

БИЛТЕН



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја



МОТОЦИКЛИСТИ

ЛОКАЛНА ТЕЛА
ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

ТРАКТОР - БЕЗБЕДАН И УОЧЉИВ!

година: 2

број: 5

април 2012.

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
Стефана Миладиновић, политиколог
мр Драгослав Кукић, дипл. инжењер
Ћорђе Врањеш, дипл. инжењер саобраћаја

Дизајн:
Сектор за планирање, развој и квалитет

Штампа:
TIMIX d.o.o.

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. 2 - Нови
Београд (Булевар Михајла Пупина 2): Агенција за безбедност
саобраћаја, 2011 - (Београд: Timix). - 30 cm
тримесечно
ISSN 2217 - 5229 = Билтен (Агенција за безбедност саобраћаја)
COBISS.SR - ID 182542092

САДРЖАЈ:

СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У
РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ У 2011. ГОДИНИ
страна 3

СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У
ПРВА ТРИ МЕСЕЦА 2012. ГОД
страна 7

ТЕМА БРОЈА: МОТОЦИКЛИСТИ
страна 9

МЕЂУНАРОДНА САРАДЊА
страна 12

ЛОКАЛНА ТЕЛА ЗА БЕЗБЕДНОСТ
САОБРАЋАЈА
страна 13

ТЕМА БРОЈА: ВОЗАЧИ ТРАКТОРА
страна 17

КАКО ПРОЋИ КРОЗ "СЛАВИЈУ"?
страна 20

СЕКТОР ЗА ВОЗАЧЕ
страна 24

ПРОТОКОЛ О САРАДЊИ АБС И
НОВОСАДСКОГ САЈМА
страна 26

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY
2011-2020

Поштовани,

Пред Вама је пети број Билтена Агенције и његов први број у 2012. години, коју смо у нашем плановима предвидели као кључну, преломну у омасовљавању активности у безбедности саобраћаја.



У првим месецима 2012. године, званични подаци о обележјима безбедности саобраћаја говоре у прилог онога што су сви субјекти у систему безбедности саобраћаја у протеклом периоду чинили како би се наставио тренд смањења страдања на српским путевима. Ти подаци указују да је број погинулих у саобраћајним незгодама у прва три месеца ове године готово за трећину смањен у односу на исти период прошле године, као и да је број повређених лица у истом периоду значајно умањен, за преко 15 процената. Један од разлога за овакво стање сигурно су и лоши временски услови у првим месецима 2012. године (снег и ниске температуре), али свакако не би требало занемарити и предани рад свих институција система, међу којима је и Агенција за безбедност саобраћаја.


Како овај напредак не би остао само тренутни бљесак, у овој години смо планирали готово непрекидне превентивне, информативне и едукативне активности. Ове активности биће усмерене ка свим учесницима у саобраћају у циљу промене негативних и учвршћивању позитивних ставова према безбедности саобраћаја и њиховог усклађивања са нормама безбедног понашања. Намера је да овај приступ, у дужем периоду, допринесе стварању услова у којима бисмо из године у годину имали тренд опадања негативних обележја саобраћаја, пре свега броја и последица саобраћајних незгода.

Један од најважнијих послова који су Агенцији поверени новим Законом је припрема и доношење бројних подзаконских аката, пре свега правилника који прецизније дефинишу област обуке возача, како аматера, тако и професионалаца. У претходном периоду, усвојено је девет правилника које је припремила Агенција и који ближе уређују питања у вези са радом предавача, испитивача и инструктора у ауто школама, као и услове које морају да испуне правна и физичка лица у раду са дигиталним тахографима.

Суштинску подршку свим напорима које улажу Агенција и сви остали чиниоци у систему безбедности саобраћаја дала је Влада Републике Србије оснивањем Тела за координацију безбедности саобраћаја на путевима, састављеног од седам министара чији су ресори блиско повезани са саобраћајем. У току јануара и фебруара формиране су и Стручне радне групе, радна тела која су задужена за разматрање, развијање и припрему извештаја и препорука, као и заједничко планирање и спровођење мера и активности у безбедности саобраћаја, у чијем су саставу и представници Агенције за безбедност саобраћаја. На тај начин, заокружен је систем безбедности саобраћаја који ће, уз доношење Националне стратегије чија је израда у току, створити услове за системски приступ и управљање безбедношћу саобраћаја на нашим путевима.

За крај бих Вам поручио - информишите се, пратите наше активности и пре свега наше савете, како би предстојећи период лепог времена и годишњих одмора провели угодно и безбедно са својим породицама и пријатељима.

Директор


Стојадин Јовановић



YOURS је међународна организација младих за безбедност саобраћаја

НИКАДА НЕМОЈ ДА ПИЈЕШ И ВОЗИШ!

