АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА | БРОЈ 9
БЕОГРАД
08.03.2013.

Погледајте анализу стања безбедности саобраћаја

Важност коришћења појаса

Број посвећен бициклистима

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

БИЛТЕН

БИЛТЕН АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

БРОЈ 9 – САДРЖАЈ

Београд, 08.03.2013. године

Анализа стања безбедности саобраћаја у 2012 години 2

Коришћење сигурносног појаса код возача 5

Тема броја: Бициклисти 8

Анализа утицаја основних пропуста учесника у саобраћају 10

Безбедност саобраћаја пре свега - Интервју 16

Испитивање возила 20

Трећи рођендан агенције 24

Занимљивости 25

Агенција за безбедност саобраћаја
Булевар Михајла Пупина 2
11070 Нови Београд

011/214-50-89
011/214-49-62
web адреса: www.abs.gov.rs
e-mail: abs@abs.gov.rs
e-mail: planiranje@abs.gov.rs

Директор: мр Стојадин Јовановић
Помоћник директора: Бранимир Милетић, начелник Сектора за планирање, развој и квалитет

Уредништво:
в.д. главног уредника: Никола Брборић, дипл. инжењер саобраћаја
Жељка Зебић, дипл. продуцент
мр Драгослав Кукић, дипл. инжењер
Ђорђе Врањеш, дипл. инжењер саобраћаја

Дизајн:
Сектор за планирање, развој и квалитет

Штампа:
ЈП "Службени гласник"

Фотографије:
Сектор за планирање, развој и квалитет
Новосадски сајам

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд
656.1 (497.11) (094.5)
БИЛТЕН / Агенција за безбедност саобраћаја. - 2011, бр. 9 - Нови Београд (Булевар Михајла Пупина 2): Агенција за безбедност саобраћаја, 2011 - (Београд: Службени гласник). - 30 cm
тромесечно
ISSN 2217 - 5229 = Билтен (Агенција за безбедност саобраћаја)

УВОДНА РЕЧ

Поштовани,

Тренутак пре него што сам почео са писањем уводне речи за нови број Билтена, прочитао сам две различите вести. Једну, о беби која је само захваљујући томе што је била правилно постављена у безбедносном седишту неповређена изашла из тешке саобраћајне незгоде и другу, заправо податак да је у претходној години сваки десети тестирани возач у Смедереву био под дејством алкохола. Ове две вести веома сликовито показују сасвим супротан однос према безбедности саобраћаја, са последицама које они носе.

Претходна година донела нам је позитивне промене у погледу страдања на путевима. Посебно је важан податак да је у 2012. години изгубљено 47 живота мање него у години пре ње, док је број повређених смањен за преко 900. Социјални утицај не може се измерити бројкама, али је довољно рећи да је 47 породица више остало комплетно или да више стотина људи није изгубило пријатеља, колегу, наставницу, комшиницу...

Податак о смањеном страдању је и потврда да уложени труд није био узалудан, и даје нам додатну енергију да у времену које долази још снажније и одлучније радимо на унапређењу безбедности саобраћаја у Републици Србији.

У години иза нас, али и у периоду од почетка 2013. учињени су кључни кораци у циљу заокруживања стратешког оквира за деловање у области којом се бавимо. Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима, један од кључних докумената у овој области, налази се у завршној фази израде. Овај документ, израђен на основу богате иностране и домаће праксе, даје смернице свим субјектима у систему безбедности саобраћаја које ће помоћи да лакше достигнемо зацртани циљ, а то је 50% мање погинулих на крају ове деценије.

Агенција и у 2013. години наставља да развија и унапређује своје послове и активности. У овој години настављамо са превентивним и едукативним радом усмереним на заштиту деце, возача трактора, мотоцикала, али и на све остале учеснике у саобраћају. Посебну пажњу ове године посветићемо безбедности младих, зато што ова старосна категорија спада у групу најугроженијих. У домену регулативних послова настављамо са едукацијом несавесних возача и отпочињемо процес лиценцирања предавача у аутошколама, још једног веома важног елемента у систему квалитетне обуке будућих возача. Поред тога, настављамо и са свим пословима у вези са применом дигиталних тахографа и започињемо нови циклус у погледу испитивања возила.

Поштовани читаоци, ми у Агенцији за безбедност саобраћаја настављамо са радом пуном паром, а од свих вас очекујемо да свакога дана када сте у саобраћају, имате на уму, било да сте пешаци, возачи или бициклисти, колико је важно придржавати се прописа, поштовати правила саобраћаја и надасве поштовати остале учеснике у саобраћају, јер то је једини прави пут ка циљу коме тежимо, а то је стално смањење страдања на нашим путевима.

мр Стојадин Јовановић
Директор

АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У СРБИЈИ У 2012. ГОДИНИ

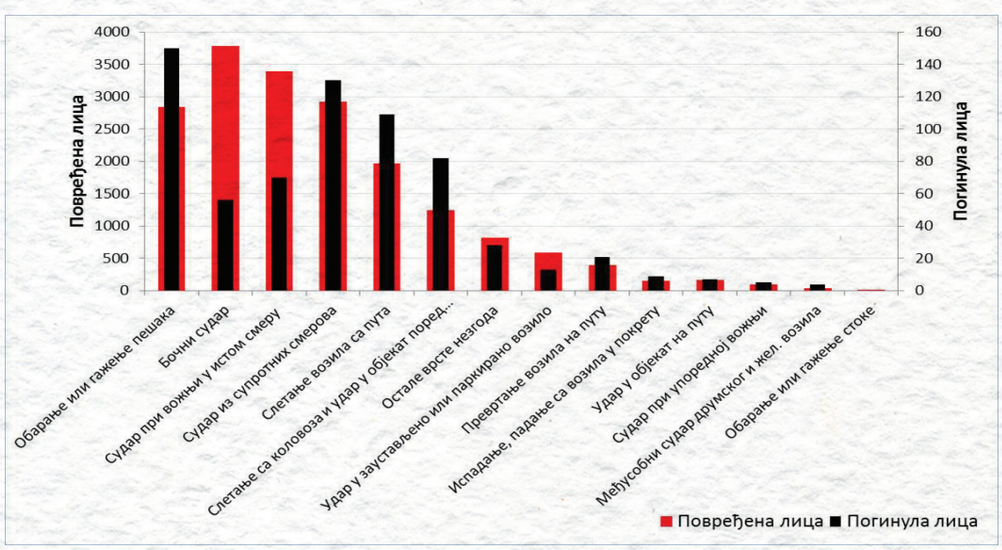
У последњем десетогодишњем периоду од 2003. до 2012. године, у саобраћајним незгодама у Републици Србији погинуло је 8.339 лица. У истом периоду теже и лакше повређено је њих 191.762, док регистрован број саобраћајних незгода увелико премашује пола милиона. Позитиван тренд са аспекта безбедности саобраћаја забележен је код броја погинулих лица и укупног броја саобраћајних незгода. Међутим, негативан тренд забележен је код броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и броја повређених лица. Напредак је свакако постигнут, посебно у погледу смањења најтежих последица саобраћајних незгода, али и даље не можемо бити задовољни. Систем безбедности саобраћаја у Србији још увек није заокружен. Недостају делови слагалице који би обезбедили управљање у овој области, чиме би се на дужи рок остварило смањење броја и последица саобраћајних незгода, без „колебања“ појединих показатеља.

Табела 1. Број о последице саобраћајних незгода у последњем десетогодишњем периоду, од 2003. до 2012. године

Година	Укупно СН	СН НАС	Погинуло	Повређено
2003	55660	12415	868	15953
2004	62434	13374	960	17557
2005	62036	12769	843	16890
2006	63954	13923	910	18411
2007	70789	16594	968	22209
2008	67786	16672	905	22297
2009	64877	15814	810	21511
2010	47757	14179	660	19326
2011	42438	14119	731	19312
2012	37559	13260	684	18296

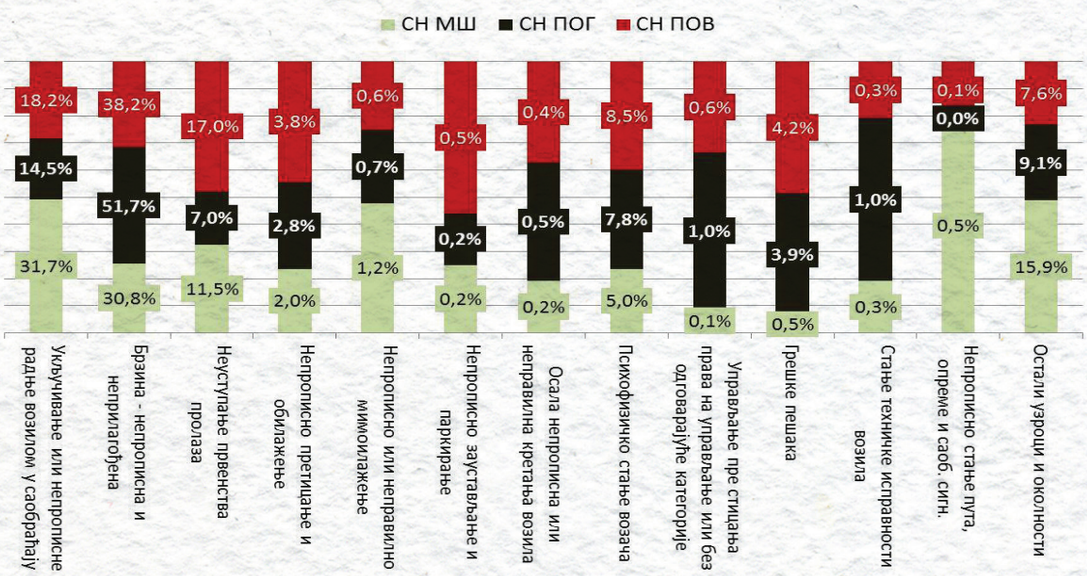
У току 2012. године, за разлику од 2011. године, забележено је побољшање стања безбедности саобраћаја у односуна све основне (коначне) показатеље а пре свих: број погинулих и повређених лица, број саобраћајних незгода и број саобраћајних незгода са настрадалим лицима. У току 2012. године на нашим путевима догодило се 37.559 саобраћајних незгода, од чега су 13.333 незгоде са настрадалим лицима, 12.718 незгода са повређеним лицима и 615 незгода са погинулим лицима. Према првим подацима у 2012. години у саобраћајним незгодама погинула су 684 лица, док је повређено 18.406 лица, 3.545 тешко и 14.861 лако.

Посматрано у односу на видове саобраћајних незгода (Графикон 1), највећи број незгода са настрадалим лицима забележен је код обарања или гажења пешака, бочних судара као и код судара при вожњи у истом смеру (најчешће тзв. „налет од позади“). Такође, најтеже последице саобраћајних незгода (погинула лица) забележене су код обарања или гажења пешака, судара возила из супротних смерова, као и код слетања возила са пута.



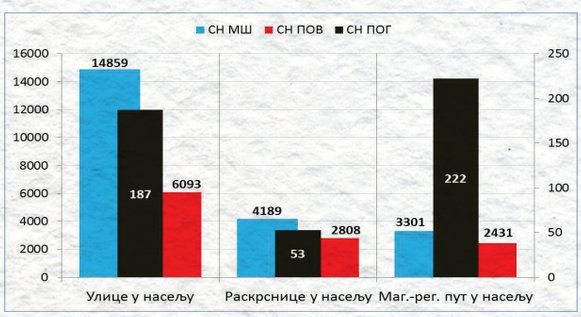
Графикон 1. Расподела повређених и погинулих лица у односу на врсте (видове) саобраћајних незгода у 2012.

