



Крећи се
одрживо

БОР НА ДВА ТОЧКА



ZAJEDNO ZA
AKTIVNO GRAĐANSKO
DRUŠTVO



Крећи се одрживо – Бор на два точка

Аутори: Игор Велић и Ненад Јевтић

Уредник: Игор Велић

Графичко обликовање: СД СТУДИО

Фотографије: СД СТУДИО, Тимочка

Издавач: Удружење СИГУРНЕ СТАЗЕ, Бор

e-mail: info@sigurnestaze.com

web: www.sigurnestaze.com

Штампа: GRAFOMED TRADE BOR

Војске Југославије 18, 19210 Бор

Година издања: 2022.

Тираж: 1100

ПРВО ИЗДАЊЕ

Овај пројекат је добио подршку пројекта Владе Швајцарске „Заједно за активно грађанско друштво – АКТ”, који спроводе Helvetas Swiss Intercooperation и Грађанске иницијативе.

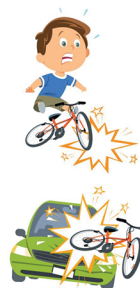
Мишљење које је изнето у брошури је мишљење аутора и не представља нужно и мишљење Владе Швајцарске, Хелветаса или Грађанских иницијатива.



ЗАБРИЊАВАЈУЋИ ПОДАЦИ!



У извештају Агенције за безбедност саобраћаја Р. Србије за период од 2016. до 2020. год. се наводи да је у Бору **повређено дванаест бициклиста, док је један наш суграђанин смртно страдао!**¹



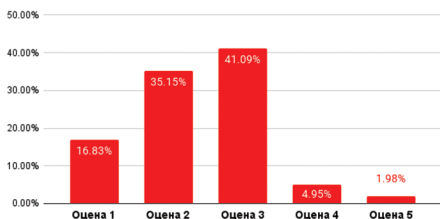
Један од кључних проблема безбедности бициклиста у Бору је саобраћајна инфраструктура која није прилагођена овој категорији учесника у саобраћају (не постоје бициклическе стазе/траке, уређена паркиралишта итд.). Самим тим бициклисти су принуђени да се крећу коловозом где их возачи моторних возила третирају као неку врсту страног тела или ометача саобраћаја, а не као саставни део саобраћајног система.

У склопу пројекта **"Крећи се одрживо – Бор на два точка"** реализовали смо истраживање **"Анализа ставова грађана Бора о безбедном учешћу бициклиста у саобраћају на територији града Бора, са оценом стања безбедности"** и добили забрињавајуће податке.

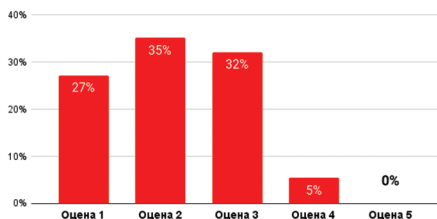
¹Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2016. до 2020. год. за општину Бор, Агенција за безбедност саобраћаја Р. Србије, јул 2021. год.

Највећи проценат испитаника (на скали од 1 до 5, где је 1 најнижа, а 5 највиша оцена) је безбедност саобраћаја у Бору оценио добром оценом (**41,09%**), а потом следи довољна оцена (**35,15%**). С друге стране, свега **1,98%** испитаника сматра да је безбедност саобраћаја у Бору одлична.

Оцена безбедности саобраћаја на територији града Бора



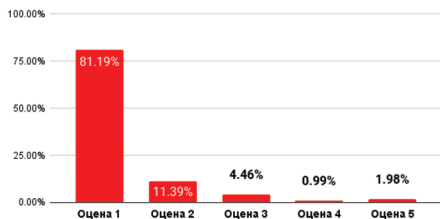
Оцена безбедности деце у саобраћају на територији града Бора



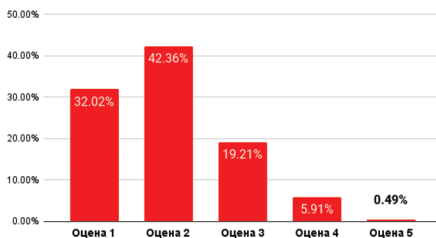
Разлог овако лоших оцена стања безбедности саобраћаја у Бору, може бити повезан и са лошим оценама грађана о томе какво је **поступање возача према деци у саобраћају**. Највећи проценат испитаника (**35%**) поступање возача оцењује довољном оценом, а потом следе добра (**32%**) и недовољна (**27%**).

Грађани Бора су лошим оценама оценили и поступање возача према бициклистима у саобраћају. Највећи проценат испитаника (**42,36%**) поступање возача оцењује довољном оценом, а потом следе недовољна (**32,02%**) и добра (**19,21%**).

