



REPUBLIKA HRVATSKA  
Ministarstvo mora, prometa  
i infrastrukture

**Godišnje izvješće o provedbi Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za  
razdoblje od 2023. do 2027. godine**

Naziv nositelja izrade: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Izrađeno: ožujak 2025.

## Sadržaj

|                                                                                                             |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <i>Uvod.....</i>                                                                                            | <i>1</i> |
| <i>1. Izvješće o provedbi posebnih ciljeva.....</i>                                                         | <i>3</i> |
| <i>1.1. Posebni cilj 1: .....</i>                                                                           | <i>3</i> |
| <i>1.1.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja .....</i> | <i>3</i> |
| <i>1.1.2. Opis napretka i provedbi posebnog cilja 1 .....</i>                                               | <i>3</i> |
| <i>1.2. Posebni cilj 2: .....</i>                                                                           | <i>6</i> |
| <i>1.2.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja .....</i> | <i>6</i> |
| <i>1.2.2. Opis napretka i provedbi posebnog cilja 2 .....</i>                                               | <i>6</i> |
| <i>2. Zaključak o provedbi nacionalnog plana tijekom izvještajnog razdoblja .....</i>                       | <i>8</i> |

## Uvod

Nacionalni plan razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine (u daljnjem tekstu: Nacionalni plan) usmjeren je na stvaranje uvjeta koji će omogućiti sigurnije, dostupnije i šire korištenje bicikala kao održivog načina kretanja u svakodnevnom životu. Provedba Plana odvijala se u kontekstu dinamičnih društveno-gospodarskih okolnosti koje su, iako stabilne u svojoj osnovi, utjecale na prioritete javnih ulaganja i operativnu provedbu određenih mjera.

Tijekom izvještajnog razdoblja zabilježen je nastavak oporavka gospodarstva nakon pandemijske krize, uz rastuću inflaciju i povećane troškove javnih investicija, što je u određenoj mjeri otežalo predvidivost i planiranje infrastrukturnih zahvata. Pritom je osobitu pozornost privukla potreba za učinkovitijim upravljanjem dostupnim financijskim sredstvima, osobito na razini jedinica lokalne i područne samouprave, koje imaju ključnu ulogu u provedbi mjera Nacionalnog plana. Također, promjene u cijenama građevinskih radova i opreme utjecale su na dinamiku realizacije dijela projekata, osobito onih vezanih uz gradnju biciklističke infrastrukture.

S društvenog aspekta, sve izraženija svijest građana o važnosti zdravih stilova života i održive mobilnosti pozitivno je utjecala na prihvaćanje bicikla kao poželjnog oblika prijevoza, posebice u urbanim sredinama. U porastu je broj inicijativa civilnog društva koje promiču biciklizam, dok sve veći broj gradova razvija ili nadograđuje svoje lokalne strategije održivog prometa. Ovi trendovi snažno podupiru strateške ciljeve Nacionalnog plana, ali istodobno otvaraju prostor za dodatna unaprjeđenja – kroz jaču koordinaciju dionika i osiguranje tehničke pomoći lokalnim razinama.

S političkog aspekta, tijekom izvještajnog razdoblja zadržan je kontinuitet u sektorskim politikama prometa, zaštite okoliša i regionalnog razvoja. Istovremeno, prepoznata je potreba za daljnjim jačanjem međuresorne koordinacije i operativne usklađenosti među dionicima, osobito u dijelu koji se odnosi na planiranje i realizaciju infrastrukturnih zahvata većeg obuhvata.

Upravo zbog navedenih okolnosti, provedba Nacionalnog plana tijekom promatranog razdoblja odvijala se uz određena ograničenja, ali i uz jasne pomake u brojnim segmentima. Ključni pozitivni rezultati uključuju smanjenje broja poginulih biciklista, razvoj sustava javnih bicikala te širenje edukativnih aktivnosti za mlade. S druge strane, potrebna je dodatna institucionalna

i financijska podrška kako bi se planirane infrastrukturne mjere ostvarile u punom opsegu i u predviđenim rokovima.

Izvješće pruža pregled postignuća, izazova i preporuka za daljnji razvoj politika koje promiču biciklistički promet, uz poseban naglasak na sigurnost, dostupnost i integraciju bicikla u svakodnevna putovanja građana.

