

BICIKLO

(JE)



ZAKON!



This project is funded by
the European Union



UVOD

Crnogorski biciklizam posljednjih godina doživljava renesansu. Ranih sedamdesetih godina, u vrijeme industrijalizacije, novinar „Titogradske tribine“ procjenjuje da u tadašnjem glavnom gradu Crne Gore ima više od deset hiljada biciklista. Ni radnička klasa industrijskog Nikšića nije puno zaostajala, pa se malo stariji Nikšićani sjećaju rijeke biciklista koja je tekla ulicama u vrijeme smjene u Željezari. I ostalim građanima Crne Gore su bicikli bili dostupni za kupovinu preko Sindikata, na rate, kako je to bilo uobičajeno tada.

Kako je rastao životni standard, sve dostupniji bivali su automobili, pa bicikl polako pada u zaborav pored „Zastavinih“ fijata 750, kojem vispreni narodni duh nadjenu ime Fića. U to doba samo ljudi sa najnižim primanjima nijesu mogli sebi priuštiti ovo vozilo i ostajali su vjerni dvotočkašu, pa on postaje sinonim za sirotinjsko vozilo uglavnom podesno za raznošenje mlijeka iz obližnjih sela. Kasnijim privrednim napretkom i ekonomskim rastom bicikl postaje toliko marginalizovan, da je gotovo nestao sa naših ulica.

Tek krajem 20. i početkom 21. vijeka, bicikl se lagano vraća uglavnom kao sredstvo za rekreaciju i sport, a nešto kasnije i kao transportno sredstvo.

Pod uticajem NVO Biciklo.me i njene organizacije vožnji poznatih kao Critical Mass, a i evropskog trenda o unapređenju održivog transporta, biciklizam počinje da se omasovljuje ne samo u Podgorici, već širom Crne Gore. Pod uticajem sličnih organizacija, to isto se dešava i u čitavom regionu.

Naročit zamajac biciklizmu u Podgorici daje izgradnja biciklističke infrastrukture. Nažalost, ne postoje precizni podaci o broju biciklista, koji se svakodnevno uvećava, pošto Monstat ne prepoznaje važnost i ne prati promjene ovog vida transporta, a veoma su važne za planiranje i dalji razvoj. Svakome je uočljiv rapidan porast biciklističke populacije na našim ulicama jer građani osvješčuju potrebu za efikasnijim transportom, zdravim stilovima života, smanjenjem gužvi, poboljšanjem zdravstvenog; i uopšte fizičkog; stanja i očuvanjem životne sredine. A najuočljivija korist je povećanje mobilnosti zbog izbjegavanja saobraćajnih gužvi uz minimalne troškove.

Iako se popravljaju uslovi za biciklizam, legislativa je još uvijek neprilagođena novonastalim okolnostima i potrebama. Zbog toga smo i pokrenuli ovaj projekat pod imenom „Biciklo je zakon“. Cilj je da upoređivanjem propisa u regionu i šire učinimo vožnju bicikla što bezbjednijom i poželjnijom za sve naše građane i brojne cikloturiste čiji se broj stalno uvećava.

Uostalom, za to nas preporučuje Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2010-2019. godine) i Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore.

I Biciklistički savez Crne Gore mijenja rukovodstvo i reorganizuje se, pa prestaje biti hermetično društvo rezervisano za odabrane. Organizuju se i nova takmičenja koja dodatno animiraju potencijalne korisnike bicikala.

Analizirali smo zakone Srbije, Albanije, Slovenije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Kosova, te pokušali da njihova najbolja rješenja i mi iskoristimo za naše potrebe. Dragocjene su nam bile i preporuke ECF (European Cycling Federation – Evropska biciklistička federacija) koja je krovna organizacija nacionalnih biciklističkih organizacija što promovišu biciklizam kao sredstvo transporta.

Od velikog značaja su nam bili i predlozi koje potpisuju srodne biciklističke organizacije iz Beograda, Novog Sada, Šapca, Zagreba i Sarajeva.

Iskoristili smo i višedecenijsko biciklističko iskustvo članova našeg tima da na najbolji način interpretiramo pravila usvojena iz drugih dokumenata, kao i da ih dopunimo nekim specifičnim za područje u kojem djelujemo.

Radili smo na tri dokumenta:

- **Zakonu bezbjednosti saobraćaja na putevima**
- **Zakonu o putevima**
- **Pravilniku o saobraćajnoj signalizaciji**

Najveći broj savremenih rješenja smo pronašli u legislativi Slovenije, koja je otišla najdalje od svih zemalja čija dokumenta smo proučavali, ali smo primjenili i pravila iz biciklistički razvijenijih područja.

Održali smo i okrugli sto na temu “Biciklizam i zakonodavstvo” na koji su pozvane sve relevantne organizacije i zaključci su uvršteni u ovaj dokument.

“Biciklo (je) zakon” se realizuje u saradnji sa NVO Green Home u okviru projekta “Jačanje kapaciteta za bolju životnu sredinu u Crnoj Gori”, finansiranog od strane Evropske unije.



ZAKON O BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Ovaj zakon je na snazi od 26. juna 2012. i dopunjen je Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima 23. decembra 2014. godine. Iako je u pogledu biciklizma bio prilično zastario, izmjene i dopune ga sa tog stanovišta nijesu tretirale. Sadrži svega nekoliko članova koji tretiraju biciklizam, od čega su neki prevaziđeni a neke značajne teme nijesu ni tretirane.

Član 7

Prepoznaje biciklističku stazu i traku ali biciklistički put ne. Pošto nije daleko dan kada će se i ovaj infrastrukturni objekat pojaviti, javila se potreba za njegovim definisanjem.

Biciklistički put je javni put namijenjen saobraćaju bicikala.

*

Od posljednjeg ažuriranja zakona po pitanju biciklizma došlo je do tehničko-tehnološkog napretka koji podrazumjeva pojavu bicikala na električni pogon. Oni se, u zavisnosti od snage motora, svrstavaju u dvije kategorije: električni bicikl i moped.

Za električni bicikl, u literaturi poznat kao pedelec (Pedal Electric Assisted Cycles) ili EPAC (Electronic Power Assisted Cycles), važe pravila kao i za bicikl, jer je opremljen *pomoćnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0.25KW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25km/h ili prije ako vozač prestane pokretati pedale*. Vozi se po biciklističkoj infrastrukturi gdje ona postoji, u suprotnom do 1m od desne ivice kolovoza.

Moped, koji se vrlo često po izgledu značajno ne razlikuje od električnog bicikla, zbog svojih tehničkih karakteristika koristi se isključivo na kolovozu. Njegova najveća konstruktivna brzina, bez obzira na način prenosa, ne prelazi 45 km/h, pri čemu radna zapremina motora, kad vozilo ima motor sa unutrašnjim sagorijevanjem, ne prelazi 50 cm³ ili sa motorom čija najveća trajna nominalna snaga ne prelazi 4 kW kad vozilo ima električni pogon, kao što ga ZOBS prepoznaje.

*

Razvoj turizma u Crnoj Gori neminovno će dovesti i do upotrebe rikši koje su veoma popularne na najatraktivnijim turističkim odredištima i nužno je uvrstiti je u ovaj zakon, jer član 242 zabranjuje upotrebu saobraćajnog sredstva na putu koje ovim zakonom nije određeno kao vozilo.

Rikša je vozilo na tri točka koje pokreće vozač sopstvenom snagom ili pomoćnim motorom koji može da dostigne maksimalnu brzinu od 25 km/h i koji može da prevozi jedno ili više lica.



■
Rikša u Hamburgu
foto: Wikipedia

Definicija katadioptera, koji je kod nas poznat još i kao mačije oko, je nepotpuna jer je on svjetlosno-reflektujući signalni uređaj a ne samo svjetlosni, kako ga zakon definiše.



■
Katadiopter ili
mačije oko
foto: Wikipedia

Organizovana kolona vozila takođe nije prepoznata i uređena u ovom zakonu, pošto smo svjedoci da, osim biciklista, imaju potrebu da se u organizovanim kolonama kreću svatovi, navijačke grupe, pristalice političkih partija tokom izbornih kampanja, policija i vojska. Ovaj član bi mogao da je prepozna na sljedeći način:

Organizovana kolona vozila je posebno označena grupa od tri ili više vozila, uključujući prateća vozila, koja se kreću duž iste saobraćajne trake određenom brzinom na propisanoj udaljenosti.

*

Posebna prevozna sredstva niso prepoznana v zakonu, a čine jih *invalidska kolica, dječja prevozna sredstva i sportske naprave i uređaji koji omogućavaju brže kretanje od hodanja: skije, roleri, klizaljke, sanke, balans bicikl, unicikl, motorne sanke, minijaturna motorna vozila i slična prevozna sredstva*. Na ovaj način ih definiše slovenački zakon.



■
Balans bicikl
foto: www.ranbajk.me



■
Unicikl
foto: www.vector-bikes.com

1. OPŠTA PRAVILA

Član 17

Vozač je dužan da obrati pažnju na pješake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz ili iskazuju namjeru da stupe na kolovoz i da ne ugrožava njihovu bezbjednost.

Kad prilazi obilježenom pješačkom prelazu, vozač mora upravljati vozilom na način kojim ne ugrožava druge učesnike u saobraćaju i prilagoditi brzinu vozila, tako da u svakoj situaciji može bezbjedno da zaustavi vozilo ispred pješačkog prelaza.

Komentar:

Potrebno je dodati i bicikliste u prvom stavu, odnosno biciklističkom prelazu u drugom. Zbog analogije sa pješačkim prelazom, pod biciklističkim prelazom bi trebalo podrazumijevati prelaz preko biciklističke staze, trake, puta i površine rezervisane za pješake i bicikliste.

3. KRETANJE VOZILA PO PUTU

Član 30

Na putu za saobraćaj vozila u jednom smjeru, vozač ne smije vozilom da se kreće u zabranjenom smjeru.

Komentar:

Odlukom nadležnog organa opštine ili grada može se izuzetno odobriti kretanje bicikala, suprotno ovom stavu. Kretanje biciklista u oba smjera jednosmjernim ulicama je još osamdesetih godina dalo odlične rezultate u svim naprednim biciklističkim zemljama, pa je na snazi i danas. Sve studije pokazuju da nije došlo do smanjenja bezbjednosti za šta postoje dva razloga: prvi, gdje za razliku od redovnog kretanja, samo vozač motornog vozila utiče na bezbjednost jer se kreće iza bicikliste, sada i vozač bicikla aktivno učestvuje u razdvajanju

od ostalih učesnika u saobraćaju jer ih vidi; i drugi, ovakvo kretanje utiče na prilagođavanje brzine i smirivanje saobraćaja, povećavajući tako opštu bezbjednost saobraćaja. Belgijski institut za bezbjednost saobraćaja je uradio studiju koja pokazuje da kontra-smjer kretanja biciklista u jednosmjernim ulicama u Briselu nije doveo do povećanja broja sudara sa motornim vozilima, već ga je čak neznatno smanjio.

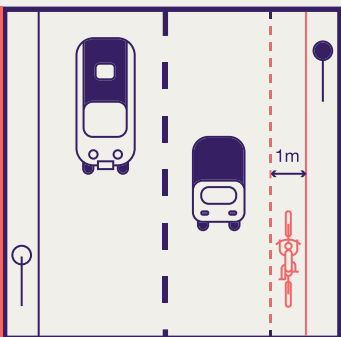


■
Osim za bicikle



Član 34

Za vožnju bicikla, gdje ne postoji posebna staza, odnosno traka, može da se koristi kolovoz u širini do jednog metra od desne ivice kolovoza.





■
Prepreka
na kolovozu
foto: www.blic.rs

Komentar:

U našim uslovima rubni dijelovi kolovoza često znaju biti u lošem stanju za vožnju bicikla. Bare, rupe, nanosi pijeska i zemlje, slabo urađena asfaltna i druga podloga, oštećenja, građevinski radovi... mogu dovesti do neupotrebljivosti kolovoza u širini od jednog metra od desne ivice kolovoza. Zato predlažemo da se ovim članom, omogući biciklistima da na takvim mjestima bezbjedno zaobiđu eventualnu prepreku i nastave kako zakon propisuje.

6. PRVENSTVO PROLAZA

Član 40

Vozač koji prilikom skretanja vozila presijeca biciklističku stazu ili traku dužan je da propušti vozila koja se kreću stazom, odnosno trakom.

Komentar:

Potrebno je dodati i biciklistički put, jer će budućim pravilnikom o izgradnji biciklističke infrastrukture njegoza izgradnja biti definisana.

Pošto je u konstruktivnom smislu moguće da istu površinu dijele pješaci i biciklisti, tako je i nju potrebno dodati, osim ako se sve zbirno nazove „biciklističkim prelazom“.

9. MIMOILAŽENJE

Član 45

Prilikom mimoilaženja sa pješakom, vozač je dužan da drži bezbjedno rastojanje između vozila i pješaka, tako da ne ugrožava pješaka.

Komentar:

Potrebno je dodati i vozača bicikla.

10. PRETICANJE I OBILAŽENJE

Član 49

Preticanje ili obilaženje vozač može da vrši samo ako time ne ometa normalno kretanje vozila koja dolaze iz suprotnog smjera i kad na putu ima dovoljno prostora za bezbjedno izvođenje radnji.

Vozač ne smije da vrši preticanje ili obilaženje kad time može ugroziti druge učesnike u saobraćaju.

Vozač ne smije vozilom da započne preticanje ili obilaženje:

- 1) kolone vozila;
- 2) ako je vozač koji se kreće iza njega otpočeo preticanje;
- 3) ako je vozač ispred njega na istoj saobraćajnoj traci dao znak za preticanje ili obilaženje;

- 4) ako bi time ugrozio bezbjednost saobraćaja ili ometao saobraćaj iz suprotnog smjera;
- 5) ako po izvršenom preticanju ili obilaženju ne bi mogao da se vrati u saobraćajnu traku kojom se kretao bez ometanja ili ugrožavanja ostalih učesnika u saobraćaju;
- 6) saobraćajnom trakom za prinudno zaustavljanje vozila;
- 7) na početku prevoja, na prevoju, ispred i u nepreglednoj krivini, osim na kolovozu sa najmanje dvije saobraćajne trake za kretanje vozila u istom smjeru;
- 8) u tunelu;
- 9) vozila koje se približava pješačkom prelazu ili ga prelazi;
- 10) vozila koje se zaustavilo ili zaustavlja radi propuštanja pješaka na pješačkom prelazu;
- 11) neposredno ispred i na prelazu puta preko željezničke ili tramvajske pruge;
- 12) kolone vozila pod pratnjom;
- 13) saobraćajnom trakom za spora vozila;
- 14) na mjestu gdje je to zabranjeno saobraćajnom signalizacijom;
- 15) na način da prelazi vozilom preko neisprekidane uzdužne linije pri čemu koristi saobraćajnu traku namijenjenu za kretanje vozila iz suprotnog smjera.

