



NACIONALNI PLAN RAZVOJA BIKIKLISTIČKOG PROMETA ZA RAZDOBLJE OD 2023. DO 2027. GODINE

SRPANJ 2023.



SADRŽAJ

PREDGOVOR	1
POPIS KRATICA	2
1. UVOD	3
1.1. USKLAĐENOST S NACIONALNOM RAZVOJNOM STRATEGIJOM, SEKTORSKIM I VIŠESEKTORSKIM STRATEGIJAMA.....	4
1.2. PRIMJENA NAČELA PARTNERSTVA TIJEKOM IZRADE AKTA STRATEŠKOGA PLANIRANJA..	8
2. ANALIZA STANJA	10
2.1. ZAKONODAVNI OKVIR BIKIKLISTIČKOG PROMETA	11
2.2. KORIŠTENJE BIKIKALA U REPUBLICI HRVATSKOJ	13
2.3. INFRASTRUKTURA BIKIKLISTIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ	15
2.4. SIGURNOST BIKIKLISTIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	19
2.5. PLANIRANJE BIKIKLISTIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ	21
2.6. SWOT ANALIZA.....	23
3. STRATEŠKI OKVIR	26
3.1. SREDNJOROČNA VIZIJA RAZVOJA.....	26
3.2. SREDNJOROČNE RAZVOJNE POTREBE I RAZVOJNI POTENCIJALI BIKIKLISTIČKOG SUSTAVA	26
3.3. OPIS PRIORITETA JAVNE POLITIKE U SREDNJOROČNOM RAZDOBLJU	28
3.4. POPIS POSEBNIH CILJEVA S OPISOM I PRIPADAJUĆIM POKAZATELJIMA ISHODA	30
4. PROVEDBENI OKVIR	37
4.1. INDIKATIVNI FINACIJSKI PLAN.....	37
4.2. OKVIR ZA PRAĆENJE I VREDNOVANJE	39
PRILOZI	41

PREDGOVOR

Nacionalni plan razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine predstavlja srednjoročni akt strateškoga planiranja kojim Republika Hrvatska po prvi put postavlja temelj sustavnom planiranju, učinkovitom upravljanju i praćenju biciklističkoga prometa na svom području. Dugoročno praćenje i planiranje razvoja biciklističkih prometnih potreba te njihovo sustavno zadovoljavanje predstavlja način uspješnoga rješavanja prometnih problema te unaprjeđenja postojeće ili izgradnje nove biciklističke infrastrukture koja će uspješno djelovati u okviru cjelokupnoga prometnoga sustava.

Jedinice područne (regionalne) i lokalne samouprave snose primarnu odgovornost za detaljno planiranje i provedbu biciklističkih politika, pri čemu je predanost na nacionalnoj razini važna u postavljanju pravoga pravnoga, regulatornog i financijskog okvira kako bi se mogla održati uspješna provedba biciklističkoga plana.

Ciljevi i mjere koji su definirani ovim Nacionalnim planom razvoja biciklističkoga prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine odnose se na različite sektore uključujući promet, korištenje zemljišta, sigurnost prometa, okoliš i zdravlje. Stoga uspješnost provedbe Nacionalnog plana zahtijeva integrirane i koordinirane akcije među različitim ministarstvima i agencijama (horizontalno), kao i među nacionalnim, područnim (regionalnim) i lokalnim vlastima (vertikalno) te u partnerstvu s brojnim biciklističkim udrugama i drugim zainteresiranim dionicima.

Provedbom mjera definiranih Nacionalnim planom izravno će se pridonijeti postizanju utvrđenih posebnih ciljeva, a neizravno postizanju relevantnih strateških ciljeva Nacionalne razvojne strategije Republike Hrvatske do 2030. godine i Strategije prometnoga razvoja Republike Hrvatske od 2017. do 2030. godine.

POPIS KRATICA

KRATICA	INSTITUCIJA / ORGANIZACIJA / DOKUMENT
BYPAD	<i>Engl. Bicycle Policy Audit</i> , Revizija biciklističke politike
CROW	<i>Engl. Design Manual for Bicycle Traffic</i> , Priručnik za biciklistički promet
DZS	Državni zavod za statistiku
ECS	<i>Engl. European Certification Standard</i> , Europski certifikacijski standard
EFRR	Europski fond za regionalni razvoj
ESF	Europski socijalni fond
EU	Europska unija
FZOEU	Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost
HAK	Hrvatski autoklub
HC	Hrvatske ceste d.o.o.
HTZ	Hrvatska turistička zajednica
JLS	Jedinice lokalne samouprave (gradovi i općine)
JP	Javni prijevoz
JP(R)S	Jedinice područne (regionalne) samouprave (županije)
KF	Kohezijski fond
MINTS	Ministarstvo turizma i sporta
MIZ	Ministarstvo zdravstva
MMPI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
MPGI	Ministarstvo prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine
MRRFEU	Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
MUP	Ministarstvo unutarnjih poslova
MZO	Ministarstvo znanosti i obrazovanja
NN	Narodne novine
NRS	Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine
PRESTO	<i>Engl. Promoting cycling for everyone as a daily transport mode</i> , Promicanje biciklizma za sve kao svakodnevnog načina prijevoza
RH	Republika Hrvatska
SDG	<i>Engl. Sustainable Development Goals</i> , Ciljevi održivoga razvoja
SUMP	<i>Engl. Sustainable Urban Mobility Plan</i> , Plan održive urbane mobilnosti
SWOT	<i>Engl. Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats Analysis</i> , Analiza snaga, slabosti, prilika i prijetnja
THE PEP	<i>Engl. Transport, Health and Environment Pan-European Programme</i> , Paneuropski program za promet, zdravlje i okoliš
UN	<i>Eng. United Nations</i> , Ujedinjeni narodi
UNECE	<i>Engl. United Nations Economic Commission for Europe</i> , Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu
WHO	<i>Engl. World Health Organization</i> , Svjetska zdravstvena organizacija

1. UVOD

Sve veći broj europskih zemalja donosi i provodi nacionalne biciklističke strategije u kojima su precizno zacrtani ciljevi razvoja biciklizma na nacionalnoj razini te jasno utvrđene aktivnosti za njihovu provedbu. Nacionalnim planom razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine (u daljnjem tekstu: Nacionalni plan), Republika Hrvatska će se pridružiti članicama Europske unije koje su takav strateški dokument već donijele.

Nositelj izrade Nacionalnog plana je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u suradnji s ostalim relevantnim dionicima, a Nacionalni plan izrađen je u skladu s odredbama Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (RH) i Uredbe o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

Nacionalni plan predstavlja srednjoročni akt strateškog planiranja od nacionalnog značaja kojim je dan pregled glavnih razvojnih potreba i potencijala biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj te su utvrđeni posebni ciljevi za provedbu strateških ciljeva iz Nacionalne razvojne strategije Republike Hrvatske do 2030. godine (u daljnjem tekstu: NRS 2030.) i Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. (u daljnjem tekstu: Strategija), uz utvrđenu jasnu poveznicu s proračunom nositelja provedbe.

Izradom Nacionalnog plana je postavljen okvir za oblikovanje mjera, projekata i aktivnosti kojima će se omogućiti ostvarenje punog potencijala sustava individualne mobilnosti temeljene na biciklističkom prometu i time ubrzati prijelaz na čiste nisko-ugljične oblike prometovanja.

Također, Nacionalnim planom predstavljeni su i ključni akti strateškog planiranja na razini Europske unije, kao i na razini drugih država članica, u kojima je stavljen fokus na razvoj biciklističkog prometa te je dan pregled Europskih direktiva, Strateških smjernica, te internacionalnih studija i smjernica, relevantnih za razvoj biciklističkog prometa.

Europska komisija je u prosincu 2020. godine usvojila Strategiju za održivu i pametnu mobilnost s ciljem usmjeravanja europskog prometa prema budućnosti, kojom se planira osigurati visoku dostupnost održivih alternativnih prometnih rješenja, uključujući održivu i zdraviju međugradsku i gradsku mobilnost, radi većeg izbora načina putovanja. Navedenom Strategijom se u svrhu postizanja klimatskih ciljeva do 2030. godine, podržava daljnji razvoj biciklističkog prometa, povećanje udjela javnog prijevoza, pješaćenja i vožnje biciklom u načinskoj raspodjeli putovanja radi smanjenja onečišćenja i prometnog preopterećenja uzrokovanih prometom. Strategijom se planira potaknuti rast korištenja aktivnih oblika prometovanja izgradnjom više od 2300 kilometara različite biciklističke infrastrukture u gradovima, dok se u narednom desetljeću taj broj planira udvostručiti na 5000 kilometara.

UNECE i WHO su kroz zajednički program - THE PEP (Paneuropski program za promet, zdravlje i okoliš) organizirali peti sastanak na visokoj razini o prometu, okolišu i zdravlju u Beču (svibanj 2021.). Na sastanku je usvojena Bečka deklaracija kako bi se potaknula

transformacija prema čistom, sigurnom, zdravom i uključivom prijevozu i mobilnosti, sa snažnim fokusom na promicanje biciklizma u cijeloj paneuropskoj regiji.

Ministri i predstavnici europskih zemalja usvojili su Paneuropski master plan za promicanje biciklizma, prvu inicijativu takve vrste u regiji. Ključni ciljevi Master plana su udvostručenje biciklizma u regiji do 2030. godine, značajno povećanje bicikliranja i pješčenja, preraspodjela prostora u korist biciklizma i pješčenja, poboljšanje infrastrukture za aktivne oblike prometovanja, povećanje sigurnosti biciklista i pješaka, razvoj nacionalnih politika, strategija i planova za biciklizam i integriranje biciklizma u zdravstvene politike, infrastrukturu i planiranje korištenja zemljišta.

Razvojem sustava individualne mobilnosti temeljene na biciklističkom prometu omogućuje se veći broj oblika prometovanja te smanjuje ovisnost o fosilnim gorivima. Navedenim se značajno jača otpornost na krize i postavljaju temelji za održivu i zelenu tranziciju. U skladu s tendencijom daljnjeg prijelaza na čiste nisko ugljične oblike prometovanja te mogućnost ubrzanja tranzicije prema nisko ugljičnom gospodarstvu, održivom turizmu, unapređenju sustava prostornog uređenja te u konačnici zdravijem, aktivnijem i kvalitetnijem životu građana,

Nacionalni plan podržava strateške ciljeve Europske unije u području zelene i održive mobilnosti te ciljeve strategija u Republici Hrvatskoj u području prometa, turizma, zaštite okoliša, zdravstva i sporta.

Izrada Nacionalnog plana usklađena je sa smjernicama Danube Cycle Plans projekta financiranim iz fondova Europske unije: Pripremu Nacionalnog plana koordinirala je Radna skupina za izradu i praćenje Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koja je i pripremila Prijedlog Nacionalnog plana.

1.1. Usklađenost s Nacionalnom razvojnom strategijom, sektorskim i višesektorskim strategijama

Nacionalni plan usklađen je s povezanim strateškim razvojnim dokumentima Republike Hrvatske u području **prometa**, zdravlja, sporta, turizma, održivoga razvoja i zaštite okoliša među kojima se posebno ističu:

- Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine (NN 13/2021),
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (NN 84/2017),
- Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (NN106/2017),
- Strategija niskougljičnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu (NN 63/2021) i
- Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021.-2026.

U svrhu provedbe strateškoga okvira **Nacionalne razvojne strategije Republike Hrvatske do 2030. godine** (u daljnjem tekstu: NRS), Nacionalni plan razvoja biciklističkog prometa uvršten je na indikativni popis akata strateškoga planiranja kojima se podupire provedba

strateškog okvira NRS-a (dodatak 4. NRS-a), te je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture zaduženo za izradu akta. Nacionalnom razvojnom strategijom planira se uspostava novih prometnih procesa u svim načinima prometa. Pretjerano oslanjanje na osobni prijevoz automobilima, posebno u gradovima, rješavat će se promicanjem održivoga integriranoga prijevoza putnika u okviru koncepta pametnih gradova.

U okviru Nacionalne razvojne strategije, strateškog cilja 10. »Održiva mobilnost« kao jedno od prioritetnih područja javnih politika je utvrđena **uspostava novih prometnih procesa u svim vidovima prometa i autonomnih sustava za mobilnost. U okviru navedenog prioritetnog područja javnih politika kao prioriteti provedbe utvrđeni su poticanje razvoja pametnih rješenja u prometnom sustavu kao i promicanje prijevoza s nultom emisijom onečišćujućih tvari.** Za provedbu utvrđenih prioriteta planirano je promicanje održivog integriranog prijevoza putnika, provedba ulaganja u prigradski željeznički promet, širenje pješačkih i **biciklističkih zona** u gradovima, uklanjanje uskih grla u prometu te ulaganja u brz i dostupan javni prijevoz utemeljen na moderniziranoj infrastrukturi i niskim emisijama ugljika (ekonomija dijeljenja s osloncem na električnu mobilnost). Također, strateškim ciljem 5. „Zdrav, aktivan i kvalitetan život“ utvrđeno je prioritetno područje javnih politika koje se odnosi na promicanje zdravlja, zdravih prehrambenih navika i aktivnog života kroz sport i rekreaciju u okvir kojeg će se promovirati razvoj i korištenje **biciklističkih** sadržaja kao i unaprjeđenje infrastruktura povezane s njima.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine predstavlja dokument kojim su postavljeni temelji za povećanje kvalitete prometnoga sustava i prometne infrastrukture. Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. utvrđen je značajan potencijal za razvoj i primjenu multimodalnih prometnih sustava u Republici Hrvatskoj, uz promicanje promjena putnih navika u korist biciklističkog prometa, javnog prijevoza, e-mobilnosti i drugih čistih oblika prijevoza, čime će se znatno smanjiti emisije stakleničkih plinova.

Posebni ciljevi Nacionalnog plana su usklađeni sa relevantnim specifičnim ciljevima i mjerama Strategije prometnoga razvoja, koji su razrađeni prema različitim sektorima, na način kako je prikazano u Tablici 1.

Tablica 1. Usklađenost Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine sa Strategijom prometnoga razvoja RH od 2017. do 2030.