Оцена улагања Градске управе у Бору у бициклически саобраћај



Оцена поступања возача према бициклистима



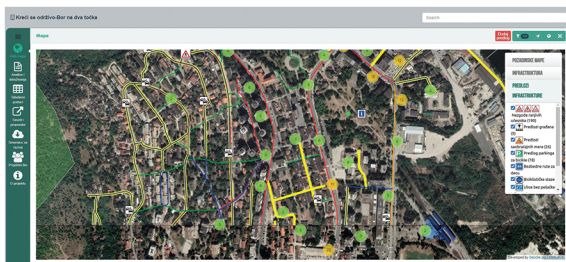
Између осталог грађани Бора су незадовољни саобраћајним и урбанистичким уређењем града од стране Градске управе. Велики проценат грађана (**81,19%**) је недовољном оценом оценио улагање Градске управе у развој бициклическог саобраћаја.

БОР ЈЕ ПРВИ ГРАД У СРБИЈИ КОЈИ ЈЕ ДОБИО ГИС ПЛАТФОРМУ ЗА БИЦИКЛИСТЕ!



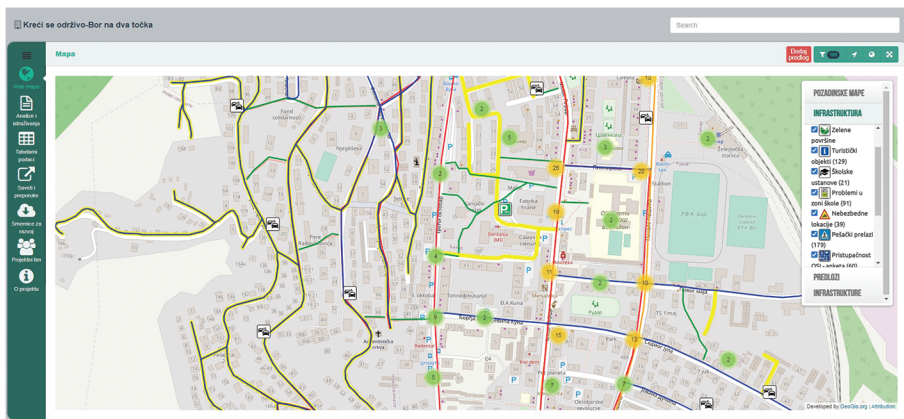
Поводом **Светског дана бицикла**, наше удружење дизајнирало је прву ГИС (географски информациони системи) платформу за бициклисте www.bicibor.rs на територији Р. Србије.

Циљ платформе је унапређење безбедности саобраћаја, животне средине и приступачности саобраћајне инфраструктуре за све учеснике у саобраћају са посебним акцентом на бициклисте на територији града Бора.



На интерактивној ГИС платформи представљени су: проблеми у зонама школа, небезбедне локације, просторна расподела саобраћајних незгода са рањивим учесницима у саобраћају, оцена стања приступачности саобраћајне и урбанистичке инфраструктуре за особе са инвалидитетом, као и предлози грађана за квалитетније уређење јавног простора.

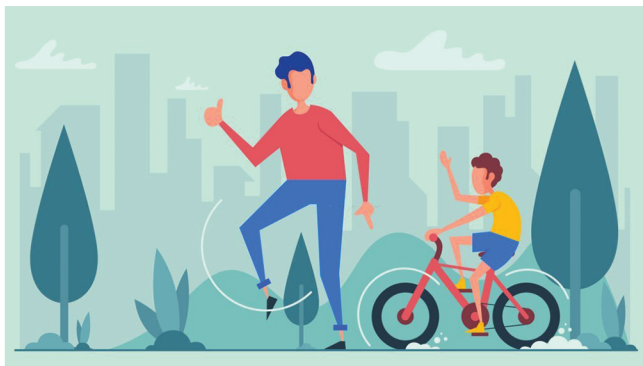
ГИС платформа **обилије и корисним информацијама, смерницама и предлозима** како до одрживе урбане мобилности у Бору. Као и предлогом у којим улицама у Бору је потребно **формирати зоне 30, бициклистичке стазе/траке** и где је потребно поставити паркинг за бицикле.



Такође, **дат је дигитални модел безбедних рута за ученике основних и средњих школа у Бору**, као и мапа туристичких локација које је пожељно посетити и уживати у вожњи бицикла.

Додатну вредност платформи дају и подаци загађења са мерних станица, као и однос колико Бор има зелених површина у односу на девастирана подручја.

Резултати спроведених анализа на платформи помажу доносиоцима одлука у Бору да у будућности боље сагледају проблем безбедности бициклиста у саобраћају и створе амбијент у коме ће бити пожељно користити бицикл као активни вид превоза.



У спреси информационих технологија и отворених података ми видимо развој паметних градова који имају за циљ да кроз коришћење информационих технологија олакшају живот грађана у локалној заједници.

