

# НАСЕЉЕ И НАСЕЉЕНО МЕСТО

## URBAN AREA AND SEMI-URBAN AREA

Милан Вујанић<sup>1</sup>; Дамир Окановић<sup>2</sup>; Милан Божовић<sup>3</sup>; Далибор Пешић<sup>4</sup>

IX Симпозијум  
"Опасна ситуација и веродостојност  
настанка саобраћајне незгоде (преваре у осигурању)"

**Резиме:** Рад се осврће на проблеме дефинисања појма односно простора насеља, полазећи од одредби Закона о безбедности саобраћаја на путевима (2009) указујући на актуелне недоумице и проблеме који су тиме изазвани у судској пракси.

**КЉУЧНЕ РЕЧИ:** НАСЕЉЕ, БРЗИНА, НАСЕЉЕНО МЕСТО

**Abstract:** The paper addresses the problem of defining the term or space of urban area, based on the the Road Traffic Safety Law (2009) and pointing out the current concerns and problems that this caused in the court practice.

**KEY WORDS:** URBAN AREA, THE SPEED,  
SEMI – URBAN AREA

<sup>1</sup> Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и друмска возила, m.vujanic@sezampro.rs

<sup>2</sup> Српски комитет за безбедност саобраћаја, advokat.okanovic@gmail.com

<sup>3</sup> Traffic Safety Group d.o.o., Beograd, m.bozovic@tsgserbia.com

<sup>4</sup> Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и друмска возила, d.pesic@sf.bg.ac.rs

## **1. УВОД**

Ретко који појам у судској пракси и поступању учесника у саобраћају изазива толико недоумица попут појма насеља. Појам насеље је у саобраћајно-техничком смислу значајан с обзиром да се правила понашања у саобраћају у насељу у битним сегментима разликују од правила понашања у саобраћају ван насеља. Од тога да ли је прекршај односно кривично дело учињено на делу пута који пролази кроз насеље или ван насеља, зависи и утврђивање одговорности за прекршај, односно кривично дело извршено против безбедности друмског саобраћаја. Предмет овог рада јесте образлагање проблема са којим се срећу субјекти који се баве планирањем, пројектовањем, организацијом, регулисањем саобраћаја, учесници у саобраћају, као и учесници у судском поступку. Примери и коментари наведени у овом раду би требало да разјасне дилеме које се појављују приликом одређивања простора насеља, у конкретном случају.

## **2. ПОСЕБНОСТИ ПРАВИЛА САОБРАЋАЈА У НАСЕЉУ**

Бројне су специфичности правила саобраћаја одређена Законом о безбедности саобраћаја на путевима. То се односи на брзину, првенство пролаза, начин кретања возила и пешака, правила о заустављању и паркирању, услове и начин обележавања, као и на извесне обавезе управљача пута.

### **2.1. Брзина**

На путу у насељу, возач не сме возилом да се креће брзином већом од 50 km/h, односно брзином већом од брзине дозвољене постављеним саобраћајним знаком за цело насеље или његов део. Изузетно, на путу у насељу, чији саобраћајно-технички елементи то омогућавају, може се саобраћајним знаком дозволити кретање возилом брзином и до 80 km/h (види чл. 43.).

Брзина кретања возила у зони школе у насељу је ограничена до 30 km/h, а ван насеља до 50 km/h, у времену од 7 до 21 сат, осим ако саобраћајном знаком време забране није другачије одређено (види чл. 163. ст. 2.).

Правилно утврђивање граница насеља утиче на утврђивање дозвољене брзине које је важило у време незгоде на месту незгоде. Ограничавање брзине се у саобраћајно-техничком вештачењу примењује при утврђивању могућности избегавања саобраћајне незгоде, односно при ут-

врђивању пропуста учесника саобраћајне незгоде. У зависности и од односа између брзине возила, дозвољене, безбедне и условно безбедне брзине се утврђују и пропусти учесника саобраћајне незгоде.

Погрешно утврђено ограничење брзине које је важило у време незгоде на месту незгоде, може утицати да закључак вештака у погледу пропуста учесника саобраћајне незгоде буде погрешан.