Nacionalni plan razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine	Strategija prometnoga razvoja RH od 2017. do 2030.	
Naziv posebnog cilja	Specifični ciljevi	
Posebni cilj 1. Povećanje korištenja	Specifični ciljevi za javni prijevoz i oblike prijevoza s	Povećati konkurentnosti tramvajskoga prometnoga sustava u Zagrebu i Osijeku.

bicikala pri svakodnevnim putovanjima	nultom emisijom štetnih plinova	Bolje integrirati međunarodni/nacionalni prometni sustav u sustave lokalnoga i regionalnoga prijevoza (putnička čvorišta, integrirani sustav naplate itd.).
	Specifični ciljevi za željeznički prijevoz	Kvalitetnije koristiti hrvatski željeznički sustav u većim hrvatskim aglomeracijama (Zagreb, Rijeka, Split, Varaždin, Osijek) te unutar funkcionalnih regija (podregija) i između njih.
		Bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnoga prometa (sigurnost i zaštita na stanicama, veze s drugim oblicima prijevoza itd.).
Posebni cilj 2. Povećanje sigurnosti biciklista u prometu	Specifični ciljevi za cestovni prijevoz	Poboljšati sigurnost cestovnoga prometnoga sustava.
		Unaprijediti tehničke zahtjeve u projektiranju cesta uz naglasak na ekonomičnijim tehničkim rješenjima, sigurnosnim normama, zelenoj mobilnosti i integraciji vidova prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova.
		Smanjiti prometnu zagušenost u visoko opterećenim aglomeracijama uvažavajući posebna pravila koja vrijede za zaštitu nacionalne baštine.

Općim ciljem CO1 Strategiji utvrđena je preraspodjela putničkog prometa u korist javnog prijevoza (JP) te **drugih oblika prijevoza s nultom emisijom stakleničkih plinova**. Javni prijevoz uključuje sustave javnog prijevoza u aglomeracijama i lokalnom regionalnom kontekstu (tramvaje, lokalne autobusne linije itd.), prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom prometu (brodovima), autobusni prijevoz na regionalnim i daljinskim linijama, kao i pješake i **bicikliste**.

Općim mjerama Strategije G.4 „Povećanje intermodalnosti u putničkom prometu i razvoj intermodalnih putničkih čvorišta“ i G.12 „Smanjenje negativnih ekoloških utjecaja prometa“ definirana je nužnost povećanja interoperabilnosti koja će omogućiti korištenje potencijala svakog pojedinog načina putovanja, a osobito poticati raspodjelu putovanja u korist aktivnih oblika prometovanja (**biciklizam** i pješčenje), javni prijevoz putnika i/ili prema konceptima zajedničke mobilnosti, kao što su **dijeljenje bicikla** i automobila (**bike-sharing** i car-sharing) kako bi se smanjila svaka vrsta onečišćenja u urbanim i ruralnim sredinama te postiglo smanjenje negativnih ekoloških i društveno-ekonomskih utjecaja prometnog sustava.

Specifičnom mjerom U.18 „Reorganizacija prometa“, koja je utvrđena za područje gradskog, prigradskog i regionalnog prometa, predviđen je razvoj različitih alternativa konkurentnih uporabi osobnih automobila, uključujući **bike-sharing** i car-sharing usluge te ostale oblike

djeljive mobilnosti. Također, mjerom je predviđena izgradnja i proširenje pješačkih zona u urbanim područjima, kao i **izgradnja i proširenje biciklističkih staza za svakodnevnu vožnju te uvođenje sustava javnih bicikala.**

Strategija prostornoga razvoja Republike Hrvatske kroz prioritete i strateška usmjerenja prostornog razvoja definira održivost prostorne organizacije. Održivost prostorne organizacije se jednim djelom postiže:

- Razvijanjem ugodnih i uređenih gradova gdje se održiva mobilnost u gradovima ostvaruje se planiranjem i realizacijom pješačkih zona, zona umirenog prometa, **biciklističke infrastrukture** i mreže javnog gradskog prometa, uz stalno povećanje kvalitete i sigurnosti usluge,
- Unapređivanjem dostupnosti prometne infrastrukture kroz promoviranje nemotoriziranih oblika prometa, ponajprije korištenje bicikala. **Biciklističku mrežu** treba planirati vodeći računa o tome da bude vezana za postaje javnog prijevoza i javne parkirališne površine,
- Unutar gradova treba poticati nemotorizirane oblike cestovnog prometa te planirano širiti pješačke i **biciklističke zone** ograničavanjem pristupa vozilima i osiguravanjem odgovarajućih zona za parkiranje,
- Prilikom planiranja intermodalnih sustava potrebno je promovirati i povezivanje na relaciji automobilski promet – javni prijevoz i biciklistički promet – javni prijevoz (*Park and Ride* i *Bike and Ride* oblici intermodalnog prijevoza) i
- Kroz hotelijerstvo uređenjem popratnih sadržaja (plaže, šetnice, staze, prijevoz, parkirališta, prometna signalizacija, **biciklističke staze**, zelene površine i dr.).

Strategija niskougličnoga razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu predviđa razvoj održivih prometnih sustava koji obuhvaćaju i razvijen biciklistički promet kao dio politika i mjera za niskouglični razvoj i eliminiranje emisija stakleničkih plinova iz urbanih sredina. Razvijen **biciklistički promet** je definiran u sklopu vizije niskougličnog razvoja u sektoru prometa do 2050 godine. Također razvijen **biciklistički promet** jedan je od elemenata održivog prometnog sustava u gradovima. Kroz pripadajuće smjernice za niskouglični razvoj definirana je potreba razvoja urbane **biciklističke infrastrukture**. S ciljem promicanja integriranog i inteligentnog prometa te razvoja infrastrukture za alternativna goriva na lokalnoj i područnoj razini u smjernicama je predviđeno uvođenje sustava javnih gradskih bicikala i izgradnja pripadajuće biciklističke infrastrukture.

U **Nacionalnom planu oporavka i otpornosti od 2021. do 2026. (NPOO)** utvrđena je potreba poticanja korištenja biciklističkoga prometa i razvoja biciklističke infrastrukture, a okvirni je pregled usklađenosti NPOO-a i razvoja biciklističkoga prometa u Republici Hrvatskoj prikazan u Tablici 2.

Tablica 2. Okvirni pregled povezanosti Nacionalnoga plana oporavka i otpornosti od 2021. do 2026. i razvoja biciklističkoga prometa u RH [Nacionalni plan oporavka i otpornosti od 2021. do 2026.]

Reforme	Izazov
C1.4.R4. Unaprjeđenje sustava javnoga prijevoza	Kretanje stanovništva – mobilnost pojedinca biciklom
Investicije	Provedba
C1.4. R2-I1 Rekonstrukcija postojećega i izgradnja drugoga kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Novska, poddionica Kutina –Novska	Izgradnja biciklističko-pješačkoga pothodnika
C1.6. R1-I1 Regionalna diversifikacija i specijalizacija hrvatskoga turizma kroz ulaganja u razvoj turističkih proizvoda visoke dodane vrijednosti	Razvoj ekoturizma koji uključuje bicikliranje, ulaganje u biciklističku infrastrukturu u slabo razvijenim turističkim destinacijama

NPOO-om, u okviru provedbe investicija u energetska obnova zgrada, kao i u ostalim pozivima prema Programima energetske obnove zgrada za razdoblje do 2030. godine, predviđena je i ugradnja **parkirališta za bicikle**. Također je planirana provedba aktivnosti nabavke bicikala kao jedan od primjera pozitivnog utjecaja na smanjivanje okolišnog otiska i zaštitu prirodnih resursa te smanjenje potrošnje energije, u okviru razvoja održivog, inovativnog i otpornog turizma.

1.2. Primjena načela partnerstva tijekom izrade akta strateškoga planiranja

U skladu s legislativom i Odlukom Vlade Republike Hrvatske o pokretanju postupka izrade nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2022. do 2027. godine (NN 127/2021), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture nadležno je za definiranje i provođenje aktivnosti iz područja biciklističkoga prometa na teritoriju Republike Hrvatske.

Za izradu Nacionalnog plana bila je zadužena Radna skupina za izradu i praćenje Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine (u daljnjem tekstu: Radna skupina), imenovana od strane čelnika Ministarstva mora prometa i infrastrukture, čiji su članovi predstavnici:

- Ministarstva mora, prometa i infrastrukture,
- Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije,
- Ministarstva unutarnjih poslova,
- Ministarstva turizma i sporta,
- Ministarstva znanosti i obrazovanja,
- Ministarstva gospodarstva i održivoga razvoja,
- Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine,
- Ministarstva zdravstva,
- Hrvatskih cesta d.o.o.,
- Fonda za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost,

- udruge Sindikat biciklista,
- Hrvatske zajednice općina,
- udruge Županijskih uprava za ceste,
- Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu,
- Hrvatskoga autokluba,
- Integriranoga prometa zagrebačkoga područja,
- Grada Zagreba,
- Koordinacijskoga tijela za razvoj cikloturizma Hrvatske,
- Sustava javnih bicikala d.o.o.,
- Biciklističkoga saveza Splitsko-dalmatinske županije,
- Turističke zajednice Međimurske županije,
- SPOT-a d.o.o. i
- Istarske razvojne turističke agencije d.o.o.

Proces izrade Nacionalnog plana temeljio se na partnerskom pristupu a rezultati pojedinih faza procesa izrade Nacionalnog plana redovno su bili predstavljeni na sastancima Radne skupine (organizirano je pet sastanaka). U procesu izrade iskorišteni su podaci prikupljeni kroz održane tri BYPAD (*Bicycle Policy Audit*) radionice, kao i dodatni podaci koji su prikupljeni od nadležnih tijela državne uprave kao i od jedinica lokalne samouprave (gradova) te upravitelja javnih cesta (Hrvatske ceste d.o.o. i županijskih uprava za ceste).

Radna skupina započela je s radom na dokumentu u listopadu 2021. godine, pritom definirajući samu strukturu Nacionalnog plana, metodologiju prikupljanja i obrade podataka, ključnu literaturu te postupak provedbe BYPAD radionica.

Detaljni pregled rezultata radionice dostupni su u izvještaju Ministarstva, mora, prometa i infrastrukture, podnesenog 14. travnja 2022. godine pod nazivom „Danube Cycle Plans: BYPAD Danube region summary“, dok su najznačajniji zaključci izneseni u poglavlju analize stanja.

Posebno je potrebno je istaknuti ključne dionike koji su bili uključeni u izradu Nacionalnog plana i znatno su doprinijeli procesu izrade politika usmjerenih na razvoj biciklističkog prometa:

- Akademsku zajednicu,
- Udruge civilnoga društva,
- Ministarstva nadležna za pojedine dijelove cjelovitog sustava biciklističkog prometa,
- Istaknute pojedince koji su svojim stručnim znanjima i vještinama pomogli u izradi te
- Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske.

Znatni razvojni potencijali biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj utvrđeni su u konzultacijama s ključnim dionicima na sastancima Radne skupine te su tijekom nekoliko krugova definirani posebni ciljevi i mjere Nacionalnog plana, kao i nositelji i su-nositelji njihove provedbe a to su: tijela državne uprave, tijela javne vlasti, jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, stručne organizacije uz pomoć udruga civilnog društva i akademske zajednice.

2. ANALIZA STANJA

Analizom stanja obrađeni su najznačajniji dijelovi biciklističkog prometnog sustava u Republici Hrvatskoj, razvrstani u sljedeća tematska područja:

- Zakonodavni okvir biciklističkog prometa,
- Korištenje bicikala u Republici Hrvatskoj,
- Infrastruktura biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj (uključuje biciklističke prometnice, prometnu signalizaciju i opremu, spremišta i parkirališta za bicikle, te sustave javnih bicikala),
- Sigurnost biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj,
- Planiranje biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj (planiranje razvoja biciklističkog prometa, prometna potražnja i mogućnosti financiranja).

Analizom stanja obrađeni su svi značajniji dijelovi biciklističkog prometnog sustava, kao što su: biciklistička infrastruktura (koja uključuje biciklističke prometnice, prometnu signalizaciju i opremu, spremišta i parkirališta za bicikle, te sustave javnih bicikala), sigurnost biciklističkog prometa, zakonska legislativa, planiranje biciklističkog prometa, prometna potražnja i mogućnosti financiranja.

Analizom stanja utvrđena je potreba za značajnim poboljšanjem kvalitete biciklističkoga prometa koji uključuje različite skupine biciklista (djeca, mladi, starije stanovništvo itd. Analizom postojećeg stanja uočen je nizak stupanj korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva u svakodnevnim i rekreativnim putovanjima, pri čemu slaba kvaliteta postojeće mreže biciklističkih prometnica povećava rizik od događanja prometnih nesreća s biciklistima u prometu.

Međutim, podatci o planiranim aktivnostima u području razvoja biciklističke infrastrukture, prikupljeni od strane upravitelja cesta, pokazuju značajne potencijalne koristi od izgradnje nove kvalitetne biciklističke infrastrukture (posebice u urbanim područjima) i većeg korištenja bicikala u svakodnevnim putovanjima.

Ministarstvo mora prometa i infrastrukture je za potrebe izrade ovoga Nacionalnog plana, izradilo analizu stanja glavnih državnih biciklističkih ruta u Republici Hrvatskoj. Također su po prvi puta prikupljeni podaci od upravitelja cesta (Hrvatske ceste d.o.o. i 20 županijskih uprava za ceste) o trenutnoj duljini mreži biciklističkih prometnica u koridorima državnih, županijskih i lokanih cesta s planiranim aktivnostima izgradnje nove biciklističke infrastrukture do 2027. godine. Nastavno su prikupljeni podaci o mreži biciklističkih prometnica i planiranim ulaganjima od gradova koji su županijska središta te gradova s 20 i više tisuća stanovnika. Poslan je upit prema sveukupno 29 gradova, od čega je 21 grad odgovorilo na traženi upit.

Provedenim upitnikom i diskusijom na BYPAD radionicama, radna skupina definirala je tri ključna nedostatka politika bicikliranja, kao i tri ključne preporuke za njen daljnji razvoj. Ključni nedostaci prepoznati su u pogledu: nedostatka podataka i statistike potrebne za bolje praćenje razvoja biciklističkog prometa, nedovoljne koordinacije na nacionalnoj razini,

što rezultira nedostatkom prioriteta biciklizmu, nedostatkom sinergije između ključnih nacionalnih i lokalnih dionika i konačno nedovoljnim financiranjem. Kao ključne preporuke za daljnji razvoj prepoznate su potrebe za: uspostavom boljeg partnerstva s akademskom zajednicom, biciklističkim udrugama i ostalim dionicima sustava, uspostavom odjela za biciklizam u Ministarstvu prometa i nove koordinacijske skupine koja bi planirala, provodila i pratila biciklističke planove na nacionalnoj razini, koordinirala provedbu mjera te surađivala i olakšavala regionalni i lokalni razvoj biciklističke infrastrukture, te uspostavom programa financiranja biciklističke infrastrukture i cikloturizma.