Платформа **www.bicibor.rs** се везује за циљеве одрживог развоја Уједињених нација који носи назив „**Одрживи градови и заједнице**“.

КАКО БИТИ БЕЗБЕДАН И КОЈА ПРАВИЛА ВАЖЕ ЗА БИЦИКЛИСТЕ²



Ово поглавље наше брошуре је саставни део уџбеника **"Сигуран смер - водич кроз основна правила саобраћаја"**, аутора Ненада Јевтића, који је наше удружење издало и бесплатно поделило основним школама на територији града Бора, Зајечара, Неготина и Бољевца.

Овом приликом Вас охрабрујемо да одете до Ваше школске библиотеке, узмете уџбеник и уживате у учењу основних правила саобраћаја.

Бицикл је возило са најмање два точка које возач покреће својом снагом помоћу педала.

Дете са навршених 12 година може самостално управљати бициклом у саобраћају на јавним путевима.



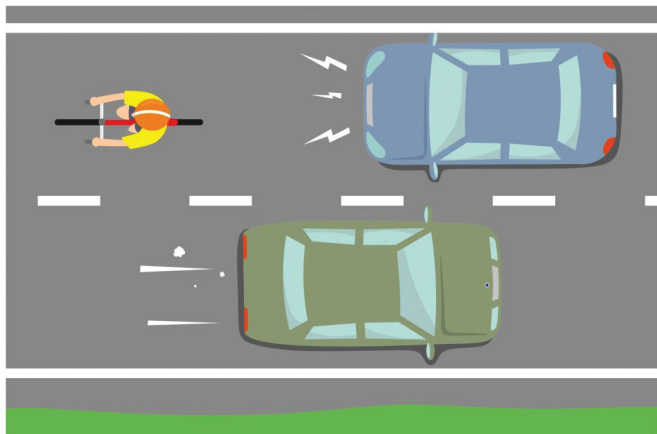
Дете са навршених 9 година може самостално управљати бициклом у пешачкој зони, зони успореног саобраћаја, зони „30”, зони школе и на некатегорисаном путу.

У пешачкој зони и зони успореног саобраћаја бициклом може управљати и дете млађе од 9 година ако је под надзором особе старије од 16 година.

²Н. Јевтић, Сигуран смер- водич кроз основна правила саобраћаја, Сигурне стазе, Бор 2020. год.

Приликом кретања ноћу и у условима смањене видљивости бицикл мора да има упаљено једно бело светло на предњој страни и једно црвено светло на задњој страни!

Бициклисти морају да се крећу бициклистичком стазом или траком, уколико постоје. Ако не постоји посебна стаза или трака за вожњу бицикла, возач бицикла сме да користи коловоз у ширини од највише 1m од десне ивице коловоза.



Бициклистичка стаза је намењена искључиво за кретање бицикала. Ограничење брзине је до 35km/h.



Пешачко-бициклистичка стаза је пут намењен за кретање пешака и бициклиста и ту је ограничење до 10km/h.



Бициклистичка трака (на коловозу) је намењена искључиво за саобраћај бицикала, мопеда и лаких трицикала.



На путу у насељу где постоје најмање две саобраћајне траке за исти смер, **бициклиста мора увек да се креће саобраћајном траком која се налази уз десну ивицу коловоза**, осим на делу пута испред раскрснице или другог места на коме скреће улево, односно када врши претицање или обилажење.

Уколико на путу постоји бицикличка трака, бициклиста мора да се креће десном бицикличком траком у односу на смер кретања саобраћаја. На бицикличким стазама за саобраћај у оба смера возила, бициклиста мора да се креће десном страном у смеру кретања возила.

Бициклиста никако не сме да се креће по аутопуту или мотопуту!



Возач бицикла, мора да управља возилом на начин којим се не **умањује стабилност возила** и не омета друге учеснике у саобраћају, а нарочито не сме да: **испушта управљач из руку, склања ноге са педала, се придржава за друго возило, води, вуче или потискује друга возила, односно животиње**, осим да вуче прикључно возило за бицикл, допусти да возило којим управља буде вучено или потискивано, превози предмете који могу да га ометају током управљања, употребљава на оба ува слушалице за аудио уређаје.

Возач бицикла, **мора да поштује и ограничења у конзумацији алкохола**, али не сме ни да превози лице које је под утицајем алкохола, односно психоактивних супстанци. И **само возач бицикла старији од 18 година може на бициклу превозити дете до осам година старости**, ако је на бициклу уграђено посебно седиште.

На бициклистичким стазама забрањено је кретање другим учесницима у саобраћају.



Бициклистичка стаза и трака обележавају се и симболом бицикла на коловозу, који се поставља на почетку стазе, односно траке.



