броја страдалих бициклиста на државним путевима (по годинама: 2019-20; 2020-14; 2021-17);
- број погинулих бициклиста у саобраћајним незгодама које су се догодиле на државним путевима у насељу у наведеном периоду износи 37 што представља 42% од укупног броја страдалих бициклиста на државним путевима (по годинама: 2019-19, 2020-8, 2021-10).

У периоду 2019-2021. године урађена су три пројекта провере безбедности саобраћаја на државним путевима (у даљем тексту: ПБС) од којих се у два пројекта, између осталог, спомињу проблеми и мере у вези са бицикличким саобраћајем и то:

1. Пројекат ПБС на државним путевима ИБ реда, дужина 345 km
2. Пројекат ПБС на државним путевима ИА реда, дужина 305 km.

Основни циљ израде поменутих пројеката је идентификација недостатака на путу који могу имати импликације по безбедно одвијање саобраћаја, процена ризика који ти недостаци емитију на учеснике у саобраћају и предлагање практичних мера ради елиминисања или ублажавања ризика/последика који сваки идентификовани недостатак у оквиру пројекта може имати на учеснике у саобраћају.

У вези са реализованим пројектима провере безбедности саобраћаја на државним путевима Предузеће је доставило:

- а) 22 извештаја за ПБС на државним путевима ИБ реда (дужине 345 km) и
- б) 18 извештаја за ПБС на државним путевима ИА реда (дужине 305 km).

Теренска истраживања вршена су у току 2019. године.

У извештајима се, поред осталог, наводи да се најчешћи проблем односи на појаву бициклиста који се крећу заједно са осталим учесницима у саобраћају, односно на бициклисте на коловозу, јер не постоји инфраструктура за бициклисте.

Дате препоруке у циљу унапређења стања су, поред осталих, следеће:

- анкетирање локалног становништва како би се утврдили ставови о коришћењу бицикла и на основу добијених резултата извршити обележавање бицикличке стазе на коловозу,



- анализирање бицикличких кретања на деоници,
- планирање и изградња бицикличких стаза, чиме би се значајно подигао ниво безбедности бициклиста,
- фазно увођење бицикличких стаза.

С обзиром на то да се број страдалих бициклиста у саобраћајним незгодама које су се догодиле на државним путевима у 2021. години повећао у односу на претходну годину, као и да је број страдалих бициклиста у саобраћајним незгодама које су се догодиле ван насеља где изградњу и одржавање путне инфраструктуре, односно бицикличких стаза, врши управљач државних путева, већи од броја страдалих бициклиста у саобраћајним незгодама које су се догодиле у насељу, а да је управљач јавног пута дужан да створи услове за несметано и безбедно одвијање саобраћаја, укључујући и бицикличког, потребно је да управљач државних путева на саобраћајницама на којима постоји значајно присуство бициклиста, односно на којима су евидентирани незгоде са учешћем бициклиста, предузме активности које ће резултирати раздвајању бициклиста од других категорија учесника у саобраћају.

У току ревизије утврдили смо да ЈП Путеви Србије као управљач јавних путева, није планирало изградњу бицикличких стаза на државним путевима у периоду 2019-2021. године.

Предлози за измену саобраћајних прописа

Секретаријат за саобраћај Града Београда поднео је 2020. године предлог за измену и допуну појединих одредби Закона о безбедности саобраћаја на путевима у коме се, између осталог, наводи:

Предлог бр.1 - Обавезно бочно растојање приликом претицања бициклиста: „Приликом претицања или обилажења бицикла у насељеном месту возач моторног возила је дужан да изврши претицање или обилажење бициклисте на најмање један и по метар растојања.

Приликом претицања или обилажења бицикла ван насељеног места, возач моторног возила је дужан да изврши претицање или обилажење бициклисте на најмање два метра растојања.“

Предлог бр.2 - Двосмерно кретање бициклиста у једносмерним улицама: „Изузетно, надлежни орган општине или града може дозволити кретање бициклом двосмерно ако је то дозвољено одговарајућом саобраћајном сигнализацијом. Кретање бицикла у супротном смеру се обавља ближе десној ивици коловоза.“

Предлог бр.3 - Бицикличка улица: „Бицикличка улица је улица чији је коловоз намењен првенствено кретању бицикала.“

Предлог бр.4 - Кретање бициклиста у пешачкој зони: „У пешачкој зони или делу пешачке зоне, надлежни орган општине или града може дозволити кретање бициклом, тако да се не угрожава кретање пешака.“

Изменама и допунама Правилника о саобраћајној сигнализацији из фебруара 2021. године уведен је знак „пешачко-бицикличка стаза“ (П-41.2), који означава пут намењен за кретање пешака и бициклиста.³⁸

У поступку ревизије упутили смо сет питања из области бицикличког саобраћаја свим градовима у Републици Србији као и појединим општинама.

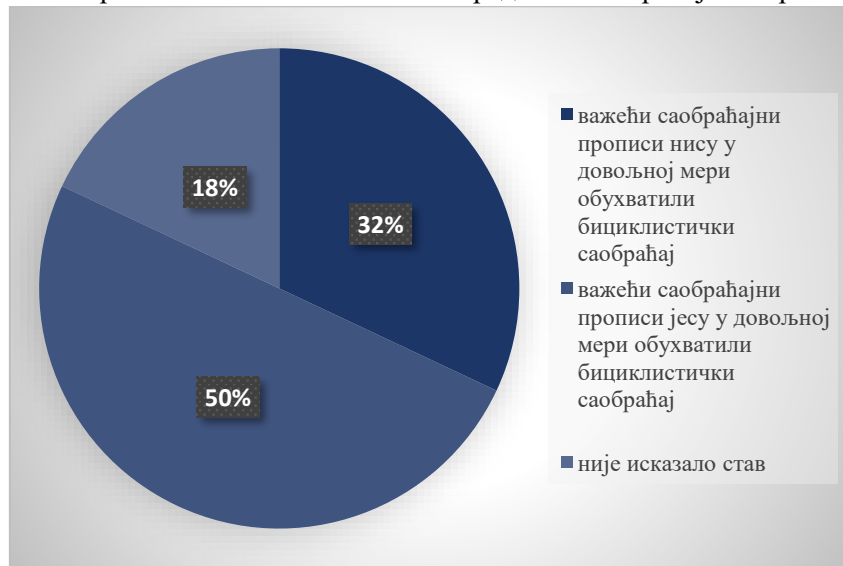
³⁸„Службени гласник РС“ 85/17 и 14/21



На основу анализе одговора 28 градова и 14 општина на питање које је гласило: Да ли су, према вашем мишљењу, важећи саобраћајни прописи у довољној мери обухватили бициклички саобраћај, односно, да ли сматрате да постоји потреба за изменом истих и у ком делу, утврдили смо да:

- 9 градова (32%) сматра да важећи саобраћајни прописи нису у довољној мери обухватили бициклички саобраћај и да постоји потреба за изменом истих;
- 14 градова (50%) сматра да су важећи саобраћајни прописи у довољној мери обухватили бициклички саобраћај;
- преосталих 5 градова (18%) није исказало став по наведеном питању (приказано на наредној слици).

Слика 5: Приказ исказивања мишљења градова о саобраћајним прописима



Од 14 општина којима је упућен упитник половина сматра да важећи саобраћајни прописи нису у довољној мери обухватили бициклички саобраћај.

Неки од предлога за измену важећих саобраћајних прописа, на основу одговора ЈЛС (градова и општина), а који би допринели унапређењу бицикличког саобраћаја су:

- изменити Правилник о саобраћајној сигнализацији;
- на државном нивоу израдити Правилник о бицикличком саобраћају, а претходно то предвидети изменом Закона о безбедности саобраћаја на путевима;
- дати могућност бициклистима да користе целу саобраћајну траку, а не само један метар, као могућност да бициклисти могу да возе један поред другог;
- увести у законску регулативу обавезу или буџетске линије за одрживу мобилност;
- увести субвенције за набавку бицикли;
- увести погодности за запослене који долазе бициклом на посао;
- вредновати установе и јавна предузећа ако у службене сврхе користе бицикле;
- увести обавезну едукацију у вртићу и деце и родитеља, о предностима вожње бицикле
- прецизирати законску регулативу у делу кретања бициклиста у оквиру пешачке зоне, могућност кретања бициклиста у супротном смеру у улицама са једносмерним саобраћајем за моторна возила, увођења бицикличких улица и сл;
- прописати обавезу продаје технички исправних бицикала;
- испитати могућност за обавезну употребу заштитне кациге;
- прописати обавезу стицања знања и вештина за учешће у бицикличком саобраћају;
- поштрирати казне за возаче кола и бицикле који не поштују правила у саобраћају;
- повећати казне у којима возачи користе бицикличке стазе и траке за непрописно паркирање и заустављање.



ЗАКЉУЧАК 2: Предузете активности надлежних субјеката нису у довољној мери створиле услове за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја и повећање његовог удела у укупном кретању

У оквиру другог ревизијског питања циљ је био да утврдимо у којој мери су предузете активности надлежних субјеката створиле услове за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја и повећање његовог удела у укупном кретању.

На основу циља, испитивали смо у којој мери је саобраћајно окружење (инфраструктура) прилагођено за безбедно кретање бициклиста, просторну расподелу саобраћајних незгода са погинулим и повређеним бицикличким у односу на категорију пута (државни пут, локални пут, улица и некатегорисани пут), који су главни узроци саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклички и да ли су надлежни субјекти предузимали одређене активности у циљу стварања услова за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја, да ли су градови обезбедили услове за кретање бицикала, дужину и број уређених бицикличких стаза на државним, односно локалним путевима, на територији одређених ЈЛС, у односу на дужину и број предвиђен планским документима у периоду 2019-2021. године, остварено у односу на планирано учешће бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на државним, односно локалним путевима на територији одређених ЈЛС у периоду 2019-2021. године. Такође, испитивали смо у којој мери су реализовани стратешки циљеви предвиђени Стратегијом развоја града Београда до 2021. године у погледу планиране изградње 100 km нових бицикличких стаза до 2021. године, као и плановима из области одрживе урбане мобилности у градовима Београду и Новом Саду у погледу изградње и одржавања бицикличке инфраструктуре.

- Град Нови Сад није одредио управљача јавних путева на својој територији, а управљач јавних путева у Граду Београду је обављао само поједине послове из делатности управљања јавним путевима.
- ЈП Путеви Србије као ни градови Београд и Нови Сад нису водили евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама, а не располажу ни ажурираним подацима о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања у периоду 2019-2021. године.
- Иако је изградња бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље обавезујућа за јединице локалне самоуправе, до сада је према подацима ЈП Путеви Србије укупно изграђено 184 km, што износи око 6% укупне дужине државних путева.
- ЈП Путеви Србије је на државним путевима ван насеља до сада изградило једну бицикличку стазу и то на деоници Кикинда-Наково у дужини 8 km.
- На територији градова у Републици Србији према достављеним подацима, укупно је изграђено 412 km бицикличких стаза, од тога је 86 km изграђено уз државне путеве кроз насеља.
- Градови Београд и Нови Сад изградили су приближно по 100 km бицикличке инфраструктуре, што је око трећина предвиђеног њиховим планским документима.
- У Граду Београду највећи део бицикличких стаза је изграђен у централној зони (59% више од планираног), у средњој око 40% планираног, а у периферној око 3% планираног. На бачкој страни Новог Сада до сада је реализовано око 39% планираних стаза, док је са сремске стране реализовано око 4%.
- Према подацима достављеним од стране представника Града Београда:
 - трајно временско ограничење за остале учеснике у саобраћају (укључујући и бицикличке) важи на саобраћајницама са „жутим тракама“ без бицикличких стаза, у дужини око десет километара, на којима не постоје услови за вожњу бицикла без кршења прописа;



- ограничење за остале учеснике у саобраћају (укључујући и бициклисте) важи само у периоду од 07:00 до 09:00 и од 14:00 до 18:00 часова на саобраћајницама са „жутим тракама“ без бицикличких стаза, у дужини око четири километра.

Налаз 2.1: Град Нови Сад није одредио управљача јавних путева на својој територији, а управљач јавних путева у Граду Београду је обављао само поједине послове из делатности управљања јавним путевима

Управљање јавним путевима је делатност од општег интереса³⁹ и обухвата:

- 1) планирање, пројектовање, изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавног пута;
- 2) вршење инвеститорске функције на пројектовању, изградњи, одржавању и реконструкцији јавног пута;
- 3) организовање и обављање стручних послова на пројектовању, изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута;
- 4) уступање радова на пројектовању, изградњи, одржавању, реконструкцији и стручном надзору јавног пута;
- 5) организовање стручног надзора над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавног пута;
- 6) организовање наплате и контролу наплате накнада за употребу јавног пута, вршење јавних овлашћења;
- 7) праћење стања путне мреже;
- 8) заштиту јавног пута;
- 9) означавање јавног пута и вођење евиденције о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за те путеве;
- 10) управљање саобраћајем и организовање и обављање бројања возила на јавном путу.

Делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, који нису део државног пута I и II реда, може да обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник јединица локалне самоуправе, као и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган јединице локалне самоуправе поверио обављање делатности управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Јавно предузеће које обавља делатност управљања јавним путевима има својство управљача јавног пута, а ако обавља само поједине послове из области управљања јавним путевима, не сматра се управљачем јавног пута у смислу Закона о јавним путевима.

Управљач јавног пута дужан је да:

- најмање једном у току године, а најкасније до 1. септембра те године, поднесе годишњи извештај о извршеној контроли и оцени стања јавних путева којима управља органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја;
- годишњи програм радова на одржавању и заштити јавних путева којима управља, у зависности од тога којим путевима управља, доставља на сагласност Министарству, односно органу аутономне покрајине надлежном за послове саобраћаја, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја, најкасније до 1. новембра текуће године за наредну годину;

³⁹ Закон о путевима



- обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту пута, у циљу несметаног и безбедног одвијања саобраћаја. Одговара за штету која настане корисницима пута због пропуштања благовременог обављања радова на одржавању пута прописаних овим законом, односно због извођења тих радова супротно прописаним техничким условима и начину њиховог извођења;
- означава и води евиденције о јавним путевима.

Управљач општинских путева и улица дужан је да најмање једном у периоду од пет година обезбеди пројекте Мапирања ризика, односно пројекте идентификације и рангирања опасних места (црне тачке) на путевима којима управљају. За најризичнија опасна места и деонице управљач јавног пута дужан је да детаљно сагледа проблеме безбедности саобраћаја и предузме мере за отклањање ризика.

У случају саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем, управљач јавног пута дужан је да обезбеди независну оцену доприноса јавног пута настанку, односно последицама саобраћајне незгоде у року од 30 дана од дана пријема извештаја о саобраћајној незгоди.

У току ревизије испитивали смо да ли су градови Београд и Нови Сад одредили управљача јавних путева на својој територији као и предузете активности управљача јавних путева у периоду 2019-2021. године.

Представници Града Новог Сада су навели да је Град Нови Сад у поступку одређивања управљача општинских путева и улица, али да тачан рок окончања поступка није познат.

Сматрају да непостојање управљача општинских путева и улица делимично утиче на стање бицикличке инфраструктуре јер послове управљача пута што се тиче изградње и одржавања бицикличких стаза и трака обавља Градска управа за грађевинско земљиште и инвестиције.

У току ревизије утврдили смо да Град Нови Сад није одредио управљача јавних путева на својој територији, што може утицати на ефикасност одржавања и управљања путном инфраструктуром која обухвата и бицикличке стазе. Услед наведеног, Град Нови Сад нема сачињен годишњи извештај о извршеној контроли и оцени стања општинских путева и улица на својој територији, није донет средњорочни план изградње, реконструкције, одржавања и заштите путева и годишњи програм радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити општинских путева и улица, не постоји евиденција о бицикличким стазама, нису рађени пројекти мапирања ризика, односно идентификације и рангирања опасних места (црне тачке) на општинским путевима и улицама на територији Града Новог Сада, а такође нису спровођене ни независне оцене утицаја пута на настанак незгода са погинулим бицикличким на територији Града Новог Сада.

Скупштина Града Београда донела је јануара 2017. године Одлуку о оснивању Јавног предузећа за управљање јавним путевима града Београда „Путеви Београда“⁴⁰ као предузећа за обављање делатности од општег интереса за град Београд.

Предузеће у складу са наведеном Одлуком обавља делатност од општег интереса за Град Београд и то управљање јавним путевима града Београда, са претежном делатношћу 42.11 - изградња путева и ауто-путева.

Делатност управљања јавним путевима Града Београда обухвата следеће послове:

- организовање и обављање стручних послова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева града Београда;
- коришћење јавног пута (организовање и контрола наплате накнада за употребу јавног пута, вршење јавних овлашћења и сл.);
- заштита јавног пута;
- вршење инвеститорске функције на изградњи и реконструкцији јавног пута;

⁴⁰ „Службени лист града Београда“, број 04/17



- уступање радова на одржавању јавног пута;
- организовање стручног надзора над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавног пута;
- планирање изградње, реконструкције, одржавања и заштите јавног пута;
- означавање јавног пута;
- вођење евиденције о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за те путеве.

Предузеће има искључиво право обављања наведених делатности.

Представници Секретаријата за саобраћај Града Београда навели су да ЈП Путеви Београда и ЈКП Београд-пут нису надлежни за изградњу саобраћајница (улица) па самим тим ни бицикличких стаза, већ да у складу са Одлуком о оснивању ЈП Путеви Београда врше управљање јавним путевима, а ЈКП Београд-пут врши комуналну делатност одржавања општинских путева и улица односно реконструкцију, адаптацију и сл, а не и изградњу, а да „Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда Ј.П. Београд“, (у даљем тексту: Дирекција), обавља комуналну делатност обезбеђивања услова за уређивање, употребу, унапређивање и заштиту грађевинског земљишта, као добра од општег интереса и обезбеђивање услова за изградњу јавних објеката од значаја за Град Београд.

Дирекција обавља и послове обезбеђивања услова за текуће одржавање објеката јавних саобраћајница и саобраћајних површина са припадајућом инфраструктуром, у име и за рачун оснивача као титулара јавне својине, за објекте одређене појединачним актом Градоначелника, које припрема надлежна организациона јединица Градске управе.

На питање да ли је донет средњорочни план изградње, реконструкције, одржавања и заштите путева, годишњи програм радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити општинских путева и улица, појединачне студије, уз претходно прибављено мишљење, односно, сагласност органа града надлежног за послове саобраћаја, ЈП Путеви Београда, као управљач јавних путева, у одговору је навело да припрема предлог програма радова Секретаријата за саобраћај, као и све његове измене и допуне у току године, те га доставља Секретаријату за саобраћај на даљу надлежност.

У програмима радова Секретаријата за саобраћај за период 2019-2021. године није планирана изградња већ само одржавање општинских путева и улица. Дефинисана су укупна средства за одржавање саобраћајне сигнализације и опреме, а нису посебно опредељена средства за обнављање саобраћајне сигнализације и опреме на бицикличким стазама. Према наводима представника ЈП Путеви Београда, у зависности од расположивих средстава и приоритета у обнављању саобраћајне сигнализације и опреме, издају се општи и појединачни налози извођачима на мрежи бицикличких стаза као и на одржавању подлоге.

У току ревизије утврдили смо да је управљач јавних путева у Граду Београду обављао само поједине послове из делатности управљања јавним путевима и Одлуке о оснивању јер није обављао послове која се односе на изградњу јавних путева, већ само послове који су у вези са одржавањем постојећих јавних путева. Такође, није сачинио годишње извештаје о извршеној контроли и оцени стања јавних путева којима управља, није донео средњорочни план изградње, реконструкције, одржавања и заштите путева, годишњи програм радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити општинских путева и улица и годишњи програм радова на одржавању и заштити јавних путева којима управља, и није водио евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама у периоду 2019-2021. године.



Налаз 2.2: ЈП Путеви Србије као ни градови Београд и Нови Сад нису водили евиденцију о јавним путевима која садржи податке о бицикличким стазама, а не располажу ни ажурним подацима о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања у периоду 2019-2021. године

Делатност управљања јавним путевима, између осталог, обухвата означавање јавног пута и вођење евиденције о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за те путеве, као и управљање саобраћајем и организовање и обављање бројања возила на јавном путу.⁴¹

Када возач седи на бициклу и вози га, бицикл има статус возила у саобраћају и на њега се примењују прописи на исти начин као и на друга возила. Када бициклиста гура бицикл поред себе, тада има статус пешака и на њега се односе прописи исто као и на пешаке.

Управљач јавног пута дужан је да означава и води евиденције о јавним путевима, које садрже податке о путним правцима, улицама, саобраћајним чворовима и саобраћајним деоницама, као и саобраћајно-техничке податке.

Евиденција о јавним путевима јесте прописана садржина саобраћајно-техничких података и поступак прикупљања, односно обнављања тих података о јавним путевима.

Правилником о начину означавања и евиденцији јавних путева⁴² прописује се начин означавања јавних путева, врста и ближа садржина и начин вођења евиденција о јавним путевима, начин прикупљања односно обнављања података из евиденција о јавним путевима, као и услови коришћења података из евиденција о јавним путевима.

Евиденција саобраћајно-техничких података о јавним путевима, поред осталог, садржи податке о бицикличким стазама.

Евиденција о бицикличким стазама садржи податке о бицикличкој стази (положај десно/лево, просечна ширина, дужина, стационажа почетка и краја).

Стратегијом развоја града Београда из 2017. године предвиђено је повећање удела пешака и бициклиста као учесника у саобраћају до 2021. године на 27 до 30% (2016. је око 25%) у укупној видовној расподели.

Планом одрживе урбане мобилности из 2020. године, предвиђено је „Фаворизовање бицикличког саобраћаја у свакодневним кретањима и повећање учешћа ових корисника у укупној видовној расподели (4%)“.

Основни предуслов за постизање наведеног циља је изградња и развој бицикличке инфраструктуре. Ризици су: недостатак политичке подршке и подршке јавности (нпр. отпор укидању паркинг места), недостатак средстава, лоша међуинституционална сарадња, недостатак регулативе, непланска изградња, неповољна топографија терена, итд.

У студији „Унапређење мобилности засноване на бицикличком саобраћају на територији Града Новог Сада“, коју је израдила Градска управа за саобраћај и путеве 2021. године, између осталог, наведено је да би се учешће бицикличког саобраћаја изградњом бицикличких стаза у дужини од 29,26 km повећало са 8,84% на 10,1%.

У току ревизије испитивали смо податке о дужини и броју уређених бицикличких стаза на државним, односно локалним путевима, на територији одређених ЈЛС, као и остварено у односу на планирано учешће бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања у периоду 2019-2021. године.

Упутили смо захтев Министарству и ЈП Путеви Србије у којем смо тражили да нам доставе податке о дужини (у километрима) и броју уређених бицикличких стаза на државним путевима у Републици Србији, као и податке о учешћу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на територији Републике Србије и по већим градовима.

⁴¹ Закон о путевима

⁴² „Службени гласник РС“ број 65/19



Представници Министарства навели су да не располажу траженим подацима и да сагледавајући значај даљег развоја бициклизма, постоји потреба за изградњом додатних километара бицикличких стаза у свим урбаним подручјима. Даље су навели да је сходно Закону о путевима управљач јавног пута дужан да означава и води евиденције о јавним путевима, те да уколико управљач државног пута не води наведену евиденцију, Министарство може издати налог управљачу за поступање по наведеним одредбама.

Представници ЈП Путеви Србије су навели да не поседују базу података о бицикличкој инфраструктури, као ни податке о учешћу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на државним путевима.

Даље су навели да је потребно прво урадити базу података већ изграђене бицикличке инфраструктуре на локалном нивоу, затим извршити анализу планиране инфраструктуре у оквиру усвојене планске документације и на крају Студију развоја комплетне бицикличке инфраструктуре у сарадњи са Министарством туризма, заједно са Акционим планом и приоритизацијом пројеката за развој мреже почевши од развоја ЕуроВело мреже за Србију. На нивоу Србије не постоје свеобухватна истраживања о модалној дистрибуцији, која укључују бициклизам на државној мрежи путева у надлежности ЈП Путеви Србије. Кроз активност у вези са праћењем и анализом Просечног годишњег дневног саобраћаја нема података о бицикличком саобраћају.

