

Упутство за одређивање минималних ширина заузећа приликом извођења радова на тротоару

Љиљана Кузмановић, Секретаријат за саобраћај, Градска управа града Београда, Ijijana.kuzmanovic@beograd.gov.rs

Резиме: Свакодневица у урбаним насељима су радови на улицама и општинским путевима. Најшечће су то радови (изградња, реконструкција, санација, редовно одржавање, хитни радови...) на инфраструктурним објектима који се налазе у трупку пута. Према важећој законској и подзаконској регулативи за извођење оваквих радова (осим хитних радова до 24 часа) потребно је решење надлежног органа. Прописи регулишу поступак добијања решења, али није детаљно разрађена веза између самих грађевинских радова и саобраћајног обезбеђења градилишта. Како се у пракси дешавало да се примењују различита решења у зависности од пројектанта, Секретаријат за саобраћај је установио јединствену методологију које се пројектанти морају придржавати. Овај рад представља пример успостављене добре праксе, који могу прихватити и применити и остале јединице локалне самоуправе.

Кључне речи: радови на путу, привремени режим саобраћаја, раскопавање, заузеће

1 УВОД

У Секретаријату за саобраћај Градске управе Града Београда просечно се годишње обради око 2.000 предмета из области привременог режима саобраћаја, односно режима саобраћаја док трају радови на путу, врше се радови поред пута (изградња објеката...), припремају и спроводе спортске приредбе и друге манифестације. Искуство у најразноврснијим захтевима, широком обиму локација, различитом спектру пројектантских прилаза решавању режима саобраћаја изнудило је увођење референтних вредности за одређени тип – конкретно, раскопавања и заузећа тротоара на улицама.

Циљ овог поступка је остваривање и одржавање безбедности најрањивије категорије учесника у саобраћају – пешака, који су постали угрожени због смањивања зоне заузећа тротоара у пројектима, да би се снизила висина накнаде. Дефинисањем минималних димензија заузећа тротоара којих се пројектанти морају придржавати приликом пројектовања, без обзира на захтеве инвеститора, на саобраћајног пројектанта или обрађивача предмета, омогућава се потребна безбедност пешака.

2 ЗАКОНСКЕ ОСНОВЕ И ПРОПИСИ

На основу тада важећег Закона о безбедности саобраћаја на путевима и у складу са тада важећим Правилником о саобраћајној сигнализацији, 2014. године је донет Правилник о начину регулисања саобраћаја на путевима у зони радова. Овим правилником је прописано техничко регулисање саобраћаја на делу пута на коме се изводе радови – у зони радова.

Правилником су дефинисани критеријуми за зоне радова и подкритеријуми за сваки критеријум, како би се прецизно одредили сви могући сценарији за које се утврђује начин регулisaња саобраћаја и на основу њих изабрао начин регулisaња саобраћаја.

Без обзира какво саобраћајно решење је изабрано, израђује се саобраћајни пројекат који се доставља надлежном органу за издавање решења.

У току 2018. године донет је Закон о накнадама за коришћење јавних добара и на основу њега Одлука о накнадама за коришћење јавних површина за територију града Београда, на основу које почиње наплата накнада за коришћење јавних површина за време раскопавања и заузећа пута.

Наплата се обрачунава на основу заузете/ раскопане саобраћајне површине (у m²) по дану (00-24 h је један дан). Површина се даље дели на:

- раскопавање коловоза и тротоара и то у зависности од периода: једна тарифа је од 1. априла до 31. октобра, а друга у току тзв. „зимског периода“ од 1. новембра до 31. марта
- заузеће коловоза, тротоара и паркинг места, при чему се заузеће коловоза дели на заузеће коловоза у улицама којима саобраћају возила јавног превоза или не.

3 ПРОБЛЕМАТИКА

Увођењем и наплатом накнада приликом раскопавања и/или заузећа пута долази до промена у саобраћајним пројектима и значајно се смањују приказане површине које се раскопавају и заузимају.

Реално, на терену се заузимају исте површине као и раније, али због плаћања у пројектима је представљено да су површине значајно мање. Ово се, пре свега, односи на раскопавање тротоара било за електричне инсталације, гасовод, телекомуникационе или оптичке каблове.

Како у Правилнику о начину регулisaња саобраћаја на путевима у зони радова није прецизирано растојање за радове на тротоару (прилог 5) [2]:

НАЧИН ПОСТАВЉАЊА ЗАПРЕКА У ОДНОСУ НА ИВИЦУ ГРАДИЛИШТА И САОБРАЋАЈНУ ТРАКУ У ЗОНИ РАДОВА

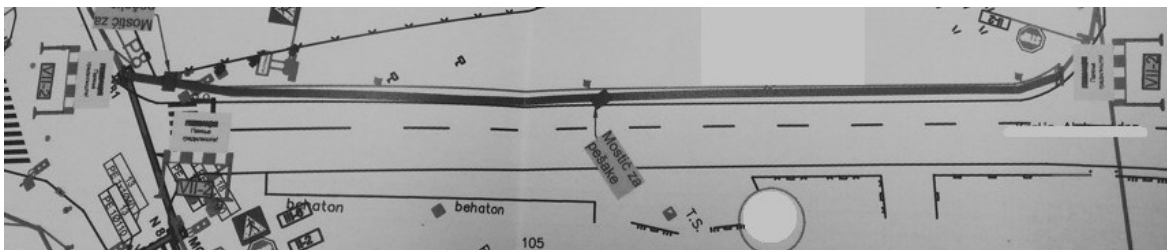
Удаљеност ивице запрета	Минимално растојање (cm)
Удаљеност ивице запрета у односу на ивицу саобраћајне траке у зони радова	25
Удаљеност ивице запрета до ивице градилишта (бочног заштитног подручја) у насељу	30
Удаљеност ивице запрета до ивице градилишта (бочног заштитног подручја) ван насеља	50
Удаљеност ивице заштитне ограде до ивице саобраћајне траке у зони радова	25



све је било препуштено слободној процени пројектаната и обрађивача предмета.

У пракси, кад год се раскопава тротоар ручно (што је најчешћи случај због великог броја инсталација и услова ималаца јавних овлашћења) заузета је цела ширина тротоара (ров, материјал који се ископа, радници, алат, често и возило...),

али је у пројектима најчешће представљено да се раскопава тачно ширина рова и поред се заузима ширина од на пример 0,2 м и да пешаци могу да прођу тротоаром поред зоне радова (Сл. 1, извор Архива Секретаријата за саобраћај).



Слика 1. Пример из пројекта раскопавања тротоара и проласка пешака поред зоне радова

Наравно да је овакав случај неспроводив у пракси, али пројектанти га, у складу са захтевом инвеститора, представе на такав начин и једина могућност која преостаје је да надлежне службе инспекцијских послова контролишу стање на терену и кажњавају кад се фактичко стање разликује од дозвољеног.

Осим тога, све чешће су биле притужбе пројектаната да инвеститори ангажују колеге који највише смање површину заузећа и раскопавања како би што мањи износ накнаде био плаћен.

4 РЕШЕЊЕ

У циљу превазилажења различитих тумачења и расправа са пројектантама око површина раскопавања и заузећа тротоара, у Одељењу за привремени режим саобраћаја је покренуто питање доношења јединственог става ког ће се сви придржавати. Након детаљног разматрања свих предложених решења, неколико спроведених стручних расправа, консултација са колегама грађевинске струке и више итерација донет је заједнички закључак као упутство за све радове на тротоару. Ширине заузећа поред зоне раскопавања су сведене на минималне потребне за извођење радова, што значи да испод тих димензија не могу бити одобрене.

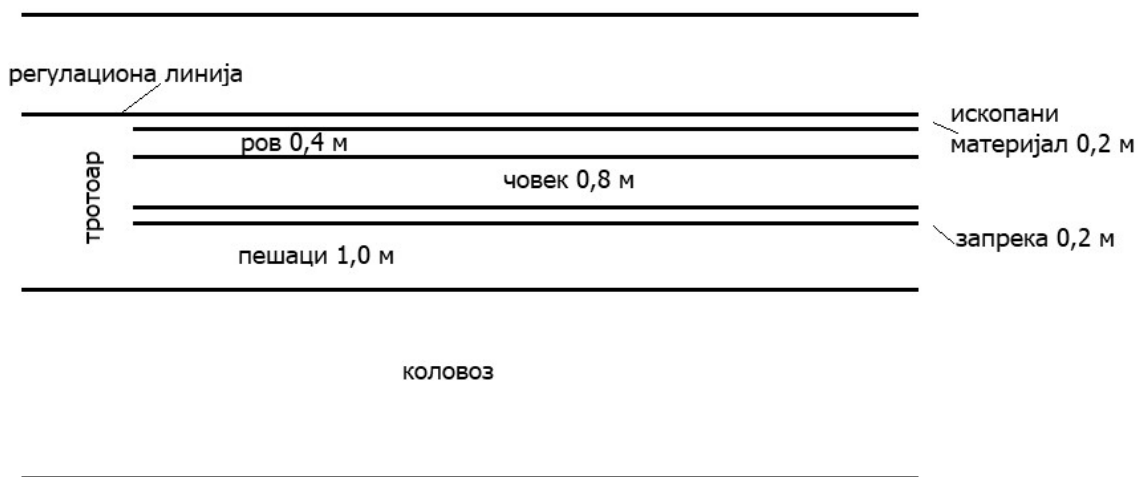
У следећој табели наведене су димензије уз образложење (намену) заузећа:

Табела 1. Минималне потребне ширине приликом ручног раскопавања тротоара

Ширина (m)	Образложење заузећа
0,2	ширина потребна за депоновање материјала (за време копања, док се избацује из рова)
0,4 (0,6...)	ширина рова
0,8	ширина радника
0,2	ширина запреке/ постоља
1,0 – 2,0	ширина потребна за пролаз пешака (у зависности од јачине пешачких токова)

Све димензије су дате као минималне потребне и упутство се примењује као минимум потребан да се изводе радови, све шире од тога је добродошло.

Према наведеним условима, потребна ширина тротоара на ком је могуће оставити пешачке токове поред зоне радова, у случају да је ширина рова 0,4 м и где су слаби пешачки токови, износи 2,6 м (Сл. 2).



Слика 2. Шема минималних ширина за ров ширине 0,4 м

У свим другим случајевима: већа ширина рова, интензивнији ток пешака и сл. тротоар мора бити још шири. Ако ширина тротоара не испуњава овај услов пешаци се морају, на већ постојећим или привременим пешачким прелазима превести на другу страну или обезбедити на други начин.

Пројектант који се не придржава задатих димензија мора да образложи тачно коју ставку и на основу чега је смањио.

5 ЗАКЉУЧАК

У постојећој законској и подзаконској регулативи у области саобраћаја не постоји јасно дефинисан начин дефинисања заузетих и раскопаних површина приликом извођења радова на путу. Као последица тога у пракси су за исте радове била присутна различита решења и различите вредности су варирале зависно од пројектанта. Како би се превазишле ове несугласице Одељење за привремени режим саобраћаја Секретаријата за саобраћај је одредило минималне димензије испод којих се не може издавати решења за заузеће и раскопавање тротоара на уличној мрежи Града Београда. Примена оваквог поступања траје скоро две године, вредности су прихваћене и од пројектаната и од инвеститора и препорука је да се овај метод може применити и у осталим локалним заједницама.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/09, 53/10,101/11 и 32/13- Одлука УС , 55/14, 96/15 др .закон 9/16- одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19, 128/20 – др. закон и 76/23)
- [2] Правилник о начину регулисања саобраћаја на путевима у зони радова („Службени гласник РС”, бр. 134/14)

- [3] Закон о накнадама за коришћење јавних добара („Службени гласник РС”, бр. 95/18, 49/19, 86/19, 156/20, 15/21 – допуна, 15/23, 92/23 и 120/23)
- [4] Одлука о накнадама за коришћење јавних површина за територију града Београда („Службени лист града Београда”, бр. 118/18, 52/19, 114/19, 137/20, 156/20, 29/21, 120/21, 108/22 и 113/23)
- [5] Архива Секретаријата за саобраћај

SUMMARY

Instructions for determining the minimum widths of occupation during performing works on sidewalks

Abstract: Everyday in urban settlements are works on streets and municipal roads. Most often, these are works (construction, reconstruction, rehabilitation, regular maintenance, emergency works...) on infrastructural facilities located in the road. According to the current legal and by-law regulations, a decision of the competent authority is required for the performance of such works (except for urgent works up to 24 hours). The regulations regulate the procedure for obtaining a solution, but the connection between the construction works themselves and the traffic security of the construction site is not elaborated in detail. As it happened in practice that different solutions were applied depending on the designer, the Secretariat for Transport established a unique methodology that designers must adhere to. This work represents an example of established good practice, which can be accepted and applied by other local self-purification units.

Key words: road works, temporary traffic regime, excavation, occupation.