Двосмерне бициклистичке стазе обележавају се допунском таблом која се поставља уз знак за почетак бициклистичке стазе.



Смер кретања на бициклистичким стазама означава се стрелицама на коловозу.



Кретање бициклиста по бициклическим тракама и стазама **може се** регулисати употребом посебних семафора.

Светла на семафорима за регулисање кретања бициклиста имају следеће значење:



зелено светло – дозвољен пролаз;

трепћуће зелено светло – још увек је дозвољен пролаз уз наговештај скоре забране проласка;

трепћуће жуто светло – дозвољен пролаз уз повећану опрезност;

жуто светло наговештава забрану проласка и значи да је забрањен пролаз осим када се бицикл не може безбедно зауставити;

црвено светло – забрањен пролаз;

истовремено укључено **жуто** и црвено светло значе забрану проласка уз наговештај дозволе пролаза.



Прелаз бициклическе стазе преко коловоза је део површине коловоза намењен само за **прелаз бициклиста**.

Прелаз бицикличичке стазе преко коловоза обележава се посебним саобраћајним знаком и ознаком на коловозу.



Прелаз бицикличичке стазе преко коловоза може бити спојен са пешачким прелазом, где се употребљава посебна врста семафора и што се обележава посебним саобраћајним знаком и ознаком на коловозу.



Укрштање бицикличичке и пешачке стазе обележава се посебном ознаком на коловозу.



Када бициклиста не вози бицикл већ га гура поред себе, сматра се пешаком и у том случају је дужан да се креће уз десну ивицу коловоза у смеру кретања.



Када су у групи, бициклисти морају да се крећу један за другим.

Бицикл не сме да се вози путевима и површинама где постоји знак забране саобраћаја за бицикле.



Бициклиста не сме да омета друге учеснике у саобраћају, нити да радњама **умањује своју стабилност.**



Бициклиста не сме нагло да мења смер вожње (да вози лево-десно), нити нагло да успори, осим у случају избегавања непосредне опасности.



Бициклиста који знатно успорава дужан је да то учини без угрожаваања и ометања возила која се крећу иза њега.

При скретању или промени праваца возач бицикла мора да даје одговарајући знак руком.



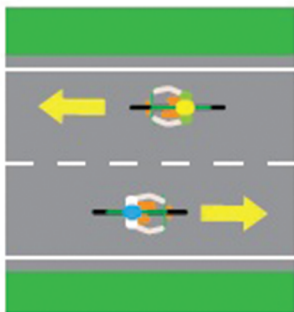
Бициклиста је дужан да брзину кретања прилагоди особинама и стању пута, видљивости, прегледности, атмосферским приликама и другим саобраћајним условима, тако да може благовремено да се заустави пред сваком препреком коју уочи.

Бициклиста је дужан да, с обзиром на брзину кретања и друге околности саобраћаја, бицикл држи на таквом одстојању и растојању од других возила, односно учесника у саобраћају, тако да не изазива опасност и не омета друге учеснике у саобраћају.

Бициклиста мора да држи безбедно одстојање од возила које се креће испред њега, тако да може благовремено да успори или се заустави, ако возило испред њега успорава или се зауставља.

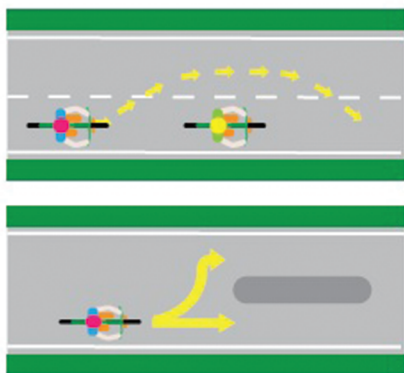


Приликом мимоилажења мора се оставити довољно простора између свог бицикла и другог бицикла, возила или пешака са којим се мимоилази. Некад је потребно успорити кретање или се зауставити да би се пропустило возило или пешак који долазе из супротног смера.



Обилажење је пролажење поред другог учесника у саобраћају који се не помера или поред неког објекта и препреке на коловозу.

Претицање и обилажење бициклом врши се са леве стране.



Површине које нису намењене за саобраћај возила, објекти или уређаји који се налазе на средини коловоза обилазе се с десне стране, а уколико се налазе на средини пута где се саобраћај обавља у једном правцу могу се обићи са обе стране уколико то није забрањено саобраћајним знаком.



