



Datum: 31.08.2026

Medij: Grad - Kruševac

Rubrika: Bez naslova

Autori: redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

Napomena:

Površina: 1138

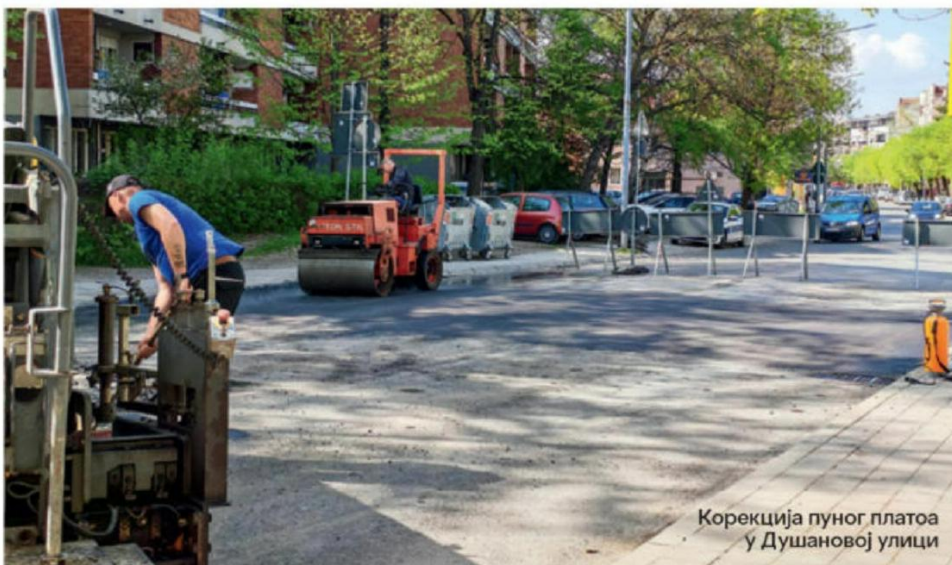


Naslov: Zahteve građana proverava struka

Strana: 18,19

КАКО ДО „ЛЕЖЕЋЕГ ПОЛИЦАЈЦА“ У КРУШЕВЦУ? Захтеве грађана проверава струка

Поводом иницијативе становника Улице војводе Петра Бојовића у Крушевцу, који су се обратили нашој редакцији због могућности постављања „лежећег полицајца“, одговор смо потражили у Јавном предузећу за урбанизам и пројектовање, чиме смо отворили ширу тему о томе како се у пракси доноси одлука о постављању успоривача саобраћаја у Крушевцу. У наставку текста објашњавамо ко може да покрене иницијативу и по ком поступку се она разматра, које критеријуме улица мора да испуни да би добила успоривач, где се у Крушевцу најчешће постављају „лежећи полицајци“ и друге врсте успоривача, као и која је разлика између класичних успоривача и такозваних платформи, уз осврт на досадашњу праксу и безбедносне параметре у граду



Корекција пуног платоа
у Душановој улици

МАРИЈА ЈАНКОВИЋ

ВОЈВОДЕ ПЕТРА БОЈОВИЋА – НЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ

Грађани Улице војводе Петра Бојовића у Крушевцу покренули су средином прошле године иницијативу за постављање „лежећег полицајца“, указујући на појачану фреквенцију саобраћаја и чињеницу да се у овом делу насеља свакодневно креће велики број деце. Према њиховим речима, захтев је упућен надлежној Месној заједници, уз детаљно образложење проблема са којима се свакодневно суочавају. Како истичу, у међувремену нису имали нове информације о даљем току поступка, па су се обратили нашој редакцији са намером да се тема додатно осветли и

провери у којој је фази разматрање њихове иницијативе. Одговор смо потражили од Јавног предузећа за урбанизам и пројектовање Крушевац, где нам је потврђено да је иницијатива разматрана и да је стручно мишљење још 13. октобра прослеђено Месној заједници Мало Головоде. У достављеном одговору наводи се да, према важећим критеријумима, не постоји основ за постављање техничког средства за успоравање саобраћаја у овој улици. Како се образлаже, ова улица је двосмерна, има обостране тротоаре и ограничење брзине од 50 километара на час, а не налази се ни у непосредној близини школе, што су неки од кључних услова за постављање „лежећих полицајца“. Стручне службе су,

међутим, указале на други изражен проблем – велики број непрописно паркираних возила, што додатно утиче на безбедност саобраћаја и смањује прегледност у улици. Због тога се наводи да решење у овом случају није у постављању успоривача, већ у доследнијој контроли и унапређењу саобраћајне дисциплине.