**Пример:** У Записнику о увиђају је наведено да је брзина на месту незгоде ограничена до 50 km/h, општим ограничењем за "**насељено место**". Брзина возила у тренутку реаговања возача је 74 km/h. Возач би могао да заустави возило пре места судара, ако би возило било вожено брзином до 62 km/h. Ако би возач возио возило брзином до 50 km/h, имао би могућност да заустави возило пре места судара, па би под оваквим околностима на страни возача стајали пропусти везани за могућност избегавања незгоде.

Након детаљне анализе ограничења брзине утврђено је да се место незгоде налази у насељеном месту, али не пролази кроз насеље. Како брзина на овом делу пута није ограничена саобраћајним знаком и како се пут не налази у насељу, то је на месту незгоде брзина ограничена општим ограничењем до 80 km/h (види Слику бр. 1).



Слика бр. 1

Након што је утврђено да је на месту незгоде брзина ограничена општим ограничењем до 80 km/h, закључак везан за могућност избегавања незгоде гласи другачије. Дозвољена брзина у време незгоде на месту незгоде је била 80 km/h. Возач је у тренутку реаговања кочењем возио возило брзином од 74 km/h, а реаговањем кочењем би могао да заустави возило пре места судара ако би возило било вожено брзином до 62 km/h. Под оваквим околностима на страни возача нема пропуста.

Ово је пример саобраћајне незгоде за коју је возач аутомобила био осуђен. Након утврђивања ограничења брзине које је у време незгоде важило на месту незгоде и поновне анализе саобраћајне незгоде, на страни возача није било пропуста. Правилно утврђивање граница насеља може спречити озбиљне последице.

## **2.2. Првенство пролаза**

Возач је дужан да, у насељу, омогући укључивање у саобраћај аутобусу који се прописно укључује у саобраћај са стајалишта (види чл. 27.).

Погрешна процена граница насеља може утицати на настанак саобраћајне незгоде.

**Пример:** Возач аутомобила зна да се не налази у насељу, па из тог разлога нема обавезу да уступи првенство аутобусу који се са аутобуског стајалишта прописно укључује у саобраћај. Возач аутобуса мисли да се налази у насељу, па из тог разлога претпоставља да има првенство при укључивању у саобраћај.

## **2.3. Начин кретања**

### *2.3.1. Кретање возила*

На путу у насељу са најмање две саобраћајне траке за исти смер, возач може да се креће возилом саобраћајном траком која се не налази уз десну ивицу коловоза, ако тиме не омета возила која се крећу иза његовог возила. Ова одредба се не односи на возача теретног возила чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg, возача возила које на равном путу не може развити брzinу већу од 40 km/h и на возача возила које није моторно возило, осим на делу пута испред раскрснице или другог места на коме возило скреће улево, односно када врши претицање или обилажење (види чл. 35. ст. 3. и 4.).

На путу у насељу на коме постоје најмање две саобраћајне траке намењене за саобраћај возила у истом смеру, пролажење са десне стране возила које се не креће крајњом десном саобраћајном траком, не сматра се претицањем (види чл. 53. ст. 5.).

Када се на јавном путу ван насеља који има само једну саобраћајну траку за саобраћај возила у једном смеру, крећу једно за другим моторна возила чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg или чија је ду-

жина већа од седам метара, возач таквог возила је дужан да, осим када врши претицање или се припрема за претицање, између свог и возила које се креће испред њега, држи одстојање које омогућава безбедно претицање од стране возила која се крећу иза њега (види чл. 83.).

Возач је дужан да употреби звучни знак упозорења када то захтевају разпози безбедности саобраћаја, а нарочито на путу ван насеља због упозорења другом учеснику у саобраћају да жели да га претекне или обиђе, ако би без тог знака постојала опасност настанка саобраћајне незгоде, и на путу ван насеља пре уласка у непрегледну и узану кривину или доласка на превој, где је мимоилажење отежано (види чл. 59. ст. 1. тач. 1. и 3.).

Возач може ноћу, уместо звучног знака упозорења, да употреби светлосни знак упозорења. Тада ће возач може да употреби и у насељу приликом претицања другог возила (види чл. 60. ст. 2.).

### **2.3.2. Кретање пешака**

Уколико се пешак креће по коловозу на путу ван насеља, мора да се креће што ближе левој ивици коловоза у смеру кретања, на начин којим не омета или не спречава саобраћај возила (види чл. 93. ст. 2.).

## **2.4. Заустављање и паркирање**

На јавном путу ван насеља, возач који зауставља или паркира возило дужан је да увек кад за то постоји могућност, заустави или паркира возило ван коловоза (види чл. 64. ст. 1.).

## **2.5. Обележавање**

Приликом кретања ноћу и у условима смањене видљивости пешак који се креће по коловозу на јавном путу ван насеља, мора бити осветљен или означен рефлектујућом материјом, а водичи и гоничи животиња, када се крећу по коловозу ван насеља, морају да носе светлоодбојни прслук (види чл. 81. тач. 1. и 7.).

Заустављено или паркирано возило на коловозу, ноћу и у условима смањене видљивости, мора имати укључена позициона, односно паркирна, светла. У насељу је доволно да возило има позициона, односно паркирна светла на оној страни возила која је окренута према средини пута (види чл. 80.).

Возач возила је дужан да на јавном путу укључи све показиваче правца на возилу ако је последњи у колони возила која се зауставила на путу изван насеља, осим ако је колона заустављена због поступања по саобраћајном знаку или правилу саобраћаја (види чл. 61. ст. 4.).

Возач је дужан да моторно, односно прикључно возило, осим мотоцикла без бочног седишта и мопеда, које је заустављено на коловозу обележи сигурносним троуглом на путу ван насеља, као и на путу у насељу ноћу или у условима смањене видљивости када је место на коме се возило зауставља недовољно осветљено (види чл. 67. ст. 1. тач. 3.).

Када је то одређено Законом, сигурносни троугао поставља се на коловоз иза заустављеног возила, у вертикалном положају и на удаљености која на путу ван насеља не може бити мања од 50 метара, а у насељу 10 метара, тако да возач који наилази из смера на коме је знак постављен може благовремено да заустави своје возило, односно да безбедно обиђе заустављено возило (види чл. 67. ст. 2.).

Грешка учесника у саобраћају у погледу утврђивања граница насеља може утицати на одступање учесника од правила дефинисаних ЗБС-ом.

**Пример:** Ако се возач креће на путу ван насеља и понаша се исправно, у ноћним условима на коловозу нема разлога да очекује препреке које нису означене у складу са одредбама ЗБС-а. Нема разлога ни да на коловозу очекује појаву пешака без светлоодбојног прслука, па би појава пешака на коловозу без светлоодбојног прслука могла представљати опасност.

## 2.6. Обавезе управљача пута

Управљач пута је обавезан да саобраћајни знак који означава насеље, постави на путу у непосредној близини места где постоје изграђени редови, односно групе стамбених или пословних објеката, на месту где је очекивано веће присуство пешака који остварују потребе у том насељу. Управљач пута је обавезан да саобраћајни знак који означава престанак насеља постави на путу у непосредној близини места где престаје део пута на коме су испуњени услови из става 1. овог члана (види чл. 159. ст. 1. и 2.).

На пролазу државног пута кроз насеље мора бити изграђен тротоар (види чл. 156. ст. 2.).

На јавном путу ван насеља, са савременим коловозом за саобраћај у оба смера на коме постоје само две саобраћајне траке, те траке морају

да буду одвојене одговарајућом разделном линијом на коловозу, а на државном путу првог реда обележене и ивичним линијама (види чл. 153. ст. 5.).

Одступање управљача пута од ових одредаба ЗБС-а угрожава безбедност свих учесника у саобраћају. Без оваквог означавања насеља, вожач веома лако може бити доведен у заблуду у погледу утврђивања граница насеља.