Конзумирање алкохола пре вожње повећава ризик од незгоде као и вероватноћу да дође до погибије или озбиљних повреда. Контролом и надзором може се смањити број погинулих и до 20%. **Буди део решења!**



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

YOURS | YOUTH
FOR
ROAD
SAFETY



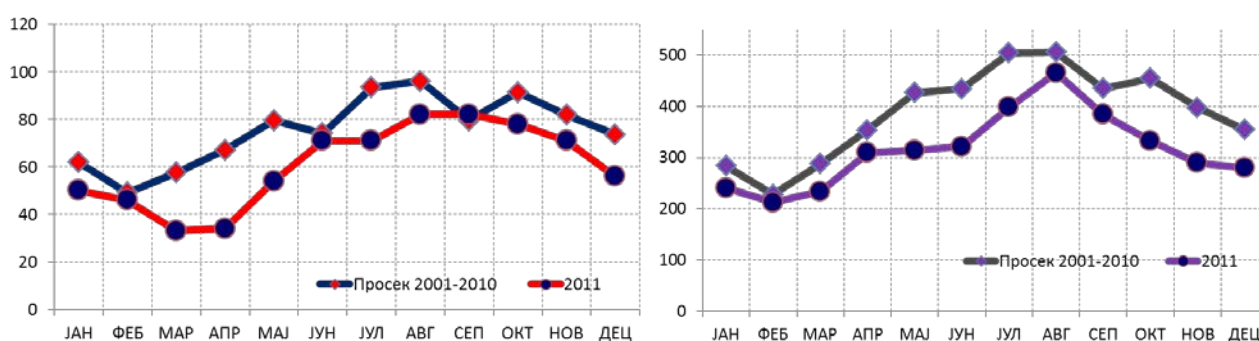
СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ У 2011.ГОДИНИ

У Србији је у 2011. години у саобраћајним незгодама погинуло 728 лица, док је 19.312 лица повређено. Од укупног броја повређених лица 3.777 лица је задобило тешке телесне повреде, док је 15.535 лица задобило лаке телесне повреде. Смањење броја тешко повређених лица у 2011. години износи 3%, док је повећање броја лако повређених у односу на 2010. годину незнатно и износи 0,7%. У односу на 2010. годину код погинулих лица забележено је повећање од 10,3%, за разлику од броја повређених лица где је забележено незнатно смањење у односу на 2010. годину.

Година	Укупно СН	СН НАС	СН МШ	СН ПОГ	СН ПОВ	ПОГ	ТПП	ЛТП
2002	52177	11586	40591	769	10817	854	4314	10446
2003	55660	12415	43245	769	11646	868	4551	11403
2004	62356	13374	48982	864	12510	960	4864	12709
2005	62036	12769	49206	765	12004	843	4401	12490
2006	63954	13923	50001	808	13115	910	4778	13633
2007	70789	16594	54195	861	15733	968	5318	16891
2008	67786	16672	51057	820	15852	905	5197	17100
2009	64877	15814	49070	734	15080	810	4638	16873
2010	47757	14179	33578	593	13586	660	3893	15433
2011	42438	14119	28319	659	13460	728	3777	15535

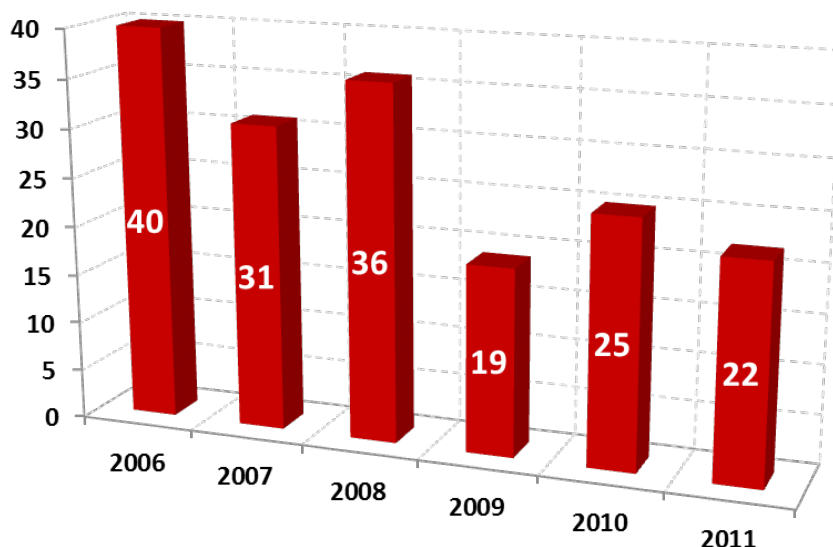
Табела 1. Основни показатељи безбедности саобраћаја у Србији у последњих 10 година

Када говоримо о категоријама учесника у саобраћају изразито повећање броја погинулих лица забележено је код возача моторних возила и то повећање износи 16,6%. Посебно издвајамо повећање броја погинулих возача трактора које износи 15,6%.



У 2011. години забележено је смањење броја најтежих последица када су у питању деца. Изражено у процентима, смањење броја погинуле деце износи 12%. За разлику од овог показатеља повећан је број погинулих пешака за 7,4%. Пешаци су до новембра 2011. године били категорија учесника у саобраћају која је имала највећи пораст броја погинулих лица у односу на остале категорије учесника у саобраћају.

Смањење страдања пешака забележено је у јулу и августу, да би до краја 2011. године проценат повећања броја погинулих пешака у односу на 2010. годину са 40,3%, пао на 7,4%. Број погинулих путника у 2011. години повећан је за 4,1%, док је број погинулих бициклиста смањен за 11,3%.