ШТА СУ КРИТЕРИЈУМИ?

Како је навео Предраг Арсић дип. инжењер саобраћаја, планер-пројектант у Јавном предузећу за урбанизам и пројектовање Крушевац, на недељном нивоу ово предузеће добија више захтева грађана и различитих институција за постављање успоривача саобраћаја. Он је појаснио да је ЈП за урбанизам и пројектовање



Предраг Арсић
петиције стижу,
Дирекција
одлучује по
критеријумима

управљач пута на територији Града Крушевца, у складу са Законом о путевима, те да су надлежни за управљање градским улицама и општинским путевима који су одлуком Скупштине Града проглашени за општинске. Како је додао, предузеће „Путеви Србије“ управља државним путевима на територији целе земље, укључујући и деонице које пролазе кроз подручје Крушевца. Арсић је истакао да је управо градско предузеће надлежно за одређивање режима саобраћаја, израду пројеката саобраћајне сигнализације, као и постављање успоривача саобраћаја на локалним саобраћајницама.

– На недељном нивоу добијамо више захтева грађана и различитих институција за постављање успоривача саобраћаја, који су једна од мера која се примењује на неким деоницама, улицама, где се примети непоштовање прописа, а све друге мере не могу да дају резултате.

Критеријуми за постављање успоривача саобраћаја су, како је навео Предраг Арсић из Јавног предузећа за урбанизам и пројектовање Крушевац, вишеструки и зависе од више фактора. Пре свега се анализира положај улице у систему града: да ли је реч о примарној, секундарној или терцијалној саобраћајници, затим да ли је у питању слепа улица, као и да ли њоме саобраћа јавни градски превоз, у обзир се узима и да ли се улица налази у зони школе, те постојање тротоара. Сви ти елементи узимају се у обзир приликом одлучивања о мерама успоравања саобраћаја.

– Ми морамо да сагледамо ширу слику од станара једне улице. Велики проблем је непрописно паркирање на тротоару углавном станара улица који траже да се постави лежећи полицајца.





Datum: 31.08.2026

Medij: Grad - Kruševac

Rubrika: Bez naslova

Autori: redakcija

Teme: Putevi Srbije d.o.o

Napomena:

Površina: 1138



Naslov: Zahteve građana proverava struka

Strana: 18,19

Није проблем ако неко иде брзином 50 километара на час моторним возилом, уколико је путања за пешаке слободна. Једна од мера су и стубићи којима физички спречавамо паркирање возила на тротоару, и свуда смо их поставили по граду где је било услова за то. Сигурно нећемо постављати успориваче у слепој улици од сто метара где долазе само становници те улице, јер за таквим захтевом нема логике. Такође, чест је случај да се одмах након реконструкције неке улице појави захтев за успоривачима, иако улицу користе само ти грађани-објашњава Арсић.

Као конкретан пример, Арсић је навео Улицу Миће Поповића, где је, како истиче, изражен проблем непровисног паркирања на тротоару. У првом делу улице постављени су стубићи који физички онемогућавају паркирање, па је на том потезу кретање пешака несметано. Међутим, како додаје, већ након тог дела, где престају стубићи, поново долази до паркирања на тротоару, због чега су пешаци приморани да се крећу коловозом. Он је истакао да, према његовим сазнањима, у околини постоје доступна места у гаражама и на паркинзима, али да се она недовољно користе.

Посебан акценат ставља се на зоне школа, које су, како истиче Арсић, у великој мери већ покривене различитим мерама за успоравање саобраћаја – од физичких успоривача, преко школских ограда које спречавају претрчавање деце и непровисног паркирање, до јасне саобраћајне сигнализације која указује да је реч о школској зони. Он је додао да је у случају ОШ „Нада Поповић“ измењен режим саобраћаја, те су формиране две једносмерне улице, како би се олакшао долазак и одлазак родитеља који довозе децу, као и да би се обезбедили услови за паркирање, што раније није био случај.

Као пример добре праксе, Арсић је навео и Улицу Цара Лазара, на потезу од семафора код Основне школе „Доситеј Обрадовић“ ка излазу из града, где су грађани покренули иницијативу за унапређење безбедности. Након разматрања, на том делу улице постављени су пуну плато на пешачким прелазима, што се, како истиче, показало као успешно решење у смислу

успоравања саобраћаја и повећања безбедности пешака.