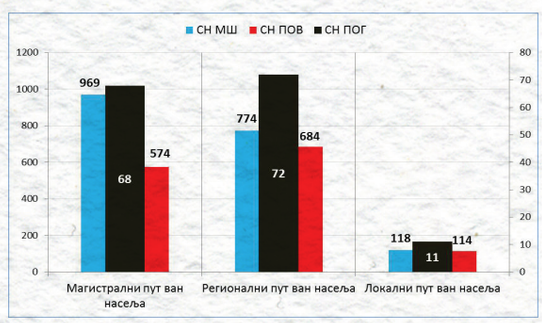
У односу на утицајне факторе у процесу настанка саобраћајаних незгода (Графикон 2) и даље је најизраженији утицај непрописне и неприлагођене брзине кретања возила, укључивање у саобраћај и извођење непрописних радњи возилом у саобраћају, као и психофизичко стање возача (утицај алкохола).



Графикон 2. Расподела повређених и погинулих лица у односу на врсте (видове) саобраћајних незгода у 2012. год.

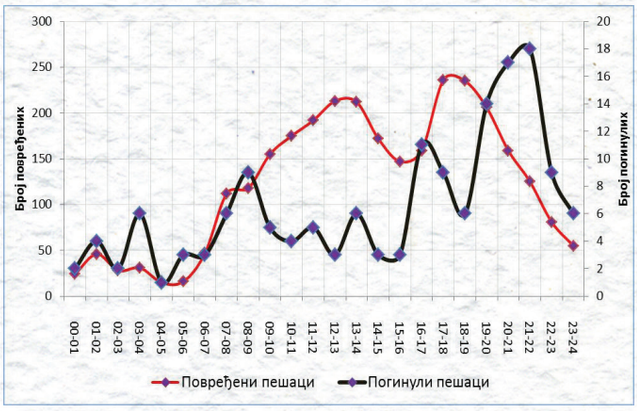
На основу просторне расподеле саобраћајних незгода у 2012. години најугроженије деонице путева су проласци државних путева (магистрални и регионални) кроз насеља. Такође, велики број најтежих саобраћајних незгода догађа се у улицама насеља. С обзиром на величину саобраћајног оптерећења и важност државних путних праваца, велики потенцијал за унапређење безбедности саобраћаја се може остварити на државним путевима I реда (магистралним путевима), како на њиховим проласцима кроз насеља, тако и на њиховим проласцима ван насеља. Са друге стране локална самоуправа мора преузети свој део обавеза и одговорности у циљу смањења броја и последица саобраћајних незгода на делу путне мреже којом управља, тј. на локалним путевима и улицама у насељу.

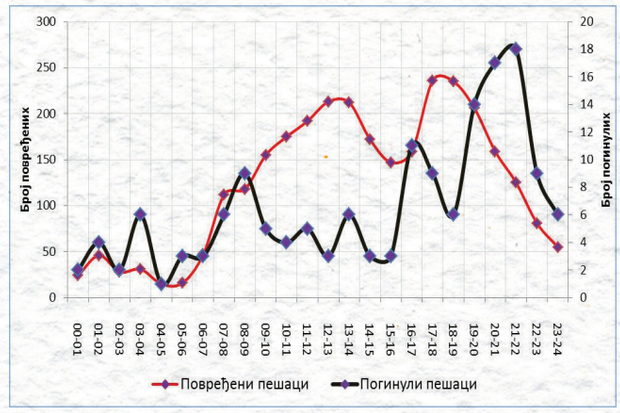




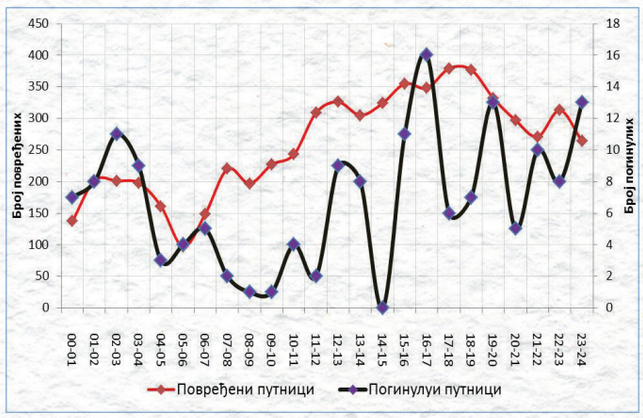
Графикони 3 и 4. Расподела саобраћајних незгода „у насељу“ и „ван насеља“ у 2012. години

У току 2012. године, највећи број најтежих саобраћајних незгода се догађа током летњих месеци, у периоду од јуна до септембра, највећи број настрадалих возача и путника је у данима викенда (петак – субота), док је страдање пешака изражено током читаве недеље без већих осцилација. Највећи број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима догађа се током предвечерја (сумрак) и у вечерњим сатима.

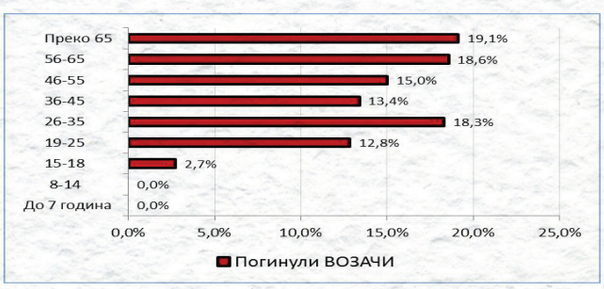


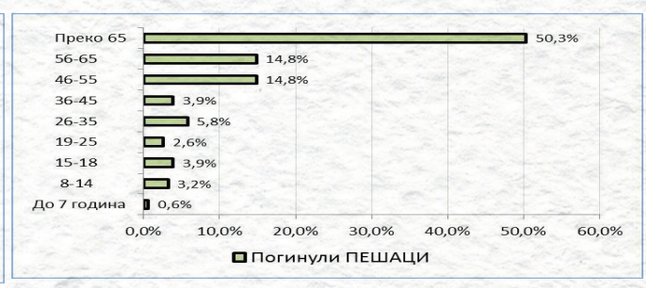


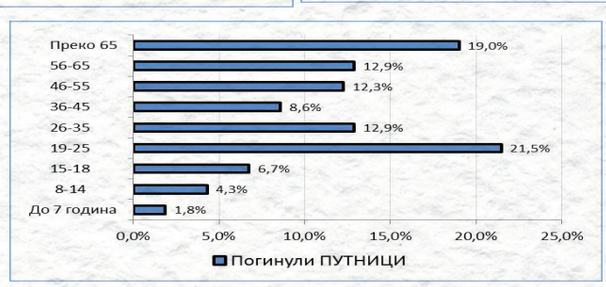
Графикони 5, 6 и 7. Расподела погинулих и повређених возача, пешака и путника по сатима у току дана у саобраћајним незгодама у 2012. години



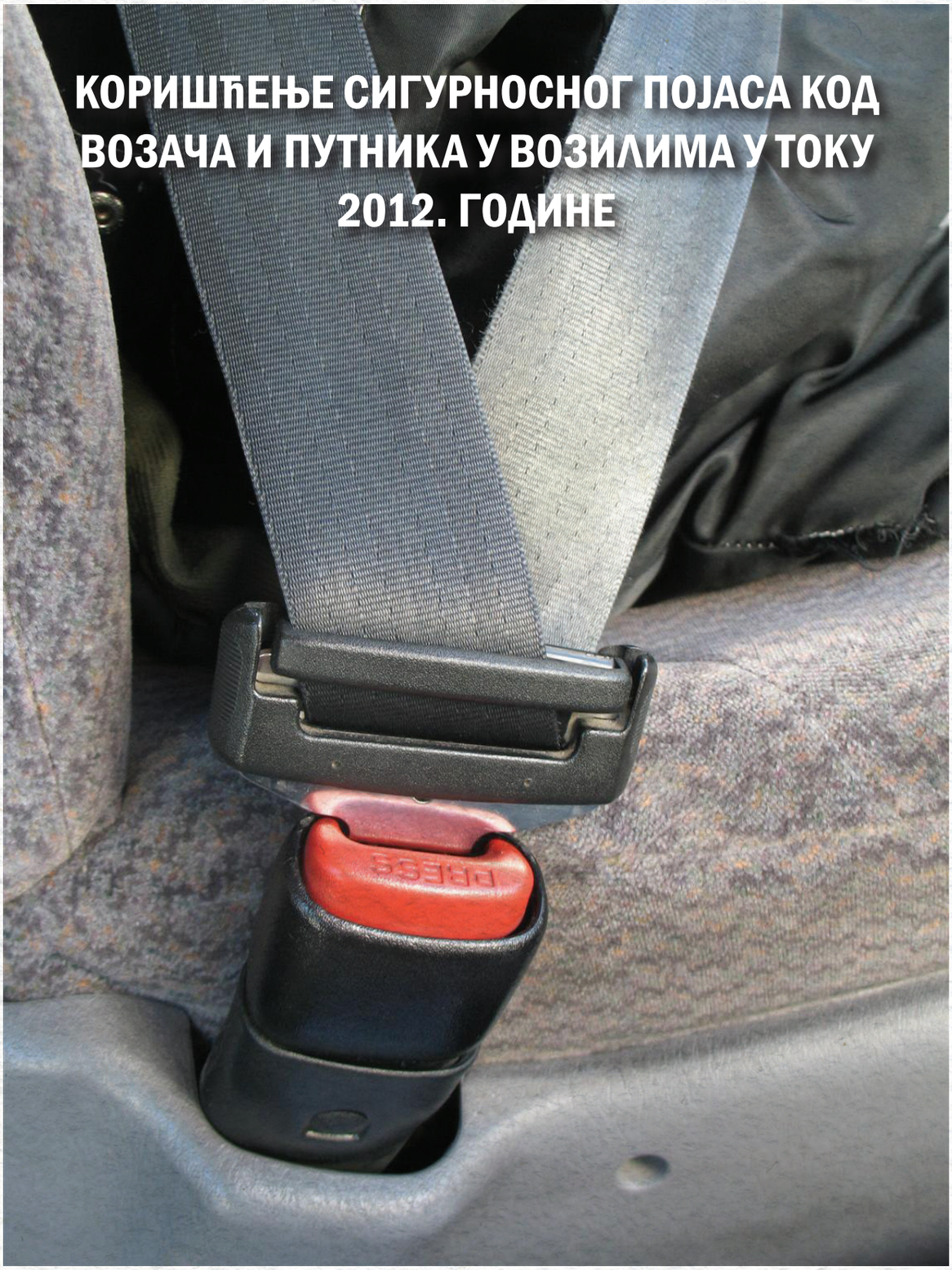
Графикони 8, 9 и 10. Расподела погинулих возача, пешака и путника у односу на старосну категорију у 2012. години







КОРИШЋЕЊЕ СИГУРНОСНОГ ПОЈАСА КОД ВОЗАЧА И ПУТНИКА У ВОЗИЛИМА У ТОКУ 2012. ГОДИНЕ



Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије спровела је у току 2012. године пилот истраживање у вези са праћењем прелазних индикатора безбедности саобраћаја који се односе на коришћење сигурносних појасева возача и путника у возилима. Истраживање је спроведено на путевима у насељу у укупно 27 највећих градова у Србији на узорку од преко 20.000 возила.

Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије спровела је у току 2012. године пилот истраживање у вези са праћењем прелазних индикатора безбедности саобраћаја који се односе на коришћење сигурносних појасева возача и путника у возилима. Истраживање је спроведено на путевима у насељу у укупно 27 највећих градова у Србији на узорку од преко 20.000 возила.

Ово истраживање спроведено је према коригованој методологији коју примењују најразвијеније земље света у области безбедности саобраћаја.

Сумирајући податке из истраживања, добијене су вредности индикатора у вези са коришћењем сигурносних појасева које су приказане у табелама.

Заступљеност коришћења сигурносног појаса од стране возача моторних возила је 61%, а путника на предњем седишту (сувозача) 50%. Код путника на задњем седишту бележи се изузетно мала заступљеност коришћења појаса (свега 3%).