Упутили смо питање ЈП Путеви Србије да ли, као управљач јавног пута, планира увођење праћења дневног бицикличког саобраћаја на државним путевима у Републици Србији на којима је дозвољено кретање бициклиста, с обзиром на то да се према Закону о путевима, управљање саобраћајем, између осталог, обезбеђује употребом бројача саобраћаја.

Представници ЈП Путеви Србије навели су да аутоматски бројачи саобраћаја у власништву Предузећа немају могућност детекције бициклиста. Предузеће нема бројаче саобраћаја за бициклисте, који се постављају на бицикличким стазама, па самим тим не постоје подаци о уделу бицикличког саобраћаја. Имајући у виду развој информacionих система у области саобраћаја, као и сам обухват учесника и корисника пута, заинтересовани су да буду део тима који ће радити на методолошким поставкама развоја система бицикличког саобраћаја.

Представници АБС навели су да један од значајних инструмената мониторинга и евалуације стања бициклизма представљају и бројачи саобраћаја за бицикле, те је у перспективи неопходно планирање њихове инсталације, нарочито на ЕуроВело рутама кроз Републику Србију и фреквентним градским саобраћајницама.

Упутили смо захтев градовима Београду и Новом Саду да нам доставе податке из евиденције о јавним путевима који се односе на бицикличке стазе.

ЈП Путеви Београда навело је да је, у циљу израде евиденције о бицикличким стазама, 14. јула 2021. године наложило ЈКП Београд-пут израду евиденције бицикличких стаза и трака са свим потребним елементима за одржавање, као и да ЈКП Београд-пут до дана писања извештаја није успело да заврши предметну евиденцију и преда је ЈП Путеви Београда.

Предузеће је у поступку ревизије доставило списак који садржи трасе бицикличких стаза (називе улица) и податке о дужини бицикличких стаза на Новом Београду (дужина стаза дуж улице - 44 km и укупна дужина стаза са урачунатим раздвојеним смеровима - 56 km). Секретаријат за саобраћај доставио је табелу према којој укупна дужина бицикличке инфраструктуре (стазе, траке и мешовите стазе) на дан 31. децембар 2021. године на подручју ГУП-а износи 101 km, од чега 91 km стаза, 5 km бицикличких трака и 2 km мешовитих стаза, преосталих 3 km представљају деонице, где су комбиновани типови бицикличке инфраструктуре, уз напомену да не поседују прецизне податке према типу.

Представници Града Новог Сада су навели да узимајући у обзир да још увек није одређен управљач на општинским путевима и улицама на територији Града Новог Сада, не постоји

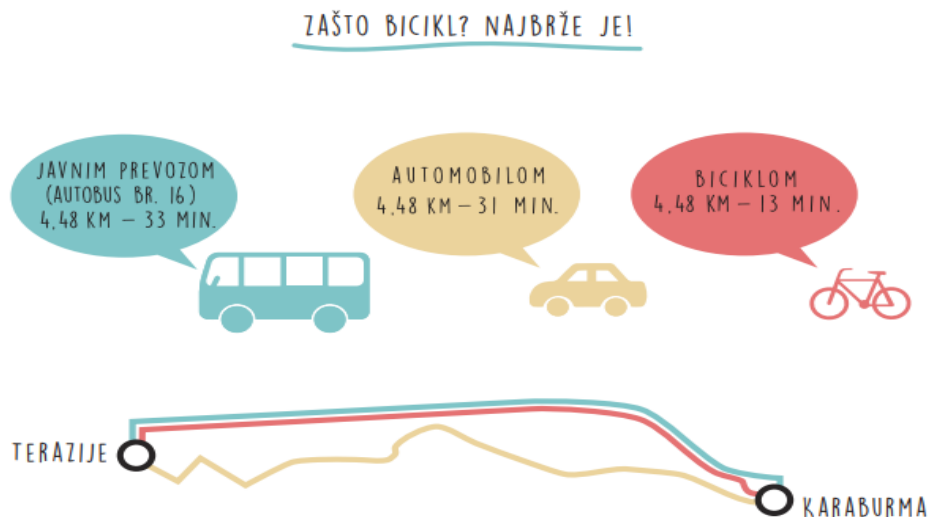


наведена евиденција прописана Правилником о начину означавања и евиденцији јавних путева у погледу бицикличких стаза.

У поступку ревизије доставили су списак који садржи: граничне ознаке, ознаку деонице, дужину бицикличке стазе и назив улице, за укупно 103 km бицикличке инфраструктуре.

За обављање свакодневних путовања у градској средини до 5 km, бицикл представља оптималан и најједноставнији начин путовања, јер представља брз и једноставан пут од полазног до жељеног одредишта, као што је приказано на наредној слици.

Слика 6: Приказ потребног времена за прелазак исте деонице пута у зависности од начина превоза у Граду Београду



Извор: Студија „Београд на педале“

Повећањем учешћа бицикличког саобраћаја у општем саобраћајном систему остварују се различите користи, попут економских, социјалних и еколошких.

Упутили смо захтев градовима Београду и Новом Саду да нам доставе податке о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања.

Представници Града Београда навели су да се последњих година примећује повећање броја бициклиста на улицама Београда и његовим рекреативним просторима.

Иако је учешће бицикличког саобраћаја у модал сплит расподели на подручју ГУП-а испод 1% у укупној расподели кретања, може се рећи да постоји снажан потенцијал за његову значајнију употребу у свакодневним кретањима становника Београда. Две трећине путовања у Београду има просечну дужину краћу од 30 минута, а скоро 16% кретања је мање од 10 минута, што потврђује претходно наведено и указује на погодност учесталијег коришћења бицикла.

Упутили смо захтев Граду Београду да нам достави информацију о томе да ли су и у којој мери реализовани циљеви предвиђени Стратегијом развоја града Београда, који се односе на повећање удела пешака и бициклиста као учесника у саобраћају за 2 до 5% (2016. је око 25%) у укупној видовној расподели.

Представници Града Београда навели су да за индикатор „повећање удела пешака и бициклиста као учесника у саобраћају“ не постоје ажурни подаци, тако да се не може оценити стање индикатора. За добијање стања поменутих индикатора потребно је спровести опсежно истраживање које је последњи пут рађено током ажурирања Транспортног модела Београда.



У наредном периоду, да би се поменути циљеви остварили потребно је да се појачају људски и финансијски капацитети у свим сегментима реализације пројеката бицикличких стаза (планирање, пројектовање, извођење, одржавање).

Удео бицикличког саобраћаја се не истражује као појединачан податак, већ се преузима из укупне видовне расподеле (model split). За истраживање укупне видовне расподеле, потребно је спровести опсежно истраживање (кућне анкете на узорку од мин 5-10%), које је задњи пут спроведено током израде Ажурираног транспортног модела 2015. године, чији је инвеститор била Дирекција. Секретаријат за саобраћај планира да у предлог плана јавних набавки за 2023. годину уврсти јавну набавку за израду Студије за утврђивање врсте транспортног модела Града Београда.

Према достављеним подацима број корисника гаража и паркиралишта ЈКП Паркинг сервис Београд, који су користили бицикле у оквиру акције „Паркирај и бициклирај“ у периоду 2019-2021. године је следећи:

- 2019. година 49.842 корисника бицикала (Паркиралиште Сава центар -72, Милан Гале Мушкатировић - 2.806, Ада Циганлија - 46.876 и Обилићев венац - 88);

- 2020. година 15.906 корисника бицикала (Паркиралиште Сава центар -11, Милан Гале Мушкатировић - 1.089, Ада Циганлија - 14.757 и Обилићев венац - 49) и

- 2021. година 32.713 корисника бицикала (Паркиралиште Сава центар -11, Милан Гале Мушкатировић - 1.668, Ада Циганлија - 31.025, Обилићев венац - један и Зелени венац - осам).

Слика 7: Коришћење бицикла у оквиру акције „Паркирај и бициклирај“



Извор: ДРИ

Представници ЈКП Паркинг сервис Београд су смањење броја корисника наведене услуге у односу на 2019. годину, као и чињеницу да је преко 90% корисника ову услугу користило на паркиралишту Ада Циганлија, образложили страхом корисника од заражавања вирусом COVID-19 и околношћу да се бицикли највише користе и издају у време викенда, по лепом времену и у време сезоне годишњих одмора, што говори да корисници ову услугу користе као вид рекреације. Коришћење услуге на другим објектима Предузећа је у знатно мањој мери, јер на тим локацијама корисници бицикле узимају како би евентуално обавили своје послове у граду, за време док им је возило паркирано у гаражи.



Слика 8: Бројач бицикала на Ади Циганлији, Београд



Извор: ДРИ

На територији Града Београда, према достављеним подацима постоји један бројач бицикала постављен на Ади Циганлији априла 2021. године. Према информацији ЈП Путеви Београда, током извођења радова на уређењу шеталишта уз реку Саву од Бранковог моста до новоизграђене пасареле која води на Калемегдан у периоду 2019-2020. године извршено је измештање бицикличке стазе, тако да је бројач за бицикле остао без напајања и детекторских петљи за бројање. Наводе да су предузели кораке у циљу одређивања нове локације за бројач бицикала, како би био издат налог за пројектовање подлоге на основу које би Секретаријат за саобраћај био у могућности да изда Решење о техничком регулисању саобраћаја у циљу постављања новог бројача. Секретаријат за саобраћај у оквиру сарадње са европском мрежом градова „Eurocities“, кроз пројекат „Fasttrack“, планира да у наредним месецима, прибави пет бројача који ће омогућавати бројање саобраћаја возила (моторних), пешака и бициклиста.

Према подацима ЈП Ада Циганлија, током 2021. године евидентирано је 256.688 бициклиста, уз напомену да је бројач инсталиран 20. априла 2021. године. У току 2022. године, закључно са 11. јулом 2022. године, евидентирано је 160.266 бициклиста. Поређења ради, број бициклиста у периоду 20. април – 11. јул 2021. године износи 122.086 бициклиста, а за 2022. годину 132.491 бициклиста.

Град Београд је децембра 2021. године спровео поступак јавне набавке за доделу концесије - „Поверавање управљања системом јавних бицикала на територији града Београда“. Одлука о избору најповољније понуде донета је у марту 2022. године, а према информацији Секретаријата за скупштинске послове и прописе Града Београда давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора се може очекивати на једној од наредних седница скупштине Града Београда. По добијању наведене сагласности јавни уговор може бити закључен.

Према наводима представника Града Новог Сада учешће бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на територији Града Новог Сада у 2009. години износило је 2,52%, а у 2017. години поменуто учешће износило је 8,84% (податак из Смарт плана), док је у студији „Унапређење мобилности засноване на бицикличком саобраћају на територији Града Новог Сада“ из 2021. године, предвиђен раст учешћа бицикличког саобраћаја у укупној расподели на 10,1%. У току је ревизија Смарт плана тако да ће по њеном окончању имати податак о уделу бицикличког саобраћаја.

С обзиром не то да према достављеним подацима укупан број изнајмљених бицикала на територији Града Новог Сада у периоду 2019-2021. године има тренд смањења (13.347 бицикала, 8.807 бицикала, 7.687 бицикала), представници Града Новог Сада су навели да је један од



кључних разлога застарели систем за изнајмљивање бицикала јер захтева регистрацију корисника у просторијама Јавног комуналног предузећа „Паркинг сервис“. Неопходно је модернизовати систем како би се учинио атрактивним млађој генерацији (регистрација путем апликација и мобилног телефона). Поред наведеног недостатак је и квалитет бицикала. Бицикли су стари и у лошем стању те често у току вожње настају кварови.

У оквиру инвестиције - Унапређење саобраћајне опреме за контролу и праћење саобраћаја на територији Града Новог Сада у периоду 2019-2021. године реализовани су радови на постављању бројача за саобраћај на 14 локација (током 2019. године - пет локација, 2020. године - две локације и 2021. године - седам локација). Према достављеним подацима бројачи бицикала постоје на укупно 31 локацији. На бројачима на територији Града Новог Сада избројано је око пет милиона пролазака бицикала у току 2019. године, око шест милиона у току 2020. године и око седам милиона у току 2021. године.

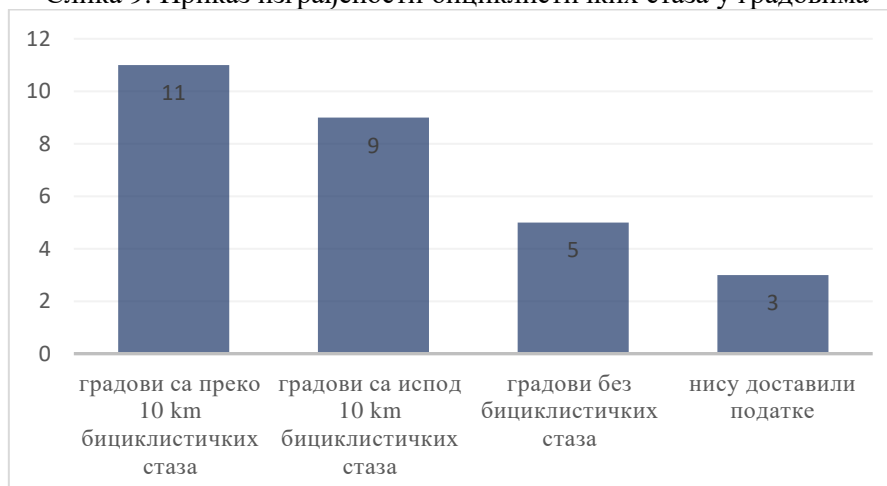
У току ревизије утврдили смо да ЈП Пuteви Србије као управљач државних путева као ни градови Београд и Нови Сад нису водили евиденцију о јавним путевима која садржи податке о изграђеним бицикличким стазама, а такође не поседују ни ажурне податке о уделу бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања у периоду 2019-2021. године. Учешће бицикличког саобраћаја на територији Града Београда према подацима из 2015. године, износи испод 1% у укупној расподели кретања и коришћење бицикла је у највећој мери оријентисано на рекреацију, док се на територији Града Новог Сада, где према истраживањима из 2017. године, учешће бицикличких путовања износи 8,84% бицикли користе и као превозно средство.

У поступку ревизије упутили смо сет питања из области бицикличког саобраћаја свим градовима и појединим општинама у Републици Србији, од којих смо, између осталог, тражили да доставе податке о броју и дужини (у километрима) бицикличких стаза на територији града/општине, као и о томе колико износи учешће бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на територији града/општине.

На основу анализе достављених одговора од стране 28 градова утврдили смо да:

- на територији градова у Републици Србији укупно је изграђено 412 km бицикличких стаза, од тога је 86 km изграђено уз државне путеве кроз насеља;
- 11 градова (39%) има преко 10 km бицикличких стаза на својој територији, од чега градови Нови Сад и Београд имају приближно по 100 km, а остали испод 40 km;
- девет градова (32%) има испод 10 km бицикличких стаза на својој територији;
- пет градова (18%) нема бицикличке стазе на својој територији;
- преостала три града (11%) нису доставила податке о броју и дужини бицикличких стаза на територији града (наведено је приказано на слици 9 и у Прилогу 1).

Слика 9: Приказ изграђености бицикличких стаза у градовима





На основу анализе достављених одговора од стране 14 општина утврдили смо да:

- три општине имају преко 10 km бицикличких стаза на својој територији;
- две општине имају испод 10 km бицикличких стаза на својој територији;
- осам општина нема бицикличке стазе на својој територији;
- преостала једна општина није доставила податке о броју и дужини бицикличких стаза на својој територији.

У вези са учешћем бицикличког саобраћаја у укупној расподели кретања на територији града/општине, утврдили смо да од 28 градова, на територији осам градова (28%) учешће бицикличког саобраћаја износи више од 5% у укупној расподели кретања, док на територији десет градова (36%) учешће бицикличког саобраћаја износи мање од 5% у укупној расподели кретања. Преосталих десет градова (36%) није доставило или не располаже наведеним подацима.

Од 14 општина којима је упућен упитник, на територији две општине учешће бицикличког саобраћаја износи више од 5% у укупној расподели кретања, док на територији три општине учешће бицикличког саобраћаја износи мање од 5% у укупној расподели кретања. Преосталих девет општина нису доставиле или не располажу наведеним подацима.

Налаз 2.3: Иако је изградња бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље обавезујућа за јединице локалне самоуправе, до сада је према подацима ЈП Путеви Србије укупно изграђено 184 km, што износи око 6% укупне дужине државних путева

Изградња тротоара, пешачких и бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље је обавезујућа је за јединице локалне самоуправе.⁴³

Трошкове изградње елемената државног пута сноси јединица локалне самоуправе која је захтевала изградњу тих елемената.

У току ревизије испитивали смо да ли су и у којој дужини изграђене бицикличке стазе уз државне путеве кроз насеља на територији Републике Србије.

Упутили смо захтев ЈП Путеви Србије да нам достави податке о јединицама локалне самоуправе које су изградиле бицикличке стазе уз државни пут кроз насеље, са подацима о: положају (десно/лево), просечној ширини, дужини, стационажи почетка и краја.

Према достављеним подацима ЈП Путеви Србије, бицикличке стазе уз државне путеве који пролазе кроз насеља на територији Републике Србије у дужини од 2.796,83 km, изграђене су на територији 33 ЈЛС у укупној дужини од 184 km, од чега је 169 km бицикличких стаза изграђено на територији АП Војводине.

Предузеће је у поступку ревизије унело податке о бицикличким стазама у централну гео просторну базу података, а на основу списка изграђених бицикличких стаза поред државних путева (приказаних на основу почетне и завршне стационаже), који је израдио Сектор за одржавање државних путева.

Упутили смо захтев градовима Београду и Новом Саду да нам доставе следеће податке:

- да ли су планским документима Града одређене деонице државног пута кроз насеље на којима је предвиђена изградња бицикличких стаза;

- да ли је Град подносио захтеве за прибављање сагласности управљача државних путева за изградњу бицикличких стаза у периоду 2019-2021. године и да ли је управљач државних путева по њима одлучивао у законском року и

⁴³ Закон о путевима



- да ли су изграђене бицикличке стазе уз државне путеве који пролазе кроз насељена места на територији Града, на којим локацијама и у којој дужини.

Представници Секретаријата за саобраћај навели су да на територији Града Београда нису изграђене бицикличке стазе на деоницама државних путева, као и да Град Београд није подносио захтеве за прибављање сагласности управљача државних путева за изградњу бицикличких стаза у периоду 2019-2021. године.

У оквиру планираног државног пута - наставак аутопута Београд-Пожега Е-763, деоница Нови Београд-Сурчин, крак од Јурија Гагарина до петље до пута за Сурчин, кроз планску документацију предвиђена је изградња бицикличке стазе дужине око 7 km. Инвеститор изградње поменуте саобраћајнице је Република Србија.

Представници Града Новог Сада су навели да су Генералним урбанистичким планом Града Новог Сада до 2030. године одређене деонице државног пута кроз насеље на којима је предвиђена изградња бицикличких стаза.

Узимајући у обзир да још увек није одређен управљач на општинским путевима и улицама на територији Града Новог Сада не постоје подаци о локацијама и дужини у којој су изграђене бицикличке стазе уз државни пут кроз Град Нови Сад.

Град Нови Сад је подносио захтеве за прибављање сагласности управљача државних путева за изградњу бицикличких стаза у периоду 2019-2021. године и на основу њих управљач државних путева одлучивао је у законском року.

Према подацима ЈП Путеви Србије, Град Београд није вршио изградњу бицикличких стаза уз државне путеве кроз насеља на својој територији, док је Град Нови Сад изградио бицикличке стазе уз државне путеве у дужини од 38 km.

Сходно Одлуци о одређивању правца пружања државних путева првог и другог реда који пролазе кроз насељена места на територији Града Новог Сада, дужина државних путева који пролазе кроз насељена места износи 58 km.⁴⁴

Према наводима представника Министарства, основни разлог чињенице да су бицикличке стазе уз државне путеве кроз насеља изграђене у дужини око 6% јесте недостатак финансијских средстава потребних за изградњу саобраћајних површина како за кретање пешака (тротоара и пешачких стаза) тако и бициклиста, као и неупућеност надлежних општинских органа у одредбе Закона о путевима којима се ЈЛС обавезују на изградњу тих елемената дуж државних путева који пролазе кроз насеља. Један од разлога је свакако и недостатак планске документације, односно непланска (ивична) изградња дуж државних путева која не оставља простора за изградњу додатних елемената пута за потребе насеља.

У саобраћајним незгодама које су се догодиле на државним путевима у насељу у периоду 2019-2021. године погинуло је 37 бициклиста, што представља 42% од укупног броја страдалих бициклиста на државним путевима. Поменуте саобраћајне незгоде су се догодиле на територији 27 ЈЛС, од чега на територији свега шест ЈЛС, постоје изграђене бицикличке стазе уз државне путеве у одређеној дужини.

На територији Града Београда од укупно седам погинулих бициклиста, четворо њих је страдало у саобраћајним незгодама које су се догодиле на државним путевима у насељу, на којима не постоје изграђене бицикличке стазе.

На територији Града Новог Сада од укупно десет погинулих бициклиста, четворо њих је страдало у саобраћајним незгодама које су се догодиле на државним путевима у насељу, од чега су бицикличке стазе у одређеној дужини изграђене на три деонице пута.

У току ревизије утврдили смо да су бицикличке стазе уз државне путеве који пролазе кроз насеља на територији Републике Србије у дужини од 2.796,83 km, изграђене на територији 33 ЈЛС у укупној дужини од 184 km, што представља око 6% дужине државних путева који пролазе кроз насеља (Слика 10), од тога је 169 km изграђено на територији АП Војводине, да

⁴⁴ „Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 22/2020



Град Београд није вршио изградњу бицикличких стаза уз државне путеве кроз насеља, док је Град Нови Сад изградио 38 km бицикличких стаза уз 58 km државних путева на својој територији (приказано је у Прилогу 2).

Слика 10: Изграђене бицикличке стазе уз државне путеве који пролазе кроз насеља на територији РС



Налаз 2.4: Градови Београд и Нови Сад изградили су приближно по 100 km бицикличке инфраструктуре, што је око трећина предвиђеног њиховим планским документима

Најзначајнији прописи који уређују област бицикличке инфраструктуре у Републици Србији јесу: Закон о планирању и изградњи и Закон о путевима са подзаконским актима.

Бицикличка стаза је законом описана као „елемент јавног пута“. Тако се и одржавање бицикличких стаза, које спроводи управљач јавног пута, сматра одржавањем дела јавног пута.

Уколико бицикличке стазе или траке не постоје, возач бицикла сме да користи коловоз у ширини од највише један метар од десне ивице коловоза на свим јавним путевима, осим на аутопуту и мотопуту.

Документи просторног и урбанистичког планирања су: плански документи, документи за спровођење просторних планова, урбанистичко-технички документи, Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије и Национална архитектонска стратегија.⁴⁵

⁴⁵ Закон о планирању и изградњи



Просторни план јединице локалне самоуправе одређује смернице за развој делатности и намену површина, као и услове за одрживи и равномерни развој на територији јединице локалне самоуправе и, између осталог, садржи просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система.

Генерални урбанистички план се доноси као стратешки развојни план са општим елементима просторног развоја, за насељено место, које је у складу са Законом о територијалној организацији Републике Србије утврђено као град, односно град Београд и између осталог, садржи генералне правце и коридоре за саобраћајну и другу инфраструктуру.

План генералне регулације се обавезно доноси за насељено место које је седиште јединице локалне самоуправе, а може се донети и за друга насељена места на територији општине, односно града, односно града Београда, када је то предвиђено просторним планом јединице локалне самоуправе.

План детаљне регулације се доноси за делове насељеног места, уређење неформалних насеља, зоне урбане обнове, инфраструктурне коридоре и објекте и подручја за која је обавеза његове израде одређена претходно донетим планским документом.