ШТА ТРЕБА ДА ИМА БИЦИКЛ



Ваш бицикл који учествује у саобраћају на путу обавезно мора да има:

- Кочнице за сваки точак;
- Светло за осветљавање пута на предњој страни, подешено тако да осветљени део равног пута није краћи од 10m ни дужи од 50m;
- Позициона светла црвене боје на задњој страни;
- Рефлектујућа тела на бочним страницама точкова, која рефлектују светлост беле или жуте боје;
- Уређај за давање звучних знакова (звонце, трубу или сирену);

КОРИСНА ОПРЕМА И АЛАТ



1. Цепни сет инбус кључева са шрафцигером, уколико треба да дотегнете разлабављени шраф или кочницу;
2. Ручна пумпа која се монтира на рам бицикла;
3. Резервна гума или лепак и флекуце како бисте могли да санирате квар;
4. Приликом престојавања и вожње, некеме ће бити лакше да користи ретровизор;
5. Пртљажник ће Вам бити користан за нпр. пренос терета или одлазак на пијацу, и на њега се могу качити тзв. бисаге, односно торбе које се монтирају са леве и десне стране пртљажника;
6. Бицикл треба да има заштиту/маску за ланац, да се не бисте испрљали, као и ножицу/стопицу, јер често нећете имати где да га наслоните кад стајете;
7. Сигурносни катанац за бицикл или бравица, је обавезан део бициклистичке опреме;
8. Уколико возите по киши или после ње, потребни су Вам блатобрани и кабаница како се не бисте испрскали;
9. Адекватна обућа и одећа у којој ће вам бити пријатно током вожње;
10. Кацига није обавезна (али ни забрањена, наравно);



ПРЕДНОСТИ ВОЖЊЕ БИЦИКЛА



1. НАЈБОЉИ АЛТЕРНАТИВНИ НАЧИН ПРЕВОЗА

Бицикл је најбољи када је у питању избор алтернативног начина превоза на кратким релацијама (за град *Бор* идеалан).

Бицикл ће Вам уштедети драгоцену време које свакодневно губимо у саобраћајним гужвама, на бензинским пумпама и тражећи паркинг место.

Такође нам **пружа одређени вид слободе**, поготово ако се ради о краћим релацијама и уштеди времена да стигнемо од тачке А до тачке Б. Нема више чекања возила јавног градског превоза, гурања, стреса, нервозе, псовања итд. А посебно у областима у којима је проналазак паркинг места изазов, бицикл поред уштеде времена у знатној мери помаже уштеду и новчаних средстава.

2. ЕКОЛОШКИ ПРИХВАТЉИВ НАЧИН ПРЕВОЗА

У последњих пар година „климатске промене“ су једна од главних геополитичких тема. У свету **увелико траје потрага за еколошким прихватљивијим начинима превоза** и смањеним емисијама штетних гасова. Бицикли не емитују никакве емисије и штетне гасове, што је боље за квалитет ваздуха у нашим градовима и за плућа њихових становника. Тако да они спадају у **поуздан, приступачан и еколошки прихватљив начин превоза**. Ово би могло знатно да побољша наш укупни ниво здравља, јер би се могао **смањити број болести повезаних са загађењем ваздуха** попут плућних и кардиоваскуларних проблема.

Такође, једна од значајних предности бицикла која је значајна за њега крајњег потрошача је знатна **уштеда новчаних средстава која нам одлазе на гориво**.

3. СМАЊУЈУ ЗАГАЂЕЊЕ СРЕДИНЕ БУКОМ

Велики градови и тишина и мир никада не иду заједно. Практично било који други вид превоза долази са значајном количином загађења буком - аутомобили, мотори, аутобуси, трамваји, возови и сл. Показало се да **улична бука смањује између 30% и 40% продуктивности људи**. Међутим, стална бука коју трпе возачи моторних возила утиче на њихову концентрацију на путу током времена и на ниво стреса, анксиозности и агресије. **Бицикл је најтиши и најздравији начин превоза** да стигнете до крајњег одредишта када су у питању краће релације.

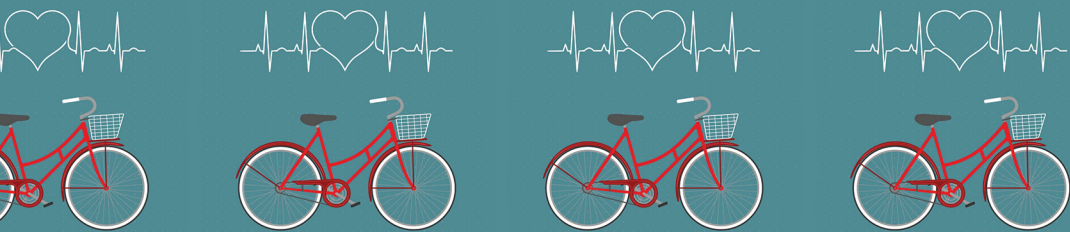
Светска здравствена организација упозорава да бука утиче на поремећај сна, раздражљивост, губитак слуха, поремећај пажње код деце и узрок је кардиоваскуларних болести!

