

Почитувани,

Ви се обраќаме во врска со предлог - Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата кој е поставен на [ЕНЕР](#).

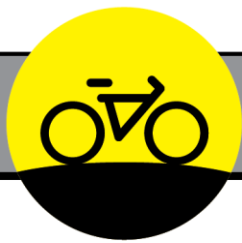
Ги поздравуваме дел од предложените измени:

1. Исклучување на некои дела од прекршочна одговорност веројатно за да биде недвосмислено јасно дека се кривични дела (како управување под дејство на дроги и психотропни супстанции, управување возило без возачка дозвола, возење со +50 km/h над дозволеното во населено место и +70 km/h над дозволеното вон населено место). За оваа измена би искоментирале дека треба да се размисли надминувањето на брзината кое се третира како кривично дело да се намали, односно и 90 km/h во населено место (+40 km/h) и 170 km/h (+50 km/h) на автопат да се третираат како безобсирно возење и кривично дело.

2. Забраната за користење електронски уреди, како што се слушалки во двете уши, мобилен телефон, таблет, смарт часовник за возачи на велосипеди тротинети, трактори, пешаци во одредени ситуации е во ред, но зошто не се однесува и на возачи на автомобили? За нив се забранети само мобилни телефони, а имаат најтешка одговорност при учество во сообраќајот. За овие забрани би барале соодветен третман.

3. Измена која ја поздравуваме е што ќе биде дозволено кога државен пат минува низ населено место на него да се применат мерки за забавување на сообраќајот. Досега населените места низ кои минуваат државни патишта имаа голем проблем со неприлагодената брзина. Знаци никогаш не се доволни, потребни се физички мерки.

4. Секако ги поздравуваме и измените кои се однесуваат на „сообраќајни прекршоци документиран со технички средства и уреди за снимање“ односно можноста за започнување со работа на системи како „Безбеден град“. Единствено се прашуваме зошто ниту документирањето на прекршоци, ниту правењето записник согласно снимениот материјал (не само несанкционирањето) не важи за возилата под придружба и возилата со првенство на минување. Што ако тие возачи направат прекршок со големи последици?



Во продолжение доставуваме неколку предлози кои веруваме дека ќе придонесат за дополнително подобрување на текстот на законот зашто се во насока на неговата основна цел - БЕЗБЕДНОСТА.

1. Предлагаме во член 2 да се додадат следните дефиниции:

146. **Велосипедски пат (велопат)** е специјално изградена површина издвоена од моторниот сообраќај, наменета за брз сообраќај на велосипеди, велосипеди со помошен мотор или електрични тротинети, кој обезбедува високо квалитетно далечинско поврзување на населени места и кој е означен со пропишана ознака на патот и сообраќаен знак.

147. **Велосипедска улица** е сообраќајница во населено место сочинета од тротоари и коловоз којашто е првенствено наменета за сообраќај на велосипеди, велосипеди со помошен мотор или електрични тротинети со предност пред моторниот сообраќај и којашто е означена со пропишана ознака на патот и сообраќаен знак.

Образложение: Велосипедска улица веќе постои како тип сообраќајна инфраструктура во *Правилникот за урбанистичко планирање*, а двата типа површини се дефинирани во *Предлог Правилник за планирање, проектирање, изградба и одржување на велосипедска инфраструктура* кој е во напредна изработка во моментот во Министерство за транспорт. Со измената во овој Закон ќе се изврши навремено усогласување без потреба од дополнителни измени на Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата во сораиднина.

2. Предлагаме да се додаде став (2) во Член 14:

(2) **Изведувачите на градежни работи** во рамки на населени места се должни **да го обезбедат пешачкото и велосипедското движење**, доколку прават прекин на пешачката и велосипедската инфраструктура. Доколку патеката е непосредно покрај градилиштето на кое се работи во висина поголема од слободниот профил (2.5 метри), таа се обезбедува и од горната страна.

Образложение: При изведба на градежни работи, без оглед дали се на самите улици и патишта или на објекти (згради) покрај улиците и патиштата, најголема колатерална штета се прави на пешачкото и велосипедското движење. Автомобилското движење како-така е обезбедено и со регулатива и со режим на лице место, меѓутоа пешаците и велосипедистите, најранливите се буквално истиснати од просторот. Сметаме дека примарно мора да се обезбеди



нивното движење, и како физички простор, и како безбедност од градежните работи, па потоа сè друго. Во одредени ситуации, треба да се прегради времена патека за нив со соодветни елементи, а во одредени ситуации патеката треба и да се покрие заради заштита на животот и здравјето на минувачите.