Za kvalitetnu provedbu politika usmjerenih na razvoj biciklističkog prometa nužno je osigurati međuresornu suradnju svih ključnih dionika (Ministarstva unutarnjih poslova, Ministarstva turizma i sporta, Ministarstva zdravstva, Ministarstva znanosti i obrazovanja i ostalih institucija).

2.1. Zakonodavni okvir biciklističkog prometa

Zakonodavni okvir Republike Hrvatske iz područja biciklističkog prometa definira pravila, uvjete i obaveze kreatora biciklističkih politika, izgradnje i održavanja biciklističke infrastrukture te sudjelovanje samih biciklista u prometu. Biciklistički promet na području Republike Hrvatske definira se zakonodavnim okvirom koji obuhvaća sudionika u prometu (biciklist), vozilo (bicikl) i infrastrukturu, te u skladu s tim nositelji zakonodavnih okvira čine više ministarstva.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture donosi:

- Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 114/22, 04/23). Ovim se Zakonom uređuje pravni status javnih cesta i nerazvrstanih cesta, način korištenja javnih cesta i nerazvrstanih cesta, razvrstavanje javnih cesta, planiranje građenja i održavanja javnih cesta, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta.
- Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/2016). Ovim Pravilnikom propisuju se osnovna načela planiranja te elementi za projektiranje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture.
- Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/2013, 114/2017). Ovim Pravilnikom se utvrđuju funkcionalne kategorije biciklističkih ruta, polazišta za mjerila za razvrstavanje pojedinih biciklističkih ruta te državne glavne biciklističke rute kao osnova mreže kategoriziranih biciklističkih ruta na teritoriju Republike Hrvatske. Biciklistička ruta je optimalni koridor za vođenje biciklističkog prometa, a definirana je glavnim točkama koje povezuje.
- Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 92/2019). Ovim se Pravilnikom propisuje namjena, vrsta, značenje, oblik, boja, dimenzije, karakteristike i postavljanje prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama, koje se koriste za cestovni promet.

Ministarstvo unutarnjih poslova donosi:

- Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22). Ovim se Zakonom utvrđuju temeljna načela međusobnih odnosa, ponašanje sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, osnovni uvjeti kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa, pravila prometa na cestama, sustav prometnih znakova i znakova koje daju ovlaštene osobe, dužnosti u slučaju prometne nesreće, osposobljavanje kandidata za vozače, polaganje vozačkog ispita i uvjeti za stjecanje prava na upravljanje vozilima, vuča vozila, uređaji i oprema koje moraju imati vozila, dimenzije, ukupna masa i osovinsko opterećenje vozila te uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila u prometu na cestama.
- Donosi Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN 85/16, 24/17, 70/19, 60/20). Ovim Pravilnikom propisuju se kategorije vozila, dimenzije, ukupne mase, osovinska opterećenja vozila, uređaji i oprema koje moraju imati vozila te uvjeti kojima moraju udovoljavati uređaji i oprema vozila u prometu na cestama.

Ministarstvo znanosti i obrazovanja donosi:

- Odluku o donošenju Programa osposobljavanja za upravljanje biciklom i biciklističkoga ispita (NN 5/2016). Ovom odlukom donosi se Program osposobljavanja za upravljanje biciklom i biciklističkoga ispita te Obrazac potvrde o osposobljenosti za upravljanje biciklom u prometu koji se provodi u školama.

Temeljni zakon cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj je Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 114/22, 04/23), kojim se utvrđuje pravni status javnih i nerazvrstanih cesta. Na temelju Zakona o cestama donesen je Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/2016) u kojem se definiraju osnovna načela planiranja te elementi za projektiranje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture, Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/13, 114/17) u kojem se utvrđuju državne glavne biciklističke rute kao osnova mreže kategoriziranih biciklističkih ruta na teritoriju Republike Hrvatske.

Na temelju Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22) određuju se uvjeti kojima moraju udovoljavati ceste u pogledu sigurnosti prometa. Također, jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave na svojim područjima uređuju promet na način da, između ostalog, određuju promet biciklista, sigurne pravce za kretanje školske djece, posebne tehničke mjere za sigurnost biciklista u blizini obrazovnih, zdravstvenih i dr. ustanova. Na temelju Zakona o sigurnosti prometa na cestama donesen je Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 92/2019) u kojem se propisuje namjena, vrsta, značenje, oblik, boja, dimenzije, karakteristike i postavljanje prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama, Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN 85/16, 24/17, 70/19, 60/20) u kojemu je uređena osnovna oprema bicikla za prometovanje cestovnim prometnicama i Odluka o donošenju Programa osposobljavanja za upravljanje biciklom i biciklističkoga ispita te obrazac potvrde o osposobljenosti za upravljanje biciklom (NN 5/2016), koji se provodi se u osnovnim školama i koji je ponajprije namijenjen učenicima V. razreda osnovne škole koji se za njega opredijele. Program se

provodi u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova, HAK-om i agencijom nadležnom za odgoj i obrazovanje.

Izazov

Najznačajniji izazov je u primjeni *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi*. Iako je Pravilnik na snazi od 2016. godine s predviđenim trogodišnjim razdobljem za usklađivanje zatečenog stanja biciklističke infrastrukture, isto nije napravljeno u brojnim gradovima i općinama. Mogući razlozi neusklađivanja su nedovoljna financijska sredstva upravitelja infrastrukture, te nedovoljno precizno regulirane pojedine stavke Pravilnika (vožnja biciklom u pješačkoj zoni, mješoviti promet pješaka i biciklista, vožnja biciklom u suprotnom smjeru od motornog prometa, parkirališta za bicikle i slično), a s obzirom na specifična prometno-prostorna ograničenja u urbanim i ruralnim sredinama.

U cilju poboljšanja postojećeg zakonodavnog okvira vezanog za biciklistički promet predlaže se osuvremenjivanje postojećih (primjerice, izmjene i dopune postojećeg *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi*, unaprjeđenje Smjernica za semaforizaciju na cestama u kontekstu biciklističkog prometa) te donošenje novih smjernica (primjerice, izrada Smjernica za osvjetljenje biciklističkih (pješačkih) prijelaza preko ceste), a koji su utemeljeni na relevantnim međunarodnim tehničkim propisima. Na taj način moguće je postići modernizaciju i poboljšanje nacionalnog zakonskog okvira vezanog za biciklistički promet.

2.2. Korištenje bicikala u Republici Hrvatskoj

Temeljni pokazatelj stanja mobilnosti nekog područja je načinska raspodjela putovanja. Načinska raspodjela putovanja prikazuje odnose korištenja određenog načina putovanja kao glavnog načina putovanja. Svakodnevno korištenje bicikla za zemlje članice Europske unije (*Special Eurobarometar 422b: European experience with using ships and perceptions of maritime safety, 2015.*) iznosio je oko 8 % (Hrvatska 6 %) u načinskoj (modalnoj) raspodjeli putovanja, pri čemu najveći udio korištenja bicikala imale su Nizozemska (36 %) i Danska (23 %).

U sklopu istraživanja za potrebe izrade Nacionalnog prometnog modela u Republici Hrvatskoj (*Nacionalni prometni model za Republiku Hrvatsku, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, 2016.*) je provedeno temeljitije ispitivanje putnih navika, pri čemu je utvrđeno da vožnja biciklom predstavlja 5 % svih putovanja na području Republike Hrvatske. Za potrebe izrade ovoga Nacionalnog plana prikupljeni su podaci o načinskoj raspodjeli putovanja biciklom, pri čemu su dobiveni podaci za pet gradova (Zagreb 3 %, Slavonski Brod 8,3 %, Varaždin 26 %, Sisak 8,0 %, Zadar 6,0 %) od 29 gradova s najvećim brojem stanovnika u RH. Navedeno ukazuje na izazove u sustavnom prikupljanju, obradi i analizi prometnih pokazatelja u većini hrvatskih gradova.

Podaci o načinskoj raspodjeli putovanja, iako su najkvalitetniji pokazatelj zastupljenosti pojedinog načina putovanja, ne provode se na godišnjoj razini, obzirom na financijska sredstva koja se moraju izdvojiti za dobivanje istog.

U istraživanju Državnog zavoda za statistiku, iz travnja 2018. godine istaknuto je da biciklisti u Hrvatskoj prosječno prelaze 3,5 kilometara po putovanju (vožnja bicikla istaknuta je kao jedan od najzdravijih načina kretanja). Uporaba električnih bicikala ima velik potencijal za razvoj u sklopu biciklističkog sustava gradova koji se odlikuju nepovoljnom morfologijom.

Prema brojnim međunarodnim istraživanjima putovanje biciklom je pogodno za udaljenosti do oko 7 km, a u slučaju električnih bicikala (tzv. pedelec - *Pedal Electric Cycle*) čak i više. Strmine i velike udaljenosti nameću potrebu za uporabom automobila, čak i ako je riječ o prisilnom izboru. Međutim, električni bicikl može putovati stalnom brzinom od 25 km/h, čak i većom u pojedinim izvedbama bicikala, neovisno o vremenskim uvjetima, terenu ili zdravstvenom stanju, što je dodatan poticaj za nastavak uporabe bicikla. U nekim gradovima na jadranskoj obali nepovoljna morfologija djelomično onemogućuje razvoj tradicionalnoga biciklističkoga prijevoza. Prema istraživanju mobilnosti u jadranskoj regiji tek približno 2% posto svih putovanja odvija se biciklima. Za takva je mjesta rješenje električni bicikl (e-bicikl) čija uporaba nalaže tek prilagodbu regulative za uporabu električnih bicikala.

Tržite bicikla u Republici Hrvatskoj je zadnjih godina u porastu. Na temelju broja uvezenih/izvezenih bicikla od strane Državnog zavoda za statistiku za razdoblje od 2010. do 2020. godine, tijekom zadnjih godina uvezeno je oko 100 tisuća klasičnih bicikala bez elektromotora te oko 30 tisuća izvezenih bicikala. Najveći broj uvezenih bicikala ostvaren je tijekom 2012. godine (približno 200 tisuća bicikala). Posljednjih godina se uočava značajan porast broja uvezenih bicikla s elektromotorom (oko 38 tisuća uvezenih i 13 tisuća izvezenih e-bicikala u 2020. godini u odnosu na oko 5 tisuća uvezenih, te oko 700 izvezenih e-bicikala u 2016. godini). Iz navedenoga se može uvidjeti da postoji značajna potražanja za biciklima u Republici Hrvatskoj, pa stoga i postoji potencijal za veće korištenje bicikla kao prijevoznoga sredstva.

Multimodalna putovanja (koja se sastoje od upotrebe više načina prijevoza na jednom putovanju) također mogu uključivati i bicikl. Prednosti bicikla na ovakvim putovanjima prepoznala je Europska unija te je izglasavanjem u Europskom parlamentu 2018. godine uvela obvezu kojom su željezničke tvrtke dužne osigurati prostor za prijevoz bicikala u svim novim i obnovljenim vlakovima. U Republici Hrvatskoj se postupno uvodi ovakva mogućnost, međutim, prijevoz bicikala nije moguć na svim putničkim linijama. Pomorski prijevoz putnika zahtjeva sličnu uslugu, ako se želi poticati korištenje bicikla i multimodalnost.

Multimodalna povezanost bicikla i javnoga prijevoza uključuje tri razine: biciklističko parkiralište/spremište na kolodvorima javnoga prijevoza, prijevoz bicikla javnim prijevozom i sustav iznajmljivanja bicikala. Na svakoj bi vrsti kolodvora/stajališta trebala postojati odgovarajuća kombinacija parkirnog i skladišnog prostora. Trebalo bi ih postaviti što bliže kolodvoru i na pristupačnom mjestu, kako bi se olakšalo presjedanje. Željeznički kolodvori imaju ogroman potencijal za biciklizam, gdje se mogu opremiti kao biciklističke postaje, s raznim dodatnim uslugama za bicikliste.

Sustavi javnih bicikala su odlična dopuna autobusnim, tramvajskim, željezničkim i ostalim sustavima javnog prijevoza, a uloga im je i činjenje tih sustava dostupnijima korisnicima.

Početak 2021. godine, uslugu javnih bicikala je bila dostupna u 33 grada, s 219 stanica i preko 1.350 bicikala, što je bitan preduvjet za unaprijeđenije mobilnosti u gradovima.

U području poticanja multimodalnosti predlaže se provedba pilot projekta opremanjem vozila i plovila sustavima koji omogućuju prijevoz bicikala. Na taj način se osigurava pristupačnost i mogućnost multimodalnih putovanja za građane koji koriste bicikl pri svakodnevnim putovanjima.

Predviđanjem prostora unutar vozila ili plovila (npr. prostor za bicikle u vagonima ili na trajektima) ili sustava za transport bicikala na vozilima ili plovilima (npr. nosači bicikala na autobusima ili vlakovima) koja prevoze putnike dostiže se standard koji zahtijeva suvremeno promišljanje o prometnim sustavima koji integriraju više oblika prijevoza s ciljem stvaranja atraktivne alternative uporabi osobnih automobila pri svakodnevnim putovanjima. Opremanje vozila i plovila sustavima koji omogućavaju prijevoz bicikala preporučuje se kroz provedbu pilot projekta u koordinaciji s HŽ-om ili s nekim od prijevoznika na prekomorskim relacijama.

Želi se uspostaviti model kojim bi poslodavci i organizacije poticali radnike na korištenje bicikla za dolazak na posao, predlaže se subvencioniranje i poticanje radnika za dolazak na radno mjesto biciklom. Time bi bio dan dodatan doprinos posebnom cilju poticanja korištenja bicikla pri svakodnevnim aktivnostima, pri čemu su višestruke koristi i za zaposlenike i za poslodavce razlog tomu što i bez dodatnih poticaja pojedini poslodavci uvode pogodnosti za svoje zaposlenike koji koriste ili će tek početi koristiti bicikl za dolazak na posao. Dodatno se preporučuje da poslodavci osiguraju potrebne preduvjete za zaposlenike koji koriste bicikl za dolazak na posao.

Izazov

Iz analize je vidljivo kako je udio biciklističkog prometa u načinskoj raspodjeli putovanja Republike Hrvatske (5%) znatno niži od europskog prosjeka (8%). Upravo navedeno predstavlja jedan od ključnih izazova u postizanju održivog prometnog sustava. Za postizanje željenog cilja, odnosno dostizanja europskog prosjeka, potrebno je ulaganje u sve segmente povezane uz biciklistički promet, od infrastrukture kao preduvjeta za sigurno kretanje u prometu, proširenja ponude usluga (sustav javnih bicikala, parkirališnih i ostalih popratnih sadržaja), do promocije i edukacije budućih korisnika/sudionika u prometu.