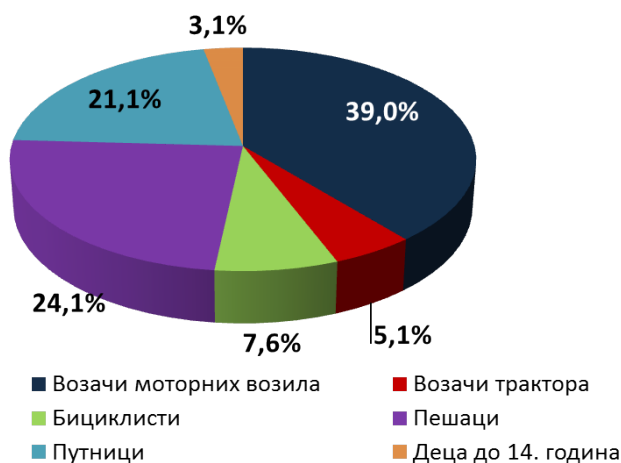


Графикон 3. Број погинуле деце до 14 година, у периоду од 2006. до 2011. год.

Најчешћи узроци саобраћајних незгода

Најчешћи узроци саобраћајних незгода у 2011. години су: непрописна и неприлагођена брзина кретања возила, извођење непрописних радњи возилом у саобраћају (попут непрописних скретања, окретања и кретања), неуступање првенства пролаза, психофизичко стање возача (пре свега вожња под дејством алкохола), непрописно претицање и непрописно кретање пешака коловозом.

Процентуално учешће ПОГИНУЛИХ лица по КАТЕГОРИЈАМА учесника



НАЈЧЕШЋИ УЗРОЦИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА - % учешће ПОГИНУЛИХ



Наведени УЗРОЦИ настанка саобраћајних незгода чине 85% укупног броја ПОГИНУЛИХ лица у саобраћајним незгодама у 2011. години

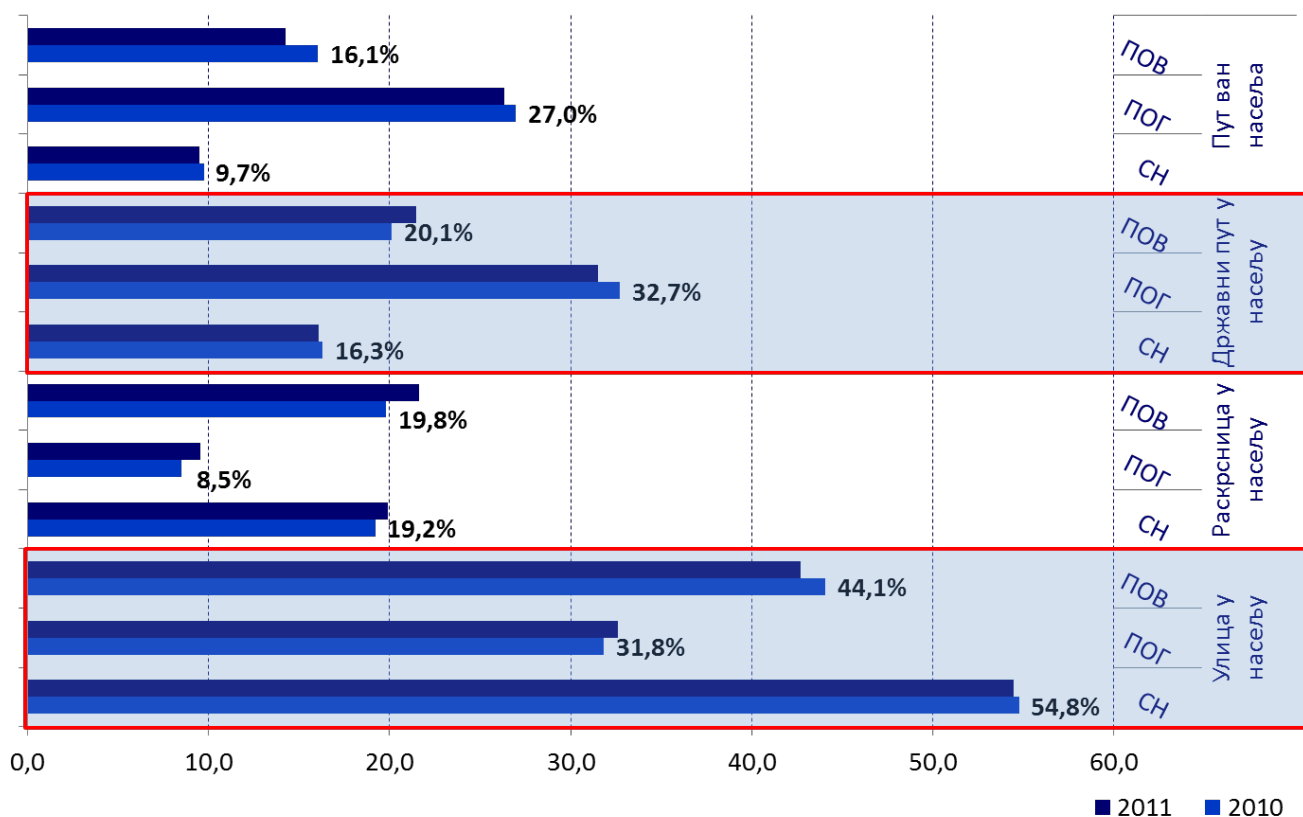
Графикон 4. Процентуално учешће погинулих лица по категоријама учесника и најчешћи узроци саобраћајних незгода у 2011. години