4. ПОДСТИЧЕ КРЕТАЊЕ И БОРАВАК НА ОТВОРЕНОМ ПРОСТОРУ И ПРИРОДИ

Још једна борба са којом се човечанство данас суочава је наш свеприхватљивији седећи начин живота. Многи од нас раде у канцеларијама или на сличним пословима на којем време проводе седећи, а већина нас ће до посла и назад користити аутомобил или неки вид јавног градског превоза.

Бицикл нам омогућава да за краћа путовања приликом којих бих смо користили аутомобил или јавни превоз, да покренемо тело. **Вожња бицикла активираће тело и омогућити да део дана проведемо на отвореном простору**. Тако да је ово један од начина да заменимо седиште у ауту нечим мало активнијим.





5. НИСКИ ОПЕРАТИВНИ ТРОШКОВИ И ТРОШКОВИ ОДРЖАВАЊА

Бицикл је прилично јефтин за употребу у поређењу са другим возилима.

Будући да механика и технологија која стоји иза бицикла није нека висока и захтевна наука, **већина проблема може се решити прилично брзо и једноставно**. Стога, у поређењу са аутомобилима имају **ниске трошкове одржавања**. Делови су јефтини, не постоји замена уља, филтера, нема редовног техничког прегледа, нема трошкова за паркирање и куповину горива итд.

6. НАЈЗДРАВИЈИ НАЧИН КРЕТАЊА³

Како се наводи у брошури "Београд на педале", истраживања су показала да **вожња бицикла смањује ризик од кардиоваскуларних болести, јер успорава пулс, те и срце ради здравије**. Веровали или не, само десетак минута свакодневног бициклирања **побољшава кондицију, мишићни тонус, циркулацију и здравље зглобова, док пола сата дневно не само да ојачава срце и покреће метаболизам, већ и мишиће на леђима и кичму, тврде стручњаци**.

Не мање значајна корист бициклирања јесте да оно **повећава и лучење хормона среће, смањује стрес и склоност ка депресији, као и проблем са спавањем и мигреном**.

Редовно педалање такође је и **идеалан начин да скинете вишак килограма**. Отуда и не чуди што је бицикл познат као „**покретна теретана**“, а упућени тврде да је одлична замена и за трчање! Статистике показују да земље са највећим бројем корисника бицикала имају најнижи проценат гојазних особа, а просечна телесна тежина им је, веровали или не, као да су десет година млађи.

³ Чурчић Д., Богуновић Д., Лазић М., Марковић С., Буквић З., Попов С., Београд на педале, Фондација "Hajnrh Bel", Београд 2018. године

КАКО УНАПРЕДИТИ ПОЛОЖАЈ БИЦИКЛИСТА У БОРУ?

Како би унапредили безбедност и положај бициклиста на територији града Бора нашој Градској управи смо упутили следеће иницијативе:

1. ПЕТИЦИЈА ДА ГРАД БОР ДОБИЈЕ БИЦИКЛИСТИЧКУ ИНФРАСТРУКТУРУ

- Формирати „Пешачко-бициклистичку стазу“ на Црновршкој прузи;
- Предлог у којим улицама у Бору потребно пројектовати бициклистичке стаза/трака дали смо на ГИС платформи www.bicibor.rs;
- Предлог у којим улицама у Бору потребно пројектовати зоне 30 дали смо на ГИС платформи www.bicibor.rs;
- Обезбедити паркинг за бицикле код свих јавних, комуналних, образовних и здравствених установа као и на свим постојећим јавним паркиралиштима;
- Да град Бор субвенционише куповину бицикла за грађане на примеру града Новог Сада;

2. ДА СЕ ИЗМЕНИ ОДЛУКА О ТЕХНИЧКОМ РЕГУЛИСАЊУ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БОРА И ДА БОР ДОБИЈЕ ЗОНЕ 30

3. ДА ГРАД БОР ДОБИЈЕ ПЛАН ОДРЖИВЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ

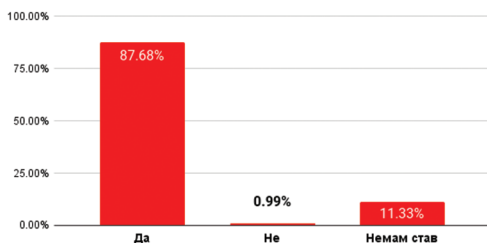
ОПРАВДАНОСТ ИНИЦИЈАТИВА



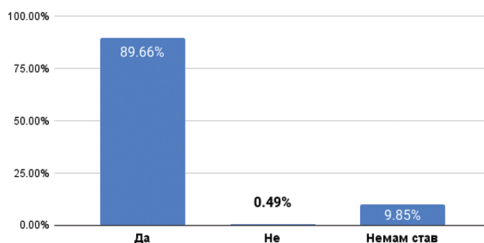
Унапређење саобраћајног и урбанистичког простора на територији града Бора је незамисливо без примене **"Хуманог инжењеринга"**, концепта који захтева другачији приступ решавању проблема и другачије обликовање саобраћајног и урбанистичког простора уз примену **иновативних, практичних и једноставних решења** која би задовољила све учеснике у саобраћају.