2.3. Infrastruktura biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj

Biciklističku infrastrukturu čine: biciklističke prometnice (biciklističke ceste, biciklistički putovi, biciklističke staze, biciklističke trake i biciklističko-pješačke staze), prometna signalizacija i oprema, parkirališta za bicikle i njihova oprema, spremišta za pohranu bicikala i sustavi javnih bicikala. Biciklistička ruta je pravac kojim se vodi biciklistički promet, a čine je biciklističke prometnice (u koridoru državnih, županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta) i ceste za mješoviti promet.

Biciklistička mreža ruta/prometnica s obzirom na područje obuhvata može biti:

- nacionalna mreža biciklističkih ruta/prometnica, gdje su u fokusu uglavnom turistička putovanja i koje mogu biti dio EuroVelo mreže (europske mreža biciklističkih ruta);
- regionalne mreže biciklističkih ruta/prometnica, gdje su u fokusu uglavnom rekreativna i radna putovanja;
- lokalna mreža biciklističkih ruta/prometnica, gdje su u fokusu uglavnom radna putovanja.

Mreža glavnih državnih biciklističkih ruta

Na temelju Pravilnika o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/2013, 114/2017) osnovnu mrežu biciklističkih ruta Republike Hrvatske čine 10 državnih glavnih biciklističkih ruta u kojima su integrirane četiri međunarodne, tj. europske biciklističke rute (EuroVelo 6, EuroVelo 8, EuroVelo 9 i EuroVelo 13). Nacionalna mreža biciklističkih ruta/prometnica u fokusu ima turistička putovanja. Ukupna duljina državnih glavnih biciklističkih ruta Republike Hrvatske iznosi oko 4.175 km, pri čemu duljina Eurovelo međunarodnih ruta po trasama državnih ruta iznosi oko 1.420 km (31%).

Mreža glavnih državnih biciklističkih ruta trasiranih u koridoru državnih cesta iznosi oko 25% ukupne duljine glavnih državnih biciklističkih ruta (1.018 km), u koridoru županijskih i lokalnih cesta trasirano je oko 50% ukupne duljine glavnih državnih biciklističkih ruta (2.097 km) te ostatak od 25% trasirano je u sklopu nerazvrstanih prometnica na području gradova (1.060 km).

Prema korištenoj metodologiji *Danube Cycle Plans, Assessment of cycling infrastructure and investment necessities for DanuVelo*, ukupni procijenjeni investicijski trošak ulaganja u cjelokupnu mrežu glavnih državnih biciklističkih ruta iznosi oko 113 mil. EUR. Procijenjeni investicijski trošak unapređenja i izgradnje glavnih državnih biciklističkih ruta u koridoru državnih cesta iznosi bi oko 90 mil. EUR, oko 11 mil. EUR u koridoru županijskih i lokanih cesta, te oko 12 mil. EUR u koridoru nerazvrstanih cesta. Najveći udio procijenjenih investicija odnosi se na izgradnju nove biciklističke infrastrukture u iznosi oko 100,5 mil. EUR, pri čemu je preostali dio unaprijeđenja postojeće biciklističke infrastrukture. S obzirom na pojedinačne rute, najveći dobiveni investicijski trošak unaprijeđenja biciklističke infrastrukture u iznosu oko 53 mil. EUR se odnosi na državnu rutu D4 (Jadranska ruta).

Mreža biciklističkih prometnica u koridoru županijskih i lokanih cesta

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture poslalo je službeni upit županijskim upravama za ceste (ŽUC) RH s ciljem dobivanja podataka o trenutnom stanju biciklističkih prometnica u nadležnosti ŽUC-eva, kao i planiranih aktivnosti izgradnje novih. Prema dostavljenim podacima, a zaključno s 2021. godinom, ukupna duljina izgrađenih biciklističkih prometnica (staza i traka) u koridoru županijskih i lokanih cesta iznosi oko 278 km.

Planirane aktivnosti izgradnje novih biciklističkih prometnica (staza i traka) za 11 županijskih uprava od 2023. do 2027. godine iznosi sveukupno oko 241 km, što je povećanje za oko 87 % u odnosu na 2021. godine.

Planirana financijska ulaganja procijenjena su na oko 26,8 mil. EUR ili oko 97.000,00 EUR/km. Od 20 županijskih uprava za ceste njih devet nije planiralo nikakva financijska sredstva za izgradnju nove biciklističke infrastrukture. Prosječna godišnja vrijednosti planiranih ulaganja u novu biciklističku infrastrukturu po stanovniku pojedine županije koji su dostavili podatke iznosi od 1,0 EUR po stanovniku za Zagrebačku županiju, pa do 12,4 EUR po stanovniku za Međimursku županiju (prosječna godišnja planirana ulaganja od 2023. do 2027. u mrežu biciklističkih prometnica u koridoru županijskih i lokanih cesta iznosi oko 3,5 EUR po stanovniku).

Mreža biciklističkih prometnica u koridoru državnih cesta

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture poslalo je službeni upit Hrvatskim cestama d.o.o. s ciljem dobivanja podataka o trenutnom stanju biciklističkih prometnica u nadležnosti Hrvatskih cesta d.o.o., kao i planiranih aktivnosti izgradnje novih. Prema dostavljenim podacima od strane Hrvatskih cesta d.o.o., a zaključno s 2021. godinom, ukupna duljina izgrađenih biciklističkih prometnica (staza i traka) u koridoru državnih cesta iznosila je oko 436 km. Cjelokupna mreža javnih cesta u Republici Hrvatskoj dostupna je putem WEB GIS portala Hrvatskih cesta d.o.o. Uspostavom javnog WEB GIS portala omogućen je transparentan i korisnički orijentiran prikaz cestovnih pravaca svih javnih cesta u RH, te jednostavan i brz pristup informacijama o svim javnim cestama u Republici Hrvatskoj. Međutim, nedostatak informacija o biciklističkoj infrastrukturi na WEB GIS portalu ukazuje na trenutačnu zapostavljenost biciklističke infrastrukture u odnosu na druge načine prometa.

Planirane aktivnosti izgradnje novih biciklističkih prometnica od 2023. do 2027. godine iznosi sveukupno oko 295 km, što je povećanje za oko 68 % u odnosu na 2021. godinu, pri čemu su planirana financijska ulaganja u iznosu oko 26,7 mil. EUR ili oko 91.000 EUR/km. Prosječna godišnja vrijednost planiranih ulaganja Hrvatskih cesta d.o.o. u mrežu biciklističkih prometnica po stanovniku RH iznosi oko 1,4 EUR.

Analizom postojećeg stanja mreže biciklističkih prometnica na razini RH ukazuju na pojačane aktivnosti unaprijeđena istih od strane upravitelja javnih cesta. Planirane aktivnosti izgradnje novih biciklističkih prometnica od strane županijskih uprava za ceste i Hrvatskih cesta d.o.o. od 2023. do 2027. godine iznosi sveukupno oko 536 km, što je povećanje za oko 75 % u odnosu na 2021. godinu (trenutačna duljina mreže biciklističkih prometnica u koridoru državnih te županijskih i lokanih cesta iznosi oko 714 km), pri čemu su planirana financijska ulaganja u iznosu oko 50,2 mil. EUR ili oko 94.000 EUR/km.

Tablica 3. *Skupni prikaz postojećih i planiranih (razdoblje od 2023. do 2027. godine) biciklističkih prometnica na državnoj i županijskoj razini*

	Mreža cesta (km)	Postojeća biciklistička mreža (km) u 2021.	Planirana biciklistička mreža (km) od 2023. do 2027.	Planirano ulaganje 2023.-2027. (EUR)	Ulaganje po kilometru biciklističkih prometnica
Županijske uprave za ceste (županijske i lokalne ceste)	18.303	278	241	23.436.061,00 EUR	97.092,00 EUR
Hrvatske ceste d.o.o. (državne ceste)	7.137	436	295	26.766.209,00 EUR	90.671,00 EUR
Ukupno	25.440	714	536	50.202.270,00 EUR	93.661,00 EUR

Mreža biciklističkih prometnica u većim gradovima

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture poslalo je službeni upit gradovima koji su županijska središta te gradovima s više od 20.000 stanovnika (sveukupno 29 gradova), s ciljem dobivanja podataka o trenutnom stanju mreže biciklističkih prometnica, planiranim ulaganjima u izgradnju novih do 2027. godine, modalnoj raspodjeli putovanja na njihovom području te izgrađenosti edukacijskih poligona za biciklistički promet. Prema dostavljenim podacima od jedinica lokalne samouprave RH (72% gradova dostavilo je tražene podatke, odnosno 21 od 29 gradova), a zaključno s 2021. godinom, ukupna je duljina izgrađenih biciklističkih prometnica (staza i traka) iznosila oko 849 km.

Planirane aktivnosti izgradnje novih biciklističkih prometnica od 2023. do 2027. godine iznose sveukupno oko 384 km, što je povećanje za oko 45% u odnosu na 2021. godinu, pri čemu su planirana financijska ulaganja u iznosu oko 37,3 mil. EUR ili oko 109.000 EUR/km.

Tablica 4. *Skupni prikaz postojeće i planirane (razdoblje od 2023. do 2027. godine) biciklističke infrastrukture na razini gradova (županijska središta i gradovi s najmanje 20.000 stanovnika)*

	Mreža cesta (km)	Postojeća biciklistička mreža (km) u 2021.	Planirana biciklistička mreža (km) do 2027.	Planirano ulaganje 2023.-2027. (EUR)	Ulaganje po kilometru biciklističkih prometnica
Gradovi (21/29 gradova)	n/a	849	342	37.252.988,00 EUR	108.836,00 EUR

Tražene podatke o modalnoj raspodjeli putovanja biciklom u gradovima imala su samo četiri grada od 21 (14%), pri čemu edukacijski poligon za biciklistički promet imaju samo tri grada (14%).

Na početku i na kraju svake vožnje biciklistu je potrebno osigurati prostor za odlaganje/parkiranje bicikla. Te su lokacije (početne i završne) ujedno i glavnim pokretačima biciklističkoga prometa, kao npr. škole, trgovački centri, željeznički i autobusni kolodvori, radna

mjesta, sportski objekti, kulturni objekti i sl. Parkirališne površine u većini gradova nisu opremljena kvalitetnim parkiralištima za bicikle, pri čemu ne zadovoljavaju sigurno vezanje bicikla za okvir, niti omogućavati parkiranje dovoljnog broja bicikala s obzirom na potrebu.

Parkirališne površine na većini kolodvora i stajališta javnog prijevoza putnika nisu opremljene posebnim sustavom zaštite i sigurnosti (kamere, nadstrešnica, rasvjeta i sl.). Parkirališta i spremišta za bicikle na željezničkim i autobusnim kolodvorima, potiču bicikliste da poduzimaju dulja putovanja s presjedanjima. U okviru izrade *Master plana* prometnog sustava Grada *Zagreba*, *Zagrebačke županije* i *Krapinsko – zagorske županije, 2020.* na željezničkim postajama/kolodvorima i autobusnim stajalištima područja obuhvata, prosječno 1 % putnika koriste bicikl za dolazak do/od stajališta (u Nizozemskoj oko 40% putnika u vlakovima/željezničkom prometu na stajalište dolazi biciklom, a njih 10% putovanje i nastavlja biciklom).

Izazovi

Postojeće stanje biciklističke infrastrukture ruralnom području odlikuje se nepovezanim mrežom biciklističkih prometnica, koja mjestimice ne zadovoljava minimalne prometno-tehničke kriterije za sigurno odvijanje biciklističkog prometa. Izgradnja cjelovite i funkcionalne mreže biciklističkih prometnica između pojedinih naselja, općina i gradova, usložnjava činjenica ako je neka biciklistička prometnica u koridoru različitih upravitelja javnih cesta.

Potencijal za unaprjeđenje postojećeg stanja je osiguranje koordinacije između više zainteresiranih dionika u procesu planiranja, izgradnje i održavanja, posebice jer su najskuplja ulaganja u novu biciklističku infrastrukturu koja zahtijevaju dugoročni sustavni razvoj. Potencijal unaprijeđenja izvještavanja o stanju mreže biciklističkih prometnica u koridoru državnih te županijskih i lokalnih cesta moguće je integrirati na postojeći WEB GIS sustav Hrvatskih cesta d.o.o..

Unutar pojedinih gradskih područja potrebno unaprijedit i izgraditi novu mrežu biciklističkih, kako bi se osigurala dostupnost atraktivnih odredišta biciklom. U urbanim središtima je potrebno unaprjeđivati integraciju sustava javnih bicikala u javni gradski prijevoz s ciljem rješavanja problema posljednjeg kilometra u javnom gradskom prijevozu putnika.

Terminali za javne bicikle bi trebali biti u sklopu terminala javnog prijevoza kako bi se mogla ostvariti multimodalnost. U cilju poticanja biciklizma kao najprihvatljivijih oblika prometovanja i postizanje najvišeg stupnja sigurnosti prometa, predlaže se izgradnja edukacijsko-zabavnih poligona za edukaciju djece i mladih u prometu.

2.4. Sigurnost biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj

Jedan od ključnih čimbenika o kojima ovisi prihvaćanje i korištenje bicikla je sigurnost na cesti. Čimbenici koji utječu na sigurnost biciklista u prometu na cestama su: ponašanje sudionika u prometu, infrastruktura i vozila. Pitanje subjektivne sigurnosti uvelike određuje

spremnost ljudi na korištenje bicikla. Osoba koja se osjeća nesigurno prilikom vožnje bicikla, rijetko će voziti bicikl.

Područje sigurnosti prometa na cestama (pod koji spada i biciklistički promet) je u manjoj mjeri u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (planiranje, projektiranje i upravljanje prometnom infrastrukturom te tehnička kontrola stanja prometne infrastrukture), pri čemu su druge aktivnosti u nadležnosti Ministarstva unutarnjih poslova (tehnička ispravnost vozila i bicikala, uvjeti prometovanja u prometu na cestama i kontrola poštivanja prometnih propisa te prikupljanje podataka o prometnim nesrećama).

Prometne su nesreće i nadalje ubojica broj jedan mladih ljudi u dobi između 10 i 25 godina u cijelom svijetu pa i u Hrvatskoj. Najviše su ugrožena djeca, mladi ljudi i druge najugroženije skupine - biciklisti, mopedisti, motociklisti i pješaci (MUP-Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2021.)

Prema podacima za razdoblje od 2016. do 2018. godine, prosječan broj poginulih biciklista u Republici Hrvatskoj na 1.000.000 stanovnika veći je za 28 % od prosjeka Europske unije. Pregledom lokacija nastanka prometnih nesreća u kojima smrtno stradavaju biciklisti te usporedbom s drugim državama u Europskoj uniji, Republika Hrvatska ima praktički najveću stopu stradavanja biciklista u urbanim sredinama (oko 80%). U približno 70% prometnih nesreća u kojima smrtno stradavaju biciklisti sudjelovala su osobni automobili i teretna motorna vozila što također spada u najviši vrh u odnosu na ostale države Europske unije (*European Transport Safety Council, »How safe is walking and cycling in Europe?«, ETSC, Brussels, 2020.*).

Prema statističkim podacima Ministarstva unutarnjih poslova u razdoblju od 2010. do 2019. godine, biciklisti sudjeluju u 13% teških prometnih nesreća (nesreće sa smrtno stradalima i teško ozlijeđenima) te u 5 % nesreća s poginulim osobama. U 62% teških prometnih nesreća s biciklistima, biciklisti su uzrok (8% od svih teških prometnih nesreća). Vozači bicikla činili su 11% od ukupnog broja poginulih vozača u prometnim nesrećama, pri čemu su vozači bicikla starosti 65 i više godina činili 38% od tog broja. Poginuli i teže ozlijeđeni vozači bicikla u prometnim nesrećama činili su 15% od ukupnog broja poginulih i teže ozlijeđenih vozača. Tijekom zadnjeg desetljeća (2010. – 2019.) zamjetne su značajne godišnje oscilacije u broju poginulih biciklista od 16 do 28, te nije vidljiv značajan trend pada broja poginulih biciklista.

Kao dio edukativnog program, Ministarstvo znanosti i obrazovanja u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova, Hrvatskim autoklubom (HAK) i agencijama nadležnim za odgoj i obrazovanje, od 2016. godine, provodi "Program osposobljavanja za upravljanje biciklom". Program je ponajprije namijenjen za osposobljavanje učenika V. razreda osnovne škole (iznimno se mogu uključiti učenici od VI. do VIII. razreda koji se nisu mogli priključiti istom u V. razredu).

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u školskoj godini 2019./2020., V. razrede osnovnih škola pohađalo je 40.187 učenika. Kada iste podatke usporedimo s podacima HAK-a o broju položenih ispita putem „Programa osposobljavanja za upravljanje biciklom“, njih 2.240, može se zaključiti kako je svega 6% učenika osposobljeno za sigurno upravljanje

biciklom u prometnom okruženju. U razdoblju od 2017. do 2019 godine u programu osposobljavanja za upravljanje biciklom sudjelovalo je više od 11.000 učenika, od kojih je uspješno položio 5.500 učenika što u prosjeku predstavlja 50% polaznika.

Mogućnost unaprjeđenja ovakvoga programa edukacije u školama može se postići uključivanjem više djelatnika škola u okviru svojih izvan nastavnih aktivnosti. Korist ovakvog programa nije samo za učenike koji u prometu sudjeluju kao biciklisti, već i za one koji u prometu sudjeluju kao pješaci, iz razloga što prolaskom kroz program upoznaju značenje i važnost prometne signalizacije, kao i pravilno i sigurno ponašanje u prometnom okruženju.

Izazov

Izgradnjom nove i modernizacijom postojeće biciklističke infrastrukture bez dodatnih mjera neće se ostvariti veći napredak u sigurnosti biciklista u prometu na cestama. Detektiranjem opasnih lokacija i dionica na kojima učestalo nastaju prometne nesreće s biciklistima s teškim i smrtnim posljedicama i sanacijom takvih dionica i lokacija može se utjecati na značajnije smanjivanje takve vrste prometnih nesreća.

Kako bi uporaba bicikala bila sigurnija i privlačnija, osim unaprjeđenja prometne infrastrukture, potrebno je jačati svijest drugih sudionika o sudjelovanju biciklista u prometu te pojačati promotivne i edukativne aktivnosti za sigurno sudjelovanje biciklista svih dobi u redovnom prometu pri svim vremenskim uvjetima.

Međusobnom suradnjom upravitelja cesta (koji su pod ingerencijom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture), nadležnih službi za sigurnost cestovnog prometa (Ministarstvo unutarnjih poslova) i jedinica lokalne samouprave može se:

- poboljšati zakonski okvir koji utječe na sigurnost biciklista,
- detektirati i sanacijom smanjivati broj opasnih lokacija i dionica za bicikliste,
- unaprijediti znanje i vještine vožnje svih skupina biciklista u prometu na cestama kroz provedbu promotivnih kampanji sigurne vožnje biciklom.

2.5. Planiranje biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj

Dosadašnja praksa financiranja projekata izgradnje biciklističke infrastrukture, temeljena je pretežito na sredstvima nacionalnog proračuna (državnog proračuna i proračuna jedinica lokalne samouprave), uz sve prisutnije financiranje putem bespovratnih sredstava Europske unije. Postojanje i pronalaženje dodatnih izvora financiranja i/ili sufinanciranja izgradnje i poboljšanja biciklističkoga prometa moguće je zajedničkom suradnjom glavnih i zainteresiranih dionika sustava.

Nastavkom suradnje kroz postojeću stručnu Radnu skupinu za pripremu i izradu nacrt Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine zajedno s koordinacijskim tijelom za razvoj cikloturizma Hrvatske moguće je ostvariti

pronalazak novih fondova i programa kojima će se moći osigurati dodatni izvori financiranja aktivnosti biciklističkoga prometa.

Na temelju navedenoga od 2023. do 2027. godine planirana je izgradnja nove mreže biciklističkih prometnica od strane Hrvatskih cesta d.o.o. i županijskih uprava za ceste te pojedinih gradova u duljini od približno 879 km s planiranim financijskim ulaganjima od oko 87,5 mil. EUR ili oko 100.000 EUR/km.

Međutim, s obzirom na javno dostupne podatke o troškovima izgradnje različitih dijelova biciklističke infrastrukture (biciklistička staza, biciklistička traka, zajednička površina za pješake i bicikliste, itd.) sa službenog portal javne nabave (EOJN) i službenih stranica pojedinih gradova i općina, prosječan trošak izgradnje kilometra izdvojene biciklističke infrastrukture iznosi prosječno oko 180.000 EUR/km. Naveden izračun je prosječan trošak izračunat temeljem podataka za 30 različitih projekata izgradnje biciklističke infrastrukture u osam županija (18 gradova i općina) tijekom zadnjih nekoliko godina.

Dodatno je financiranje predviđeno kroz Integrirani teritorijalni program 2021.-2027. (ITP 2021.-2027.) u ITU gradovima, gdje se planira ulaganje za izgradnju preko 160 kilometara biciklističke infrastrukture do kraja trajanja programa. Program Konkurentnost i kohezija 2021.-2027. (PKK 2021.-2027.) također predviđa izgradnju nove biciklističke infrastrukture (100 kilometara novoizgrađene biciklističke infrastrukture) na potpomognutim područjima i brdsko-planinskim područjima.

Definirane stavke i ulaganja u okviru Nacionalnog plana, koje su detaljnije opisane u priloženom Akcijskom planu od 2023. do 2025. godine, financirat će se i sufinancirati iz fondova Europske unije (Program Konkurentnost i kohezija 2021.-2027. i Integrirani teritorijalni program 2021.-2027. – ITP mehanizam), državnog proračuna (financijska sredstva Hrvatskih cesta i županijskih uprava za ceste, sredstava Ministarstva unutarnjih poslova te sredstava Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost) te samostalnih prihoda jedinica lokalne i regionalne samouprave (koji se definiraju za predstojeću godinu s okvirnim planom za sljedeće dvije godine te su podložni promjenama).

Predviđena financijska sredstva koja na upravljanje imaju Hrvatske ceste d.o.o. te svaka pojedina županijska uprava za ceste koristiti će se i za izgradnju te poboljšanje biciklističke infrastrukture sukladno potrebama i prioritetima. Analizom stanja utvrđena je problematika procesa planiranja, odnosno potreba za uspostavom sustavnog planiranja. Sustavnim planiranjem izbjeglo bi se ponavljanje infrastrukturnih radova na identičnim koridorima, time što bi se u sklopu većih radova, infrastrukturna rješenja planirala i izvodila zajednički, odnosno implementirala nova i obnavljala postojeća biciklistička infrastruktura. Ovakav pristup planiranju umanjio bi financijska ulaganja, kako u izgradnju i obnovu biciklističke infrastrukture, tako i drugih infrastrukturnih projekata koji se izvode paralelno.

Temelj preporuke je u definiranju minimalnog ulaganja za prvu godinu u visini od 2% ukupnih financijskih sredstava, uz rast od pola postotnog boda na godišnjoj razini. U posljednjoj godini Nacionalnog plana to predstavlja udio od minimalno 4% sredstava koji se direktno ulažu u biciklističku infrastrukturu po svakoj pojedinoj županijskoj upravi za ceste

te godišnjem planu izgradnje Hrvatskih cesta d.o.o. Kako bi ovaj segment ulaganja mogao na godišnjoj razini pratiti, potrebno je definirati zasebnu stavku u financijskim izvještajima.

Predlaže se da određena raspoloživa sredstva u okviru Ministarstva mora prometa i infrastrukture budu usmjerena financiranjem onih županijskih uprava za ceste koja raspolažu manjim prihodima i ispodprosječnom izgrađenosti biciklističke infrastrukture. Korisnike financiranja potrebno je obvezati na izradu godišnjeg izvješća i plana poslovanja, vezanih uz dostavu pokazatelja razvoja biciklističke infrastrukture.

Izazov

Analizom postojećeg stanja planiranja biciklističkog prometa utvrdili su se sljedeći izazovi kroz koje je moguće ubrzati i poboljšati razvoj biciklističkog prometa do 2027. godine:

- definirati nacionalne smjernice za razvoj biciklističkog prometa na regionalnoj i lokalnoj razini,
- utvrditi popis ključnih projekata („*light house*“ projekti) na nacionalnoj razini poput: prenamjena željezničke pruge u biciklističke prometnice Banova Jaruga – Garešnica – Bjelovar, *Greenway* – državna biciklistička ruta br. 2, Izgradnja i poboljšavanje biciklističkih prometnica na Eurovelo rutama kroz Republiku Hrvatsku (Meditranska ruta br. 8 i Dravska ruta br. 6) i prenamjena željezničke pruge u biciklističke prometnice Sisak – Petrinja – Karlovac,
- ne postojanje osiguranih nacionalnih sredstava i sredstava dostupnih kroz različite fondove Europske unije.

Pristupom krovnog planiranja te sinergijom više sektora omogućiti će kvalitetniju provedbu projekata, a samim time i boljim upravljanjem resursima te većim krajnjim učinkom istih. Također, uočeno je kako su trenutna ulaganja sredstava u razvoj biciklističkog prometa nedostatna te postoji potreba za davanjem većeg značaja upravo ovom modalitetu, kao jednom od ključnih nositelja održivog razvoja. Inicijalni korak bi bio u definiranju metodologije za prikupljanje baze podataka o izgrađenoj i planiranoj infrastrukturi, pri čemu bi zatim uslijedila i obveza minimalnog ulaganja u biciklistički promet od strane svih ključnih aktera za njenu provedbu.

2.6. SWOT analiza

SWOT analiza temelji se na prikupljenim i obrađenim podacima o biciklističkom prometu na području Republike Hrvatske, kao i rezultatima provedene BYPAD (*Bicycle Policy Audit*) radionice sa svim ključnim dionicima u području razvoja biciklističkog prometa.

U tablici 5 prikazana je SWOT analiza stanja biciklističkoga prometa na području Republike Hrvatske kroz glavne snage, slabosti, prilike i prijetnje.

Tablica 5. Postojeća analiza snaga, slabosti, prilika i prijetnja (SWOT) biciklističkoga prometa na području Republike Hrvatske

SNAGE	SLABOSTI
<p>1. Uspostavljena horizontalna i vertikalna koordinacija u provedbi prethodnih nacionalnih strateških dokumenata usmjerenih prema razvoju biciklističkog prometa u narednom razdoblju.</p> <p>2. Postojanje temeljnog zakonskog okvira kojim se osigurava strateško upravljanje biciklističkim prometom na državnoj razini.</p> <p>3. Povoljni klimatski uvjeti za cjelogodišnje korištenje bicikala.</p> <p>4. Kvalitetna povezanost mreže prometnog sustava Republike Hrvatske.</p>	<p>1. Nedostatak pouzdanih ulaznih statističkih podataka i praćenja razvoja.</p> <p>2. Regionalna nejednakost dostupnosti usluga.</p> <p>3. Nedovoljna financijska sredstva.</p> <p>4. Nedostatna sinergija (kohezija) u planiranju i provedbi mjera i aktivnosti svih ključnih dionika.</p> <p>5. Loša ili nepostojeća biciklistička infrastruktura.</p> <p>6. Slaba pokrivenost te rascjepkanost i nepovezanost pojedinih biciklističkih ruta.</p> <p>7. Nepostojanje dijelova biciklističke infrastrukture (servisi, parkirališta za bicikle, sustavi za iznajmljivanje bicikala).</p> <p>8. Neprilagođenost drugih prijevoznih sredstava potrebama biciklista i cikloturista.</p>
PRILIKE	PRIJETNJE
<p>1. Uspostavljanje kvalitetnijeg partnerstva s akademskom zajednicom, udrugama biciklista i ostalim dionicima sustava.</p> <p>2. Politike EU koje stavljaju naglasak na promoviranje većeg korištenja održivih oblika prometovanja s nultom stopom emisija štetnih plinova.</p> <p>3. Planovima održive mobilnosti (SUMP-ova) u gradova i urbanim aglomeracijama poticati će se veće korištenje bicikala u svakodnevnim putovanjima te integracija lokalne biciklističke mreže u državne biciklističke rute.</p>	<p>1. Neinformiranost, nezainteresiranost i nedovoljna osviještenost zajednice o mogućnostima i kvaliteti biciklističkog prometa za društvo u cjelini.</p> <p>2. Nedovoljna osviještenost građana o važnosti osobne odgovornosti za vlastito zdravlje.</p> <p>3. Nastanak nepredviđenih posebnih okolnosti koje ugrožavaju život i zdravlje građana (potresi, epidemije i sl.).</p> <p>4. Nedostatak sustavnog i kontinuiranog financiranja planova, projekata i programa poboljšanja biciklističkog prometa na državnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.</p>

<p>4. Mogućnosti korištenja dostupnih sredstava iz raspoloživih EU izvora te nacionalnih izvora u novom programskom razdoblju.</p> <p>5. Povećanje potražnje za cikloturističkom ponudom temeljem razvojnih aktivnosti kao i općih turističkih trendova u sektoru turizma.</p> <p>6. Mogućnost povezivanja s europskom biciklističkom mrežom.</p> <p>7. Povećana svijest stanovništva o potrebi redovne rekreacije.</p> <p>8. Diverzifikacija turističke ponude cikloturizmom.</p> <p>9. Utjecaj povoljnih geografskih lokacija na mogućnost korištenja bicikla kao primarnog načina putovanja.</p> <p>10. Nužnost smanjenja potrošnje energije (fosilnih goriva) i emisija stakleničkih plinova, odnosno smanjenje onečišćenje zraka te također buke.</p> <p>11. Nužnost smanjenje prometnih zagušenja, pogotovo u vršnim satima tijekom radnih dana.</p> <p>12. Smanjenje broja dana na bolovanju i povećanje produktivnosti zaposlenika i povećanje razine opće tjelesne aktivnosti i zdravlja građana.</p>	<p>5. Nezainteresiranost turističkih ponuđača za uključivanje biciklizma u ponudu.</p>
--	--

Iz analize snaga, slabosti, prilika i prijetnja biciklističkog prometa na području Republike Hrvatske definirana su dva posebna cilja kao ključ za razvoj postojećeg stanja biciklističkog prometa. Prvi cilj odnosi se na povećanje korištenja bicikla pri svakodnevnim putovanjima, dok se drugi posebni cilj odnosi na povećanje sigurnosti biciklista u prometu. Detaljna razrada ciljeva te pripadajućih mjera i indikativnog financijskog okvira za provedbu istih, definirana je u poglavlju strateškog okvira Nacionalnog plana, kao i pripadajućem Akcijskom planu.