Категорија	% коришћења појаса
Возач	61%
Путник на предњем седишту	50%
Путник на задњем седишту	3%

Категорија	% коришћења појаса
Предња седишта	58%
Задња седишта	3%
Укупно	53%

Када се сумирају укупни резултати о коришћењу појасева на предњим седиштима добија се заступљеност коришћења појасева од 58%.

На основу тога, у Републици Србији укупни проценат коришћења сигурносних појасева, на путевима у насељу у дневним условима одвијања саобраћаја износи 53%.

Почетком 2013. године, Агенција је у сарадњи са сајтом polovniautomobili.com, спровела анкетно истраживање у вези са коришћењем сигурносних појасева у возилу. Истраживањем је обухваћен укупни узорак од 2.196 посетилаца наведеног сајта. Резултати анкете приказани су у табели.

У аутомобилу појас користим	% гласова
Само када има полиције	14,9
Само када ја возим	2,9
Никада, чак и ако знам да има полиције	6,6
Само када седим на предњим седиштима	48,2
Само у насељу	0,2
Увек, и на предњим и задњим седиштима	20,9
Само на отвореном путу	6,3

Према подацима Светске здравствене организације везивање сигурносних појасева може значајно допринети смањењу смртног страдања приликом саобраћајне незгоде (на предњим седиштима од 40% до 50%, а на задњим око 25%).

У земљама које су успоставиле ефикасан и одржив систем управљања безбедношћу саобраћаја (Шведска, Велика Британија, Холандија, Немачка, Аустралија, САД и др.) бележи се врло висок проценат коришћења сигурносних појасева (преко 90%). Такође, код појединих развијених земаља (Немачка, Велика Британија, Аустралија) проценат коришћења сигурносних појасева на задњим седиштима изузетно је висок и креће се до 90%.

Будући да је коришћење сигурносних појасева једна од најзначајнијих мера политике унапређења безбедности саобраћаја у свим развијеним државама света, неопходно је у будућем периоду предузети низ активности којима ће се утицати на свест возача и путника у циљу повећања степена коришћења сигурносних појасева, посебно на задњим седиштима.

Уколико би сви возачи и путници у Србији користили сигурносни појас за време учествовања у саобраћају, процењује се да би се у току једне године спасило најмање 100 живота.

КОРИШЋЕЊЕ СИСТЕМА ЗАШТИТЕ ЗА ДЕЦУ КАО ПУТНИКЕ У ВОЗИЛУ

Према подацима Националне Агенције за безбедност саобраћаја (NHTSA) из САД-а правилно коришћење система заштите за децу може смањити ризик смртног страдања у саобраћајним незгодама и до 71%.

Светска здравствена организација (WHO, 2009) истиче да ефекти система заштите деце као путника варирају у зависности од типа заштите која се користи у возилу. Тако за децу узраста 5-9 година, коришћењем безбедносног седишта смањује се ризик повређивања за 52%, док се коришћењем сигурносног појаса ризик смањује за 19%.

Европски савет за безбедност саобраћаја (ETSC) истиче значај праћења прелазних индикатора безбедности саобраћаја у вези са коришћењем система заштите за децу као путнике у возилу. У оквиру пројекта SafetyNET

дате су основне препоруке и смернице за прећење најзначајнијих индикатора у овој области.

Ефекат коришћења система заштите деце путника зависи од великог броја промењивих: позиције путника у возилу, типа незгоде, врсте насталих последица, неправилног коришћења система заштите, некоришћења одговарајућег система заштите деце у зависности од њиховог узраста и друго (Brown et al., 2002).

Степен употребе безбедносних седишта за децу разликује се од државе до државе. Према подацима ETSC, у току 2005 године степен употребе безбедносних седишта за децу на подручју ЕУ кретао се у границама 20-96%. (SafetyNet, D3.7a). У току 2011. године у САД-у степен употребе безбедносних седишта је био чак 91% (NHTSA, 2013).

У циљу добијања квалитетних података и могућности поређења са другим државама, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије спровела је пилот пројекат у вези са мерењем индикатора перформанси коришћења система заштите код деце као путника у возилу.

Истраживање је спроведено у току 2012. године на подручју 27 градова у Републици Србији. Као локације истраживања узете су по једна предшколска установа у сваком граду. Циљна група су била деца узраста до 6 година коју су родитељи превозили у возилу до предшколске установе.

Категорија	Степен коришћења безбедносног седишта за децу	Степен коришћења појаса код деце као путника у возилу
Путник на предњем седишту	2,6%	49%
Путник на задњем седишту (позиција 1)	20,8%	2,4%
Путник на задњем седишту (позиција 2)	5,8%	0,2%
Путник на задњем седишту (позиција 3)	17,4%	3,0%

Истраживање је спроведено у времену од 07,00 до 08,00 часова у току једног радног дана у недељи. У назначеном времену родитељи најчешће довозе своју децу до предшколске установе.

Истраживање су спроводила по два обучена истраживача. Они су били лоцирани испред улаза у предшколску установу и сваки је покривао одговарајући смер кретања возила. Положај истраживача је био ван коловоза и тако да могу безбедно и квалитетно да бележе податке о начину превоза деце у путничким аутомобилима. У току истраживања користио се метод посматрања и евидентирања, без непосредног заустављања возила и комуницирања са возачем и путницима у возилу.

Истраживањем је обухваћен укупан узорак од преко 1.400 возила у којима се превозило више од 2.100 путника. Од укупног броја возача, 73,7% су мушког пола и 26,3% су женског пола. Код укупног броја путника у возилу, 81,1% су деца и 18,9% су одрасле особе (18 и више година).

Од укупног броја деце која су заступљена у возилу, 10,9% се превозило на предњем седишту и 89,1% се превозило на задњем седишту. Анализирајући заступљеност деце путника на задњем седишту, за све три позиције на задњем седишту, закључује се да на позицији 1 (иза путника на предњем седишту) превозило 45,1% деце. На позицији 2 (средишње место на задњем седишту) превозило се 36,2% и на позицији 3 (иза возача) превозило се 18,7% од укупног броја деце на задњем седишту.
У односу на укупан број деце која су се превозила у возилу, само 13,4% се превозило у безбедносном седишту за децу. Примена безбедносног седишта на предњем седишту аутомобила је 0,3%, док је на задњем седишту 99,7%.

Деца као путници у возилу, на предњем и задњем седишту, у 2,5% случајева користе сигурносни појас. Ово представља изузетно низак степен заштите деце као путника у возилу. Током истраживања забележени су и случајеви превожења деце у крилу родитеља и превожења два детета у својству путника на предњем седишту.

ТЕМА БРОЈА: БИЦИКЛИСТИ

Велики број људи вози бицикл из много различитих разлога. Вожња бицикла је једно истински окрепљујуће и ослобађајуће искуство у ком уживају људи свих старосних доба. Без обзира да ли идете до посла, школе, продавнице или једноставно возите забаве ради, бицикл је једноставан начин да се активирате. Зато су користи од вожње бицикла бројне.

Велики број људи вози бицикл из много различитих разлога. Вожња бицикла је једно истински окрепљујуће и ослобађајуће искуство у ком уживају људи свих старосних доба. Без обзира да ли идете до посла, школе, продавнице или једноставно возите забаве ради, бицикл је једноставан начин да се активирате. Зато су користи од вожње бицикла бројне.

Редовна вожња бицикла вишеструко утиче на побољшање здравља. Само неке од добробити које ова активност носи су: боље функционисање кардио-васкуларног система, већа снага и издржљивост организма и повећано сагоревање калорија. Поред тога, доказано је да вожња бицикла утиче на смањење стреса, и без обзира да ли возите забаве ради или да бисте обавили неке послове, на одредиште ћете сасвим сигурно стићи опуштенији, енергичнији и задовољнији.

Кретање бициклом позитивно утиче и на људе око вас. Осим што лагано можете стићи на сва места на која желите, а на тај начин на путу је један аутомобил мање. Тако нема никаквих лоших утицаја на животну средину, јер за собом не остављате издувне гасове. Нема буке која потиче од аутомобила и много је више простора за интеракцију са свима - комшијама, познаницима и случајним пролазницима.

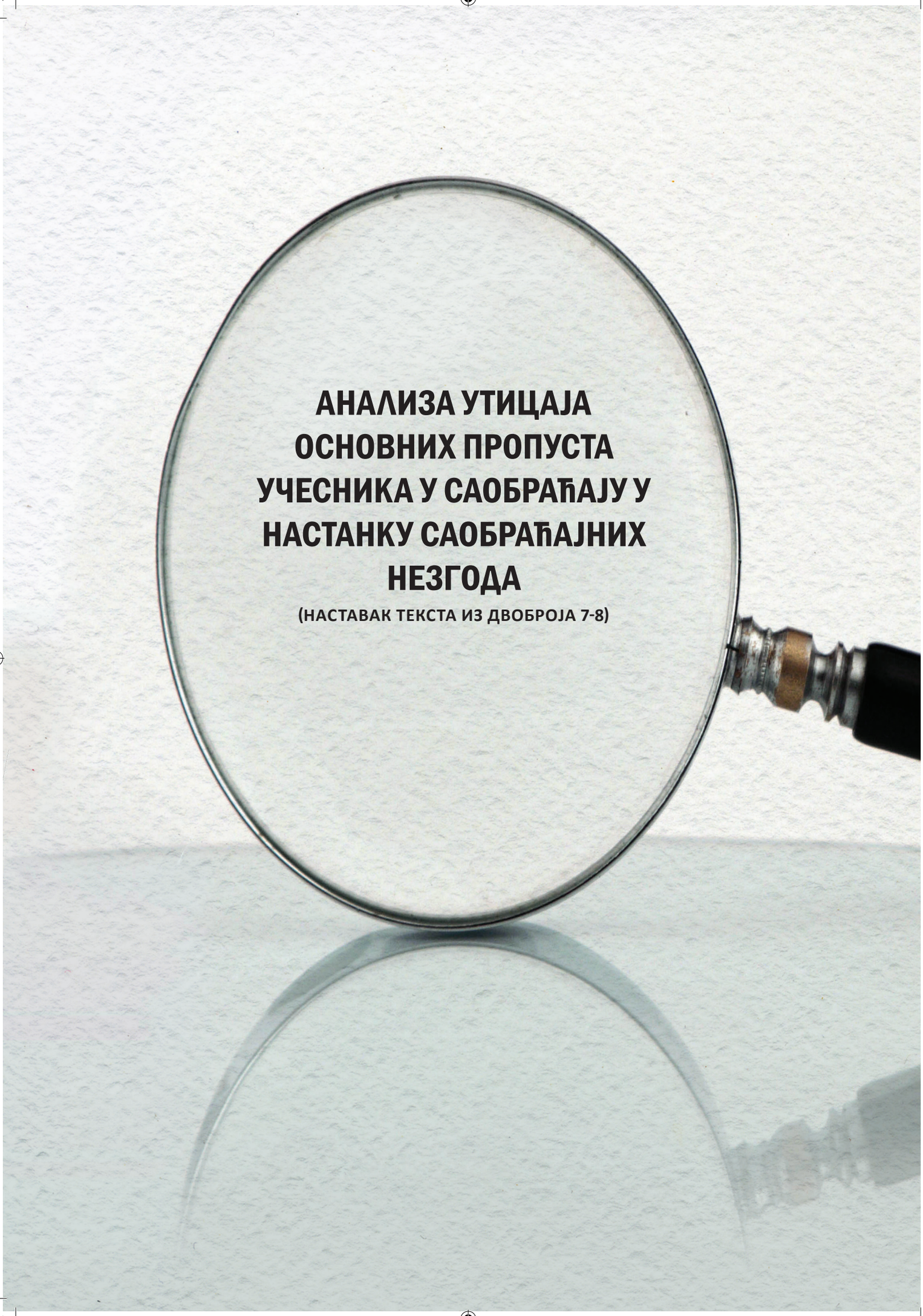
Постоје и друге предности када је у питању вожња бицикла. За бицикл паркинг место никада није проблем, као ни саобраћајна загушења. Иако су аутомобили подесније превозно средство за већа растојања, бицикл засигурно треба чешће користити када су у питању краће дестинације до којих треба стићи.