### **3. ПОСЕБНОСТИ УСЛОВА И ОКОЛНОСТИ ПОД КОЈИМА СЕ ОДВИЈА САОБРАЋАЈ У НАСЕЉУ**

Услови и околности који су пресудни за различито уређење наведених правила саобраћаја у насељу и ван насеља су определjeni на основу ризика од настанка саобраћајне незгоде у насељу и ризика од страдања учесника у саобраћају. На делу пута који пролази кроз насеље се као учесници у саобраћају могу очекивати и пешаци и бициклисти, при чему је очекивано присуство ових категорија ученика у саобраћају на делу пута који пролази кроз насеље веће од дела пута ван насеља. Улична мрежа у насељу је тако организована да су на путу који пролази кроз насеље честа укључења споредних путева и улица, па је и из тог разлога неопходно умирити саобраћај.

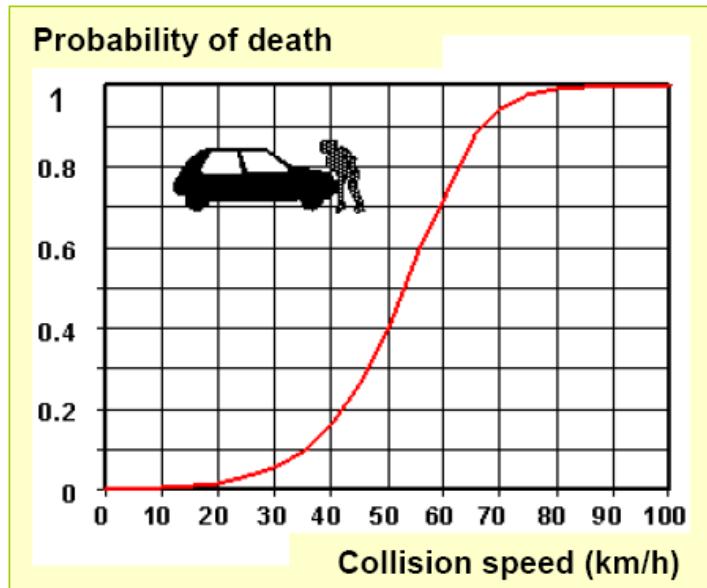
#### **3.1. Присутност пешака**

Специфичност насеља које пре свега опредељује разлику општег ограничења од 80 и 50 километара на сат јесте присутност пешака на простору насеља. Пешаци се могу наћи на сваком путу, али свакако да је интензитет њиховог саобраћаја по правилу далеко већи на простору на којем постоје изграђени објекти које служе пешацима, односно на путевима тј. у непосредној близини путева који су на таквом простору.

У случају судара возила и пешака односно удара возила у пешака, фактор који је пресудан за тежину повреда односно могућност смртног страдања пешака јесте брзина и возила.

При брзини возила од 60 km/h у тренутку судара са пешаком, могућност смртног страдања пешака је за 44% већа у односу на судар у коме је брзина возила 50 km/h.

При брзини возила од 50 km/h у тренутку судара са пешаком, вероватноћа наступања смртне последице у пешака је 40% док је при брзини од 80 km/h вероватноћа смртног страдања пешака 100%.



Дијаграм 1. однос сударне брзине и вероватноће смртне последице у пешака

Питање које се намеће јесте зашто се при општем ограничавању брзине у насељу узимао у обзир однос брзине возила и смртности пешака, када се при редовним околностима односно при поштовању правила саобраћаја, пешак не налази у ситуацији да буде ударен од возила. Разлог лежи у томе што се судари возила и пешака ипак дешавају јер и од стране возача и од стране пешака долази до кршења прописа који воде саобраћајној незгоди, па би игнорисање те чињенице фактички представљало „свесно смртно кажњавање“ према пешацима који крше правила саобраћаја (која нису обавезни ни да познају). То је разлог зашто је данас у већини држава опште ограничење у насељу 48-50 km/h. Интересантан је пример Польске у којој је у периоду од 05-23 часова опште ограничење у насељу 50 km/h а од 23-05 часова када је знатно смањено присуство пешака у насељима 60 km/h.

### 3.2. Специфичност путева и околине

На делу пута који пролази кроз насеље је могућа чешћа појава пешака и бициклиста на коловозу. Поред тога пешаци се крећу и по тротоарима поред коловоза, а бициклисти возе бицикле и по бициклистичким стазама поред коловоза. Силазак возила са коловоза и прелазак на пешачку односно бициклистичку стазу би могао утицати на судар возила и пешака, односно бициклиста. Мања брзина возила пре силаска са коловоза може утицати на мању брзину возила при судару са пешаком односно бициклистом поред коловоза.

У насељима постоји већи број укључења споредних, прилазних путева, односно чешћа су укључења возила на коловоз, што би било тешко изводљиво ако би ограничење брзине на таквом делу пута било веће од 50 km/h.

При постављању правила саобраћаја на одређеном делу пута је важно узети у обзир карактеристике околине, у циљу смањења броја саобраћајних незгода и смањења тежине последица насталих саобраћајних незгода.

## 4. ОДРЕЂИВАЊЕ ГРАНИЦА НАСЕЉА

Одредити границе насеља значи заправо одредити путеве тј делове пута на којима постоје наведени посебни услови и околности под којима се одвија саобраћај, а због којих би на тим путевима односно деловима пута требало да важе посебна правила саобраћаја. Приликом одређивања граница насеља потребно је пре свега поћи од законског одређења насеља, затим утврдити фактичке услове које одређен простор чине насељем и затим на погодан начин обавестити учеснике у саобраћају о границама насеља.

### 4.1. Формални елементи насеља

Закон о безбедности саобраћаја на путевима који је почeo са применом 11. децембра 2009. године дефинише насеље као изграђен, функционално обједињен простор, који је намењен за живот и рад становника и чије су границе обележене одговарајућим саобраћајним знаком. Начин на које је насеље дефинисано указује на то да је потребно да збирно постоје сви наведени елементи да би се одређен простор сматрао насељем у смислу прописа о безбедности саобраћаја.

#### 4.1.1. Изграђен простор

Изграђеност простора бисмо могли назвати основним условом да би одређен простор имао статус насеља, с обзиром да је управо непосредна близина стамбених и пословних објеката околност која доводи пре свега до повећаног присуства пешака у саобраћају али и осталих посебних околности и услова саобраћаја у насељу. Термин који је у употреби у Бечкој конвенцији о друмском саобраћају из 1968. године јесте **built-up area** што у дословном преводу на српски језик значи **изграђено подручје, изграђен простор**. Такав термин према мишљењу аутора суштински боље описује простор који називамо насељем, а и у језичком смислу је прикладнији термин нарочито имајући у виду честе забуне у пракси у погледу термина „насеље“ и „насељено место“ који се неосновано и погрешно поистовећују.

#### 4.1.2. Функционално обједињен простор

Ауторима овог текста није јасно шта је законодавац мислио под овим термином с обзиром да није прецизирано на функције се мисли, као то

није јасно како би одређена функционална необједињеност утицала на непостојање насеља.

#### **4.1.3. Намењеност за живот становника**

Живот становника на одређеном простору могло би да подразумева обављање основних животних функција савременог друштва. Одлазак у вртиће, школе, посао, факултете, шетња и сл.

#### **4.1.4. Намењеност за рад становника**

Рад становника би могло да подразумева да становници односно они који у одређеном насељу живе, у том насељу и раде. Рад би могао бити схваћен у фактичком смислу али и формалном (заснован радни однос).

#### **4.1.5. Обележеност саобраћајним знаком**

Последњи формални елемент, који би био од велике важности јесте обележеност граница насеља одговарајућим саобраћајним знаком. Насеље односно престанак насеља се обележава саобраћајним знаком који је прописан Правилником о саобраћајној сигнализацији на путевима који се примењује од 19.09.2010. године.

Дакле, да би у формалном смислу одређен простор могли сматрати насељем, потребно је да буде испуњено свих пет услова истовремено. Непостојање макар и једног услова чинило би да се одређени простор не сматра насељем.

### **4.2. Фактички услови насеља**

#### **4.2.1. Изграђеност простора**

Да би се одређен простор имао сматрати изграђеним, могли бисмо се помоћи одредбом члана 159. важећег Закона о безбедности саобраћаја у којем стоји „Управљач пута је обавезан да саобраћајни знак који означава насеље, постави на путу у непосредној близини места где постоје изграђени редови, односно групе стамбених или пословних објеката, на месту где је очекивано веће присуство пешака који остварују потребе у том насељу“. Сходно томе, потребно је да постоје редови или групе објеката, па се појединачни објекти на неизграђеном простору не би могли сматрати насељем, без обзира на величину објекта. Такође, неопходно је да је на том месту очекивано веће присуство пешака. То би могло бити од користи када се постави питање колико раздаљина тре-

ба да буде између пута и објекта да би га могли сматрати насељем, јер би одговор био – раздаљина која условљава веће присуство пешака на том месту.

#### *4.2.2. Функционална обједињеност и намена за живот и рад становника*

Фактичку испуњеност ових услова тешко је проверити не само као учесник у саобраћају већ и као одговорни пројектант задужен за утврђивање простора насеља, тим пре што се тражи кумулација свих елемената.

#### *4.2.3. Саобраћајна сигнализација*

Приликом израде новог Правилника о саобраћајној сигнализацији усвојен је саобраћајни знак за насеље односно престанак насеља који по изгледу и садржају не одговара одговарајућим знаковима које прописује Бечка конвенција о друмском саобраћају из 1968. године а која је потврђена од стране Републике Србије. На тај начин није само прекршена Конвенција већ би могло доћи до заблуде у пракси нарочито када су у питању возачи из држава које се придржавају одредби Конвенције.

Треба напоменути да само постојање саобраћајног знака за насеље не значи и почетак насеља јер је обележеност сигнализацијом само један од пет услова које закон предвиђа за постојање насеља. У том смислу саобраћајни знак за насеље нема конститутивно дејство (не конституише статус насеља) сам по себи, већ само у заједници са осталим елементима. Сходно томе, деоница пута где је са обе стране пута шума, нема статус пута кроз насеље иако на почетку деонице постоји саобраћајни знак који означава насеље.

### **4.3. Простор који је сличан по околностима и условима под којима се одвија саобраћај**

С обзиром да смо насеље одредили као простор на којем због специфичности одређених околности и услова морају важити и специфична правила, морамо разграничити случајеве кад на одређеном простору постоје истоветни или слични услови односно околности као у насељу, иако тај простор не испуњава формалне односно фактичке услове. Такав простор би нпр. био простор уз језеро на којем постоје појединачни угоститељски објекти који нису груписани, и на којем постоји повећано присуство пешака у одређеном периоду, али који није намењен за живот. У таквом случају не треба ићи за широким (и недозвољеним) тумачењем и покушајем да се такав простор подведе под насеље, већ ус поставити одговарајући режим саобраћаја посебном саобраћајном сигнализацијом (пре свега у смислу ограничења брзине).

## **5. ЗАКЉУЧАК**

На путу односно делу пута кроз насеље важе специфична правила због специфичних околности и услова. Таква специфична правила усмерена су пре свега на заштиту пешака и ефикасније одвијање саобраћаја. На простору где по правилу не владају саобраћајне околности и услови карактеристични за насеље, нема разлога третирати као насеље у формалном смислу. Прилагођавајући се томе, законодавац се определио да одређен простор мора да испуњава све услове предвиђене Законом, да би се сматрао насељем.

Третирање као насеље простора који не испуњава одговарајуће формалне и фактичке околности доводи до лоших ефеката као што су проблеми у судским поступцима, смањење ефикасности саобраћаја и сл.

## **ЛИТЕРАТУРА**

- [1.] III Југословенско саветовање о саобраћајно техничком вештачењу, Зборник радова, Београд, 1989.
- [2.] Драгач, Р. и М. Вујанић,: Безбедност саобраћаја II део, Саобраћајни факултет у Београду, Београд, 2002.