Град Београд, између осталог, доноси регионални просторни план за подручје Града и просторни план за делове административног подручја Града ван обухвата генералног плана, односно генералног урбанистичког плана, са елементима и садржајем просторног плана јединице локалне самоуправе; доноси програм имплементације регионалног просторног плана; доноси урбанистичке планове и издаје појединачне акте у области планирања и уређења простора, у складу са законом, осим оних које у складу са овим статутом доноси, односно издаје градска општина; уређује и обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, реконструкцију, одржавање и управљање јавним и некатегорисаним путевима на територији Града, осим послова који се односе на некатегорисане путеве о којима се у складу са овим статутом стара градска општина и осим државних путева и ауто-путева којима управља јавно



предузеће основано од стране Републике Србије, оснива јавно предузеће за обављање делатности управљања јавним путевима који су у надлежности Града.⁴⁶

Градска општина, између осталог, даје мишљење на просторне и урбанистичке планове које доноси Град и може да предлаже и финансира измену постојећих и доношење нових урбанистичких планова за своје подручје; стара се о изградњи, реконструкцији, одржавању, заштити, коришћењу, развоју и управљању некатегорисаним путевима у насељу и може вршити одржавање и друге послове на саобраћајним површинама у јавном коришћењу унутар блока које су у јавној својини, у складу са програмом који доноси надлежни орган градске општине.

Градске општине: Барајево, Гроцка, Лазаревац, Младеновац, Обреновац, Сопот и Сурчин, осим послова из претходног става, између осталог доносе план детаљне регулације за подручје градске општине која се налази ван обухвата Генералног урбанистичког плана за Београд, уређује и обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење, развој и управљање некатегорисаним путевима у насељима на свом подручју.

Плански документи Града Београда

У Генералном плану Београда 2021⁴⁷, између осталог, наводи се да је бицикличком саобраћају, који је у свету и код нас у експанзији, потребно обезбедити услове за безбедно кретање путем успостављања одговарајућих саобраћајно-регулативних мера и/или формирањем бицикличких стаза.

Поред Новог Београда, Земуна и банатског дела града, који имају најповољније услове за развој овог вида саобраћаја, могућности за изградњу атрактивних бицикличких стаза постоје и у шумадијском подручју града. Неке од тих траса су на потезу од Авале паралелно са трасом постојећег кружног пута, затим поред манастира у Раковици дуж Топчидерске реке до њеног ушћа у чукарички рукавац, као и на потезу од Петловог и Лабудовог брда, преко Видиковца до Кошутњака, трасом старе „пионирске пруге“ до Пионирског града, према спортском центру у Кошутњаку, а затим и до ресторана „Голф“ и кампа у Кошутњаку.

Генерални урбанистички план Града Београда⁴⁸, између осталог, садржи билансе дужина постојећих и планираних бицикличких стаза у односу на три карактеристичне просторне зоне (централну, средњу и периферну) и подручје Генералног урбанистичког плана:

Централна зона: изграђено 37 km, планирано 34 km бицикличких стаза;

Средња зона: изграђено 28 km, планирано 108 km бицикличких стаза;

Периферна зона: изграђено 0 km, планирано 117 km бицикличких стаза.

Наводи се да дужина постојећих бицикличких стаза износи 65 km, дужина бицикличких стаза планираних за изградњу на подручју Генералног урбанистичког плана, по урбанистичким целинама износи 259 km, док укупна дужина планираних бицикличких стаза износи 324 km.

Стратешки циљеви развоја саобраћаја, између осталог, јесу стварање услова за веће и безбедније одвијање пешачког и бицикличког саобраћаја.

У наредном периоду наставиће се израда планске и техничке документације као и изградња пешачко-бицикличких коридора (на подручју Аде Циганлије, према Авали, на Ади Хуји, према Великом ратном острву, на левој обали Дунава и другим атрактивним правцима као и у самом централном подручју града). Реализацијом бицикличких стаза на подручју Београда стварају се услови за њихово повезивање са европским коридорима који пролазе кроз Београд и Србију.

⁴⁶ Статут Града Београда („Сл. лист града Београда“, бр. 39/2008, 6/2010 и 23/2013, "Сл. гласник РС", бр. 7/2016 - одлука УС и "Сл. лист града Београда", бр. 60/2019)

⁴⁷ „Сл. лист града Београда“, бр. 27/2003, 25/2005, 34/2007, 63/2009 и 70/2014

⁴⁸ „Сл. лист града Београда“, бр.11/2016



Према подацима Секретаријата за саобраћај Града Београда, од седам градских општина које се налазе изван граница ГУП-а Београда две су планирале изградњу бицикличких стаза у укупној дужини од 49 km и то:

- градска општина Барајево око 6 km и
- градска општина Сурчин око 43 km.

Преосталих пет градских општина: Обреновац, Лазаревац, Младеновац, Гроцка и Сопот нису планирале изградњу бицикличких стаза.

Изменом и допуном Регионалног просторног плана административног подручја града Београда⁴⁹ стављен је акценат на смањење притиска на чиниоце животне средине применом концепта одрживе мобилности, чији један од примарних циљева треба да буде смањење путовања путничким возилима и промена хијерархије међу видовима саобраћаја у корист пешачког, бицикличког саобраћаја и јавног градског превоза путника.

Стратегијом развоја града Београда, између осталог, предвиђена је изградња 100 km нових бицикличких стаза до 2021. године.

Промена саобраћајних приоритета у делу централне градске зоне треба да створи услове за равномернију доступност свих градских зона по мери његових корисника, између осталог, кроз израду техничке документације за изградњу нових бицикличких стаза, реконструкцију постојећих и изградњу нових вануличних капацитета за паркирање - јавних гаража, и кроз изградњу делова уличне мреже централне градске зоне.

Наводи се да су по питању бицикличког саобраћаја, трасе бицикличких стаза дате Генералним урбанистичким планом Београда, што представља стратешки основ за развој овог вида саобраћаја у Београду.

Коришћење бицикала у Београду је још увек у највећој мери оријентисано на рекреацију, уз неопходност испуњења извесних критеријума, пре свега критеријума безбедности како би овај вид саобраћаја добио значајније место у расподели путовања по средствима превоза у граду.

Скупштина града Београда донела је децембра 2020. године План одрживе урбане мобилности, за период од 2021. до 2031. године.

Планиране активности у области бицикличког саобраћаја су:

- Развој бицикличке мреже (стазе, траке, паркиралишта);
- Унапређење постојеће бицикличке инфраструктуре;
- Имплементација система јавних бицикала;
- Транспорт бицикала у возилима градског превоза;
- Промоција цикло (бицикличког) туризма - реализација Еуровело рута и bed& bike.

Динамика изградње бицикличке инфраструктуре предвиђена је кроз три фазе, које обухватају следеће временске оквире:

I	Фаза (2021. - 2023.): 144 km;
II	Фаза (2024. - 2028.): 95 km и
III	Фаза (2029. - 2031.): 266 km
Укупно: 505 km	

У Плану се наводи да списак брзих мера представља скуп мера које се могу реализовати у кратком временском периоду (до 12 месеци) и њиховој реализацији се може приступити непосредно након усвајања Плана одрживе урбане мобилности.

Неке од предвиђених брзих мера од значаја за бициклички саобраћај су:

- Развој бицикличке мреже (стазе, траке, паркиралишта): бицикличке стазе у улицама: Устаничка, Сурчинска, Миријевски булевар и Вишњичка.
- Развој услуга мулти-мобилности (дељене мобилности): Bike&ride паркиралишта у зони стајалишта БГ Воза (Тошин бунар, Нови Београд, Панчевачки мост).

⁴⁹ „Службени лист града Београда“, бр. 86/18



- Уређење пешачких и бицикличких (комбинованих – ролери, тротинети) стаза у оквиру постојећих зелених површина, паркова, шума и заштићених подручја: 1. Топчидер (дуж Топчидерске реке, веза Аде Циганлије и постојеће бицикличке стазе, преко Хиподрома, ка Раковици), 2. Волгина улица (од Милана Ракића до Маријане Грегоран).

Према наводима представника Урбанистичког завода Београда рани јавни увид у Генерални урбанистички план Београда 2041 одржан је у периоду од 13. до 30. јуна 2022. године. Рок за израду Нацрта ГУП-а 2041 са Извештајем о стратешкој процени утицаја планираних намена на животну средину и предају Секретаријату за урбанизам и грађевинске послове на даљу процедуру јесте осам месеци од добијања Извештаја о раном јавном увиду, који још није достављен Урбанистичком заводу Београда.

У току ревизије испитивали смо да ли су градови Београд и Нови Сад обезбедили услове за кретање бицикала, дужину и број уређених бицикличких стаза у односу на дужину и број предвиђен планским документима градова у периоду 2019-2021. године.

Представници Града Београда су навели да се последњих година примећује повећање броја бициклиста на улицама Београда и његовим рекреативним просторима. Највећи изазови и проблеми су недостатак квалитетне инфраструктуре за одвијање бицикличког саобраћаја и недовољно финансирање.

На подручју Генералног урбанистичког плана Града Београда према достављеним подацима, са стањем на 31. децембар 2021. године укупно је изграђено 101 km бицикличке инфраструктуре. Топографија терена и план развоја нарочито су погодни за ширење бицикличког саобраћаја на територији Новог Београда и Земунa, стога ове општине имају најразвијенију мрежу бицикличке инфраструктуре у укупној дужини од 60,4 km.

У периоду 2019-2021. године изграђено је 6 km бицикличке инфраструктуре у централној зони града, од тога око 3 km на територији Градске општине Савски венац, око 2 km на територији Градске општине Нови Београд и око 1 km на територији Градске општине Стари град.

Секретаријат за саобраћај био је инвеститор за изградњу 2,05 km бицикличких стаза, Београд на води за 1,88 km, Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда Ј.П. за 1,31 km, а Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда Ј.П и Секретаријат за саобраћај као заједнички инвеститор за 0,74 km бицикличких стаза.

У Генералном урбанистичком плану Града Београда приказана је дужина постојећих и планираних бицикличких стаза по просторним зонама: централна зона - изграђено 37 km, планирано 34 km, средња зона - изграђено 28 km, планирано 108 km и периферна зона - изграђено 0 km, планирано 117 km.

Према подацима Секретаријата за саобраћај дужина изграђене бицикличке инфраструктуре по просторним зонама износи:

- у централној зони: 54 km;
- у средњој зони: 43 km и
- у периферној зони: 4 km.

У Прилогу 3 је приказана Граница плана и подела на зоне, док су у Прилогу 4 приказана Генерална решења саобраћаја.

Анализом постојећих и планираних бицикличких стаза у односу на три карактеристичне просторне зоне из Генералног урбанистичког плана донетог 2016. године и достављених података у поступку ревизије, утврдили смо да је у периоду 2016-2021. године у централној зони Града Београда изграђено 17 km нових бицикличких стаза, у средњој 15 km, а у периферној зони 4 km.

Изграђеност бицикличких стаза у централној зони која обухвата: центар Београда, центар Новог Београда (првобитни Нови Београд) и део Горњег Земунa је 59% већа од



планиране, у средњој зони која, између осталог, обухвата: Новобеоградске блокове, Бежанијску косу, Бањицу, Дедиње, Вождовац, Коњарник, Звездару је око 40% планиране, док у периферној зони која, између осталог обухвата: Баново брдо, Железник, Раковицу, Кумодраж, Миријево, Борчу, Овчу, Сурчин, Батајницу је око 3% планиране.

Према наводима представника Секретаријата за саобраћај, у централној градској зони формиране су улични коридори и дефинисане су регулационе линије те Секретаријат може вршити промену саобраћајних елемената унутар регулационе линије.

Секретаријат је вршио прераспodelу саобраћајних елемената у Таковској улици и давање услова код реконструкције уличне мреже у Булевару Ослобођења, Рузвелтовој, Немањиној улици и др. Секретаријат је давао услове за прераспodelу саобраћајних елемената према Плану Генералне регулације.

Плановима детаљне регулације предвиђена је изградња бицикличке инфраструктуре, а пошто је то сегмент нове изградње, Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда треба према свом програму да реализује наведене планове.

Секретаријат је у изради планских докумената учествовао у давању услова, где је тражио да унутар регулационе линије буде дефинисана и бицикличка стаза (Зрењанински пут, Батајнички друм и др.).

Од градских општина, на чијој територији се у претходном периоду догодио највећи број саобраћајних незгода са погинулим бицикличким (Лазаревац, Сурчин и Обреновац), Секретаријат за саобраћај тренутно има у плану изградњу бицикличких стаза на територији ГО Сурчин и то у Сурчинској улици у дужини око 9 km.

Упутили смо захтев Граду Београду да нам достави извештаје о остваривању Плана одрживе урбане мобилности са посебним освртом на реализацију предлога брзих мера које се могу реализовати у кратком временском периоду (до 12 месеци) за бицикличке стазе у улицама: Устаничка, Сурчинска, Миријевски булевар и Вишњичка, Bike&ride паркиралишта у зони 3 (три) стајалишта БГ воза (Тошин бунар, Нови Београд, Панчевачки мост), Park&ride паркиралишта у зони 3 (три) стајалишта БГ воза (Нови Београд, Овча, Раковица), уређење пешачких и бицикличких стаза у оквиру постојећих зелених површина, паркова, шума и заштићених подручја: 1. Топчидер (дуж Топчидерске реке, веза Аде Циганлије и постојеће бицикличке стазе, преко Хиподрома, ка Раковици), 2. Волгина улица (од Милана Ракића до Маријане Грегоран).

Према достављеним подацима:

- За бицикличку стазу у Устаничкој улици урађена је техничка документација за обележавање бицикличке стазе;
- За бицикличку стазу у Сурчинској улици урађена је техничка документација за обележавање бицикличке стазе;
- За бицикличку стазу у улици Миријевски булевар урађен је саобраћајни пројекат, а грађевински пројекат је у изради (ЈКП Београд пут, сектора пројектовање);
- За бицикличку стазу у Вишњичкој улици се наводи да због одступања обухвата интервенција које су дате у условима Секретаријата за саобраћај и ЈКП „Јавно осветљење Београда“ са једне стране и обухвата интервенција планиране Уговором с друге стране, добављач није био у могућности да заврши фазу пројектовања у складу са конкурсном документацијом. У складу са изнетим, у току је закључење Споразума о раскиду Уговора у делу у којем се исти неће реализовати.

У току је уговарање послова у вези са израдом техничке документације за изградњу бицикличке стазе дуж Топчидерске реке, у складу са расписаном јавном набавком.



Паркирање бицикала је регулисано као улично и ванулично паркирање на јавно доступним површинама, без организованог надзора и наплате. Паркиралишта су реализована постављањем тзв. „чешљева“ и „П“ профила на потенцијално атрактивним локацијама за кориснике овог превозног средства: у непосредној близини званичних институција, школа, факултета, спортских објеката и тржних центара, рекреативних простора, итд. У претходном периоду постављено је преко 300 паркинга („П“ и профила чешљева) на више од 100 локација у Београду.

У периоду 2019-2021. године за изградњу бицикличких стаза издвојено је:

Табела 2: Издвојена средства за изградњу бицикличке инфраструктуре у Граду Београду у периоду 2019-2021. године

- у хиљадама динара-

	Секретаријат за саобраћај	Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда ЈП	Секретаријат за инвестиције	Секретаријат за комуналне и стамбене послове
2019	693 РСД		0 РСД	5.165 РСД
2020	7.039 РСД		0 РСД	
2021	7.817 РСД	6.600 РСД	0 РСД	
Укупно 2019-2021	15.549 РСД	6.600 РСД	0 РСД	5.165 РСД
Град Београд укупно	27.314 РСД			

Вредности изражене са ПДВ-ом

У оквиру Програма радова Секретаријата за саобраћај, у делу средстава одређених за Одржавање саобраћајне сигнализације и опреме, према подацима ЈП Путеви Београда у периоду 2019-2021. године издвајана су средства и за обнављање саобраћајне сигнализације и опреме на бицикличким стазама и то:

- 2019. године: обнављање ознака на бицикличким стазама у Васиной улици, Студентском тргу и Узун Мирковој улици;
- 2020. године: обнављање ознака на бицикличким стазама од Бранковог моста до улаза на Аду, од моста Газела до Бранковог моста, у Булевару Николе Тесле, улици Др. Хуга Клајна, Црнотравској улици, Незнаног јунака и Булевару ослобођења и
- 2021. године: обнављање ознака на бицикличким стазама од Газеле до улаза на Аду, у Немањиној улици, Црнотравској улици, Незнаног јунака, Узун Мирковој улици, Васиной улици, Тргу Републике, Булевар Николе Тесле, Булевар Михајла Пупина, Др. Ивана Рибара и Булевар кнеза Александра Карађорђевића.

Дирекција је у периоду 2019-2021. године изградила бицикличку стазу од улице Милентија Поповића до Бранковог моста у дужини од 550 m чији трошкови изградње износе 6,6 милиона динара.

Секретаријат за комуналне и стамбене послове имао је активности у 2020. и 2021. години на изградњи и одржавању јавне зелене површине шеталишта „Лазаро Карденас“ у блоку 44 ГО Нови Београд, где је формирана дечија бицикличка стаза површине од око 354 m². Радови су изведени у оквиру предмера и предрачуна радова за целокупно шеталиште и позиција радова за бицикличку стазу није издвојена, па самим тим и њена вредност.

Секретаријат за саобраћај нема планираних активности за наредни период на изградњи и реконструкцији бицикличких стаза у Београду.

Планиране активности Дирекције за наредни период су: уговарање израде техничке документације за бицикличку стазу дуж Топчидерске реке у вредности од 4,9 милиона динара и техничку контролу 0,5 милиона динара. Предлогом програма уређивања и доделе грађевинског земљишта за изградњу ове бицикличке стазе планирано је 100 милиона динара. За изградњу



осталих бицикличких стаза, за период после 2025. године планирано је 114 милиона динара (вредности изражене са ПДВ-ом).

Планиране активности Секретаријата за инвестиције за наредни период су: реконструкција 400 m двосмерне бицикличке стазе у подцелини 1.1 Линијског парка (од Бетон хале до бастиона Св. Јакова) и изградња двосмерне бицикличке стазе у дужини од 3,8 km у оквиру изградње Линијског парка у Београду.

Представници Града Београда су навели да циљане вредности предвиђене Стратегијом развоја Града Београда да се до 2021. године изгради 100 km нових бицикличких стаза нису достигнуте због финансијских, кадровских и организационих капацитета, као и због отежаних околности узрокованих пандемијом Корона вирусом.

Од градских општина које се налазе изван граница ГУП-а Београда, према достављеним подацима, на територији ГО Сурчин у претходном периоду није вршена изградња бицикличких стаза иако су исте планиране у дужини од 43 km, док је на територији ГО Барајево изграђено 0,23 km од планираних око 6 km бицикличких стаза.

На територији ГО Обреновац изграђено је око 10 km бицикличке инфраструктуре.

У току ревизије утврдили смо да је према достављеним подацима представника Града Београда са стањем на 31. децембар 2021. године на подручју ГУП-а Београда укупно изграђено 101 km бицикличке инфраструктуре, од тога дужина бицикличких стаза износи 91 km, бицикличких трака 5 km, мешовитих стаза око 2 km, а комбинованих делова бицикличке инфраструктуре око 3 km. Према подацима из ГУП-а Београда, дужина постојећих бицикличких стаза у 2016. години је износила 65 km, дужина планираних бицикличких стаза за изградњу у периоду 2016-2021. године је износила 259 km, односно укупна дужина предвиђених бицикличких стаза износи 324 km. У периоду од 2016. године до 31. децембра 2021. године изграђено је око 36 km бицикличке инфраструктуре, односно укупно је изграђено 101 km бицикличке инфраструктуре од планираних 324 km (Слика 11).

Слика 11: Однос планиране и изграђене дужине бицикличке инфраструктуре у Граду Београду (у km)



Скупштина Града Новог Сада, у складу са законом, између осталог, доноси годишњи и средњорочни програм уређивања грађевинског земљишта, утврђује програм одржавања објеката путне привреде, уређује категоризацију општинских путева и улица, одређује правац, односно промену правца државног пута који пролази кроз територију Града, по претходно прибављеној сагласности надлежног министарства.⁵⁰

⁵⁰ Статут Града Новог Сада („Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 11/2019)



Плански документи Града Новог Сада

У Генералном плану Града Новог Сада до 2021. године⁵¹, између осталог, предлаже се формирање мреже бицикличких стаза у циљу повезивања саобраћаја и рекреације, као и уређење пешачких, трим стаза и шетних праваца према Фрушкој гори и дуж обале Дунава. Наводи се да се стазе граде и планирају на основама анализе мреже бицикличких стаза у Новом Саду, а значајан део обрађен је и главним пројектима.

У Просторном плану Града Новог Сада⁵² између осталог, наводи се да афирмација бицикличког саобраћаја треба да буде на што вишем нивоу, како би се овај вид превоза што боље популаризовао. Приликом израде урбанистичких планова, у оквиру профила улица, планираће се бицикличке стазе на свим важнијим саобраћајницама на целој територији Града Новог Сада. Бицикличке стазе биће усмерене на повезивање града са насељима, као и на њихово међусобно повезивање. Ове стазе планираће се најчешће уз правце пружања општинских путева.

У Генералном урбанистичком плану Града Новог Сада до 2030. године⁵³, између осталог, наводи се да бициклички саобраћај није довољно заступљен у видовној расподели, иако је у Граду Новом Саду изграђено преко 100 km бицикличких стаза.

Даље се наводи да се планира задржавање постојеће мреже бицикличких стаза уз изградњу нове бицикличке инфраструктуре. То повећање би требало да буде за око три пута у односу на постојеће стање.

Највише је потребно урадити на сремској страни града, јер у постојећем стању нема изграђених бицикличких стаза. Такође, требало би предвидети бицикличке саобраћајнице које би повезивале приградска насеља са градом, на правцима на којима постоје просторни и саобраћајно-технички услови за реализацију. Ово се пре свега односи на комплетирање бицикличких саобраћајница ка Ветернику и Футогу, као и на повезивање Руменке, Ченеја, Каћа, Будисаве, Ковиља, Петроварадина, Сремске Каменице и Буковца са Новим Садам.

Поред наведеног, потребно је планирати мрежу паркиралишта за бицикле под видео надзором, као и мрежу система јавних бицикала. Посебан акценат треба дати развоју бицикличког туризма.

Смарт планом Друга фаза предвиђено је да су циљеви политике одрживе и паметне мобилности засновани на давању приоритета немоторизованим видовима превоза.

Наводи се да је анализом расположиве планске документације утврђено да укупна дужина саобраћајница на подручју ГУП-а у чијем профилу постоје бицикличке стазе износи 56,8 km, што збирно чини око 100 km изграђених бицикличких стаза и обележених бицикличких трака. Укупна дужина планираних бицикличких стаза у подручју ГУП-а износи 210,7 km.

Један од честих проблема који се јавља јесу неприлагођени ивичњаци. Постојање висинске разлике често доводи до штете на точковима бицикла, те изазива нелагоду за бицикliste приликом вожње.

Као краткорочни стратешки циљеви у области бицикличког саобраћаја (до 2021. године) наведени су:

- повећање нивоа безбедности бициклиста на уличној мрежи града Новог Сада;
- санација, реконструкција и модернизација постојеће бицикличке инфраструктуре;
- примена основних параметара дизајна и пројектовања бицикличке инфраструктуре који су у складу са савременим приручницима за пројектовање и планирање бицикличког саобраћаја;
- примена савремених решења у области регулисања бицикличког саобраћаја;

⁵¹ „Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 39/2006 - пречишћен текст

⁵² „Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 11/2012, 42/2020 и 9/2021

⁵³ „Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 33/2022



- развој система за пружање услуга о понуди бицикличког саобраћаја;
- проширивање услуга намењених бицикличким;
- промоције, едукације и спровођење кампања у вези са бицикличким саобраћајем.

У студији „Унапређење мобилности засноване на бицикличком саобраћају на територији града Новог Сада“ из фебруара 2021. године, наводи се да је планирано укупно 323 km физички изведених бицикличких стаза, од тога 152 km на бачкој страни и 72 km на сремској страни, али да је до 2020. године физички изведено 99 km бицикличких стаза односно да је реализовано 30,6% плана. У наредном периоду потребно је планирати реализацију изградње нових 215 km бицикличких стаза, као и девет километара зелених стаза. У Прилогу 5 приказане су Планиране и изграђене бицикличке стазе у Новом Саду.

