

## **Предлози за амандмане на Закон о безбедности саобраћаја на путевима - Бициклически саобраћај -**

Предлози бициклических удружења засновани су на уоченим правним проблемима и празнинама у области саобраћаја, анализи законских решења и добре праксе у другим земљама, циљевима Републике Србије у области саобраћаја, препорукама међународних организација и реалним ситуацијама у саобраћају. У случају питања, контакти предлагача налазе се на крају документа.

### **1. Обавезно растојање приликом претицања - члан 55, додају се став 7 и став 8:**

Приликом претицања или обилажења бицикла ван насељеног места возач моторног возила је дужан да изврши претицање или обилажење крећући се искључиво суседном саобраћајном траком.

Приликом претицања или обилажења бицикла у насељеном месту возач моторног возила је дужан да држи најмање један метар растојања.

**Образложење:** Усвајањем овог решења возачима<sup>1</sup> се јасно и недвосмислено одређује које је минимално растојање за претицање рањивих учесника у саобраћају, нарочито ван насељених места. Оваква решења додатно штите бициклисте у случају пада, изненадног избегавања препрека итд. и већ су примењена у Француској, Белгији, Пољској, Великој Британији, Португалији, САД, Аустралији, Канади, док и у другим земљама постоје тенденције ка усвајању.

### **2. Двосмерно кретање бициклиста у једносмерним улицама - члану 36, додаје се став 6:**

Одлуком надлежног органа општине или града, изузетно се може дозволити кретање бицикала супротно ставу 4 овог члана.

**Образложење:** Кретање бициклиста једносмерним улицама у оба смера, дефинисано саобраћајним знацима, са или без бициклических трака је пракса у европским градовима и земљама међу којима су Велика Британија, Белгија, Француска, Немачка, Аустрија, Мађарска, Словенија, Чешка, Данска, Холандија, Црна Гора, Норвешка, Ирска. Овако регулисане улице омогућавају бициклическим возачима да изаберу најкраћи и најбезбеднији пут до дестинације, имплементација је брза и трошкови су ниски. Стварањем оваквих безбедних рута стимулише се повећање броја бициклиста. Ова мера се још 80-тих година показала безбедном и није довела до повећања броја саобраћајних незгода, што потврђују и бројне студије. Два су главна аргумента који потврђују ове резултате: први, за разлику од редовног кретања, где само возач

---

<sup>1</sup> Израз "возачи" ће се у даљем тексту односити на возаче моторних возила. Израз употребљен у мушком роду се подједнако односи и на женски род.

утиче на безбедност јер се креће иза бициклисте, у овој ситуацији **и бициклиста утиче на безбедност, јер има могућност да уочи друга возила, прати и реагује на стање у саобраћају**, доприносећи тако активно сопственој безбедности; други, овакво кретање утиче на **прилагођавање брзине и смиривање саобраћаја, повећавајући тако општу безбедност саобраћаја**. Приликом примене концепта у Ослу запажено је да **ова мера доприноси да бициклисти мање користе тротоар за вожњу (на неким местима скоро за 50%), повећавајући комфор и безбедност пешака**. У појединим улицама, ове мере су повећале вожњу бицикала за чак 50%. Конфликти су регистровани у свега 0,3%-0,6% случајева и били су повезани са радовима на путу. Белгијски институт за безбедност саобраћаја урадио је детаљну студију која показује да контра-смер кретање бициклиста у једносмерним улицама у Бриселу **није довело до повећања броја судара са моторним возилима, већ га је чак и незнатно смањило!**<sup>14</sup> Брисел је изразито аутомобилски оријентисан град и на другом је месту по саобраћајном загушењу од градова Европе и Северне Америке. **Слична регулација улице испробана је у Новом Саду** (Николајевска улица) контра бициклистичком траком у протекле 3 године. Према званичном извештају МУП РС у наведеном периоду **није забележена ниједна саобраћајна незгода са бициклистима на датом месту**. Ови подаци **потврђују да се мера може спровести и у Србији**, да су улагања минимална, а позитивни ефекти извесни. Притом **оваква кретања најчешће у пракси већ постоје и врло су распрострањена**.

### 3. Аутобуске (жуте) траке за бициклисте - члану 39 додаје се став 2:

Саобраћајном траком намењеном за кретање возила за јавни превоз путника може да се саобраћајним знаком дозволи вожња бицикла.