У 2011. години због непрописне и неприлагођене брзине кретања возила догодила се 14.491 незгода. У овим незгодама погинуло је 375 лица, док је 7.531 лице повређено. За разлику од 2010. године, број незгода због непрописне и неприлагођене брзине у 2011. години је смањен за 11,1%, док је број погинулих лица због овог узрока повећан за 4,5%. У 2011. години због извођења непрописних радњи возилом у саобраћају (попут непрописних скретања, окретања и кретања) догодило се 11.049 незгода. У овим незгодама погинуло је 65 лица док су повређена 2.852 лица. У односу на 2010. годину, број незгода због наведеног узрока је смањен за 16,1%, док је број погинулих лица смањен за 3,0%.

У току 2011. године догодило се 5.596 незгода због неуступања првенства пролаза, у којима је погинуло 65 лица, док је 3.459 лица повређено. У 2010. години се, због овог узрока, догодила 6.181 незгода у којима је погинуло 46 лица.

Неодговарајуће психофизичко стање возача, пре свега управљање возилом под дејством алкохола, у 2011. години био је четврти по реду најзначајнији узрок настанка саобраћајних незгода. Због неодговарајућег психофизичког стања возача, догодиле су се 2.774 незгоде у којима су погинула 53 лица, док је 1.865 лица повређено. У 2010. години, због неодговарајућег психофизичког стања возача, догодило се 2.838 незгода у којима је погинуло 39 лица, док је 1.796 лица повређено. У 2011. години за 35,9% је повећан број погинулих лица у саобраћајним незгодама код којих је основни узрок настанка неодговарајуће психофизичко стање возача.

Због непрописног претицања у 2011. години догодиле су се 1.124 саобраћајне незгоде у којима је погинуло 32 лица, док је 807 лица повређено. У 2010. години због непрописног претицања догодиле су се 1.252 саобраћајне незгоде у којима је погинуло 23 лица, док је 764 лица повређено. Повећање броја погинулих због непрописног претицања у 2011. години износи 39,1%.

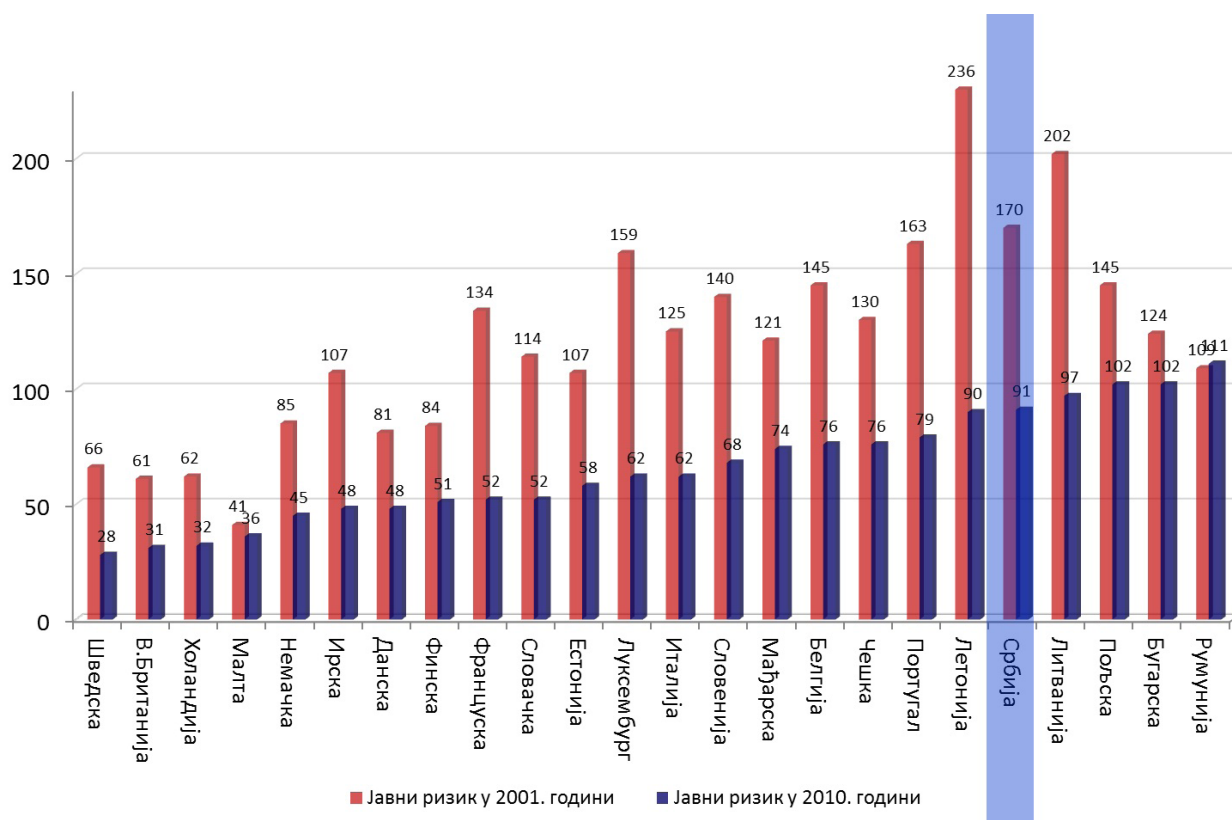


Графикон 5. Просторна расподела саобраћајних незгода

Иако је 2011. година карактеристична по повећању броја погинулих пешака, број незгода код којих је основни узрок настанка незгоде грешка пешака смањен је за 5,1%, док је број погинулих пешака у незгодама које су они изазвали 29, у односу на 27 погинулих пешака претходне године.