Још један фактор, који свакако није занемарљив, ставља бицикл на високо место у погледу корисности, а то су трошкови које производи. Најбоље објашњење дато је шаљивом крилатицом која каже: „Бицикл – покреће га маст (дебљина) и штеди новац. Аутомобил – покреће га новац и чини вас дебелим.“

Иако постоје бројни разлози за вожњу бицикла, превоз бициклом има негативне последице у виду саобраћајних незгода. Оне најчешће нису производ непрописног понашања бициклиста, али њихова учесталост и тежина последица свакако захтевају пажњу. Наиме, само у претходне две године, у Републици Србији догодиле су се 4194 саобраћајне незгоде са бициклистима. У тим незгодама погинуло је 124 људи, док је 3100 повређено. Алармантан је податак да се у претходне две године број погинулих и повређених бициклиста повећао, и то за преко 25% (погинули), односно 7% (повређени). Такве бројке позивају на мобилност и потребу да се свим учесницима у саобраћају скрене пажња на угроженост бициклиста, али и дају смернице како да се страдање бициклиста на путевима смањи.

Уколико се посматра територијална расподела (што је приказано на мапи ризика), уочљиво је да је страдање бициклиста израженије у Војводини (што је и логично јер се због погодног терена бицикли пуно више возе у овим крајевима), док је је ситуација у осталим крајевима мање-више уједначена.

Агенција за безбедност саобраћаја је у току 2013. године планирала спровођење циљаних активности за смањење страдања бициклиста. Оне су усмерене на истицање значаја правилног начина припреме за учешће у саобраћају за бициклисте, али и креирање свести код возача моторних возила о „дељењу пута“ са овим учесницима у саобраћају. Ове активности Агенција ће спроводити у сарадњи са домаћим и међународним институцијама, заинтересованим удружењима и појединцима.



АНАЛИЗА УТИЦАЈА ОСНОВНИХ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ У НАСТАНКУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

(НАСТАВАК ТЕКСТА ИЗ ДВОБРОЈА 7-8)

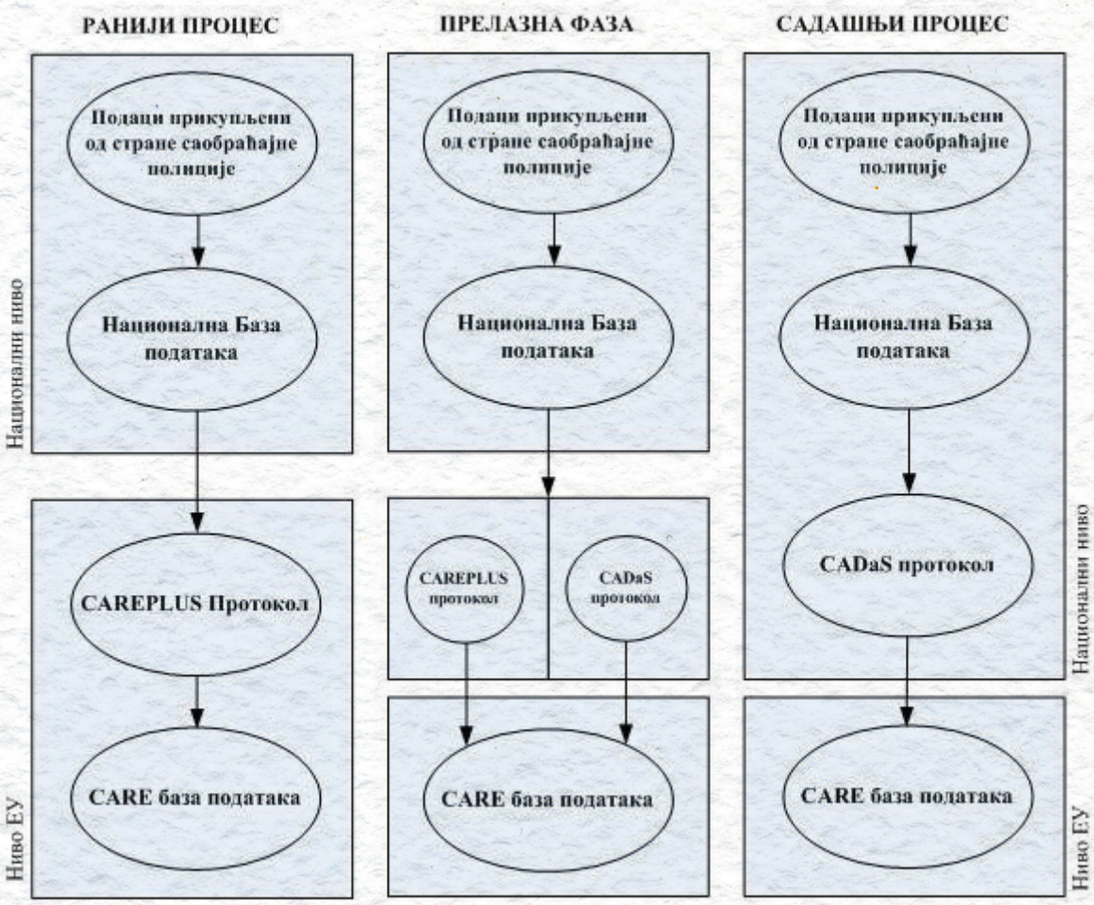
Утврђивање узрока саобраћајних незгода је сложен процес који подразумева детаљану анализу свих утицајних фактора и њихов допирнос настанку саобраћајне незгоде. У том циљу неопходно је дефинисати и разумети утицајне факторе, јер се само на основу схватања њихове природе може поуздано говорити о конкретним узроцима саобраћајних незгода. Овај есенцијални детаљ доприноси утврђивању кључних проблема у безбедности саобраћаја. Скупови података којима се долази до коначног узрока саобраћајних незгода прикупљају се у свим земљама које прате стање безбедности саобраћаја. Само утврђивање узрока саобраћајне незгоде у смислу: Ко је крив за настанак незгоде? питање је судске – извршне власти. Са друге стране, много озбиљније питање државе и грађана јесте: Ко је одговоран за стање безбедности саобраћаја? У највећем броју земаља које су успоставиле систем безбедности саобраћаја, врховни управљач у овој области је највиши орган власти – Влада. Институције или организације овлашћене од стране Владе дужне су да успостављају, одржавају и непрекидно унапређују систем безбедности саобраћаја. У поступку управљања један од обавезних послова јесте анализа стања безбедноти саобраћаја. Уколико се мало дубље уђе у суштину ове обавезе, појавиће се анализа утицајних фактора који су допринели настанку незгоде.

Квалитетна анализа утицајних фактора у безбедности саобраћаја је основ за избор мера и активности које ће допринети смањењу негативних последица саобраћајних незгода. Узроци и грешке учесника у саобраћајним незгодама се у Србији прикупљају и прате по моделу из 1996. године, који није компарабилан са моделом који захтева Европска комисија за земље чланице Европске уније (база података CARE – Community database on road accidents, односно CADAS – Common Accident Data Set). Законом о безбедности саобраћаја на путевима (члан 15. „Сл. гласник РС“ бр. 43/09, 53/10 и 101/11) дефинисано је да Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, предлаже систем јединствене основе евидентирања и праћења најзначајнијих обележја безбедности саобраћаја. С обзиром да је саобраћајна полиција задужена за послове вршења увиђаја саобраћајних незгода и прикупљање података са лица места саобраћајне незгоде, јасно да је сарадња Управе саобраћајне полиције и Агенције за безбедност саобраћаја важна на овом пољу.

МОДЕЛ ПРАЋЕЊА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА У СКЛАДУ СА CADAS-ОМ

Основни сет података о саобраћајним незгодама, односно CADAS, представља скуп стандардизованих елементата, који треба да садржи база података саобраћајних незгода и који је обавезан за земље чланице Европске уније. CADAS је проистекао из искуства са радом у јединственој бази података о саобраћајним незгодама земаља чланица Европске уније тзв. CARE. CADAS протокол је део CARE базе података који обезбеђује могућност поређења детаљних података о саобраћајним незгодама између земаља Европске уније и може бити имплементиран као основна база података на националном нивоу, која би омогућила поређење података са осталим земљама чланицама. Важно је напоменути да CADAS структура не обухвата саобраћајне незгоде са материјалном штетом.

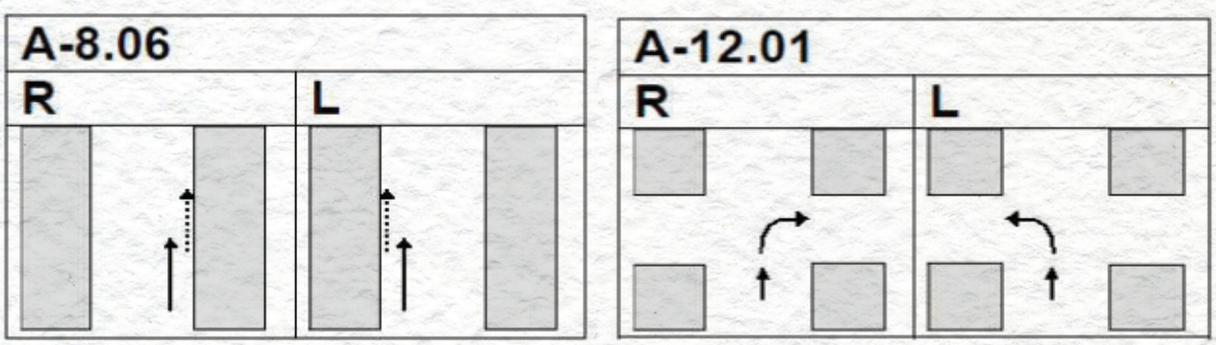
На дијаграму 1. приказан је процес трансформације унапређења база података о саобраћајним незгодама у земљама Европске уније . Из дијаграма се може закључити да су земље чланице Европске уније схватиле важност успостављања националне базе података у коју се практично „сливају“ подаци прикупљени од стране саобраћајне полиције. Ово питање у Републици Србији тек добија на важности. Важност, потреба и обавеза је преозната а тиче се чињенице да поред саобраћајне полиције која прикупља податке на лицу места саобраћајне незгоде, увид у скупове података о саобраћајним незгодама у складу са Законом о заштити података о личности („Сл. гласник РС“ бр. 97/2008, 104/2009 – др. закон, 68/2012 – одлука УС и 107/2012) морају имати и друге институције и организације укључене у систем безбедности саобраћаја у Србији. Циљ Европске уније је успостављање јединствене базе података свих земаља чланица. Да би се ово постигло потребно је успостављање јединствене – националне базе података земаља чланица, где би се поред података о саобраћајним незгодама прикупљали и други подаци. У ове податке спадају подаци о путевима, возилима, возачима, понашању возача, демографске карактеристике, социо-економски показатељи, релативни показатељи безбедности саобраћаја који се добијају конбинацијом претходно наведених података, статистичке анализе и извештаји и сл.



Дијаграм 1. Процес трансформације унапређења базе података о саобраћајним незгодама у земљама Европске уније и увођење CADAS протокола

CADAS садржи четири скупа (слога) података који се односе на:
(1) Саобраћајну незгоду – Accident (A);
(2) Пут – Road (R);
(3) Слог возила, односно слог категорије учесника у саобраћају – Traffic unit type (U) и
(4) Слог лица – Person (P).