## 1. Izvješće o provedbi posebnih ciljeva

### 1.1. Posebni cilj 1:

#### 1.1.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja

| Naziv pokazatelja ishoda i oznaka                                                                 | Početna vrijednost          | Ciljna vrijednost           | Ostvarena vrijednost        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| OI.02.11.76 Prosječna ulaganja u biciklistički promet po stanovniku godišnje (eura po stanovniku) | 3,20 EUR po st./god. (2022) | 8,98 EUR po st./god. (2024) | 2,68 EUR po st./god. (2024) |
| OI.02.11.77 Ukupna duljina javnih biciklističkih prometnica (staza i traka)                       | 1.400,00 km (2022)          | 1.667,23 km (2024)          | 1.521,91 km (2024)          |
| OI.02.11.75 Ukupan broj uspostavljenih sustava javnih bicikala u Republici Hrvatskoj              | 36 (2022)                   | 42 (2024)                   | 46 (2024)                   |

Izvor: MMPI; MRRFEU; MUP; FZOEU; Upravitelji javnih cesta; JLS; Sustav javnih bicikala d.o.o.

#### 1.1.2. Opis napretka i provedbi posebnog cilja 1

U okviru provedbe posebnog cilja 1 Nacionalnog plana zabilježen je djelomičan napredak, pri čemu su ostvareni pozitivni pomaci u segmentu uspostave sustava javnih bicikala i izgradnje biciklističke infrastrukture, dok su ulaganja u cjelokupan biciklistički promet te provedba promotivnih aktivnosti ostala ispod očekivane razine. Unatoč određenim izazovima u provedbi, uočava se da je uspostavljena institucionalna osnova za daljnji razvoj mjera koje doprinose povećanju udjela biciklističkog prometa u svakodnevnim putovanjima.

Analiza ostvarenja pokazatelja ishoda pokazuje heterogenu dinamiku: jedan je pokazatelj u potpunosti realiziran, drugi djelomično, dok treći bilježi negativan trend. Pokazatelj prosječnih godišnjih ulaganja u biciklistički promet po stanovniku u 2024. iznosi 2,68 EUR, što je ispod početne vrijednosti iz 2022. (3,20 EUR) te značajno ispod ciljne vrijednosti (8,98 EUR). Primarni razlog za smanjeni financijski obuhvat leži u nedovoljnoj realizaciji planiranih

aktivnosti izgradnje biciklističke infrastrukture, s obzirom na to da upravo ova komponenta nosi najveći udio ukupnih ulaganja. Odgađanje provedbe pojedinih infrastrukturnih projekata, osobito onih planiranih za potpomognuta i brdsko-planinska područja, odrazilo se na kumulativni iznos ulaganja u promatranom razdoblju.

Unatoč navedenom, ukupna duljina biciklističkih prometnica povećana je s početnih 1.400 km (2022.) na 1.521,91 km (2024.), pri čemu je u 2024. izgrađeno ukupno 82,23 km novih dionica. Ova vrijednost još uvijek nije u potpunosti usklađena s ciljanom (1.667,23 km), no ostvareni napredak potvrđuje intenziviranje infrastrukturnih ulaganja. Izgradnju su predvodili gradovi (39,50 km), županijske uprave za ceste (27,36 km) i Hrvatske ceste (15,36 km). Aktivnosti Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU) usmjerene na teritorijalno specifična područja započet će u narednom programskom razdoblju (2025.–2027.), čime će se dodatno doprinijeti ukupnoj duljini mreže biciklističkih prometnica.

Najizraženiji napredak ostvaren je u segmentu uspostave sustava javnih bicikala, gdje je broj operativnih sustava povećan s 36 (2022.) na 46 (2024.), premašujući planiranu ciljnu vrijednost od 42. Navedeni rezultat posljedica je uspješne provedbe nacionalnih javnih poziva Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost (FZOEU), kroz koje su jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave imale mogućnost prijave projekata za uspostavu ili nadogradnju sustava javnih i teretnih bicikala. Kroz tri natječaja objavljena u razdoblju 2021.–2023. osigurana su ulaganja u iznosu od 650.990 EUR (2023.) i 999.000 EUR (2024.), što je rezultiralo uspostavom 49 novih stajališta i nabavom 222 nova javna bicikla. Komponenta teretnih bicikala još nije zaživjela, međutim njihova implementacija predviđena je u kasnijim fazama realizacije projekata čiji su rokovi provedbe produljeni do 2025. i 2026. godine.

U domeni promotivnih i edukacijskih aktivnosti, rezultati su bili ograničenog dosega. Tijekom 2023. godine provedena je nacionalna informativno-edukativna kampanja „Kreni od sebe, važniji si nego što misliš“, kojom se promoviralo bicikliranje kao ekološki prihvatljiv i zdrav oblik mobilnosti. U 2024. kampanja nije realizirana uslijed preraspodjele financijskih sredstava prema drugim prioritetnim područjima. Unatoč izostanku formalne kampanje, Fond je nastavio s ciljanom komunikacijom putem digitalnih kanala, osobito na platformama "Za ljepšu našu". Ujedno su tijekom 2023. i 2024. održane dvije Nacionalne biciklističke konferencije te godišnja konferencija "Dani cikloturizma", čime je osigurana kontinuirana stručna razmjena između ključnih dionika u području planiranja i razvoja biciklističke mobilnosti.

Tijekom provedbe, identificirani su brojni izazovi koji su utjecali na dinamiku ostvarenja cilja. Među najizraženijima su administrativna kompleksnost provedbenih procedura, vremenski zahtjevna priprema projektne dokumentacije, ograničeni kapaciteti dijela jedinica lokalne samouprave te manjak financijskih resursa za promidžbene aktivnosti. U cilju prevladavanja navedenih prepreka, nadležna tijela su poduzela niz korektivnih mjera – uključujući produljenje razdoblja prihvatljivosti troškova, dodatnu savjetodavnu podršku potencijalnim prijaviteljima te intenziviranje međuresorne koordinacije.

## 1.2. Posebni cilj 2:

### 1.2.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja

| Naziv pokazatelja ishoda i oznaka                                            | Početna vrijednost | Ciljna vrijednost | Ostvarena vrijednost |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------|----------------------|
| OI.02.10.38 Broj poginulih biciklista u prometu                              | 28<br>(2022)       | 24<br>(2024)      | 11<br>(2024)         |
| OI.02.10.39 Broj teških prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti | 364<br>(2022)      | 318<br>(2024)     | 355<br>(2024)        |

Izvor: MUP

### 1.2.2. Opis napretka i provedbi posebnog cilja 2

U izvještajnom razdoblju postignut je značajan napredak u ostvarenju posebnog cilja 2 Nacionalnog plana, s obzirom na ostvarene vrijednosti pokazatelja sigurnosti biciklista, pri čemu je posebno izraženo smanjenje broja poginulih sudionika iz ove skupine. Kroz sustavne preventivne i edukativne aktivnosti postignut je pomak u promjeni ponašanja sudionika u prometu, dok se zakonski i infrastrukturni aspekti mjera i dalje provode u ograničenom opsegu.

Pokazatelj broja poginulih biciklista u prometu smanjen je s početnih 28 (2022.) na 11 (2024.), što predstavlja iznimno značajno smanjenje smrtnog stradavanja od 60,7 %, znatno ispod zadane ciljne vrijednosti (24). Istovremeno, broj teških prometnih nesreća s uključenim biciklistima smanjen je s 364 (2022.) na 355 (2024.), što je skromniji pad u odnosu na ciljanu vrijednost (318), ali i dalje ukazuje na pozitivan trend. Ovakvi rezultati ukazuju na djelotvornost mjera usmjerenih na izgradnju prometne kulture i prevenciju, uz istovremeno zadržavanje stabilne razine kontrole i nadzora prometa.

Najveći doprinos pozitivnim ishodima dolazi iz provedbe mjere preventivnih i edukativnih aktivnosti u području sigurnosti biciklista, čiji je nositelj Ministarstvo unutarnjih poslova. U 2023. i 2024. godini provedeno je ukupno 15 edukacija usmjerenih na prevenciju prometnih nesreća s biciklistima te 15 edukacija o svijesti sigurnog upravljanja biciklom, pokrivajući sve županije u Republici Hrvatskoj. Osim toga, uspostavljena su ukupno tri poligona za sigurno upravljanje biciklom, a program osposobljavanja za upravljanje biciklom završilo je 2.569 učenika osnovnih škola (1.151 u 2023. i 1.418 u 2024.), što predstavlja važan iskorak u formaliziranju sigurnosne edukacije djece kao ranjive skupine.

Mjera unaprjeđenja zakonodavnog okvira za sigurnost biciklista tijekom izvještajnog razdoblja nije rezultirala izmjenama propisa. Sukladno očitovanju MUP-a i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, postojeći zakonodavni okvir ocijenjen je kao dostatan za regulaciju sigurnosti biciklističkog prometa. Stav o nepostojanju potrebe za izmjenama potvrđen je analizom pozitivnih pokazatelja, uključujući smanjenje smrtnog stradavanja i ukupne ozbiljnosti prometnih nesreća s biciklistima. Time se ukazuje na učinkovitost postojećih normativnih rješenja, pri čemu su prioriteti usmjereni na provedbene i operativne mjere.

Treća mjera – utvrđivanje i sanacija opasnih lokacija za bicikliste – nije pokazala konkretne rezultate u izvještajnom razdoblju, s obzirom na to da nije utvrđen nijedan značajan klaster nesreća koji bi zahtijevao ciljanu intervenciju. Policijske analize stradavanja biciklista nisu identificirale lokacije sa statistički značajnim pojavama ponavljanja nesreća. Iako formalna identifikacija i sanacija nisu provedene, policijske službe na lokalnoj razini kontinuirano sudjeluju u savjetodavnom oblikovanju biciklističke infrastrukture te u upravljanju i nadzoru prometa, čime se osigurava integrirani pristup sigurnosti u svakodnevnom prometnom planiranju.

Glavni izazovi u provedbi ovog posebnog cilja odnose se na nedostatak prepoznatih potreba za zakonskim promjenama i ograničene kapacitete za ciljanje infrastrukturnih zahvata na temelju analitičkih pokazatelja. Unatoč tome, ostvareni rezultati potvrđuju učinkovitost preventivnog modela rada, koji se temelji na kontinuiranoj edukaciji, uključivanju djece u formalne programe obuke i aktivnoj ulozi policije u planiranju sigurnosnih aspekata prometa.

## **2. Zaključak o provedbi nacionalnog plana tijekom izvještajnog razdoblja**

Tijekom izvještajnog razdoblja zabilježena je opća provedbena učinkovitost Nacionalnog plana u području unapređenja biciklističkog prometa, s osobitim napretkom u domeni sigurnosti biciklista te djelomičnim ostvarenjima u povećanju svakodnevne uporabe bicikala. Rezultati ukazuju na pozitivne trendove u postizanju strateških ciljeva, premda su određeni aspekti provedbe suočeni s izazovima u realizaciji.

U okviru posebnog cilja usmjerenog na povećanje korištenja bicikala, postignuti su rezultati u funkcionalnom razvoju sustava javnih bicikala i proširenju infrastrukture, međutim financijski pokazatelji ostaju ispod planiranih vrijednosti, ponajprije zbog prolongirane realizacije kapitalnih infrastrukturnih projekata. U području sigurnosti biciklista, značajno smanjenje smrtnog stradavanja potvrđuje učinkovitost preventivno-edukativnih mjera, uz istovremeno očuvanje stabilnosti zakonodavnog okvira i angažman prometne policije na lokalnoj razini.

Provedba Nacionalnog plana u pojedinim segmentima odvijala se uz uobičajene izazove karakteristične za aktivnosti koje uključuju višerazinsku koordinaciju, dugoročnu pripremu i provedbu infrastrukturnih projekata te osiguranje stabilnih izvora financiranja. U svrhu daljnjeg unaprjeđenja provedbe, preporuča se nastavak jačanja tehničke i stručne podrške jedinicama lokalne samouprave u pripremi i provedbi projekata, kao i osiguranje planskog pristupa promotivnim aktivnostima i sustavnom praćenju sigurnosnih pokazatelja na lokalnoj razini.

Rizici prepoznati u prethodnim izvještajima, poput odgoda u infrastrukturnim ulaganjima i neujednačene implementacije pojedinih mjera, djelomično su ublaženi produženjem rokova provedbe i osiguravanjem dodatnih mehanizama financiranja. Ipak, navedeni rizici ostaju aktualni te zahtijevaju kontinuirano upravljanje i evaluaciju u narednom programskom razdoblju.

Provedba Nacionalnog plana u promatranom razdoblju ostvarila je stabilne temelje za daljnji razvoj biciklističkog prometa, uz potrebu za dodatnom operativnom i strateškom konsolidacijom provedbenih mehanizama u cilju potpune realizacije postavljenih ciljeva.