

Постои простор за поцелосно исцрпување на важечките законски решенија кои позитивно ќе влијаат на безбедноста. Во овој документ набројуваме и објаснуваме само дел од нив, поточно оние кои се однесуваат на најосновните и најзабележливите проблематични ситуации.

1. Во *Правилникот за задолжителна опрема на возилото, велосипедот и запрежното возило за безбедно учество во сообраќајот на патиштата* од Член 18 до Член 21 веќе постои наброена задолжителна опрема за велосипедисти: **предно и задно светло, катадиоптри, свонче**. Оваа одредба нецелосно се почитува од велосипедистите, а е од големо значење за нивната и безбедноста на останатите учесници во сообраќајот, особено ноќе, кога се случуваат добар дел од несреќите во кои се вклучени велосипедисти.

-Постои простор за поголемо барање за примена на оваа обврска на велосипедистите.

-Во контекст на означувањето, задолжителното означување ноќе со рефлекторски ознаки на отворен пат, надвор од населени места каде нема улично осветлување, сметаме дека е добар потег и таквата измена ја поддржуваме.

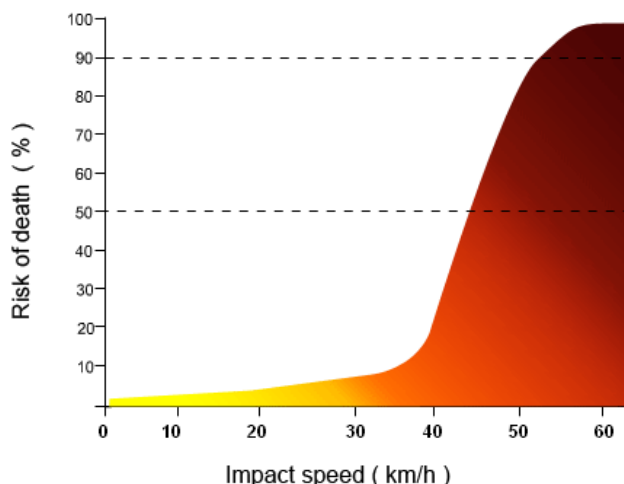
2. Според Член 63 од *Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата*:

(1) Возачот не смее да го запре или паркира возилото на место на кое тоа би ја загрозувало безбедноста на другите учесници во сообраќајот или би претставувало пречка за нормално одвивање на сообраќајот или за движењето на пешаците и велосипедистите. (45 евра и 25 негативни поени)

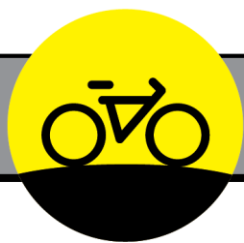
-Во Скопје и останатите градови проблемот со **нерегуларно паркирани возила** на пешачки и велосипедски патеки е повеќе од очигледен. Спроведувањето на овој закон ќе ги ослободи патеките за користење на пешаците и велосипедистите и тие поретко ќе се наоѓаат на улица меѓу возила во движење каде се случуваат и судирите.

3. **Неприлагодената брзина** е казнива според Член 38 од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата. Сметаме дека има простор за уште поголема едукација и контрола на овој план. Брзината е таа која е смртоносна и клучна за регулирање за да се зголеми безбедноста.

Risk of death for pedestrians, cyclists and motorcyclists



Ризикот за смрт кај пешаците, велосипедистите и мотоциклистите при удар од возило драстично расте при брзини над 40 km/h.



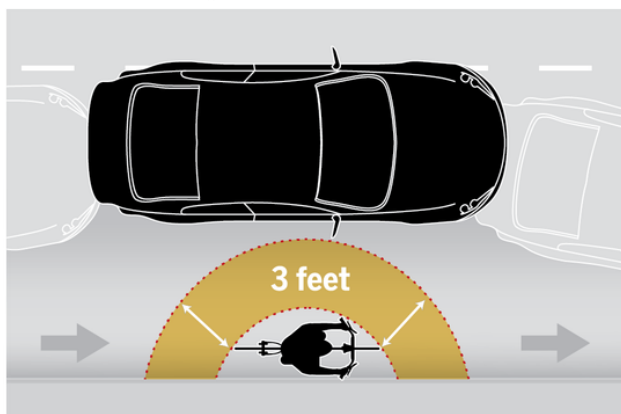
-Покрај зголемената контрола на брзините и едукација на возачите, добро е да се воведат **зони на смирен сообраќај** со ограничувања на брзините до 30 км/ч, пракса која ја спроведуваат и градови со многу поголеми површина и жителство од Скопје. Безбедноста и квалитетот на живеењето се поважни од брзината.

4. Според Член 95 од *Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата* дозволено е велосипедистот да користи дел од коловозот при отсуство на велосипедска патека, но во Член 55 и Член 58 каде се регулира претигнувањето од страна на возила не е потенцирана потребата од **безбедносно растојание од велосипедистите**.

Регулирањето (за почеток препорачување) на безбедносното растојание кое возачот е должен да му го отстапи на велосипедистот при претекнување кога велосипедистот се движи на коловоз ќе ја зголеми свеста на возачите за потребите и ранливоста на велосипедистите што реално може да го намали бројот на судири меѓу возила и велосипедисти.

New law for motorists

On Sept. 16, a new law goes into effect that requires motorists to give bicyclists three feet of space when passing on California roadways.



Sources: State of California; U.S. Department of Transportation

Растојанијата од минимум 1 m за ограничување на брзина до 60 km/h и 1.5m над 60 km/h се растојанија кои возачите во многу држави препорачано или задолжително треба да ги почитуваат како безбедносни растојанија.

Велосипедистите се често жртви на невнимателен однос на возачите и треба да се работи на подигање на свеста на возачите за отстапување од просторот кој е заеднички и третирање на велосипедистите како легитимни и **рамноправни учесници во сообраќајот**.