Каркатеристика CADAS-а јесте велики број врста (типова) саобраћајних незгода које се на основу упутника могу дефинисати од стране увиђајних екипа и које олакшавају процес дефинисања узрока саобраћајне незгоде. Једна саобраћајна незгода може имати више променљивих које се односе на врсту или тип саобраћајне незгоде. Понуђен је детаљан избор опција за незгоде са пешацима, незгоде са паркираним возилима, незгоде са једним возилом и са најмање два возила. Свака опција има графички приказ саобраћајне незгоде који описује позиције возила или пешака у тренутку првог контакта (слике 1 и 2).



Слике 1 и 2 Примери графичких приказа који описују позиције возила и пешака који се креће коловозом (1) и два возила у судару "налет од позади при скретању предњег возила" (2) CADAS протокол

Важан детаљ који помаже у расветљавању саобраћајне незгоде односи се на маневар возила непосредно пре првог контакта. Податак о маневру возила се налази у скупу који се одоси на податке о возилима, односно у слогу возила или категорије учесника у саобраћају. Основни разлог увођења податка о маневру возила је сагледавање извођења одређене радње возача непосредно пре првог контакта. Листа маневара возила представља податак који се уноси одмах након догађања саобраћајне незгоде, од стране увиђајне екипе и приликом попуњавања одговарајућег обрасца. Маневар возила се као податак тренутно не води у постојећој бази података саобраћајних незгода МУП-а, очекивања су да ће успостављањем нове базе података од значаја за безбедност саобраћаја овај податак бити обавезан.

У циљу поузданог одређивања узрока саобраћајне незгоде у скупу података који се налази у слогу лица, понуђени су детаљни подаци о: алкотесту, дрога тесту, датуму добијања возачке дозволе и возачког искуства, валидности возачке дозволе, коришћењу заштитне опреме, прецизно дефинисаној позицији седења учесника незгоде, ометености возача или пешака коришћењем неког електронског уређаја и мобилног телефона, психофизичкој ометености возача због болести, умора, па чак и ометености због сунчеве светлости или фарова усусретног возила. Такође, важан податак који помаже у одређивању узрока саобраћајне незгоде односи се на врсту путовања учесника у незгоди. Овде се мисли на:

- путовање од куће до школе,
- путовање од куће до посла,
- путовање на одмор,
- путовање у куповину,
- путовање у ноћни провод,
- путовање на спортске активности, шетњу и сл.

У скупу података који садржи Инфромације о путу, поред података о локацији саобраћајне незгоде (x и y координате), CADAS протокол садржи детаљне податке о: категорији пута, ограничењу брзине које важи на деоници, типу раскрснице, петљи, контроли саобраћаја на раскрсници, податке о времснким условима и стању коловоза, другим препрекама, броју саобраћајних трака, постојању зауставне траке, ознакама на коловозу, тунелу, мосту, зони радова, податке о евентуалној кривини, постојању подужног нагиба пута већег или једнаког од 6%. Сви ови подаци могу у мањој или већој мери да буду утицајни фактор у процесу настанка саобраћајне незгоде, па чак и конкретни узроци настанка саобраћајне незгоде.

МОДЕЛ ПРАЋЕЊА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА У ВЕЛИКОЈ БРИТАНИЈИ

Велика Британија спада у ред најнапреднијих земаља на пољу управљања безбедношћу саобраћаја. У прилог овој чињеници иде податак да се Велика Британија налази у тзв. групо SUNflowers земаља са највећим напретком у области безбедности саобраћаја. Ова група је проглашена од стране Европске комисије и поред Велике Британије у њу спадају Шведска и Холандија. У овим земљама годинама уназад забележен је најмањи број погинулих у односу на број становника, број регистрованих возила и број пређених возилокилометара. Анализа најбоље праксе земаља које су највише напредовале у области безбедности саобраћаја представља важан детаљ, посебно имајући у виду потребу прилагођавања постојеће праксе у Србији земљама Европске уније.

У наставку је представљен модел прикупљања података о утицајним факторима саобраћајних незгода у Великој Британији. Модел се примењује у Британском министарству унутрашњих послова и Британској администрацији за статистику. Модел је у потпуности у складу са CADAS (Common Accident Data Set) захтевима Европске комисије и нуди савремен, стручно и научно прихваћен начин праћења и евидентирања утицајних фактора у процесу настанка саобраћајне незгоде.

Британски модел се састоји из девет група утицајних фактора који имају утицај на настанак саобраћајне незгоде (Табела 1). Подаци су кодирани у циљу прилагођења атрибутној бази података и прикупљају се од стране Британског министарства унутрашњих послова (саобраћајне полиције), а након тога прослеђују Британској администрацији за статистику и анализу. Групе утицајних фактора које се анализирају су:

- I група – Утицај пута и путне околине на настанак саобраћајне незгоде;
- II група – Утицај дефекта возила (кварови) на настанак саобраћајне незгоде;
- III група – Предузимање непромишљених радњи у саобраћају од стране возача;
- IV група – Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача;
- V група – Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности;
- VI група – Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања;
- VII група – Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја;
- VIII група – Пропусти пешака;
- IX група – Специјални случајеви и остали пропусти учесника у саобраћају који се не могу придружити претходно наведеним групама.

	I група Утицај пута и путне околине	**101**	**102**	**103**	**104**	**105**
		Лош или неадекватно одржаван коловоз	Пут прекривен уљем, блатом и сл.	Клизав коловоз због временских прилика	Неодговарајућа или недовољно уочљива саобраћајна сигнализација	Неисправни светлосни саобраћајни знакови
	II група Утицај неисправности возила	**201**	**202**	**203**	**204**	**205**
		Неодговарајући, неисправни или лоше надувани пнеуматици	Неисправност светала или показивача правца	Неисправност уређаја за заустављање	Неисправност уређаја за управљање	Непостојање или неисправност унутрашњег или спољашњег огледала „ретровизора“
Кодови који се односе на све возаче (укључујући возаче бицикла и јахаче)	**III група Предузимање непромишљених радњи од стране возача**	**301**	**302**	**303**	**304**	**305**
		Незаустављање на стално или привремено црвено светло (радови на путу и сл.)	Незаустављање на знак стоп или укрштање са путем са првенством пролаза	Прелазак преко дупле неиспрекидане разделне линије на коловозу	Незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза	Непрописан правац кретања или окретање возила
	IV група Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача	**401**	**402**	**403**	**404**	**405**
		Незаустављање возача на раскрсници испред обележене зауставне линије	Маневар возилом у раскрсници након успешног заустављања пред раскрсницом	Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом	Погрешно или неуспело давање сигнала другом учеснику у саобраћају пре извођења радње возилом	Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације
	V група Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности	**501**	**502**	**503**	**504**	**505**
		Возач под утицајем алкохола	Возач под утицајем дроге или недозвољених лекова	Умор возача	Проблем са видом возача због неношења одговарајућих наочара (сочива)	Болест, инвалидитет, ментални или физички
	VI група Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања	**601**	**602**	**603**	**604**	**605**
		Агресивна вожња (насилничка вожња)	Немарна, безобзирна и ужурбана вожња	Нервозна, панична и непредвидива вожња	Успорена вожња за постојеће саобраћајне услове	Неискуство возача које је допринело незгоди
	VII група Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја	**701**	**702**	**703**	**704**	**705**
		Утицај заустављеног или паркираног возила	Утицај вегетације (дрвеће, жива ограда или неки други облик вегетације)	Утицај пружања пута на видљивост возача (превој, кривина и сл.)	Утицај грађевинских објеката, реклама, саобраћајне сигнализације и сл. на прегледност возача	Утицај фарова усусретног возила, (заслепљеност возача) на видљивост возача
	VIII група Пропусти пешака	**801**	**802**	**803**	**804**	**805**
		Ступање на коловоз између паркираних или заустављених возила	Неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини	Погрешна процена брзине и путање кретања возила од стране пешака	Прелазак пешачког прелаза на црвено светло семафора за пешаке	Извођење опасних радњи пешака на коловозу (играње деце, утрчавање испред возила и сл.)
	IX група Специјални случајеви	**901**	**902**	**903**	**904**	
		Вожња украденог возила која је допринела понашању возача и настанку саобраћајне незгоде	Саобраћајна незгода настала у току извршења кривичног дела (осим крађе возила), као и у полицијској потери	Саобраћајне незгоде у којима учествују возила хитних служби у току акције	Неправилно или немарно затворена (затварање) врата на возилу која су допринела незгоди (укључује и возила јавног превоза)	

Табела 1. Британски модел за прикупљање података о утицајним факторима у процесу настанка саобраћајне незгоде

106	**107**	**108**	**109**	
Утицај примењених мера за смиривање саобраћаја	Утицај привремене саобраћајне сигнализације (преусмеравање саобраћаја, измена режима привременом саоб. сигн.)	Утицај пружања пута (превој, усек, засек и сл.)	Животиња или објекат на коловозу	
206				
Преоптерећеност или погрешан смештај терета у возилу или прикључном возилу				
306	**307**	**308**	**309**	**310**
Прекорачење дозвољене брзине кретања	Неприлагођена брзина условима	Небезбедна даљина слеђења возила	Кретање возила тротоаром или банкином	Укључивање бициклисте на пут са тротоара
406	**407**	**408**	**409**	**410**
Неодговарајућа процена путање или брзине кретања другог учесника у саобраћају	Неодговарајуће (преблизу) обилажење пешака, бициклисте или јахача	Предузимање наглог (форсираног) кочења возилом	Нагла (изненадна) промена смера кретања возила	Губитак контроле над возилом
506	**507**	**508**	**509**	**510**
Некоришћење светала ноћу или у условима смањене видљивости	Ношење тамне одеће од стране возача бицикла	Коришћење мобилног телефона од стране возача	Догађаји или радње путника у возилу које ометају возача	Постојање појава или догађаја изван возила који су утицали возача
606	**607**			
Неискуство вожње у левој (десној) саобраћајној траци	Недовољно познавање модела возила			
706	**707**	**708**	**709**	**710**
Утицај сунчеве светлости (заслепљеност возача) на видљивост возача	Утицај кише, суснежице, снега или магле на видљивост возача	Утицај разних облика запљускивања од стране других возила (утицај „спреја“) на видљивост возача	Утицај прљавог или изгребаног ветробранског стакла (може и због неочишћеног леда и сл.) на видљивост возача	Утицај слепе тачке на возилу (због дизајна возила) на видљивост возача
806	**807**	**808**	**809**	**810**
Пешак под утицајем алкохола и понашање на начин који је допринео саобраћајној незгоди	Утицај дрога или лекова на понашање пешака које је допринело саобраћајној незгоди	Немарно, безобзирно, ужурбано или непромишљено понашање пешака које је допринело саобраћајној незгоди	Утицај тамне одеће пешака на настанак саобраћајне незгоде	Утицај болести или инвалидитета пешака (физичке или менталне) на настанак саобраћајне незгоде
				***999**
				Остали фактори који се не могу придружити претходно наведеним кодовима, а имају утицај на настанак саобраћајне незгоде

БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПРЕ СВЕГА

Интервју са професором др Миланом Вујанићем

Заљубљеник у технику, у младости је одабрао саобраћај као област којом ће се бавити, као нешто довољно егзотично и интересантно, као област пуну изазова у којој ће увек моћи да истражује и решава проблеме. Професор доктор Милан Вујанић са Саобраћајног факултета Универзитета у Београду последњих деценија представља једну од најзначајнијих личности у области безбедности саобраћаја код нас.

1. Који проблем у саобраћају сматрате највећим и најтеже решивим?

Свако од нас, чим изађе из своје куће уђе у саобраћај, па можемо рећи да је саобраћај једна од ретких делатности у којој скоро сви учествују и у којој постоји равноправност које нема у другим областима. У њему су председник државе и обичан грађанин равноправни. На пешачком прелазу дете од 10 година има предност у односу на председника државе у аутомобилу. Људи свесни те равноправности у саобраћају, на жалост, често желе то право да остваре неодговарајућим понашањем. Зато постоје Закони. У саобраћају постоји још један, у овом тренутку нерешив проблем. Онај који ће у будућности бити могуће решити техничким средствима. Наиме, човек по својој природи, грађи, особинама и могућностима није предвиђен да се вози у саобраћају. Човек је такав да му је потребно 0,2 секунде да нешто види, схвати шта је видео и реагује, а у саобраћају је у систему у којем му је једна секунда потребна за реаговање. У саобраћају, он вози 200 километара на сат, али његови органи, вида, слуха, способност доношења одлука, нису прилагођени тој брзини! Због тога је потребно да се направе техничка средства која ће функције које човек због својих физичких и психолошких специфичности не може да испуни, извести уместо њега. То је у овом тренутку тешко решиво.

2. Постоје ли елементи које садрже поједини европски закони о безбедности саобраћаја, за које сматрате да их није могуће успоставити у Србији?

Сви елементи који постоје у европским законима су примењиви и код нас, али их ми не користимо. Рецимо, ми немамо трајну забрану управљања возилом и забрану полагања возачког испита. Да то поредимо с неким другим областима деловања човека. Ако направите зграду па се она сруши, а имали сте диплому грађевинског факултета, вама ће доживотно забранити да пројектујете, и томе се нико неће ни чудити. Погледајмо шта се дешава у саобраћају. Ако возите 200 на сат тамо где је дозвољено до 120, и некога усмртите, како ћете ми објаснити да не могу да вам узмем тај ауто, дам папир и кажем: Ви немате више право да управљате возилом. Код нас забрана полагања, уз трајну забрану управљања, и одузимање возила нису примењиви. На моје питање зашто, речено ми је да је аутомобил приватна својина. У Америци и Канади је другачије. Да ли Америка можда цени мање приватну својину него ми? Напротив, цени је више. Кад направите прекршај по ко зна који пут, и то не било какав, када возите иако вам је изречена мера забране, како да вас спречим у томе? Одузимањем возила. Поставља се питање: шта ако возите туђи ауто? Ако са туђим пиштољем изађете на улицу, полиција ће вам одузети пиштољ и неће га вратити власнику него ће га задржати, јер сте га користили на начин на који није дозвољено. Даље, речено ми је да код нас не смеју да се виде крваве сцене на екранима, јер изазивају незгодна осећања. А ја мислим да је то мање лоше него да имамо погинуле. Значи, готово да нема ничег што не можемо, али има много оног што не желимо да применимо.

3. Залагали сте за радикална решења и одредбе у ранијим верзијама закона о безбедности саобраћаја. Да ли сте задржали или променили такве ставове?

Залажем се за радикална решења онда када нема довољно времена да се нормалним приступом нађе решење, и када је изузетно важно. Знате, Шведска има 3,2 погинулих лица у саобраћају на 100 хиљада становника, а Србија више од 10. У поређењу с њима, ми смо три пута мање безбедни. Да ли грађанин Србије прихвата да му живот буде три пута угроженији. Вероватноћа да ће да погине он или његово дете три пута је већа него у Шведској? Швођани, за 5 година уложе око 250 милиона евра да и даље побољшава безбедност саобраћаја. Србија не улаже толико. Имајући то у виду, онда је радикалност решења у Србији прихватљива, и има своја 2 облика – превентиву и репресиву. Ја сам поборник тога да се инвестира у превентиву, јер је нашем народу било доста репресиве последњих деценија. Тако смо у Београду 2006. године инвестирали у безбедност деце у саобраћају. Те године, ни једно дете у Београду ван возила није погинуло. Достигли смо да смо практично били бољи од просека европских земаља те године. Данас, у складу са Законом казне за прекршаје начињене

у присуству деце су знатно, чак и дупло веће. То је важно, јер деца која обично уче имитирањем одраслих, виде неправилно понашање и усвајају га.

4. У Србији се веома често могу чути различити ставови у погледу узрока настанка саобраћајних незгода. Како Ви у том контексту тумачите алкохол или неприлагођену брзину кретања која је у званичним статистикама МУП-а најчешћи узрок настанка незгода у Србији?

Званичне статистике имају један, да кажем, језички проблем јер су неке праве ствари назвали кривим именима. Прво, званична статистика се не бави узроцима. Узроци могу да се добију из судских или прекршајних предмета где је завршено доказивање шта је било узрок. Оно што се на лицу места узима као узрок, у ствари није узрок. То је околност. Много је оних возача који нису ухваћени у вожњи као алкохолисана лица и нису направили незгоду. Уколико се догоди незгода а изазвала ју је алкохолисана особа, онда је то отежавајућа околност. Постоји пет узрока саобраћајних незгода. Први узрок је изненадно настала опасна ситуација. Примера ради, возач коме истрчи неко дете иза контејнера и он га удари, без обзира да ли јесте или није алкохолисан, не може да га избегне. И тада није узрок то што је он возио споро или брзо, што јесте или није пио. већ то што му је неко створио опасност на месту које он у тренутку није могао да предвиди. Ако се то деси испред школе, код саобраћајног знака за школу, он не може да каже да је изненађен. Ми то као друштво нећемо толерисати јер је објективно био упозорен. Други узрок је погрешна процена. На пример, ја само процењујем да могу да прођем том брзином, а не могу. Значи, није разлог брзина, јер ја не возим брзином која ме је преварила, него ме је преварила моја процена да ја то могу да урадим на тај начин. Трећи узрок је грешка у комуникацији. На пример, возач свирне или блицне пешаку, пешак то разуме као да га возач пропушта, а возач је у ствари хтео да му каже да стане. И онда имате баш буквално погрешно изведен маневар. Или, тачно сте све прорачунали како ћете ући на паркинг место. Одједном вам склизне нога и уместо кочнице притиснете гас или вам волан испадне из руке, и ви неког ударите. Односно, све знате само сте погрешно извели одређену радњу. Ви знате и како се скреће у раскрсници, и како се пролази кроз кривину, и како се паркира, и како се обилази друго возило, само мало погрешите. То је грешка у извођењу маневра. Пети узрок је виша сила. Рецимо да возач коме буде јако лоше у тренутку вожње не стигне да се заустави пре тога, онда то називамо вишом силом, то не може да предвиди. То је околност која је неотклоњива и непредвидива. Ако вам пукне гума у тренутку кад хоћете да скренете, а баш тај точак носи цело ваше скретање, ви ћете отићи због више силе у смеру у ком нисте желели, и биће незгода. То су узроци. При томе може бити присутна већа брзина, алкохол, непажња, шта год, али ово су околности. Званичну статистику не треба мењати, само треба променити назив. Не треба рећи да је узрок брзина, него да је околност што је брзина била већа. Имате колико хоћете људи који возе брзо. У саобраћајној незгоди то је околност под којом се она догодила. Није добра, треба је избегавати, али није узрок.

5. Како објашњавате чињеницу да се у најнапреднијим земљама када је безбедност саобраћаја у питању (Холандија, Велика Британија и Шведска) у њиховим базама података појављују: непрописна брзина, неприлагођена брзина и утицај алкохола?

У наведеним земљама раде баш тако, као што сте рекли. Не прихватам њихов став за који знам да није добар. У Шведској су велики противници алкохола. Ако возим са 2 промила алкохола у крви и прођем на зелено светло, а неко прође кроз црвено и удари мене, да ли то значи да сам ја крив? У Шведској би била крива оба возача, а онај под дејством алкохола сматран једним од разлога настанка незгоде.

6. Ви сте члан актуелне радне групе за измене и допуне Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Шта сматрате приоритетом, односно шта је оно што се обавезно мора изменити у постојећем Закону?

Лично, не бих дозволио да неко ко има мало дете купи ауто у којем нема дечијег ауто-седишта. Неко ће рећи да то поскупљује ауто. Многи људи ће зарад материјалног ефекта пристати да уђу у ризик опасан по живот, чак и за своје најдраже. Зашто не пустимо људе да возе са ћелавим гумама? Зато што ће угрозити друге. Па овде неко угрожава дете. Ми морамо да се бринемо да сви буду заштићени и безбедни, и приоритетно је да се у Закону прошири одговорност. А они који учествују у раду на безбедности саобраћаја, мораће да подносе извештаје. Јер, основни концепт међународних форума за безбедност саобраћаја, који они истичу, је следећи: сва тела која раде на безбедности саобраћаја два пута годишње подносе извештај. Сматрам да у будућем Закону правила морају бити јасна. Мора се пооштрити однос према онима који се не понашају безбедно у саобраћају. Не ради се о висини казне. Раније смо предлагали да први семинари буду организовани за оне који сакупе 7 поена, па затим 11, па 14 поена. Онај ко те семинаре прође и настави да греши, њему треба одузети дозволу без права да је поново стекне, ако треба. Ми ћемо предложити, а видећемо да ли ће бити усвојено, не само трајно одузимање возачке дозволе, већ са забраном права на поновно полагање возачког испита.

7. Шта кажете студентима? Шта је суштина безбедног учествовања у саобраћају?

Најважније у животу је да не управљате туђим животом. Ево примера: Ви хоћете да извршите самоубиство аутомобилом па ћете да направите саобраћајну незгоду, али тиме ћете и друге оштетити. Или, нећете да вежете појас. Али, ви не одлучујете хоћете ли страдати или нећете. Нисте питали супругу да ли пристаје да подиже децу без вас. Нисте питали децу пристају ли да расту без оца. Нисте питали родитеље: Да ли ћете бити тужни

ако ја погинем јер волим да се коцкам? Ви сте узели право да одлучујете и о животима других. Али, то је ваша породица. У крајњем случају, није поштено али шта да радимо. Али, ко вам је дао право да одлучујете о мом животу и мојој породици? Сударили смо се, ви сте погинули а ја идем у затвор. Сад моја супруга нема мене поред себе да гаји децу, моја деца немају тату, добио сам отказ на послу, и тако даље. И зато ми уводимо правила да нико ником не смета. Ја покушавам студентима да објасним да немају право да угрожавају нечији живот тиме што ће они погрешити па погинути. Није морално утицати на животе других људи зато што ми нисмо испунили нашу обавезу и испоштовали правила.

8. Сведоци смо масовне обуке кандидата за возаче прошле године, према до сада важећим прописима. Процена је да та обука није била довољно квалитетна. Како спречити страдање ових неискусних и недовољно обучених возача, тим пре што су то претежно млади људи?

Проблем и није толики колико се прича о њему. У последње 2 деценије млади возачи обучавани су на исти начин. Хоћете да ми кажете да сад производимо опасне возаче, а они пре 5 или 10 година нису били опасни? Па исто су били опасни као и ови сад. Нормално је за очекивати да буде нешто повећан број незгода јер млади возачи су ризични возачи. Ја очекујем од Агенције, од државе, од министарстава, од нас који се бавимо безбедношћу саобраћаја, повећани напор јер сад знамо да нас то чека. Морамо покушати да им

помогнемо, да спречимо да постану жртве и да другоме направе проблем.

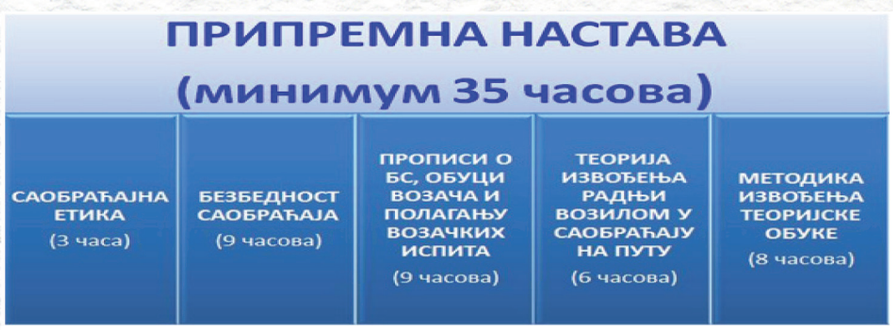
9. Чиме бисте у саобраћају били задовољни и у којем тренутку ћемо чути од Вас: Ово је сад у реду?

Бићу задовољан кад се Србија врати на онај тренд који смо имали, а то је да сваке године бар 10 посто мање људи изгуби живот.

ЛИЦЕНЦИРАЊЕ ПРЕДАВАЧА ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ

Оспособљавање кандидата за возаче веома је сложен процес у који је укључен већи број субјеката, а предавачи теоријске обуке су свакако први субјект у ланцу оспособљавања. Улога предавача теоријске обуке је пре свега да пруже кандидатима за возаче неопходна теоријска знања о саобраћајним прописима и правилима за безбедно управљање возилом у саобраћају на путу.

Да би предавачи теоријске обуке могли да врше оспособљавање кандидата за возаче, неопходно је да имају лиценцу за предавача теоријске обуке. Један од услова за стицање лиценце је положен стручни испит за предавача, а који подразумева и похађање припремне наставе у трајању од 35 наставних часова. Припремна настава за предавача обухвата пет области: саобраћајну етику, безбедност саобраћаја, прописе о безбедности саобраћаја, обуци возача и полагању возачких испита, теорију извођења радњи возилом у саобраћају на путу и методику извођења теоријске обуке.



Осим положеног стручног испита за предавача, Закон о безбедности саобраћаја предвиђа и да предавач мора имати:

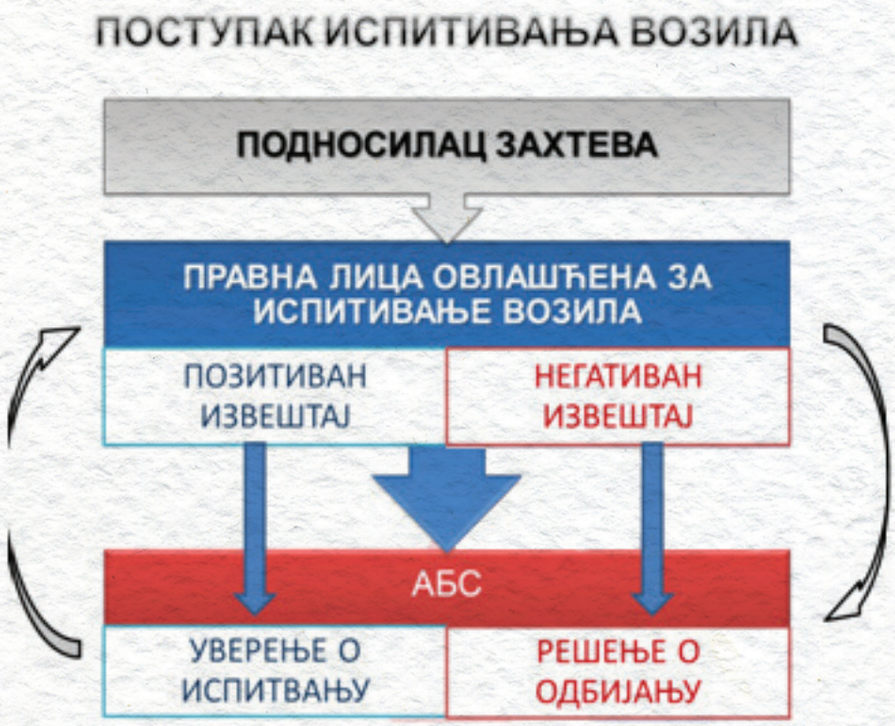
• најмање вишу стручну спрему саобраћајне струке - смер друмски саобраћај или високу стручну спрему друге струке и најмање пет година радног искуства у области безбедности саобраћаја и
• најмање три године возачку дозволу за возила В категорије.

У првој половини 2013. године, Агенција за безбедност саобраћаја организује припремне наставе за полагање стручног испита за предаваче теоријске обуке у Београду (од 22.04.2013. до 26.04.2013. године), Новом Саду (од 13.05.2013. до 17.05.2013. године), Ужицу (од 27.05.2013. до 31.05.2013. године) и Нишу (од 17.06.2013. до 21.06.2013. године).

Лиценца за предавача теоријске обуке има рок важења од пет година. Као услов за обнављање лиценце, предавач је обавезан да у периоду од пет година, похађа најмање пет обавезних семинара унапређења знања, одбрани најмање један семинарски рад и положи испит провере знања.

ИСПИТИВАЊЕ ВОЗИЛА

Агенција за безбедност саобраћаја почела је са применом Правилника о испитивању возила 12. марта 2013. године. Почетак примене овог акта подразумева реализацију великог броја активности предвиђеним одредбама из правилника.



Агенција за безбедност саобраћаја почела је са применом Правилника о испитивању возила 12. марта 2013. године. Почетак примене овог акта подразумева реализацију великог броја активности предвиђеним одредбама из правилника.Агенција је до сада овластила шест правних лица за обављање испитивања и мерења, као и за издавање Потврде о исправности уређаја и опреме за погон возила на течни нафтни гас.

Процедура започиње тиме што подносилац подноси захтев за испитивање возила са неопходном пратећом документацијом Агенцији преко овлашћеног правног лица. Након обављене процедуре, овлашћено правно лице може да изда позитиван или негативан извештај о испитивању. Уколико је извештај позитиван, подносилац се упућује на извршење техничког преглед након чега му Агенција издаје Уверење о испитивању. Ако се догоди да је извештај негативан, Агенција доноси Решење о одбијању захтева.

У вези са применом Правилника о испитивању возила, 13. марта одржан је састанак представника Агенције са представницима овлашћених правних лица. На састанку је између осталог договорен заједнички став у вези са испитивањем возила на течни нафтни и компримовани природни гас, контролом, тзв. самоградњом, као и вршењем било каквих преправки на возилу, под условом да је произвођач сагласан са њима. Истакнуто је да сви уређаји и опрема који се уграђују морају да буду хомологовани са циљем да се што ефикасније обезбеди функционисање новог система испитивања возила у Републици Србији.

До сада овлашћена правна лица су:

Машински факултет Универзитета у Београду

Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду

Машински факултет Универзитета у Нишу

Факултет инжењерских наука Универзитета у Крагујевцу

Ауто мото савез Центар за моторна возила д.о.о.

Институт за нуклеарне науке “Винча”

СИСТЕМ ДИГИТАЛНИХ ТАХОГРАФА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

На основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, Агенција за безбедност саобраћаја надлежна је за послове издавања меморијских картица. У питању су 4 врсте картица: за возача, превозника, радионице и надзорни орган. У току 2012. године издато је више од 8.500 меморијских картица.

Доношењем Правилника о радионицама за тахографе и Правилника о програму и начину полагања испита за техничара у радионици за тахографе Агенција је у 2012. години почела са спровођењем испита за техничаре у радионици за тахографе и са издавањем лиценци, као и утврђивањем испуњености услова радионице за тахографе тј. издавање дозвола радионицама за рад.

У Бриселу су током марта 2013. године одржана два састанка у организацији Конфедерација организација за примену прописа у друмском транспорту (Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement - CORTE) којима је присуствовала, и представница Агенције за безбедност саобраћаја. Састанак Радне групе за контролне органе (Enforcement Working Group) одржан је 20. марта, док је следећег дана одржана радна група за меморијске картице за дигиталне тахографе (Cardworking Group). Том приликом, испред Агенције, Весна Даниловић је поднела извештај о пројекту имплементације система дигиталних тахографа у Републици Србији.

ИНТЕНЗИВИРАН РАД СА ВОЗАЧИМА ТРАКТОРА

Агенција за безбедност саобраћаја почетком 2013. године наставила је са организовањем трибина у оквиру кампање „Трактор на путу, безбедан и уочљив!“.

Агенција је одлучила да трибине намењене возачима трактора организује првенствено по општинама у Србији у којима је забележен већи јавни ризик за страдање те категорије учесника у саобраћају, а затим и у општинама у којима постоји интересовање за већу сарадњу са Агенцијом у области унапређења безбедности саобраћаја.

Одређеном броју трибина присуствовао је као излагач гост-предавач, проф. др Мићо Ољача, уважени професор са Пољопривредног факултета Универзитета у Београду.

Једна од првих одржаних трибина у 2013. години била је у општини Стара Пазова. У сарадњи за Одбором за пољопривреду, водопривреду и шумарство општине као и општинског руководства, окупљен је велики број пољопривредника. Трибина је потврдила сазнања да проблеми пољопривредника у Војводини у односу на остали део Србије нису исти, као и да се додирне тачке више тичу других области деловања у односу на саобраћај. У овој општини, иначе, приступни путеви су добро решени, машине за пољопривреду нешто су новије производње у односу на остали део земље, па је тако и број саобраћајних незгода са тракторима и страдање у њима нешто мање.

На трибини у Зајечару, на коју је позван велики број пољопривредних произвођача Зајечарског округа, у сарадњи са „Дунав ауто“ кућом из Зајечара, обезбеђено је присуство више од 200 пољопривредника, који су у делу трибине предвиђеном за дискусију, представницима Агенције изнели проблеме са којима се сусрећу. Анализе Агенције показују да Зајечарски округ, са општинама Зајечар, Књажевац, Сокобања и Бољевац, спада у регионе са највећим јавним и саобраћајним ризиком за страдање тракториста у саобраћају. Како је реч о делу Србије у којем се бележе и други проблеми, као што је велики број нерегистрованих и старих возила и недостатак одговарајуће инфраструктуре, већина питања односила се управо на те области.

Агенција за безбедност саобраћаја до краја фебруара одржала је још четири трибине за возаче трактора у оквиру кампање „Трактор на путу, безбедан и уочљив!“, и то у Крушевцу, Крупњу, Врњачкој Бањи и Бачкој Паланци. Трибинама су присуствовали и пољопривредници околних општина.

У Крупњу је трибина организована у сарадњи са бициклистичко-еколошким друштвом „Екобајк“ из Крупња. И поред снежне вејавице забележена је велика посета трибини која је организована у Дому културе у Крупњу. У дискусији су истакнути велики проблеми с којима се тамошњи пољопривредници сусрећу, у погледу старих машина и путева лошег квалитета.

У Крушевцу, трибину за возаче трактора Агенција је организовала у сарадњи са Саветом за безбедност саобраћаја града Крушевца. У „Инкубатор бизнис центру“ трибини су, поред пољопривредника, присуствовали и представници институција и организација заинтересованих за безбедност саобраћаја, као и чланови Савета за безбедност саобраћаја Крушевца.

Уз помоћ Одбора за пољопривреду и село општине Врњачка Бања, Агенција је организовала трибину у великој сали зграде општине. У завршном делу, пољопривредници су изнели низ свакодневних проблема који нису у директној вези са саобраћајем, али свакако утичу на начин на који учествују у њему.

У Бачкој Паланци трибина је одржана у великој сали општинског здања. Ова трибина ће остати упамћена као једна од дужих, с обзиром на велики број питања која су присутни постављали. За житеље те и околних општина примаран проблем је немогућност регистровања пољопривредних возила за која не поседују ваљану документацију. На оваква и слична питања, присутнима су одговоре давали представници саобраћајне полиције Бачке Паланке. Кључни утисак са ове трибине јесте велико интересовање пољопривредника да унапреде своју безбедност у саобраћају и наставе сарадњу са Агенцијом за безбедност саобраћаја.

Последња у низу трибина у овом периоду, у оквиру кампање „Трактор на путу, безбедан и уочљив!“, одржана је у Свилајнцу почетком априла. Трибина је одржана у сали зграде општине. Агенција је уз помоћ представника општинске управе Свилајнца одржала изузетно посећену трибину која је завршена постављањем питања представницима Агенције. Утисак је да су возачи трактора са територије општине Свилајнац брзо прихватили одредбе Закона о безбедности саобраћаја на путевима, тако да је већина њих благовремено опремила своја возила ротационим светлима и одговарајућим кабинама.

У свакој од наведених општина, трибине у оквиру кампање „Трактор на путу, безбедан и уочљив!“ подразумевале су излагања представника Агенције. У презентацијама присутне смо упознавали са начином, обавезама и областима рада Агенције, стањем безбедности саобраћаја у њиховом Округу, одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима који се директно тичу прописаних начина на које трактори могу и треба да учествују у саобраћају, начинима на које .могу решити проблеме са којима се сусрећу у саобраћају и слично.

Сваку од трибина Агенција је завршавала тако што је поклањала по пет ротационих хомологованих светала возачима трактора, са циљем да се власници трактора подстакну да набаве и уграде жуто ротационо светло на свој трактор, и тиме допринесу већој безбедности у саобраћају, како својој тако и других корисника пута.

На основу дискусија и реализованих анкета констатовано је да одговарајуће кабине поседује око половине трактора, а да је највећи проблем то што су то возила чија се техничка исправност не проверава, да је реч о возилима старости углавном од од 20 до 30 година, али и старијим од 30 година, те да је нових трактора (старости до 5 година) веома мало. Оцена је да су возачи трактора свесни колико је њихово понашање и поштовање Закона важно, пре свега за њихову безбедност у саобраћају, али с друге стране многи нису спремни да мењају своје навике.

Агенција за безбедност саобраћаја кампању „Трактор на путу, безбедан и уочљив!“ наставља у складу са својим планом и обавезама ове циљне групе, односно календаром пољопривредних радова и слободним временом пољопиредника.

САРАДЊА СА ИНСТИТУЦИЈАМА – ПРОТОКОЛИ О САРАДЊИ

YUTA

Сваке године у јеку летње туристичке сезоне, бележи се већи интензитет саобраћаја, као и већи број саобраћајних незгода и последица.

У жељи да безбедност саобраћаја у том периоду буде већа, Агенција за безбедност саобраћаја успоставила је сарадњу са још једном значајном организацијом у Републици Србији. Првих радних дана Нове 2013. године потписан је Протокол о сарадњи са Националном асоцијацијом туристичких организација – ЈУТА.

Представници Агенције и организације ЈУТА договорили су заједничке активности на повећању безбедности учесника у саобраћају, првенствено оних грађана Србије који на путовања одлазе сопственим возилима али и користећи аутобуски превоз, у оквиру аранжмана које нуде туристичке агенције.

Заједничким радом, посебно током сезоне годишњих одмора, скретаће се пажња на поједине факторе који доприносе безбеднијем путовању, као што су благовремена припрема и провера исправности возила, чешће паузе током путовања, поштовање ограничења брзине и осталих одредби Закона о безбедности саобраћаја на путевима, обавештавања о условима путовања ка одређеним дестинацијама и др.

Агенција за безбедност саобраћаја и Национална асоцијација туристичких организација својим активностима трудиће се да обухвате што већи број учесника у саобраћају који користе услуге туристичких агенција-чланица српске асоцијације.

АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије и Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске потписале су 25. марта 2013. године у Палати Србије Протокол о међусобној сарадњи.

Циљ потписивања Протокола о међусобној сарадњи две Агенције је размена искустава и знања у области безбедности саобраћаја, заједнички рад на едукацији и унапређењу знања и стручности запослених у овим институцијама, организовање заједничких семинара, округлих столова, симпозијума, покретање и реализација заједничких пројеката и истраживања, заједнички рад на превентивно-промотивним акцијама, пружање стручне помоћи приликом пријема у међународне организације и други видови сарадње.

Протокол о сарадњи потписали су директори двеју Агенција мр Стојадин Јовановић и Милија Радовић.

ТРЕЋИ РОЂЕНДАН АГЕНЦИЈЕ

Агенција за безбедност саобраћаја 20. децембра 2012. год. прославила је три године од оснивања.

Подсећамо да је Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Уредбом Владе Републике Србије, основана 16. децембра 2009. године. Када су се стекли сви потребни, Законом о безбедности саобраћаја на путевима, предвиђени услови, Агенција је кренула са радом 1. септембра 2010. године. Из тих разлога, Агенција крајем сваке године организује свечаност на којој заједно са пријатељима, сарадницима и новинарима, додељује признања, износи резултате свог рада и планове за наредни период, и на тај начин обележава дан оснивања.

Крајем 2012. године, Агенција за безбедност саобраћаја прославила је трећи рођендан на свечаности коју је уприличила у централним салонима у Палати Србије, здању у којем се налазе просторије и седиште Агенције.

Протоколарном делу свечаности присуствовали су председник Владе Републике Србије и министар унутрашњих послова, господин Ивица Дачић, и министар саобраћаја, господин Милутин Мркоњић.

У обраћању присутним званицама, председник Владе Србије, господин Дачић, између осталог је рекао: „Један спасени живот је највећи резултат рада сваког од нас. За 20 година један осредњи град је нестао са лица Србије и у име свих људи који су изгубили животе наша обавеза је да превентвом осигурамо да саобраћајних незгода буде што мање.”

Премијер Ивица Дачић такође је упутио јавни позив грађанима да поштују Закон и да тиме допринесу већој безбедности саобраћаја на путевима.

Присутнима се обратио и директор Агенције за безбедност саобраћаја, господин Стојадин Јовановић, изразивши задовољство што је у протекле три године, у Агенцији формиран млад и стручан тим људи.

У свом обраћању Стојадин Јовановић је рекао да је „добро што је од почетка примене Закона о безбедности саобраћаја на путевима годину смањен број саобраћајних незгода и последица, а посебно што је смањен број погинулих лица“.

Јовановић је нагласио да то, наравно, није само заслуга рада Агенције за безбедност већ и других субјеката, али да је свакако поносан на то, као и на чињеницу да је Агенција успешно и благовремено извршавала све своје задатке током 2012. године, и поред бројних проблема у овој области.

Протоколарни део свечаности завршен је уручивањем плакета Агенције појединцима који су својим радом и понашењем допринели већој безбедности саобраћаја у 2012. години. Плакете су уручене госпођи Грозди Ловрић, господину Срђану Столићу и постхумно господину Војину Калинићу.

Госпођи Грозди Ловрић из Панчева плакета је додељена за исказану пожртвованост и храброст у спасавању људских живота у саобраћају. Наиме, госпођа Ловрић је, 4. јула 2012. године, током преподнева, на аутобуској линији Панчево – Београд радила као кондуктерка, када је возач аутобуса током вожње доживео мождани удар. Приметила је да се њеном колеги нешто дешава. У жељи да не унесе панику међу путнике, полако је устала са свог места, дошла до возача, и повукла ручну кочницу. Тек тада су путници схватили да се нешто догађа. Помогли су храброј кондуктерки, регулисали саобраћај око аутобуса и позвали хитну помоћ. Госпођа Ловрић тако је спасила и живот свом колеги али и путницима у аутобусу.

Господину Срђану Столићу такође је уручена плакета за исказану пожртвованост и храброст у спасавању људских живота у саобраћају. Подсећамо на храбри чин господина Столића о којем се недељама говорило. Срђан Столић био је један од путника у туристичком аутобусу који се враћао са летовања из Турске, 15. септембра 2012. године. Када је аутобус пун путника пролазио Сићевачком клисуром, 20 километара од Ниша, на месту где је амбис дубок више од 50 метара, на њега се одронила стена величине кошаркашке лопте.

Стена је свом јачином пробила шофершајбну и тешко повредила возача аутобуса, Сенада Зећировића. У том тренутку, Срђан Столић који је седео иза возача је храбро, прибрано и брзо реаговао, преузео волан аутобуса који се кретао ка провалији, сео на место возача и успео да закочи и заустави аутобус. Тиме је спречио пад аутобуса у амбис и страдање великог броја путника.

Трећа плакета додељена је постхумно раднику Агенције за безбедност саобраћаја, господину Војину Калинићу. Колега Калинић је предано извршавао своје обавезе, доприносећи повећању безбедности саобраћаја, али на жалост, болест је била јача. Плакету за допринос унапређењу безбедности саобраћаја Војина Калинића примила је супруга нашег прерано преминулог колеге, госпођа Сенка Калинић.

После уручивања плакета и обраћања премијера Србије, Ивице Дачића и директора Агенције, Стојадина Јовановића, приказан је деветоминутни филм о надлежностима, активностима и раду Агенције, посебно током 2012. године.

Време до краја свечаности било је намењено неформалном дружењу и комуникацији присутних. Свечаности у Палати Србије, присуствовали су и други високи функционери, јавне личности, бројни представници институција и организација са којима Агенција сарађује – представници Војске Србије, министарстава, професори појединих факултета, представници Ауто-мото савеза Србије, Црвеног крста Србије, локалних заједница и предузећа, као и појединци који учествују у реализацији активности, кампања и пројеката Агенције намењених повећању безбедности саобраћаја на нашим путевима.

ЗАНИМЉИВОСТИ

У саобраћају често долази и до крајње необичних ситуација. Попут оних када се на путу појаве – животиње. Ево неколико занимљивих ситуација које су забавиле светску јавност последњих година.

Крајем 2009. године, на аутопуту који повезује Лондон са једним од највећих аеродрома "Станстед", дошло је до саобраћајне незгоде. Наизглед обична саобраћајана ситуација прерасла је у атракцију.

Наиме, аутопут који је врло прометан био је сатима блокиран, јер је крдо свиња изашло из камиона који је учествовао у саобраћајној незгоди! Саобраћајни полицајци покушавали су да их зауставе, али како? Од стотинак свиња, колико се налазило у камиону, двадесетак је шетало аутопутем, силазило на насип поред пута, не мареći за упозорења људи. И када су их коначно прикупили у импровизовани тор, аутопут је и наредних неколико сати био затворен за саобраћај, јер се није знало има ли још и колико свиња које шетају поред аутопута, а које су могле угрозити безбедност возача.

У мају 2012. године, аутопут на северу Грчке био је два сата потпуно затворен за саобраћај због најезде жаба!

Затварању аутопута за саобраћај је претходило слетање три аутомобила са пута, када су њихови возачи покушавали да заобиђу жабе. У слетањима, срећом, није било настрадалих.

Не зна се откуд толики број жаба на аутопуту, али се претпоставља да су кренуле „на пут" од језера у близини до извора хране. Тим поводом, шеф саобраћајне полиције у Солуну, Јоргос Таноглу

изјавио је да су "милиони" жаба прекрили пут недалеко од града Лангадаса, и да је аутопут у том делу изгледао као "тепих жаба".

У септембру 2011. године, у граду Дарлингтону на североистоку Енглеске пуж голаћ је направио прави хаос у саобраћају.

Наиме, пуж се успузао уз семафор на којем је проузроковао кратак спој. Тог тренутка семафор се угасио, па је саобраћај на једној од прометнијих раскрсница, потпуно заустављен. Позвани су инжењери да утврде где је квар. Били су врло изненађени када су у контролној кутији на семафору угледали пужа, који је је на жалост страдао када се попео на прекидач, а тиме направио кратак спој, па и прекид саобраћаја.

У новембру 2012. године, један кит није зауставио, али свакако јесте успорио саобраћај у Кејптауну у Јужној Африци. У време саобраћајног шпица, градске власти су одлучиле да превезу кита, који је страдао када се насукао на плажу Кеприкорн. И то на крајње неуобичајен начин, натовареног на велику приколицу и возећи га кроз пола града.

Возачи који су били прилично изненађени овим необичним призором, трудили су се да што боље сниме овај примерак највеће животиње на планети, па је тако саобраћај у пола града у време највећих гужви, био додатно успорен. Али, једном се виђа кит, посебно у саобраћају!

Булевар Михајла Пупина 2
11000 Београд
тел: 011-214-5089
факс: 011-214-5407
www.abc.gov.rs
e-mail: abs@abs.gov.rs

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја