



sindikat biciklista

Udruga "Sindikat biciklista"

Ribnjak 3, Zagreb

OIB: 76572513398

[info@sindikatbiciklista.hr](mailto:info@sindikatbiciklista.hr)

Zagreb, 4. studenog 2020.

UBBROJ: 041/2020

Ministarstvo unutarnjih poslova  
Služba za sigurnost cestovnog prometa

**Predmet: Izmjene Zakona o sigurnosti prometa na cestama**

Poštovani,

kao udruga koja potiče i zagovara održive oblike prijevoza, pozdravljamo namjeru da se zakonski regulira prometovanje električnih romobila i prometnih sredstava na električni pogon. Kvalitetnim zakonskim okvirom, koji će regulirati ovu vrstu prometnih sredstava moguće je postići veću sigurnost svih sudionika u prometu, s naglaskom na najranjivije skupine. Nadamo se da se ovim nacrtom prijedloga zakona neće propustiti prilika kako bi se kvalitetnije definirale i ostale odredbe koje se tiču i ostalih ranjivih skupina u prometu: pješaka i biciklista.

Apeliramo da se u ovom Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama u točku 2.1. uvrste i problemi vezani za pješački i biciklistički promet, odnosno da se uz nejasnoće i probleme vezane za prometovanje električnih romobila, otklone nejasnoće i problemi vezani za sigurnije kretanje pješaka i biciklista.

Dokazi i argumenti, koje je potrebno navesti u točki 2.3., a koji podržavaju potrebu za izradom nacrtu prijedloga zakona proizlaze iz trenutno važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama u kojem postoje odredbe koje ograničavaju provođenje mjera kojima bi se povećala sigurnost takvih sudionika u prometu.

Primjerice, u praksi često uočavamo nemogućnost ograničenja brzine u naseljenim mjestima na 30 km/h ili manje, zbog čl. 51., st. 4 koji zabranjuje ograničenje brzine kretanja vozila ispod 40 km/h u "normalnim prometnim uvjetima". S obzirom da ZSPC ne definira što su to "normalni prometni uvjeti" često se susrećemo s prevelikom dopuštenom brzinom kretanja vozila i u blizini škola i vrtića te nemogućnosti nadležnih institucija da ograničenjem na manju dopuštenu brzinu povećaju sigurnost najmlađih sudionika u prometu. Ova odredba negativno utječe i na sigurnost vozača

bicikala, koji su nepravedno zanemareni i drugim odredbama trenutnog Zakona, primjerice načinom na koji im je propisano kretanje kolnikom. Člankom 112., st. 1 propisano je da su vozači bicikala dužni kretati se što bliže desnom rubu kolnika, ukoliko ne postoje biciklistička traka ili staza. Zbog takve odredbe, manevar lijevog skretanja u situacijama u kojima za to postoji posebna prometna traka, nije moguće izvesti na legalan način s obzirom da vozačima bicikala nije dopušteno prestrojavanje. Također, takvo kretanje često može biti izuzetno opasno jer, osim oštećenja na cestama, slivnika i drugih prepreka koje se ondje mogu nalaziti, vozači bicikala mogu biti ugroženi i od parkiranih vozila koja se često nalaze uz desni rub kolnika, ali i tramvajskih tračnica koje se nalaze na kolniku. S obzirom da je čl. 46. st. 1. vozačima *motornih vozila* omogućeno da se u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu, ne moraju kretati na način propisan istim člankom, smatramo da se na isti način mogu zaštititi i vozači nemotoriziranih vozila.

Zbog mnogih pritužbi koje nam građani upućuju, smatramo da je zakonom potrebno i jasnije definirati prednost vozača bicikala na biciklističkim prijelazima preko kolnika. Nerijetko imamo priliku svjedočiti pogrešnim tumačenjima pojma biciklistička staza, koja često nije prepoznata kao prometna površina unatoč takvoj definiciji u Zakonu, a posljedično tome se, čl. 45., vožnja biciklističkim prijelazom, ponekad promatra kao uključivanje u promet od strane vozača bicikala. Zbog ovakvih tumačenja, vozači bicikala često pravdu traže na sudovima, čime se nepotrebno opterećuju sudovi, stvaraju nepotrebni troškovi, ali i gubi povjerenje građana u sustav.

Apeliramo i na promjenu zakona u korist dobrih praksi iz drugih država, primjerice mogućnost prijevoza osoba (djece) u prikolici za bicikl, definiranje minimalne udaljenosti prilikom pretjecanja vozača bicikala, mogućnost ugradnje snažnijih motora u električne bicikle, s obzirom da trenutna maksimalna snaga istih ne zadovoljava potrebe teretnih bicikala ili bicikala za prijevoz putnika (rikše) i strože sankcioniranje parkiranja vozila po biciklističkim prometnim površinama.

Razmatranje preuzimanja dobrih praksi iz drugih, biciklistički razvijenijih, država potrebno je sagledati i u kontekstu povezane EU i sve brojnijih cikloturista koji nam dolaze iz drugih država, a navikli su na kvalitetnije standarde zaštite njihove sigurnosti.

Dodatno, predlažemo iskoristiti ove izmjene i uskladiti Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (2016) kao podzakonski akt sa Zakonom u smislu definiranja i regulacije novih kategorija biciklističke infrastrukture poput biciklističke ceste i puta, te novih oblika regulacije prometa poput kontrasmjera.

Još je mnogo razloga zbog kojih smatramo da je nužno preispitati odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje utječu na sigurnost pješaka i biciklista u prometu te se nadamo da ćete uvažiti naš savjet. Vjerujemo da će se ovim izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama napraviti kvalitetan iskorak kojim ćemo spremno dočekati svjetske trendove, koji su i kod nas sve više prisutni.

S poštovanjem,

Udruga "Sindikata biciklista"