Услов за креирање и унапређење техничког регулисања саобраћаја је да град Бор донесе и усвоји **План одрживе урбане мобилности**, као и **измене Одлуке о техничком регулисању саобраћаја на територији града Бора**.

Да ли сматрате да је Бору потребан План одрживе урбане мобилности?



Да ли сматрате да су Бору потребне измене Одлуке о техничком регулисању саобраћаја?



У прилог томе говоре и резултати нашег истраживања. Наиме, велики проценат Борана (**87,68%**) сматра да је потребно да град Бор донесе **План одрживе урбане мобилности**. Такође, велики проценат грађана Бора сматра да је потребно **изменити Одлуке о техничком регулисању саобраћаја на територији града Бора (89,66%)** и прилагодити је тренутном саобраћајном систему.

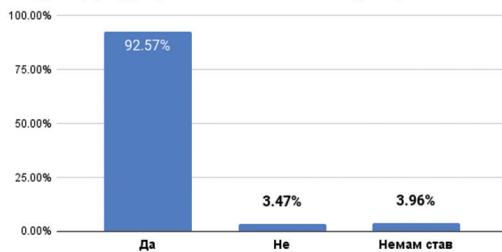
Пракса широм света је показала да **политичке и инжењерске мере усмерене** ка повећању безбедности рањивих учесника у саобраћају доприносе повећању целокупног нивоа безбедности саобраћаја. **Највећи проценат грађана Бора (87,68%) подржава формирање зона 30 и зона успореног саобраћаја**, мере који имају за циљ да доведу до нижих брзина кретања у граду, а све са **циљем промовисања активних видова превоза**.

У целокупном узорку, **12% испитаника користи бицикл као свакодневни вид превоза** у комбинацији са другим видовима. Разлог овоме може бити и чињеница да у Бору недостаје бициклистичка инфраструктура, где **92,57% испитаника сматра да је Бору потребна бициклистичка инфраструктура**. Док **85,15% испитаника сматра да је Бору потребан паркинг за бицикле**.

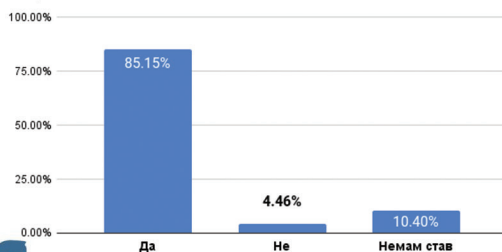
Да ли сматрате да су Бору потребне Зоне 30 и Зоне успореног саобраћаја?



Да ли сматрате да је Бору потребна бициклистичка инфраструктура (бициклистичке стазе/траке)?

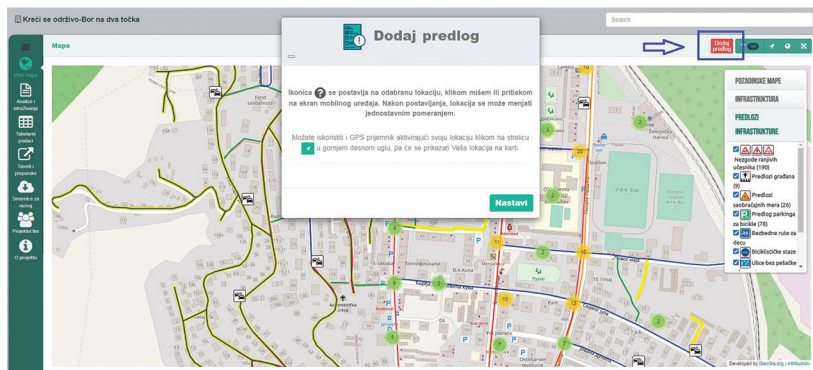


Да ли сматрате да је Бору потребан паркинг за бицикле?



ПРИЈАВИТЕ САОБРАЋАЈНИ ПРОБЛЕМ У БОРУ!

Онлајн ГИС платформа “Бици Бор (www.bicibor.rs)” садржи и crowdsourcing компоненту (*citizen science*), која омогућује преглед, унос и измене података од стране грађана. Чиме се пружа могућност свим грађанима Бора да обележе локације на карти, додају фотографије, поставе опис и дају своје предлоге у циљу побољшања саобраћајне инфраструктуре за бициклисте на територији града Бора.



Упутство за пријаву проблема:
<https://www.youtube.com/watch?v=KhkuN1tmS20>

КО СУ СИГУРНЕ СТАЗЕ?



Сигурно стазе су струковно удружење за безбедност саобраћаја из Бора.

Наш циљ је да Бор буде безбедан, приступачан и саобраћајно уређен.

Наш рад је доступан на www.sigurnestaze.com.

У протекле две године смо:

1. Издали уџбеник „**Сигуран смер - водич кроз основна правила саобраћаја**“ и бесплатне примерке уручили основним школама на територији града Бора, Зајечара, Неготина и Бољевца;
2. Дизајнирали смо **ГИС апликацију за особе са инвалидитетом** на територији града Бора. Апликација је доступна на www.pristupacnostbor.com;
3. Дизајнирали смо **ГИС платформу за урбану мобилност и безбедност саобраћаја**. Платформа је доступна на www.mobilitybor.com;
4. Дизајнирали смо **ГИС платформу за бицикliste**. Платформа је доступна на www.bicibor.rs;
5. Дизајнирали смо **ГИС платформу за одрживи јавни превоз у Крагујевцу**. Платформа је доступна на www.ekobus.rs;
6. За две године рада објавили смо **три анализе и истраживања** и наши пројекти су **представљени на пет конференција и у Дому Народне скупштине Р. Србије**.
7. За две године смо одржали **преко четрдесет едукативних радионица и преко десет јавних трибина**, спровели **две петиције** и **упутили осам иницијатива ГУ Бор**.
8. **Добитници смо плакете за иновативан стартап подухват и примену ИКТ-а у активизму.**





Литература

- [1] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, (Службени гласник РС", бр. 41 од 2. јуна 2009, 53 од 29. јула 2010, 101 од 30. децембра 2011, 32 од 8. априла 2013 - УС, 55 од 23. маја 2014, 96 од 26. новембра 2015 - др. закон, 9 од 5. фебруара 2016 - УС, 24 од 26. марта 2018.)
- [2] Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2016. до 2020. год. за општину Бор, Агенција за безбедност саобраћаја Р. Србије, јул 2021. год.
- [3] Јевтић Н., Сигуран смер-водич кроз основна правила саобраћаја (стр. 49 -55.), Сигурне стазе, Бор 2020. године
- [4] Велић И., Јовановић М., Анализа ставова грађана Бора о безбедном учешћу бициклиста у саобраћају на територији града Бора, са оценом стања безбедности, Сигурне стазе, март 2022. год. Доступно на www.bicibor.rs (Приступ 20.07.2022. год.)
- [5] Велић И., Јовић В., Милојевић И., Свирчев Г., Јовановић М., Николић Н., Крећи се одрживо - Бор на два точка, Сигурне стазе, јун 2022. Доступно на www.bicibor.rs (Приступ 20.07.2022. год.)
- [6] Чурчић Д., Богуновић Д., Лазић М., Марковић С., Буквић З., Попов С., Београд на педале, Фондација "Најпних Бел", Београд 2018. године
- [7] Велић И., Како унапредити положај бициклиста у саобраћају? Доступно на <https://www.sigurnestaze.com/web/blog/38/kako-unaprediti-polozaj-biciklista-u-srbiji.html> (Приступ 13.07.2022. год.)
- [8] Велић И., Да ли су Бору потребне зоне успореног саобраћаја? Доступно на <https://www.sigurnestaze.com/web/blog/30/da-li-su-boru-potrebne-zone-usporenog-saobracaja.html> (Приступ 30.06.2022. год.)
- [9] Велић И., Да ли су Бору потребне зоне 30? Доступно на <https://www.sigurnestaze.com/web/blog/27/da-li-su-boru-potrebne-zone-30.html> (Приступ 30.06.2022. год.)
- [10] Велић И., Предности е-тротинета, Доступно на <https://www.sigurnestaze.com/web/blog/33/prednosti-e-trotineta.html> (Приступ 30.06.2022. год.)
- [11] Јевтић Н., Имамо ли проблем са бициклистима? Доступно на <https://www.pravniportal.com/imamo-li-problem-sa-biciklistima/> (Приступ 05.07.2022. год.)



CIP - Каталогизација у публикацији - Народна библиотека Србије, Београд

656.183(497.11)(0.034.2)

ВЕЛИЋ, Игор, 1986-

Крећи се одрживо : Бор на два точка / Игор Велић, Ненад Јевтић.
- 1. изд. - Бор : Удружење Сигурне стазе, 2022 (Београд : Grafomed trade).
- [28] стр. : илустр. ; 21 cm

Подаци о ауторима преузети из колофона. - Тираж 1100. - Библиографија: стр. 26.

ISBN 978-86-902872-1-5

1. Јевтић, Ненад, 1971- [аутор]

а) Бициклически саобраћај -- Безбедност -- Бор б) Бициклисти -- Безбедност -- Бор

COBISS.SR-ID 72994313



sigurne staze

ISBN 978-86-902872-1-5

