

NOVI PRAVILNIK O SAOBRAĆAJNIM ZNAKOVIMA I SIGNALIZACIJI NA PUTEVIMA, NAČINU OBILJEŽAVANJA RADOVA I PREPREKA NA PUTU I ZNAKOVIMA KOJE UČESNICIMA U SAOBRAĆAJU DAJE OVLAŠĆENO LICE

Saša Jasnić

Javno preduzeće "Putevi Republike Srpske", Banja Luka, Republika Srpska, BiH, sasajasnic@blic.net

Milenko Ivančević

Oružane snage BiH, Banja Luka, Republika Srpska, BiH, whitebear@blic.net

Aleksandra Jasnić

Institut za građevinarstvo, Banja Luka, Republika Srpska, BiH, aleksandrajasnic@blic.net

Rezime: Saobraćajna signalizacija i oprema puta igra veoma važnu ulogu u saobraćajnom sistemu. Informisanje učesnika u saobraćaju o raznovrsnim opasnostima, obavezama, naredbama i obavještenjima, ali i aktivna i pasivna zaštita učesnika u saobraćaju, je jedan od najvažnijih zadataka saobraćajne signalizacije i opreme puta. U sve kompleksnijem drumskom saobraćaju, imajući u vidu sve naprednije i modernije tehnologije izvođenja radova ali i same proizvodnje repromaterijala i poluproizvoda, i pred signalizaciju i opremu postavlja nove izazove. Novi Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice, objedinjujući tri prirodno bliska područja djelovanja u saobraćaju, pokušava odgovoriti na postavljeni izazov. U radu su predstavljene novine u pomenutom pravilniku

Ključne reči: Saobraćajna signalizacija, oprema puta, pravilnik.

NEW RULE ON ROAD SIGNS AND MARKINGS, MODES OF ROAD WORKS AND ROAD OBSTACLES MARKING, AND SIGNS OF AUTHORISED PERSONS GIVEN TO ROAD USERS

Abstract: Road signs and road equipment plays very important role in the road transport system. Making road users informed on various types of potentially danger situations, obligations, orders and informations, but also active and passive protection of road users, is one of the most important tasks road signs and equipment. In more complex road transport system, having in mind more advanced and modern construction work technologies, but also of production of repromaterials and semi-products, puts the same magnitude of complexity towards road signalization and equipment. New Rule on road signs and other signalization on the road, modes of construction sites marking, and signs given by the authorized persons, making these three naturally similar parts as one, tries to respond to this challenge. Paper elaborates new parts of the imposed Rule.

Key words: Road signs, road equipment, rule

1. UVOD

Jednoobrazan, čitljiv, jednostavan, uočljiv, umjeren i kontinualan sistem informisanja učesnika u saobraćaju o predstojećim opasnostima, naredbama, zabranama, obavještenjima i

slično, je od esencijalnog značaja za stvaranje preduslova za bezbjedno i efikasno odvijanje saobraćaja. S tim u vezi, saobraćajna signalizacija, kao primaran oblik komunikacije između učesnika u saobraćaju, puta i putne okoline i drugih činjenica koje determinišu saobraćaj kao pojavu, mora odgovoriti na gore navedene zahtjeve.

Jednoobrazan sistem podrazumijeva regulisanje istih situacija na jedinstven, identičan način. U suprotnom, nedosljedan sistem kod učesnika u saobraćaju stvara samo nesigurnost i otvara vrata rizičnim situacijama.

Signalizacija, bez obzira na vrstu, mora biti čitljiva, uočljiva i prepoznatljiva, imajući u vidu veoma kratko vrijeme u kojem vozač mora da uoči znak, i da shodno prenesenoj poruci, prilagodi svoje ponašanje u saobraćaju.

Dalje, postavljena signalizacija mora biti što je moguće više jednostavna, na način da prepoznatljivim simbolima objasni situacije u saobraćaju.

Pored svega gore navedenog a imajući u vidu složenost savremenog drumskog saobraćaja, logično je i da saobraćajna signalizacija i oprema puta, kao manifest težnje kreatora saobraćajnog sistema da svim učesnicima u saobraćaju, podjednako i na isti način, prenese suštinske poruke od često životnog značaja, bude sve komplikovanija.

2. PRAVNI OSNOV I RELEVANTNA DOKUMENTA

Imajući u vidu sveopšti, a naročito tehnološki napredak savremene civilizacije, može se reći da je prethodni sistem kojem je bilo regulisano pitanje saobraćajne signalizacije, odnosno kojem nije bilo regulisano pitanje opreme puta, odavno zastario. Međutim, stupanjem na snagu Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima Bosne i Hercegovine stvorili su se uslovi za reviziju postojećeg sistema informisanja, i slobodno se može reći, potpunije zaštite učesnika u saobraćaju.

Osnov za izradu savremenijeg institucionalnog okvira kojim će se regulisati pitanja saobraćajne signalizacije, prije svega, i dalje je ostala Bečka konvencija o saobraćajnoj signalizaciji na putevima, koja je uspostavila temelje standardizacije u polju saobraćajne signalizacije. Pored toga, provedena su i brojna istraživanja, naročito u zemljama Evropske unije, koja su imala za cilj uočavanje elemenata za poboljšanje saobraćajne signalizacije, koji će doprinijeti boljem sistemu bezbjednosti saobraćaja. Između ostalog, ugledni primjer prilikom izrade pravilnika koji tretira ovo polje saobraćaja je Pravilnik iz Republike Hrvatske, koji je, po mišljenju zakonodavca, zadovoljavao osnovne principe koje pred učesnike u saobraćaju postavlja savremeni saobraćajni sistem.

U skladu sa tim, a shodno članu 153. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima Bosne i Hercegovine, Ministarstvo komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine je, pomoću formirane radne grupe i u saradnji sa nadležnim institucijama, u vremenskom periodu od devet mjeseci, donijelo Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znacima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice.

3. OPIS PRAVILNIKA I INOVACIJE SISTEMA

3.1 Fizički izgled Pravilnika

Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znacima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice je sastavljen na

više od 130 gusto kucanih stranica sa velikim brojem grafičkih priloga, što je, imajući u vidu polje koje reguliše, sasvim logično.

Smisleno je podijeljen u pet dijelova, a prema predmetu obrade istih. Dijelovi Pravilnika obrađuju redom opšte odredbe, saobraćajnu signalizaciju, način obilježavanja radova i prepreka na putu, znake koje učesnicima u saobraćaju na putevima daju ovlaštena lica i prelazne i završne odredbe. Svako od poglavlja je, shodno obimu i širini materije koju obrađuje, dalje hijerarhijski obrađeno.

Dio pravilnika vezan za saobraćajnu signalizaciju posebno tretira podvrste saobraćajne signalizacije, ali i opreme puta (vertikalna saobraćajna signalizacija, horizontalna saobraćajna signalizacija, svjetlosna saobraćajna signalizacija, saobraćajna oprema puteva).

Dio pravilnika kojim je regulisana oblast načina označavanja radova i prepreka na putu tretira ovu problematiku sa aspekta signalizacije i opreme puta u zoni radova, odnosno prepreka (oštećenja) puta, te su, shodno najčešćim slučajevima, obrađeni šabloni označavanja u teoretskom smislu.

Dio pravilnika koji govori o znakovima ovlašćenih lica tretira problematiku regulisanja saobraćaja pomoću položaja tijela, odnosno gornjih ekstremiteta u odnosu na učesnike u saobraćaju.

Međutim, ono što je posebno značajno naglasiti, sa aspekta zahtjeva koje ovaj pravilnik može ispuniti u odnosu na uslove bezbjednog i efikasnog odvijanja saobraćaja, su novine koje su tretirane pravilnikom.

3.2 Suštinske promjene i novosti u Pravilniku

Važno je napomenuti da je zakonodavac, već donošenjem zakona, odlučio da će tri srazmjerno velike cjeline biti obrađene jednim pravilnikom: saobraćajna signalizacija, način obilježavanja radova i prepreka na putu, i znaci ovlašćenih lica. Ovakvim pristupom postiglo se objedinjavanje relativno bliskih tema, međutim, suprotno tome, stvorilo se gradivo koje je, po obimu, respektabilno. Istini za volju, sve pomenute cjeline nisu isključivo namijenjene učesnicima u saobraćaju kao takvima, mada nije loše da isti znaju na koji način mora biti označena zona u kojoj se izvode radovi.

Najznačajnija novina i jeste to da su se napokon stvorili uslovi za standardizaciju načina označavanja zona u kojima se izvode radovi i u kojima su identifikovane prepreke, odnosno oštećenja na putu. Ova tematika nikada nije tretirana ovakvim vidom podzakonskog akta, što je otvaralo mogućnost stvaranja šarolikosti znakova u svakom smislu (dimenzije, boje, vrste i sl.), te, shodno tome, zabuna i nervoze kod učesnika u saobraćaju. Ovom prilikom napravljeni su reprezentativni primjeri koji su uzeli u obzir naročito vrstu puta koji je predmet tretmana, a potom i vrstu tretmana, saobraćaj na predmetu koji je tretiran, odnosa mjesta tretmana prema naseljenim mjestima (zbog sistema označavanja zona ograničenja brzina), i širine zone tretmana.

Pored toga, dio vezan za problematiku određene opreme na putu je posebno obrađen. Predstavljen je veliki broj naročito značajnih elemenata opreme puta, kako sa preventivnog aspekta bezbjednosti saobraćaja, tako i sa aspekta ublažavanja posljedica saobraćajnih nezgoda. Tretirane su posebne oblasti ove problematike, na način da su u potpunosti uvaženi tehnološki trendovi, čime je otvorena mogućnost legalne primjene različitih sistema, koji imaju za ulogu poboljšanje nivoa usluge puteva, u svim mogućim aspektima. Ovim dijelom je tretirana oprema za označavanje ivica kolovoza, oprema za označavanje vrha saobraćajnog

ostrva, oprema, znakovi i oznake za označavanje radova, prepreka i oštećenja kolovoza, svjetlosni znakovi za označavanje radova i drugih prepreka i oštećenja kolovoza, oprema za vođenje i usmjeravanje saobraćaja u zoni radova na putu, prepreka i oštećenja kolovozabranici i polubranici, saobraćajna ogledala, zaštitna odbojna ograda, ograda protiv zaslijepljivanja i ublaživači udara.

Pravilnik je, kada je u pitanju saobraćajna signalizacija, uveo mogućnost primjene takozvane VMS (Variable Message Signs), odnosno promjenljive saobraćajne signalizacije. To je signalizacija koja postaje sastavni i svakodnevni dio sistema komunikacije između subjekta koji upravlja putevima i učesnika u saobraćaju. Iz razloga specifičnosti iste u smislu primjenjenih tehnologija, bilo je neophodno regulisati ovo pitanje podzakonskim aktom, kako npr. crna podloga promjenljivog saobraćajnog znaka ne bi bila smetnja prihvatanju poruka i informacija.

Kada su u pitanju promjene ranije regulisanih elemenata ovog pravilnika, posebno je značajno napomenuti da je pravilnik usvojio tendencije u zemljama Evropske unije koje su uvele bijelu podlogu znakova opasnosti i znakova zabrane, odnosno ograničenja. Takav stav je i logičan imajući u vidu dokazano bolju vidljivost takvih znakova zbog jasno izraženog kontrasta u uslovima smanjene vidljivosti, naročito noću. Međutim, ostavljena je mogućnost upotrebe znakova sa žutom osnovom, pri čemu bi takvi znakovi bili upotrebljavani isključivo u zonama u kojima se izvode radovi i koji označavaju oštećenja i prepreke na kolovozu. Iz toga slijedi da su isti isključivo privremenog karaktera.

Što se tiče vertikalne saobraćajne signalizacije, potrebno je napomenuti da su dimenzije znakova, za razliku od prethodnog sistema, definisane isključivo važnošću putnog pravca u sistemu drumskih saobraćajnica i širinom kolovoza. Takav pristup je i logičan budući da su, prethodnim sistemom dimenzionisanja vertikalne saobraćajne signalizacije, postojali putni pravci kategorisani kao magistralni, a na kojima je širina kolovoza bila ispod 7 (sedam) metara i širina bankine ispod 1 (jednog) metra. U takvim okolnostima znak od 120 centimetara ne da nema svoju svrhu, nego čak donekle, svojim prenatlaženim dimenzijama smeta prilikom odvijanja saobraćaja. Nbrojeni su primjeri u praksi, pogotovo na užim dionicama magistralnih putnih pravaca u Republici Srpskoj u kojima su, naročito teža komercijalna vozila, usljed svojih vozno-dinamičkih karakteristika fizički oštećivala takvu signalizaciju.

Znakovi, ali i ostali elementi pravilnika su, poput prethodnog sistema označeni, jedinstvenim šifranikom, koji ipak, za razliku od prethodnog, dosljedno poštuje brojni slijed označavanja. U skladu sa tim izbačene su opšte oznake u vidu "x.x", te je utvrđeno da jedan znak može imati samo jednu i to posebnu oznaku za svaki znak pojedinačno.

U skladu sa specifičnostima Bosne i Hercegovine kao države, obavezna je upotreba oba pisma (ćirilica i latinica) čiji redoslijed zavisi od administrativne cjeline u kojoj se znak sa natpisom postavlja.

Određeni znakovi su, usljed udvojenosti sistema, izbačeni iz upotrebe (opasna krivina), dok su opet određeni znakovi ovim pravilnikom, usljed stvaranja sve većeg broja novih situacija, koje prate svakodnevni način života savremenog čovjeka u kojem saobraćaj zauzima sve značajnije mjesto, uvedeni u upotrebu. Shodno tome, ukupan broj saobraćajnih znakova je, sa prethodnih 188 osnovnih i 14 dopunskih, povećan na 270 osnovnih i 35 dopunskih. Određeni znakovi su, shodno preporukama relevantnih institucija, iz osnovnih transformisani u dopunske.

Pored toga, po sili zakona, u skladu sa procijenjenom ulogom znaka, određeno je da pojedini

saobraćajni znakovi moraju biti izrađeni od folija najmanje II klase retrorefleksije. Naročito se to odnosi na signalizaciju koja reguliše kretanje pješaka i pravo prvenstva prolaza na raskrsnici, ali i druge okolnosti u saobraćaju.

Važna izmjena u sistemu saobraćajne signalizacije na putevima jeste i odvajanje znakova za vođenje saobraćaja u jedinstvenu cjelinu. Pritom su takvi znakovi praktično izdvojeni iz sistema znakova obavještenja i sistematizovani u posebnu grupu, a prema identifikovanom broju stepena vođenja saobraćaja.

Pored toga, sa aspekta horizontalne saobraćajne signalizacije važno je napomenuti da je žuta boja uzdužnih oznaka na kolovozu izbačena iz upotrebe. Praktično, jedino su površine za posebne namjene ostale predmet obilježavanja ovom bojom, dok je i ivična podužna linija prihvaćena kao bijela. U ovom aspektu označavanja puta identifikovan je određeni broj izmjena koji je uglavnom kvantitativne prirode u skladu sa rastućom složenošću saobraćajnog sistema.

Za razliku od prethodnog pravilnika koji je tretirao ovu oblast, novi pravilnik je detaljnije obradio pitanje svjetlosne saobraćajne signalizacije, stvarajući preduslove za potpunu standardizaciju svjetlosnih signalnih pojmova. Kada je u pitanju pomenuta, primjetna je obaveza primjene trepćućeg zelenog svjetla, kao signala kojim se najavljuje skora pojava crvenog signala.

4. ZAKLJUČAK

U skladu sa rastućim potrebama saobraćaja i ljudi kao sastavnog dijela i korisnika saobraćajnog sistema, neophodno je izvršiti redizajniranje postojećeg sistema komunikacije između sistema i korisnika istog. Sve složeniji uslovi u kojima se saobraćaj odvija nameću potrebu opisivanja sve složenijih situacija, na što je moguće jednostavniji način. Neminovnost je povećanje broja jedinica osnovne komunikacije, u ovom slučaju znakova kao pojava, ali i poboljšanje kvaliteta predviđene signalizacije. Upravo je pojednostavljenje veoma komplikovane pojave i situacije i osnovni poriv koji se pokušao zadovoljiti prilikom izrade novog Pravilnika o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znacima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice.

REFERENCE

- [1] M.Inić, *Bezbednost drumskog saobraćaja*, Novi Sad, Srbija, 2001.
- [2] Službeni glasnik BiH, *Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH*, Sarajevo, Bosna i Hercegovina, 2006.
- [3] Službeni glasnik BiH, *Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znacima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašćeno lice*, Sarajevo, Bosna i Hercegovina, 2006.