Више од 54% свих саобраћајних незгода у 2011. години догодило се на улицама у насељима општина. Највећи број погинулих лица карактеристичан је за проласке државних путева кроз насеље, где је смртно страдало 32,7% од укупног броја погинулих лица (Графикон 5.). Учешће саобраћајних незгода на раскрсницама путева и улица у насељу у укупном броју незгода износи 19,2%, док учешће погинулих лица у овим незгодама износи 8,5%. У односу на претходно наведено највеће страдање у саобраћајним незгодама у 2011. години забележено је у насељима општина Републике Србије.

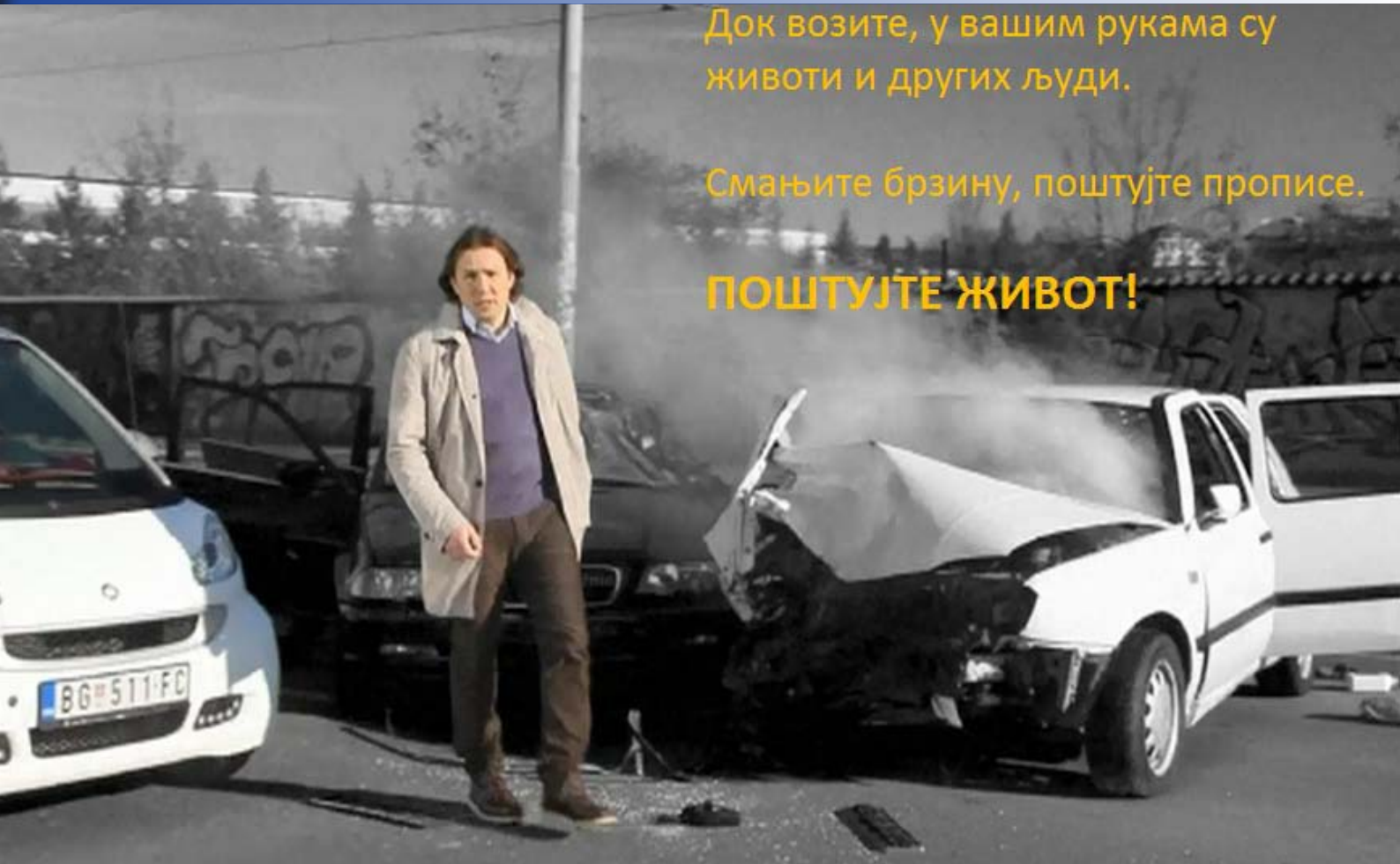
Јавни ризик страдања у Србији и земљама Европске уније



Графикон 6. Вредност јавног ризика у Републици Србији и појединим земљама ЕУ у 2001. и 2010. години

Веома је важно истаћи да се Србија у погледу безбедности друмског саобраћаја може равноправно поредити са најбољим земљама у свету, а то су земље Европске уније. Према подацима Светске здравствене организације, земље Европске уније спадају у најбезбедније земље у погледу броја и последица саобраћајних незгода. На графикону 6. приказане су вредности јавног ризика страдања у саобраћају, односно број погинулих лица у саобраћајним незгодама на 1.000.000 становника у 2001. и 2010. години и место Србије у односу на већину земаља Европске уније.

Србија је од 2001. до 2010. године смањила вредност јавног ризика са 170 на 91 погинуло лице на 1.000.000 становника, и тако начинила значајан помак. Поред чињенице да се Србија може поредити са земљама Европске уније, морамо нагласити да наша земља и даље много заостаје за земљама попут Шведске, Велике Британије, Немачке, Ирске или Данске, када је област безбедности саобраћаја у питању. Вредност јавног ризика у овим земљама у 2010. години је испод 50 погинулих лица на 1.000.000 становника.



Док возите, у вашим рукама су животи и других људи.

Смањите брзину, поштујте прописе.

ПОШТУЈТЕ ЖИВОТ!

СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ПРВА ТРИ МЕСЕЦА 2012. ГОДИНЕ

У прва три месеца 2012. године у саобраћајним незгодама погинуло је 94 лица, што је за 27,1% мање у односу на прво тромесечје 2011. године, када је погинуло 129 лица.

Пешаци су категорија учесника у саобраћају која је највише смртно страдала у прва три месеца 2012. године. Наиме, укупно је погинуо 31 пешак, 29 возача моторних возила и 25 путника.

У прва три месеца 2012. године погинуло је и пет возача бицикла, три детета до четрнаест година и један возач трактора. Од 29 возача моторних возила у прва три месеца погинула су и четири возача мотоцикла.

У периоду јануар – март 2012. године у саобраћајним незгодама повређено је 3.138 лица, што је за 15,3% мање у односу на 2011. годину када су у истом периоду повређена 3.704 лица.

Највећи број повређених лица припада категорији возача моторних возила (1.241), затим путника (1.018), пешака (513) и деце до четрнаест година (196).

ТЕМА БРОЈА:



МОТОЦИКЛИСТИ

Једно од често постављаних питања данас у вези са саобраћајем је “Да ли и зашто возити мотоцикл?”. Листа разлога за и против вожње мотора је прилично дугачка. Неки од главних адута који иду у корист вожње мотоцикла су:

- јефтинији су за вожњу (због мање потрошње горива, а самим тим имају мањи негативан утицај на животну средину),
- лакши су за одржавање (имају мање елемената који су лако доступни),
- једноставнији су за паркирање,
- флексибилни су у саобраћају.

Поред свега набројаног, постоји и једна додатна, за многе и пресудна вредност мотоцикла – забавно је и изгледа добро!

Са друге стране, поред бројних објективних, али и субјективних разлога за вожњу мотоцикала, постоје и они који оповргавају овај став. Неки од њих су:

- скупа специјализована опрема потребна за вожњу,
- мали простор за пртљаг и путнике,
- нису погодни за вожњу у зимским условима,
- нису најудобнији за даља путовања.

Свакако највећи разлог који не иде у прилог вожњи мотоцикла је – повећан ризик од страдања у саобраћају!

Подаци којима располажемо о страдању возача мотоцикала и мопеда у Републици Србији упућују на потребу за спровођењем обимне акције према овој популацији.

У последњих шест година (од 2006. до 2011. године), на путевима наше земље у саобраћајним незгодама у којима су учествовали возачи мотоцикала и мопеда, погинуло је 634 лица, а чак 21.082 њих било је теже или лакше повређено.

Када се анализирају подаци о страдању возача мотоцикала и мопеда (о чему слушамо и у свакодневним извештајима медија), оно што прво упада у очи је старосно доба настрадалих. У највећој мери то су млади, најчешће не старији од 30 година. Тај податак представља додатни социолошки ударац за друштво.

Поред тога, не треба занемарити ни економске трошкове целог друштва који настају губитком једног живота, јер је то радно способно становништво, које је тек на почетку свог радног века.

Овакво стање последица је великог броја фактора, пре свега нагло повећања броја регистрованих мотоцикала и мопеда у последњих неколико година и недовољно посвећена пажња проблемима који се због овакве ситуације јављају.

Иза kaciga и заштитне moto опреме налазе се обични људи: очеви, мајке, адвокати, радници, доктори, студенти...

Заšto motor?

- › Motor je jeftiniji i ekonomičniji od automobila.
- › Motor zauzima pet puta manje parking mesta i smanjuje gužvu u saobraćaju.
- › Motor manje oštećuje asfalt i manje zagađuje okolinu.
- › Vožnja motora pruža poseban doživljaj - kontakt sa prirodom i osećaj slobode.

Pored svih prednosti, motor ima i svoje slabosti.

