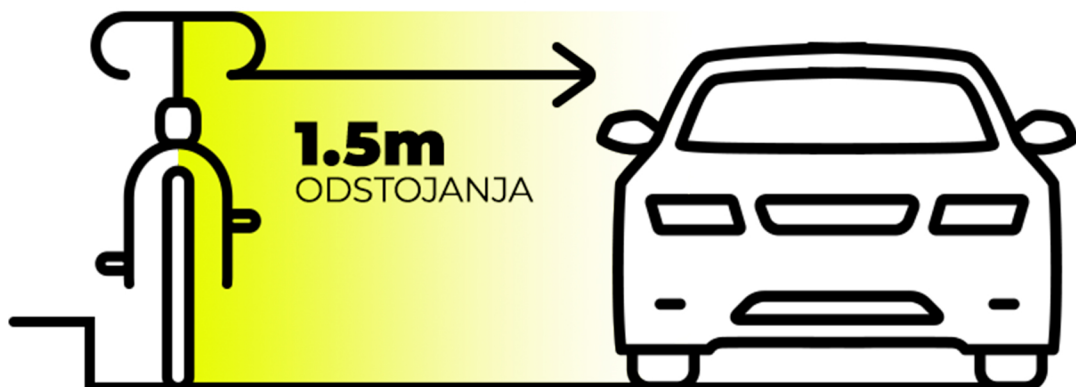
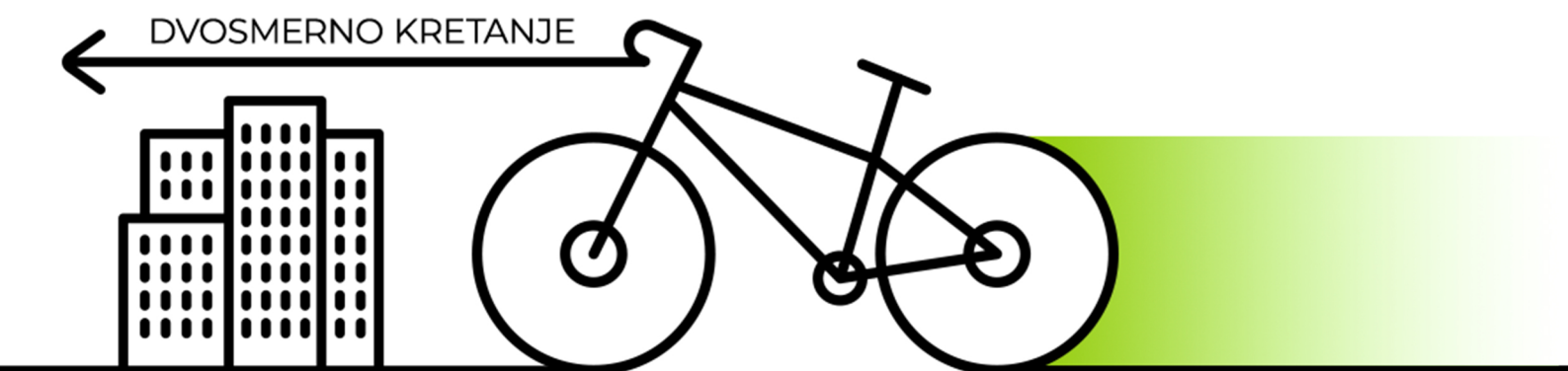
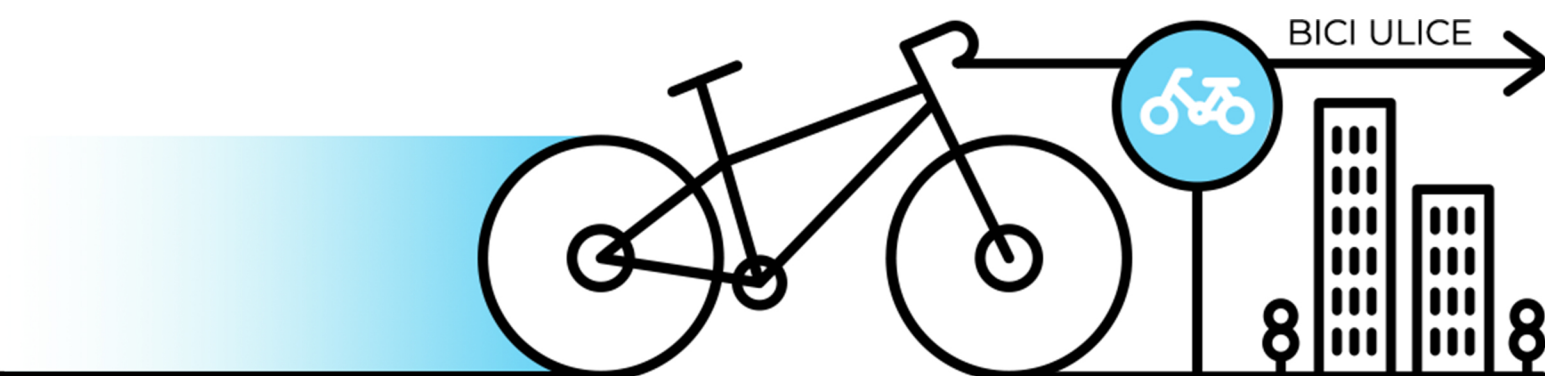


UNAPREĐENJE ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA I POBOLJŠANJE USLOVA ZA BICIKLISTE

—
PREDLOZI I PRIMERI DOBRE PRAKSE



HEINRICH BÖLL STIFTUNG
BELGRADE



Autor:

Igor Velić

Urednik:

Zoran Bukvić

Lektura i korektura:

Jasmina Šuša

Dizajn korica:

Jelena Jaćimović

Ova studija izrađena je uz finansijsku podršku Fondacije Hajnrih Bel, stavovi izraženi u studiji pripadaju isključivo autorima i ne odražavaju nužno i stavove donatora, partnerskih organizacija i izdavača.

1. UVOD

Na samom početku, naglašavamo da sva izneta razmišljanja, stavovi, preporuke, predlozi i smernice u ovom dokumentu predstavljaju konstruktivan, delotvoran i kritički osvrt, dat u najboljoj nameri, u cilju unapređenja bezbednosti biciklista u saobraćaju na teritoriji Republike Srbije. Onim što iznosimo u tekstu, ne želimo nipodaštavati ničije znanje i umeće.

Cilj ovog dokumenta jeste da skrene pažnju na problem bezbednosti biciklista u saobraćaju i da ukaže na mere i preporuke za unapređenje bezbednosti, zasnovane na priznatoj svetskoj praksi i naučnim radovima, nastalim u svetu i kod nas.

Svakako, treba da budemo svesni činjenice da se u Republici Srbiji ne ulaže dovoljno u razvoj biciklističkog saobraćaja, tako da će ovo biti jako dug put, koji mora početi snagom argumenata kojima ćemo pokušati da ukažemo na važnost promene svesti građana, nadležnih i struke.

U širenju ovih poruka, pre svega, zatim i u studijama izvodljivosti, mogućim i optimalnim rešenjima, snagama, slabostima, mogućnostima, pretnjama, kao i u izvođenju samih rešenja i prezentovanju širokom auditorijumu, neophodan je dijalog i uključivanje biciklističkih udruženja u proces donošenja odluka koje se tiču biciklističkog saobraćaja.

U sastavljanju ovog dokumenta vodili smo se ciljevima „Decenije akcije za bezbednost saobraćaja” (2021–2031), proglašene od strane Ujedinjenih nacija, ciljevima održivog razvoja Ujedinjenih nacija pod nazivom „Održivi gradovi i zajednice“, kao i zakonodavstvom i primerima dobre prakse iz Evrope i sveta, koji su dali rezultate i primenjivi su u našim uslovima.

