

ОБАВЕЗЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ У ПОГЛЕДУ САОБРАЋАЈНЕ СИГНАЛИЗАЦИЈЕ

OBLIGATIONS OF LOCAL GOVERNMENT IN TERMS OF TRAFFIC SIGNS

Драган Обрадовић¹

Резиме: Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске у основним одредбама наводи да су и органи јединица локалне самоуправе поред осталих републичких органа и институција надлежни и одговорни за стање безбедности саобраћаја. Поред осталих обавеза на плану безбедности саобраћаја јединице локалне самоуправе надлежне су и за контролу стања и одржавање саобраћајне сигнализације. Саобраћајна сигнализација мора бити постављена тако да код учесника у саобраћају искључи сваку заблуду, која може бити разлог настанка и саобраћајне незгоде са тешким, па и најтежим - смртним последицама. Значајан број саобраћајних незгода чине саобраћајне незгоде настале као последица неправилно постављене, неисправне, односно „недостајуге“ саобраћајне сигнализације. Због тога поједини учесници у судским поступцима се са успехом могу позивати на неки од пропуста органа јединица локалне самоуправе у вези са саобраћајном сигнализацијом. Као последица тога, ако се током судског поступка докаже неки од пропуста у погледу саобраћајне сигнализације настао због одговорност органа јединица локалне самоуправе за настанак саобраћајне незгоде, тада се одговорност преноси или може пренети на одговорно лице у правном лицу, а у даљем поступку из буџета јединица локалне самоуправе поред осталих одговорних може бити обавезана да надокнади штету проузроковану у саобраћајној незгоди. У овом раду указали смо на неке ситуације из судске праксе где су се поједини учесници у поступку позивали на неки од пропуста у саобраћајној сигнализацији, који су по њиховом мишљењу, довели до саобраћајне незгоде.

Правилно понашање органа јединица локалне самоуправе везано за исправност саобраћајне сигнализације је општи (друштвени) интерес сваке локалне самоуправе не само у Републици Српској него и у свим деловима БиХ, као и у Републици Србији, јер унапређује ниво безбедности саобраћаја и отклања евентуалну одговорност локалне самоуправе за насталу саобраћајну незгоду.

Кључне речи: Локална заједница, саобраћајна сигнализација, обавезе, саобраћајна незгода.

1. УВОД

У скоро свим државама проистеклим из бивше СФРЈ доминантно је мишљење да су за настанак саобраћајних незгода готово увек криви возачи. Фактор пута и све оно што је у вези са тим фактором, укључујући ту и саобраћајну сигнализацију, надлежни органи изузетно ретко препознају као узрочника или бар фактор који је допринео настанку саобраћајне незгоде. У погледу саобраћајне сигнализације битно је да буде правилно пројектована и постављена.

Због тога, неопходно је кроз одговарајуће стручне скупове на нивоу како појединих субјеката који учествују у поступцима утврђивања узрока и последица саобраћајне незгоде тако и на скуповима ширег карактера – симпозијуми, конгреси и слично, на којима учествују сви надлежни за утврђивање пропуста који су довели до настанка саобраћајне незгоде одговарајућу пажњу посветити и значају саобраћајне сигнализације као једног од значајних аспеката у склопу фактора пута. Имајући у виду да се највећи број саобраћајних незгода догађа на подручју насеља значајно је да овим скуповима присуствују и представници надлежних органа јединица локалне самоуправе, који су поред осталих органа и институција надлежни и одговорни за стање безбедности саобраћаја. Њихово присуство оваквим скуповима је неопходно да би пре свега, препознали своје обавезе у погледу стања безбедности саобраћаја на свом подручју. Самим тим, да би предупредили потенцијалну одговорност.