- › Između haube automobila i tela motocikliste, nalazi se samo zaštitna odeća i kaciga.
- › Motorom se teže menja pravac.
- › Duži je zaustavni put.
- › Motor se lako prevrne.
- › Vremenski uslovi i kvalitet puta znatno utiču na sigurnost vožnje...

Najveći problem je to što se motor slabije vidi u saobraćaju.

Један pokret vašeg oka može spasiti nečiji život!

Pogledaj pažljivije - spasi život. Iza kacige se nalazi čovek.



www.spasibajkera.com

**IZA KACIGE
SE NALAZI
ČOVEK
GLEDAJ PAŽLJIVIJE
SPASI ŽIVOT**

KACIGU NA GLAVU > PAMET U GLAVU > GAS OSTAVITE ZA PISTU

У периоду од 2001. до 2011. године, број мотоцикала и мопеда у Републици Србији увећао се готово три пута. То увећање нужно је довело и до повећаног присуства ове категорије учесника у саобраћају на путевима и улицама. Паралелно са процесом убрзане „мотоциклизације“, са возачима осталих моторних возила није се радило довољно како би се они упознали са карактеристикама мотоцикала и мопеда у саобраћају, као и са најчешћим грешкама које доводе до конфликтних ситуација, а неретко и до саобраћајних незгода са тешким последицама.

Рањиве категорије корисника пута, у које спадају и мотоциклисти, циљне су групе на чијем повећању безбедности требају радити све државе света, према Глобалном плану Деценије акције за безбедност на путевима, коју је прогласио генерални секретар Уједињених нација Бан Ки Мун Резолуцијом од 10. маја 2010. године.

Следећи препоруке глобалних институција и анализирајући стање у нашој земљи, Агенција за безбедност саобраћаја у 2012. години покренуће обимне активности са циљем побољшања услова за возаче мотоцикала и мопеда, чији учинак би требало да буде значајно смањење њиховог страдања на путевима. У центру ових активности је повећавање информисаности свих учесника у саобраћају, како би се повећањем њиховог знања подигла свест о овом проблему. Циљ овог процеса је да у дужем периоду доведе и до промене понашања свих категорија учесника у саобраћају и до равноправног међусобног односа између ове и осталих категорија учесника у саобраћају.

Први корак на овом путу је покретање кампање „БУДИ СВЕТАН. ПАЗИ! ИЗБЕГНИ НАЈГОРЕ!“, која ће бити спроведена у току маја и јуна 2012. године. Ово је прва кампања посвећена овој групи возача моторних возила и један од њених кључних циљева је скретање пажње на величину постојећег проблема.



*87 JE BROJ LJUDI KOJI SU U SRBIJI TOKOM 2011 GODINE IZGUBILI ŽIVOT NA MOTORU ILI MOPEDU.

Поводом званичног почетка сезоне мотоциклиста, Агенција за безбедност саобраћаја организовала је конференцију за медије на којој су најављене планиране активности на пољу превентивних и едукативних акција усмерених на повећање безбедности мотоциклиста.



Кључни партнери Агенције у кампањи, којом желимо да допринесемо смањењу страдања на путевима биће Министарство инфраструктуре и енергетике, Управа саобраћајне полиције МУП-а Републике Србије, Црвени крст Србије, Удружење осигуравача Србије, Асоцијација мотоциклиста Србије, Мото асоцијација Србије, Фондација „Ханс Зајдел“ и савети за безбедност саобраћаја локалних самоуправа.



Поводом званичног отварања мото сезоне, 7. априла 2012. године, више од хиљаду мотоциклиста окупило се испред Дома Народне скупштине Републике Србије одакле су упутили апел свим учесницима у саобраћају да возе обзиривије.

Пре поласка на вожњу улицама главног града, прочитана су имена 87 погинулих возача мотоцикала и мопеда и њихових сапутника током 2011. године.

МЕЂУНАРОДНА САРАДЊА

РЕГИОНАЛНА КОНФЕРЕНЦИЈА О СТАЊУ

БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА PRI

Агенција за безбедност саобраћаја у марту 2012. године била је домаћин Међународне регионалне конференције о стању безбедности саобраћаја на путевима и састанка Регионалне групе за Централну Европу у оквиру Међународне организације за превенцију у друмском саобраћају – PRI (La Prevention Routiere Internationale).

Регионалну конференцију, организовану ради размене искустава и сагледавања безбедности саобраћаја на путевима, свечано је отворио министар за инфраструктуру и енергетику у Влади Републике Србије Милутин Мркоњић. Он је овим приликом изнео резултате рада Владе на унапређењу система безбедности саобраћаја.



Стручни скуп, на коме су поред домаћина учествовали и представници Словеније, Хрватске, Федерације Босне и Херцеговине, Републике Српске, Црне Горе, Македоније и Румуније, поздравили су и председник Међународне организације PRI Јуп Гус (Joop Goos) и помоћница министра за саобраћај и поморство Републике Црне Горе Мирел Радић Љубисављевић.

Директор Агенције за безбедност саобраћаја Стојадин Јовановић, који је и председавајући регионалне групе у оквиру PRI, најавио је да ће ове конференције постати редовни скупови, који ће се одржавати сваке године у различитој држави региона.