Дугогодишњи проблем бицикличког саобраћаја у Граду Новом Саду је повезивање бачке стране града са Сремском Каменицом. Тренутно једина директна саобраћајна веза Сремске Каменице са делом града северно од Дунава јесте Мост слободе. Тренутним начином регулисања саобраћаја на Мосту слободе намењен је одвијању саобраћаја за моторна возила. Иако је кретање бицикала забрањено, коришћење ове саобраћајнице од стране бицикличкиста није неуобичајено. Бицикличкисти за кретање мостом користе зауставну траку или сервисну - пешачку стазу чиме чине прекршај и доводе у директну опасност себе али и пешаке уколико се крећу истом површином.

Као део дугорочних мера према подацима из наведене студије предвиђено је повезивање Новог Сада са Сремском Каменицом преко Моста слободе. Како је наведено, изградња захтева претходну анализу изводљивости.

Слика 12: Мост слободе, Нови Сад



Извор: ДРИ

Представници Града Новог Сада навели су да је у Генералном урбанистичком плану, у оквиру грађевинског реона без сремског дела, планирано око 200 km бицикличких стаза, а на сремском делу Града Новог Сада око 100 km бицикличких стаза, да се планском и другом документацијом планира задржавање постојеће мреже бицикличких стаза уз изградњу нове бицикличке инфраструктуре, јер је то једна од мера која ће допринети развоју бицикличког саобраћаја, а да би повећање требало да буде за око три пута у односу на постојеће стање. Највише је потребно урадити на сремској страни града, јер у постојећем стању нема изграђених бицикличких стаза.

У периоду од 2012. до 2020. године изграђено је око 24,7 km нових бицикличких стаза. Такође, у овом периоду, кроз редовно одржавање реконструисано је 8,8 km бицикличких стаза. Током 2021. године изграђено је 1,3 km нових бицикличких стаза у оквиру уговора о изградњи саобраћајних површина са пратећом инфраструктуром и у изградњи је још 7,6 km. Такође, у току је израда техничке документације за још 4,2 km нових бицикличких стаза.



Градска управа за грађевинско земљиште и инвестиције је, према достављеним подацима, кроз Програм уређивања грађевинског земљишта у периоду 2019-2021. године изградила укупно 11 km нових бицикличких стаза на територији Града Новог Сада. За ову инвестицију укупно је издвојено 157,5 милиона динара, како следи:

- 2019. године изграђено је 7,2 km нових бицикличких стаза, укупне вредности 104,4 милиона динара;
- 2020. године изграђено је 2,4 km нових бицикличких стаза, укупне вредности 37,1 милиона динара и
- 2021. године изграђено је 1,4 km нових бицикличких стаза, укупне вредности 16 милиона динара.

У вези са достављањем података о дужини изграђених у односу на дужину планираних бицикличких стаза, напомињу да не поседују прецизне податке, имајући у виду чињеницу да се бицикличке стазе граде како кроз активности појединачних уговора, тако и у оквиру изградње саобраћајне инфраструктуре (поред изградње коловоза, паркинга, тротоара и зелених површина).

Програмом одржавања објеката путне привреде у реконструкцију бицикличке инфраструктуре у периоду 2019-2021. године укупно је уложено 17,7 милиона динара, како следи:

- 2019. године укупно је уложено 0,8 милиона динара;
- 2020. године укупно је уложено 7,7 милиона динара и
- 2021. године укупно је уложено 9,2 милиона динара.

Градска управа не поседује податке о реконструисаним бицикличким стазама израженим у дужним метрима, јер, како су навели, када се реконструише постојећа бицикличка стаза не изводе се једнаки радови на свим деоницама, него се у складу са потребом изводе неопходни радови (стругање асфалта, опсецање коловоза, рушење саобраћајне површине од бетонске галантерије, рушење асфалтног коловоза компресором, рушење ивичњака итд.).

Програмом уређивања грађевинског земљишта за 2022. годину планирана је изградња нових бицикличких стаза у дужини око 20 km, као и израда техничке документације за око 26 km нових бицикличких стаза.

Представници Града Новог Сада навели су да не поседују податке о уделу бицикличких стаза и трака које збирно чине око 100 km изграђених бицикличких стаза и обележених бицикличких трака, с обзиром на то да још увек није одређен управљач на општинским путевима и улицама на територији Града Новог Сада.

Повезивање Новог Сада са сремском страном требало би да буде приоритет, мада се морају наставити активности на изградњи бицикличких стаза којима се повезују приградска насеља.

У периоду 2019-2021. године интензивно су извођени радови на уклањању неприлагођених ивичњака на бицикличким стазама и тротоарима. Сви проблеми са неприлагођеним ивичњацима на бицикличким стазама су према наводима представника Града Новог Сада решени. Такође, напомињу да се приликом изградње нових бицикличких стаза строго води рачуна о томе да се на бицикличким стазама не постављају неприлагођени ивичњаци.

Укупан број држача за бицикле, према достављеним подацима, на територији Града Новог Сада је 1.547 чији капацитет износи 3.094 бицикла.



Слика 13: Држач за бицикле у Новом Саду



Извор: ДРИ

Кроз Програме одржавања објеката путне привреде сваке године се издвајају наменска средства, између осталог, и за одржавање бицикличких стаза на територији Града Новог Сада и то:

Табела 3: Програм одржавања објеката путне привреде

- у хиљадама динара-

Година	Назив позиције	Планирана средства Програмом одржавања објеката путне привреде	Реализовано
2019.	Одржавање тротоара, бицикличких стаза и рекреативних површина	30.000	29.998
2020.	Одржавање тротоара, бицикличких стаза и рекреативних површина	20.000	19.999
2021.	Одржавање тротоара, бицикличких стаза и рекреативних површина	80.000	73.245

Одлуке о Програму одржавања објеката путне привреде дефинишу збирну позицију која се односи на одржавање тротоара, бицикличких стаза и рекреативних површина, а не дефинишу појединачне износе за одржавање тротоара, бицикличких стаза и рекреативних површина.

Према наводима представника Града Новог Сада стручне службе Града су упућене у проблем недостатка услова за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја на Мосту слободе и већ су предузете активности на сагледавању оптималног и адекватног решавања овог проблема. Градска управа за грађевинско земљиште и инвестиције, уз консултације са Факултетом техничких наука, урадила је стручну процену предложених урбанистичких варијантних решења и оценила као потенцијално прихватљиву варијанту која предвиђа формирање бицикличких стаза на позицији постојеће десне зауставне траке у смеру ка Сремској Каменици. Како је реч о радовима који не смеју да угрозе конструкцију моста, потребно је да се подробно сагледа и дефинише техничко решење, након чега ће у буџету Града бити обезбеђена средства потребна, најпре за израду пројектне документације, а затим и за само извођење радова.

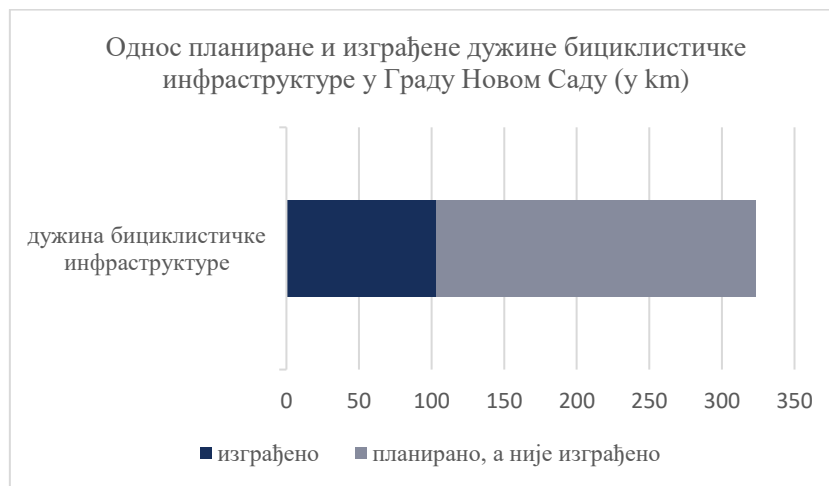


Студијом „Унапређење мобилности засноване на бицикличком саобраћају на територији Града Новог Сада“ дат је акциони план решавања проблема бицикличког саобраћаја на Мосту слободе и тренутно се налази у фази израде пројектно техничке документације.

Укупна дужина изграђених бицикличких стаза значајно је мања од дужине планираних бицикличких стаза у подручју ГУП-а због тога што су ограничена средства која Град Нови Сад може да издвоји за изградњу бицикличких стаза. Поред средстава која су ограничавајући фактор, потребно је изградити и одговарајућу пројектну документацију на основу које се прибављају потребна одобрења неопходна за изградњу бицикличких стаза.

У току ревизије утврдили смо да је према достављеним подацима представника Града Новог Сада изграђено приближно 103 km бицикличке инфраструктуре од планираних око 323 km, од тога је око 38 km бицикличких стаза изграђено уз државне путеве који пролазе кроз насеља на територији Града Новог Сада (Слика 14).

Слика 14: Однос планиране и изграђене дужине бицикличке инфраструктуре у Граду Новом Саду (у km)



Уколико се подаци посматрају по дефинисаним подручјима може се констатовати да је на бачкој страни Новог Сада до сада реализовано око 39% планираних стаза, док је са сремске стране реализовано око 4%.

У току ревизије утврдили смо да су Градови Београд и Нови Сад до сада изградили приближно по 100 km бицикличке инфраструктуре што је око трећина предвиђеног њиховим планским документима.

У поступку ревизије упутили смо сет питања из области бицикличког саобраћаја свим градовима и појединим општинама у Републици Србији, у којима смо, између осталог, тражили да доставе информацију о томе да ли је на територији града/општине у периоду 2019-2021. године вршена изградња бицикличких стаза.

На основу анализе одговора 28 градова утврдили смо да на територији 14 градова (50%) у периоду 2019-2021. године није вршена изградња бицикличких стаза, док је на територији 12 градова (43%) вршена изградња бицикличких стаза (у укупној дужини око 48 km). Преостала два града (7%) нису доставила податке о изградњи бицикличких стаза у наведеном периоду.

Од 14 општина којима је упућен упитник на територији десет општина у периоду 2019-2021. године није вршена изградња бицикличких стаза, док је на територији четири општине вршена изградња бицикличких стаза (у укупној дужини око 33 km).



Саобраћајно окружење и узроци саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти са просторном расподелом саобраћајних незгода према категорији пута

Према наводима АБС безбедност бициклиста треба посматрати са три аспекта: 1) креирање система који обезбеђује безбедно учешће бициклиста у саобраћају (саобраћајни прописи); 2) унапређење карактеристика путне инфраструктуре за безбедно учешће бициклиста у саобраћају и 3) унапређење знања, ставова и понашања бициклиста о безбедном учешћу у саобраћају.

Слика 15: Бициклирање у Граду Новом Саду



Извор: ДРИ

С обзиром на то да Министарство врши надзор над спровођењем Закона о безбедности саобраћаја и других прописа, између осталог, у вези: стања пута у погледу услова за безбедно одвијање саобраћаја, техничког регулисања саобраћаја, управљања саобраћајем, безбедности пута у процесу пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања, као и надзор над спровођењем Закона о путевима и подзаконских аката донетих на основу овог закона, упутили смо питање Министарству у којој мери постојећа инфраструктура на државним путевима омогућава безбедно одвијање бицикличког саобраћаја.

Представници Министарства су навели да се физичким одвајањем пута за бицикliste од коловоза намењеног за моторни саобраћај постиже довољна безбедност бицикличког саобраћаја. Такође, навели су да је Законом о путевима прописано да је бицикличка стаза као „пут намењен за кретање бицикала" додатни елемент пута за потребе насеља, као и да је њихова изградња на државном путу кроз насеље обавеза јединица локалне самоуправе.

На питање у којој мери је саобраћајно окружење прилагођено за кретање бициклиста, представници ЈП Путеви Србије су у одговору навели да је безбедно одвијање бицикличког саобраћаја омогућено на деловима где је бицикличка стаза физички одвојена од државног пута као стаза за бицикле. Саобраћајно окружење потребно је додатно прилагођавати потребама бициклиста тако што ће се развијати одвојене бицикличке стазе. Поред прилагођавања постојеће националне саобраћајне инфраструктуре потребама бициклизма, оптималан приступ подразумева и адаптацију постојећих неискоришћених инфраструктурних ресурса за потребе унапређења бициклизма (насипи, пруге, итд.), односно стварање бицикличких стаза одвојених од осталог моторног саобраћаја, изградњу и унапређење инфраструктуре за бициклички спорт, како за професионално тако и за рекреативно бављење бициклизмом као спортом. Изградња квалитетних бицикличких стаза уз могућност паркирања бицикала на кључним местима (државне институције, тржни центри, паркови, аутобуске станице, јавне



гараже, бициклички путеви а посебно изградња у перспективи одвојене ЕуроВело мреже бицикличких путева) у великој мери могу бити одлучујући фактор приликом доношења одлуке о томе које ће превозно средство неко искористити како би дошао до жељеног циља. У Републици Србији имплементација зелених коридора и бицикличке инфраструктуре мора се спроводити широм земље, а такође, мора подразумевати повезивање националне бицикличке мреже са европским бицикличким рутама, као што је ЕуроВело.

Према мишљењу АБС, саобраћајно окружење је најчешће дизајнирано и прилагођено за кретање моторних возила и није предвиђено за бициклисте (нема довољно бицикличких стаза, нити трака за бициклисте, као ни пешачко-бицикличких трака). Бициклисти су често принуђени да се крећу коловозом где их возачи моторних возила третирају као „ометаче“ саобраћаја, а не као саставни део саобраћајног система, при чему често и сами не поштују правила саобраћаја (поступање у складу са саобраћајном сигнализацијом, забрана коришћења мобилних телефона, аудио и видео уређаја, употреба светала на бициклу и др.).

С обзиром на то да је према доступним подацима у периоду 2018-2020. година око 66% погинулих бициклиста страдало у насељу, док је око 59% погинулих бициклиста страдало на државним путевима првог и другог реда, упутили смо питање Министарству и ЈП Путеви Србије шта су главни узроци ових саобраћајних незгода.

Представници Министарства су навели да на државним путевима ван насеља бициклисти користе исту саобраћајну површину са моторним возилима, што угрожава њихову безбедност. Главни узроци незгода у којима учествују бициклисти јесу њихова недовољна уочљивост и недовољно развијена бицикличка инфраструктура.

Представници ЈП Путеви Србије навели су да на државним путевима ван насеља бициклисти деле исту возну површину са моторним возилима, што значајно угрожава безбедност бициклиста. У том смислу, недовољно развијена бицикличка инфраструктура, недовољна уочљивост бициклиста, као и недовољна обука свих учесника у саобраћају о специфичностима везаним за бициклички саобраћај, могу довести до догађања саобраћајних незгода које за последицу имају страдале бициклисте.

С обзиром на то да према Закону о путевима, управљач јавног пута одговара за штету која настане корисницима пута због пропуштања благовременог обављања радова на одржавању пута прописаних овим законом, односно због извођења тих радова супротно прописаним техничким условима и начину њиховог извођења, упутили смо питање ЈП Путеви Србије да ли је према Предузећу било поднетих одштетних захтева од стране корисника пута - бициклиста по наведеном основу у периоду 2019-2021. године.

Представници ЈП Путеви Србије су навели да на мејл Предузећа није стигао ниједан одштетни захтев за саобраћајне незгоде у којима су учествовали бициклисти, а да се не води посебна евиденција о захтевима који су примљени у папирној форми, јер оштећеног упућују на предузеће за путеве које је извођач радова ради обраћања и евентуалног новчаног потраживања од истог.

ЈП Путеви Србије било је тужена страна у два предмета (један је из 2019. године, други из 2021. године), где је предмет спора била незгода са бицикличким возачима.

Упутили смо питање Министарству, ЈП Путеви Србије и АБС о томе које активности од значаја за развој бицикличког саобраћаја су реализовали у периоду 2019-2021. године.

Представници Министарства су навели да у наведеном периоду нису имали активности од значаја за развој бицикличког саобраћаја, осим увођења новог саобраћајног знака у Правилник о саобраћајној сигнализацији „пешачко бицикличка стаза“.

Представници ЈП Путеви Србије су навели да су за бициклички саобраћај значајни пројекти у оквиру INTEREG IPA прекограничне сарадње Румунија-Србија. У питању је пројекат Improvement of Vanat Connectivity (акроним пројекта: IBC) који је завршен 2019. године.



ЈП Путеви Србије у оквиру овог пројекта израдило је пројектно техничку документацију за рехабилитацију државног пута ИБ реда број 15 у зони Кикинде и на деоници Кикинда-Наково који укључује и пројекат бицикличке стазе дуж пута као и изградњу бицикличке стазе на деоници Кикинда-Наково. Бицикличка стаза је изграђена са почетком у Кикинди, а завршетком на граничном прелазу са Румунијом у Накову. Почетна тачка изградње бицикличке стазе је на стационажи km 165+389, а завршна на km 173+603, што значи да је дужина бицикличке стазе 8,21 km (приказано на слици 16).

Слика 16: Бицикличка стаза Кикинда-Наково



Извор: ЈП Путеви Србије

Актуелан је и стратешки пројекат *Eco TouRism Connecting and Developing Region-TORNADO*. У оквиру њега је планирана изградња бицикличке стазе од Нове Црње до Српске Црње (државна граница са Румунијом) дуж државног пута ИБ реда број 12 у дужини од 11,7 km. Изградња бицикличке стазе уз помоћ фондова ЕУ од Нове Црње до Српске Црње очекује се у року од две године од почетка пројекта, из пројекта прекограничне сарадње. Почетак пројекта се очекује почетком 2023. године када се потпише Уговор о субвенционисању са ЕУ.

Предузеће за сада нема у плану изградњу нових деоница бицикличких стаза на државним путевима у наредном периоду.

Програмом пословања ЈП Путеви Србије за 2022. годину предвиђена је израда Смерница за израду планске и техничке документације за бицикличку инфраструктуру у Републици Србији.

АБС је, према достављеним информацијама, у периоду од 2019. до 2021. године, за бициклисте реализовала следеће активности:

- учешће на бициклијадама и сличним догађајима на којима је указивано бициклистима на значај поседовања опреме (заштитне кациге, светлодобојних прслука или других елемената, светала и слично) приликом вожње бицикла;
- организовање трибине за бициклисте па територији локалних самоуправа, са посебним акцентом на локалне самоуправе код којих је идентификован проблем страдања бициклиста;
- расписивани су јавни позиви за тренинге безбедне вожње, где су обучавани бициклисти и деца како да користе бицикл, како да се понашају као возачи у саобраћају;
- АБС је подржала различите манифестације које су имале за циљ да промовишу бициклизам као вид саобраћаја;
- у оквиру кампање „Безбедно на два точка“ израђени су различити промо материјали, које АБС свакодневно дели на својим активностима, а у циљу промоције безбедног учествовања у саобраћају;
- указивање бициклистима о потреби да се осветле када се крећу ноћу под називом „Да се боље видимо“.



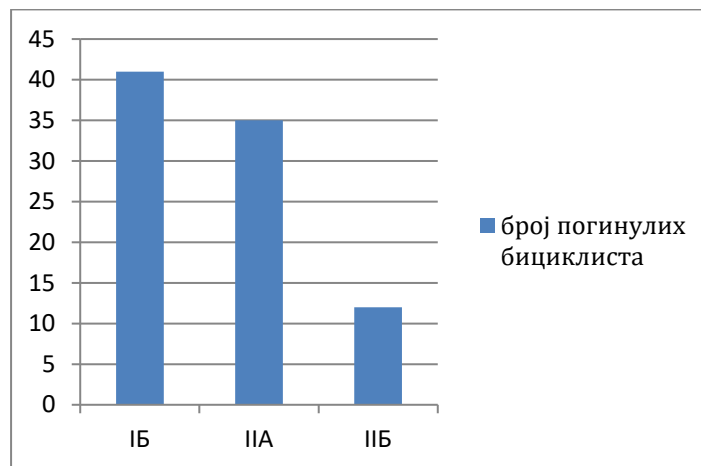
Преглед саобраћајних незгода са погинулим бициклистима на државним путевима у Републици Србији у периоду 2019-2021. године

Као што је раније наведено, у периоду 2019-2021. године, у саобраћајним незгодама на државним путевима погинуло је 88 од укупно 154 бициклиста, што представља 57% укупног броја страдалих бициклиста у посматраном временском периоду у Републици Србији.

У току ревизије ЈП Путеви Србије је доставило 88 извештаја полицијских управа о саобраћајним незгодама са погинулим бициклистима које су се догодиле на државним путевима у периоду 2019-2021. године (за 2019. годину - 39, за 2020. годину - 22 и за 2021. годину - 27 извештаја).

На основу анализе достављених података на наредној слици је приказан број погинулих бициклиста према категорији пута у периоду 2019-2021. године.

Слика 17: Број погинулих бициклиста према категорији пута у периоду 2019-2021. године

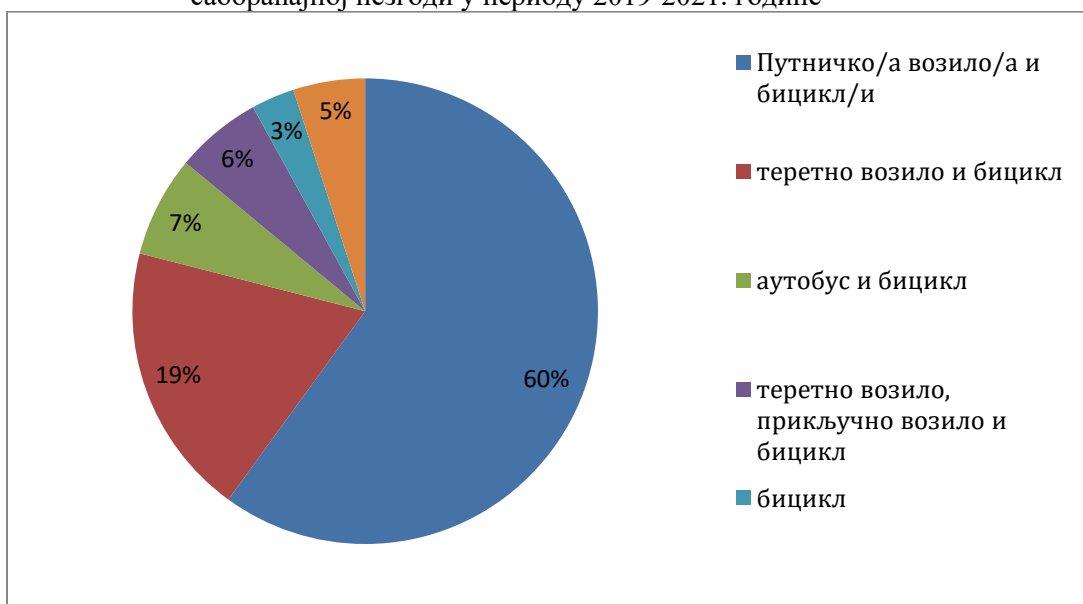


Као што је приказано, на државном путу IБ реда погинуло је 41 бициклиста (46%), IIА реда 35 бициклиста (40%), а на државном путу IIБ реда 12 бициклиста (14%).

Удео погинулих бициклиста у односу на категорију учесника у саобраћајној незгоди у периоду 2019-2021. године приказан је на наредној слици.



Слика 18: Удео погинулих бициклиста у односу на категорију учесника у саобраћајној незгоди у периоду 2019-2021. године



Удео погинулих бициклиста према типу саобраћајне незгоде у периоду 2019-2021. године приказан је на наредној слици.