¹ Др Обрадовић Драган, судија Вишег суда у Ваљеву, Србија, e-mail: dr.gaga.obrad@gmail.com

Јер, за неометано и безбедно функционисање саобраћаја неопходно је обезбедити услове у којима ће учесници у саобраћају, пре свега возачи имати поверења у путну инфраструктуру и моћи да се посвете поступању по саобраћајној сигнализацији коју објективно могу да уоче. У склопу путне инфраструктуре саобраћајна сигнализација мора бити постављена тако да код учесника у саобраћају искључи сваку заблуду, која може бити разлог настанка и саобраћајне незгоде са тешким, па и најтежим - смртним последицама. То су обавезе бројних субјеката, правних и физичких лица – како на страни државе, тако и надлежних органа јединица локалне самоуправе. Сваки саобраћајни знак мора бити изведен на основу одговарајуће пројектне документације оверене од стране надлежног министарства или надлежног органа јединица локалне самоуправе, уколико се знак налази на локалним путевима или улицама у насељу.

Уколико би до саобраћајне незгоде на локалним путевима или улицама у насељу дошло као последица поступања учесника у саобраћају на основу неодговарајуће или неважеће саобраћајне сигнализације пропуст би стајао и на страни надлежног органа јединица локалне самоуправе. Уз релативно мала улагања на страни надлежног органа јединица локалне самоуправе када је у питању саобраћајна сигнализација могуће је постићи значајне резултате у погледу безбедности саобраћаја на путевима и учинити да се грађани осећају безбедније.

Правилно постављена саобраћајна сигнализација значајно доприноси повећању нивоа безбедности саобраћаја на путевима.

2. ВАЖЕЋЕ ЗАКОНОДАВСТВО

Унапређење нивоа безбедности саобраћаја на путевима у Републици Српској, свим деловима Босне и Херцеговине, као и у Републици Србији, имајући у виду последице саобраћајних незгода (број погинулих, број повређених и материјална штета) представља национални интерес. На то указују и званични подаци како у Републици Српској¹ тако и у Републици Србији². Страдање у саобраћајним незгодама није проблем само појединца, већ друштва у целини. Због тога, доследно ангажовање друштва у целини представља услов и основ за постизање задовољавајућег нивоа безбедности саобраћаја.

Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске (у даљем тексту: **ЗБС РС**)³ у *основним одредбама* наводи да се поред осталог овим законом уређује и саобраћајна сигнализација и опрема пута у Републици Српској, те да су поред републичких органа управа и институција надлежни и одговорни за стање и безбједност саобраћаја и органи јединица локалне самоуправе (чл.1). Јединице локалне самоуправе на свом подручју надлежне су поред осталог и за контролу стања и одржавања саобраћајне сигнализације и опреме пута на начин да се осигура безбједно и несметано одвијање саобраћаја, да отклањају све недостатке усљед којих на неким мјестима долази до саобраћајних незгода и друге послове про писане законом. Изричито је прописана и обавеза јединица локалне самоуправе дужне су да у складу са одредбама закона донесу прописе о безбједности саобраћаја на путевима на подручју јединице локалне самоуправе (чл.2).

У основним одредбама прописано је такође и поједине обавезе надлежних органа јединица локалне самоуправе – да могу да ограниче или забране саобраћај на путевима под условима прописаним законом, а у сврху спречавања или отклањања опасности за учеснике у саобраћају, спречавања или отклањања оштећења пута или извођења радова на путу. Ова ограничења или забране саобраћаја на путевима морају бити саопштене учесницима у саобраћају одговарајућим саобраћајним знацима, посредством средстава јавног информисања или на други погодан начин(чл.6).

У II делу ЗБС РС – *Управљање безбједношћу саобраћаја* прописана је обавеза јединица локалне самоуправе да у циљу подстицања превентивних и других активности у области безбједности

¹ Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Структура саобраћајних незгода и настрадалих лица 2002-2013, <http://absrs.org/> приступљено 26.8.2014.

² МУП РС Управа саобраћајне полиције, Саобраћајне незгоде и последице за период од 2009 до 2014 године, <http://prezentacije.mup.gov.rs/usp/> приступљено 23.9.2014.

³ Закон о безбједности саобраћаја („Сл.гласник РСрпске“бр.63/2011 од 21.06.2011.године, ступио на снагу 29.6.2011. осим одредаба чл.29.ст.1.и чл.30.ст.1.и 4. који су ступили на снагу 1.7.2012.).

саобраћаја, формирају своја савјетодавна тијела за безбједност саобраћаја(чл.10). Такву одлуку су у складу са ранијим прописима донели поједини градови у Републици Српској – нпр.Бања Лука¹.

Скупштине јединица локалне самоуправе доносе стратегију и програм безбједности друмског саобраћаја за подручје јединице локалне самоуправе у складу са Стратегијом и Програмом безбједности саобраћаја Републике Српске (чл.16). Стратегија безбједности саобраћаја сачињава се за период од 10 година а програм безбједности за период од 5 година. Орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове безбједности друмског саобраћаја подноси скупштини јединице локалне самоуправе, најмање једном годишње, извјештај о стању безбједности саобраћаја на њеном подручју(чл.19).

У оквиру својих обавеза јединице локалне самоуправе,у оквиру својих права и дужности, обезбјеђују средства за финансирање унапређења безбједности саобраћаја (чл.23.).

ЗБС РС у одредбама главе III - *Путеви* (чл.25-33) садржи и одредбе које се односе на саобраћајну сигнализацију и опрему пута. Овим одредбама посвећена су укупно 3 члана (25-27).

О саобраћајној сигнализацији у овом делу детаљније се говори у два члана и то : чл.26. ст.1. који наводи шта чини саобраћајну сигнализацију (вертикална саобраћајна сигнализација, хоризонтална саобраћајна сигнализација, свјетлосна саобраћајна сигнализација и промјенљива саобраћајна сигнализација), а у чл.26.ст.2. наводи се шта чини опрему пута (опрема за означавање ивица коловоза, опрема за означавање врха саобраћајног острва, опрема, знакови и ознаке за означавање радова, препрека и оштећења коловоза, свјетлосни знакови за означавање радова, препрека и оштећења коловоза, опрема за вођење и усмјеравање саобраћаја у зони радова на путу, препрека и оштећења коловоза, браници и полубраници, саобраћајна огледала, заштитне ограде, ограде против заслепљивања, ублаживачи удара и остала опрема као што су бројачи саобраћаја, камере, фиксни мјерачи брзине, станице за праћење метеоролошко-атмосферских услова и друго). У чл.27 говори се о постављању саобраћајне сигнализације и опреме пута сталног односно привременог карактера – на основу којих докумената се постављају.

У *казненим одредбама* ЗБС РС прописује поред осталог да ће се одговарајућом новчаном казном казнити за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако постави саобраћајну сигнализацију и опрему пута супротно одредбама члана 27. овог закона(чл.122).

Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије (даље: ЗБС)² у својим одредбама препознао је такође, значај саобраћајне сигнализације за безбедно одвијање саобраћаја на путевима и истој посветио главу VII у којој се поред општих одредаба говори још и о саобраћајним знаковима, семафорима, светлосним ознакама на путевима, ознакама на коловозу и тротоару, обележавању прелаза пута преко железничке пруге и обележавање препрека на путу и места на коме се изводи радови на путу. Услови које саобраћајна сигнализација мора да испуни су ближе дефинисани Правилником о саобраћајној сигнализацији³, а пропусти настају као последица недоследне примене одредаба поменутог Правилника. Грешке у саобраћајној сигнализацији којом се регулише првенство пролаза, учеснике у саобраћају најчешће доводе до заблуде, па и до саобраћајне незгоде.

Саобраћајна сигнализација представља уређени и јасно дефинисани систем знакова којима се, између осталог, регулишу права и обавезе учесника у саобраћају. Учесници у саобраћају су дужни да се понашају у складу са порукама које им се преносе путем саобраћајне сигнализације и у складу са правилима саобраћаја којима им се указују на дозвољени начин понашања (нпр.највећа дозвољена брзина, првенство у пролазу и сл.). У циљу безбедног одвијања саобраћаја, саобраћајна сигнализација учесницима у саобраћају мора пренети јасну и једнозначну поруку. Одступање од овог принципа, учеснике у саобраћају може довести у заблуду, а даље и до настанка саобраћајне незгоде. Због тога, на страни надлежних органа осим обавезе одржавања саобраћајне сигнализације у исправном стању постоји и одговорност за исправност саобраћајне сигнализације - на страни управљача пута у Републици Србији односно уколико се саобраћајна незгода догодила на подручју

¹ Одлука о безбједности саобраћаја Бања Лука, (Службени гласник Града Бања Лука број 23/09)

² Закон о безбедности саобраћаја (“Сл.гласник РС”бр.41/09 од 02.06.2009.године, ступио на снагу 2009.године, почео са применом 11.12.2009.године, 53/10,101/11,32/13 и 55/14).

³ Правилник о саобраћајној сигнализацији („Сл.гласник РС“ 26/10 од 23.4.2010)

поједине јединице локалне самоуправе у Републици Српској, тада је и одговорност на надлежном органу те јединице локалне самоуправе.

Оба поменутог закона – ЗБС РС и ЗБС као и пратећи подзаконски акти усмерени су ка европским трендовима којима треба да тежимо. Уведена је обавеза примене нових алата за унапређење безбедности саобраћаја, као што су РСА, РСИ, мапирање ризика, инспекција опасних локација.

У оба закона - ЗБС РС и ЗБС посебна пажња посвећена је правима и обавезама јединица локалних самоуправа и створен је оквир за уређен рад органа - јединица локалних самоуправа у погледу безбедности саобраћаја. Такође, посвећена је пажња и одговорности истих која се огледа у казним одредбама (привредни преступи и прекршаји – за правна лица, предузетнике и физичка лица) за непоступање по одредбама ЗБС које се односе на њихове обавезе у Републици Србији односно прекршаји привредних друштава или других правних лица по одредбама ЗБС РС у Републици Српској.

3. ПРИМЕРИ ИЗ СУДСКЕ ПРАКСЕ

Исправно (безбедно) учествовање у саобраћају је засновано и на „начелу поверења“. Уколико се учесник у саобраћају понаша у складу са прописима и саобраћајном сигнализацијом, нема разлога да очекује супротно понашање других учесника у саобраћају од стране физичких или правних лица која су на било који начин укључена у систем безбедног одвијања саобраћаја (управљач пута, предузеће задужено за одржавање путева, јединица локалне самоуправе и сл.).

Међутим, бројне су ситуације у судској пракси у којима је због неадекватне саобраћајне сигнализације односно опреме пута дошло до саобраћајних незгода са тешким, па и најтежим последицама. Имајући у виду да је обим рада ограничен, указујемо само на неке од тих ситуација из судске праксе у Републици Србији. Налазимо да ће ти примери бити довољно илустративни и да ће помоћи да се сличне ситуације спрече у Републици Српској, како би се спасли животи и имовина учесника у саобраћају. Са друге стране, ти примери конкретно указују на пропусте на страни одговорних лица у предузећима за путеве, који су због тога, независно од учесника у саобраћају који су начинили одговарајући пропуст и сами дошли под удар појединих облика казнене одговорности у републици Србији.

Када је у питању **неадекватна саобраћајна сигнализација** указујемо на следеће: у пракси се као спорно постављало питање права првенства пролаза у саобраћајној незгоди у којој су учествовала путничко возило и бициклиста¹ између регионалног и локалног пута и њихове раскрснице која није регулисана посебним саобраћајним знацима и тек када се то место на територији општине УБ појавило као црна тачка – када је ту више лице изгубило живот раскрсница је регулисана посебним саобраћајним знаком.

Таквих ситуација је било много у пракси. Посебно на подручјима где се укрштају регионални и локални путеви, где је годинама потпуно јасно стање у погледу права првенства проласка док се локални пут не асфалтира. Асфалтирање пута није праћено и поштовањем одговарајућих саобраћајних знакова због чега долази до саобраћајне незгоде. Ситуација да су припадници полиције благовремено поднели одговарајуће пријаве против надлежних предузећа за путеве или у случају саобраћајне незгоде и против предузећа за путеве које је својим нечињењем довело до заблуде на страни појединих учесника у саобраћајним незгодама постоје, али су ретке да се једва могу пронаћи у пракси.

На путној мрежи у Републици Србији је чест случај да су саобраћајни знакови III-3 „пут са првенством пролаза“ постављени испред раскрснице, а да на наредној раскрсници два пута са асфалтним коловозним застором није постављена саобраћајна сигнализација којом се регулише право првенства пролаза. На таквој раскрсници су учесници у саобраћају доведени у заблуду, а одговорност за такво стање регулисања првенства у пролазу стоји на страни управљача пута.

Познате су и ситуације у пракси домаћих судова да је због тога што је било спорно који је пут са првенством пролаза у насељу дошло до саобраћајне незгоде са тешким последицама²

¹ *Списи Округног суда у Ваљевоу, К 17/97, необјављено*

² *Списи Врховног суда Србије Кзп 522/09 од 17.11.2009.*

Када је у питању **опрема пута** указујемо на следеће:

Понекад је прегледност пута смањена из неког разлога, због постојања неког објекта са једне стране, а непостојање саобраћајног знака или евентуалне помоћне сигнализације – саобраћајно огледало ван коловоза које би поправљало прегледност. Због тога, неке раскрснице су „идеална места“ за настанак саобраћајних незгода.

У конкретном случају¹ судија за малолетнике Округног суда у Ваљеву је вршио увиђај на једној раскрсници где постоји драстично смањена прегледност за возила која се крећу једном улицом поред реке Љубостиње пратећи њен ток где им се са десне стране налазе куће и доласком до необележене раскрснице са другом улицом због куће која је на самом углу и захвата обе улице и због непостојања „огледала“ које би поправило видик за возила из обе улице које улазе у ту раскрсницу дошло је поред пропуста возача до саобраћајне незгоде. Пропусти у погледу прегледности су констатовани у записнику о увиђају. После тога, осим лица одговорног за настанак саобраћајне незгоде, одговарајући поступак покренут је и против одговорног лица из предузећа за путеве због тога што на лицу места није био постављен саобраћајни знак или бар саобраћајно огледало као део опреме пута који би побољшао безбедност саобраћаја на овом месту. Одговорно лице из предузећа за путеве је због тога и осуђено.



Слика 1. Пример саобраћајнице

У другом предмету² уочен је још један пропуст који је од значаја за податке о путу. После саобраћајне незгоде, у записнику о увиђају је наведена ширина коловоза али недовољно прецизно, обзиром на недостатак опреме за означавање ивица коловоза.

Није било јасно да ли се измерена ширина односи на целу ширину асфалтног дела подлоге пута на том месту или само на ширину простора на коловозу који је оивичен пуном линијом дуж обе ивице коловоза, где је у односу на те пуне линије са спољашњих страна био још мањи део асфалтне површине.

Тек мерењем од стране вештака саобраћајне струке и ова дилема је разрешена и утврђена је ширина коловоза између две пуне линије које су се протирале дуж коловоза и ширина асфалтног простора који није био саставни део ширине коловоза.

Ово се показало изузетно значајно, ради утврђивања положаја покојног пешака у моменту саобраћајне незгоде – где се он налазио? Да ли на коловозу и колико од десне ивице коловоза, у оквиру десне саобраћајне траке. То је од значаја за утврђивање постојања доприноса – узрока од стране пешака за настанак саобраћајне незгоде. А такође, то је био евидентан пропуст на страни надлежног предузећа за путеве, који у том конкретном случају није адекватно санкционисан.

¹ Списи Округног суда у Ваљеву, К 17/97, необјављено

² Списи Округног суда у Ваљеву, Ки 3/07, необјављено

4. ЗАКЉУЧАК

Саобраћајна сигнализација мора бити пројектована, изведена и одржавана на начин да преноси јасну и једнозначну поруку свим учесницима у саобраћају. На страна органа јединица локалне самоуправе у Републици Српској стоји обавеза пројектовања, изградње и одржавања путева, а самим тим и саобраћајне сигнализације и опреме пута, на начин да омогућавају несметано и безбедно одвијање саобраћаја.

Обавеза органа јединица локалне самоуправе у погледу саобраћајне сигнализације и опреме пута као и у погледу управљања безбедношћу саобраћаја на путевима у њиховој надлежности је јасно дефинисана ЗБС-ом, а одступање од ових одредаба може довести до кривичне и материјалне одговорности локалних заједница.

У овом раду указали смо само на неке случајеве из судске праксе где је због пропуста надлежних органа односно одговорних лица из предузећа за путеве са подручја локалне заједнице у Републици Србији у погледу постављања саобраћајне сигнализације односно опреме пута дошло до саобраћајних незгода, при чему су одговарајућим судским поступцима била обухваћена и поједина лица из предузећа за путеве.