3. Предлагаме да се изменат став (1) и став (5) од Член 24:

(1) Возачот на моторно возило, за време на управувањето со возилото не смее да користи електронски уреди, како што се слушалки во двете уши, мобилен телефон, таблет, смарт часовник или друг вид на електронски уред со кои би му се намалила можноста за реагирање и сигурно управување со возилото

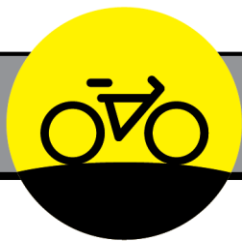
(5) Прекршочен платен налог со глоба во износ од 50 евра во денарска противвредност ќе му се издаде на возачот кој постапува спротивно на одредбите од ставот (1) на овој член.

Образложение: Соодветно на новедефинираните забрани за користење електронски уреди како што се слушалки во двете уши, мобилен телефон, таблет, смарт часовник или друг вид на електронски уред кои се однесуваат на возачите на велосипеди, електрични тротинети, трактори итн., но и пешаци при премин на коловоз или велосипедска инфраструктура, предлагаме истата забрана да се однесува и на возачите на моторни возила, заради рамноправност, но и како учесници во сообраќајот со најголема одговорност. И соодветно да се зголеми и глобата пропишана за нив, од 40 барем на 50 евра, како што е за другите учесници, да не бидат привилегирани.

4. Предлагаме да се измени став 2 од Член 116-а:

(2) Записник за сторен сообраќаен прекршок со прекршочен платен налог со глоба во износ од **20 евра** во денарска противвредност ќе му се издаде на пешакот кој постапува спротивно на одредбите од ставот (1) на овој член.

Образложение: Пешаците се најранливи учесници во сообраќајот и истовремено, статистички гледано најмалку виновни за сообраќајните судири и не може нивната одговорност да се третира на исто ниво со одговорноста на тие кои управуваат возило, било тоа да е велосипед или тротинет и уште повеќе автомобил, автобус, камион. Пешаците со своите раце не држат волан. Нивната зафатена рака при зборување на телефон за разлика од случаите кога некој управува велосипед, тротинет или автомобил не може да предизвика губење контрола над воланот и правење штета врз другите (може да предизвика штета врз себе) и поради тоа казната не смее да биде иста.



5. Предлагаме да се изменат ставовите (1) и (2) од Член 35 и да се додаде став (3):

(1) На јавен пат во населено место, возачот не смее со возилото да се движи со брзина поголема од **30 km/h**, освен ако со поставен сообраќаен знак, согласно сообраќајно-техничките услови, не е дозволено поинаку.

(2) По исклучок од ставот (1), на јавен пат во населено место кој има обезбедени тротоари и/или физички одвоени велосипедски и пешачки патеки и уредено улично осветлување, може да се дозволи сообраќај со возила со брзина **до 50 km/h**, со поставување на соодветен сообраќаен знак.

(3) На јавен пат во населено место кој е со целосно одвоена траса (на пример, транзитни магистрала, градски автопати и сл.), без директен пристап за пешаци и без локални приклучоци, со сообраќаен знак може да се дозволи движење со брзина **до 70 km/h**, под услов да се исполнети високи стандарди за безбедност (заштитна ограда, денивелирани крстосници, над/под-патни премини за пешаци, издвоени пешачки и велосипедски патеки итн.).

Образложение: Овој предлог-член е во согласност со светските практики за зголемување на безбедноста.

Светската здравствена организација ја нагласува потребата од поставување на 30 km/h како основно брзинско ограничување во урбаните средини, особено таму каде што пешаците, велосипедистите и другите ранливи учесници се во директен контакт со моторниот сообраќај. Документот „**Managing Speed**“ (C30, 2017) наведува дека ризикот од смртност значително се намалува при судир на возило со пешак ако брзината е 30 km/h, во споредба со 50 km/h, каде што шансите за смртен исход драстично растат. C30 ја препорачува оваа мерка како клучна компонента на „**Безбеден систем**“ (Safe System Approach), кој ја става човечката грешка и безбедноста во центарот на сообраќајната политика. Овој документ претставува глобална референца за креирање на безбедни урбани средини и е поддржан од многу земји во рамките на иницијативата „Streets for Life – #Love30“.

Експертската група за урбана мобилност (EGUM) при Европската комисија препорачува сите европски градови да усвојат ограничување на брзината од 30 km/h во урбани средини, со цел да се подобри безбедноста на пешаците, велосипедистите и корисниците на лесни електрични возила. За голем број градови „новото нормално“ е веќе 30 km/h, наместо 50 km/h: Грац, Брисел, Париз, Лион, Мадрид, Болоња, Хелсинки, Луксембург, Бон, Минхен, Монтпелје, Билбао, Бристол, Сент Ендрјус итн. Во нив околу 80% од уличната мрежа е со ова



ограничување, бележат пад на смртните случаи и повреди од сообраќај, подобрување на квалитетот на воздухот и намалување на бучавата.