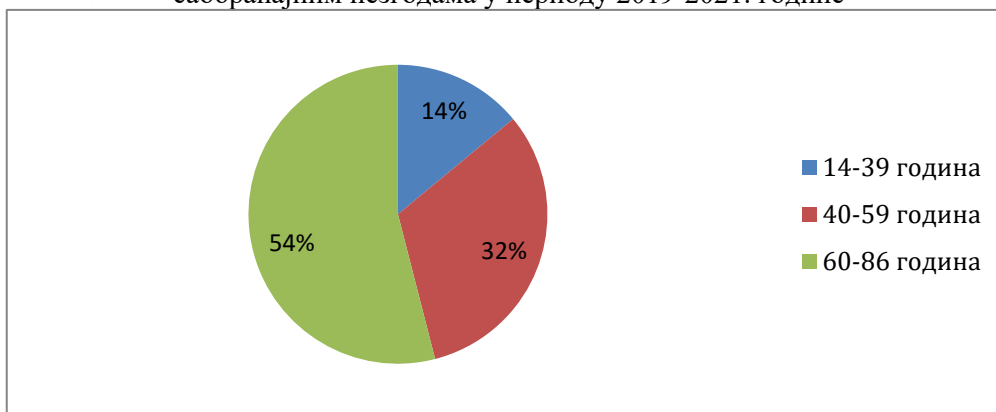
Слика 19: Удео погинулих бициклиста према типу саобраћајне незгоде



Удео погинулих бициклиста према старосној структури (узет одређени распон у годинама) у периоду 2019-2021. године приказан је на наредној слици.

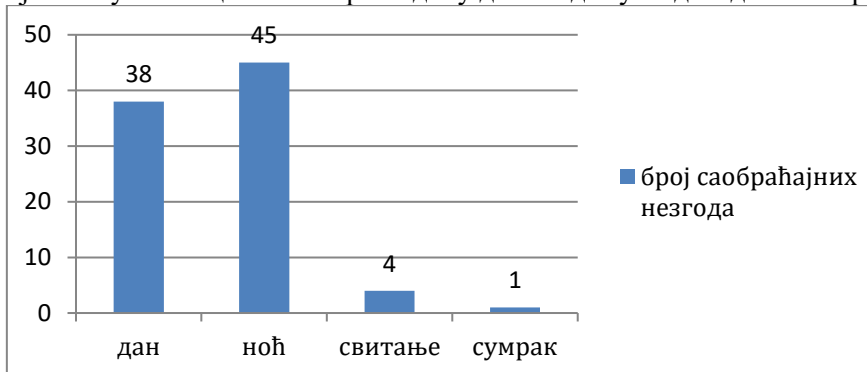


Слика 20: Удео погинулих бициклиста према старосној структури учесника у саобраћајним незгодама у периоду 2019-2021. године



Узимајући у обзир доба дана када су се десиле саобраћајне незгоде у периоду 2019-2021. године, на наредној слици је приказан број погинулих бициклиста.

Слика 21: Број погинулих бициклиста према добу дана када су се догодиле саобраћајне незгоде



Саобраћајне незгоде са погинулим и тешко повређеним бициклистима на територији Града Београда у периоду 2019-2021. године

Према подацима из Извештаја о стању безбедности саобраћаја на територији Града Београда за 2019, 2020 и 2021. годину, у саобраћајним незгодама у наведеном периоду погинуло је укупно седам бициклиста и то:

- у 2019. години - три (два у Обреновцу и један на Палилули);
- у 2020. години - четири (два у Обреновцу, један у Сурчину и један у Земуну).
- У 2021. години - није било погинулих бициклиста.

Четворо бициклиста је страдало у саобраћајним незгодама које су се догодиле на проласку државног пута кроз насеље и то: троје у 2019. години (двоје на територији ГО Обреновац и један на територији ГО Палилула) и један у 2020. години на територији ГО Обреновац.

Највећи број бициклиста са тешким телесним повредама у 2019. години заступљен је у следећим градским општинама: Чукарица, Нови Београд и Земун (осам). Укупно на територији Града 49 бициклиста је било са тешким телесним повредама.

У 2020. години највећи број бициклиста са тешким телесним повредама заступљен је у следећим градским општинама: Чукарица (12), Нови Београд (шест) и Палилула (пет). Укупно на територији Града 44 бициклиста је било са тешким телесним повредама.



У 2021. години највећи број бициклиста са тешким телесним повредама заступљен је у следећим градским општинама: Нови Београд (седам), Чукарица, Палилула и Земун (пет). Укупно на територији Града 36 бициклиста је било са тешким телесним повредама.

Према наводима представника Секретаријата за саобраћај, стање коловоза на бицикличким стазама на територији Града Београда је задовољавајуће. Највећи проблем представљају неприлагођени ивичњаци на једном делу бицикличке мреже (углавном на стазама које су изграђене пре 2016. године). На бицикличким стазама изграђеним након 2017. године у оквиру прелаза стаза преко коловоза, у највећој мери изведене су асфалтне рампе без ивичњака. Не постоје прецизни подаци о броју ивичњака на прелазима бицикличких стаза (процена је да 50% нема утопљене ивичњаке и нивелисане са коловозом). Такође, не постоје посебно издвојена средства која су намењена искључиво за такве грађевинске радове. Вертикална сигнализација је у добром стању, док је хоризонтална сигнализација на неким деловима мреже истрошена.

За унапређење постојеће бицикличке инфраструктуре потребно је:

- прилагодити ивичњаке на комплетној бицикличкој мрежи,
- обновити коловозни застор, на местима где је пропао,
- смањити преплитање са пешачким саобраћајем.

Према подацима из „Интегрисане базе података о обележјима безбедности саобраћаја“ за период 2019-2020. године, главни узроци саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти су:

- Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације;
- Неприлагођена брзина условима саобраћаја;
- Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом;
- Возач под утицајем алкохола.

Мере за унапређење безбедности бицикличког саобраћаја на територији Града Београда, Секретаријат за саобраћај спроводио је кроз:

- Промовисање немоторизованог начина кретања у оквиру манифестације „Европска недеља мобилности“ 2019/2020/2021;
- Изградњу бицикличке инфраструктуре укупне дужине 6 km, у централној зони града;
- Обезбеђивање приступачности бицикличким, као и особама са ограниченом мобилношћу упуштањем ивичњака на пешачким прелазима;
- Увођење система јавних бицикала.

Додатне активности које је спроводио Секретаријат за саобраћај у оквиру унапређења бицикличког саобраћаја су:

- 16. септембра 2022. године упућена је иницијатива Акционарском друштву за железнички превоз путника „Србија Воз“, Београд да се укине наплата превозења бицикала возовима, са циљем унапређења интермодалности и повећање коришћења бицикала у сврху свакодневних путовања;
- Спроведена је кампања „Безбедан бициклиста“, у циљу унапређења безбедности бициклиста у саобраћају.

На територији Града Београда постоји 48 локација са зонама успореног саобраћаја.

У пешачким зонама није дозвољена вожња бицикала (бициклисти се могу кретати у режиму пешака). У једносмерним улицама није уведена могућност кретања бицикала у супротном смеру.

Према подацима ЈП Путеви Београда, у периоду 2019-2021. године бициклисти као корисници пута поднели су укупно четири одштетна захтева, од чега се један захтев односи на незгоду насталу на бицикличкој стази.



Саобраћајне незгоде са погинулим и тешко повређеним бициклистима на територији Града Новог Сада у периоду 2019-2021. године

У саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији Града Новог Сада у периоду 2019-2021. године укупно је страдало десет бициклиста и то: у 2019. и 2020. години по четворо и у 2021. години двоје.

Четворо бициклиста је страдало у саобраћајним незгодама које су се догодиле на проласку државног пута кроз насеље и то: троје у 2020. и један у 2021. години.

Сви погинули бициклисти су старији од 50 година, а просечна старост страдалих износи 64 године.

У наведеном периоду тешке телесне повреде задобило је укупно 122 бициклиста и то:

- у 2019. години 38 бициклиста;
- у 2020. години 44 бициклиста и
- у 2021. години 40 бициклиста.

Према наводима представника Града Новог Сада постојеће стање у области бицикличког саобраћаја описали су као задовољавајуће. Градска управа за саобраћај и путеве у сарадњи са Градском управом за грађевинско земљиште и инвестиције је увела „Зоне 30“ и зоне успореног саобраћаја у појединим улицама на територији Града Новог Сада како би се повећала безбедност бициклиста. Такође, уведена је могућност кретања бицикала у супротном смеру у једносмерним улицама у којима је то могући извести. Урађени су пројекти изградње бицикличких стаза у циљу повезивања приградских насеља са Новим Садом.

На територији Града Новог Сада постоји 40 блокова улица и булевара у којима су уведене „Зоне 30“ и зоне успореног саобраћаја.

Слика 22: „Зона 30“ у Новом Саду



Извор: ДРИ

Такође су уведене и следеће „пешачке зоне“:

- Универзитет Нови Сад,
- Ђуре Јакшића (дозвољено кретање бициклистима),
- Центар Града (дозвољено кретање бициклистима),
- Свицара,
- Парк сити,
- Бановић Страхиње (дозвољено кретање бициклистима),
- Поштанска (дозвољено кретање бициклистима) и
- Милоша Црњанског (дозвољено кретање бициклистима).



Слика 23: Бициклисти у пешачкој зони у Новом Саду



Извор: ДРИ

Једносмерне улице у Новом Саду у којима је уведена могућност кретања бицикала у супротном смеру су: Николајејска улица, Шафарикова улица, улица Ђорђа Рајковића, Текелијина улица, Улица Беле њиве, улица Лукијана Мушичког, улица Владике Платона, улица Стевана Брановачког, улица Полита Десанчића, улица Илије Вучетића, улица Јована Бошковића, улица Васе Пелагића, улица Павла Симића, Сутјеска улица, Козарачка улица и улица Ватрослава Јагића.

Слика 24: Двосмерни саобраћај у једносмерној улици у Новом Саду



Извор: ДРИ

Градска управа за саобраћај и путеве је навела да је издала решење на сву пројектну документацију у вези са зонама успореног саобраћаја, пешачким зонама и једносмерним улицама у којима је уведена могућност кретања бицикала у супротном смеру.

Према наводима представника Министарства, надлежни орган општине или града, јесте овлашћен да у оквиру техничког регулисања саобраћаја, дозволи кретање бициклиста у пешачкој зони у одређеном временском периоду, али није овлашћен да дозволи двосмерно кретање бициклиста у једносмерним улицама.

Један од већих недостатака је и одржавање бицикличких стаза у зимским условима, јер није прецизно дефинисано ко је задужен за уклањање снега и леда са бицикличких стаза. Уклањање снега и леда у зимским условима са бицикличких стаза је, према наводима



представника Града Новог Сада, потребно предвидети одговарајућим програмом, а такође је потребно дефинисати које градско предузеће треба да буде надлежно за наведену активност.

Главни узроци саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти на територији Града у периоду 2019-2021. године су: неуступање првенства пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаком или правилима саобраћаја и пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације.

Према подацима Правобранилаштва Града Новог Сада у периоду од 1. јануара 2019. године до 31. децембра 2021. године, поднето је укупно 1.012 тужби од стране физичких лица, за накнаду штете због упада у рупе, и то у: 2019. години-158 тужби, у 2020. години-179 тужби и у 2021. години-675 тужби.

У периоду од 1. јануара 2019. године до 31. децембра 2021. године, поднето је укупно 2.667 Предлога за мирно решење спора, од стране физичких лица, за накнаду штете због упада у рупе у складу са Правилником о поступку и начину решавања захтева за мирно решавање спорова за накнаду штете настале услед уједа напуштених животиња, пада у шахт, рупу и оклизнућа на снегу и леду на територији Града Новог Сада и то у: 2019. години - 690 предлога, у 2020. години-603 предлога и у 2021. години-1374 предлога.

Представници Правобранилаштва су навели да би достављање наведених података представљало велико оптерећење за овај орган, отежан би био процес рада органа, уз ионако велики број радних послова и задатака као и расположивих капацитета, па би се довело у питање испуњавање текућих радних послова и задатака.

Градска управа за инспекцијске послове навела је да не поседује податке за 2019. годину, у току 2020. године је заведено три поднета захтева, а у току 2021. године је заведено 14 поднетих захтева.

Према подацима Градске управе за саобраћај и путеве број поднетих одштетних захтева особа које су се кретале саобраћајним површинама у својству бициклисте је у:

- 2019. години - 24,
- 2020. години - десет и
- 2021. години - осам.

Представници Града Новог Сада навели су да не постоји прецизна евиденција о броју поднетих одштетних захтева од стране бициклиста као учесника у саобраћајним незгодама.

Бициклички саобраћај у „жутим тракама“

Саобраћајна трака за возила јавног превоза путника („жута трака“) је саобраћајна трака намењена искључиво за кретање возила јавног превоза путника која може бити изграђена тако да се по њој могу кретати трамваји.

Закон о саобраћају налаже да бициклиста треба да се креће искључиво стазом предвиђеном за бициклисте. Ако стазе нема, бициклиста сме да користи коловоз у ширини од највише један метар од десне ивице коловоза. Ово, ипак, не важи када је у питању „жута трака“ јер прописи кажу да је резервисана искључиво за возила јавног превоза путника (градски саобраћај и таксисте). Дакле, уколико постоји „жута трака“, бициклиста ће свакако кршити прописе јер или ће возити њом или ће бити од ивице коловоза удаљен више од метра. Оба критеријума је немогуће испунити.

Законом су прописане три површине којима бициклисти могу да возе.

Бицикличка стаза је намењена искључиво за кретање бицикала. Ограничење брзине је до 35 km на час, а за прекорачење је прописана казна од 3.000 динара. Бициклиста је дужан и да се држи десне стране јер би, у супротном, могао да буде кажњен са 5.000 динара.



Пешачко-бицикличка стаза је пут намењен за кретање пешака и бициклиста и ту је ограничење до 10 km на час, а казна за прекорачење иста је као у претходном случају.

Бицикличка трака (на коловозу) је саобраћајна трака намењена искључиво за саобраћај бицикала, mopеда и лаких трицикала. И овде важи правило десне стране, а казна је 20.000 - 40.000 динара.

Према подацима Секретаријата за саобраћај укупна дужина уличне мреже на територији Града Београда на којој постоје „жуте траке“ износи око 49 km, од чега:

- у дужини око 42 km, где важи трајно временско ограничење вожње „жутом траком“ за остале учеснике у саобраћају (укључујући и бицикliste);
- у дужини око седам километара, где важи забрана вожње „жутом траком“ за остале учеснике у саобраћају (укључујући и бицикliste) само у периоду од 7:00 до 9:00 и од 14:00 до 18:00 часова.

На питање да ли и на који начин постојећи мрежа „жутих трака“ на територији Града Београда утиче на одвијање како јавног превоза путника, тако и бицикличког саобраћаја, представници Града Београда су навели да у улицама у којима су саобраћајном сигнализацијом саобраћајне траке намењене искључиво за јавни градски превоз путника („жуте траке“), у случају када нема бицикличких стаза, саобраћајни услови за одвијање бицикличког саобраћаја су неповољни.

Напомињу да је унапређење јавног градског превоза путника један од циљева развоја Плана одрживе урбане мобилности града Београда (ПОУМ), и да путовања јавним превозом представљају 50% свих путовања на територији града Београда, а „жуте траке“ представљају једну од најефикаснијих мера унапређења јавног превоза.

На деловима уличне мреже где су означене саобраћајне траке за возила јавног превоза „жуте траке“, бицикliste, како су навели, нису у могућности да возе коловозом у складу са позитивним правним прописима, тако да уколико не постоје означене бицикличке стазе, бицикliste би требало да или пронађу алтернативну руту или да се на поменутом делу улице, крећу у режиму пешака (гурање бицикла тротоаром). Како наводе у пракси (искуство са терена, без документованих података) примећено је да бицикliste стриктно не поштују законска ограничења „жутих трака“, а на тим деловима уличне мреже због већег саобраћајног оптерећења, често су присутна оштећења коловоза, као што су „колотрази“ или рупе на асфалту.

На деловима уличне мреже где важи трајно временско ограничење за остале учеснике у саобраћају, према наводима представника Града Београда, потребна је изградња бицикличких стаза или постављање знакова П-14 (Забрана саобраћаја за бицикле).

У вези са захтевом за достављање података о изграђености бицикличких стаза на деловима уличне мреже где важи трајно временско ограничење за остале учеснике у саобраћају, односно где ограничење важи само у одређеном периоду, представници Града Београда су доставили следеће податке:

- трајно временско ограничење за остале учеснике у саобраћају (укључујући и бицикliste) важи на саобраћајницама са „жутим тракама“ без бицикличких стаза, у дужини око десет километара, на којима не постоје услови за вожњу бицикла без кршења прописа;
- ограничење за остале учеснике у саобраћају (укључујући и бицикliste) важи само у периоду од 07:00 до 09:00 и од 14:00 до 18:00 часова на саобраћајницама са „жутим тракама“ без бицикличких стаза, у дужини око четири километра (приказано у Прилогу б).



Слика 25: Пример саобраћајнице са „жутим тракама“ без бицикличких стаза у Граду Београду – улица Краља Милана



Извор: ДРИ

Представници Града Новог Сада су навели да су „жуте траке“ обележене у Футошкој улици у дужини од 1,2 km и на Футошком путу у дужини од 1,77 km у Новом Саду.

„Жуте траке“ се искључиво користе за возила јавног градског превоза и не користе је бициклисти, а такође не постоји ни временско ограничење.

У поменутим улицама постоје физички издвојене и изграђене бицикличке стазе.

С обзиром на то да је бицикл возило, истим (када се вози) сме да се креће по свим јавним путевима, осим аутопута и мотопута.

Не сме да се креће по тротоару, пешачкој стази, пешачкој зони и тргу. Али, може да се креће у бицикличкој траци (тамо где постоји), по бицикличкој и пешачко-бицикличкој стази, те зони „30“, зони успореног саобраћаја и зони школе. То да ли сме да се креће ван набројаних саобраћајних површина (по стази у парку и сл.) зависи од тога како су те површине дефинисане (као пешачке или комбиноване стазе), односно како је означено саобраћајном сигнализацијом у њима.

Када се бицикл гура, забране кретања на пешачким површинама не важе, јер лице које гура бицикл поред себе сматра се пешаком. Тада се примењују правила о кретању пешака у саобраћају.

Како је кретање у „жутој траци“ дозвољено искључиво за возила јавног превоза, на деловима уличне мреже где важи трајно временско ограничење за остале учеснике у саобраћају, укључујући бициклисте, а не постоје изграђене бицикличке стазе, потребно је планирати активности које ће омогућити несметано кретање бициклиста, тамо где постоје могућности.

Субвенционисање куповине нових бицикала

И поред пораста броја продатих бицикала, Република Србија је још увек далеко од оптималног броја бицикала који би могли да се користе као алтернатива моторном превозу у градовима. Субвенционисањем куповине нових бицикала доприноси се развоју бициклизма.

Упутили смо захтев градовима Београду и Новом Саду да нам доставе податке о спроведеним активностима на пружању подршке грађанима за куповину бицикла у периоду 2019-2021. године.

Секретаријат за заштиту животне средине Града Београда је у току 2021. године објавио јавни конкурс за финансирање, односно суфинансирање пројекта од јавног интереса из области која је као обавеза града дефинисана акционим плановима односно другим планским документима, којом се подстиче остваривање циљева из области заштите животне средине. Укупна средства обезбеђена за спровођење овог јавног конкурса су износила 10 милиона динара,



од тога су се средства у износу од најмање 9 милиона динара користила искључиво за пружање подршке грађанима за куповину бицикала као еколошки прихватљивог транспорта, а средства у износу највише до милион динара користило је удружење за сопствене трошкове за реализацију изабраног пројекта.

Кроз овај пројекат извршена је куповина 346 бицикала, појединачан износ је 5 хиљада динара по бициклу, односно укупно утрошена средства за ову намену су 1,7 милиона динара, након чега је извршен повраћај неутрошених средстава.

Представници Секретаријата навели су да је степен реализације од око 19% планираних средстава последица недовољне заинтересованости грађана за добијање субвенција.

Секретаријат је у 2022. години објавио још један јавни конкурс, укупна средства обезбеђена за спровођење овог јавног конкурса износе 8 милиона динара. Средства у износу од најмање 7 милиона динара користе се искључиво за пружање подршке грађанима за куповину бицикала, а средства у износу највише до милион динара користе удружење за сопствене трошкове за реализацију изабраног пројекта.

Представници Града Новог Сада су навели да је у 2021. години набављено 1.604 бицикала, појединачан износ је 10 хиљада динара по бициклу, а укупно је утрошено 18 милиона динара. У ово суму улазе и трошкови спровођења конкурса (16 милиона динара субвенције за бицикле и 1,9 милиона динара трошкови спровођења конкурса у складу са спроведеним тендером).

За пружање подршке за набавку бицикала као еколошки прихватљивог превоза Град Нови Сад је у 2022. години обезбедио 20 милиона динара за набавку 1.802 бицикла.

ЗАКЉУЧАК 3: Ефикасан надзор и координација између надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја нису у потпуности успостављени

У оквиру трећег ревизијског питања циљ је био да утврдимо да ли су успостављени одговарајући надзор и координација између надлежних субјеката у циљу унапређења бицикличког саобраћаја.

На основу циља, испитивали смо да ли је подношен извештај Народној скупштини о остваривању Просторног плана Републике Србије у периоду 2019-2021. године, да ли је и које активности у области бицикличког саобраћаја предузимало Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима у периоду 2019-2021. године, да ли су јединице локалне самоуправе успоставиле локална тела за безбедност саобраћаја (Савет), у циљу координације активности које се предузимају у области безбедности саобраћаја, на локалном нивоу, ефикасност надзора спроведеног у периоду 2019-2021. године у вези са стањем пута у погледу услова за безбедно одвијање бицикличког саобраћаја, пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања бицикличке инфраструктуре (Годишњи план Републичке инспекције за државне путеве и надлежне инспекције јединице локалне самоуправе за 2019, 2020. и 2021. годину и годишњи извештаји о раду инспекције за 2019, 2020. и 2021. годину; записници, решења инспектора, пријаве), као и давање сагласности Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, односно органа јединице локалне самоуправе, на годишњи програм радова на одржавању и заштити јавних путева који доноси управљач јавних путева.

Такође, испитивали смо у којој мери су реализовани стратешки циљеви предвиђени Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године у погледу смањења броја погинулих и тешко повређених лица у саобраћају и Стратегијом одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године у делу доношења планских аката и њихове реализације.



- Инспекцијски надзор није у довољној мери обезбедио поступање надзираних субјеката у складу са прописима у периоду 2019-2021. године.
- Републичка инспекција за државне путеве у периоду 2019-2021. године није вршила контролу поступања управљача јавних путева у погледу обавезе вођења евиденције о јавним путевима која садржи и податке о бицикличким стазама, достављања инспекцији Независне оцене утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима, достављања Министарству извештаја о извршеној контроли и оцени стања јавних путева и програма радова на одржавању путева, као ни јединица локалних самоуправа у погледу доношења одлуке о правцу државног пута који пролази кроз насеље и изградње бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље.
- Праћење извршења решења и контролни инспекцијски надзор од стране инспектора за путеве Секретаријата за инспекцијске послове Града Београда, према надзираном субјекту ЈП Путеви Београда, нису у значајном делу обезбедили спровођење извршења мера изречених решењима о извршењу које се односе на поправку оштећених делова бицикличких стаза у периоду 2019-2021. године, с обзиром на то да је од донетих 20 извршено 11 решења, или у процентима 55%.
- Није остварена одговарајућа координација између управљача јавних путева и надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја на државном и локалном нивоу.
- Према евиденцији Министарства, од 2004. године до данас, свега 46 јединица локалне самоуправе донело је одлуку о правцу државних путева који пролазе кроз насеља на својој територији са израђеним саобраћајним пројектом, за које су издате сагласности Министарства на Предлог одлуке, што представља око 32% од укупног броја јединица локалне самоуправе на територији Републике Србије.
- Према подацима ЈП Путеви Србије, од 46 ЈЛС које су донеле одлуку о правцу државног пута који пролази кроз насеље, свега њих пет је потписало записник о примопредаји са ЈП Путеви Србије, чиме је управљач државних путева преузео обавезу редовног одржавања обележене, уграђене и постављене саобраћајне сигнализације и опреме пута, осим светлосне и туристичке сигнализације.
- Град Београд није формирао Радну групу за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности као ни Радну групу за имплементацију Плана, што може утицати на остваривање предвиђених циљева у погледу унапређења бицикличког саобраћаја.

Налаз 3.1: Инспекцијски надзор није у довољној мери обезбедио поступање надзираних субјеката у складу са прописима у периоду 2019-2021. године

Надзор над спровођењем закона

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (у наставку: Министарство), поред осталог, обавља послове државне управе у области друмског саобраћаја. Врши надзор над спровођењем Закона о путевима и подзаконских аката донетих на основу овог закона, док надзор над спровођењем Закона о безбедности саобраћаја на путевима и прописа донетих на основу овог закона врши заједно са Министарством унутрашњих послова.

Надзор над спровођењем Закона о безбедности саобраћаја на путевима Министарство, између осталог, обавља у вези: стања пута у погледу услова за безбедно одвијање саобраћаја, техничког регулисања саобраћаја, управљања саобраћајем, безбедности пута у процесу пројектовања, изградње, реконструкције и одржавања.

Скупштина јединице локалне самоуправе дужна је да одреди правац и границе јавног пута у насељу у року од годину дана од дана ступања на снагу закона.⁵⁴ Закон је ступио на снагу јуна 2018. године.

⁵⁴ Закон о путевима



Правац, односно промена правца државног пута који пролази кроз насеље, одређује се одлуком скупштине јединице локалне самоуправе, по претходно прибављеној сагласности Министарства.

Одлука донета без сагласности Министарства, ништава је.

До сада је свега 46 јединица локалне самоуправе донело одлуку о правцу државних путева који пролазе кроз насеља на својој територији са израђеним саобраћајним пројектом, за које су издате сагласности Министарства на Предлог одлуке.

Казненим одредбама је предвиђено да ће се новчаном казном од 10.000 до 150.000 динара казнити за прекршај одговорно лице у државном органу и органу јединице локалне самоуправе, ако не донесе одлуку о правцу односно промени правца државног пута који пролази кроз насеље, односно донесе одлуку без сагласности Министарства.

Према подацима Министарства, Републичка инспекција за државне путеве није подносила захтеве за покретање прекршајног поступка против одговорног лица у државном органу и органу јединице локалне самоуправе због недоношења одлуке о правцу државног пута који пролази кроз насеље, у периоду 2019-2021. године. Поднет је један захтев у 2022. години (Општина Кладово).

Изградња бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље је обавезујућа за јединице локалне самоуправе.

Додатне елементе државног пута (бицикличке стазе), који су изграђени за потребе насеља, одржава јединица локалне самоуправе.

Јединица локалне самоуправе може закључити уговор са управљачем државног пута, којим се ближе уређују међусобна права и обавезе у погледу одржавања додатних елемената, објеката и опреме државног пута.

Према подацима ЈП Путеви Србије, бицикличке стазе уз државне путеве кроз насеља изграђене су на територији 33 ЈЛС у укупној дужини од 184 km, што представља око 6% укупне дужине државних путева који пролазе кроз насеља на територији Републике Србије (2.796,83 km).

ЈП Путеви Србије има закључене уговоре у вези са одржавањем бицикличких стаза са Градом Суботицом и Општином Жабаљ.

Управљач државних путева не поседује податке о стању бицикличких стаза изграђених уз државне путеве кроз насеља и наводи да је то у домену ЈЛС које имају законску обавезу да врше њихову изградњу и одржавање.

Представници Министарства су навели да је бицикличка стаза као „пут намењен за кретање бицикала“ додатни елемент пута за потребе насеља, и да је њихова изградња на државном путу кроз насеље обавеза јединица локалне самоуправе.

Недоношење Одлуке о правцу државног пута који пролази кроз насеље, не ослобађа јединицу локалне самоуправе обавезе да изгради бицикличку стазу уз државни пут кроз насеље.

Казненим одредбама је предвиђено да ће се новчаном казном од 10.000 до 150.000 динара казнити за прекршај одговорно лице у државном органу и органу јединице локалне самоуправе ако се не изграде бицикличке стазе уз државни пут кроз насеље.

Републичка инспекција за државне путеве није подносила захтеве за покретање прекршајног поступка против одговорног лица у државном органу и органу јединице локалне самоуправе због тога што нису изградили бицикличке стазе уз државни пут кроз насеље, у периоду 2019-2021. године.



Инспекцијски надзор

У Сектору за инспекцијски надзор Министарства обављају се послови инспекцијског надзора на спровођењу закона и других прописа, између осталог, у областима јавних путева, грађевинарства, урбанизма и комуналних делатности, а који се односе на: праћење стања у области инспекцијског надзора која је у делокругу инспекције; процену ризика; планирање инспекцијског надзора; усклађивање инспекцијског надзора; припрему, измену и допуну контролних листи и њиховог објављивања на својој интернет страници; превентивно деловање, као и други послови из делокруга Сектора.

У Одељењу републичке инспекције за државне путеве обављају се послови који се односе на: инспекцијски надзор над извршавањем закона, других прописа и општих аката из области путева и закона из области инспекцијског надзора, заштиту и одржавање државних путева, саобраћајне сигнализације, као и пратеће опреме пута; предузимање управних и других мера; подношење пријава; подношење иницијатива за измене закона и подзаконских аката из области путева, као и други послови из делокруга Одељења.

Инспекцијски надзор над спровођењем Закона о путевима врши Министарство преко републичког инспектора за државне путеве.

Републички инспектор за државне путеве у вршењу инспекцијског надзора проверава: радове и техничку документацију за одржавање и заштиту државног пута, његовог дела и путног објекта; стање државног пута, његовог дела и путног објекта; правилно одржавање државног пута, његовог дела и путног објекта у складу са техничким и другим прописима и условима којима се осигурава способност државног пута, његовог дела и путног објекта за несметано и безбедно одвијање саобраћаја; услове одвијања саобраћаја на државном путу; да ли се правилно и редовно спроводе прописане мере заштите државног пута; примену техничких прописа, стандарда и норми квалитета приликом извођења радова и употребе материјала при одржавању државног пута; да ли је спроведена Провера, Мапирање ризика, идентификација и рангирање опасних места и Независна оцена, на прописан начин.

Вршење инспекцијског надзора, уз казнене мере, треба да обезбеди спровођење закона у пракси, а нарочито да управљач јавних путева означава и води евиденцију о јавним путевима која садржи и податке о бицикличким стазама, доставља инспекцији Независну оцену утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима, доставља Министарству, односно органу јединице локалне самоуправе надлежном за послове саобраћаја извештај о извршеној контроли и оцени стања јавних путева и програм радова на одржавању путева и да јединица локалне самоуправе донесе одлуку о правцу односно промени правца државног пута који пролази кроз насеље, као и да изгради бицикличке стазе уз државни пут кроз насеље.

У току ревизије испитивали смо да ли је републичка инспекција за државне путеве у периоду 2019-2021. године вршила инспекцијски надзор у погледу изградње и одржавања бицикличких стаза на државним путевима првог и другог реда, односно проверу безбедности бицикличке инфраструктуре, као и у којој мери су управљачи јавних путева и јединице локалне самоуправе извршавали своје обавезе прописане Законом о путевима.

Представници Сектора за инспекцијски надзор Министарства су навели да Републичка инспекција за државне путеве у периоду 2019-2021. године није вршила инспекцијски надзор у погледу изградње и одржавања бицикличких стаза на државним путевима првог и другог реда, односно проверу безбедности бицикличке инфраструктуре јер таквих случајева није било. Како су појаснили, грађевинску дозволу за изградњу бицикличких стаза (уз издате саобраћајно техничке услове ЈП Путеви Србије) издаје јединица локалне самоуправе тако да надзор над извођењем радова прати инспекција те локалне самоуправе која је издала дозволу.

Упутили смо захтев Министарству да нам достави анализу стања и процену ризика на бази којих је сачињен План инспекцијског надзора за 2019, 2020. и 2021. годину.

Представници Министарства су навели да се годишњи план инспекцијског надзора ради на бази поступања инспекције у претходном годишњем периоду, где се разврстава број



поступања у редовном, ванредном инспекцијском надзору и саветодавне посете. План се такође усаглашава и са радним циљевима постављеним од стране министра.

Управљач државних путева није достављао извештаје инспекцији за државне путеве о Независној оцени доприноса пута настанку саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим бицикlistом, као ни извештаје о извршеној контроли и оцени стања јавних путева којима управља, уз напомену да је Инспекција за државне путеве у априлу 2022. године упутила допис управљачу државних путева у вези са истим.

Инспекција за државне путеве у периоду 2019-2021. године није вршила контролу поступања управљача јавних путева у складу са одредбама Закона о путевима којима је установљена обавеза вођења евиденције о јавним путевима која садржи и податке о бицикличким стазама, достављања инспекцији Независне оцене утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима, достављања Министарству извештаја о извршеној контроли и оцени стања јавних путева и програма радова на одржавању путева, као ни јединица локалних самоуправа у погледу доношења одлуке о правцу државног пута који пролази кроз насеље и изградње бицикличких стаза уз државни пут кроз насеље, што је могло утицати на стање и изграђеност бицикличке инфраструктуре на државним путевима.

Инспекција за државне путеве у периоду 2019-2021. године није подносила пријаве за привредни преступ као ни захтеве за покретање прекршајног поступка, по основу непоступања субјеката у вези са наведеним обавезама, осим у једном случају у току 2022. године.

У току ревизије утврдили смо да надзор републичке инспекције за државне путеве није у довољној мери обезбедио поступање надзираних субјеката сходно одредбама Закона о путевима у периоду 2019-2021. године.

Инспекцијски надзор у Граду Београду

Надлежни инспектор јединице локалне самоуправе, у вршењу послова инспекцијског надзора над применом прописа којима се уређује заштита општинских путева и улица, има права, дужности и овлашћења републичког инспектора за државне путеве утврђена овим законом.⁵⁵

Одржавање улица и путева је комунална делатност.⁵⁶

Инспекцијски надзор над спровођењем одредаба Закона о комуналним делатностима и републичких прописа донетих на основу овог закона, као и прописа јединице локалне самоуправе донетих на основу овог закона врши јединица локалне самоуправе, преко општинских, односно градских комуналних инспектора.

Секретаријат за саобраћај врши надзор над радом јавног предузећа које обавља делатност управљања јавним путевима града и над радом јавних комуналних предузећа која обављају делатност одржавања општинских путева, улица у насељу и државних путева (осим ауто-пута), на територији града.⁵⁷

Секретаријат за инспекцију, надзор и комуникацију врши послове инспекцијског надзора над извршавањем закона и прописа града, који се односе на: обављање комуналних делатности, и друге послове инспекцијског надзора из изворне надлежности града утврђене законом и прописима града.

Такође, врши послове чијим се обављањем обезбеђује заштита и одржава ред у коришћењу земљишта, простора, локалних путева, улица и других јавних објеката, као и несметано обављање законом одређених послова из надлежности града.

⁵⁵ Закон о путевима

⁵⁶ Закон о комуналним делатностима

⁵⁷ Одлука о градској управи града Београда



Надзор над извођењем радова на враћању заузете и раскопане површине општинског пута и улице у првобитно и исправно стање врши управљач пута, односно привредно друштво које он овласти.⁵⁸

Уколико се приликом надзора утврди да се инвеститор не придржава услова из издате сагласности и решења, управљач пута обавестиће о томе надлежну инспекцију за путеве.

Послове инспекцијског надзора врши организациона јединица Градске управе надлежна за инспекцијске послове, преко инспектора за путеве.

Инспектор прати извршење решења које је донео и врши канцеларијски или теренски контролни инспекцијски надзор да би утврдио да ли су мере које су изречене решењем извршене, подноси захтев за покретање прекршајног поступка ако субјекат не изврши, односно не обезбеди спровођење извршења извршног решења и о стању извршења подноси редован месечни извештај руководиоцу инспекције.⁵⁹

Новчаном казном од 50.000 до 500.000 динара казниће се за прекршај надзирани субјекат - правно лице ако не изврши, односно не обезбеди спровођење извршења извршног решења које је донео инспектор.

У току ревизије испитивали смо да ли је надлежна инспекција на територији градова Београда и Новог Сада у периоду 2019-2021. године вршила инспекцијски надзор над применом прописа којима се уређује одржавање и заштита бицикличких стаза које чине саставни елемент јавних путева.

Према подацима Секретаријата за инспекцијске послове, Сектора за саобраћајни инспекцијски надзор, у периоду 2019-2021. године вршени су ванредни инспекцијски надзори по пријавама грађана из области одржавања и заштите општинских путева и улица на територији града Београда, а који се односе на стање бицикличких стаза.

Током 2019. године извршено је укупно 22 инспекцијска надзора од којих девет који се односе на одржавања где су донета три решења ЈП Путеви Београда за отклањање недостатака и 13 надзора која се односе на заштиту.

Током 2020. године извршено је 26 инспекцијских надзора од којих 23 која се односе на одржавања где је донето 11 решења ЈП Путеви Београда и три надзора која се односе на заштиту.

Током 2021. године извршено је 22 инспекцијска надзора од којих десет која се односе на одржавања где је донето шест решења ЈП Путеви Београда, једно прослеђење и једна ургенција, као и 12 надзора која се односе на заштиту, где су донета три решења надлежним предузећима за отклањање недостатака на бицикличким стазама.

Укупно у периоду 2019-2021. године извршено је 70 инспекцијских надзора који се односе на стање бицикличких стаза и донето је укупно 20 решења. Од донетих 20 решења која се односе на одржавање, записнички је констатовано да је извршено пет решења, један предмет је прослеђен одељењу за извршни поступак и инспекцијски надзор и један поступак је у току.

Представници инспекције су навели да се завршна контрола у предметима врши након истека рока по донетом решењу о извршењу и сматра се да ће управљач пута коме је поверено одржавање донета решења извршити.

Накнадним теренским контролним надзором извршеним дана 17. и 18. октобра 2022. године утврђено је да је од укупно 20 решења која се односе на одржавање извршено 11 решења.

У току ревизије утврдили смо да праћење извршења решења и контролни инспекцијски надзор од стране инспектора за путеве Секретаријата за инспекцију, надзор и комуникацију, према надзираном субјекту ЈП Путеви Београда, нису у значајном делу обезбедили спровођење извршења мера изречених решењима о извршењу које се односе на поправку оштећених делова

⁵⁸ Одлука о заштити општинских путева и улица, на територији града Београда („Сл. лист града Београда“, бр. 17/2020)

⁵⁹ Закон о инспекцијском надзору („Сл. гласник РС“, бр. 36/2015, 44/2018 - др. закон и 95/2018)



бицикличких стаза у периоду 2019-2021. године, с обзиром на то да је од донетих 20 извршено 11 решења, или у процентима 55%.

Инспекцијски надзор у Граду Новом Саду

У Градској управи за инспекцијске послове обављају се послови инспекцијског надзора над спровођењем закона којима су Граду поверени послови инспекцијског надзора, послови инспекцијског надзора над спровођењем одлука Скупштине Града којима се уређују комуналне делатности и друге изворне надлежности Града, као и комунално милицијски послови уређени законом и одлукама Скупштине Града.⁶⁰

У Сектору инспекције за саобраћај и путеве обављају се послови инспекцијског надзора над применом закона и других прописа којима се, између осталог, уређују: изградња, реконструкција и одржавање општинских и некатегорисаних путева и улица, организовање постављања и контрола хоризонталне, вертикалне и светлосне сигнализације, раскопавање и довођење у технички исправно стање јавних саобраћајних површина, постављање рекламних табли и друге опреме и објеката у путном појасу, као и други послови инспекцијског надзора које Република повери Граду.

Упутили смо захтев Граду Новом Саду да нам достави записнике о извршеном инспекцијском надзору од стране Градске управе за инспекцијске послове, у области контроле путева на територији Града Новог Сада, у погледу изградње и одржавања додатних елемената пута (бицикличких стаза), односно провере безбедности бицикличке инфраструктуре у периоду 2019-2021. године.

Према достављеним подацима Градске управе за инспекцијске послове, Сектора инспекције за саобраћај и путеве, Одсека за контролу путева у току 2019. године, Градској управи за грађевинско земљиште и инвестиције од стране Одсека за контролу путева упућено је укупно 12 дописа-обавештења о потреби да се изврши поправка оштећених делова бицикличких стаза на више локација, у 2020. години - 13, а у 2021. години пет дописа-обавештења.

Градска управа за инспекцијске послове није подносила захтеве за покретање прекршајног поступка, односно пријаве за привредни преступ, по основу одредби Закона о путевима у периоду 2019-2021. године.

Проблем неприлагођених ивичњака је углавном решен, али постоје још нека места, а евиденцију тих места, према наводима представника инспекције, треба да има Градска управа за грађевинско земљиште и инвестиције.

У Годишњим извештајима о раду Сектора инспекције за саобраћај и путеве у периоду 2019-2021. године се наводи да је план остварен готово у целости, а да су потешкоће настајале у делу надзора контроле путева где би надзирани субјект требало да буде управљач на улицама и локалним путевима, па је обавештења о уоченим неправилностима инспекција издавала Градској управи за грађевинско земљиште и инвестиције и ЈКП Пут. Даље се наводи да и поред поднете иницијативе није одређен управљач на општинским путевима, што битно умањује ефикасност спровођења прописа инспектора за контролу путева.

На питање у којој мери постојећа казнена политика у области безбедности саобраћаја, доприноси смањењу броја саобраћајних незгода у којима учествују бициклисти, представници Министарства су навели да би повећање казнене политике сигурно у значајној мери допринело унапређењу безбедности бициклиста у саобраћају и развило свест других о њиховом учешћу у саобраћају.

Представници ЈП Путеви Србије су навели да је неопходан превентивни приступ безбедности бициклиста у циљу изградње бицикличких стаза, едукације становништва о

⁶⁰ Одлука о градским управама Града Новог Сада („Сл. лист Града Новог Сада“, бр. 52/2008, 55/2009, 11/2010, 39/2010, 60/2010, 69/2013, 70/2016, 54/2020 и 58/2021)



значају бицикличког саобраћаја у раној фази развоја (деце), честих кампања и на крају значајно повећање казнене политике. Важно је да се поопштре казнене мере за насилничку вођњу и за вишеструке преступнике.

Налаз 3.2: Није остварена одговарајућа координација између управљача јавних путева и надлежних субјеката у области бицикличког саобраћаја на државном и локалном нивоу

Питање безбедности саобраћаја, па и самих бициклиста, као учесника у саобраћају, представља комплексан проблем, који је потребно решавати заједничким деловањем на свим нивоима, јер бројни чиниоци и фактори утичу на ефикасно спровођење мера за унапређење безбедности саобраћаја.

На делу пута где долазе у додир државни и општински путеви, односно улице у насељу, орган јединице локалне самоуправе је дужан да, приликом техничког регулисања саобраћаја из своје надлежности, одлуку усклади са начином техничког регулисања саобраћаја на државном путу.⁶¹

За спровођење утврђеног режима саобраћаја у улицама које се поклапају са државним путевима мора се израдити саобраћајни пројекат и на путу поставити саобраћајна сигнализација према пројекту. Министарство даје сагласност на Предлог одлуке о проласку државних путева кроз насеља и да је пројекат израђен у складу са утврђеним режимом саобраћаја.

У саобраћајним незгодама које су се догодиле на проласку државних путева кроз насеља живот је изгубило 37 бициклиста, што чини 42% укупног броја страдалих бициклиста на државним путевима првог и другог реда у РС којих је у периоду 2019-2021. године било 88.

За управљање безбедношћу на путевима задужени су управљач државних и управљачи локалних путева.

За проласке државних путева кроз насеља, који према подацима ЈП Путеви Србије чине око 21% укупне дужине мреже изграђених државних путева ИБ и ПА реда на територији Републике Србије (без територије АП КиМ), надлежности су подељене између управљача путева.

Управљач државног пута нема законски основ за одржавање саобраћајне сигнализације на делу државног пута који пролази кроз насеље, као саставног дела државног пута, уколико скупштина ЈЛС није донела Одлуку о правцу, односно промени правца државног пута који пролази кроз насеље са израђеним саобраћајним пројектом.⁶²

Самим тим законска одговорност за безбедно одвијање саобраћаја и сви трошкови одржавања саобраћајне сигнализације падају на терет јединица локалне самоуправе.

Према евиденцији Министарства од 2004. године до данас, Министарство је издало сагласност на Предлоге одлука о проласку државних путева кроз насеља за свега 46 јединица локалне самоуправе, што представља око 32% од укупног броја јединица локалне самоуправе на територији Републике Србије (Прилог 7).

Основни разлози за недоношење наведених Одлука, према наводима представника Министарства, јесу недовољно познавање законских прописа и недостатак финансијских средстава код јединица локалних самоуправа (ЈЛС) за израду саобраћајних пројеката који су саставни део Одлука. Наведено се показало у пракси кроз израду пројеката као и доношење Одлука за једну ЈЛС у више фаза у зависности од расположивих финансијских средстава.

Према подацима ЈП Путеви Србије, од 46 ЈЛС које су донеле одлуку о правцу државног пута који пролази кроз насеље, свега њих пет је потписало записник о примопредаји са ЈП

⁶¹ Закон о безбедности саобраћаја на путевима

⁶² Ургенција Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре од 19. марта 2019. године за поштовање и хитно спровођење одредби члана 6 Закона о путевима у делу утврђивања правца, односно промене правца државних путева који пролазе кроз насеља Републике Србије и техничког регулисања саобраћаја на истим



Путеви Србије, чиме је управљач државних путева преузео обавезу редовног одржавања обележене, уграђене и постављене саобраћајне сигнализације и опреме пута, осим светлосне и туристичке сигнализације.

Тих пет општина су: Кула, Кањижа, Сремски Карловци, Вршац и Темерин.

Укупна пројектантска предрачунска вредност радова техничког регулисања саобраћаја (ТРС) за пројекте који су завршени, а нису предати на одржавање ЈП Путеви Србије (41 ЈЛС) износи 678 милиона динара и односи се на 469,42 km државних путева кроз насеља.

Процењена вредност потребних финансијских средстава за реализацију преосталог дела путне мреже (пројекција трошкова вредности радова ТРС за око 100 ЈЛС које још увек нису донеле одлуку о правцу државних путева кроз насеља на својој територији, по моделу података за 41 ЈЛС која је донела одлуку, а није поставила саобраћајну сигнализацију сходно пројекту) је око 2,3 милијарде динара и односи се на 2.328 km државних путева кроз насеља.

Према наводима представника ЈП Путеви Србије, наведена финансијска средства се не исказују кроз финансијске извештаје с обзиром на то да су у питању инвестициона улагања која су обавеза јединица локалне самоуправе, а Предузеће има обавезу редовног одржавања саобраћајне сигнализације на проласку државних путева кроз насеља, након законски спроведене процедуре.

Град Београд није донео одлуку о одређивању правца државних путева који пролазе кроз насеља на својој територији, док је Град Нови Сад донео Одлуку јуна 2020. године, али није предузео остале кораке који претходе записничкој примопредаји државних путева који пролазе кроз насеља између јединице локалне самоуправе и управљача државних путева - ЈП Путеви Србије.

На питање у којој фази се налази потписивање записника између Града Новог Сада и ЈП Путеви Србије о преузимању одржавања саобраћајне сигнализације и опреме пута, представници Града Новог Сада су навели да је због новонасталих измена у режиму саобраћаја на делу државних путева на територији Града Новог Сада потребно урадити допуну постојећег саобраћајног пројекта.

У наредном периоду планира се иновација - допуна саобраћајног пројекта на мрежи државних путева на територији Града Новог Сада. Поред тога потребна је нова одлука Скупштине Града Новог Сада - допуна о проласку Државног пута II а реда број 111 на Булевару Европе.

У Ургенцији Министарства за поштовање и хитно спровођење одредби члана 6 Закона о путевима у делу утврђивања правца, односно промене правца државних путева који пролазе кроз насеља Републике Србије и техничког регулисања саобраћаја на истим, која је, према наводима представника Министарства, 2019. године прослеђена свим јединицама локалних самоуправа, наводи се да су законска права и обавезе управљача државних путева у наведеној области да одржава саобраћајну сигнализацију (постављену на основу саобраћајних пројеката израђених од стране јединица локалних самоуправа и усвојених од стране надлежног Министарства), осим уређаја за давање светлосних саобраћајних знакова и туристичке сигнализације, на државном путу који се поклапа са улицама у насељу, а у складу са одлуком скупштине ЈЛС, по претходно прибављеној сагласности министарства надлежног за послове саобраћаја. Према наводима представника Министарства, иако без доношења одлуке о правцу државног пута који пролази кроз насеље са израђеним саобраћајним пројектом, нема законску обавезу, управљач државног пута у пракси ипак врши одржавање саобраћајне сигнализације у насељима.

ЈП Путеви Србије је навело да нема ажуран податак о издатим сагласностима јединицама локалне самоуправе на Пројекте техничког регулисања саобраћаја на проласку државних путева кроз насеља, с обзиром да су предметне сагласности издаване од стране више организационих јединица у претходном периоду, а не у оквиру једног одељења унутар сектора.



Наведена сагласност управљача државних путева представља корак који претходи подношењу захтева јединице локалне самоуправе Министарству за издавање сагласности на саобраћајно - техничку документацију и на предлог одлуке, након чега јединица локалне самоуправе доноси одлуку о проглашењу правца, односно промени правца државних путева који пролазе кроз насеља.

У „Дугорочном и средњорочном плану пословне стратегије и развоја 2017-2027“, који је основни стратешки документ ЈП Путеви Србије, између осталог, наводи се да одговорност за одржавање у насељеним местима треба јасно дефинисати уговорима. Неформални аранжмани којих сада има између Предузећа и локалних самоуправа, а у вези са одржавањем делова државних путева у насељеним местима морају се формулисати тако да физичке границе до којих се изводе активности које се плаћају паушално буду јасне.

Даље се наводи да у пракси ЈП Путеви Србије ступа у везу са општинским и градским органима управе и договара поделу одговорности на овим деоницама кроз насеља. Границе јесу званичне, али нису наведене у категоризацији државних путева. С обзиром на то да постоје сиромашна насељена места, ЈП Путеви Србије излази у сусрет и одржавају путни појас кроз таква насељена места. Овакав аранжман јесте изводљив у садашњем устројству са предузећима за одржавање, али извођачи морају да знају докле се протеже њихова одговорност да би могли да одреде цене за радове који се плаћају паушално.

На основу података добијених у поступку ревизије од стране представника Министарства и управљача државних путева, утврдили смо да:

- Министарство не поседује податке о јединицама локалних самоуправа које су се обратиле управљачу државних путева за израду пројектног задатка који се односи на предметну пројектно-техничку документацију;
- управљач државних путева, у највећој мери, не поседује податке о издатим сагласностима Министарства на Предлог одлуке о проласку државних путева кроз насеља са пројектом техничког регулисања саобраћаја (до тренутка достављања Одлуке од стране јединице локалне самоуправе);
- представници Министарства су навели да је процедура за доношење одлуке прописана у марту 2019. године и прослеђена од стране управљача државног пута свим јединицама локалне самоуправе у Републици Србији;
- представници управљача државних путева су навели да су само општине са територије АП Војводине, званично обавештене дописом из 2019. године о својим правима и обавезама када су у питању пројекти техничког регулисања саобраћаја (ТРС) на проласку државних путева кроз насеља, док за општине на територији централне Србије немају такву потврду, што може утицати на утврђивање надлежности за одржавање државних путева на деловима који пролазе кроз насеља на територији ЈЛС;
- ЈП Путеви Србије је у поступку ревизије октобра 2022. године упутило допис преосталим ЈЛС на подручју централне Србије.

На питање упућено АБС ко је превасходно одговоран за чињеницу да је у периоду 2018-2020. године око 59% погинулих бициклиста страдало на државним путевима првог и другог реда, управљач државних путева, или конкретне јединице локалне самоуправе, с обзиром на то да је изградња бицикличких стаза уз државни пут обавезујућа за јединице локалне самоуправе, представници Агенције су навели да сматрају да је одговорност на свакој институцији у оквиру својих надлежности. У управљачком смислу, није одговорност на једној институцији, већ је неопходна међусобна институционална координација и деловање.

Могућности за унапређење бицикличког саобраћаја су према наводима представника АБС значајне јер као земља имамо огроман потенцијал за развој бициклизма. Потребно је:

- идентификовати коридоре којима се бициклисти крећу, те упозорити све учеснике у саобраћају на присуство те категорије корисника;



- радити на изградњи ставова свих у вези са бициклистима, како би се смањила нетрпељивост између различитих категорија учесника, на пример возача теретних возила и возача бицикла;

- радити иа развоју инфраструктуре за бициклисте, као и на осавремењавању наших стандарда и прописа у овој области.

Институције које заједнички могу допринети реализацији ових активности јесу: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарство унутрашњих послова, Министарство заштите животне средине, ЈП Пuteви Србије, јединице локалне самоуправе, локални управљачи путева, невладине организације, удружења бициклиста и Агенција за безбедност саобраћаја.

Неопходно је радити на увећању капацитета институција у области безбедности саобраћаја, као и на комуникацији кључних носилаца активности. Два наведена проблема су са стране Агенције идентификована као кључна за непостизање зацртаних циљева.

Наводе да се разлози за недоношење нове стратегије безбедности саобраћаја на путевима могу пронаћи у нефункционисању Тела за координацију послова безбедности саобраћаја, које се у претходном периоду није састајало, те ни иницијатива за израду стратегије није могла бити покренута.

Стога је успостављање одговарајуће координације и сарадње и то како између управљача јавних путева (државних и локалних), тако и између свих осталих надлежних субјеката - Министарства, МУП-а, ЈЛС, невладиних организација, удружења бициклиста и АБС од великог значаја за унапређење бицикличког саобраћаја.

У складу са наведеним упутили смо питање субјектима ревизије и изворима информација како би оценили сарадњу са управљачем јавних путева (државних и локалних), Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарством унутрашњих послова и Агенцијом за безбедност саобраћаја, у погледу унапређења бицикличког саобраћаја.

Представници Министарства су навели да је сарадња са наведеним институцијама коректна.

Представници ЈП Пuteви Србије су такође навели да је сарадња са институцијама коректна. Фокус сарадње је свакако изградња нових деоница и одржавање постојеће мреже. С обзиром на то да се развој бициклизма може успешно водити само уз партнерство свих сектора друштва, органа јавне власти, пословног сектора и цивилног сектора, неопходно је да се у процес укључе сви актери.

Представници Града Београда су навели да постоји простор за напредак у области одржавања инфраструктуре и унапређења безбедности. Простора за унапређење сарадње има на пољима доношења нових закона и подзаконских аката, као што су: измена Закона о безбедности саобраћаја на путевима, измена Правилника о саобраћајној сигнализацији, израда Правилника о пројектовању бицикличке инфраструктуре и слично.

Представници Града Новог Сада су навели да је сарадња са поменутиим министарствима и Агенцијом за безбедност саобраћаја одлична. Потребна је сарадња министарства и локалне управе у делу израде предложених правилника и прописа у вези са унапређењем бицикличког саобраћаја.

Представници АБС су истакли да су идентификовали проблем бициклиста и да планирају да у наредном периоду значајне ресурсе посвете овој категорији учесника. Настоје да у сваку активност укључе што већи број субјеката који су заинтересовани за безбедност бициклиста. Навели су да је потребно у наредном периоду више радити на координацији активности са свим заинтересованим субјектима како би на целој територији Републике Србије проблем безбедности бициклиста, али и свих учесника у саобраћају био третиран на одговарајући начин. Сматрају да један од предуслова за системски рад свакако јесте и усвајање нове стратегије безбедности саобраћаја, која ће дати јасне циљеве и оквире деловања, али и идентификовати



носиоце активности за решавање проблема безбедности саобраћаја на територији Републике Србије.

Наведеном треба додати и проблеме небезбедних пролазака државних путева кроз насеља, недостатак обилазница и непостојећу, недовољну или неусклађену инфраструктуру за рањиве учеснике у саобраћају у које спадају и бициклисти. Велики проблем представља и неодговарајуће одржавање путева, којем често доприноси нередован надзор над стањем путне инфраструктуре, а посебно над стањем саобраћајне сигнализације и коловоза. Поред свега тога, велики проблем у ЈЛС је неодређивање управљача пута, па се често „не зна ко је надлежан“ за управљање путевима.

У Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године наводи се да се тренд пораста броја погинулих и повређених у саобраћају може променити добро организованим радом и спровођењем добро осмишљених и координираних мера.

У току ревизије утврдили смо да није остварена у довољној мери координација између надлежног министарства, јединица локалне самоуправе и управљача путева, што за последицу може имати изостанак услова за повећање безбедности бициклиста као учесника у саобраћају на предметним државним путевима.

Праћење остваривања планских докумената

Закон о просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године

Ради утврђивања мера и активности за спровођење Просторног плана Влада, на предлог министарства надлежног за послове просторног планирања, доноси Програм имплементације Просторног плана за период од пет година.

Извештај о остваривању Просторног плана Влада, на предлог министарства надлежног за послове просторног планирања, подноси једном годишње Народној скупштини.

У току ревизије испитивали смо када се очекује доношење новог Закона о просторном плану Републике Србије и да ли су Народној скупштини у претходном периоду подношени извештаји о остваривању Просторног плана Републике Србије од 2010. до 2020. године.

Представници Министарства су навели да је завршен јавни увид у нови Нацрт Просторног плана Републике Србије и да ће по конституисању нове Владе бити покренут поступак разматрања и утврђивања предлога Закона о Просторном плану Републике Србије и упућивања у Народну скупштину Републике Србије на усвајање. Очекују да ће до краја 2022. године предлог Закона о Просторном плану Републике Србије бити упућен Народној скупштини Републике Србије, уколико не буде потребе за додатним корекцијама сходно мишљењима надлежних органа и организација. У претходном периоду подношени су извештаји о остваривању Просторног плана Републике Србије, и то: 2011, 2012, 2013, 2014, 2016. и 2018. године.

Влада РС је 20. августа 2020. године донела Закључак⁶³ којим се усваја Извештај о остваривању Просторног плана Републике Србије (ППРС) од 2010. до 2020. године и стању просторног развоја у 2018. години, који је саставни део овог закључка. Наведени Извештај представља шести по реду извештај и уједно последњи који се односи на решења ППРС-а од 2010. до 2020. године.

⁶³ 05 Број: 350-6541/2020



Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године

Националном стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије дефинисано је да се у 2020. години преполови број погинулих лица у односу на 2011. годину (када је погинуло 731 лице).

Циљ Стратегије, да у 2020. години буде највише 365 погинулих лица у саобраћајним незгодама, није достигнут с обзиром на то да је у 2020. години у саобраћају погинуло 492 лица, на основу података из Статистичког извештаја АБС за 2020. годину.

Такође, Стратегијом је дефинисано да се у 2020. години број тешких телесних повреда преполови у односу на број из 2011. године, што значи да је 2020. године требало да буде највише 1.889 тешко повређених лица у саобраћају. Циљ није остварен с обзиром на то да је 2.953 лица задобило тешке телесне повреде у саобраћају, на основу података из Статистичког извештаја АБС за 2020. годину.

У току ревизије упутили смо питање Министарству и ЈП Путеви Србије који су основни разлози због којих нису у потпуности остварени циљеви дефинисани Стратегијом да се у 2020. години преполови број погинулих и тешко повређених лица у саобраћају у односу на 2011. годину.

Представници Министарства су навели да сматрају да су циљеви претходне Стратегије били високо постављени, што је разлог за њихово неиспуњавање. Такође, навели су да је израда нове Стратегије безбедности саобраћаја на путевима за период 2022-2030. године у току и да је та активност у надлежности Министарства за унутрашње послове.

Представници ЈП Путеви Србије су навели да је, са циљем делотворног управљања безбедношћу саобраћаја, Влада Републике Србије усвојила прву националну стратегију безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2015-2020. година, где је први од циљева био да се преполови годишњи број погинулих лица. ЈП Путеви Србије, као управљач државних путева, препознат је као један од носилаца активности у вези са стубом „безбеднији путеви“, и у том смислу је дало допринос за остварење задатака из акционог плана. Према анализи из нацрта националне стратегије за безбедност саобраћаја Републике Србије за период од 2022. до 2030. године, преко 90% активности је делимично или потпуно реализовано у оквиру стуба „безбеднији путеви“. Разлог за неостварење овог циља и циљева стратегије евентуално може бити тај да су циљеви високо постављени.

За потребе праћења и оцењивања спровођења Акционог плана Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, задужено је Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима које је образовала Влада РС на националном нивоу.

Органи који спроводе активности дужни су да о томе редовно извештавају Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима у прописаном формату, као и да, на његов захтев дају додатне информације од значаја за праћење.

Пословником о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, колегијума и стручних радних тела, прописано је да Тело за координацију подноси Влади шестомесечни и годишњи извештај о свом раду.

Стручну и административно-техничку потпору Телу за координацију пружа Министарство унутрашњих послова.

Тело за координацију се састаје најмање два пута годишње.

Влада подноси Народној скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима, најмање двапут годишње.

Надлежни извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на том подручју најмање двапут годишње.

Влада, односно надлежни извршни орган дужни су да извештаје учине доступним јавности.



Задатак Тела за координацију је да иницира и прати превентивне и друге активности у области безбедности саобраћаја на путевима, усмерава и усклађује активности у вези са смањењем броја саобраћајних незгода и њихових последица и унапређењем безбедности саобраћаја, предлаже Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима и Национални план безбедности саобраћаја.

У току ревизије испитивали смо да ли је и које активности у области бицикличког саобраћаја предузимало Тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима у периоду 2019-2021. године, да ли је подношен извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима, најмање двапут годишње и да ли су средства од наплаћених новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима коришћена за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

На питање да ли су одржаване седнице Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима у периоду 2019-2021. године, као и да ли су у претходном периоду подношени извештаји о стању безбедности саобраћаја на путевима Народној скупштини, представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре одговорили су да је наведено питање у надлежности Министарства за унутрашње послове.

Представници АБС су навели да не поседују податке о подношењу извештаја Народној скупштини. Према подацима којима располажу, у периоду 2019-2021. године одржана је једна седница Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима 12. априла 2021. године. На седници је усвојен Пословник о раду Тела и измене у погледу стручних радних група. Представник АБС је као узрок настанка великог броја саобраћајних незгода навео пролазак државних путева кроз насеље. Такође, предложио је да се започне са израдом нацрта стратегије безбедности саобраћаја на путевима за период 2021-2030. године, наводећи да је носилац активности АБС, те да је формирана радна група за израду Националне стратегије. Према критеријумима Европске уније трошкови саобраћајних незгода се рачунају тако што се број погинулих помножи са 1,5 милиона евра. Указао је да нису испуњени циљеви предвиђени Националном стратегијом за безбедност саобраћаја на путевима који се односе на број погинулих и на број погинуле деце у саобраћајним незгодама. Указао је на то да лица старија од 65 година најчешће страдају као пешаци и бициклисти. Закључено је да постоји тренд смањења броја погинулих, али да ће успостављање боље и ефикасније сарадње међу државним органима допринети побољшању стања безбедности саобраћаја.

Градско веће Града Београда је октобра 2018. године, донело решење којим се образује Савет за безбедност саобраћаја Града Београда као тело за координацију усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима на територији Града Београда. Измене и допуне наведеног Решења су се односиле на састав чланова Савета.

Градско веће Града Новог Сада је јануара 2010. године донело Решење о образовању Савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији Града Новог Сада.

Активност поменутих Савета у периоду 2019-2021. године се огледала кроз усвајање Предлога програма коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима, извештаја о њиховој реализацији, извештаја о стању безбедности саобраћаја, избор координатора за сарадњу са АБС, учешће у стручним семинарима и промотивним кампањама из области безбедности саобраћаја.

Средства за унапређење безбедности саобраћаја

Извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја су:

- 1) буџет Републике Србије, буџет јединице територијалне аутономије и буџет јединице локалне самоуправе,
- 2) наплаћене новчане казне за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима,



- 3) поклони или прилози покровитеља дати Републици, јединици територијалне аутономије или јединици локалне самоуправе,
4) остали приходи.

Средства од новчаних казни у висини од 70% припадају буџету Републике, а у висини од 30% припадају буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен.

Од 70% средстава која припадају буџету Републике, 75% се користи за потребе Министарства унутрашњих послова.

Од 30% средстава која припадају буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен, 50% средстава се користи за поправљање саобраћајне инфраструктуре јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен.

Средства се користе према програму који доноси надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, на предлог тела за координацију.

Упутили смо питање градовима Београду и Новом Саду да ли су средства од наплаћених новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима коришћена за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима у периоду 2019-2021. године као и да ли је и који износ ових средстава опредељен за унапређење безбедности бицикличког саобраћаја.

Представници Града Београда су навели да су средства коришћена за финансирање унапређења безбедности саобраћаја кроз Програме коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима Града Београда, која се односе и на бициклисте.

Програмом коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима на подручју Града Београда за 2019. годину планирана су средства у укупном износу од 415 милиона динара, за 2020. годину у износу од 343 милиона динара и за 2021. годину у износу од 296 милиона динара.

Програмом коришћења средстава за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима на подручју Града Новог Сада за 2019. годину планирана су средства у укупном износу од 96 милиона динара, за 2020. годину у укупном износу од 93 милиона динара, а за 2021. годину у укупном износу од 95 милиона динара.

Према подацима Града Новог Сада износ средстава од наплаћених новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима, која су коришћена за финансирање унапређења безбедности бицикличког саобраћаја у периоду 2019-2021. године приказан је у наредној табели.

Табела 4: Преглед средстава од наплаћених новчаних казни која су коришћена за финансирање унапређења безбедности бицикличког саобраћаја у периоду 2019-2021. године

Година	Износ средстава од наплаћених новчаних казни	Коришћена средства за финансирање унапређења безбедности бицикличког саобраћаја
2019.	102,5	17,5
2020.	92	3
2021.	95	15,6

Стратегија одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године

Влада је на предлог Министарства јуна 2019. године донела Стратегију одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године.

Министарство као предлагач документа јавне политике, дужно је да извештава Владу о резултатима спровођења стратегије најкасније у року од 120 дана по истеку сваке треће



календарске године од дана усвајања.

Министарство је дужно да извештава Владу о резултатима спровођења акционог плана најкасније у року од 120 дана по истеку сваке календарске године од дана усвајања.

Институционалним оквиром за спровођење Стратегије на националном нивоу управе, предвиђено је да се у оквиру министарства надлежног за урбани развој формира посебна јединица за урбани развој (у даљем тексту: ЈУР).

Праћење спровођења Стратегије на националном нивоу у надлежности је Министарства, односно ЈУР.

Основни задаци ЈУР су:

- праћење спровођења циљева и мера утврђених овом стратегијом и трогодишњим акционим плановима за њено спровођење;
- координација активности на спровођењу важећих и припреми нових планских и развојних докумената и јавних политика;
- координација активности и обезбеђивање подршке ресорних органа на националном и покрајинском нивоу, међународних и ЕУ фондова;
- формирање базе података о показатељима учинка и мониторинг остваривања ове стратегије и трогодишњих акционих планова за њено спровођење;
- припрема трогодишњих акционих планова за спровођење Стратегије;
- припрема трогодишњих извештаја о остваривању Стратегије и акционог плана.

Предвиђено је да ће Национални савет за урбани и просторни развој (у даљем тексту: Национални савет) формирати Влада на предлог Министарства.

Основни задатак Националног савета је да прати и усмерава спровођење Стратегије, разматра трогодишње акционе планове за њено спровођење и трогодишње извештаје о њеном остваривању и, према указаној потреби, предлаже измене Стратегије.

Предвиђено је да ће трогодишње акционе планове спровођења и извештаје о остваривању ове стратегије припремати Министарство, односно јединица за урбани развој (ЈУР) у сарадњи са надлежним министарствима, јавним предузећима и јавним установама на националном и покрајинском нивоу, Републичким заводом за статистику, Републичким геодетским заводом и са управама ЈЛС.

Први трогодишњи акциони план за примену Стратегије одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године биће усвојен у року од 90 дана од усвајања Стратегије, а остали акциони планови доносиће се у складу са чланом 18 став 7 Закона о планском систему Републике Србије (Стратегија).

Првим трогодишњим акционим планом за спровођење Стратегије утврдиће се рокови и потребна средства за формирање и рад ЈУР и Националног савета.

У току ревизије утврдили смо да иако је Стратегијом предвиђено доношење трогодишњих акционих планова, донет је двогодишњи Акциони план за спровођење Стратегије одрживог урбаног развоја Републике Србије до 2030. године за период од 2021. до 2022. године, који је је Влада усвојила марта 2021. године, иако је Стратегијом било предвиђено да ће се први трогодишњи акциони план усвојити у року од 90 дана од дана усвајања Стратегије (септембар 2019. године).

Акционим планом нису предвиђени рокови и потребна средства за формирање и рад ЈУР. Као рок за завршетак активности на доношењу одлуке о формирању Националног савета одређена је 2021. година, али нису предвиђена потребна средства и извор финансирања за његово формирање и рад.

У оквиру Министарства још увек нису формиран ЈУР, као ни Национални савет.



Министарство није сачинило извештај о резултатима спровођења Акционог плана за 2021. годину (рок је био јун 2022. године).

Према наводима представника Министарства напред наведене активности нису реализоване због недовољних кадровских капацитета.

Кроз Републику Србију пролазе три паневропска бицикличка 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 прекограничне сарадње. За сада се у Србији најдаље одмакло у реализацији ЕуроВело 6 који повезује француски град Нант и румунску луку Констанца (кроз Србију прати ток Дунава улази код Сомбора и излази код Неготина). Рута ЕуроВело13 повезује Баренцово и Црно море (кроз Србију путања иде: Кикинда - Вршац - Бела Црква - Кладово - Књажевац – Димитровград).

Представници ЈП Путеви Србије су у вези са активношћу обележавања ЕуроВело рута кроз Републику Србију навели да је израда пројеката обележавања била у надлежности Министарства туризма у сарадњи са ЈП Путеви Србије, АП Војводином и Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

ЕуроВело 6: Пројектна документација за постављање сигнализације је урађена у периоду 2006 – 2010. године и Туристичка сигнализација је постављена дуж целе бицикличке руте.

ЕуроВело 13: Пројектна документација за постављање сигнализације је урађена 2013. године и Туристичка сигнализација је постављена дуж целе бицикличке руте.

ЕуроВело 11: Пројектна документација за постављање сигнализације је урађена у периоду 2018 – 2020. године и Туристичка сигнализација је постављена на делу бицикличке 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.

Налаз 3.3: Град Београд није формирао Радну групу за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности као ни Радну групу за имплементацију Плана, што може утицати на остваривање предвиђених циљева у погледу унапређења бицикличког саобраћаја

Израда Плана одрживе мобилности је фокусирана на обухват од десет градских општина, тј. на обухват Генералног урбанистичког плана Београда. Планом нису обухваћене градске општине које су изван граница ГУП- а Београда а то су: Сурчин, Обреновац, Барајево, Лазаревац, Сопот, Младеновац и Гроцка.

Једна од мера предвиђених Акционим планом за остваривање циља „Фаворизовање бицикличког саобраћаја у свакодневним кретањима и повећање учешћа ових корисника у укупној видовној расподели (4%)“ јесте и развој бицикличке мреже (стазе, траке, паркиралишта). Динамика изградње је предвиђена кроз три фазе, као што је приказано у табели.

Табела 5: Развој бицикличке мреже

Фаза	Период реализације	Активност	Предрачун трошкова изградње
I Фаза	2021 – 2023.	израда документације и изградња 144,4 km бицикличке инфраструктуре	8,66 милиона евра
II Фаза	2024 – 2028.	израда документације и изградња 94,7 km бицикличке инфраструктуре	5,68 милиона евра
III Фаза	2029 – 2031.	израда документације и изградња 265,7 km бицикличке инфраструктуре	15,94 милиона евра
Укупно	2021 – 2031.	израда документације и изградња 504,8 km бицикличке инфраструктуре	30,28 милиона евра



Такође, предвиђена је и мера која се односи на унапређење постојеће бицикличке инфраструктуре, кроз три фазе као што је приказано у наредној табели.

Табела 6: Унапређење постојеће бицикличке инфраструктуре

Фаза	Период реализације	Активност	Предрачун трошкова изградње
I Фаза	2021 – 2023.	реконструкција и ревитализација 20 km постојеће бицикличке инфраструктуре	300 хиљада евра
II Фаза	2024 – 2028.	реконструкција и ревитализација 50 km постојеће бицикличке инфраструктуре	750 хиљада евра
III Фаза	2029 – 2031.	реконструкција и ревитализација 40 km постојеће бицикличке инфраструктуре	600 хиљада евра
Укупно	2021 – 2031.	реконструкција и ревитализација 110 km постојеће бицикличке инфраструктуре	1,6 милиона евра

Реализација мера у периоду од две године имаће брз ефекат на квалитет саобраћаја и животне средине у Граду Београду, а такође ће имати и позитивне ефекте на становништво који ће се огледати у побољшању квалитета живота.

За показатељ „учешће бицикала у укупном броју кретања“, надлежна институција за праћење је Секретаријат за саобраћај, извор података су истраживања, а временски оквир праћења - годишње.

За показатељ „дужина изграђених / обновљених бицикличких стаза (km)“ надлежне институције за праћење су: ЈП Путеви Београда и Секретаријат за саобраћај, извор података су анализе, а временски оквир праћења - годишње.

Полазна вредност показатеља ће бити утврђена у првом извештају о остваривању Плана одрживе урбане мобилности (у даљем тексту: ПОУМ.).

Први извештај још увек није сачињен, иако је ПОУМ донет децембра 2020. године.

Предвиђена су четири главна извештаја: квартални извештај о напредовању, годишњи извештаји о мониторингу, средњорочне процене (2026.) и крај пројекта (2031.).

Евалуација ПОУМ би требало да се уради на сваке три године и да се о томе поднесе извештај Радној групи за праћење.

Примарну надлежност за примене процедура праћења и евалуације има Секретаријат за саобраћај Београда. У Секретаријату ће бити именована особа која ће да координира праћење и евалуацију процеса. Запослени у Секретаријату покренуће мере и активности предвиђене за поједине мере ПОУМ-а, а самим тим и активности у току мониторинга и евалуације.

Секретаријат за саобраћај је Решењем од 24. новембра 2022. године⁶⁴ именовано координатора за праћење и евалуацију процеса имплементације Плана одрживе урбане мобилности.

Радна група за праћење имплементације ПОУМ, треба да буде формирана од стране градоначелника Београда и треба да се састоји од следећих чланова:

1. Градоначелник / заменик градоначелника
2. Главни урбаниста
3. Секретар за саобраћај
4. Секретар за заштиту животне средине
5. Секретар за јавни превоз

⁶⁴ IV-02 бр.344.16-2359/22



6. Секретар за урбанизам

Радна група прати рад групе за имплементацију кроз кварталне и годишње извештаје о напредовању и усваја извештаје о евалуацији ПОУМ.

Радна група за имплементацију - технички тим, састоји се од:

1. Надлежних институција за спровођење плана, које на основу усвојеног акционог плана имплементирају одређене мере:

- а. Секретаријат за саобраћај
- б. Секретаријат за комуналне и стамбене делатности
- в. Секретаријат за јавни превоз
- г. Секретаријат за инвестиције
- д. Путеви Београда
- ђ. Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда.

2. Координатора, који испред својих институција прате спровођење плана и припремају податке неопходне за праћење и евалуацију плана:

- а. Из градских општина
- б. Из градских јавних предузећа
- в. Из градске управе.

3. Тима за евалуацију плана, састављеног од екстерних, непристрасних експерата који ће на основу прикупљених података о показатељима остварења циљева плана извршити стручну евалуацију остварења плана, припремити писани извештај и поднети га Менаџеру ПиЕ (праћење и евалуација).

4. Менаџера ПиЕ, који прикупља неопходне податке за мониторинг и евалуацију од институција за спровођење и координатора, који координира радом радне групе за имплементацију, припрема кварталне и годишње извештаје о напредовању и мониторингу. Заједно са тимом за евалуацију припрема Извештаје о евалуацији и подноси их Радној групи за праћење на усвајање.

Радна група за имплементацију треба да сачини кварталне извештаје и годишњи извештај о реализацији плана и поднесе га Радној групи за праћење имплементације.

У току ревизије утврдили смо да Град Београд није формирао Радну групу за праћење имплементације ПОУМ-а као ни Радну групу за имплементацију ПОУМ-а, што може утицати на остваривање предвиђених циљева у области унапређења бицикличког саобраћаја.

Секретаријат за саобраћај је отпочео процедуру за формирање Радне групе за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности као и Радне групе за имплементацију Плана. Сачињен је предлог Решења о образовању Радне групе за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности који је у новембру 2022. године упућен Секретаријату за скупштинске послове и прописе Града Београда на даљу надлежност. Такође, упућени су дописи надлежним градским секретаријатима и предузећима, у циљу одређивања представника који ће учествовати у раду Радне групе за имплементацију - технички тим ПОУМ.

Решењем Градоначелника Града Београда од 30. новембра 2022. године⁶⁵ образована је Радна група за праћење имплементације Плана одрживе урбане мобилности.

⁶⁵ бр.02-8861/22-Г



Представници Града Новог Сада су навели да извештаји о реализацији Смарт плана друга фаза нису рађени, а да се предвиђене активности обављају у складу са предвиђеним средствима у буџету Града Новог Сада. Активности предвиђене Смарт планом у вези са унапређењем бицикличког саобраћаја захтевају већа средства које Град Нови Сад мора да издвоји у циљу њихове реализације. Достављени су подаци о реализацији краткорочних циљева (до 2021. године) у области бицикличког саобраћаја.



V Захтев за доставу одазивног извештаја

Субјекти ревизије су, на основу члана 40. став 1. Закона о Државној ревизорској институцији, дужни да поднесу Државној ревизорској институцији писани извештај о отклањању откривених несврсисходности (одазивни извештај) у року од 90 дана почев од наредног дана од дана уручења овог извештаја.

Одазивни извештај мора да садржи:

- 1) навођење ревизије, на коју се он односи;
- 2) кратак опис несврсисходности у пословању, које су откривене ревизијом;
- 3) приказивање мера исправљања.

Мере исправљања су мере које субјект ревизије предузима да би отклонио несврсисходности у свом пословању или мере умањење ризика од појављивања одређене несврсисходности у свом будућем пословању за чије предузимање субјект ревизије мора поднети уз одазивни извештај одговарајуће доказе.

Субјекти ревизије су обавезни да у одазивном извештају искажу мере исправљања по основу откривених несврсисходности односно свих закључака и налаза датих у Извештају о ревизији сврсисходности пословања, као и да поступи по датим препорукама осим оних који су отклоњени у току обављања ревизије и садржани у поглављу Мере предузете у поступку ревизије. За мере исправљања је дужан да уз одазивни извештај достави доказе према следећем:

1. За налазе, односно несврсисходности првог приоритета, односно које је могуће отклонити у року од 90 дана субјекти ревизије су у обавези да доставе доказе о отклањању несврсисходности односно предузимању мера исправљања;
2. За налазе, односно несврсисходности другог приоритета, односно које је могуће отклонити у року до годину дана субјекти ревизије су у обавези да доставе акциони план у којем ће описати мере и активности које ће бити предузете ради отклањања несврсисходности или смањења ризика од појављивања несврсисходности у будућем пословању као и планирани период предузимања мера и одговорно лице;
3. За налазе, односно несврсисходности трећег приоритета, односно које је могуће отклонити у року до три године субјекти ревизије су у обавези да доставе акциони план у којем ће описати мере и активности које ће бити предузете ради отклањања несврсисходности или смањења ризика од појављивања несврсисходности у будућем пословању као и планирани период предузимања мера и одговорно лице.

На основу члана 40. став 2. Закона о Државној ревизорској институцији одазивни извештај је јавна исправа која је потписана и оверена печатом од стране одговорног лица субјекта ревизије.

Државна ревизорска институција ће оценити веродостојност одазивног извештаја, тј. провериће истинитост навода о мерама исправљања, предузетим од стране субјекта ревизије, подносиоца одазивног извештаја. У случају потребе извршиће се и ревизија одазивног извештаја. Такође, извршиће се и оцена да ли су мере исправљања исказане у одазивном извештају задовољавајуће.

Сагласно члану 57. став 1. тачка 3) Закона о Државној ревизорској институцији, ако субјект ревизије у чијем су пословању откривене несврсисходности, не поднесе у прописаном року Институцији одазивни извештај, против одговорног лица субјекта ревизије поднеће се захтев за покретање прекршајног поступка.



Ако се оцени да одазивни извештај не указује да су откривене несврсисходности отклоњене на задовољавајући начин, сматра се да субјект ревизије крши обавезу доброг пословања. Ако се ради о незадовољавајућем отклањању значајне несврсисходности, сматра се да постоји тежи облик кршења обавезе доброг пословања. У овим случајевима Државна ревизорска институције је овлашћена да предузима мере сагласно члану 40. ст 7. до 13. Закона о Државној ревизорској институцији.



Прилог 1 – Приказ дужине изграђених бициклических стаза на територији градова у Републици Србији (на локалним и државним путевима у km)

Табела 7: Приказ дужине изграђених бициклических стаза на територији градова у Републици Србији (на локалним и државним путевима у km)

Град	Дужина бициклических стаза (у km)
Нови Сад	103
Београд	101
Суботица	37
Сомбор	28
Шабац	18
Панчево	17
Сремска Митровица	15
Краљево	14
Ниш	13
Кикинда	12
Лесковац	11
Јагодина	8
Крагујевац	7
Вршац	6
Крушевац	6
Лозница	6
Пожаревац	5
Зајечар	4
Чачак	1
Врање	0,4
Пирот	Нема бициклических стаза
Ваљево	
Бор	
Прокупље	
Смедерево	
Зрењанин	Нису доставили податке
Нови Пазар	
Ужице	
Укупно	412



Прилог 2 – Приказ дужине изграђених бицикличких стаза уз државне путеве кроз насеља на територији Републике Србије (у km)

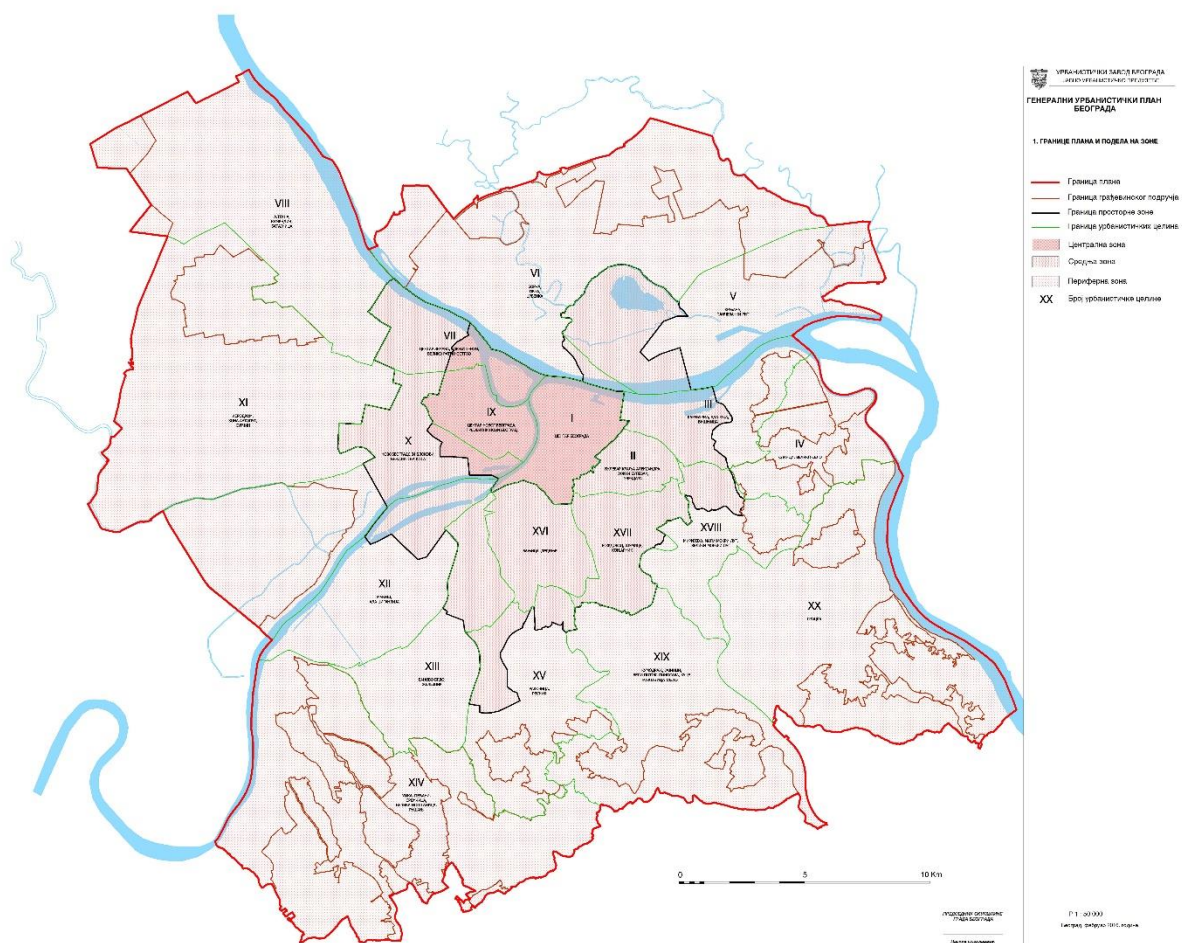
Табела 8: Приказ дужине изграђених бицикличких стаза уз државне путеве кроз насеља на територији Републике Србије

Р.б.	Град/општина	Дужина бицикличких стаза (у km)
1	Град Нови Сад	38
2	Град Зрењанин	21,2
3	Град Суботица	18,2
4	Општина Нови Кнежевац	16,1
5	Општина Бачка Топола	13,7
6	Општина Кула	10,6
7	Град Кикинда	8,4
8	Град Вршац	5,7
9	Град Панчево	4,9
10	Град Лесковац	4,5
11	Општина Стара Пазова	3,5
12	Општина Шид	3,3
13	Општина Кањижа	3,2
14	Град Зајечар	2,9
15	Општина Врбас	2,7
16	Општина Опово	2,5
17	Општина Бела Црква	2,4
18	Општина Рума	2,3
19	Општина Апатин	2,1
20	Општина Петровац на Млави	2
21	Општина Инђија	1,9
22	Општина Мали Иђош	1,9
23	Град Пожаревац	1,8
24	Општина Голубац	1,6
25	Град Крушевац	1,5
26	Општина Бечеј	1,4
27	Општина Бачки Петровац	1,3
28	Општина Чантавир	1,1
29	Општина Сента	1,1
30	Општина Пећинци	1
31	Општина Кладово	0,6
32	Општина Жабал	0,4
33	Општина Смедеревска Паланка	0,2
	Укупно	184



Прилог 3 – Граница плана и подела на зоне Града Београда

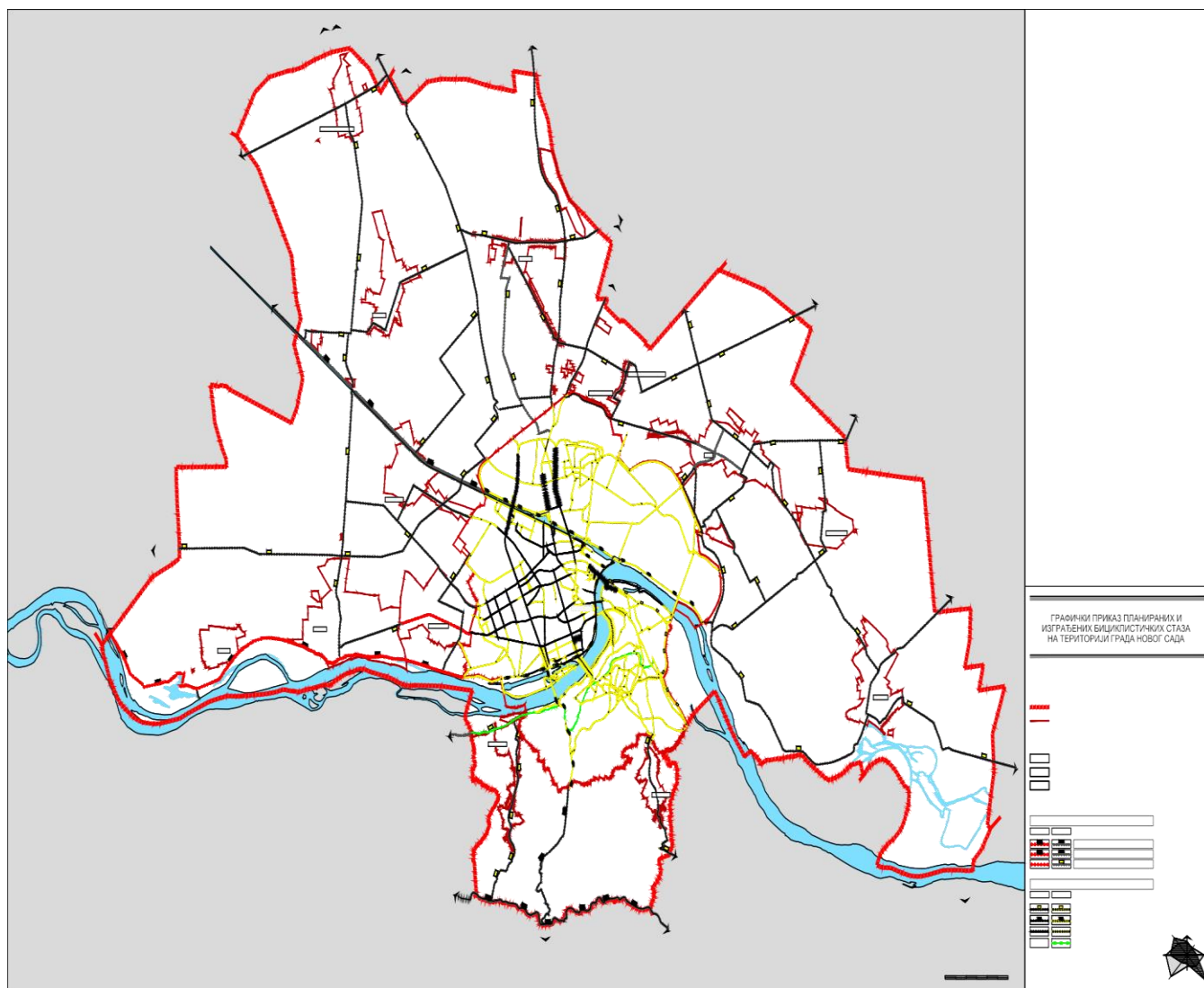
Слика 26: Граница плана и подела на зоне Града Београда





Прилог 5 – Планиране и изграђене бицикличке стазе на територији Града Новог Сада

Слика 28: Графички приказ планираних и изграђених бицикличких стаза на територији Града Новог Сада





Прилог 6 – Делови саобраћајница са жутим тракама без бицикличких стаза у Граду Београду

Табела 9: Делови саобраћајница са жутим тракама без бицикличких стаза у Граду Београду

ВРЕМЕНСКО ОГРАНИЧЕЊЕ	УЛИЦА	ПОЧЕТАК	КРАЈ	ДУЖИНА (km)
00-24	Булевар Михајла Пупина	Маршала Толбухина	Творничка	0,45
00-24	Пожешка	Требевићка	Кнеза Вишеслава	1,64
00-24	Кировљева	Вијадукт за Баново Брдо	Пожешка	0,42
00-24	Паштровићева	Висока	Радничка	0,20
00-24	Војводе Степе	Ауто команда	Сава Машковића	3,20
00-24	Бул. Војводе Мишића	Газела	Мост на Ади	1,46
00-24	Булевар Ослобођења	Славија	Ауто команда	0,25
00-24	Краља Милана	Славија	Теразије	0,94
00-24	Коларчева	Трг Републике	Теразије	0,45
00-24	Краљице Наталије	Ломина	Балканска	0,12
00-24	Краљице Наталије	Балканска	Кнеза Милоша	0,07
00-24	Светогорска	Цетињска	Палмотићева	0,29
00-24	Светогорска	Палмотићева	Таковска	0,18
00-24	Краљице Марије	Ивановачка	Рузвелтова	0,12
07:00-09:00; 14:00-18:00	Војислава Илића	Грчића Миленка	Станислава Сремчевића	0,58
07:00-09:00; 14:00-18:00	Вишњичка	Вука Врчевића	Војводе Мицка Крстића	0,34
07:00-09:00; 14:00-18:00	Сарајевска	Дринска	Адмирала Гепрата	0,94
07:00-09:00; 14:00-18:00	Бул. Деспота Стефана	Трг Републике	Митрополита Петра	1,82
07:00-09:00; 14:00-18:00	Балканска	Немањина	Адмирала Гепрата	0,21
Укупно				13,68



Прилог 7 – Списак јединица локалне самоуправе за које су издате сагласности Министарства на Предлог одлуке о проласку државних путева кроз насеља на територији града / општине

Табела 10: Списак јединица локалне самоуправе за које су издате сагласности Министарства на Предлог одлуке о проласку државних путева кроз насеља на територији града / општине

Р.б.	Град/општина	Година доношења / обнављања
1	ГРАД ЧАЧАК	2004
2	ОПШТИНА ВЛАДИЧИН ХАН	2006
3	ОПШТИНА БРУС	2008
4	ОПШТИНА БЕОЧИН	2008
5	ГРАД ЗРЕЊАНИН	2009
6	ГРАД ВРАЊЕ	2010/2020
7	ОПШТИНА МАЛИ ЗВОРНИК	2011
8	ОПШТИНА АРАНЂЕЛОВАЦ	2011
9	ОПШТИНА КОСЈЕРИЋ	2011
10	ОПШТИНА С.КАРЛОВЦИ	2011
11	ОПШТИНА ТЕМЕРИН	2012
12	ОПШТИНА ИНЂИЈА	2012
13	ОПШТИНА ШИД	2016/2020
14	ОПШТИНА НЕГОТИН	2016
15	ОПШТИНА ГОЛУБАЦ	2016
16	ОПШТИНА КАЊИЖА	2016
17	ОПШТИНА ЖАБАЉ	2016
18	ОПШТИНА КУЛА	2016
19	ГРАД ВРШАЦ	2017
20	ОПШТИНА ПЛАНДИШТЕ	2018
21	ОПШТИНА ПРОКУПЉЕ	2018
22	ГРАД ПАНЧЕВО	2018
23	ГРАД С.МИТРОВИЦА	2018/2020
24	ОПШТИНА СРБОБРАН	2019
25	ОПШТИНА ТОПОЛА	2019
26	ОПШТИНА МАЛИ ИЂОШ	2019
27	ГРАД КИКИНДА	2019
28	ОПШТИНА КУРШУМЛИЈА	2020
29	ОПШТИНА ВРБАС	2020
30	ГРАД НИШ	2020
31	ГРАД ПИРОТ	2020
32	ОПШТИНА БАЧКИ ПЕТРОВАЦ	2020
33	ГРАД НОВИ САД	2020
34	ОПШТИНА БАЈИНА БАШТА	2020
35	ОПШТИНА КОВИН	2020
36	ОПШТИНА АЛИБУНАР	2020
37	ОПШТИНА ЛЕБАНЕ	2021
38	ОПШТИНА ЗАЈЕЧАР	2021
39	ГРАД СУБОТИЦА	2021
40	ОПШТИНА РАШКА	2021
41	ОПШТИНА БОЉЕВАЦ	2021
42	ОПШТИНА ОЦАЦИ	2021
43	ОПШТИНА ЛАЈКОВАЦ	2022
44	ГРАД КРАГУЈЕВАЦ	2022
45	ОПШТИНА РУМА	2022
46	ОПШТИНА ИВАЊИЦА	2022