Он се осврнуо и на поједине ризичне деонице, попут Бруског пута, односно раскрснице код скретања за насеље Шумице, где се, како каже, дешавају саобраћајне незгоде. Реч је о државном путу првог реда, који није у надлежности града већ предузећа „Путеви Србије“, па су могућности деловања ограничене. Према његовим речима, једна од најефикаснијих мера у таквим случајевима јесте постављање камера које раде непрекидно, 24 часа дневно, уз аутоматско евидентирање прекршаја и изрицање казни.

КАКВА ЈЕ ПРОЦЕДУРА?

„Захтеви стижу од појединаца који станују у некој улици у граду, преко група грађана, месних заједница, као и захтеви Министарства унутрашњих послова и саобраћајне полиције, јер су они стално на терену и уочавају где постоје потенцијални проблеми.

Он је као пример навео и уређење платоа на Тргу Костурница, код излаза из Обилићеве улице, које је реализовано по захтеву МУП-а, након саобраћајне незгоде у којој је било повређених лица.

Процедура након пријема захтева подразумева детаљну анализу на терену, која се не спроводи једнократно.

„Када захтев стигне код нас, по пријему излазимо на лице места и то обично не само једном, већ више пута у различитим деловима дана, где се посматрају појаве у саобраћају. Тек након таквог стручног сагледавања доноси мишљење о томе да ли је на одређеној локацији оправдано постављање успоривача или примена неких других мера. Људи често сматрају да ако су поднели захтев да ће се то и реализовати, али то не мора

Постављањем стубића и увођењем једносмерних улица око Наде Поповић смањена је гужва и повећана безбедност



да значи, јер бисмо онда у свакој улици у граду имали лежеће полицијце.

Како даље објашњава Предраг Арсић, уколико се након стручне анализе процени да је иницијатива оправдана, приступа се изради саобраћајног пројекта. У том документу прецизно се дефинише место постављања успоривача, као и комплетна саобраћајна сигнализација. Након тога, пројекат се доставља Градској управи, која је надлежна да да сагласност, донесе решење и спроведе управни поступак. Тек по добијању званичног решења приступа се реализацији на терену, коју спроводи ЈП „Пословни центар“, задужено за постављање сигнализације и успоривача на територији града.

Арсић је навео и да се постављање успоривача саобраћаја финансира из буџета Града, те да ове мере подразумевају и значајна улагања. Према његовим речима, цена појединачних елемената варира, један стуб и један саобраћајни знак коштају око 12.000 динара, док постављање класичног „лежећег полицијца“ износи неколико стотина хиљада динара, а платформа као сложеније решење и знатно више.

Арсић је указао и на праксу да се на појединим локацијама успоривачи накнадно уклањају, јер су грађани који су их првобитно тражили, након извесног времена, подносили захтеве за њихово уклањање.

Недавно је у Душановој улици стари плато, на коме се налази и пешачки прелаз прилагођен јер је био превисок. Један плато урађен је из правца Јастрепца, након преласка моста, код улице Жртва фашизма, затим код школе у Мудраковцу, у зони дечијег игралишта, као и у улици Јут Богдановић код „Лидла“, која представља примарну градску саобраћајницу. Приликом планирања увек се тражи баланс између несметаног одвијања саобраћаја и заштите пешака, како би мере биле функционалне и безбедносно оправдане. Посебно је нагласио да су добри резултати постигнути и увођењем кружних токова, који физички онемогућавају пролазак возила великом брзином кроз раскрснице и доприносе већој безбедности свих учесника у саобраћају.

Арсић указује да Крушевац бележи константан раст броја аутомобила. Последица тога је и све мања просечна брзина кретања. Према његовим речима, кључни проблем представља понашање мањег броја возача, око пет одсто њих својим неодговорним поступцима, као што су прекорачење брзине, вожња под утицајем алкохола или непровисног паркирање, угрожава безбедност и успорава саобраћај, док последице осећају сви учесници. Посебно истиче да брзина има пресудан утицај на исход незгода, јер већ мала разлика у брзини значајно утиче на шансе преживљавања пешака. Истовремено, неопходно је подизање свести грађана о значају одговорног понашања у саобраћају. Како истиче, у мањим и средњим градовима попут Крушевца и даље је недовољно развијена навика коришћења алтернативних начина кретања, попут пешачења, бициклизма или јавног превоза. Управља промена свести и свакодневних навика, уз већу саобраћајну културу, може допринети смањењу гужви, већој безбедности и ефикаснијем функционисању саобраћаја у граду.