Условно зголемување на брзината – Брзината до 50 или 70 km/h е дозволена само кога инфраструктурата е соодветно уредена и обезбедена, што е практика во Германија и Скандинавските земји. Основниот стандард треба да биде 30 km/h и да докажуваме дали една улица задоволува да биде со ограничување 50 km/h, а не обратно: стандардот да биде 50 km/h, а да докажуваме дека треба да се воведи „Зона 30“.

„30 km/h како основен стандард“ – Поддржано од Европската федерација за транспорт и животна средина, како и во стратегии на земји како Холандија, Белгија, Франција и Шведска кои важат за едни од државите со најмал број жртви во сообраќај на 100.000 жители.

Флексибилност за општините - тие можат сами да го одредуваат ограничувањето на улиците врз основа на локалната инфраструктура, но во рамки на безбедносни стандарди.

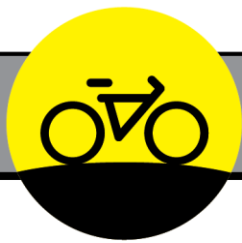
6. Во Член 96 да се измени став (1) и став (4) и да се додаде нов став (5):

(1) Возачот на велосипед и на велосипед со помошен мотор, мопед е должен да се движи што поблиску до десниот раб на коловозот, ако постои велосипедска патека - по велосипедската патека, односно лента, а ако постои **велосипедска улица**, дозволено е да се движи **на средина на сообраќајната лента**.

(4) На велосипедски патеки уредени и обележани за сообраќај на велосипеди и велосипеди со помошен мотор, мопед во двете насоки, истите се движат по десната страна во правецот на движењето на возилата, освен ако не е поинаку предвидено и означено.

(5) Во одредени ситуации, со сообраќаен проект и соодветна сигнализација може да биде дозволено возење велосипед во спротивна насока од движењето на автомобилите.

Образложение: Со Правилникот за планирање, проектирање, изградба и одржување на велосипедска инфраструктура се предвидуваат велосипедски улици како нов тип на инфраструктура (дефинирани погоре) каде предност на движење имаат велосипедите пред автомобилите, а се предвидуваат и contra-flow ленти, односно, дозволено движење во спротивна насока само за велосипеди на улици за еднонасочен сообраќај за автомобили, пракса што се применува во многу европски држави и е докажан начин за поттикнување на користењето велосипед како превозно средство и зголемување на безбедноста во сообраќајот. Ставот 4, пак, се однесува на ситуации каде се применува двонасочна велосипедска патека од едната страна на коловозот и велосипедистите се движат спротивно на движењето на возилата.



7. Предлагаме во Член 98 да се измени став (1):

(1) Возачот на велосипед, на велосипед со помошен мотор, на мопед, на мотоцикл, трицикл, лесен четирицикл и на четирицикл, може да превезува други лица само ако на возилото постојат посебни седишта или **сертифицирана приколка** согласно со европските стандарди, а возачот на мотоцикл во страничната приколка.

Образложение: Во Македонија веќе се продаваат и користат приколки за превоз на деца и добро е да се уреди нивното користење со некаква стандардизација за да се гарантира безбедноста. Со цел да не се преоптоварува членот како таа приколка треба да изгледа, наједноставно е да се повикаме на европските стандарди.

8. Да се измени став (1) од член 184:

(1) На приколка што ја влече или потиснува велосипед, велосипед со мотор, мотоцикл, трицикл, лесен четирицикл и четирицикл, како и во товарен сандак на велосипед, велосипед со мотор, мотоцикл, трицикл и лесен четирицикл и четирицикл, смеат да се превезуваат лица, само доколку истата е сертифицирана согласно европските стандарди.

Образложение: Во Македонија веќе се продаваат и користат приколки за превоз на деца и добро е да се уреди нивното користење со некаква стандардизација за да се гарантира безбедноста. Со цел да не се преоптоварува членот како таа приколка треба да изгледа, наједноставно е да се повикаме на европските стандарди.

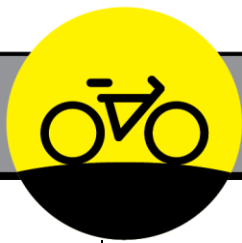
9. Да се додаде алинеја 5 во Член 397:

- Начинот на регулирање на сообраќајот на јавен пат при изведување на градежни работи

Образложение: Македонија има недостаток од стандарди за времен сообраќаен режим при изведување на градежни работи. Често се импровизира со заштитата на градилиштата, а пешаците се препуштени да се движат на сред коловоз. Фирмите кои градат имаат дозвола за зафаќање на тротоарот, важно е да се води сметка да тече сообраќајот на возила во двете насоки, а каде ќе „прелетуваат“ пешаците не е никаде предвидено и сè е по закон. Тоа мора да се промени.

10. Во Глава 9. Престигнување и обиколување да се додаде нов член XX:

(1) Возачот на моторно возило кој претекнува велосипедист е должен да го стори тоа со особена претпазливост и да остави минимално странично растојание од најмалку 1,5 метар помеѓу



возилото и велосипедистот при претекнување на патишта со дозволена брзина над 50 km/h, односно најмалку 1 метар на патишта со дозволена брзина до 50 km/h.

(2) Претекнувањето на велосипедист е дозволено само ако постои доволна прегледност и услови за безбедно изведување на маневрот без загрозување на велосипедистот или друг учесник во сообраќајот.

(3) Возачот смее да ја премине полната надолжна линија на коловозот при претекнување на велосипедист, ако тоа е единствениот начин да се обезбеди пропишаното странично растојание и ако тоа може да се направи безбедно и без пречка за сообраќајот од спротивната насока.

(4) Забрането е претекнување на велосипедист во услови на намалена видливост, тесни коловози или други ситуации кога не може да се обезбеди потребното странично растојание.

(5) За непочитување на одредбите од овој член се изрекува парична казна во износ од 100 евра во денарска противвредност, а доколку со дејствието се предизвика сообраќајна незгода или телесна повреда, се применуваат и одредбите за прекршоци и казни согласно со закон.

Образложение: Велосипедистите се ранливи учесници во сообраќајот и често страдаат од недоволно растојание при претекнување. Блиското и брзо претекнување на велосипедистот може да создаде променлив притисок на воздухот и да го повлече навнатре или да создаде силен воздушен удар кој може да му ја наруши рамнотежата и да го турне велосипедистот во страна, дури и кога нема физички удар, а особено е опасно ако има макар и мал физички удар со испакнати делови од возилото за кои возачот не е доволно свесен. Во земји како Франција, Шпанија, Германија и САД (неколку држави) постојат закони кои пропишуваат минимално странично растојание од 1–1,5 метри. Истражувањата покажуваат дека ваквите регулативи значително ја намалуваат стапката на незгоди со велосипедисти и ги подобруваат условите за користење на велосипед како одржливо превозно средство.

11. Во Глава 12. Запирање и паркирање да се додаде нов член XX:

(1) Возачот или патникот во запрено или паркирано возило не смее да ја отвори вратата, да влезе или излезе од возилото, ниту да ја остави отворена, ако со тоа го попречува или загрозува движењето на други учесници во сообраќајот, особено велосипедисти, мотоциклисти и корисници на други индивидуални превозни средства.

(2) Пред отворање на вратата од возилото, лицето е должно внимателно да се увери дека тоа може да го стори безбедно, без опасност за други учесници во сообраќајот.

(3) Вратата на возилото не смее да остане отворена подолго отколку што е потребно за безбедно влегување, излегување или товарење/истоварување.



(4) Возачот е должен да се увери дека сите патници при излегување од возилото постапуваат согласно со ставовите (1), (2) и (3) од овој член.

(5) За прекршување на одредбите од овој член, се изрекува парична казна во износ од 50 евра во денарска противвредност, а доколку со дејствието се предизвика сообраќајна незгода или телесна повреда, се применуваат и одредбите за прекршоци и казни согласно со закон.

Образложение: Во последните години се забележува зголемена употреба на велосипеди, електрични тротинети и други микромобилни средства во урбаните средини во Македонија. Со тоа расте и ризикот од удари при отворање врата на запрено или паркирано возило, познати како dooring инциденти. Овие ситуации често предизвикуваат тешки телесни повреди кај ранливите учесници во сообраќајот, а моментално не се регулирани со прецизна законска одредба. Слични одредби постојат во законодавствата на Холандија (возачите и патниците смеат да ја отворат вратата само ако не го попречуваат сообраќајот), Белгија, Германија (забрането е отворање врата без претходна проверка на безбедноста), Канада (Онтарио - Законска одредба со казна до 1.000 CAD и 3 казнени поени), Австралија (Викторија - строги казни и образовни кампањи поврзани со „Dutch Reach“ техника, т.е. отворање врата со спротивна рака) и некои сојузни држави во САД (Илиноис, Калифорнија, Њујорк и др.). Дури и член 24 од Виенската конвенција за сообраќај на патиштата (меѓународен договор чија цел е олеснување на меѓународниот патен сообраќај и зголемување на безбедноста на патиштата преку воспоставување на стандардизирани сообраќајни правила меѓу договорните страни) уште од 1968 година вели дека: „Забрането е да се отвори вратата на возило, да се остави отворена или да се излезе од возилото без претходно уверување дека со тоа не се загрозуваат другите учесници во сообраќајот.“

Со почит,

HaToчak

неформално здружение за урбан велосипедизам

За подобро вело - Скопје

e-mail: natochak@gmail.com
blog: natochak.blogspot.com
FB: facebook.com/NaTochak
TW : twitter.com/NaTochak