

Šta nam donosi Zakon o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima?

Novi Nacrt zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, u svom Članu 28, predlaže novi stav Zakona: Vozač bicikla, odnosno mopeda, mora za vreme vožnje noću, odnosno u uslovima smanjenje vidljivosti nositi svetloodbojni prsluk.

Jednostavno, ovakva formulacija novopredloženog stava jasno implicira obavezu nošenja svetloodbojnih prsluka tokom noćne vožnje, kako na međumjesnim putevima, tako i u dobro osvetljenim naseljenim sredinama. Predlog je upitan po pogledu bezbednosti i neprihvatljiv sa aspekta mnogih lokalnih i nacionalnih ciljeva. Evo i nekih argumenata zašto:

- 1) Ne postoje relevantni podaci koji ukazuju na efektnost ove mere, kao ni primeri dobre prakse iz zemalja sa najvećim stepenom bezbednosti u saobraćaju, a pogotovo ne iz zemalja koje imaju veoma razvijen biciklistički saobraćaj. Kao takava, ova mera je eksplicitan odraz ignorisanja ili nepoznavanja savremenih i sveprisutnih evropskih trendova i politika po pitanju značaja i uloge biciklističkog saobraćaja u lokalnim saobraćajnim sistemima. Biciklistička udruženja su radnoj grupi za sastavljanje Nacrta izmena zakona predočila ovaj argument, kao i relevantne trendove evropskih zemalja, i stav najeminentnije svetske organizacije po pitanjima biciklističkog saobraćaja - Evropske biciklističke federacije (European Cyclists' Federation) - ali zahtev je ignorisan uz neargumentovano obrazloženje: mi smatramo lično da tako treba¹.
- 2) Predložena mera ignoriše kontekst, ulogu i značaj korišćenja bicikla kao prevoznog sredstva u urbanim i ruralnim sredinama Republike Srbije, gde je saobraćaj drugačiji od Beogradskog i gde ritam saobraćaja ne diktira preveliki broj automobila. U gradovima kao što su npr. Subotica, Kikinda, Zrenjanjin, Novi Sad, Šabac, Pirot, i drugi, biciklistički saobraćaj ima veliki udeo u utilitarnim dnevnim kretanjima (odlazak na posao, školu, u kupovinu, posetu, itd.) i biće veoma teško „naterati“ građane da nose prsluk noću, a pogotovo u urbanim sredinama gde postoje biciklističke staze ili koje imaju izrazito miran noćni saobraćaj i gde biciklisti bezbedno voze bez prsluka čitav svoj život.
- 3) Pošto nije zasnovana na činjenicama i podacima, predložena mera nošenja svetloodbojnih prsluka u urbanim sredinama noću predstavlja još jednu od mogućih mera „za punjenje lokalnog ili državnog budžeta“ kada je to potrebno i otvara nove mogućnosti mita policijskih službenika. Relevantnost predložene mere i namera predlagača se ozbiljno dovodi u pitanje zbog ignorisanja stručne javnosti i zainteresovanih aktera civilnog društva koji argumentovano iznose svoje stavove protiv predložene mere, a ne dobijaju argumentovane odgovore. Očigledno je da je

¹ Reč je o verbalnoj diskusiji na sastanku povećenom [nacionalnoj strategiji bezbednosti saobraćaja](#)

ova mera izvor ogromnih prihoda (pogotovo u urbanim sredinama Vojvodine) gde biciklistička kultura postoji preko 100 godina i gde nikada nije postojala obaveza nošnje svetloodbojnih prsluka i biće veoma teško implementirana.

- 4) Predloženom merom se prebacuje odgovornost na bicikliste za nasilje u saobraćaju i ignorišu se glavni problemi, a to je nedostatak odgovarajuće biciklističke infrastrukture i odgovarajuće regulacije saobraćaja u lokalnim sredinama. Većina sredstava ulaže se u izgradnju infrastrukture koja favorizuje motorni saobraćaj, tj. korišćenje privatnih automobila. Ovo je apsurdno sa aspekta činjenice da se procentualno premalo ljudi preveze automobilima, ako uzmemo u obzir saobraćajne gužve i ostale negativne efekte koje automobili uzrokuju - od pogoršanja bezbednosti saobraćaja, do zagađenja vazduha i bukom. U Novom Sadu, u toku dana samo 20-25%², a u Beogradu 21%³ se preveze ličnim automobilima. Pošto ovakva mera prvenstveno ide u prilog vozačima automobila i omogućava im da budu još manje pažljivi, predložena mera je suštinski antisocijalna, nedemokratska i elitistička pošto zastupa interese opasne automobilske manjine.
- 5) Predložena mera nije u saglasnosti sa ostalim nacionalnim i lokalnim interesima. Npr. u UNDP-ovoj studiji (projekat vredan preko 7 miliona dolara) koja je za cilj imala promociju i podršku razvoja održivog saobraćaja u Beogradu i koja predstavlja veoma važan i relevantan dokument za lokalne vlasti – kao jedna od važnijih mera za postizanje održivog lokalnog razvoja i unapređenje saobraćaja se spominje mera promocije biciklističkog saobraćaja i potreba za ulaganjem i izgradnjom biciklističke infrastrukture. Prema tome, obavezivanje biciklista da nose noću svetloodbojne prsluke u urbanoj sredini, direktno opstruiše lokalne ciljeve pošto je mnogim građanima neprihvatljivo, nepodesno i ponižavajuće da nose svetloodbojne prsluke koji ih ističu u odnosu na druge učesnike u saobraćaju. Praksa nošenja svetloodbojnih prsluka u urbanim i naseljenim sredinama nije bila zastupljena nikada u istoriji biciklističkog saobraćaja u našoj zemlji, te bi to bio veoma neproductivan i mukotrpan zahtev.
- 6) Jedan od glavnih uzroka smrti u Srbiji su kardiovaskularne bolesti⁴, a jedan od glavnih faktora ovih bolesti je fizička neaktivnost. Prema podacima iz Strategije za prevenciju hroničnih nezaraznih bolesti, 67,7% odraslog stanovništva je fizički neaktivno⁵. U vezi sa tim, promocija biciklističkog saobraćaja za obavljanje svakodnevnih utilitarnih putovanja predstavlja jednu od glavnih dugoročnih mera za borbu protiv ovog problema. Obavezivanjem građana da nose svetloodbojne prsluke prilikom vožnje bicikla noću, bilo bi izrazito kontraproductivno za ovu meru.
- 7) Efektost ulaganja znatnih finansijskih sredstava u razvoj i promociju biciklističkog saobraćaja u Novom Sadu u poslednjih par godina (mreža biciklističkih parkinga sa video nadzorom, sistem za iznajmljivanje bicikala, 30 km novoizgrađenih staza) bila bi dovedena u pitanje usvajanjem ove nepromišljene mere. Zbog toga, i lokalna vlast Novog Sada i drugih gradova koji su ulagali i ulažu u biciklistički saobraćaj treba da se zainteresuju za dati predlog mere obavezne nošnje svetloodbojnih prsluka u noćnim uslovima (i njenih negativnih efekata ako se usvoji).

2 [Saobraćajna studija grada Novog Sada sa inamik uređenja saobraćaja](#), JP "Urbanizam"

3 [Projekat podrške održivom saobraćaju u gradu Beogradu](#), UNDP Serbia

4 [Statistički godišnjak republike Srbije \(str. 43-44\)](#)

5 [Strategija za prevenciju i kontrolu hroničnih nezaraznih bolesti Republike Srbije](#)

- 8) Sektor saobraćaja u Srbiji je sektor u kome emisija CO₂ (jednog od najproblematičnijih gasova sa efektom staklene bašte) najbrže raste. Budući da je promocija i razvoj biciklističkog saobraćaja jedna od najefektnijih i najpopularnijih politika za rešavanje dela ovog problema u urbanim sredinama, svaka politika i mera kojom se neosnovano ugrožava potencijal borbe protiv klimatskih promena i borbe za zdravu životnu sredinu je protiv nacionalnih interesa. Obaveza nošenja svetloodbojnih prsluka prilikom noćne vožnje će odvratiti mnoge građane da koriste bicikl, te stoga mogu da se odluče za motorna sredstva prevoza i time doprinose povećanju ukupne emisije CO₂.
- 9) Mnogi građani koji svakodnevno koriste bicikl, i u noćnim uslovima vožnje nose ranac na leđima (npr. učenici i studenti koji se vraćaju kući sa predavanja, u večernjim satima). Biće jako problematično obući svetloodbojni prsluk preko ranca. Takođe, kupovina i instalacija korpe na bicikl će predstavljati dodatni trošak za građane kao i priliku za krađu lične imovine tokom čekanja na semaforima (u velikim gradskim sredinama, na nekim pešačkim prelazima su prisutne velike gužve i stvara se idealna prilika za oportuni kriminal).
- 10) U manjim sredinama, recimo vojvođanskim selima gde glavna saobraćajna arterija preseca naselje i gde je osvetljenje slabije nego u gradskim sredinama a prisustvo biciklista veliko – mere bezbednosti treba da budu skoncentrisane na unapređenja infrastrukture sa ciljem usporavanja motornog saobraćaja na specifičnim lokacijama i na izgradnju biciklističke infrastrukture. Prisiljavanje biciklista da nose svetloodbojne prsluke je mera koju je „najlakše“ uvesti, ali suštinski se ne postiže ništa efektno sa tom merom već se generalno degradira već uveliko marginalizovani biciklistički saobraćaj.

Radna grupa koja je donela ovaj predlog zakona, u obrazloženju pominje “upodobljenje sa evropskim pravom iz oblasti drumskog saobraćaja”. Poređenje sa drugim evropskim zemljama i učenje od njih jeste ideja koju delimo i u tom kontekstu smo dužni da skrenemo pažnju da ovakav propis ne postoji praktično nigde u Evropi.

Pitanja aktivista nadležnima

S obzirom na sve navedene probleme i izostanak ravnopravnog učešća u procesu donošenja odluka, biciklistički aktivisti, udruženja i inicijative upućuju otvorena pitanja Ministarstvima nadležnim za poslove saobraćaja i unutrašnjih poslova:

- Zašto nam nije omogućeno, kao reprezentativnim predstavnicima biciklista, da suštinski učestvujemo u radu Radne grupe za izmene i dopune Zakona, iako smo to tražili?
- Zašto nije omogućeno reprezentativnim predstavnicima biciklista da učestvuju suštinski u procesu formulisanja saobraćajne politike?
- Zašto javnost nije upoznata pravovremeno sa konkretnim predlogom zakona i njegovim obrazloženjem, već saznaje sporadično detalje iz medija?
- Zašto javnost nije blagovremeno i potpuno obaveštena o javnoj raspravi i načinu učešća građana u javnoj raspravi, već je do toga došlo tek nakon insistiranja biciklističkih udruženja i inicijativa?
- Na osnovu čega se ova mera pojavila u nacrtu zakona, mimo studijskih rezultata na koje ukazujemo i uzevši u obzir da Evropska biciklistička federacija ne preporučuje obavezu (pa čak ni promociju) nošenja svetloodbojnih prsluka, već čitav niz drugih efikasnijih mera? Članovima radne grupe je ovaj stav od ranije poznat.

Potpisnici

Udruženje Ulice za bicikliste, Beograd

Inicijativa Beociklizacija, Beograd

Udruženje Bajsologija, Beograd

Novosadska biciklistička inicijativa, Novi Sad

Niška saobraćajna unija, Niš

Udruženje Vozi Ulice, Šabac

Udruženje Ciklo Svet Srbija, Beograd