2. UDRUŽENJA BIKIKLISTA ŠIROM SVETA POSLALA PISMO VLADAMA POVODOM ODRŽAVANJA KONFERENCIJE UN O KLIMATSKIM PROMENAMA COP26. TRAŽI SE HITNA PROMOCIJA BIKIKLIZMA¹:

Svetski lideri moraju da se obavežu da će povećati nivoe biciklizma kako bi smanjili emisije ugljen-dioksida i postigli globalne klimatske ciljeve brzo i efikasno.

Svetu je potrebno mnogo više biciklizma ako želimo da se borimo protiv klimatskih promena. Bez brzih i odlučnijih akcija vlada širom sveta da smanje emisije ugljen-dioksida iz transporta, osudićemo sadašnje i buduće generacije na svet koji je još više neprijateljski nastrojen i mnogo manje pogodan za život.

Zbog toga mi, dole potpisane 262 organizacije, snažno apelujemo na sve vlade i lidere koji prisustvuju 26. Konferenciji Ujedinjenih nacija o klimatskim promenama (COP26) u Glazgovu da se obavežu da će značajno povećati broj ljudi koji bicikliraju u svojim zemljama.

Vlade to mogu učiniti tako što će izgraditi kvalitetniju biciklističku infrastrukturu, integrisati biciklizam sa javnim prevozom, poboljšati bezbednost na putevima i primeniti politike koje podstiču ljude i preduzeća da zamene putovanja automobilom biciklističkim i drugim načinima, poput pešačenja i javnog prevoza. Promovisanje i omogućavanje aktivne mobilnosti mora biti kamen temeljac širom sveta jer je transport odgovoran za 24% direktnih emisija CO₂ iz sagorevanja goriva. Na drumska vozila otpada skoro tri četvrtine transportnih emisija CO₂ i ovi brojevi se ne smanjuju. Osim neodrživih nivoa emisije CO₂ koji uništavaju

¹ Pismo udruženja biciklista Vladama širom sveta, Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/135/pismo-vladama-cop26-hitna-promocija-biciklizma.html> (Pristup 12.06.2022. god.)

klimu na Zemlji, drumska vozila zagađuju naš vazduh u ogromnim razmerama ubijajući, kako se procenjuje, sedam miliona ljudi širom sveta svake godine.

Specijalni izveštaj Međuvladinog panela za klimatske promene (IPCC) „Globalno zagrevanje od 1,5 °C” identifikovao je biciklizam kao put ka obezbeđivanju bezbednog i održivog sveta za sve, kako sada, tako i u budućnosti. Upotreba bicikla proizvodi nultu emisiju, a vožnja bicikla donosi dalekosežne pozitivne socio-ekonomske uticaje pored smanjenog zagađenja.

Biciklizam predstavlja jednu od najvećih nada čovečanstva za pomak ka budućnosti sa nultom emisijom ugljen-dioksida. Novo istraživanje pokazuje da se emisija CO₂ tokom životnog ciklusa smanjuje za 14% po dodatnom biciklističkom putovanju i za 62% za svako izbegnuto putovanje automobilom. Prelazak sa automobila na bicikl štedi 150 g CO₂ po kilometru.

Kargo električni bicikli smanjuju emisiju ugljen-dioksida za 90% u poređenju sa dizel kombijima. Zamena automobila u gradovima šetnjom i vožnjom bicikla, čak i samo jedan dan u nedelji, može smanjiti vaš ugljeni otisak za oko pola tone CO₂ tokom godine. Izgradnja sinergije sa drugim načinima putovanja, kao što je javni prevoz, može značajno da poboljša ovaj potencijal.

Naš svet je u plamenu. Moramo hitno iskoristiti rešenja koja nudi biciklizam radikalnim povećanjem njegove upotrebe. Ono što nam je sada potrebno jeste da se vlade politički i finansijski više posvete sigurnijem i integrisanom biciklizmu, koji je pravičan za sve koji žive u našim zemljama, gradovima i regionima. Pozivamo sve vlade i lidere na Konferenciji COP26 da se obavežu:

Da će značajno povećati nivo biciklizma u svojim državama. Ovo se može uraditi na sledeće načine:

- Promovisanjem biciklizma u svim njegovim oblicima, uključujući biciklistički turizam, sportski biciklizam, deljenje bicikala, vožnju na posao ili u školu i za vežbanje;
- Prepoznavanjem biciklizma kao klimatskog rešenja, uspostavljanjem jasne veze između toga kako povećanje putovanja biciklom i smanjenje putovanja privatnim automobilom smanjuju emisiju CO₂;
- Kreiranjem i finansiranjem nacionalnih biciklističkih strategija i prikupljanjem podataka o biciklizmu kako bi se znalo gde se mogu poboljšati infrastruktura i korišćenje;
- Fokusiranjem investicija na izgradnju bezbedne i visokokvalitetne biciklističke infrastrukture i podsticaje za zajednice koje su istorijski marginalizovane od biciklizma;
- Pružanjem direktnih podsticaja ljudima i preduzećima da pređu sa automobila na bicikle radi više svakodnevnih putovanja;
- Izgradnja sinergije sa javnim prevozom i negovanje kombinovanih rešenja mobilnosti za multimodalni ekosistem sposoban da pokrije sve potrebe korisnika bez oslanjanja na privatni automobil;
- Zajedničkom posvećenošću u postizanju globalnog cilja višeg nivoa biciklizma. Više vožnje biciklom u nekolicini zemalja neće biti dovoljno za smanjenje globalne emisije CO₂. Sve zemlje moraju da doprinesu, a ovi napori se moraju pratiti na nivou UN.

Ne postoji zamisliv način da vlade smanje emisiju CO₂ dovoljno brzo da izbegnu najgore posledice klimatske krize bez znatno više vožnje bicikla. Biciklizam je jedno od najboljih rešenja koje već imamo kako bismo obezbedili da naša planeta bude čistija za generacije koje dolaze.

3. PARIZ KAO PRIMER DOBRE PRAKSE²

Pariz će u roku od četiri godine postati biciklistički grad u potpunosti.

Broj zaštićenih biciklističkih staza u gradu kao i parking mesta za bicikle će se povećati, otkriveno je u članu 2. biciklističkog „Plana Velo” za period 2021–2026. godine.

„Plan Velo” je postojeći biciklistički plan vredan 174 miliona dolara koji je sa svakim ažuriranjem postajao sve celovitiji, hrabriji i smeliji. Gradonačelnica Pariza An Idalgo (Anne Hidalgo) izabrana je za drugi mandat prošle godine, nakon što je uspešno uvela mnoge bitne mere za biciklizam.

Želja i cilj su samo jedno: da se od francuske prestonice napravi „grad kroz koji se može 100% biciklom“.

Pored stvaranja dodatnih objekata za bicikliste, novi plan, vredan 290 miliona dolara, obavezuje i na održavanje obećanjem „čišćenja i uklanjanja snega sa biciklističkih staza“.

Po članu 2. „Plana Velo”, obezbediće se 30.000 novih biciklističkih parking mesta, zatim i 1.000 mesta za kargo bicikle. Biće i 40.000 novih osiguranih mesta za bicikle u blizini železničkih stanica, uz očekivanje da će privatni sektor, zahvaljujući grantovima i drugim podsticajima, postaviti još 50.000 mesta.

4. PROBLEM BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA U REPUBLICI SRBIJI³

Na samom početku bismo se osvrnuli na zaključke sa Međunarodne konferencije „Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici”, koja je održana u Vrnjačkoj Banji 2020. godine.

² Pariz postaje biciklistički grad, Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/136/pariz-postaje-biciklisticki-grad.html> (Pristup 15.06.2022. god.)

Naime, Srbija nije dostigla nijedan zacrtani cilj iz Nacionalne strategije bezbednosti saobraćaja (2015–2020)³:

- nije ostvareno planirano povećanje upotrebe sigurnosnih pojaseva;
- posebno su loši rezultati kod upotrebe sigurnosnih pojaseva na zadnjim sedištima;
- nije ostvareno planirano smanjenje prekoračenja brzine na našim putevima;
- nije dostignut planirani procenat upotrebe dečjih sedišta;
- umesto povećanja, smanjena je upotreba kaciga kod motociklista;
- nije ostvareno planirano smanjenje vožnje pod uticajem alkohola;
- nije ostvarena redovna primena alata unapređenja bezbednosti putne infrastrukture;
- posebno su loši i neprihvatljivi rezultati u pogledu stradanja dece u saobraćaju (umesto proklamovanog smanjenja stradanja dece i eliminisanja smrtnog stradanja dece, došlo je do povećanja broja poginule i povređene dece u saobraćaju).

U periodu od 2015. do 2019. godine znatno više ljudi je nastradalo u saobraćajnim nezgodama, nego što je to bilo predviđeno Strategijom bezbednosti saobraćaja. Podaci pokazuju da je bilo:

- 288 poginulih lica više;
- 925 teško povređenih lica više;
- oko 15.000 lakše povređenih lica više u odnosu na Strategijom definisane ciljeve!

³ Prof. dr Krsto Lipovac, Zaključci sa 15. Međunarodne konferencije „Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici“, Vrnjačka Banja, 2020. godine (dostupno na: <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/49/propusti-sprovodjenje-strategije-bezbednosti-saobracaja.html>)

Ovo povećanje broja nastradalih, prema evropskom modelu za izračunavanje ukupnih ekonomskih posledica saobraćajnih nezgoda, koštalo je naše društvo oko 1,6 milijardi evra više nego što je bilo određeno kao prelazni cilj u Strategiji bezbednosti saobraćaja.

Kako se dalje navodi u zaključcima, ovako loši rezultati su posledica nerada i slabe koordinacije i saradnje najvažnijih subjekata bezbednosti saobraćaja. Strategija bezbednosti saobraćaja je definisala da su „Najvažniji subjekti bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji: Vlada, ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja i Ministarstvo unutrašnjih poslova, kao nosioci izvršne vlasti i kao organi odgovorni za stanje bezbednosti saobraćaja u državi". S druge strane, za uspostavljanje koordinacije najodgovornije je nacionalno Telo za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja, koje nije radilo u prethodnom periodu. U najvećem delu opština i gradova, lokalna tela za koordinaciju poslova bezbednosti saobraćaja nisu bila uspešna u svom radu.

Naš stav je da se mi u Republici Srbiji generalno bavimo samo posledicama saobraćajnih nezgoda, umesto uzrocima i prevencijom. Nema sistemskog pristupa niti kontinuiteta u radu. Sve se svodi na represivne mere saobraćajne policije (kontrole vezivanja pojasa, alkoholisanosti vozača, brzine kretanja itd.). Dok bi znatno bolje rezultate postigli kombinovanjem preventivnih i represivnih mera. U preventivne mere bi spadalo jačanje kapaciteta i integriteta institucija, unapređenje saobraćajne infrastrukture, unapređenje saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja, razne vrste i vidovi saobraćajno-tehničkih, saobraćajno-regulativnih, građevinskih i arhitektonskih mera, kao i korišćenje i razvoj novih tehnologija i sistema u procesu unapređenja bezbednosti saobraćaja.

5. KAKO UNAPREDITI PROPISE KOJI SE ODOSE NA BICIKLISTE I BICIKLE?⁴

Jedan od problema je taj što na nivou Republike Srbije ne postoji jedinstveni rukovodeći dokument, koji se, u smislu saobraćajne politike, sveobuhvatno bavi principima biciklističkog saobraćaja i svim njegovim aspektima, koji postavlja osnovne pretpostavke, daje smernice za njegov razvoj ili postavlja konkretne ciljeve.

Upravo iz ovog razloga, u praksi se mogu videti različita rešenja u tumačenju i sprovođenju propisa, planiranju i gradnji infrastrukture, sprovođenju propisa, edukaciji, prioritetima u planiranju saobraćaja ili budžetskim izdvajanjima.

Nesumnjivo najznačajniji propis koji se odnosi na bicikliste i koji je potrebno unaprediti jeste Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (u daljem tekstu: ZOBS).

Za biciklistički saobraćaj su, osim ovog zakona, od izuzetnog značaja i Zakon o planiranju i izgradnji, sa podzakonskim aktima, i Zakon o putevima. Ovi zakoni su osnova za stvaranje uslova za kretanje biciklista u saobraćaju.

5. 1. UOČLJIVOST I OSVETLJENJE BICKLA

Umesto insistiranja na svetloodbojnom prsluku, znatno bolji rezultati bi se postigli insistiranjem na tehničkoj ispravnosti bicikala (obavezna reflektujuća tela na točkovima — katadiopteri, obavezna svetla prilikom noćne vožnje). S obzirom na efikasnost, dodatna mera bi mogla biti i propisivanje katadioptera koji treba da se nalaze na pedalama ili na prednjem i zadnjem delu bicikla, kako bi se povećala uočljivost bicikla spreda i otpozadi, noću i u uslovima smanjene vidljivosti.

⁴ Bukvić Z., Trifković M., Kako unaprediti biciklistički saobraćaj u Srbiji?, Ulice za bicikliste, Novosadska biciklistička inicijativa, 2020.god.

Tehnički ispravan bicikl nudi značajno pouzdaniju uočljivost bicikliste, koja je „oprašajuća” prema propustima u zaboravljanju ili gubljenju zaštitne opreme, njenoj pokrivenosti (npr. torbom), bočnoj uočljivosti, okolnim refleksijama i sličnim problemima.

5. 2. OBAVEZNO RASTOJANJE PRILIKOM PRETICANJA: ČLANU 55. DODAJU SE STAV 7. I STAV 8.

Da bi se stvorio ujednačen kriterijum u pogledu bezbednog preticanja i obilaženja, a vozači motornih vozila nedvosmisleno senzibilisali o problemu i rizicima u kojima se biciklisti nalaze, predlažemo uvođenje obaveznog rastojanja, prilikom preticanja ili obilaženja.

Prilikom preticanja ili obilaženja bicikla van naseljenog mesta, vozač motornog vozila je dužan da izvrši preticanje ili obilaženje krećući se isključivo susednom saobraćajnom trakom.

Prilikom preticanja ili obilaženja bicikla u naseljenom mestu, vozač motornog vozila je dužan da drži najmanje jedan metar rastojanja.

Obrazloženje: Usvajanjem ovog rešenja vozačima motornih vozila se jasno određuje koje je minimalno rastojanje za preticanje ranjivih učesnika u saobraćaju, naročito van naseljenih mesta. Ovakva rešenja dodatno štite bicikliste u slučaju pada ili iznenadnog izbegavanja prepreka zbog lošeg kvaliteta puta duž desne ivice kolovoza. Ovakva rešenja već su primenjena ili su u procesu uvođenja u zakonodavstvo u Nemačkoj, Austriji, Češkoj, Francuskoj, Belgiji, Poljskoj, Velikoj Britaniji, Portugaliji, SAD, Australiji, Kanadi, dok i u drugim zemljama postoje tendencije ka usvajanju.

Kao što je biciklistima određeno da se kreću jedan metar od desne ivice kolovoza, tako će i ova mera edukativno delovati na vozače motornih vozila, postojaće mogućnost da se uvede u programe u auto-školama, a moći će da se komunicira i kroz kampanje državnih i lokalnih

institucija. S obzirom na sve veće napredovanje tehnologije, ukoliko postoji video-snimak kao dokaz, i sudovima će biti lakše da utvrde krivicu vozača motornog vozila u slučaju nebezbednog preticanja.



5. 3. DVOSMERNO KRETANJE BIKIKLISTA U JEDNOSMERNIM ULICAMA: ČLANU 36. DODAJE SE STAV 6.

Odlukom nadležnog organa opštine ili grada, izuzetno se može dozvoliti kretanje bicikala suprotno stavu 4. ovog člana.

Obrazloženje: Kretanje biciklista jednosmernim ulicama u oba smera, definisano saobraćajnim znacima, sa ili bez biciklističkih traka, praksa je u evropskim gradovima i zemljama među kojima su Velika Britanija, Belgija, Francuska, Nemačka, Austrija, Mađarska, Slovenija, Češka, Danska, Holandija, Crna Gora, Norveška, Irska. Ovako regulisane ulice omogućavaju biciklistima da izaberu najkraći i najbezbedniji put do destinacije, implementacija je brza, a troškovi su niski. Stvaranjem ovakvih bezbednih ruta stimuliše se povećanje broja biciklista. Prva mera se još 80-tih godina prošlog veka pokazala

bezbednom i nije dovela do povećanja broja saobraćajnih nezgoda, što potvrđuju i brojne studije. Dva su glavna argumenta koji potvrđuju ove rezultate: prvi, za razliku od redovnog kretanja, gde samo vozač utiče na bezbednost jer se kreće iza bicikliste, u ovoj situaciji i biciklista utiče na bezbednost, jer ima mogućnost da uoči druga vozila, prati i reaguje na stanje u saobraćaju, aktivno doprinoseći sopstvenoj bezbednosti; drugi, ovakvo kretanje utiče na prilagođavanje brzine i smirivanje saobraćaja, povećavajući tako opštu bezbednost saobraćaja.

Prilikom primene koncepta u Oslu, zapaženo je da ova mera doprinosi da biciklisti manje koriste trotoar za vožnju (na nekim mestima skoro za 50%), povećavajući komfor i bezbednost pešaka. U pojedinim ulicama, ove mere su povećale vožnju bicikala za čak 50%. Konflikti su registrovani u svega 0,3 – 0,6% slučajeva i bili su povezani sa radovima na putu.

Belgijski institut za bezbednost saobraćaja uradio je detaljnu studiju koja pokazuje da kontra-smer kretanje biciklista u jednosmernim ulicama u Briselu nije dovelo do povećanja broja sudara sa motornim vozilima, već ga je čak i neznatno smanjilo!

U Briselu, koji je po saobraćajnim navikama i modelu sličan Beogradu, postoji mreža ovakvih ulica od 700 km, u Beču oko 290 km. Ovakvo kretanje biciklista realizuje se u ulicama sa jednom saobraćajnom trakom, u kojima je ograničenje brzine 30 km/h, ili u zonama usporenog saobraćaja.

Brisel je izrazito automobilski orijentisan grad i na drugom je mestu po saobraćajnom zagušenju gradova Evrope i Severne Amerike. Slična regulacija ulice isprobana je u Novom Sadu (Nikolajevska ulica) kontra biciklističkom trakom u proteklih nekoliko godina. Prema zvaničnom izveštaju Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije, u navedenom periodu nije zabeležena nijedna saobraćajna nezgoda sa biciklistima na datom mestu. Ovi

podaci potvrđuju da se mera može sprovesti i u Srbiji, da su ulaganja minimalna, a pozitivni efekti izvesni. Pritom, ovakva kretanja najčešće u praksi već postoje i vrlo su rasprostranjena.

Stvaranjem ovakvih ruta stimuliše se povećanje broja biciklista, što, posledično, dovodi i do veće bezbednosti. Ovakvo rešenje posredno doprinosi i bezbednosti pešaka.

Kako bi se povećala efikasnost i bezbednost biciklističkog saobraćaja, na ekonomičan i jednostavan način, naročito u centralnim delovima gradova, gde postoje jednosmerne ulice, ističemo da predlog izmene ZOBS-a treba usmeriti u pravcu izmene člana 36. stav 4. zakona, odnosno nedvosmisleno dozvoliti izuzetak u situacijama gde je to regulisano saobraćajnim znakom. Na ovaj način bi se upravljaču javnog puta jasno omogućilo da uvede biciklistički saobraćaj u jednosmerne ulice, u suprotnom smeru, odnosno nadležnom ministarstvu da u pravilnik uvede odgovarajuću saobraćajnu signalizaciju kojom se obaveštavaju učesnici u saobraćaju da je reč o takvoj ulici. Kako bi zakonske norme bile usklađene, potrebno je osvrnuti se i na član 89. Zakona, u slučaju da se vođenje saobraćaja u suprotnom smeru vrši biciklističkom trakom.

Napominjemo i da dvosmernost za bicikliste ne bi bila uvedena u svim jednosmernim ulicama, već samo u onim u kojima je ograničenje brzine 30 km/h i gde postoje preduslovi u kontekstu dizajna raskrsnica i međusobne uočljivosti vozača i biciklista. U zakonodavstvima biciklistički razvijenih zemalja već postoje detaljna uputstva i pravilnici o dozvoljenoj širini kolovoza, preporučenoj širini biciklističkih traka i poziciji parkinga u ovim ulicama, koje u analizi nećemo pominjati, ali bi bili primenjeni, odnosno implementirani u skladu sa ovim zakonskim rešenjem.



5. 4. AUTOBUSKE (ŽUTE) TRAKE ZA BICIKLISTE: ČLANU 39. DODAJE SE STAV 2.

Saobraćajnom trakom namenjenom za kretanje vozila za javni prevoz putnika može da se saobraćajnim znakom dozvoli vožnja bicikla.

Objašnjenje: Ova mera je uspešno sprovedena u više evropskih gradova i zemalja i pokazala se bezbednom i funkcionalnom (najbliži primer je Budimpešta). U nekim mestima, uključujući i Beograd, biciklisti u praksi već koriste žute trake ukoliko nema biciklističkih staza usled nedostatka posebne biciklističke infrastrukture. Ovakve trake poseduje manji broj gradova u Srbiji, pa ni troškovi za implementaciju neće biti značajni. Dopušteno kretanje je izuzetak i posebno se reguliše saobraćajnim znakom.

Njihova osnovna svrha je da se omogući brže odvijanje javnog prevoza putnika, tj. kretanje autobusa, trolejbusa i taksi vozila. Korišćenje „žutih traka” po pravilu nije dozvoljeno drugim učesnicima u saobraćaju. Prema trenutnim okolnostima i stanju biciklističke infrastrukture, postavljamo pitanje da li je ova vrsta ekskluziviteta opravdana i moguća.

Ukoliko ovakvih deonica ima mnogo, kao u Beogradu, a na njima ne postoje biciklističke staze, otvara se pitanje kuda treba da se kreću biciklisti? Zakon propisuje vožnju bicikla jedan

metar od desne ivice kolovoza. Međutim, kada je ova površina rezervisana za isključivo kretanje vozila javnog prevoza putnika, može se zaključiti da na ovakvim deonicama vožnja bicikla nije dozvoljena.

Da bi se omogućilo normalno odvijanje biciklističkog saobraćaja, preporučljivo je uvesti rešenje kakvo već postoji, na primer, u Budimpešti. Ovo rešenje podrazumeva da upravljač, tj. stručne službe, javnim putem donesu odluku na kojim mestima je dozvoljeno i bezbedno kretanje biciklista „žutom trakom”, a na kojima nije, i da takvo pravo utvrđuje odgovarajućim saobraćajnim znakom (iz pravilnika). Da bi se ovo rešenje realizovalo, potrebno je u ZOBS-u dozvoliti odstupanje od isključivog korišćenja „žutih traka” za javni prevoz putnika odgovarajućim saobraćajnim znakom.



5. 5. PEŠAČKO BICIKLISTIČKA STAZA – ČLANU 7. STAV 1. DODAJE SE:

Mešovita pešačko-biciklistička staza je put namenjen isključivo za kretanje pešaka i biciklista.

Obrazloženje: Sugerišemo da se u postojećem predlogu izmena i dopuna Zakona naglasi isključiva namena ovakvih staza. Isključivost korišćenja je već poređena za pešačke i biciklističke staze.

5. 6. BIKIKLISTIČKA ULICA – ČLAN 7. STAV 1. DODAJE SE:

Biciklistička ulica je ulica u kojoj je kolovoz namenjen prvenstveno kretanju bicikala.

U glavi IX, između odeljaka 3 (Zona usporenog saobraćaja) i 4 (Zona „30”) dodaje se novi odeljak: „Biciklistička ulica” i sadrži novi član, koji se sastoji od dva stava:

U biciklističkoj ulici dopušteno je kretanje biciklom celom širinom kolovozne trake.

U biciklističkoj ulici nije dozvoljeno preticanje bicikla motornim vozilom, niti vožnja brzinom većom od 30 kilometara na sat.

Obrazloženje: Biciklističke ulice se uvode sa ciljem da se poveća bezbednost biciklista, podstakne veće korišćenje bicikla i umiri motorni saobraćaj. U evropskim zemljama ovo rešenje je popularno u rezidencijalnim četvrtima koje koriste stariji i deca, kao i na pomoćnim saobraćajnicama. Napominjemo da su u pitanju kratke deonice. U ulicama gde nema prostornih mogućnosti za izgradnju biciklističke infrastrukture brzina je ograničena na 30 km/h i protok vozila je vrlo mali, što omogućava primenu ovakvog rešenja.

Ovo zakonsko rešenje u biciklistički razvijenim zemljama prate odgovarajući podzakonski akti o širini kolovoza i o protoku vozila koji je preporučen.



5. 7. ZONE „30” I ZONE USPORENOG SAOBRAĆAJA KAO MRTVO SLOVO U ZAKONU⁵

Zakon o bezbednosti saobraćaja zonu „30” definiše kao deo puta, ulice ili naselja u kojoj je brzina kretanja vozila ograničena do 30 km/h, dok zonu usporenog saobraćaja definiše kao deo puta, ulice ili deo naselja u kome kolovoz koriste pešaci i vozila. Vozač je obavezan da se u zoni usporenog saobraćaja kreće tako da ne ometa kretanje pešaka i biciklista, brzinom kretanja pešaka, a najviše 10 km/h. I ove zone moraju biti obeležene propisanom saobraćajnom signalizacijom.

U stručnoj literaturi se može naći i definicija prema kojoj je zona „30” kompaktan i jasno ograničen deo urbanizovanog područja naselja ili grada, unutar kog je definisan poseban režim saobraćaja svih korisnika i posetilaca, uz ograničenje brzine motornih vozila do 30 km/h, a zone usporenog saobraćaja nazivaju „living streets“ ili „home zone“, što nam govori da ljudi u njima treba da se osećaju kao kod kuće. Da bi se to postiglo, potrebno je uređenje

⁵ Velić I., Prednosti zona 30 i zona usporenog saobraćaja, Dostupno na <https://www.danas.rs/zivot/auto/koje-su-prednosti-zone-30-i-zone-usporenog-saobracaja/> (Pristup 01.07.2022. god.)

ulične scene u vidu ozelenjavanja niskim rastinjem ili drvoredom duž ulice. Takođe, prostor bi morao da se ispuni standardnim uličnim mobilijarom (klupe za sedenje itd.).

Realno stanje na terenu nam govori da u Srbiji zone „30” i zone usporenog saobraćaja postoje samo kao mrtvo slovo na papiru, dok njihova primena izostaje. Postoji nekolicina primera u Srbiji gde su ove zone obeležene samo saobraćajnom signalizacijom, a uređenje prostora nije ni na vidiku.

U pravilniku o saobraćajnoj signalizaciji je definisan znak za ove zone. Međutim, nije dovoljno samo postaviti znakove na granicama ovih zona i očekivati da se uradilo nešto veoma značajno. Takve stvari su, nažalost, karakteristične za lokalne samouprave širom Srbije.

Ove zone podrazumevaju drugačiji pristup rešavanju problema i drugačije oblikovanje saobraćajnog prostora uz primenu inovativnih, praktičnih i jednostavnih rešenja, koja bi zadovoljila sve učesnike u saobraćaju i korisnike ovog prostora. Drugim rečima, uređenjem ovih zona treba se fokusirati na čoveka i stvarne zahteve i potrebe koje imaju krajnji korisnici.

Takođe, prilikom formiranja ovih zona posebna pažnja mora se posvetiti osobama sa određenom vrstom invaliditeta, kojima bi trebalo obezbediti adekvatnu infrastrukturu i podršku, kako bi svi korisnici imali podjednako pravo i mogućnost za učešće u saobraćaju.

Da bi došli do zadovoljavajućeg rešenja potrebno je sagledavanje celokupne ulične mreže i preduzimanje niza saobraćajno-regulativnih, građevinskih, urbanističkih i arhitektonskih mera, čiji bi cilj bio formiranje jedinstvenog i bezbednog prostora dostupnog za sve korisnike.

Pre projektovanja i formiranja ovih zona neophodno je uraditi niz istraživanja i analiza, formirati elaborat bezbednosti saobraćaja za zone, sa posebnom analizom obima i potreba pešačkih i biciklističkih tokova.

Ovakve stvari su, jednostavno, neophodne kako bismo dobili zadovoljavajuće rešenje. Saobraćaj je dinamična stvar, pa zahteva konstantno praćenje i analiziranje. Idealno bi bilo projektovati takav sistem koji će greške ispravljati.

Primera radi, u zoni usporenog saobraćaja pešaci i vozila koriste istu površinu, pa bi uslove u saobraćaju trebalo prilagoditi pešacima i biciklistima, dok vozila treba da se tretiraju kao gosti.

Zato je potrebno saobraćaj usporiti preraspodelom saobraćajnih površina (npr. naizmenično parkiranje) i primenom urbanog mobilijara (klupe, žardinjere).

U ovim zonama deca treba da uče da voze bicikl, skejt ili rolere. Koliko samo ima ulica na kojoj su pešaci primorani da se kreću kolovozom pošto su trotori zauzeti parkiranim vozilima.

Idealni delovi grada za ovakvo uređenje jesu lokacije pored vrtića, parkova, sportskih terena, stambenih kompleksa, turističkih ulica i gradskih šetališta itd.

Uvođenje ovih zona je samo jedna u nizu mera koje treba preduzeti kako bi se centar grada rasteretio od automobila.

Koji bi bili argumenti za projektovanje ovih zona i koje prednosti one donose?

Saobraćaj je jedna od četiri egzistencijalne funkcije svakog životnog prostora (rad, stanovanje, rekreacija i saobraćaj), čiji je cilj povezivanje ostalih funkcija uz što manje negativnih efekata.

Kao najznačajnije štetne posledice saobraćaja danas se ističu: iscrpljivanje prirodnih resursa, zagađenje okoline bukom, izduvnim gasovima i otpadnim materijama, saobraćajne nezgode i njihove posledice, socijalno zagađivanje međuljudskih odnosa izazvano saobraćajem, a posebno saobraćajnim nezgodama.

Formiranjem ovih zona dobili bismo multifunkcionalnost.

Ulica je osnovni arhitektonski prostor grada. Nije namenjena samo za kretanje motornih vozila, već i za kretanje ostalih učesnika u saobraćaju (pešaka, biciklista, osoba sa invaliditetom itd.) i od nje zavisi život naselja i ljudi koji u njemu žive.

Bezbednost bi se podigla na viši nivo. Smanjenjem brzine, smanjuju se broj i posledice saobraćajnih nezgoda.

Takođe, sa smanjenjem brzine dolazi i smanjenje buke, emisije štetnih gasova, gužve, stresa itd. Ovim konceptom smirivanja saobraćaja i humanog inženjeringa, svakako, dolazi do poboljšanja kvaliteta javnog prostora i dobija se prijatan i usklađen izgled.

Pošto ove zone destimulišu motorizovane učesnike, a stimulišu prisustvo pešaka i biciklista, neki vozači će izbegavati rute na kojima se nalaze i odlučivati se za pešačenje i biciklistički saobraćaj.

Dok se u Evropi i svetu sistemski radi na promociji novih vrsta mobilnosti, gde se prostor oblikuje kako bi podsticao kretanje drugih vidova prevoza (bicikl, električni bicikl, električni trotinet itd.), u Srbiji još uvek nema snage, volje i želje da se saobraćajni problemi reše.

Kod nas još uvek važi mišljenje da termin *mobilnost* označava, pre svega, kretanje motornih vozila, a zapravo se odnosi na kretanje ljudi.

Sve nam je okrenuto motornom saobraćaju, dok se biciklisti i pešaci guraju u stranu. I taj ograničeni slobodni prostor koji imaju, dodeljuje se automobilima. Nisu retke scene u kojima se vozači parkiraju i na ovo malo biciklističkih staza/traka koje imamo u Srbiji.

Prednost ovih zona, koja je veoma važna, jeste u tome što i deci omogućava da koriste bicikl kao prevozno sredstvo. Po trenutno važećem Zakonu o bezbednosti saobraćaja, deci mlađoj od 12 godina je zabranjeno da učestvuju u javnom saobraćaju, osim u zoni škole, zoni usporenog saobraćaja, zoni „30” i biciklističkim stazama.

Koliko trenutno gradova i opština u Srbiji nema zone usporenog saobraćaja, biciklističke staze/trake i ostalo? U većini tih gradova i opština tako nešto nije ni u planu. Samim tim, uvođenjem ovih zona stvorili bi se uslovi za bezbedno učestvovanje dece, pešaka, biciklista i osoba sa invaliditetom u saobraćaju.

5. 7. 1. ZONE „30” KAO PRIMER DOBRE PRAKSE U EVROPI

Grad Pariz je 30. avgusta 2021. godine uveo ograničenje brzine od 30 km/h na svim ulicama Pariza, osim na obilaznici. Do sada se takvo ograničenje primenjivalo na 60% ulica koje su bile u područjima s povećanim pešačkim i biciklističkim saobraćajem. Sada zona pokriva ceo grad, osim obilaznice i Jelisejskih polja.

Gradske vlasti uvode ta ograničenja uz savetovanje sa stanovnicima. Anketirano je više od polovine stanovnika, od kojih je 59% podržalo ograničenje.

Očekuje se, shodno analizama, da ovaj potez dovede do 25% manje udesa, dvostruko manje buke, ali više prostora, što će posebno obradovati bicikliste.

Ovo je samo jedna od mera koja je usmerena na suzbijanje tražnje za automobilima, koja je u jednom periodu bila na neverovatno visokom nivou. Mnoge putne saobraćajnice su trenutno

u izgradnji, ali su one namenjene biciklistima. Tako će 52 kilometra, kako je inicijalno zamišljeno, privremenih biciklističkih staza poznatih kao „Korona pista“ biti pretvoreno u stalne. Dodatno, automobili će biti proterani iz mnogih ulica u korist pešaka, a grade se i brojne parking površine namenjene biciklistima.

Pariz nije prvi počeo s takvim merama. Vlasnici automobila u velikim gradovima poput Madrida, Barselone, Bilbaoa i Sevilje već su naišli na znakove s označenim brojem 30. I mnogi veći gradovi u Evropi imaju takva ograničenja u stambenim kvartovima ili u užem gradskom jezgru.

Praksa širom sveta je pokazala da političke i inženjerske mere usmerene ka povećanju bezbednosti ranjivih učesnika u saobraćaju doprinose povećanju celokupnog nivoa bezbednosti saobraćaja. Najveći procenat građana Bora (87,68%), u istraživanju koje je sproveo strukovno udruženje „Sigurne staze“, podržava formiranje zona „30“ i zona usporenog saobraćaja, mere koje imaju za cilj da dovedu do nižih brzina kretanja u gradu, sa ciljem promovisanja aktivnih vidova prevoza.

5. 8. KRETANJE BIKIKLISTA U PEŠAČKOJ ZONI – POSTOJEĆEM ČLANU 160. DODAJE SE STAV 4:

U pešačkoj zoni, nadležni organ opštine ili grada može dozvoliti kretanje biciklom, tako da se ne ugrožava kretanje pešaka.

Obrazloženje: U svim pešačkim zonama u Srbiji već je prisutno kretanje biciklom. Razlozi su različiti, ali najčešće uključuju veću dostupnost sadržaja pešačke zone i/ili bezbedniju i kraću rutu ka destinaciji. Kretanje biciklista kroz pešačku zonu, uprkos prisutnim predrasudama, vrši se bezbedno. Pojedine lokalne samouprave su, na zahtev građana, delimično dozvolile saobraćaj bicikala u pešačkoj zoni kroz različite vidove „pravnih

akrobacija”. U Novom Sadu kroz pešačku zonu u najužem centru grada, dopušteno je ulicama Modene i Njegoševe prolaziti kroz pešačku zonu biciklom.

Neki od najčešćih argumenata na koje se pozivaju donosioci odluka: 1. lokalna samouprava ima pravo da odluči gde je pešačka zona (koji deo ulice ili ulica), pa shodno tome ima pravo i da odluči gde nije i time uvede drugačiji režim saobraćaja; 2. u pešačkoj zoni se može dozvoliti kretanje određenih vozila (napomena: izraz „određenih vozila” bi pravilno trebalo tumačiti kao pojedinačno određenih, a ne „odredivih” u smislu „vrsta vozila”); 3. u pitanju je mera i akcija tehničkog regulisanja saobraćaja (napomena: tehničko regulisanje saobraćaja ne sme da se vrši suprotno odredbama zakona). U uporednom zakonodavstvu ne postoji jedinstveno rešenje, ali studijske analize potvrđuju da, gde je dopušten saobraćaj bicikala kroz pešačku zonu, on se po pravilu vrši bezbedno, uz rizike koji nisu veći od prisustva vozača rolera, skejta, pa čak i pešaka koji trče. Stoga, ova izmena se predlaže sa ciljem da predstavnici lokalne samouprave imaju jasan i jednostavan, zakonom utvrđen mehanizam da odobre kretanje bicikala kroz pešačku zonu, kao i definisan zakonski osnov za dizajn primerene saobraćajne signalizacije. Izmena bi naročito pogodovala starijim sugrađanima i sugrađankama koji, svakako, ne voze brzo, koriste bicikl, a pritom im je efikasnost kretanja, dostupnost sadržaja i bezbednost na prvom mestu kod izbora trase kretanja.

5. 9. PREVOZ LICA U PRIKOLICI ZA BICIKL – ČLAN 92. SE MENJA I GLASI:

Bicikl, moped i motocikl u saobraćaju na putu mogu da imaju priključno vozilo namenjeno prevozu tereta, priključeno tako da je obezbeđena stabilnost vozila.

Noću i u uslovima smanjene vidljivosti, priključno vozilo na zadnjoj levoj strani mora imati svetlo crvene boje.

U priključnom vozilu nije dozvoljen prevoz lica, osim ukoliko se radi o priključnom vozilu za bicikl namenjenom prevozu lica.

Obrazloženje: U postojećem zakonskom rešenju, u priključnom vozilu za prevoz tereta zabranjen je prevoz lica (roditelji prevoze decu u ovakvim kolicima), a nije dozvoljeno ni korišćenje priključnih vozila sa jednim točkom (cikloturisti koriste ovakve prikolice). Definisane su dimenzije priključnog vozila, dok dimenzije samog vozila nisu definisane (pa se može doći u apsurdnu situaciju da je bicikl, odnosno tricikl, koji je širi od jednog metra, dozvoljen, a prikolica za bicikl nije). U stavu 2. sugerišemo da se unapredi rešenje gde priključno vozilo mora da ima svetlo, a ne katadiopter. Razlog ovome je i podzakonskim aktima usvojena niska pozicioniranost zadnjeg svetla na biciklu, što (ukoliko bi se pravila dosledno sprovodila) može da stvori opasnu situaciju u uslovima noćne vožnje i vožnje slabe vidljivosti, gde se zadnje svetlo na biciklu neće videti, a katadiopter na priključnom vozilu, jednostavno, nije dovoljan za uočljivost bicikliste. Dodatno, svetlo je, kao i na biciklu, neophodno noću, odnosno u uslovima smanjene vidljivosti. U stavu 3. osvrćemo se na postojeće zakonsko rešenje, koje postavlja nedoumice u pogledu dopuštenosti prikolice za bicikl, namenjenih za prevoz dece (jer ove prikolice nisu namenjene za prevoz „tereta”, već lica). Ova priključna vozila su u širokoj upotrebi u inostranstvu i u regionu. Njihova

bezbednost i funkcionalnost je proverena, dok se u sve značajnijoj meri koriste i kod nas, te smatramo da njihov pravni status treba i zakonski regulisati.

5. 10. OBAVEZNI SMEROVI KRETANJA NA BICIKLISTIČKIM STAZAMA I TRAKAMA

Smer kretanja na biciklističkim stazama nije sporan u slučaju gde postoji saobraćajna signalizacija, koja, nesumnjivo, ukazuje na to da li je reč o jednosmernoj ili dvosmernoj biciklističkoj stazi. U praksi se, ipak, pojavilo tumačenje da biciklistička staza, koja nema obeležen smer kretanja, predstavlja jednosmernu biciklističku stazu. Ovakvo tumačenje izazvalo je dosta polemike u Novom Sadu gde saobraćajna signalizacija ne određuje uvek obavezan smer.

Član 89. stav 3. ZOBS-a navodi da „na biciklističkim stazama za saobraćaj u oba smera vozila, vozač bicikla mora da se kreće desnom stranom u smeru kretanja vozila”. Kada se ova norma pročita iz dva dela, dobija se potpuno suprotno značenje od onoga koje joj se neretko pripisuje: prvi deo jasno ukazuje na to da se norma odnosi na dvosmerne biciklističke staze, dok drugi deo propisuje ponašanje bicikliste na dvosmernim stazama (vožnja desnom stranom). Pojednostavljeno, ovo znači da na dvosmernoj biciklističkoj stazi treba da se krećemo desnom stranom staze.

Iz perspektive odvijanja saobraćaja, ovakvo rešenje ima utemeljenje: biciklistička staza je po definiciji put, a putevi su po definiciji dvosmerni. U situaciji u kojoj vozač nailazi na prelazak biciklističke staze preko kolovoza, po pravilu nema načina da utvrdi da li je u pitanju jednosmerna ili dvosmerna staza, pa je bezbednije uvesti pretpostavku da je reč o dvosmernom putu, odnosno biciklističkoj stazi. Ista pretpostavka može da važi i za pešake.

5. 11. UČEŠĆE DECE U BIKLISTIČKOM SAOBRAĆAJU

Predlažemo da se razmotri mogućnost da se u biciklistički saobraćaj uvedu prikolice namenjene prevozu dece. Takođe, potrebno je razmotriti pod kojim uslovima deca mlađa od 12 godina mogu da učestvuju na biciklu u saobraćaju na javnim putevima. Deca koja voze bicikl imaju višestruki značaj: vožnja bicikla ne doprinosi samo njihovoj dobrobiti, već se u korišćenje bicikla uključuju porodica, vršnjaci i druga lica. Omogućavanje većeg učešća dece u saobraćaju, čak i u mlađem uzrastu, animiraće veći broj odraslih da se uključe u biciklistički saobraćaj i senzibilisaće vozače prema prisustvu dece u saobraćaju.

Ovde treba navesti primer Holandije i taj model primeniti u našim uslovima. Naime, u Holandiji donje ograničenje što se tiče starosti dece ne postoji, ali postoji saobraćajno vaspitanje i obrazovanje, koje naročito obuhvata kretanje biciklom uz korišćenje školskih poligona. Sa 12 godina učenici holandskih škola prolaze fakultativni test iz samostalne vožnje bicikla (tzv. Verkeersexamen), koji se ocenjuje i realizuje u javnom saobraćaju, uz nadzor.

Ovaj test svakog aprila u Holandiji polaže oko 200.000 dece, nakon čega im se uručuje Verkeers diploma (saobraćajni sertifikat).

5. 11. 1. ZNAČAJ SAOBRAĆAJNOG VASPITANJA I OBRAZOVANJA⁶

⁶ Velić I., Saobraćajno vaspitanje i obrazovanje, Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/blog/03/znacaj-saobracajnog-vaspitanja-i-obrazovanja.html> (Pristup 27.06.2022. god.)

Unapređenje saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja dece i odraslih predstavlja jednu od najznačajnijih strateških mera u okviru nacionalnih strategija bezbednosti saobraćaja i važan segment Zakona o bezbednosti saobraćaja. Zato se saobraćajnom obrazovanju i vaspitanju posvećuje dužna pažnja u svim razvijenim zemljama.

Iz analiza stavova građana Bora koje je sproveo Strukovno udruženje „Sigurne staze”, možemo zaključiti da roditelji u Boru nisu zadovoljni saobraćajnim vaspitanjem i obrazovanjem koje dobijaju njihova deca. Naime, na skali od 1 do 5, 44,16% ispitanika je dalo dobru ocenu (3), 29,44% dovoljnu (2), dok je 17,26% ispitanika dalo nedovoljnu ocenu (1).

Prema istraživanjima koja se sprovode u zemljama Evropske unije, u promeni ponašanja leži najveći potencijal uticaja na bezbednost saobraćaja. Ovaj potencijal se procenjuje od 20% do 40%, ali u našim uslovima on je još veći. U skladu s tim, neophodno je da lokalne samouprave u Republici Srbiji preduzmu aktivnosti saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja u skladu sa svojim mogućnostima imajući u vidu problem ugroženosti učesnika u saobraćaju, s jedne strane, i mogućnosti rešavanja problema pravovremenom edukacijom, s druge strane.

Treba napomenuti da lokalne zajednice u Srbiji, iako su po Zakonu o bezbednosti saobraćaja dužne da rade na poboljšanju bezbednosti saobraćaja na svojoj teritoriji, to slabo čine. Možemo slobodno reći i to da su nezainteresovane za rešavanje pomenutog problema.

Takođe, za saobraćajno obrazovanje i vaspitanje veoma su zaslužni i mediji. To se prvenstveno odnosi na televizijske i radio-stanice, ali i na druge medije, kao što su onlajn portali i štampani mediji. Oni su ključni prenosioci poruka o bezbednom učešću u saobraćaju. Nijedna kampanja o bezbednosti saobraćaja ne može biti uspešna ukoliko se poruka kampanje ne prenese do ciljne grupe. Nažalost, mediji nisu u dovoljnoj meri zainteresovani za rešavanje pomenutog problema.

Napomena: Mediji, kao i sve kampanje bezbednosti saobraćaja, u svojim porukama stigmatizuju bicikliste i pešake, dok afirmišu motorna vozila!

Trenutno u medijskom prostoru Republike Srbije nemamo nijedan medij niti emisiju, čak ni na ključnim televizijama, koji se bave konceptom održive urbane mobilnosti i promocijom biciklizma, pešačenja, kretanja osoba sa invaliditetom itd. Dok portala i emisija posvećenih motornom saobraćaju ima bezbroj.

O načinima rada na unapređenju saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja (bilo je ponuđeno da se više odgovora zaokruži), građani Bora su u većoj meri (91,70%) prepoznali da su to stručna predavanja, 77% praktični primeri, dok 47% prepoznaje medije i medijske sadržaje prilagođene deci.

5. 12. KAZNENE ODREDBE

Uz sve navedene predloge neophodno je prilagoditi kaznene odredbe. U praksi, za najveći broj odredaba bile bi dovoljne osnovne prekršajne sankcije, uz pretpostavku da će biti sprovedene u praksi. Za kršenje zakona sa većim rizicima u saobraćaju (npr. neustupanje prvenstva pri ukrštanju sa biciklističkom stazom ili trakom, što je već povezano sa najvećim brojem nezgoda) predlažemo uvođenje nešto težih kazni. Ove kazne bi trebalo povećati, pre svega, u domenu gde se angažuju profesionalni, odnosno vozači sa iskustvom, koji svakodnevno obavljaju delatnost motornim vozilima (npr. vozači javnog saobraćaja i prevoznici). Prilikom razmatranja kaznenih odredaba, njihove primene i efekata, snažno sugerišemo konsultovanje sa stručnjacima iz oblasti penologije, naučne discipline o kažnjavanju.

5. 13. SPROVOĐENJE ZAKONA U PRAKSI I INFRASTRUKTURNA PITANJA

Među najvećim problemima nalaze se projektno-tehnička rešenja koja nisu uslovljena propisima, već su prepuštena diskrecionom odlučivanju projektanta. Naročito upadljiv infrastrukturni problem predstavlja praksa postavljanja ivičnjaka prilikom povezivanja biciklističke staze i kolovoza. Ivičnjaci predstavljaju tačku sporenja između biciklista i nadležnih službi mnogo više od deset godina uprkos tome što čak i u Priručniku za projektovanje puteva u Republici Srbiji nedvosmisleno stoji da to rešenje nije ispravno.

Neki od primera loše prakse obuhvataju: loše planiranje javnih parkirališta uz biciklističke staze i trake; postavljanje prepreka na biciklističke staze (stubići različite namene, semafori, bandere, govornice, žardinjere, saobraćajni znakovi, trafike i rashladne vitrine u profilu biciklističke staze i drugo); postavljanje ivičnjaka; krivine pod pravim uglom itd.

Neophodno je pomenuti i obavezu upravljača puta da održava biciklističku putnu infrastrukturu, koja postoji i u uslovima zimske eksploatacije, u prohodnom i ispravnom stanju.

Kako bi se postigli ciljevi veće popularizacije biciklističkog saobraćaja, povećala bezbednost biciklista i ostvarili različiti benefiti (smanjenje štetnih posledica klimatskih promena, smanjenje buke, smanjenje aerozagađenja, manji budžetski troškovi za održavanje putne infrastrukture, manji troškovi javnog zdravlja, bolji saobraćajni uslovi, smanjenje zauzeća javnih površina parkiranjem itd.), ističemo da je neophodno uz izmene propisa pokazati jasnu političku volju.

6. ZAKLJUČAK

Dosadašnji pristup povećanju nivoa bezbednosti biciklista u saobraćaju na teritoriji Republike Srbije nije dao željene rezultate jer je uglavnom bio kampanjski i parcijalan.

Donosioci odluka i kreatori sistema na lokalnom i državnom nivou se generalno bave samo posledicama saobraćajnih nezgoda, umesto da se bave uzrocima i prevencijom. Nema sistemskog pristupa niti kontinuiteta u radu, i sve se svodi na represivne mere saobraćajne policije (kontrola vezivanja pojasa, alkoholisanosti vozača, brzine kretanja i sl.). Međutim, znatno bolji rezultati postigli bi se kombinovanjem preventivnih i represivnih mera.

U preventivne mere bi spadalo jačanje kapaciteta i integriteta institucija, unapređenje saobraćajne infrastrukture, unapređenje saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja, razne vrste i vidovi saobraćajno-tehničkih, saobraćajno-regulativnih, građevinskih i arhitektonskih mera, kao i korišćenje i razvoj novih tehnologija i sistema u procesu unapređenja bezbednosti saobraćaja.

Izneti predlozi, sugestije i preporuke čine osnovu za kreiranje i realizaciju politike bezbednosti. Predložene mere bi imale značajan uticaj na povećanje bezbednosti biciklista u saobraćaju u Republici Srbiji i tako rešile deo problema.

Samo dosledno, i na nauci zasnovano, kombinovanje predloženih mera može dugoročno dati dobre i održive rezultate i omogućiti kvalitetnije i bezbednije odvijanje biciklističkog saobraćaja na teritoriji Republike Srbije.

Ono što našoj zemlji nedostaje jeste primena i promocija savremenog koncepta odgovornosti za stanje bezbednosti saobraćaja. Umesto samo pravne odgovornosti, neophodno je govoriti o stručnoj, moralnoj i političkoj odgovornosti, a umesto samo priče o odgovornosti učesnika nezgode, trebalo bi više pričati o odgovornosti kreatora sistema.

Imajući u vidu da su biciklisti ranjivi učesnici u saobraćaju i u velikoj meri izloženi uticajima ostalih učesnika, neophodno je da se savremeni koncept zaštite biciklista i drugih ranjivih

učesnika u saobraćaju zasniva na tome da se saobraćajni i urbanistički prostor prilagođava njima.

Sistem koji ne radi na prevenciji grešaka suoćice nas sa stvarnošću u kojoj će čovek nastavljati da pravi i ponavlja greške u saobraćaju. Zato je potrebno projektovati sistem koji će greške ispravljati i preduprediti.

Uspeh u bezbednosti saobraćaja će zavistiti od toga koliko će društvo biti spremno da proširi krug odgovornih za saobraćajne nezgode.

LITERATURA

- [1] Bukvić Z., Trifković M., Kako unaprediti biciklistički saobraćaj u Srbiji?, Ulice za bicikliste, Novosadska biciklistička inicijativa, 2020.god.
- [2] Velić I., Jović V., Milojević I., Svirčev G., Jovanović M., Nikolić N., Kreći se održivo- Bor na dva točka, Sigurne staze, jun 2022. Dostupno na www.bicibor.rs (Pristup 19.06.2022. god.)
- [3] Lipovac K., Zaključci sa 15. Međunarodne konferencije Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, Vrnjačka banja, 2020. god. Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/49/propusti-sprovodjenje-strategije-bezbednosti-saobracaja.html> (Pristup 03.07.2022. god.)
- [4] Bezbednost biciklista u saobraćaju u periodu 2018. do 2020. godine na teritoriji R. Srbije, Agencija za bezbednost saobraćaja R. Srbije, Pregledni izveštaj, avgust 2021. god.
- [5] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, (Službeni glasnik RS", br. 41 od 2. juna 2009, 53 od 29. jula 2010, 101 od 30. decembra 2011, 32 od 8. aprila 2013 - US, 55 od 23. maja 2014, 96 od 26. novembra 2015 - dr. zakon, 9 od 5. februara 2016 - US, 24 od 26. marta 2018.)
- [6] Priručnik za licenciranje kadrova u procesu osposobljavanja kandidata za vozače, Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srbije, Beograd 2012. god.
- [7] Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji („Službeni glasnik RS”, broj 85/17)
- [8] Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020. god. (Službeni glasnik br. 64/2015)

- [9] Velić I., Ugroženost biciklista u saobraćaju-Gde je problem? Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/39/ugrozenost-biciklista-u-saobracaju.html> (Pristup 25.06.2022. god.)
- [10] Velić I., Kako unaprediti položaj biciklista u saobraćaju? Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/blog/38/kako-unaprediti-polozaj-biciklista-u-srbiji.html> (Pristup 20.06.2022. god.)
- [11] Velić I., Saobraćajno vaspitanje i obrazovanje, Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/blog/03/znacaj-saobracajnog-vaspitanja-i-obrazovanja.html> (Pristup 27.06.2022. god.)
- [12] Velić I., Prednosti zona 30 i zona usporenog saobraćaja, Dostupno na <https://www.danas.rs/zivot/auto/koje-su-prednosti-zone-30-i-zone-usporenog-saobracaja/> (Pristup 01.07.2022. god.)
- [13] Pismo udruženja biciklista Vladama širom sveta, Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/135/pismo-vladama-cop26-hitna-promocija-biciklizma.html> (Pristup 12.06.2022. god.)
- [14] Pariz postaje biciklistički grad, Dostupno na <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/136/pariz-postaje-biciklisticki-grad.html> (Pristup 15.06.2022. god.)