Obilaženje zaustavljene kolone na putu je zabranjeno ako se vozač nakon obilaženja ne bi mogao bezbjedno uključiti na saobraćajnu traku namijenjenu kretanju vozila u smjeru u kojem se kreće.

Izuzetno, obilaženje u slučaju iz stava 3 tačka 15 ovog člana dozvoljeno je pod uslovima iz stava 1 ovog člana.

Vozač koji pretiče dužan je da svoje vozilo drži na potrebnom rastojanju i odstojanju od vozila koje pretiče, tako da ga ne ometa niti ugrožava druge učesnike u saobraćaju.

Komentar:

Nesavjesno preticanje je jedna od radnji koja najčešće ugrožava bezbjednost biciklista. Često se dešava da se vrši na rastojanju od bicikla na svega nekoliko centimetara, čime se zanemaruje faktor opstrujavanja vazduha, naročito kod kamiona, koji

dodatno destabilizuju biciklistu i potencijalno su vrlo opasni zbog mogućeg gubitka ravnoteže i pada. To je naročito opasno za neiskusne bicikliste i u situaciji kada je oštećen kolovoz ili postoje nekontrolisane životinje u blizini puta. Zbog toga je nužno propisati rastojanje koje ne bi trebalo biti manje od 1,5 metara u svim fazama preticanja, kako propisuju zakoni nekih zapadnih zemalja.

Iako je tačkom 4 ovog člana propisan odnos prema saobraćaju iz suprotnog smjera, nužno je, zbog opšte percepcije vozača u Crnoj Gori da automobili imaju više prava od pješaka i biciklista, propisati da je zabranjeno preticanje kada se oni nalaze u saobraćajnoj traci suprotnog smjera.

11. ZVUČNI I SVJETLOSNI ZNACI UPOZORENJA

Član 53

Vozač je dužan da upotrijebi zvučni znak upozorenja kad to zahtijevaju razlozi bezbjednosti saobraćaja, i to:

- 1) na putu zbog upozorenja drugom učesniku u saobraćaju, ako bi bez tog znaka postojala opasnost nastanka saobraćajne nezgode;
- 2) ako se pored kolovoza nalazi dijete koje ne obraća pažnju na kretanje vozila;
- 3) na putu van naselja prije ulaska u nepreglednu i uzanu krivinu ili dolaska na prevoj gdje je mimoilaženje otežano.

Vozač je dužan da davanje zvučnog znaka upozorenja svede na neophodnu mjeru.

Vozač ne smije da upotrebljava zvučni znak upozorenja promjenljive frekvencije, osim u slučajevima propisanim ovim zakonom.

Komentar:

Zvučna signalizacija se vrlo često zloupotrebljava radi prepadanja biciklista čime se direktno ugrožava njihova bezbjednost jer su neke sirene toliko jake da imaju efekat sličan šok bombi, kada dolazi do djelimično parališućeg efekta. Zbog toga predlažemo da se zvučna signalizacija ne smije koristiti na udaljenosti manjoj od trideset metara od bicikliste. Takođe, smatramo da je potrebno zabraniti korištenje zvučne signalizacije u tunelu koji pojačava intenzitet zvuka.

12. ZAUSTAVLJANJE I PARKIRANJE

Član 60

Vozač ne smije da zaustavi ili parkira vozilo:
8) na biciklističkoj stazi, odnosno traci;

Komentar:

Dodati biciklistički put i površinu koju koriste pješaci i biciklisti.

19. SAOBRAĆAJ BICIKLA, MOPEDA, MOTOCIKLA, TRICIKLA I ČETVOROCIKLA

Član 86

Na magistralnim i regionalnim putevima zabranjena je vožnja bicikla djeci mlađoj od 16 godina života.

Djeca koja su saobraćajnim vaspitanjem u školama i drugim ustanovama za vaspitavanje i obrazovanje osposobljena za vožnju bicikla mogu na lokalnim putevima samostalno upravljati biciklom, ako nijesu mlađa od 14 godina života.

U zoni usporenog saobraćaja, zoni škole i nekategorisanom putu biciklom može upravljati i dijete sa navršениh 11 godina života. Izuzetno, u zoni usporenog saobraćaja biciklom može da upravlja i dijete mlađe od 11 godina života ako je pod nadzorom lica starijeg od 16 godina života.

Komentar:

Biciklizam u Crnoj Gori doživljava renesansu. Ljudi svih generacija sve više koriste bicikl kao najefikasnije prevozno, rekreativno ili sportsko sredstvo. Biciklistički savez Crne Gore je ponovo oformljen i organizuju se brojne biciklističke trke, od kojih su neke tradicionalne, dok su brojne u povoju. Gradi se biciklistička infrastruktura. Dakle, biciklizam napreduje u svim segmentima i ulazi na velika vrata u živote naših građana.

Ovim članom država prebacuje svoju obavezu o omogućavanju bezbjednog odvijanja saobraćaja za maloljetne osobe koje nijesu u stanju da prave razliku između pobrojanih kategorija puteva. Na taj način im se oduzima pravo na učešće u očuvanju životne sredine i uskraćuje izbor prevoza, zdravih stilova života i vrste sporta kojim žele da se bave.

Da bi dobili prave biciklističke šampione koji bi, možda, mogli biti konkurentni na evropskoj i svjetskoj sceni počinje se trening još u ranom djetinjstvu. Pošto od društva još dugo ne možemo očekivati specijalne objekte za razvoj ovog sporta, trening se mora odvijati na postojećim putevima. Takav napredak onemogućava ovaj član, jer upravo te uzraste ograničava u pogledu korišćenja saobraćajnica.

Mora se voditi računa i o mogućnosti implementacije ovog člana, jer formalno pravno nije moguće utvrditi na licu mjesta uzrast djece, pošto naš zakon ne obavezuje maloljetne osobe da nose dokumenta za identifikaciju.

Od sadržaja ovog člana je jedino potrebno ostaviti obavezu škola da permanentno saobraćajno edukuju djecu svih uzrasta po savremenom planu i programu, koji treba uraditi.

Član 87

Vozač bicikla ne smije da se kreće biciklističkom stazom brzinom većom od 35 km/h.

Ukoliko na putu postoji biciklistička traka, vozač bicikla, mopeda i lakog tricikla mora da se kreće desnom biciklističkom trakom u odnosu na smjer kretanja saobraćaja.

Na biciklističkoj stazi za saobraćaj u oba smjera vozila, vozač bicikla mora da se kreće desnom stranom u smjeru kretanja vozila.

Ako se dva ili više vozača bicikla, mopeda, tricikla i motocikla kreću u grupi, dužni su da se kreću jedan za drugim.

Komentar:

Ograničenje brzine bicikla na biciklističkoj stazi je teško sprovodivo zbog toga što brzinomjer nije obavezni dio opreme na biciklu, pa njegov vozač samim tim nije u stanju da je kontroliše. Takođe, i oni koji ga imaju nisu obavezni da budu baždareni i ispravno postavljeni. To sve obesmišljava brzinsko ograničenje. Nijedan od proučavanih zakona nema brzinsko ograničenje za vozače bicikala.

Na okruglom stolu se pojavilo mišljenje da je potrebno ostaviti propisanu brzinu jer njena visina ne ograničava kretanje biciklista pošto je prilično visoka.

Biciklistička traka je rezervisana za promet bicikala i bicikala sa motorom, tako da ostala vozila koja se pominju u ovom članu nisu predviđena da se kreću po njoj.

Vozač motornog vozila ne bi smio vozilom da presijeca organizovanu kolonu biciklista koja se kreće kolovozom, jer im na taj način ugrožava bezbjednost, kao što je članom 97 predviđeno za pješake.

Na putu treba omogućiti voženje biciklista jedan do drugog ukoliko to ne smeta ostalim učesnicima u saobraćaju i gdje širina puta to dozvoljava.

Član 89

Zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje na magistralnom i regionalnom putu, na glavi mora nositi vozač bicikla.

Komentar:

ECF (European Cyclists' Federation) koja je krovna organizacija nacionalnih biciklističkih udruženja smatra da je nošenje kacige stvar ličnog izbora i da obaveza njenog nošenja ne treba da bude propisana zakonom. Ona ovaj stav temelji na tome da:

- European Transport Safety Council smatra da veći rizik od povrede po pređenom kilometru imaju pješaci u odnosu na bicikliste.
- UK Department for Transport smatra da rizik od smrtnih povreda je jednak kod pješaka i biciklista koji nose kacige.
- U Engleskoj povrede glave biciklista su svega 7-8% povreda glave zbog kojih djeca ostaju u bolnici. Uprkos tome, biciklizam je druga najčešća fizička aktivnost. Od ovih povreda četvrtina je onih koje mogu biti prevenirane kacigom i najčešće povređivana djeca su je nosila tokom povređivanja.
- Smrt bicikliste u saobraćaju se dešava na svakih pređenih 33 miliona kilometara. Prosječnom biciklisti je potrebno 21000 godina da bi prešao ovo rastojanje.

Slabi su dokazi da kaciga pomaže u smanjenju povreda glave:

- Evropski standard za kacigu je da je otporna na jednosmernu silu koja se ostvaruje pri brzini od 20 km/h. Drugim riječima štiti od pada sa bicikla u mjestu a ne od sudara sa drugim vozilom ili pada pri većoj brzini;

- U Australiji i Švedskoj poslije uvođenja obaveze nošenja kacige nije došlo do pada broja povreda glave i grudnog koša. Samo je došlo do smanjenja broja biciklista.
- The European Commission Working Paper on Road Safety je zaključio nakon proučavanja literature da “...biciklistička kaciga može da predupredi manje povrede glave, ali ne i ozbiljne, opasne po život.”
- Jedan opširan prikaz UK Department for Transport o biciklističkim kacigama nije našao nijedan dokaz da smanjuju povrede biciklista.
- Neke starije studije pokazuju koristi od nošenja kacige, ali su one rađene po “case-control” metodologiji koja ne daje pouzdane rezultate.

Zbog svega navedenog, najnovijim izmjenama i dopunama zakona u Bosni i Hercegovini je ukinuta obaveza nošenja kacige. Srpski i albanski zakoni takođe ne obavezuje bicikliste na nošenje, za razliku od hrvatskog. Slovenački zakon obavezuje maloljetne osobe da je nose.

U Crnoj Gori ne postoje nikakva istraživanja na ovu temu, a mi predlažemo da se maloljetne osobe obavežu na nošenje kacige a da punoljetne imaju pravo na izbor kako će postupiti. Ovo činimo imajući u vidu izrazitu aroganciju svih učesnika u saobraćaju, nepoznavanje propisa, školski sistem koji nedovoljno saobraćno edukuje djecu i omladinu, nedostatak biciklističke infrastrukture, slabo projektovane i izvedene biciklističke infrastrukture, slab kvalitet i loše održavanje puteva, upitan kvalitet zdravstvene zaštite. Na okruglom stolu se pojavilo mišljenje da bi djeca i omladina uzrasta do petnaest godina trebalo da budu obavezna da nose kacigu, kako je to u biciklistički razvijenim sredinama.

*

Vozač bicikla koji se kreće kolovozom na javnom putu izvan naselja dužan je noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti koristiti prsluk sa svjetlosno reflektujućim osobinama.



■
Vidljivost
svjetloodbojnog
prsluka na
visini bicikliste
foto: www.uzb.rs

Komentar:

Potrebno je obavezati bicikliste da tokom noćne vožnje budu označeni katadiopterima ili svjetlosno reflektujućim trakama na gumama kako bi bili uočljivi sa boka.

Ne postoji niti jedna studija koja potvrđuje da nošenje svjetloodbojnog prsluka smanjuje broj saobraćajnih nezgoda vozača bicikala, zbog čega ECF ne podržava ovu mjeru. Korištenjem propisanih svijetala i svjetlosno reflektujućih sredstava, koja predlažemo da se propišu, se omogućuje dobra vidljivost bicikliste u svim uslovima i položajima u odnosu na drugo vozilo pa je u takvoj situaciji prsluk suvišan. Ni u jednoj biciklistički razvijenoj zemlji ne postoji ovakav propis.

Postoje studije koje ukazuju na štetnost ove mjere ili preporučuju svjetloodbojne površine na drugim mjestima - ispod koljena, a iznad članaka. (Wood, Joanne M, Tyrrell, Richard A, Marszalek, Ralph P, Lacherez, Philippe F, Carberry, Trent P. & Chu, Byoung Sun (2011) Using reflective clothing to enhance the conspicuity of bicyclists at night.)

Ova mjera može smanjiti broj biciklista zbog:

- Vrućine;

- Estetskih razloga;
 - Problema jednovremene upotrebe ranca i svjetloodbojnog prsluka koji biva pokriven;
 - Većina biciklista nema gdje da ga odloži nakon upotrebe;
- Veći broj biciklista podiže nivo bezbjednosti saobraćaja, kao što potvrđuje studija SAFETY IN NUMBERS koji je objavila ECF, a ova mjera ih umanjuje što značajno utiče na bezbjednost.

Član 90

Bicikl, moped i motocikl u saobraćaju na putu mogu da imaju priključno vozilo sa dva točka namijenjeno za prevoz tereta, priključeno tako da je obezbijeđena stabilnost vozila u kojem ne smiju da se prevoze putnici. Priključno vozilo ne smije biti šire od jednog metra, a na zadnjoj lijevoj strani mora imati poziciono svijetlo crvene boje ili trouglasti katadiopter ako ga vuče bicikl.

Komentar:

Pošto ovaj zakon propisuje da svaki bicikl noću i u uslovima smanjene vidljivosti pozadi mora imati crveno svijetlo, tako bi ga trebalo imati i priključno vozilo na lijevoj strani jer bi moglo biti pokriveno većim gabaritima prikolice, a trouglasti katadiopter pokazao da je vuče bicikl.

Ovaj član zanemaruje pojavu koja se odomćila u biciklistički razvijenijim sredinama gdje uglavnom roditelji prevoze djecu ili čak kućne ljubimce u posebno konstruisanim priključnim vozilima. Nije rijetkost to vidjeti i na našim putevima jer se ovako dobar običaj i kod nas prihvata. Cikloputnici sa djecom kroz Crnu Goru gotovo redovno koriste ovu vrstu prikolice. Zbog toga ga je potrebno ugraditi u zakon, jer član 242 zabranjuje upotrebu vozila koja nisu definisana ovim zakonom.

Slovenački zakon predviđa da djecu u ovakvom priključnom vozilu može prevoziti punoljetna osoba, što bi i mi rado primjenili u našem zakonu.



■
Prikolica za
prevoz djece



■
Prikolica za prevoz
kućnih ljubimaca
*foto: [www.
otkacenaplaneta.
wordpress.com](http://www.otkacenaplaneta.wordpress.com)*

Član 90a – novi član koji uređuje sportski biciklizam

Komentar:

Zbog naglog razvoja sportskog biciklizma, pored urbanog, u Crnoj Gori se javila potreba za njegovim regulisanjem ovim zakonom. Slovenački zakon ga je prilično dobro propisao, pa bi bilo dobro njegove odredbe primjeniti u našem kao osnovu koja bi se kasnije, ako bi praksa pokazala nedostatke, mogao

korigovati u skladu sa specifičnostima i novim potrebama. Pošto su naši klubovi uglavnom siromašni i nijesu u stanju da obezbijede prateći automobil, kao što to uglavnom ne čine ni slovenački klubovi, trepćuće crveno svjetlo na začelju bi trebalo da označi grupu sportskih biciklista. Ovaj član zakona bi mogao izgledati ovako:

Vozači bicikla sa licencom Biciklističkog saveza Crne Gore, drugog sportskog saveza koji koristi bicikl za takmičenje ili odgovarajuće međunarodne sportske organizacije za nastupe na organizovanim biciklističkim takmičenjima tokom treninga na javnom putu mogu voziti u parovima jedan pored drugoga.

Bicikle nije dozvoljeno voziti u parovima jedan pored drugoga noću i u uslovima smanjene vidljivosti.

Za vožnju bicikala u parovima jedan pored drugoga se koristi krajnja desna kolovozna traka.

Trening se može vršiti na onim putevima gdje nema biciklističke trake ili staze.

Organizovana kolona vozača bicikala ne smije imati manje od četiri bicikla (2 para jedan pored drugoga)

Članovi organizovane kolone vozača bicikala moraju imati uključeno trepćuće crveno svjetlo na začelju.

Kada vozači bicikala voze u skladu sa ovim članom moraju na javnim putevima koristiti takmičarske bicikle i nositi zaštitne kacige.

Vozači bicikala tokom vožnje prema odredbama ovog člana moraju imati sa sobom odgovarajuću licencu koju izdaje Biciklistički savez Crne Gore, drugi savez koji koristi bicikl za takmičenje ili odgovarajuća međunarodna sportska organizacija koju su dužni pokazati na zahtjev službenog lica.



29. PREVOZ LICA VOZILIMA

Član 117

Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti dijete do osam godina starosti, ako je na biciklu ugrađeno posebno sjedište, prilagođeno visini i težini djeteta i čvrsto spojeno sa biciklom i ako dijete na glavi nosi zakopčanu zaštitnu kacigu.

Komentar:

Potrebno je dodati da sjedište na biciklu ne ometa vozača, ne umanjuje mu vidljivost i pokretnost, kao i da ne škodi djetetu.

Član 141

Za regulisanje kretanja bicikala na biciklističkim trakama ili stazama mogu se upotrebljavati semafori sa trobojnim svjetlima. Svijetla na semaforu iz stava 1 ovog člana su crvene, žute i zelene boje, na kojima se svijetla postavljaju po vertikalnoj osi, jedno ispod drugog, i to: crveno gore, žuto u sredini, a zeleno dolje.

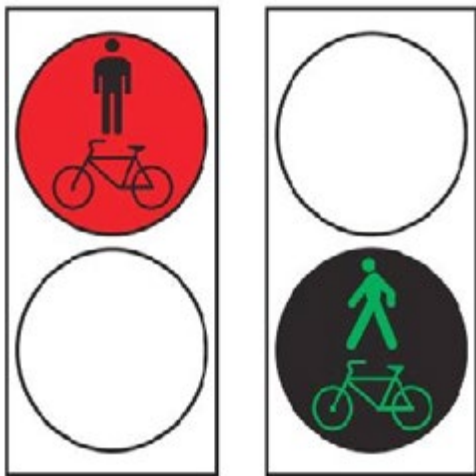
Crveno i žuto svijetlo su u obliku kruga sa simbolom bicikla crne boje, a zeleno svijetlo je sa simbolom bicikla smješteno u krugu crne boje.

Na prelasku biciklističke staze za kretanje vozila iz stava 1 ovog člana preko kolovoza mogu se koristiti uređaji za regulisanje kretanja pješaka, ako se staza nalazi uz obilježeni pješački prelaz.

Komentar:

Potrebno je dodati i biciklističke puteve.

Isti uređaj za davanje svjetlosnih znakova za bicikliste i pješake može se primijeniti u slučaju kada su pješačka i biciklistička staza jedna pored druge ili je prostor rezervisan i za bicikliste i za pješake.



■
Semafor
foto: www.saobračajnasekcija.blogspot.com

2. TEORIJSKA NASTAVA

Član 212

11) teorijsko objašnjenje radnji sa vozilom u saobraćaju na putu i postupanje vozača u saobraćaju na putu – osnovne radnje vozilom: polazak, vožnja unaprijed, vožnja unazad, promjena pravca kretanja i zaustavljanje vozila, uključivanje vozila u saobraćaj na putu, izbor brzine kretanja vozila u zavisnosti od saobraćajne situacije i uslova puta i vremena, skretanje, obilaženje, mimoilaženje, preticanje, promjena saobraćajne trake, polukružno okretanje, zaustavljanje i naglo kočenje, ustupanje prvenstva prolaza, postupanje vozača prilikom nailaska i prolazak kroz raskrnicu na kojoj je saobraćaj regulisan pravilom desne strane, saobraćajnim znakom, svjetlosnim saobraćajnim znakom i znacima i naredbama koje daje ovlašćeni policijski službenik, postupanje vozača prilikom nailaska na pješački prelaz, prelaz puta preko željezničke i tramvajske pruge i vožnja kroz tunel, postupanje vozača u uslovima padavina, smanjene vidljivosti, u noćnim uslovima i kada se kreće putem na kojem se izvode radovi;

Komentar:

U nastavi bi posebno trebalo obratiti pažnju na preticanje biciklista koje bi se trebalo vršiti na rastojanju većem od 1,5 metara u svim fazama preticanja, jer je to jedan od najčešćih oblika ugrožavanja bezbjednosti biciklista. Pošto su uslovi na putevima i u zoni širine jednog metra vrlo često izlokani, prekriveni šljunkom, sa oštećenjima i rupama, pored kojih se često nalaze i životinje bez nadzora, koje često i iznenadno nekontrolisano izlaze na kolovoz i tjeraju na hitru reakciju bicikliste, što može dovesti do nezgode. Posebno je nužno objasniti da je na punoj liniji zabranjeno preticanje svih učesnika u saobraćaju, pa i biciklista, koji se ovakvom radnjom vrlo često ugrožavaju. Takođe se mora objasniti da je zabranjeno preticanje ukoliko u traci suprotnog smjera ima biciklista ili pješak, jer je to jedna od učestalih radnji koja zabrinjava i ugrožava ih. Takođe, treba propisati i teoretski objasniti da se tokom preticanja ne smije prekidati organizovana grupa biciklista.

Nužno je ovim zakonom propisati i šta treba činiti prilikom nailaska na biciklističku stazu, traku, biciklistički put ili površinu rezervisanu za pješake i bicikliste, koji treba propisati ovim zakonom.

KAZNENE ODREDBE

Članovi 321-326

Komentar:

Bez ambicije da učestvujemo u kreiranju kaznene politike, što je zadatak penologije, kriminalistike, andragogije, sociologije i srodnih disciplina, naše viđenje je da su zaprijećene kazne neadekvatne. Poznato je da se visinom zaprijećene kazne ne smanjuje broj prekršaja već visokom vjerovatnoćom da će prekršilac biti otkriven i sankcionisan. Poredeći sa slovenačkim zakonom, kazne u Crnoj Gori su značajno više. Ako za poređenje

uzmemo visinu prosječne zarade za jul 2017, koja je u Crnoj Gori 505€, a u Sloveniji 1039,55€ primjećujemo da bi kazne kod nas trebale biti barem duplo manje.

Primjera radi, u Albaniji su kazne za ovakve prekršaje od 2 do 10€.

Član 321

Novčanom kaznom od 80 eura do 300 eura kazniće se za prekršaj:

11) roditelj ili staratelj koji dozvoli djeci da voze bicikl na način suprotan članu 86 ovog zakona;

Komentar:

Brisanjem člana 86 i ova odredba bi prestala da važi.

Član 323

Novčanom kaznom od 60 eura do 150 eura kazniće se za prekršaj:

21) vozač koji svojim vozilom presiječe organizovanu kolonu pješaka koja se kreće po kolovozu (član 97 stav 6);

Komentar:

Predloženom izmjenom člana 87 ovaj bi mogao da se odnosi i na presijecanje organizovane kolone biciklista.

Član 324

Novčanom kaznom od 40 eura do 100 eura kazniće se za prekršaj:

19) vozač bicikla, mopeda, tricikla ili motocikla koji postupi suprotno članu 87 ovog zakona;

20) vozač bicikla koji za vrijeme vožnje na magistralnom ili

regionalnom putu na glavi ne nosi zaštitnu kacigu ili na javnom putu izvan naselja noću i u uslovima smanjene vidljivosti ne koristi prsluk sa svjetlosno reflektujućim osobinama (član 89 st. 3 i 4);

Komentar:

Predloženom izmjenom ovaj stav u vezi zaštitne kacige bi se odnosio samo na maloljetne bicikliste. Ukidanjem obaveze nošenja svjetlosno odbojnog prsluka ova odredba bi se stavila van snage.

Potrebno je dodati i katadioptere koji se nalaze u predloženoj izmjeni.

Član 325

Novčanom kaznom od 30 eura do 80 eura kazniće se za prekršaj:

13) vozač bicikla koji postupi suprotno članu 86 ovog zakona;

Komentar:

Brisanjem člana 86 i ova odredba bi prestala da važi.

18) vozač bicikla koji prevozi na biciklu dijete mlađe od osam godina, ukoliko na biciklu nema ugrađeno posebno sjedište koje je čvrsto spojeno sa biciklom i prilagođeno visini i težinidjeteta ili ukoliko se dijete ne nalazi u sjedištu ili ukoliko dijete na glavi ne nosi propisanu izakopčanu zaštitnu kacigu (član 117 stav 1);

Komentar:

Dopuniti predloženim izmjenama člana 117.

Član 326

Novčanom kaznom od 20 eura do 50 eura kazniće se za prekršaj:

2) vozač bicikla koji za vožnju koristi kolovoz na kojem ne postoji posebna staza, odnosno traka za vožnju bicikla, u širini većoj od jednog metra od desne ivice kolovoza (član 34);

Komentar:

Dopuniti predloženim izmjenama člana 34.



ZAKON O PUTEVIMA

Zakon o putevima je objavljen 16. juna 2004. i predviđa se izrada novog tokom 2018. godine.

Ovaj zakon na svega nekoliko mjesta pominje biciklističku infrastrukturu, tako da je potrebno definisati da se biciklistička infrastruktura gradi kao sastavni dio saobraćajne mreže da bi bile izbjegnute naknadne, skuplje intervencije kojim bi se prilagođavala ostaloj infrastrukturi.



■
Biciklistička
staza na Marezi
foto: Dan

Najvažnije je da se ovim zakonom obaveže zakonodavac da napravi pravilnik o izgradnji biciklističke infrastrukture po uzoru na slične dokumente koji postoje u Sloveniji, Hrvatskoj i Srbiji, čime bi se pojednostavile procedure planiranja, projektovanja i izvođenja radova. Na taj način bi se izbjegle mnoge greške koje su napravljene tokom izgradnje biciklističke infrastrukture u Podgorici a koje su plod nedovoljnog poznavanja materije od strane naručioca, projektanta, nadzornika i izvođača radova. Na taj način bi se spriječile improvizacije koje su glavni uzrok nedovoljno visokog kvaliteta izvedene infrastrukture.

Takođe je važno obavezati lokalne samouprave da naprave plan razvoja biciklizma prije nego što se odluče na izgradnju, što je bitan preduslov da bi se posao valjano obavio.



Primjer neuklapanja biciklističke infrastrukture u saobraćajnu mrežu kod Mall of Montenegro Gintaš u Podgorici

foto: privatna arhiva



PRAVILNIK O SAOBRAĆAJNOJ SIGNALIZACIJI

Iako postoji veliki broj saobraćajnih znakova koji se odnose na biciklizam, nekoliko vrlo značajnih nije zastupljeno u ovom pravilniku, mada se dio njih već odavno koristi na našim putevima.

Znak opasnosti “biciklisti na putu” (I 16) ne označava nailazak na dio puta gdje je veća učestalost biciklista, kao što smatra većina učesnika u saobraćaju, već “blizinu mjesta na kome se biciklisti često priključuju na put ili ga prelaze”.



■
Biciklisti
na putu
foto:Wikipedia

Za označavanje mjesta gdje je veća frekvencija biciklista bi mogao da se koristi znak ispod, ali za njega je potrebno smisliti naziv jer onaj koji je logičan “zauzeo” je znak prikazan iznad.



foto:Wikipedia

Javlja se i potreba za dodatnom tablom na znak “zabrana saobraćaja u jednom smjeru” kojim se dozvoljava da biciklisti koriste ulicu u oba smjera, što je odavno običaj u biciklistički razvijenim sredinama.



Osim za bicikle
foto:www.studentadvice.ca

Postoje i drugi znaci koji su potrebni a nema ih u ovom pravilniku:



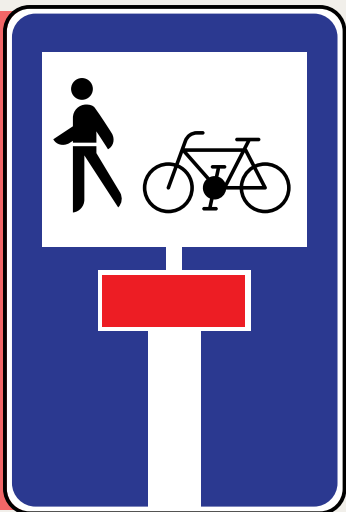
■
Prelaz preko
biciklističke staze
foto: www.kc-ak.hr



■
Pješački prelaz i prelaz
biciklističke staze preko
kolovoza
foto: www.demo.paragraf.rs



■
Biciklisti na kolovozu
koji se koristi u kombinaciji
sa ševronom iscrtanim
na kolovozu
*foto: Biciklistika,
Biciklo.me, 2017.*



■
Znak za slijepu ulicu gdje
pješaci i biciklisti mogu
nastaviti kretanje
foto: www.Wikipedia.de

Takođe će uskoro kroz Crnu Goru biti izgrađena Eurovelo 8 ruta koja ima određene standarde u signalizaciji, a opisani su u dokumentu *Signing of EuroVelo cycle routes*. Potrebno je osmisliti autentičan sistem označavanja, poput ovih na slici.



■
EuroVelo 8

Austria



Czechia



Primjeri znakova država kroz koje prolaze EuroVelo rute

France



United Kingdom



Denmark



Germany



Italy



Hungary



The Netherlands



Serbia



Kao zalog za budućnost potrebno je osmisliti sistem za označavanje biciklističkih ruta na sva četiri nivoa:

- evropskom
- nacionalnom
- regionalnom
- lokalnom



■
Biciklističke oznake
u Hamburgu
foto: Rudolph (2011.)



Prilog br. 1

ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

(prijedlog)

Član 1

U Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Službeni list CG", broj 33/12) u članu 7 stav 1, poslije tačke 18 dodaje se nova tačka, koja glasi:

„18a) Biciklistički put je javni put namijenjen saobraćaju bicikala.“

Poslije tačke 44 dodaje se nova tačka, koja glasi:

„44a) Posebna prevozna sredstva predstavljaju invalidska kolica, dečija prevozna sredstva i sportske naprave i uređaji koji omogućavaju brže kretanje od hodanja, kao što su: skije, roleri, klizaljke, sanke, balans bicikl, unicikl, motorne sanke, minijaturna motornih vozila i slična prevozna sredstava, osim vozila koja zakon prepoznaje kao motorna vozila.“

Poslije tačke 47 dodaju se dvije nove tačke, koje glase:

„47a) Električni bicikl je vozilo koje ima najmanje dva točka i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0.25KW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25km/h ili prije ako vozač prestane pokretati pedale.“

„47b) Rikša je vozilo na tri točka koje pokreće vozač sopstvenom snagom ili pomoćnim motorom koji može da

dostigne maksimalnu brzinu od 25 km/h i koji može da prevozi jedno ili više lica;”

Poslije tačke 82 dodaje se nova tačka, koja glasi:

„82a) Organizovana kolona vozila je posebno označena grupa od tri ili više vozila, uključujući prateća vozila, koja se kreću duž iste saobraćajne trake određenom brzinom na propisanoj udaljenosti.”

Tačka 96 mijenja se i glasi:

„96) Katadiopter je svjetlosno-reflektujući signalni uređaj koji služi za označavanje vozila;”

Član 2

Član 17 stav 1 mijenja se i glasi:

“Vozač je dužan da obrati pažnju na pješake i bicikliste koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz ili iskazuju namjeru da stupe na kolovoz i da ne ugrožava njihovu bezbjednost.”

Stav 2 mijenja se i glasi:

“Kad prilazi obilježenom pješačkom, odnosno biciklističkom prelazu, vozač mora upravljati vozilom na način kojim ne ugrožava druge učesnike u saobraćaju i prilagoditi brzinu vozila, tako da u svakoj situaciji može bezbjedno da zaustavi vozilo ispred pješačkog, odnosno biciklističkog prelaza.”

Član 3

Član 30 stav 4 mijenja se i glasi:

“Na putu za saobraćaj vozila u jednom smjeru, vozač ne smije vozilom da se kreće u zabranjenom smjeru, dok je kretanje biciklista dozvoljeno u oba smjera, ako je to saobraćajnim znakom dozvoljeno.”

Član 4

Član 34 stav 1 mijenja se i glasi:

„Za vožnju bicikla, gdje ne postoji posebna staza, odnosno

traka, može da se koristi kolovoz u širini do jednog metra od desne ivice kolovoza, osim u slučaju oštećenje kolovoza ili postojanja prepreka može se voziti na rastojanju većem od jednog metra od ivice kolovoza do njihovog prolaska.”

Član 5

Član 40 stav 6 mijenja se i glasi:

„Vozač koji prilikom skretanja vozila presijeca biciklističku stazu, traku, biciklistički put ili površinu rezervisanu za bicikliste i pješake, dužan je da propušti vozila koja se kreću biciklističkom stazom, trakom, odnosno biciklističkim putem ili prelazom.”

Član 6

Član 45 stav 2 mijenja se i glasi:

“Prilikom mimoilaženja sa pješakom odnosno biciklistom, vozač je dužan da drži bezbjedno rastojanje između vozila i pješaka, odnosno bicikliste, tako da ih ne ugrožava.

Član 7

Član 49 stav 3 poslije tačke 4 dodaje se nova tačka koja glasi:

„4a) ako u suprotnoj traci ima pješaka ili biciklistu;”

Poslije stava 6 dodaje se novi stav koji glasi:

„Vozač bicikla se ne smije preticati na rastojanju manjem od 1.5 metara.”

Član 8

U članu 53 poslije stava 3 dodaju se dva nova stava koja glase:

„Upotreba zvučne signalizacije se ne smije koristiti na udaljenosti manjoj od trideset metara od vozača bicikla.”

„Upotreba zvučne signalizacije je zabranjena u tunelima.”

Član 9

Član 60 stav 1 tačka 8 mijenja se i glasi:
“8) na biciklističkoj stazi, traci, biciklističkom putu ili površini rezervisanoj za bicikliste i pješake.”

Član 10

Član 86 stav 2 mijenja se i glasi:
„Vršenje permanentne saobraćajne edukacije u školama je obavezno za djecu svih uzrasta”
Stavovi 1, 3 i 4 brišu se.

Član 11

Član 87 stav 1 briše se.
Stav 2 mijenja se i glasi:
“Ukoliko na putu postoji biciklistička traka, vozač bicikla mora da se kreće desnom biciklističkom trakom u odnosu na smjer kretanja saobraćaja.”
Stav 4 mijanja se i glasi:
“Ako se dva ili više vozača bicikala kreću u grupi dužni su da se kreću jedan za drugim, osim ako ne ometaju saobraćaj kada mogu voziti jedan do drugoga gdje širina puta to dozvoljava.”
Poslije stava 4 dodaje se stav 5 koji glasi:
„Vozačima se zabranjuje presijecanje organizovane kolone biciklista koja se kreće po kolovozu.”

Član 12

Član 89 stav 3 mijenja se i glasi:
„Zaštitnu kacigu na glavi mora nositi maloljetni vozač bicikla.”
Stav 4 mijenja se i glasi:
„Biciklisti su obavezni da tokom noćne vožnje budu označeni

katadiopterima ili svjetlosno reflektujućim trakama na gumama kako bi bili uočljivi sa boka.”

Član 13

Član 90 stav 1 mijenja se i glasi:

„Priključno vozilo ne smije biti šire od jednog metra, a na zadnjoj lijevoj strani mora imati poziciono svijetlo crvene boje i trouglasti katadiopter ako ga vuče bicikl.”

U članu 90 poslije stava 1 dodaje se novi stav, koja glasi: „Djeca i kućni ljubimci se mogu prevoziti u posebno konstruisanim prikolicama za tu namjenu. Prevoženje djece i kućnih ljubimaca mogu vršiti osobe starije od 18 godina.“

Član 14

Dodaje se novi član 90a koji glasi:

„Vozači bicikla sa licencom Biciklističkog saveza Crne Gore, drugog sportskog saveza koji koristi bicikl za takmičenje ili odgovarajuće međunarodne sportske organizacije za nastupe na organizovanim biciklističkim takmičenjima tokom treninga na javnom putu mogu voziti u parovima jedan pored drugoga.

Bicikle nije dozvoljeno voziti u parovima jedan pored drugoga noću i u uslovima smanjene vidljivosti.

Za vožnju bicikala u parovima jedan pored drugoga se koristi krajnja desna kolovozna traka.

Trening se može vršiti na onim putevima gdje nema biciklističke trake ili staze.

Organizovana kolona vozača bicikala ne smije imati manje od četiri bicikla (2 para jedan pored drugoga)

Članovi organizovane kolone vozača bicikala moraju imati uključeno trepćuće crveno svjetlo na začelju.

Kada vozači bicikala voze u skladu sa ovim članom moraju na

javnim putevima koristiti takmičarske bicikle i nositi zaštitne kacige.

Vozači bicikala tokom vožnje prema odredbama ovog člana moraju imati sa sobom odgovarajuću licencu koju izdaje Biciklistički savez Crne Gore, drugi savez koji koristi bicikl za takmičenje ili odgovarajuća međunarodna sportska organizacija koju su dužni pokazati na zahtjev službenog lica.”

Član 15

U članu 117 poslije stava 1 dodaje se novi stav, koji glasi:
„Sjedište za prevoz djeteta na biciklu ne smije ometati vozača, umanjivati mu vidljivost i pokretnost, kao i škoditi djetetu.”
Dosadašnji stavovi 2 i 3 postaju stavovi 3 i 4.

Član 16

Član 141 stav 1 mijenja se i glasi:
„Za regulisanje kretanja bicikala na biciklističkim trakama, stazama ili biciklističkim putevima mogu se upotrebljavati semafori sa trobojnim svijetlima.”

Član 17

Član 212 stav 1 tačka 11, nakon riječi „preticanje“ dodati „pravilno preticanje biciklista koje bi se se trebalo vršiti na rastojanju većem od 1,5 metara u svim fazama preticanja” i „postupanje prilikom nailaska na biciklističku stazu, traku, put ili površinu rezervisanu za bicikliste i pješake”, “preticanje ukoliko u traci suprotnog smjera ima biciklista ili pješaka”, “zabrana prekidanja organizovane grupe biciklista prilikom preticanja.”

Član 18

Član 321 stav 11 briše se.

Član 19

Član 323 stav 1 poslije tačke 35 dodaju se nova tačka koji glasi:

„36) Vozač koji svojim vozilom presiječe organizovanu kolonu biciklista koja se kreće po kolovozu.“

Član 20

Član 324 stav 1 tačka 19 briše se.

Član 324 stav 1 tačka 20 mijenja se i glasi:

„20) Maloljetni vozač bicikla koji na glavi ne nosi zaštitnu kacigu ili vozač bicikla koji na javnom putu izvan naselja noću i u uslovima smanjene vidljivosti ne nosi svjetlosno reflektujuće trake na gumama, odnosno katadioptere.“

Član 21

Član 325 stav 1 tačka 13 briše se.

Član 325 stav 1 tačka 18 mijenja se i glasi:

“Vozač bicikla koji prevozi na biciklu dijete mlađe od osam godina, ukoliko na biciklu nema ugrađeno posebno sjedište koje je čvrsto spojeno sa biciklom i prilagođeno visini i težini djeteta, ukoliko se dijete ne nalazi u sjedištu ili ukoliko dijete na glavi ne nosi propisanu i zakopčanu zaštitnu kacigu, ili ako sjedište za prevoz djeteta na biciklu ometa vozača, umanjuje mu vidljivost i pokretnost i škodi djetetu.”

Član 22

Član 326 stav 1 tačka 2 mijenja se i glasi:

„2) Vozač bicikla koji za vožnju koristi kolovoz na kojem ne postoji posebna staza, odnosno traka za vožnju bicikla, u širini većoj od jednog metra od desne ivice kolovoza, osim u slučaju vožnje oštećenim kolovozom ili pri postojanju prepreka.“

LITERATURA

1. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, 2012.
2. Zakon o izmjenama i dopunama zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, 2014.
3. Zakon o putevima, 2004.
4. Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji, 2014.
5. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, 2014. (Srbija)
6. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, 2008. (Hrvatska)
7. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, 2006.
8. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti na cestama u Bosni i Hercegovini, 2017.
9. Ligji nr. 02/L-70 per sigurinë komunkacionin rrugor - Zakon o bezbjednosti saobraćaja, 2008. (Kosovo)
10. Ligji nr. 05/I-088 për rregullat e trafikut rrugor - Zakon o saobraćajnim pravilima, 2016. (Kosovo)
11. Kodi Rrugor i Republikësë Shqipërisë - Saobraćajni zakonik republike Albanije, 1998.
12. Zakon o pravilih cestnega prometa, 2016. (Slovenija)
13. Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012. (Slovenija)
14. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, 2016. (Hrvatska)
15. Projekat rehabilitacije transporta, Priručnik za projektovanje puteva u Republici Srbiji, 5. Funkcionalni elementi i površine puteva, 5.6. Biciklističke površine (Javno preduzeće „Putevi Srbije“, 2012.)
16. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima: biciklisti, Udruženje građana „Novosadska biciklistička inicijativa“ – Novi Sad, 2013.
17. Nemotorizirani promet, prof.dr.sc. Ljupko Šimunović i Mario Čosić dipl.ing.prom, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet

prometnih znanosti, 2015.

18. Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists (Thompson, Rivara, Thompson, 2009.)
19. ECF Helmet Factsheet, European Cyclists' Federation, 2014.
20. Safety In Numbers, European Cyclists' Federation
21. Helmet Lows/Case Study: Australia, European Cyclists' Federation
22. Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore
23. Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2010-2019. godina), Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave Crne Gore, 2009.
24. Signing of EuroVelo cycle routes, European Cyclists' Federation, 2016.
25. Priručnik o planiranju biciklističkog prometa u urbanim sredinama, MOBILE 2020, 2012.