**Образложење:** Ова мера је успешно спроведена у више европских градова и земаља и показала се безбедном и функционалном (најближи пример је Будимпешта). У неким местима (укључујући и Београд) **бициклисти у пракси већ користе жуте траке уколико нема бициклистичких стаза** услед недостатка посебне бициклистичке инфраструктуре. Овакве траке поседује мањи број градова у Србији, па ни трошкови за имплементацију неће бити значајни. Допуштено кретање је изузетак и посебно се регулише саобраћајним знаком.

### 4. Пешачко бициклистичка стаза - члану 7. став 1, додаје се:

Мешовита пешачко-бициклистичка стаза је пут намењен **искључиво** за кретање пешака и бициклиста.

**Образложење:** Сугеришемо да се у постојећем предлогу измена и допуна Закона нагласи искључива намена оваквих стаза. Искључивост коришћења је већ одређена за пешачке и бициклистичке стазе.

### 5. Кретање бициклиста на коловозу, стазама и тракама - Измена члана 40. важећег закона (у предлогу измена и допуна Закона члан 20).

Возач бицикла дужан је да се креће по пешачко-бициклистичкој стази, бициклистичкој стази или траци.

Уколико се возач бицикла креће коловозом, креће се ближе десној ивици коловоза, изузев на делу пута испред раскрснице или другог места на коме скреће улево, односно када врши претицање или обилажење.

За кретање бицикла по пешачко-бициклистичкој стази сходно се примењују одредбе овог

закона о кретању по бициклическој стази, при чему је возач бицикла дужан да поступа са нарочитом опрезношћу према пешацима, тако да не угрожава безбедност пешака.

**Образложење:** Коришћење коловоза у ширини од 1 метра за бициклисте уведено је законом 2009. године. Ова норма не одговара реалном стању у саобраћају, где су бициклисти принуђени да из различитих разлога иступају из “1 метра” (што је габарит за читаву ширину бицикла), немају начина да јасно утврде колико је 1 метар ширине или возе (теретни) бицикл чији су габарити већи од 1 метар. У ставу 2 се наглашавају радње које су изузеци. У ставу 3 предлога, у односу на предлог Владе Републике Србије, избацује се ограничење брзине (јер га није могуће ни спроводити, с обзиром да бицикл нема уграђен брзиномер и са друге стране, јер је несврхисходно), чиме се више наглашава безбедност пешака.

#### **6. Бициклическа улица - члан 7, став 1, додаје се:**

Бициклическа улица је улица у којој је коловоз намењен првенствено кретању бицикала.

У глави IX, између одељака 3 (Зона успореног саобраћаја) и 4 (Зона “30”) додаје се нови одељак: “**Бициклическа улица**” и садржи нови члан, који се састоји од 2 става:

У бициклическој улици допуштено је кретање бициклом целом ширином коловозне траке.

У бициклическој улици није дозвољено претицање бицикла моторним возилом, нити вођња брзином већом од 30 километара на сат.

**Образложење:** Бициклическе улице се уводе са циљем да се повећа безбедност бициклиста, подстакне веће коришћење бицикла и умири моторни саобраћај. У европским земљама ово решење је популарно у резиденцијалним четвртима које користе старији и деца, као и на помоћним саобраћајницама.

#### **7. Кретање бициклиста у пешачкој зони - постојећем члану 160, додаје се став 4:**

У пешачкој зони, надлежни орган општине или града може дозволити кретање бициклом, тако да се не угрожава кретање пешака.

**Образложење:** У свим пешачким зонама у Србији **већ је присутно кретање бициклом**. Разлози су различити, али најчешће укључују већу доступност садржаја пешачке зоне и/или безбеднију и краћу руту ка дестинацији. Кретање бициклиста кроз пешачку зону, упркос присутним предрасудама, **врши се безбедно. Поједине локалне самоуправе су, на захтев грађана, делимично дозволиле саобраћај бицикала у пешачкој зони**, кроз различите видове “правних акробација”. У Новом Саду кроз пешачку зону у најужем центру града, допуштено је улицама Модене и Његошеве пролазити кроз пешачку зону бициклом. Неки од најчешћих аргумената на које се позивају доносиоци одлука: 1. локална самоуправа има право да одлучи где је пешачка зона ( који део улице или улица), па сходно томе има право и да одлучи где није и тиме уведе другачији режим саобраћаја; 2. у пешачкој зони се може дозволити кретање одређених возила (напомена: израз “одређених возила” би правилно требало тумачити као

појединачно одређених, а не “одредивих” у смислу “врста возила”), 3. у питању је мера и акција техничког регулисања саобраћаја (напомена: техничко регулисање саобраћаја не сме да се врши супротно одредбама закона). У упоредном законодавству не постоји јединствено решење, али **студијске анализе потврђују да где је допуштен саобраћај бицикла кроз пешачку зону, он се по правилу врши безбедно, уз ризике који нису већи од присуства возача ролера, скејта, па чак и пешака који трче.** Ова измена се предлаже стога са циљем да представници локалне самоуправе имају јасан и једноставан, законом утврђен механизам да одобре кретање бицикала кроз пешачку зону, као и дефинисан законски основ за дизајн примерене саобраћајне сигнализације. Измена би **нарочито погодовала старијим суграђанима/кама** који свакако не возе брзо, користе бицикл, а притом им је ефикасност кретања, доступност садржаја и безбедност на првом месту код избора трасе кретања.

## 2.8 Превоз лица у приколици за бицикл - члан 92 се мења и гласи:

Бицикл, мопед и мотоцикл у саобраћају на путу могу да имају прикључно возило намењено превозу терета, прикључено тако да је обезбеђена стабилност возила.

Ноћу и у условима смањене видљивости, прикључно возило на задњој левој страни мора имати светло црвене боје.

У прикључном возилу није дозвољен превоз лица, осим уколико се ради о прикључном возилу за бицикл намењеном превозу лица.

**Образложење:** У постојећем законском решењу, у прикључном возилу за превоз терета забрањен је превоз лица (родитељи превозе децу у оваквим колицима), а није дозвољено ни коришћење прикључних возила са једним точком (циклотуристи користе овакве приколице). Дефинисане су димензије прикључног возила, док димензије самог возила нису дефинисане ( па се може доћи у апсурдну ситуацију да је бицикл, односно трицикл, који је шири од 1 метар, дозвољен, а приколица за бицикл није). У ставу 2 сугеришемо да се унапреди решење где **прикључно возило мора да има светло, а не катадиооптер.** Разлог овоме је и подзаконским актима усвојена ниска позиционираност задњег светла на бициклу, што (уколико би се правила доследно спроводила) може да створи опасну ситуацију у условима ноћне и вожње слабе видљивости, где се задње светло на бициклу неће видети, а катадиооптер на прикључном возилу просто није довољан за уочљивост бициклисте. Додатно, светло је (као и на бициклу) неопходно ноћу, односно у условима смањене видљивости. У ставу 3, осврћемо се на постојеће законско решење које оставља **недоумице у погледу допуштености приколица за бицикл намењених за превоз деце (јер ове приколице нису намењене за превоз “терета”, већ лица).** Ова прикључна возила су у широкој употреби у иностранству (и у региону), њихова безбедост и функционалност је проверена, док се у све значајнијој мери користе и код нас, те сматрамо да њихов правни статус треба и законски регулисати.

## 8. Казнене одредбе

Уз све наведене предлоге неопходно је прилагодити казнене одредбе. У пракси, за највећи број одредби биле би **довољне основне прекршајне санкције**, уз претпоставку да ће бити спровођене у пракси. За **кршење закона са већим ризицима у саобраћају** (нпр. неуступање првенства при укрштању са бициклистичком стазом или траком што је већ повезано са највећим бројем незгода)

**предлажемо увођење нешто тежих казни.** Ове казне би требало повећати пре свега у домену где се ангажују професионални, односно возачи са искуством који свакодневно обављају делатност моторним возилима (нпр. возачи јавног саобраћаја, превозници и тсл.). **Приликом разматрања казних одредби, њихове примене и ефеката снажно сугеришемо консултовање са стручњацима из области пенологије** (научна дисциплина о кажњавању).

**Предлагачи:**

*Зоран Буквић*

Удружење грађана

“Улице за бициклисте”

Е-пошта: [ulicezabicikliste@uzb.rs](mailto:ulicezabicikliste@uzb.rs)

Контакт: 061-671-0364

*Горан Јовановић*

Удружење

“Нишка саобраћајна унија”

Е-пошта: [niskasb.unija@yahoo.com](mailto:niskasb.unija@yahoo.com)

Контакт: 069-106 -2172

*Марко Трифковић*

Удружење грађана

“Новосадска бициклистичка иницијатива”

Е-пошта: [office@nsbi.org.rs](mailto:office@nsbi.org.rs)

Контакт: 066-209-417

*Данило Ђурчић*

Удружење

“Бајсологија”

Е-пошта: [danilo.curcic@bajsologija.rs](mailto:danilo.curcic@bajsologija.rs)

Контакт: 063-128-6710

*Драган Јовановић*

Удружење

“Вози Улице”

Е-адреса: [voziulice@gmail.com](mailto:voziulice@gmail.com)

Телефон : 064-2856-433