3. STRATEŠKI OKVIR

3.1. Srednjoročna vizija razvoja

Vizija Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine glasi: **Biciklistički prometni sustav Republike Hrvatske do 2027. godine postat će kvalitetniji i održiviji, utemeljen na integriranom i uključivom planiranju i kvalitetnoj infrastrukturi čineći aktivnu mobilnost sigurnom i privlačnom, a Republika Hrvatska postati će pristupačnije, zdravije i poželjnije mjesto za život.**

Nacionalnom razvojnom strategijom ističe se da je za postizanje ciljeva važno u fokus staviti čovjeka, a njezina vizija glasi: Hrvatska je u 2030. godini konkurentna, inovativna i sigurna zemlja prepoznatljivoga identiteta i kulture, zemlja očuvanih resursa, kvalitetnih životnih uvjeta i jednakih prilika za sve. U skladu s istom ovaj je razvojni Nacionalni plan usmjeren k postizanju vizije Hrvatske kao države u kojoj sve osobe, bez obzira na dob, mogućnosti, financijske prihode i mjesto stanovanja, imaju osiguranu kvalitetnu biciklističku infrastrukturu, razinu sigurnosti, upravljanje sustavom i kontrolne mehanizme poštivanja njihovih prava za svakodnevnu mogućnost vožnje biciklom bez obzira na vremenske prilike, duljinu putovanja, svrhu putovanja ili važnost putovanja.

Ostvarenje vizije razvoja Nacionalnog plana pridonijeti će postizanju strateškog cilja **10. Održiva mobilnost** Nacionalne razvojne strategije, u prioritetnom području javnih politika **Uspostava novih prometnih procesa u svim vidovima prometa i autonomnih sustava za mobilnost.**

3.2. Srednjoročne razvojne potrebe i razvojni potencijali biciklističkog sustava

Temeljem provedene analize stanja, uz uvažavanje relevantnih ciljeva u hijerarhijski nadređenim aktima strateškog planiranja, definirane su srednjoročne razvojne potrebe i potencijali razvoja biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj do 2027. godine, kao što je prikazano u slijedećoj tablici.

REDNI BROJ	SREDNJOROČNE RAZVOJNE POTREBE I POTENCIJALI
1.	Modernizacija postojeće i izgradnja nove biciklističke infrastrukture
2.	Povećanje sigurnosti biciklista u prometu na cestama

U nastavku slijedi kratki opis navedenih srednjoročnih razvojnih potreba i potencijala u skladu s Analizom stanja biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj.

Modernizacija postojeće i izgradnja nove biciklističke infrastrukture

Postojeća infrastruktura za biciklistički promet je nedovoljno razvijena. U cilju poboljšanja kvalitete usluge biciklističkog prometa potrebno je intenzivnije, ekonomičnije ulaganje u

modernizaciju postojećih i izgradnju nove biciklističke infrastrukture, radi povećanja sigurnosti biciklističkog prometa, cjelovitosti biciklističke mreže, izravnosti i atraktivnosti putovanja. Modernizacijom biciklističke infrastrukture utjecat će na povećanje broja biciklista u naćinskoj raspodjeli putovanja kao održivog načina putovanja. Sustavnim ulaganjem u cjelovitu mrežu biciklističkih prometnica, doprinosi se jaćanju kvalitete i učinkovitosti biciklističkih ruta ne samo u urbanim, nego i u ruralnim područjima.

Posebnu pozornost treba posvetiti manjim gradovima i općinama koji moraju nadoknaditi zaostatak u uspostavljanju sigurne i prikladne biciklističke infrastrukture koja može zadovoljiti prometnu potražnju. Sustavima javnih bicikala omogućava se daljnji rast korisnika bicikala u svakodnevnim putovanjima.

Kako raste broj biciklista bit će sve veća i potražnja za parkiralištima za bicikle. Kako bi se zadovoljio ovaj zahtjev potrebno je osigurati kvalitetna parkirališta za bicikle na stajalištima javnog prijevoza, u gradskim središtima, na radni mjestima i kod javnih tijela. Kako bicikli postaju financijski nedostupniji određenim dijelovima stanovništva (npr. e-bicikli), vjerojatno će postojati sve stroži zahtjevi koji se moraju ispuniti za sprječavanje krađe.

Osiguravanje financijskih sredstava izgradnje nove biciklističke infrastrukture predstavlja temelj koji omogućava daljnji razvoj i atraktivnost korištenja bicikala. Financijska sredstva potrebno je osiguravati iz što više izvora (međunarodnih, nacionalnih, regionalnih i lokalnih) kako bi se biciklistička infrastruktura mogla izgraditi. Potencijal povećanja financijskih sredstava ostvariv je putem izvora koji će biti definirani kroz različite fondove Europske unije u narednom programskom razdoblju od 2021. do 2027. godine, nacionalne dostupne fondove i programe razlićitih ministarstva, vlastita sredstva upravitelja cesta na nacionalnoj i regionalnoj razini te jedinica lokalnih samouprava.

Povećanje sigurnosti biciklista u prometu na cestama

U cilju povećanja sigurnosti biciklista u prometu na cestama u srednjoroćnom razdoblju potrebno je provesti niz usuglašanih aktivnosti između više dionika u sustavu sigurnosti prometa na cestama. Aktivnosti su usmjerene na smanjivanje broja teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti te smanjivanje broja prometnih nesreća s poginulim biciklistima za 50 % do 2030. godine. Aktivnosti se sastoje od usklađivanja zakonskog okvira koji definiraju segmente biciklističkog prometa, detektiranje opasnih mjesta i dionica za bicikliste te sanacija istih i provedba promotivnih projekata s ciljem poboljšanja znanja i vještina svih sudionika u prometu, posebice biciklista. Potencijal povećanja sigurnosti prilikom vožnje biciklom u prometu na cestama vidljiv je u međunarodnim i nacionalnim strateškim dokumentima koji definiraju sigurnost promet na cestama te postojećim politikama razvijenih država članica Europske unije iz kojih se mogu implementirati smjernice i kvalitetne politike s obzirom na relativno mali udjel korištenja bicikla u Republici Hrvatskoj te se može spriječiti nastanak i teške posljedice prometnih nesreća s biciklistima.

3.3. Opis prioriteta javne politike u srednjoročnom razdoblju

U nastavku su navedena srednjoročna prioritetna područja u skladu sa zaključcima analize srednjoročnih razvojnih potreba i razvojnih potencijala. Prioriteti politike su utvrđeni temeljem analize stanja biciklističkog prometa te provedenih konzultacija s dionicima, a doprinijet će ispunjenju utvrđenih srednjoročnih razvojnih potreba i iskorištavanju razvojnih potencijala biciklističkog prometa na području Republike Hrvatske zaključno sa 2027. godinom.

SREDNJOROČNE RAZVOJNE POTREBE I POTENCIJALI	PRIORITETI ZA PROVEDBU
Modernizacija postojeće i izgradnja nove biciklističke infrastrukture	Izgradnja i obnova biciklističke infrastrukture
	Osiguravanje ulaganja u izgradnju i obnovu biciklističke infrastrukture
Povećanje sigurnosti biciklista u prometu na cestama	Izmjena (unaprjeđenje) zakonodavnog okvira
	Provedba nacionalnih medijskih kampanja za siguran promet biciklima

U nastavku slijedi opis svakog od srednjoročnih prioritetnih područja biciklističkog prometa Republike Hrvatske.

Izgradnja i obnova biciklističke infrastrukture

U okviru ovog prioriteta javne politike planira se izgradnja novih i obnova postojećih biciklističkih prometnica na svim koridorima upravitelja cesta (državne, županijske, lokalne i nerazvrstane ceste). Kako bi se postigla zadovoljavajuća kvaliteta biciklističke infrastrukture, potrebno je provesti aktivnosti sukladno prometnim elaboratima koji će za cilj imati osiguravanje kvalitete i atraktivnosti infrastrukture, čime će se privući značajniji broj novih biciklista. Izgradnja i obnova biciklističke infrastrukture mora se sastojati od aktivnosti vezane za biciklističke prometnice, parkirališta za bicikle te popratne sadržaje koji dodatno povećavaju atraktivnost, koherentnost i osjećaj sigurnosti kod vožnje biciklom.

Daljnjim razvojem sustava javnih bicikala kroz uvođenje sustava u jedinice lokalnih samouprava koje dosad nisu implementirale takav sustav i moderniziranjem postojećih sustava javnih bicikala povećanjem broja stanica i javnih bicikala omogućiti će se većem broju građana i turista korištenje bicikala.

Promociju održivih oblika prometovanja potrebno je provoditi kako bi se građani koji su tradicionalno vezani za korištenje osobnog automobila upoznali sa prednostima koje održivi oblici prometovanja (pješačenje i bicikliranje) pružaju, kako za svakog građana, tako i za cjelokupno društvo i njegov razvoj. Takve aktivnosti treba provoditi kontinuirano tijekom godina kako bi se kod ljudi promijenio način razmišljanja o održivoj mobilnosti te pobudila svijest o važnosti smanjenja negativnog utjecaja prometa na okoliš, prostor i zdravlje. Kampanje promicanja vožnje biciklom namijenjene su povećanju udjela biciklista u

svakodnevnim putovanjima. Ove kampanje mogu se ciljano prezentirati prema pojedinim skupina i grupirati na promociju vožnje:

- biciklom na posao,
- biciklom u školu,
- rekreativne vožnje biciklom.

Osiguravanje ulaganja u izgradnju i obnovu biciklističke infrastrukture

Ulaganja u izgradnju i obnovu biciklističke infrastrukture potrebno je definirati kroz prihvaćene programe Europske unije za Republiku Hrvatsku: Program Konkurentnost i kohezija 2021.-2027. (PKK 2021.-2027.) i Integrirani teritorijalni program 2021.-2027. (ITP 2021.-2027.) za čiju provedbu je nadležno Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije. Nacionalna sredstva definirana su kroz vlastita sredstva Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva unutarnjih poslova, Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost te Hrvatskih cesta d.o.o. koji je nacionalni upravitelj cesta. Sredstva je potrebno distribuirati prema kriterijima koji će uloženo povratiti višestruko u smislu osjetnijeg povećanja korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima bez obzira na socio-ekonomske karakteristike biciklista, vremenske uvjete ili neke druge vanjske čimbenike. Regionalna sredstva definirana su kroz županijske uprave za ceste, dok su lokalna sredstva definira kroz proračune jedinica lokalne samouprave.

Izmjena (unaprjeđenje) zakonodavnog okvira

U okviru ovog prioriteta za provedbu Nacionalnog plana, ojačat će se i unaprijediti legislativni okvir koji se tiče biciklističkog prometa prvenstveno sa aspekta povećanja njihove sigurnosti (prednost prolaska, tehnička ispravnost bicikala, osvjetljenost biciklističkih prijelaza, semaforizacija i dr.).

Kontinuiranjem prikupljanjem podataka na godišnjoj razini i detekcijom opasnih lokacija dionica primjenom važeće Metodologije za identifikaciju opasnih mjesta u cestovnoj prometnoj mreži izdane od strane Hrvatskih cesta d.o.o. i osiguravanjem većeg udjela financiranja (do najviše 70 %) omogućit će se jedinicama lokalne samouprave da uklone takve lokacije i smanje broj teških prometnih nesreća s biciklistima.

Provedba nacionalnih medijskih kampanja za siguran promet biciklima

Provedbom promotivnih aktivnosti koje se sastoje od medijskih kampanja, istraživanja stavova i najčešćih nepoštivanja prometnih propisa, organiziranja različitih oblika edukacija (okrugli stolovi, seminari, edukacije u osnovnim i srednjim školama, sigurna vožnja biciklom i sl.), suradnje sa autoškolama i znanstveno-istraživačkim institucijama koje će biti usmjerene prvenstveno prema vozačima bicikala i motornih vozila, omogućiti će se značajno povećanje sigurne vožnje biciklom te uvažanja biciklista od strane vozača motornih vozila.

Kampanje sigurnog upravljanja biciklom namijenjene su povećanju fizičke sigurnosti biciklista i drugih sudionika te sprečavanju prometnih nesreća u kojima stradavaju biciklisti. Kampanje trebaju biti usmjerene ka ciljnim skupinama stanovništva ili postizanja ciljanih promjena u ponašanju, primjerice korištenje svjetala na biciklu. Kampanje sigurnog biciklizma mogu biti raznolike i baviti se sljedećim problemima:

- sposobnost sigurne vožnje;
- vidljivost biciklista drugim sudionicima u prometu;
- tehnička ispravnost bicikla.

3.4. Popis posebnih ciljeva s opisom i pripadajućim pokazateljima ishoda

Nacionalni plan je usmjeren na područja, odnosno posebne ciljeve u kojima je potrebno učiniti značajne pomake do 2027. godine, sukladno analizi stanja. Posebni ciljevi su:

- povećanje korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima;
- povećanje sigurnosti biciklista u prometu.

U nastavku se nalazi opis svakog posebnog cilja i srednjoročni prioriteti unutar posebnih ciljeva, te pokazatelji ishoda pomoću kojih će se mjeriti uspješnost u provedbi. Mjere koje su definirane za postizanje posebnih ciljeva nalaze se u kratkoročnom provedbenom dokumentu, Akcijskom planu koji se nalazi se u prilogu Nacionalnog plana.

Posebni cilj 1. – Povećanje korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima

Korištenje bicikla pri svakodnevnim putovanjima predstavlja učinkovit, održiv i zdrav način prijevoza. Svakodnevne migracije ljudi na kratkim udaljenostima zauzimaju značajan udio u ukupnim dnevnim putovanjima, posebno u urbanim sredinama. Ova su putovanja većim dijelom koncentrirana u dva kritična perioda tijekom radnih dana (vršni sati dolaska i odlaska s posla ili s obrazovanja).

Javna politika u području povećanja korištenja bicikla u svakodnevnim putovanjima vidljiva je kroz strateški cilj 10. Održiva mobilnost NRS 2030. gdje se u sklopu prioritetnog područja „Uspostava novih prometnih procesa u svim vidovima prometa i autonomnih sustava za mobilnost,“ planira ulaganje u biciklističke zone u gradovima te promicanje prijevoza s nultom emisijom onečišćujućih tvari. Nacionalni plan ovim ciljem u potpunosti uvažava taj stav te dodatno definiranim mjerama osigurava postizanje navedenoga.

Za dugoročni je prometni razvoj važno učvrstiti sliku bicikla kao legitimnog i ravnopravnog odabira načina putovanja. Povećanjem broja osoba koje za svakodnevna putovanja koriste bicikl ostvarila bi se višestruka korist:

- smanjenje prometnih zagušenja, posebno u vršnim satima tijekom radnih dana;
- smanjenje potrošnje energije (fosilnih goriva) i emisija stakleničkih plinova, odnosno smanjenje onečišćenja zraka;
- smanjenje buke;
- smanjenje broja dana bolovanja i povećanje produktivnosti zaposlenika;
- povećanje razine opće tjelesne aktivnosti građana.

Za obavljanje svakodnevnih putovanja na udaljenostima do sedam kilometara bicikl je optimalan, jeftin i najjednostavniji način putovanja, jer pruža mogućnost brzog i izravnog putovanja od izvorišta do željenoga odredišta, posebno u ravničarskim predjelima. Na većim

udaljenostima multimodalna putovanja koja uključuju korištenje bicikla skraćuju ukupno vrijeme putovanja.

Uspostava sustava javnih osobnih i teretnih bicikala omogućit će se većem broju stanovnika svakodnevno korištenje bicikla za osobne i poslovne svrhe. Također, sustav javnih bicikala služi kao nadopuna usluzi javnog prijevoza putnika, dok teretni bicikli doprinose smanjenju potrebe za obavljanjem prijevoza tereta u urbanim središtima motoriziranim oblicima te time direktno utječu na smanjenje emitiranja negativnih utjecaja na okoliš.

Povećanje izgrađenih kilometara javne biciklističke infrastrukture omogućiti će povećati atraktivnost biciklizma te mogućnost korištenja većem broju stanovnika za svakodnevne aktivnosti. Nova biciklistička infrastruktura predstavlja preduvjet razvoju biciklističkoga prometa, što je potrebno osigurati provedbom ovoga cilja na učinkovit način, značajnim ulaganjima, ali i kvalitetnom izvedbom koja će omogućavati vožnju biciklom na atraktivan i poželjan način.

Promotivne aktivnosti za svakodnevno korištenje bicikala uz poticanje većeg korištenja bicikala u svakodnevnim aktivnostima svih generacija stanovništva približiti će biciklizam svim dijelovima društva bez obzira na socio-ekonomski status, vremenske uvjete, lokaciju i dr., te dodatno omogućiti povećanje broja svakodnevnih putovanja biciklom.

Razvojni smjer 3. Zelena i digitalna tranzicija		
Strateški cilj SC 10. Održiva mobilnost		
Pokazatelj učinka: Indeks globalne konkurentnosti (GCI), komponenta infrastruktura	Početna vrijednost: 32. mjesto	Ciljana vrijednost 2030.: < 28. mjesto
Posebni cilj 1. Povećanje korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima		
<p>Doprinos provedbi povezanoga cilja iz hijerarhijski nadređenih akata strateškoga planiranja:</p> <p>Posebni cilj PC 1. Povećanje korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima, utvrđen je kroz Strateški cilja SC 10. Održiva mobilnost, NRS-a 2030., kojim je planirano da Hrvatska postane predvodnica u zelenom gospodarstvu i uvođenju čistih, jeftinijih i zdravijih oblika prijevoza uz promicanje sigurne i održive prometne politike, te će posebni cilj pridonijeti ostvarenju strateškog cilja SC 10.</p> <p>Obzirom da promet cestovnim motornim vozilima za svoje odvijanje zahtijeva značajne površine u ionako zagušenim urbanim područjima te emisijama ispušnih plinova negativno utječe na klimu i pogoršava klimatske promjene, bicikl kao prijevozno sredstvo</p>		

predstavlja iznimno povoljnu i kvalitetnu alternativu. Osim za kretanje, promet biciklima zahtijeva i mnogo manje površine za parkiranje u odnosu na parkiranje motornih vozila.

Provedbom mjera u okviru ovog posebnog cilja unaprijediti će se dostupnost i kvaliteta usluga biciklističkog prometa uvođenjem novih sustava javnih bicikala te unaprijediti postojeći sustavi uvođenjem većeg broja stanica i povećanjem ponude javnih bicikala. Sustavi javnih bicikla, osim što mogu djelovati samostalno, imaju za cilj pružanje usluga koje nadopunjuju usluge javnog prijevoza te potencijalno nude i priliku za integraciju tih dviju usluga. Dodatno, poticati će se uvođenje teretnih bicikala čime će se doprinijeti smanjenju potrebe za dostavom tereta u urbanim središtima motoriziranim oblicima prometovanja te time reducirati negativan utjecaj na okoliš.

Izgradnjom nove i obnovom postojeće javne biciklističke infrastrukture Republika Hrvatska dobiti će kvalitetnu podlogu za razvoj i poticanje biciklističkog prometa te pridonijeti sigurnoj i atraktivnoj usluzi za sve skupine korisnika, što je ujedno i osnovni preduvjet mnogih korisnika prilikom donošenja odluke o odabiru bicikla kao sredstva za obavljanje svakodnevnih putovanja. Izgradnja nove i obnova postojeće javne biciklističke infrastrukture uključuje: biciklističke prometnice u urbanim sredinama te koridorima državnih cesta, stajališta za sustave javnih i teretnih bicikala, izgradnja parkirališta za bicikle (s punjačima za električne bicikle), ugradnja spremišta za bicikle u vozila javnog prijevoza putnika (vlak, tramvaj, autobus) i ostala prateća infrastruktura (odmarališta, servisne pumpe i druge sadržaje).

Provedbom nacionalne kampanje za poticanje korištenja bicikala, doprinijeti će se svijesti građana o višestrukim koristima biciklističkog prometa za društvo, poslodavaca u poticanju zaposlenika za korištenjem bicikla u obavljanju putovanja dolaska i odlaska sa posla, te doprinijeti stvaranju budućih generacija koje će kretanju i putovanjima u prometu pristupati na održiv, zdrav i prihvatljiv način.

Provedbom mjera poticanja većeg korištenja bicikala, usmjerenih na upravitelje prometne infrastrukture i nadležna državna tijela i institucije omogućiti će se povećanje korištenje bicikla za svakodnevna putovanja u Republici Hrvatskoj.

Posebni cilj 1. Povećanje korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima pridonijet će se ostvarenju općega cilja CO1 – Preraspodjela putničkog prometa u korist javnog prijevoza (JP) te drugih oblika prijevoza (tim oblicima pripada i **biciklistički promet**). s nultom emisijom stakleničkih plinova utvrđenoga Strategijom prometnoga razvoja 2017. – 2030.

Mjere za provedbu posebnoga cilja:

1. uspostava sustava javnih osobnih i teretnih bicikala
2. izgradnja javne biciklističke infrastrukture
3. provedba nacionalne kampanje korištenje bicikala

Planirani rok provedbe mjera: kraj 2027. godine

Doprinos ciljevima/potciljevima Programa Ujedinjenih naroda za održivi razvoj do 2030. (UN Program 2030):

Provedbom posebnoga cilja 1 doprinijeti će se postizanju cilja 11. SDG-a: *Učiniti gradove i naselja uključivim, sigurnim, prilagodljivim i održivim*, odnosno podcilja: *Do kraja 2030. omogućiti pristup sigurnim, jeftinim, pristupačnim i održivim transportnim sustavima za sve unaprjeđujući sigurnost u prometu, ponajprije proširivanjem obujma javnoga prijevoza uz obraćanje posebne pozornosti na potrebe onih koji su ranjivi – žena, djece, osoba s invaliditetom i starijih*. Izgradnjom nove i unaprjeđenjem postojeće javne biciklističke infrastrukture povećati će se pristupačnost sigurnijeg i održivijeg vida prometa od klasičnog motoriziranog prijevoza, što će u srednjoročnom razdoblju, osim koristi za okoliš, doprinijeti i boljoj kvaliteti života stanovništva u urbanim naseljima te doprinijeti većoj sigurnosti, prilagodljivosti i održivosti gradova i gospodarstva na području Hrvatske, odnosno doprinijeti će postizanju 11. Cilja održivog razvoja, UN-ovog Programa za održivi razvoj do 2030. godine.

Pokazatelj ishoda: OI.02.11.76 Prosječna ulaganja u biciklistički promet po stanovniku godišnje (eura po stanovniku)	Početa vrijednost 2022.: 3,20 EUR po stanovniku*	Ciljana vrijednost 2027.: 8,87 EUR po stanovniku
Pokazatelj ishoda: OI.02.11.77 Ukupna duljina javnih biciklističkih prometnica (staza i traka)	Početa vrijednost 2022.: 1.400 km*	Ciljana vrijednost 2027.: 2.057,88 km
Pokazatelj ishoda: OI.02.11.75 Ukupan broj uspostavljenih sustava javnih bicikala u Republici Hrvatskoj	Početa vrijednost 2022.: 36*	Ciljana vrijednost 2027.: 51

**Posljednji dostupni službeni podaci Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.*

Posebni cilj 2. – Povećanje sigurnosti i biciklista u prometu

Dostupni podatci od strane službe za sigurnost cestovnog prometa Ministarstva unutarnjih poslova pokazuju kako brojka stradalih biciklista ne prati trend stradavanja vozača i putnika u motornim vozilima. Relativni statistički pokazatelji ukazuju na to kako trend smanjenja stradavanja biciklista u prometu manje opada nego, primjerice, trend smanjenja stradavanja vozača putnika i suvozača u motornim vozilima.

Promoviranjem aktivnih oblika prometovanja, u koje se ubraja i vožnja biciklom, povećava se broj biciklista u svakodnevnim putovanjima, što bez kvalitetnoga istraživanja, prilagodbe

infrastrukture i upravljanja prometnim tokovima može imati negativan utjecaj na sigurnost prometa.

Nedovoljno znanje, iskustvo, vještina i neopreznost uz istu razinu sposobnosti vozača motornih vozila mogu dovesti do vrlo teških prometnih nesreća s velikom vjerojatnošću smrtnoga stradavanja biciklista (neovisno o uzroku prometne nesreće).

Dodatan je problem u takvim nesrećama velik broj ozlijeđenih osoba. Većina prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti prometne su nesreće s ozlijeđenim osobama (u pravilu su to biciklisti).

Analiza dostupnih podataka te postojeća dokumentacija pokazala je ključna područja djelovanja prema kojima se mora usmjeriti:

- vozač bicikla,
- vozač motornoga vozila,
- stanje prometne infrastrukture,
- podatci.

Cilj javnih politika u području sigurnosti biciklista na nacionalnoj razini vrlo je egzaktan – potrebno je smanjiti broj teško ozlijeđenih biciklista u prometnim nesrećama do 2030. godine za 50 %. U skladu s time, Nacionalnim planom je utvrđen ovaj cilj kojim se izravno doprinosi povećanju sigurnosti biciklista u prometu te osigurava dostizanje navedenog cilja provedbe javnih politika.

Povećanjem broja promotivnih aktivnosti, edukacija, polaganja biciklističkoga ispita te stalnih medijskih kampanja za sigurno bicikliranje može se doprijeti do većine vozača bicikala. Isti pristup prema vozačima motornih vozila uz učestale preventivne aktivnosti kontrole poštivanja zakonskih odredaba može djelovati na isti način. Također, potrebna je aktivnost u okviru edukacije autoškola naglašavanjem činjenice da je biciklist ravnopravan sudionik u prometu.

Usklađivanjem i nadopunom legislative primjerima dobre prakse uz kreiranje sigurnosti planiranjem mogu se ukloniti sve za bicikliste potencijalno opasne lokacije ili dionice. Segment subjektivnog osjećaja sigurnosti kod biciklista svih dobnih skupina, često predstavlja značajniji utjecaj na odlučivanje za korištenja upravo tog načina putovanja u svakodnevnim aktivnostima, nego sama izgradnja biciklističke infrastrukture.

Tablica 6. *Popis posebnih ciljeva Nacionalnoga plana za provedbu relevantnih strateških ciljeva Nacionalne razvojne strategije Republike Hrvatske do 2030. godine*

Razvojni smjer 3. Zelena i digitalna tranzicija

Strateški cilj SC 10. Održiva mobilnost

<p style="text-align: center;">Indeks globalne konkurentnosti (GCI), komponenta infrastruktura</p>	<p style="text-align: center;">Početna vrijednost: 32. mjesto</p>	<p style="text-align: center;">Ciljana vrijednost 2030.: < 28. mjesto</p>
<p>Posebni cilj 2. Povećanje sigurnosti biciklista u prometu</p>		
<p>Doprinos provedbi povezanoga cilja iz hijerarhijski nadređenih akata strateškoga planiranja:</p> <p>Nacionalna razvojna strategija prepoznala je utjecaj ravnomjernije razvijenosti prometne infrastrukture kao područja koje može znatno pridonijeti smanjivanju ugljičnoga intenziteta gospodarstva, očuvanju prirodnoga kapitala i unaprijeđenju kvalitete života. Provedbom strateškog cilja 10. Održiva mobilnost, NRS-a 2030. doprinijeti će se tome da Hrvatska postane predvodnica u zelenom gospodarstvu i uvođenju te korištenju čistih, jeftinijih i zdravijih oblika prijevoza uz sigurne i održive prometne politike.</p> <p>Provedbom mjera u okviru ovoga posebnoga cilja unaprijedit će se znanja i vještine biciklista i drugih sudionika u cestovnom prometu, uskladiti i unaprijediti pravni okvir kojim se uređuje sigurnost prometovanja, smanjiti nepoštivanje propisa vezanih uz sigurnost prometa, unaprijediti propisi kojima se uređuje izgradnja infrastrukture biciklističkoga prometa u urbanim sredinama temeljem primjera dobrih praksi iz država članica Europske unije koje imaju razvijeniji biciklistički promet (Danska, Nizozemska, Njemačka i dr.), unaprijediti prometna infrastruktura za sigurno odvijanje biciklističkoga prometa, provesti analiza o stanju sigurnosti biciklističkoga prometa i utvrditi opasne dionice biciklističkih trasa, izraditi karte za sigurno kretanje biciklom u urbanim sredinama, izraditi prijedlozi za poboljšanja sigurnosti prometovanja biciklista, izraditi baza podataka o sigurnosnim pokazateljima biciklističkoga prometa te osigurati uvjeti za bolje i kvalitetnije planiranje, projektiranje, upravljanje, vrednovanje i održavanje pojedinih dijelova sustava biciklističkoga prometa.</p> <p>Navedenim mjerama koje su usmjerene na bicikliste, vozače motornih vozila, upravitelje prometne infrastrukture i nadležna državna tijela i institucije unaprijedit će se sigurnost biciklističkoga prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Posebni cilj 2. <i>Povećanje sigurnosti biciklista u prometu</i> utvrđuje se za potrebe provedbe strateškoga cilja 10. <i>Održiva mobilnost</i> utvrđenoga NRS-om 2030. godine. Posebnim ciljem izravno će se pridonijeti ostvarenju prioriteta – <i>povećanje sigurnosti cestovnoga prometa i rješavanje sezonskih i periodičnih vršnih opterećenja</i> utvrđenoga u okviru prioritetskoga područja javne politike <i>uspostava novih prometnih procesa i autonomnih sustava za mobilnost</i>, odnosno pridonijet će se ostvarenju strateškoga cilja NRS-a 2030. broj 10. <i>Održiva mobilnost</i>.</p>		

Provedbom posebnoga cilja *Povećanje sigurnosti biciklista u prometu*, odnosno unaprjeđenjem sigurnosti biciklističkoga prometa u Republici Hrvatskoj pridonijet će se ostvarenju općega cilja CO6 – *Povećati sigurnosti prometnoga sustava utvrđenoga Strategijom prometnoga razvoja 2017. – 2030.*

Mjere za provedbu posebnoga cilja:

1. provedba preventivnih i edukativnih aktivnosti u području sigurnosti biciklista u prometu na cestama
2. unaprjeđenje zakonodavnog okvira za sigurnost biciklista u cestovnom prometu
3. utvrđivanje i sanacija potencijalno opasnih dionica/lokacija s prijedlogom poboljšanja sigurnosti prometovanja biciklista

Planirani rok provedbe mjera: kraj 2027. godine

Doprinos ciljevima Programa Ujedinjenih naroda za održivi razvoj do 2030. (UN Program 2030):

Provedbom posebnoga cilja 1 doprinijeti će se postizanju cilja 3. SDG-a: *Zdravlje i blagostanje*, odnosno podcilja: *Do kraja 2030. na globalnom nivou prepoloviti broj smrtnih slučajeva i ozljeda do kojih dolazi u prometnim nesrećama*, te cilja 11. SDG-a: *Učiniti gradove i naselja uključivim, sigurnim, prilagodljivim i održivim*, odnosno podcilja: *Do kraja 2030. omogućiti pristup sigurnim, jeftinim, pristupačnim i održivim transportnim sustavima za sve unaprjeđujući sigurnost u prometu* - Provedbom posebnog cilja unaprijedit će se znanja i vještine biciklista, poboljšati pravni okvir kojim se uređuje sigurnost prometovanja, unaprijediti prometna infrastruktura za sigurno odvijanje biciklističkoga prometa uz utvrđivanje opasnih dionica biciklističkih trasa, izraditi prijedlozi poboljšanja sigurnosti biciklista, te kontinuirano pratiti pokazatelji o sigurnosti biciklističkog prometa. Navedenim ciljem koji je prvenstveno usmjeren na bicikliste i dionike sigurnosti biciklističkog prometa unaprijedit će se sigurnost biciklističkoga prometa u Republici Hrvatskoj.

Pokazatelj ishoda: OI.02.10.38 Broj poginulih biciklista u prometu	Početna vrijednost 2022.: 28*	Ciljana vrijednost 2027.: 19
Pokazatelj ishoda: OI.02.10.39 Broj teških prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti	Početna vrijednost 2022.: 364*	Ciljana vrijednost 2027.: 250

**Službeni podatak prema posljednjem dostupnom Biltenu o sigurnosti cestovnog prometa za 2021. godinu Ministarstva unutarnjih poslova.*

4. PROVEDBENI OKVIR

4.1. Indikativni financijski plan

Financijska sredstva za provedbu posebnih ciljeva definiranih kroz Nacionalni plan osigurat će se u Državnom proračunu Republike Hrvatske, iz višegodišnjeg financijskog okvira EU-a 2021.-2027. godine, financijskih izvora jedinica lokalne i regionalne samouprave, ali i drugih izvora. Dodatno se financijska sredstva mogu ostvariti donacijama, određenim internim taksama ili prikupljenim kaznama za nepoštivanje određenih odredaba važećih zakona i/ili pravilnika.

Indikativni financijski plan utvrdio je indikativni financijski okvir za provedbu dvaju definiranih posebnih ciljeva. Procijenjeni troškovi provedbe pojedinoga posebnoga cilja za cjelokupno razdoblje provedbe i navedene stavke u proračunu (šifra i naziv programa u proračunu tijela državne uprave koje je nadležno za provedbu pojedinoga posebnoga cilja) prikazani su u sljedećoj tablici.

Tablica 6. Indikativni financijski plan

Naziv posebnoga cilja	Ukupan procijenjeni trošak provedbe posebnoga cilja	Naziv mjere	Indikativna financijska sredstva, po godinama (u EUR)					Ukupno	Nositelji mjere	Planirani izvor u proračunu
			2023.	2024.	2025.	2026.	2027.			
Povećanje korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima	164.915.342,32 EUR	Uspostava sustava javnih osobnih i teretnih bicikala	327.091,87	4.569.642,80	4.569.642,80	4.569.642,80	4.569.642,80	18.605.663,07	Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost	Financijski plan Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, šifra: A20004, program: Provedba aktivnosti energetske učinkovitosti na lokalnoj i regionalnoj razini Republike Hrvatske
									Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije	Financijski plan Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije - šifra: K758062, program: Integrirani teritorijalni program 2021.-2027.
		Izgradnja javne biciklističke infrastrukture	28.570.237,67	29.809.868,69	29.374.272,44	27.179.700,80	29.375.599,66	144.309.679,25	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture/Upravitelji javnih cesta	Financijski plan Ministarstva mora, prometa i infrastrukture - A587081 Suradnja s međunarodnim organizacijama i planiranje razvoja cestovne infrastrukture, program: 3110 - Izgradnja i održavanje cestovne infrastrukture - 31 promet, prometna infrastruktura i komunikacije /Financijski plan Hrvatskih cesta d.o.o. - šifra: K300011, program: Investicijsko održavanje i rekonstrukcije državnih cesta
									Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije	Financijski plan Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije - Aktivnost: K680062, program: Program Konkurentnost i kohezija 2021.-2027.
										Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
		Provedba nacionalne kampanje za poticanje korištenja bicikala	400.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	2.000.000,00	Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost	Financijski plan Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, šifra: A20007, program: Poticanje edukativnih i informacijskih aktivnosti u području energetske učinkovitosti
Povećanje sigurnosti biciklista u prometu	1.827.328,00 EUR	Provedba preventivnih i edukativnih aktivnosti i projekata u području sigurnosti biciklista u prometu na cestama	99.542,00	265.445,75	265.445,75	265.445,75	265.445,75	1.161.325,00	Ministarstvo unutarnjih poslova	Financijski plan Ministarstva unutarnjih poslova, šifra: K553092, program: Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa
		Unaprjeđenje zakonodavnog okvira za sigurnost biciklista u cestovnom prometu	21.368,00	-	-	-	-	21.368,00	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Ministarstvo unutarnjih poslova	Financijski plan Ministarstva unutarnjih poslova, šifra: K553092, program: Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa
		Utvrđivanje potencijalno opasnih dionica/lokacija s prijedlogom poboljšanja sigurnosti prometovanja biciklista	34.109,00	152.631,50	152.631,50	152.631,50	152.631,50	644.635,00	Ministarstvo unutarnjih poslova	Financijski plan Ministarstva unutarnjih poslova, šifra: K553092, program: Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa

Napomena: Financiranje mjere „Unaprjeđenje zakonodavnog okvira za sigurnost biciklista u cestovnom prometu“ provodi se kroz redovnu aktivnost Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Alokacija i raspoloživost financijskih sredstava za provedbu pojedinih mjera, izvori financiranja mjera i planirana sredstva po godinama detaljnije su prikazani u Akcijskom planu Nacionalnog plana.

Nacionalni plan definirao je posebne ciljeve za čiju se primjenu planira utrošiti ukupno **166.742.670,32 EUR** za programsko razdoblje od 2023. do 2027. godine.

Tablica 7. Prikaz financijskih sredstava za provedbu Nacionalnog plana, ukupni i godišnji trošak provedbe po posebnim ciljevima

Naziv posebnoga cilja	Indikativna financijska sredstva, po godinama (u EUR)					Ukupno
	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	
Povećanje korištenja bicikala pri svakodnevnim putovanjima	29.297.329,54	34.779.511,45	34.343.915,24	32.149.343,60	34.345.242,46	164.915.342,32
Povećanje sigurnosti biciklista u prometu	155.019,00	418.077,25	418.077,25	418.077,25	418.077,25	1.827.328,00
Ukupno (1), po godinama	29.452.348,54	35.197.588,74	34.761.992,49	32.567.420,85	34.763.319,71	166.742.670,32
Ukupno (2), u razdoblju provedbe Nacionalnog plana	166.742.670,32 EUR					

4.2. Okvir za praćenje i vrednovanje

Praćenje i vrednovanje provedbe Nacionalnog plana će se provoditi se u skladu sa zakonodavnim okvirom sustava strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske, odnosno Zakonom o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17, 151/22) i Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 37/2023).

Rokovi i postupci praćenja i izvještavanja o provedbi akata strateškog propisani su Pravilnikom o rokovima i postupcima praćenja i izvještavanja o provedbi akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 44/2023).

Kriteriji i standardi provedbe postupka vrednovanja akata strateškog planiranja propisani su Pravilnikom o provedbi postupka vrednovanja (NN 44/2023).

Okvir za praćenje i izvješćivanje

Provedba Nacionalnog plana pratit će se prikupljanjem podataka o ostvarenju pokazatelja uspješnosti i praćenjem uspješnosti provedbe utvrđenih posebnih ciljeva.

Ostvarenje pokazatelja uspješnosti pratit će se sustavnim prikupljanjem podataka iz navedenih službenih izvora te analizom i usporedbom odabranih pokazatelja ishoda.

Za potrebe praćenja provedbe Nacionalnog plana je zaduženo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uprava za cestovni promet, cestovnu infrastrukturu i inspekciju, Sektor cestovne infrastrukture. Službenici imenovani za potrebe praćenja provedbe posebnih ciljeva utvrđenih u Nacionalnom planu organizirat će redovite sastanke (kvartalno) s predstavnicima nositelja njihove provedbe, kako bi se utvrdili uzroci odstupanja od planiranih postignuća i dogovorili koraci te rokovi za rješavanje utvrđenih poteškoća.

Uprava za cestovni promet, cestovnu infrastrukturu i inspekciju će izvješćivati koordinatora za strateško planiranje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, odnosno Koordinacijsko tijelo za sustav strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske, o provedbi Nacionalnog plana u skladu s propisima koji uređuju sustav strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske.

Godišnja izvješća o provedbi Nacionalnog plana objavljuvat će se na mrežnim stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Vrednovanje

Vrednovanje je sastavni dio procesa strateškog planiranja koji izravno utječe na unapređenje učinkovitosti i djelotvornosti provedbe akta strateškog planiranja, odnosno omogućuje pouzdanu procjenu učinaka ostvarenih provedbom javnih politika planiranih u aktu.

Za potrebe učinkovite provedbe Nacionalnog plana, planirana je provedba postupaka srednjoročnog i naknadnog vrednovanja.

Srednjoročnim vrednovanjem (vrednovanjem tijekom provedbe), koje je planirano u trećem kvartalu 2025. godine, utvrdit će se napredak u postizanju posebnih ciljeva i ispunjenju utvrđenih pokazatelja ishoda, te dati preporuke za otklanjanje svih uočenih smetnji i prepreka u provedbi, uključujući i prijedloge promjena ili nadopune sadržaja Nacionalnog plana. Nalazi provedenog postupka srednjoročnog vrednovanja bit će iskorišteni prilikom izrade drugog Akcijskog plana za provedbu Nacionalnog plana

Naknadnim vrednovanjem (vrednovanjem nakon provedbe) utvrdit će se stupanj ostvarenja posebnih ciljeva, ocijeniti cjelokupni razvojni ishodi provedbe Nacionalnog plana te osigurati preporuke za daljnje procese strateškog planiranja u području razvoja biciklističkog prometa. Postupak naknadnog vrednovanja provest će se u I. kvartalu 2028. godine.

Rezultati provedenih vrednovanja bit će temelj za reviziju javnih politika u području razvoja biciklističkog prometa, te daljnje procese strateškog planiranja razvoja biciklističkog prometa nakon 2027. godine. U skladu s propisanim načelima strateškog planiranja, MMPI će javno objavljivati izvješća s nalazima o provedenom postupku vrednovanja na svojoj mrežnoj stranici.

PRILOZI

Prilog 1. Tablični prikaz Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine

Prilog 2. Tablični prikaz Akcijskog plana za provedbu Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2025. godine

Prilog 3. Akcijski plan za provedbu Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2025. godine

Prilog 4. Analiza stanja biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj