

Kako unaprediti biciklistički saobraćaj u Srbiji



Kako unaprediti biciklistički saobraćaj u Srbiji?



— — — — —
Srbija, 2020.

Autori:

Marko Trifković
Zoran Bukvić

Projektni menadžer:

Tibor Moldvai

Izdavači:

UG Ulice za bicikliste
UG Novosadska biciklistička inicijativa

Korektorka / lektorka:

Jasmina Šuša

Grafičko oblikovanje:

Jelena Jaćimović

Godina izdavanja:

2020.

Štamparija:

Copy Planet, Beograd

Tiraž:

200

UG Novosadska biciklistička inicijativa / nsbi.org.rs

UG Ulice za bicikliste / uzb.rs

USAID / usaid.gov/serbia

Beogradska otvorena škola / bos.rs

Izrada ove brošure omogućena je u okviru programa „Aktivni građani – bolje društvo: zagovaranjem ka saradnji i demokratskom razvoju Srbije“, koji realizuje BOŠ uz podršku američkog naroda putem Američke agencije za međunarodni razvoj (USAID). Sadržaj dokumenta isključivo je odgovornost organizacija UG *Ulice za bicikliste* i UG *Novosadska biciklistička inicijativa* i ne predstavlja nužno stavove USAID-a, Vlade SAD ili BOŠ-a.



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE



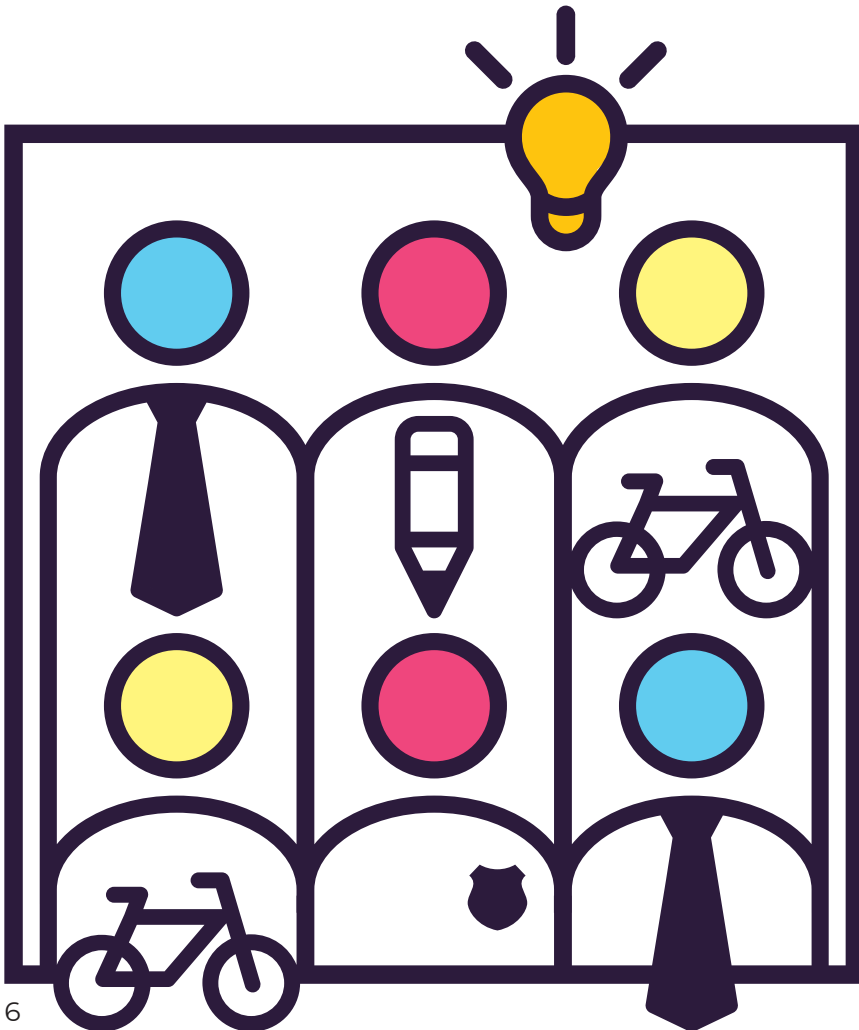
BOŠ
BEOGRADSKA
OTVORENA
ŠKOLA

U periodu od 2010. do 2020. godine, biciklistički saobraćaj doživeo je ekspanziju u svetu i u Srbiji. Broj biciklista porastao je u našoj zemlji za nekoliko desetina hiljada i, prema zvaničnim procenama, samo u Novom Sadu zabeleženo je 20.000 novih biciklista od 2010. do 2018. godine.

Promena ekonomske situacije i izbijanje COVID-19 pandemije doprineli su da u 2019. i 2020. godini rast bude vidljiviji na ulicama, u biciklističkim servisima, crnoj hronici i statistici. Lokalni, pokrajinski i republički izbori, održani 2020. godine, prvi put su zabeležili da se biciklistički saobraćaj našao u fokusu političkih kampanja. U protekloj deceniji udruženja „Ulice za bicikliste” iz Beograda, „Novosadska biciklistička inicijativa” iz Novog Sada i „Vozi ulice” iz Šapca, u kontinuitetu su se bavila promocijom biciklističkog saobraćaja i uslovima svakodnevnog korišćenja bicikla.

Brošura je namenjena široj javnosti i stoga je osnovni cilj da na jednostavan i razumljiv način predstavimo okolnosti u kojima funkcioniše biciklistički saobraćaj u Srbiji i mogućnosti za njegovo unapređenje.

Biciklisti u saobraćajnoj politici Srbije i pojedinačnih gradova



Šta je saobraćajna politika?

Saobraćajnom politikom možemo nazvati principe i smernice za rukovođenje čiji je cilj da se postignu određeni ciljevi i rezultati u oblasti saobraćaja i da se olakšaju i ujednače procesi odlučivanja.

U kreiranju i sprovođenju saobraćajne politike svakog društva i zemlje učestvuju u većoj ili manjoj mjeri različiti kreatori i donosioci odluka: stručnjaci, političari i funkcioneri, stručne organizacije, mediji, grupe učesnika u saobraćaju, privreda itd.

Saobraćajna politika može biti zvanična, u vidu pisanih strategija, akcionih planova, planova i programa, deklaracija, rezolucija i sličnih dokumenata. Ona može biti i nezvanična, tj. neformalna: trendovi koje uočavamo u planiranju saobraćaja mogu ukazivati na izbor određenog pristupa u organizovanju saobraćaja (npr. vođenje biciklističkih staza uz prometne motorne saobraćajnice, iscrtavanje biciklističkih staza na trotoaru), edukacija učesnika u saobraćaju, izbor i obim mera kontrole saobraćaja, odnosno kaznena politika.

U kontekstu demotorizacije gradova, jedan od važnih, ali potcenjenih aspekata saobraćajne politike jeste aktivno podsticanje i stvaranje uslova za korišćenje transporta koji najviše odgovara okruženju.

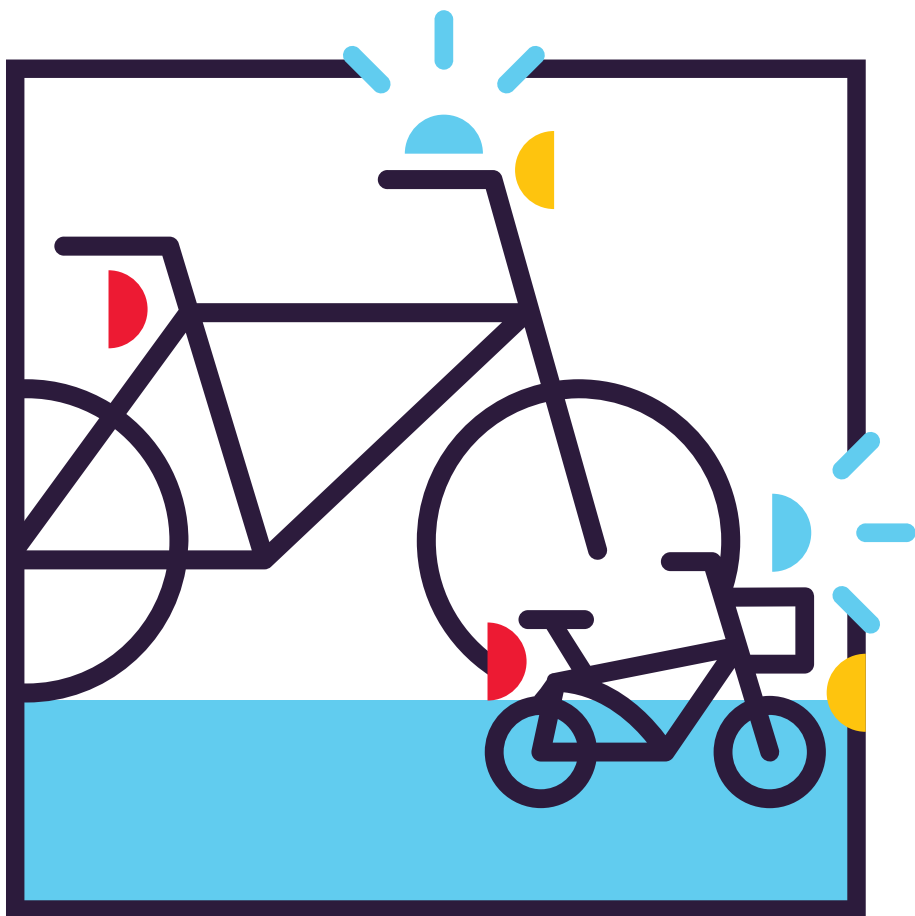
Da li postoji jedinstvena saobraćajna politika u Srbiji?

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, prioritetu u planiranju saobraćaja ili budžetskim izdvajanjima.

U gradovima, odnos prema biciklistima u saobraćajnoj politici može se videti i po razvijenosti ili nerazvijenosti infrastrukture. Prema podacima iz 2017. godine, u gradu Nišu postoje izgrađene biciklističke staze u dužini manjoj od 10 km, u Novom Sadu preko 100 km, u Subotici oko 15 km, u Beogradu oko 100 km. Veliku popularnost biciklistički saobraćaj uživa u Šapcu, Pirotu, Zrenjaninu, Kikindi, Somboru i manjim sredinama.

Biciklisti u saobraćajnoj politici Srbije i pojedinačnih gradova



Postoje li razlike između biciklista?

Biciklisti predstavljaju izrazito „šarenu“, heterogenu grupu u svakom smislu: uzrastu, psihofizičkom stanju, poznavanju propisa, motivisanosti da ih poštuju, tehničkoj ispravnosti vozila i saobraćajnim potrebama i navikama.

Nekada su međusobne razlike toliko izražene, da se formulisanje jedinstvenog rešenja za sve može pokazati ne samo nemogućim i nepraktičnim, već i štetnim.

Zakon na pojedinim mestima propisuje različita prava i obaveze u odnosu na neka lična svojstva, dok statistike pokazuju različit stepen ugroženosti i izloženosti rizicima. Najjednostavniji primer se može videti u eksplicitnoj dozvoli ili zabrani kretanja biciklista u pešačkoj zoni u odnosu na uzrast, ali i obavezi vozača automobila da u većoj meri obrati pažnju na bicikliste ukoliko su u pitanju deca.

Takođe, sasvim je moguće u saobraćaju zateći sportske i rekreativne bicikliste, čije su kretanje, potrebe i navike u potpunosti drugačije od navika tinejdžera, roditelja sa decom ili biciklista starijih od 65 godina. Ovo se naročito odnosi na preferiranje i potrebe za korišćenjem posebnih bicikala, opreme i na drugačiji način kretanja u saobraćaju, tj. na veću izloženost rizicima.

Sportski biciklisti su grupa koja u tom smislu zaslužuje posebnu pažnju i izdvajanje iz uobičajene saobraćajne politike - vozači iz ove grupe su primorani da delimično ili u potpunosti u saobraćaju upražnjavaju profesionalne sportske aktivnosti jer druge mogućnosti nemaju.

Iako ne postoje obavezne obuke za upravljanje biciklom i za saobraćajne propise, koji se odnose na bicikliste, može se reći da postoji oboriva pretpostavka da vozači bicikla poznaju saobraćajne propise. Ova pretpostavka je opšta, ali se može dovesti u pitanje kada se odnosi, na primer, na maloletnike, pogotovo mlade od 14 godina.

Bicikl kao prevozno sredstvo

Bicikl kao prevozno sredstvo (tj. vozilo), koje učestvuje u javnom saobraćaju, u osnovnim je crtama opisan Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima iz 2009. godine:

Bicikl je vozilo sa najmanje dva točka koje se pokreće snagom vozača, odnosno putnika, koja se pomoću pedala ili ručica prenosi na točak, odnosno točkove.

Zakon osim ovog opisa ne nudi više detalja o biciklu, osim što propisuje korišćenje svetala (belo i crveno) u toku uslova slabe vidljivosti i noćne vožnje.

Precizniji opis tehničkih uslova, koje mora da ispunjava bicikl da bi učestvovao u saobraćaju, nalazi se u podzakonskom aktu *Pravilnik o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima* iz 2012. godine, koji donosi ministar nadležan za poslove saobraćaja i koji je od stupanja na snagu pretrpeo višestruke izmene.

Ovaj pravilnik svrstava bicikl u kategoriju K2 u koju se ubrajaju različita vozila sa pogonom na mišićnu snagu ljudi i nudi više detalja: bicikl mora da ima

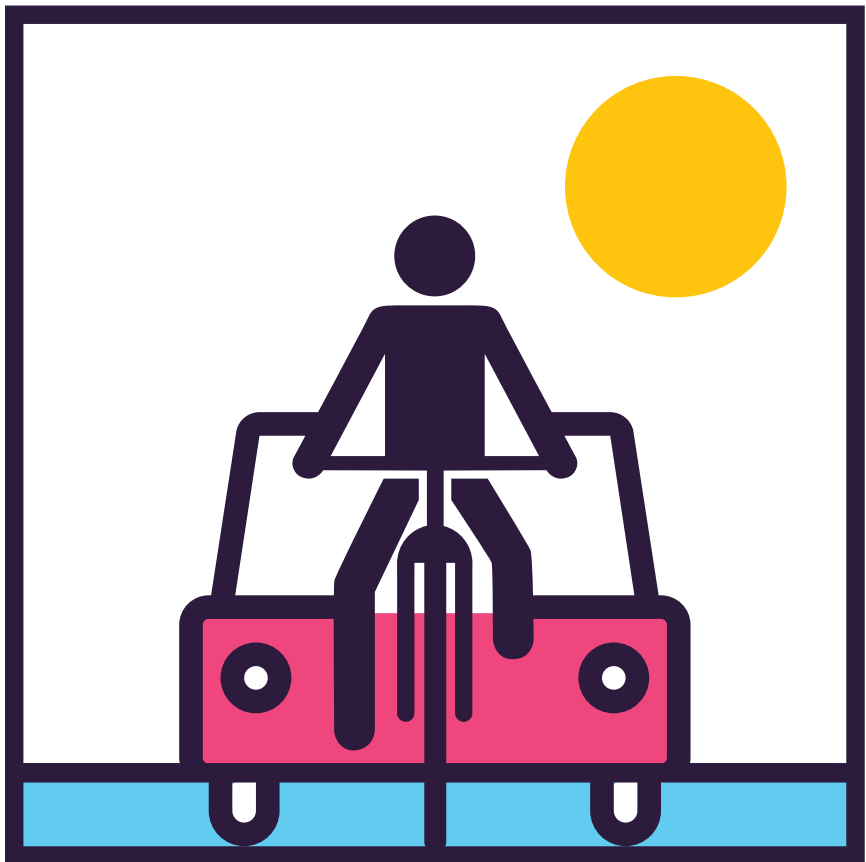
ugrađene i izvedene kočnice za svaki točak, prednje svetlo mora da osvetljava put od 10 do 50 metara, na bočnim stranicama prednjeg i zadnjeg točka moraju biti izvedena reflektujuća tela koja reflektuju svetlost bele ili žute boje (katadiopteri - „mačje oči“), zvono čija jačina iznosi 75 dB. S obzirom na to da je bicikl najčešće jednotražno vozilo (dva točka postavljena jedan iza drugog, što ostavlja „jedan trag“), Pravilnik propisuje i da ovakva vozila moraju imati „najmanje jedan uređaj koji im omogućava da se parkiraju u uspravnom položaju“ (tzv. nožica).

Može se dodati i da Pravilnik propisuje uopšteno (prema kategoriji) da bicikl može biti maksimalne dužine 12 metara, širine 2,55 metara, visine do 4 metra. Iako ovakva vozila ne učestvuju svakodnevno u saobraćaju, primetna je sve češća pojava „kvadricikala“ - četvoroseda ili dvoseda sa četiri točka, koje koriste turisti za grupnu vožnju i tricikala koji se koriste kao rikše ili teretni bicikli. Takođe, proizvođač utiskuje serijski broj bicikla na ram, ali ne postoji standardizacija u ovom domenu i brojevi ne moraju biti jedinstveni za svaki proizvedeni bicikl na svetu (dovoljno je da su različiti brojevi istog proizvođača).

U javnosti postoji i jezička nejasnoća u vezi sa tim da li kvadricikl i tricikl predstavljaju motorna vozila ili bicikle sa više točkova.

Bicikli koji se koriste u saobraćaju prodaju se (polovni ili novi) u različitom stepenu opremljenosti i tehničke ispravnosti, ne prolaze tehničke preglede, ne registruju se i ne osiguravaju od slučaja nezgode. Međutim, ovo je uobičajena praksa u svetu, s obzirom na to da se radi o široko dostupnom prevoznom sredstvu.

Izmene u propisima



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

Iz njega proizlazi i nekoliko podzakonskih akata (pravilnika) koji se odnose na tehničke kriterijume koje bicikl mora da ispunjava da bi učestvovao u saobraćaju i na saobraćajnu signalizaciju.

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 saobraćaja.

Pored ovih zakona, u domenu deliktne odgovornosti, možemo pomenuti Krivični zakonik, Zakonik o prekršajima, u smislu građanske odgovornosti - Zakon o obligacionim odnosima, ali i Porodični zakonik kada su u pitanju deca i obaveze roditelja prema deci - naročito obaveza stalnog nadzora za decu predškolskog uzrasta.

Propisi koji se odnose na bicikliste i bicikle

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, donet u maju 2009. godine, zamenio je zakon iz perioda Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije. Najviše pažnje privukle su inovacije poput kaznenih bodova za vozače, strožih kazni, načina polaganja vozačkog ispita, uvođenje novih kategorija vozila, pominjanje novih tehnologija i slično.

Može se reći da, prilikom donošenja novog zakona, biciklističkom saobraćaju nije pridana dovoljna pažnja, niti da je u dovoljnoj meri inoviran.

Trend motorizacije i intenzivnog uvoza polovnih putničkih vozila iz zemalja Evropske unije tek je delimično popustio usled ekonomske krize iz 2007. godine, dok je broj biciklista i 2009. godine bio u opadanju.

Iz ovog zakona proizlazi i Pravilnik o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima iz 2012. godine. Ovaj propis, između ostalog, bliže određuje šta se smatra tehnički ispravnim vozilom jer, po pravilu, samo takvo vozilo sme da učestvuje u saobraćaju.

Poput drugih zemalja sa savremenim zakonodavstvom, ni Srbija nije usloвила proverom znanja ili psihofizičkog stanja učešće biciklista u saobraćaju.

Smatra se da je bicikl ekonomično i svima dostupno sredstvo koje je dovoljno jednostavno i bezbedno za upravljanje bez posebnih provera. Ograničenja su opšteg karaktera i iskazana su u zakonu blanketno, počevši od toga da je zabranjeno upravljanje vozilom vozaču koji je nesposoban da bezbedno upravlja vozilom. Ovo je naročito značajno jer se i licima, kojima je upravo zbog zdravstvenog stanja mobilnost ograničena, ipak obezbeđuje autonomija kretanja u svakodnevnom životu.

Kako unaprediti propise koji se odnose na bicikliste i bicikle?

Zakon o bezbednosti saobraćaja je na različite načine u nešto više od jedne decenije svoje primene menjan gotovo dvanaest puta. U tom periodu je u nekoliko navrata postojalo interesovanje javnosti za izmene određenih delova zakona kada su u pitanju biciklisti.

Obavezna oprema za bicikliste

U periodu primene zakona najčešće pominjana inovacija je potencijalno uvođenje obavezne opreme za bicikliste - biciklističke kacige i svetloodbojnog prsluka. Argumenti predlagača u pogledu kacige su se najčešće zasnivali na ličnim merama zaštite drugih učesnika u saobraćaju, kliničkim studijama i svedočanstvima pojedinačnih slučajeva teških povreda ili nezgoda sa fatalnim ishodom uzrokovanim povredama glave. Nasuprot tome stajali su argumenti koji su isticali negativne posledice takve obaveze (viktimizacija biciklista, opadanje broja biciklista, što direktno utiče na to da vozač ne očekuje bicikliste u saobraćaju, kompenzacija rizika prilikom vožnje od strane biciklista i vozača, originalna namena biciklističke kacige koja nije namenjena zaštiti u slučaju kolizije sa drugim vozilom, što je najčešći uzrok stradanja, i tome slično). Argumenti udruženja su, pritom, zasnovani na zvaničnim stavovima Evropske federacije biciklista, studijama i primeni ovih mera u drugim državama

Drugi sugerisani vid zaštite u vidu zaštitnog prsluka argumentovan je postojanjem slične obaveze kod drugih učesnika u saobraćaju (vozači, delimično pešaci) i postojanjem slične obaveze u drugim zemljama. Osim razloga navedenih u slučaju kacige, ovde postoje dodatno mnogo snažniji argumenti: zakon i podzakonski akti već propisuju uslove koji treba da obezbede dovoljnu uočljivost bicikliste, a zasnivaju se na tehničkoj ispravnosti bicikla. Pa tako, tehnički ispravan bicikl treba da poseduje belo i crveno svetlo i reflektujuća tela bočno na točkovima, prema važećem pravilniku. Katadiopteri na pokretnim delovima bicikla (npr. pedalama) povećavaju prepoznatljivost biciklista u saobraćaju po jednoj studiji iz 2012. godine na čak 94%. Tim pre je iznenađujuće da pravilnikom ipak nije propisan zahtev da biciklisti imaju katadioptere i na pedalama.

Iz svega navedenog, zaštitna oprema za bicikliste ne treba da bude obavezna. Sa druge strane, bolji rezultati bi se postigli insistiranjem na tehničkoj ispravnosti bicikala (obavezna reflektujuća tela (katadiopteri) na točkovima, 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. Tehnički ispravan bicikl nudi značajno pouzdaniju uočljivost bicikliste koja je „opraštajuća” prema propustima u zaboravljanju ili gubljenju zaštitne opreme, njenoj pokrivenosti (npr. torbom), bočnoj uočljivosti, okolnim refleksijama i sličnim problemima.

Obavezno rastojanje prilikom preticanja

Članom 32, stav 3 ZOBS propisuje uopštenu obavezu da vozač započinje radnje u saobraćaju tek nakon što se uveri da može da ih izvrši bezbedno, dok član 55 detaljnije razrađuje obaveze vozača u pogledu preticanja. Međutim, ni jedna norma ne određuje obavezno ili preporučeno rastojanje prilikom preticanja.

Prema zapažanju biciklista, vozači motornih vozila nemaju jasnu predstavu niti ujednačen kriterijum o tome na kolikom rastojanju treba preticati bicikliste. U pitanju je lična procena koja veoma zavisi od senzibiliteta vozača i ličnog iskustva u vožnji bicikla da li će to rastojanje biti 20 centimetara ili 2 metra. U obukama vozača motornih vozila ne postoje uputstva o bezbednom preticanju ili obilaženju biciklista (ili pešaka) i ovo pitanje u značajnoj meri zavisi od ličnog interesovanja i razumevanja teme od strane instruktora u auto-školama. Kretanje bicikla kao jednotražnog vozila naročito zavisi od održavanja ravnoteže, pa se padovi dešavaju i bez fizičkog kontakta, usled intenzivnog strujanja vazduha. Prepoznato je i da se kod nadležnih organa prilikom evidentiranja nezgode dovodi u pitanje uzrok nezgode: bez fizičkog kontakta, saobraćajna policija u nekim slučajevima nije pristala da evidentira motorno vozilo kao uzročnik nezgode, pa je moguće krivicu za nezgodu na taj način pripisati i nepažljivoj vožnji bicikla.

Preticanje i obilaženje na malom rastojanju stvaraju dodatni problem u slučaju nenadanog dolaska vozila iz drugog smera. Tada vozači refleksno vraćaju vozilo u saobraćajnu traku kojom su se kretali, kako bi izbegli

naletanje na drugo vozilo. U takvim okolnostima bezbednost biciklista (ili pešaka) je direktno ugrožena. Sa druge strane, s obzirom na propisano kretanje jedan metar od desne ivice kolovoza, gde biciklisti mogu naići na različite prepreke (oštećenja, kamenje, blato, staklo, bare sa rupama itd), postavlja se pitanje da li vozač može adekvatno da predvidi promene kretanja biciklista ili je potrebno preventivno dati određeni prostor za neočekivano manevrisanje. Ovakav preventivni pristup ujedno odgovara i usvojenom načelu ograničenog poverenja prema određenim kategorijama učesnika u saobraćaju (uglavnom deci).

Treba dodati i da slične norme već duže vreme postoje u: Francuskoj, Belgiji, Poljskoj, Velikoj Britaniji, Portugaliji, SAD, Australiji i Kanadi, dok u drugim zemljama postoje tendencije ka usvajanju. Izražavanje u konkretnim jedinicama ne bi trebalo da bude problem, jer se u saobraćaju već koriste jedinice za merenje distance tamo gde je ona i upitna (npr. jedan metar od desne ivice kolovoza je predviđen za kretanje biciklista).

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, biciklistička udruženja predlažu uvođenje obaveznog rastojanja, prilikom preticanja ili obilaženja, od najmanje 1,5 metar u naselju, odnosno 2 metra, van naselja.

Dvosmerno kretanje biciklista u jednosmernim ulicama

Kretanje biciklista jednosmernim ulicama u oba smera, sa ili bez biciklističkih traka, praksa je u mnogim evropskim gradovima i zemljama. Primere možemo naći u: Belgiji, Francuskoj, Nemačkoj, Austriji, Mađarskoj, Sloveniji, Češkoj, Danskoj, Holandiji itd.

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

Stvaranjem ovakvih ruta stimuliše se povećanje broja biciklista, što, posledično, dovodi i do veće bezbednosti. Nakon uvođenja i analiza, ova mera se pokazala bezbednom i nije dovela do povećanja broja saobraćajnih nezgoda. Dva su glavna razloga za to: za razliku od uobičajenog kretanja, gde prvenstveno od vozača motornog vozila zavisi bezbednost biciklista i reagovanje na potencijalne opasnosti, u ovoj situaciji i biciklista direktno utiče na bezbednost i ima mogućnost da blagovremeno uoči moguće opasne situacije. Drugi razlog je prilagođavanje brzine i smirivanje saobraćaja, uslovljeno potrebom mimoilaženja vozila.

Važno je napomenuti da, uprkos intuitivnom uverenju da ovakvo kretanje zavisi prvenstveno od širine ulice, u praksi se pokazalo suprotno: upravo uže ulice su primorale korisnike puta da uspore i više obrate pažnju jedni na druge. Psihološki efekat koji je primećen jeste

veći entuzijazam kod biciklista, dok vozači prihvataju kompromis uzevši u obzir doprinos bezbednosti.

Ovakvo rešenje posredno doprinosi i bezbednosti pešaka - u Oslu je uočeno da su biciklisti u pojedinim ulicama smanjili korišćenje trotoara za vožnju bicikla i za 50%, dok se u nekim jednosmernim ulicama vožnja bicikla povećala za 50%. Konflikti su registrovani u svega 0,3-0,6% slučajeva i povezani su sa radovima na putu.

Slična regulacija sa biciklističkom trakom se već nekoliko godina primenjuje u Nikolajevskoj ulici, u Novom Sadu, uz korišćenje biciklističke trake, odnosno u Antona Čehova, bez biciklističke trake celom dužinom. U ovim ulicama, od uvođenja, nisu zabeležene nezgode uzrokovane ovakvom regulacijom. U Beogradu, primer ovakve ulice jeste Skenderbegova ulica, gde se dvosmerni saobraćaj biciklista odvija svakodnevno uprkos jednosmernosti ulice.

Kako bi se povećala efikasnost i bezbednost biciklističkog saobraćaja, na ekonomičan i jednostavan način, naročito u centralnim delovima gradova, gde postoje jednosmerne ulice, predlog izmene Zakona o bezbednosti saobraćaja 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 upravljaju javnog puta nedvosmisleno omogućilo da jasno 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.

Biciklisti u saobraćajnim trakama za vozila javnog prevoza putnika

Javni prevoz putnika je više ili manje razvijen u većim gradovima Srbije. Iako saobraćajne trake, namenjene vozilima javnog prevoza putnika („žute trake“), nisu rašireno rešenje po Srbiji, u najvećim gradovima Srbije one imaju značajnu ulogu u funkcionisanju javnog saobraćaja. 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, opravdano se postavlja 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, opravdano se postavlja 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 Zakonu

o bezbednosti saobraćaja dozvoliti odstupanje od isključivog korišćenja „žutih traka” za javni prevoz putnika odgovarajućim saobraćajnim znakom.

Obavezni smerovi kretanja na biciklističkim stazama i trakama

Neustupanje prava prvenstva je jedan od najčešćih uzroka saobraćajnih nezgoda u naseljima. Sve veći broj biciklista, izgradnja biciklističkih staza i obeležavanje biciklističkih traka tamo gde ih do sada nije bilo, stvorili su potrebu da se nedvosmisleno utvrdi na koji način se biciklisti kreću, pre svega, kako bi drugi učesnici u saobraćaju znali iz kog smera mogu da ih očekuju.

Važeći Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima reguliše ovo pitanje na nekoliko načina: saobraćajnim znacima, horizontalnim oznakama i pravilima saobraćaja. Kada su u pitanju horizontalne oznake, treba napomenuti da zakon ne prepoznaje horizontalne oznake na biciklističkoj stazi, već samo na kolovozu i trotoaru. Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji, ipak, prepoznaje i horizontalne oznake namenjene biciklistima, koje se koriste na biciklističkoj stazi. Izmenama, odnosno, donošenjem novog zakona, ovaj propust treba ispraviti.

Kada je u pitanju smer kretanja biciklista, na prvi pogled najveći značaj ima član 89 Zakona.

Obaveza bicikliste je da se na kolovozu, na mestu gde postoji biciklistička traka, kreće desnom stranom

u smeru kretanja saobraćaja. Ipak, ova odredba je duplirana, jer je obaveza već propisana članom 35, stav 1, sa istovetnom kaznom.

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 Zakona o bezbednosti saobraćaja 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.

Iz svih navedenih razloga, prilikom donošenja novog Zakona o bezbednosti saobraćaja, neophodno je jasno navesti da su biciklističke staze dvosmerne, osim ako nije saobraćajnom signalizacijom utvrđeno drugačije. Takođe, potrebno je ispraviti Zakon u delu koji se odnosi na horizontalne oznake i predvideti ih i na biciklističkim stazama.

Kretanje biciklista u pešačkoj zoni

Kretanje biciklista pešačkom zonom već je prisutno u svim gradovima u Srbiji. Razlozi ovakvog ponašanja su različiti, ali dva su najčešća: bezbednija putanja u odnosu na alternativnu i veća dostupnost sadržaja pešačke zone.

Kontraintuitivno, odvijanje biciklističkog saobraćaja u pešačkim zonama odvija se veoma bezbedno. Hermetično zatvaranje pešačke zone za bicikliste po pravilu predstavlja još jednu barijeru koja smanjuje efikasnost biciklističkog saobraćaja. Bicikl je najefikasniji na distancama od 5 do 7 kilometara i specifičan je po tome što se kreće snagom vozača.

U ovom trenutku, pojedine lokalne samouprave su već dozvolile kretanje biciklom kroz pešačku zonu, kroz različite vidove „pravni akrobacija“. U Novom Sadu, u ulicama Njegoševoj i Modene, dopuštena je vožnja bicikla brzinom kretanja pešaka. U uporednom zakonodavstvu ne postoji jedinstveno rešenje za kretanje biciklista kroz pešačku zonu, ali studijske analize potvrđuju da na mestima gde je dopušten saobraćaj bicikala kroz pešačku zonu, on se, po pravilu,

vrši veoma bezbedno, uz rizike koji nisu veći od prisustva vozača rolera, skejta, pa čak i pešaka koji trče.

Iz ovog razloga neophodno je izmeniti član 160 postojećeg Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima sledećom formulacijom: „U pešačkoj zoni ili delu pešačke zone, nadležni organ opštine ili grada može dozvoliti kretanje biciklom, tako da se ne ugrožava kretanje pešaka.”

Biciklistička ulica

Prema važećem zakonodavstvu, osnovno pravilo kretanja za bicikliste na kolovozu - izuzev prilikom levog skretanja, preticanja ili obilaženja jeste kretanje jedan metar od desne ivice kolovoza.

Biciklističke ulice odstupaju od ovog rešenja - u pitanju su relativno kratke, rezidencijalne ulice ili pomoćne saobraćajnice, na kojima biciklisti imaju prednost. U ovim ulicama ili delovima ulica, biciklisti mogu da koriste kolovoz celom širinom u slučaju jednosmernih ulica, odnosno celu kolovoznu traku u slučaju dvosmernih ulica. Motorna vozila u ovim ulicama mogu da se kreću brzinom do 30 km/h, a preticanje biciklista je zabranjeno.

Svrha odstupanja od uobičajenih ograničenja počiva na nameri da se u ulicama u kojima se kreće veći broj biciklista povećaju komfor i bezbednost i da se podstakne stvaranje alternativne biciklističke rute „oponašanjem” sadržaja biciklističke staze. Ovo se postiže vizuelno istim vođenjem kao sa biciklističke

staze (npr. ista boja) ili odgovarajućom saobraćajnom signalizacijom (npr. znak sa natpisom „Automobili su gosti u ovoj ulici“). Rešenje je naročito pogodno za stvaranje bezbednih saobraćajnih koridora za kretanje dece na biciklima, u blizini škola, i biciklista koje usled slabijeg psihofizičkog stanja treba dodatno zaštititi.

Razumno je očekivati i da će usled postojećih prostornih ograničenja ova regulacija dobiti više na značaju. Može se napomenuti da se ovakva rešenja već duže vreme primenjuju u različitim zemljama (npr. Belgija, Holandija i druge).

Osnovni principi podrazumevaju prednost biciklističkog saobraćaja, površina puta uređena za vožnju bicikla, mere koje imaju za cilj da obeshrabre korišćenje motornog saobraćaja i mere koje imaju za cilj da obeshrabre preticanje od strane motornih vozila.

Greške koje su primećene u praksi su primena ovog rešenja u ulicama gde ima malo biciklista i gde dominiraju motorna vozila i nerešena pravna pitanja (npr. obaveza vožnje u koloni, jedan metar od desne ivice kolovoza i slično).

Osnovni preduslov za uvođenje biciklističke ulice je njeno definisanje u Zakonu o bezbednosti saobraćaja, propisivanje odstupanja od uobičajenih režima saobraćaja (vožnja u koloni ili metar od desne ivice kolovoza) i propisivanje odgovarajućih saobraćajnih znakova i oznaka u Pravilniku o saobraćajnoj signalizaciji.

Učešće dece u biciklističkom saobraćaju

Samostalna vožnja bicikla je značajan korak u odrastanju svakog deteta. Gotovo po pravilu, porodica je najviše uključena u proces saobraćajnog vaspitanja deteta, zatim vršnjaci i drugi autoriteti. Saobraćajne navike deteta formiraju se rano, u odnosu na sve navedene uticaje.

U najranijem uzrastu, dete je puki posmatrač saobraćaja. Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti dete do osam godina starosti, ako je na biciklu ugrađeno posebno sedište, prilagođeno veličini deteta i čvrsto spojeno sa biciklom.

U drugim zemljama se za prevoz dece koriste i posebno opremljeni „teretni“ bicikli, kao i biciklističke prikolice. Prema važećem zakonodavstvu u Srbiji, prikolice za prevoz dece nije moguće koristiti, dok je korišćenje teretnih bicikala za ovu namenu pod znakom pitanja.

Mali broj poligona za obuku dece i njihovo učešće u saobraćaju zakonodavac je kompenzovao pružanjem mogućnosti da se prve veštine u vožnji bicikla stiču uz podršku porodice u određenim, bezbednim saobraćajnim uslovima.

Zato je izuzetno predviđeno da, u pešačkoj zoni i zoni usparenog saobraćaja, biciklom može da upravlja i dete mlađe od devet godina ako je pod nadzorom lica starijeg od 16 godina.

Sa navršenih devet godina, dete može upravljati

biciklom u pešačkoj zoni, zoni usporenog saobraćaja, zoni „30”, zoni škole i na nekategorisanom putu.

Ipak, posebnu prepreku u kretanju dece na biciklu u javnom saobraćaju, čak i pod nadzorom starijih lica, stvara odredba koja propisuje da dete mlađe od 12 godine ne može da upravlja biciklom na javnim putevima (pretpostavlja se, izuzev ranije navedenih izuzetaka).

Ovo ograničenje je uvedeno 2009. godine i restriktivnije je u odnosu na ranije važeći Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima.

Starosna granica za samostalno upravljanje biciklom, koja je predviđena zakonom, preispitivana je u okruženju (Hrvatska), dok u nekim zemljama ne postoji (Holandija).

Tako hrvatski Zakon o sigurnosti prometa na cestama predviđa mogućnost da deca sa navršениh devet godina, koja su u školama osposobljena za upravljanje biciklom i za to im je izdata potvrda, smeju samostalno upravljati biciklom na javnom putu.

Druga deca s navršениh devet godina mogu upravljati biciklom na javnom putu samo u pratnji osobe koja je navršila 16 godina. U skladu sa zakonom, program osposobljavanja za vožnju biciklom, program biciklističkog ispita i obrazac potvrde propisuje ministar nadležan za poslove obrazovanja.

U Holandiji donje ograničenje ne postoji, ali treba napomenuti da u toj zemlji postoji saobraćajno 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, „saobraćajni test”) koji se ocenjuje i realizuje u javnom saobraćaju, uz nadzor.

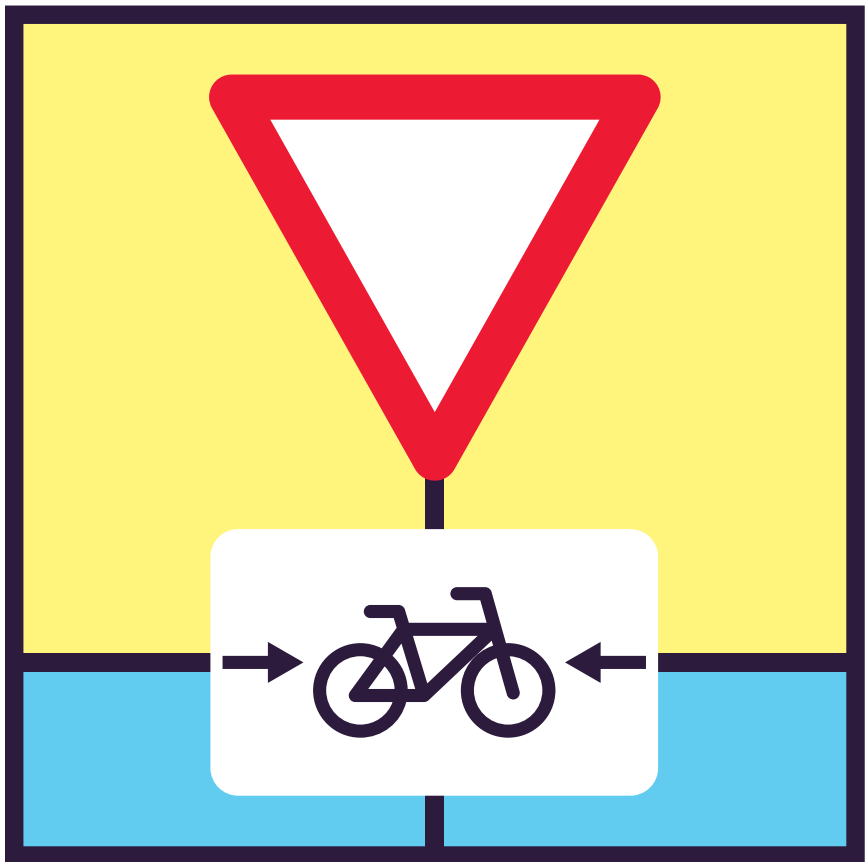
Ovaj test svakog aprila u Holandiji polaže oko 200.000 dece, nakon čega im se uručuje Verkeersdiploma (saobraćajni sertifikat).

Starosna granica za vožnju bicikla po pravilu je najneprijatnije iznenađenje za roditelje kojima je zakon o bezbednosti saobraćaja dodelio značajnu ulogu u saobraćajnom vaspitanju dece, ali ne i potpune mehanizme da tu aktivnost sprovedu do kraja. Umesto toga, trenutno zakonsko rešenje teret odgovornosti u slučaju nezgode prebacuje na roditelje ili staratelje deteta ispod 12 godina, ukoliko se nezgoda dogodila na javim putevima. Po definiciji, ovo podrazumeva i biciklističke staze, koje bi trebalo da budu najbezbednija mesta u saobraćaju za kretanje biciklista.

Za bezbedno kretanje dece u saobraćaju ne treba zaboraviti ni kretanje u grupama, što obezbeđuje bolju uočljivost, samim tim i bezbednost.

Iz navedenih razloga, potrebno je razmotriti 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. U tom pogledu, rešenje usvojeno u hrvatskom zakonu može biti dobro i za izmene našeg zakona.

Propisi koji se odnose na infrastrukturu



Za učesnika u saobraćaju osnovni propis koji se primenjuje jeste Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, sa podzakonskim aktima.

Kako se navodi u Strategiji bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020. godine, jedan od pet stubova bezbednosti saobraćaja odnosi se na bezbednije puteve i kretanje. Ovome treba dodati i specifičnosti biciklističkog saobraćaja, koje se odnose na odlaganje bicikala.

Najznačajniji propisi koji uređuju oblast biciklističke infrastrukture u Srbiji jesu Zakon o putevima i Zakon o planiranju i izgradnji.

Od podzakonskih akata, naročito su značajni Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji (iz 2017. godine), Pravilnik o načinu ukrštanja železničke pruge i puta, pešačke ili biciklističke staze, mestu na kojem se može izvesti ukrštanje i merama za osiguranje bezbednog saobraćaja (iz 2016. godine), Pravilnik o uslovima i normativima za projektovanje stambenih zgrada i stanova (iz 2012. godine). Kada je u pitanju upravljanje javnim parkinzima za bicikle, listi se može dodati i čitav niz odluka i pravilnika jedinica lokalne samouprave.

Nejasnoće u Zakonu o putevima

Novi Zakon o putevima donet je 2018. godine. U promenama se uočava trend ujednačavanja sa Zakonom o bezbednosti saobraćaja u stilu pisanja i terminologiji, pa je tako u delu „Definicije” biciklistička staza definisana kao „put

namenjen za kretanje bicikala". Jedina razlika počiva na izrazu „isključivo“, što znači da je iz perspektive Zakona o bezbednosti saobraćaja biciklistička staza namenjena isključivo biciklistima, dok Zakon o putevima ne zalazi u ovu temu detaljno.

Međutim, već u drugim članovima Zakona biciklistička staza je opisana kao „element javnog puta“. Tako se i održavanje biciklističkih staza, uključujući i zimsko održavanje, koje sprovodi upravljač javnog puta, prema ovom zakonu smatra održavanjem dela javnog puta.

Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji i nedorečenosti

Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji detaljno se razrađuje način upravljanja saobraćajem u skladu sa Zakonom o bezbednosti saobraćaja. Ovaj podzakonski akt ima veliku važnost jer određuje šta jeste i šta nije saobraćajna signalizacija, kakvog je izgleda, na koji način se i gde postavlja i slično.

Stav koji zastupa deo stručne javnosti jeste da saobraćajna signalizacija, koja nije usklađena sa ovim pravilnikom, a nalazi se na putu, ne obavezuje učesnike u saobraćaju na postupanje. Tumačenje se odnosi i na saobraćajnu signalizaciju, koja je postavljena prema ranije važećim propisima, ali je u međuvremenu njen izgled izmenjen. Ovakve nedoumice trebalo bi da otkloni i sam Pravilnik ili Zakon o bezbednosti saobraćaja, jasnom i jednostavnom instrukcijom.

Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji moguće je unaprediti uvođenjem sledećih saobraćajnih znakova:

- dopunska tabla za nailazak na dvosmernu ili jednosmernu biciklističku stazu prilikom nailaska na prelaz biciklističke staze preko kolovoza
- uvođenje saobraćajnog znaka za pešačko-biciklističku stazu (uneto u Zakon nakon poslednje izmene Pravilnika)
- uvođenje saobraćajnog znaka za biciklističku ulicu
- uvođenje saobraćajnog znaka
- mogućnost kombinovanja saobraćajnih znakova za bicikliste na putu, prelaz biciklističke staze preko kolovoza na način na koji je to učinjeno sa znacima III-85 i III-85.1.

Sprovođenje zakona u praksi i infrastrukturna pitanja



Postojeći propisi u najvećoj meri dozvoljavaju stvaranje dobrih uslova za vožnju bicikla.

Sporadično prisustvo biciklističkih staza, pešačko-biciklističkih staza i biciklističkih traka u Srbiji dovodi i do toga da učesnici u saobraćaju ne poznaju dovoljno dobro pravila koja se odnose na ovakve saobraćajne situacije.

Poređenja radi, pravila koja se odnose na saobraćaj tramvaja primenjiva su samo na teritoriji grada Beograda. Sasvim je izvesno da učesnici u saobraćaju iz ostatka Srbije neće dobro poznavati pravila koja se odnose na kretanje tramvaja, ukoliko retko imaju priliku da se susretnu sa ovom situacijom.

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.

Za razliku od razvijenih zemalja, u Srbiji se po pravilu na ukrštanju biciklističke staze i pruge ne koriste

rampe, već zaštitne ograde koje nisu prilagođene manevrisanju bicikla ili dimenzijama nestandardnih, npr. teretnih, bicikala.

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

Politička i finansijska pitanja



Kako bi se postigli ciljevi veće popularizacije biciklističkog saobraćaja, povećanje bezbednosti biciklista i ostvarili različiti benefiti (smanjenje štetnih posledica klimatskih promena, smanjenje buke, smanjenje aerozagadenja, manji budžetski troškovi za održavanje putne infrastrukture, manji troškovi javnog zdravlja, bolji saobraćajni uslovi, smanjenje zauzeća javnih površina pakiranjem itd), neophodno je uz izmene propisa pokazati jasnu političku volju. Tokom izbora održanih u 2020. godini, primetno je da su po prvi put različiti izborni programi obrađivali temu biciklističkog saobraćaja. Osim izjava o važnosti korišćenja bicikla, politička volja iskazuje se u javnoj podršci konkretnih saobraćajnih rešenja, koja idu u korist biciklističkog saobraćaja - izmena propisa, građevinskih praksi, davanju prioriteta u raspodeli javnih površina i svakodnevnim predvođenjem ličnim primerom.

Za realizaciju navedenih promena potrebno je predvideti finansijska sredstva. Prilikom određivanja neophodnih sredstava, prioritete je moguće postaviti prema dinamici realizacije (kratkoročno, srednjoročno i dugoročno), prema kompleksnosti i prema neophodnim resursima za realizaciju.

Pored toga, potrebno je obezbediti dovoljnu transparentnost načina trošenja sredstava. Primera radi, budžetski se mogu odrediti iznosi za održavanje biciklističkih staza, čišćenje snega, izgradnju novih biciklističkih staza, unapređenje postojećih, obnovu saobraćajne signalizacije, postavljanje parkirališta i stanica za popravku bicikala itd.

Stavovi javnosti

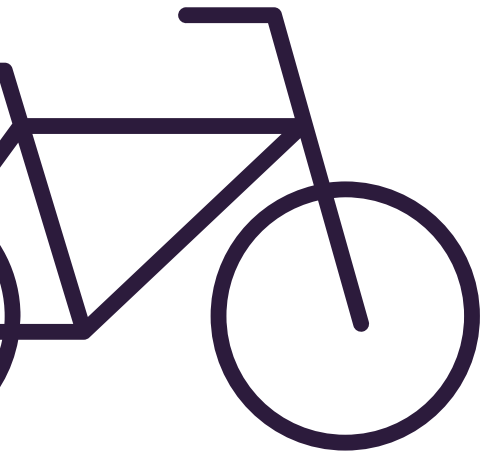


Odnos učesnika u saobraćaju prema biciklistima zasnovan je najčešće na pojedinačnim iskustvima i predrasudama. Predrasude možemo opisati kao pretežno negativne stavove prema pojedincima ili grupi, kao neopravdane ili preterane generalizacije prema nekoj grupi.

Na formiranje ovih stavova učestvuje okruženje, porodica, prijatelji, masovni mediji, autoriteti koje priznajemo kao verodostojne.

Predrasude su neretko izvor dodatne viktimizacije biciklista: prilikom nezgode, biciklistima se zamera što nisu koristili zaštitnu opremu, optuživani su da „izleću” na prelazima biciklističke staze preko kolovoza; paušalno se iznose tvrdnje o biciklistima kao čestim uzročnicima saobraćajnih nezgoda, iako raspoložive statistike govore suprotno, i slično. Uopšteno, u javnosti je stvorena predstava o biciklistima kao učesnicima u saobraćaju koji ne poštuju propise, stvaraju opasne situacije i najčešće su sami odgovorni za ono što im se dešava.

Kako bi se povećala bezbednost biciklista, širile dobre saobraćajne navike prilikom vožnje bicikla i popularisao biciklistički saobraćaj, neophodno je raditi i na održavanju pozitivnih stavova javnosti i suzbijanju predrasuda o biciklistima.







USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE



BOŠ
BEOGRADSKA
OTVORENA
ŠKOLA