



Datum: 22.09.2026

Medij: Nova S

Emisija: Probudi se

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	22.09.2026 06:00:00	210:00
Prilog	22.09.2026 06:29:00	11:39

Naslov: Svetski dan bez automobila; Korišćenje javnog prevoza; Bicikli kao alternativno prevozno sredstvo

[Pogledaj video prilog](#)

11504

Svetski dan bez automobila; Korišćenje javnog prevoza; Bicikli kao alternativno prevozno sredstvo

Da. Kad ste poslednji put seli na bicikl i da li koristite kacigu, bicikl, da li vam je to prevozno sredstvo? Zašto vas to pitam? Pa zato što je danas Svetski dan bez automobila, i apel je da na njih zaboravimo na 24 sata i ostavimo i ključeve i automobil kod kuće, odnosno na parkingu ispred kuće. Da li je to moguće? Da li možete, evo, pitajte sebe, da li možete da se odreknete automobila? Da li je to uopšte moguće u gradovima Srbije?

Da li naši gradovi mogu da funkcionišu tako da nam automobil nije neophodan za svaki odlazak negde? O tome ovoga jutra razgovaramo sa stručnjakom za mobilnost i predsednikom udruženja "Ulice za bicikliste". Moj sagovornik je Zoran Bukvić.

Dobro jutro. Dobro jutro. Hvala vam što ste ovoga jutra sa nama. Je li to stvar navike ili je stvar nužde činjenica da, gde god krenemo, naša prva pomisao i pretpostavka je da uzmemo ključeve automobila, sednemo i odemo negde?

Pa, evo, kad pogledate, na primer, u Beogradu, statistika kaže da se više ljudi zapravo kreće peške i javnim prevozom, znači skoro 70%, a da ovaj ostali procenat odlazi na automobil i, recimo, ajde da kažemo, na bicikle. Ali, znači, samo— I opet je tolika gužva onda.

Pa zato što vi kad imate u automobilu jednog čoveka, ono, ili najviše dva— Pa tih 30% u stvari naprave— I tih 30% zapravo naprave, zapravo naprave najveću gužvu, dok u autobusu imate 150, 200 ljudi, i onda to ne izgleda kao da je toliko puno, ali zapravo se više ljudi kreće javnim prevozom. I Beograd je po tome jedan, ajde da kažemo, od šampiona u Evropi, zato što u ostalim gradovima vi nemate toliki procenat kao u Beogradu.

Mi tradicionalno imamo naviku da koristimo javni prevoz, i zapravo tu naviku treba sačuvati.

Da, treba je negovati. Pa postavlja se pitanje, u stvari, da li je ona povećana sada, u poslednjih godinu, godinu i po dana, otkako imamo besplatan gradski prevoz? Da li su se i oni koji nisu ranije koristili sada opredeljuju za to? Za jedno nedelju danaću imati odgovor na vaše pitanje, upravo radimo istraživanje na tu temu, tako da, da, baš i to i mene interesovalo— E, želimo te, želimo te informacije, zato što od mnogo ljudi sam čula: "Pa eto, sad nekako rasterećeniji uđemo u gradski prevoz, odvezemo se jednu, dve stanice, jer znamo da ne moramo da kupimo karte, ne moramo da imamo sitan novac." Tako je.

Istraživanja u ovim ostalim gradovima, to su, na primer, Talin, Monpelje, u Luksemburgu takođe, i u gradu ili u državi uveden besplatan javni prevoz. Kažu da to nije izvuklo ljude iz automobila, ali to što ste rekli, olakšalo je korišćenje javnog prevoza, tako da vi ne mislite o načinu plaćanja, nego prosto samo uđete. Tako da, da, u svakom slučaju, mislim da je u nekom procenatu se povećalo korišćenje. Ono, ono što je pitanje, da li, da li su ljudi izašli iz automobila ili su, recimo, prestali da pešače, prestali da voze trotinet, bicikl— Ili skrate neku deonicu. Idete pešaka i onda shvatite: "Aha, ovde mi je neki gradski prevoz na toj liniji, hajde da iskoristim jednu, dve stanice." Tako je. Ali krajnji cilj treba da bude da ljudi prestanu da koriste automobil i da više koriste javni prevoz, bicikl, pešačenje.

E, šta je potrebno da bi se desila ta tranzicija? Kako izvući čoveka iz automobila, kako od pešaka, kako napraviti biciklistu? Šta pokazuju svetska praksa, istraživanja? Pa, evo, potrebne su te pul i push mere.

Pul bi bilo, recimo, ovo što smo sad pomenuli, besplatan javni prevoz, i to retko koji grad ima, i to je neka mera koja vas, ajde da kažemo, poziva da koristite drugi vid transporta. Ali opet, sad, sa druge strane, ono što je nepopularno, to su te push mere, je da, da, ili da povećate cenu parkinga, ili da uvedete naplatu— Što je učinjeno. Što je učinjeno, na primer, u centru, u centru grada.

Poskupeo je parking i ograničen je na samo pola sata, i to je sada pitanje: da liće to povećati bicikliste u centru grada? Pa, pored toga, ja mislim da bi morala da se napravi i mreža biciklističkih staza, i o tome smo već i ranije pričali. Moralo bi da se doda takozvane biciklističke ulice, da se u jednosmernim ulicama dozvoli biciklistima da idu dvosmerno.

Znači, to su sve te neke sitne zakonske izmene koje postoje u ostalim evropskim gradovima, gde vi onda nadomestite te nedostatke u biciklističkoj mreži. Znači, to, to, to sve postoji, jedan čitav set mera. Recimo da se uvedu i zone 30, zone usporenog saobraćaja.

Znači, svugde gde ne postoji prostorna mogućnost da vi napravite biciklističku stazu, postoje i druga rešenja, koja mi već, evo, desetak godina predlažemo i gradskim i republičkim vlastima.

Nadam se daće ipak jedan od— I kakvi su odgovori? Pa, ne, za sad, moram da priznam da nema sluha. Još uvek, mi smo, ono, automobilsko društvo, automobil je ovde statusni simbol, i to je jedan od razloga zašto je jako teško da sad vi nekome kažete: "E, ajde od sutra kreni biciklom." Čak i oni koji mogu, obzirom na to da im posao nije predaleko ili da nije neki intenzivan saobraćaj na putu do posla, ovaj, možda to neće uraditi, zato što to percipiraju kao sredstvo prevoza siromašnih ljudi. Mora da se promeni





Datum: 22.09.2026

Medij: Nova S

Emisija: Probudi se

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	22.09.2026 06:00:00	210:00
Prilog	22.09.2026 06:29:00	11:39

Naslov: Svetski dan bez automobila; Korišćenje javnog prevoza; Bicikli kao alternativno prevozno sredstvo

[Pogledaj video prilog](#)

i taj način razmišljanja o tome, a to mora da dolazi odozgo. A da vas pitam, da li je drugačije u odnosu na, na primer, ovde u Beogradu, u odnosu na Novi Sad? Ima li razlike među gradovima? Evo, sada govorite priču o automobilima, o malom korišćenju bicikala. Čini mi se da je u Novom Sadu to drugačije. Jeste, velika je razlika. Tamo postoji tradicija, i grad je ravan, ali i oni takođe imaju problem sa povećanim brojem automobila. Verujem da bi tamo to moglo da bude i bolje, intenzivnije, da se koristi bicikl kao sredstvo prevoza, ali za sada, kažemo, čak i u regionu, da je Novi Sad jedan od dobrih primera. Da. Koji je to trenutak kada neko odluči da mu je zgodnije da sedne na bicikl i da ode negde, da mu je zgodnije da ode gradskim prevozom?

Koliko je bezbednost? Evo, malopre smo imali prilike da gledamo snimke iz Engleske, a ovo je sada Beograd. Dakle, vidite, zatrpano je automobilima, ne postoji nigde biciklistička staza, u stvari, u većini, u većem delu grada. Geografija, odnosno reljef, nam takođe ne odgovara. Evo su uzbrdice, Dorćolske. Za uzbrdice, moguće daće rešenje biti električni bicikl, u nekoj perspektivi. Oni su sve dostupniji.

A ovo što ste rekli, što se tiče momenta kadaće doći do te promene, mislim daće se, nažalost, to kod nas desiti kada bukvalno sve bude počelo da staje, koliko bude bilo automobila na ulicama, kad te gužve budu bukvalno prerasle kapacitet gradskih saobraćajnica i više nećemo moći da se krećemo.

Prognoze kažu to. Kad vi stavite u te napredne softvere štaće se desiti za 10 godina, prognoze kažu daćemo mi imati zagušen saobraćaj, i to već svi možemo da osetimo i da vidimo.

E sad, zašto mi ne razmišljamo unapred? Pa zašto već sad ne donosimo te neke mere koje bi rasteretile saobraćaj, da ne bismo ulagali dodatno u automobilsku infrastrukturu?

To je pitanje za donosiocje odluka. Zašto, zašto oni to tako rade? Da.

Kakva su vaša iskustva, odnosno da li sada, kada se grade neke nove saobraćajnice, da li se razmišlja i o biciklističkim stazama? Da li smo tu dalekovidni? Nekad da, nekad ne, u zavisnosti od dela grada. Negde se, negde se ostavi mesto za biciklističke staze, ali u poslednje vreme primećujem i da je i to sve ređe. Ovaj, mi kao udruženje često pratimo te javne uvide u planske dokumente, tako da uvek tražimo, gde god je moguće, da se ubaci biciklistička staza. Da, sad imamo deo oko nove železničke stanice, nove autobuske stanice na Novom Beogradu, imamo čitav ovaj kompleks koji se gradi oko i zbog izložbe EXPO.

Je li ima tamo infrastrukture adekvatne? Koliko sam ispratio, za EXPO, gradi se duž Savskog nasipa, biće biciklistička staza kojaće ići skroz do EXPO-a, tako da, eto, tu imamo jedan dobar primer. Ali, recimo, evo, izdvojio bih loš primer: rekonstruišu se, treba da se rekonstruišu pristupne rampe za Pančevački most. Vi, znači, tu imate železničku stanicu, ispod imate metro stanicu, tuće se završiti i linijski park, imate tu blizu Bogosloviju gde postoji biciklistička staza, i to vam je poveznica sa levom obalom Dunava. Tu se, preko Pančevačkog mosta, a i na tim pristupnim rampama, ne planiraju se ni biciklističke ni pešačke veze, a idealno je mesto, jer se svi vidovi transporta tu, tu ukrštaju. A je li ima prostora?

Je li ima dovoljno širine, na primer, pa— Pa gledajte, sve rušite i gradite novo.

Znači, ono, prostor možete da napravite. Sad je vreme da se projektuje.

Ja sam pokušavao da dođem i do [Puteva Srbije](#) po tom pitanju, i do gradskih službi, ne postoji sluh za to. Prosto, kao da se ne razmišlja o tome da tu treba da bude jedno čvorište kojeće ukrštati sve vidove prevoza.

Tako da, negde se praktično, negde se razmišlja, negde ne. Da, i evo ja ovde sve vreme dok pričam, igram se sa ovom kacigom, ali ovo je neophodan rekvizit. Koliko su biciklisti u Beogradu, u Srbiji, svesni da ne treba da sedaju na bicikl bez kacige? Pa, znate kako, ja bi, ja bih pored kacige, ostavio bih to, iskreno da kažem, kao slobodan izbor. Retko gde je ona obavezna.

Znači, u većini evropskih zemalja ne postoji obaveza da nosite kacigu, i postoji razlog za to.

Razlog je jer, kad vi nametnete obavezu da se kaciga nosi, dobar deo ljudi onda neće sesti na bicikl.

A oni su izračunali da ako se ljudi ne kreću, ako nemaju fizičku aktivnost, ako vi to smanjite, da je to veća šteta za zdravstveni sistem nego da eventualno neko, neko padne. A postoji rizik.

Ja se slažem. Tako da, da, ja mislim da bi trebalo, u stvari, postaviti tako: da kaciga bude slobodan izbor. Niko ga, ono, ajde da kažemo, ne bi sprečavao da je nosi, ali mislim da fokus treba da se prebaci na ovo o čemu smo pričali do sada, a to je da mi stvorimo bezbedne uslove za vožnju bicikla u gradovima generalno. Znači, da vi, ono, napravite i bezbednu infrastrukturu, da se saobraćaj uspori, da se promeni saobraćajna kultura. E, upravo to, da se, da se vozači automobila edukuju. Ja imam utisak, evo, moj lični utisak je da se osećam nebezbedno kad sednem na bicikl i idem gradskim ulicama. Mogu da budem na biciklističkoj stazi, to je okej, i tu je uživanje, ali kad treba da odem od tačke A do tačke B, negde u centru grada, ja se ne osećam bezbedno.





Datum: 22.09.2026

Medij: Nova S

Emisija: Probudi se

Autori: Redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

	Početak	Trajanje
Emisija	22.09.2026 06:00:00	210:00
Prilog	22.09.2026 06:29:00	11:39

Naslov: Svetski dan bez automobila; Korišćenje javnog prevoza; Bicikli kao alternativno prevozno sredstvo

[Pogledaj video prilog](#)

Slažem se, mislim da na tome treba da bude fokus, i to jeste teško, zato što, sa druge strane, vi imate veliki pritisak da se u gradu obezbedi protočno saobraćaje. I onda saobraćajna policija deluje da ne može toliko da se bavi time koliko ko vozi, ono, sa uvažavanjem ka drugim korisnicima saobraćaja, nego prosto samo gledaju da, da sve to prođe i da se gužve raščiste, jer niko ne voli da gleda gužve.

Možemo da vidimo i ove ograde po centru grada, koje su ogroman problem, ali te ograde su stavljene da, ono, prosto niko ne bi ometao tok saobraćaja. I, znači, tu se vidi kako, kako zapravo gradska, gradska vlast razmišlja. Je li to korisno ili ne?

Pa, ja mislim da nije. Mislim da je greška. Ako pogledate, i kad neko stane sa taksijem, ne može bukvalno da izađe, mora da, da, da, ono, bukvalno kad stranu hitne službe, kad stane dostava, bilo šta, vi ne možete da, da, da pređete preko te ograde. Mislim da je, da je baš pogrešno.

Hvala vam mnogo što ste ovoga jutra bili moji sagovornik i što smo, evo, još malo digli svest o tome koliko su dvotočkaši odličan način kako možemo da se prevezemo od tačke A do tačke B, ali i drugi benefiti su tu, druge prednosti koje nam bicikle donose.