ТЕЛА ЗА КООРДИНАЦИЈУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЛОКАЛНИХ САМОУПРАВА

Ступањем на снагу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, јединице локалне самоуправе су добиле значајан део одговорности и обавеза у систему безбедности саобраћаја Републике Србије. Као важан елемент заштитног система безбедности саобраћаја, локалне самоуправе ће значајно допринети унапређењу безбедности саобраћаја путем јачања капацитета и интегритета појединаца и институција на локалном нивоу. Обавезе и одговорности локалних самоуправа дефинисане су у члановима 6, 8, 13, 14, 15, 17, 18 и 19 Закона.

Један од најважнијих детаља у вези са ступањем на снагу Закона односи се на формирање локалних тела за безбедност саобраћаја (савета, комисија, већа и сл.) у циљу унапређења безбедности саобраћаја на путевима на територији којом управљају јединице локалне самоуправе.

Законом је дефинисано да се средства за финансирање унапређења безбедности саобраћаја могу користити за:

1. рад Тела за координацију,
2. унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
3. превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја,
4. научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
5. техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

Средства се користе према програму који доноси Влада, надлежни извршни орган јединице територијалне аутономије, односно надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, на предлог тела за координацију. Дефинисано је да средства од новчаних казни из члана 17. став 2. тачка 2. Закона, у висини од 70% припадају буџету Републике, а у висини од 30% припадају буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен.



Од 30% средстава која припадају буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен, 50% средстава се користи за поправљање саобраћајне инфраструктуре јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен, а осталих 50% предвиђено је за унапређење безбедности саобраћаја.

Тело за безбедност саобраћаја има првенствено саветодавну улогу и формира се са циљем да саветује органе локалне самоуправе о значајним питањима за решавање проблема безбедности саобраћаја. Поред саветодавне улоге, тело има задатак да прати и правилно усмерава наменска средства за унапређење безбедности саобраћаја. У пракси се показало да се већи ефекат постиже уколико се на место председника тела постави представник локалне власти, која је истовремено и доносилац одлука у локалној самоуправи, како због политичке подршке пословима које обављају локални савети, тако и због ефикасније реализације планираних активности.

Поступак за успостављање и функционисање тела у локалној заједници састоји се из неколико кључних корака:

1. Иницијатива за формирање тела
2. Избор чланова тела
3. Доношење решења о формирању тела
4. Израда и доношење Правилника (пословника) о раду тела
5. Формирање радних група
6. Израда годишњег програма и плана рада
7. Спровођење активности из програма и плана
8. Подношење извештаја о спроведеним активностима и утрошеним средствима

Локални савет има обавезу да сачини програм коришћења новчаних средстава за текућу годину и достави градском (општинском) већу на усвајање. Расподела новчаних средстава не треба бити универзална за сваку годину већ напротив, она мора бити усмерена према стварним потребама саобраћајног система на подручју локалне самоуправе у циљу унапређења безбедности саобраћаја. За потребе тела могу се формирати стручне радне групе за обављање појединих послова, односно решавање специфичних проблема.



Стручне радне групе се формирају према потребама и захтевима саобраћајног система на подручју локалне самоуправе и постављеним циљевима за унапређење безбедности саобраћаја. Председник стручне радне групе може бити члан тела, док се за чланове радних група могу бирати стручна лица која нису чланови тела.

Стручне радне групе које се могу формирати на локалном нивоу су:

1. Група за унапређење саобраћајног образовања и васпитања,
2. Група за унапређење безбедности путева и улица,
3. Група за техничко регулисање саобраћаја,
4. Група за заштиту рањивих учесника у саобраћају,
5. Група за превентивно-промотивне активности и акције,
6. Група за развојно-истраживачки рад у безбедности саобраћаја,
7. Група за техничко опремање јединица саобраћајне полиције и др.

Према тренутним подацима Агенције за безбедност саобраћаја, од почетка примене Закона, преко 50% локалних самоуправа је формирало тела за координацију послова безбедности саобраћаја у својим општинама. Да би се ефекти примене Закона могли спровести на подручју целокупне територије Републике Србије, неопходно је да у наредном периоду и остале локалне самоуправе формирају оваква тела и предузму активности ка унапређењу безбедности саобраћаја на подручју општина којим управљају.

На основу члана 14. став 2. Закона надлежни извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на том подручју најмање два пута годишње. Да би се стручни, административни и други послови из надлежности тела успешно спроводили неопходно је да за извршење тих послова буде задужено посебно лице (секретар савета). Секретар савета може бити лице које је запослено у локалној самоуправи.

Законом је такође дефинисана сарадња Агенције за безбедност саобраћаја са регионалним и локалним телима за безбедност саобраћаја. Сарадња и координација између институција на националном и регионалном нивоу је веома важна ради трансфера знања, најбоље праксе и искустава у области унапређења безбедности саобраћаја. Сарадња између Агенције и тела у локалним самоуправама може се остварити на спровођењу превентивно-промотивних активности и кампања, одржавању заједничких акција и манифестација, спровођењу пројеката и сл.



Агенција за безбедност саобраћаја је у фебруару и марту 2012. године организовала стручно-информативне скупове у пет градова у Србији, на којима су учествовали представници преко 100 локалних савета и самоуправа. На овим скуповима представљене су могућности заједничких активности и предочена важност јачања сарадње Агенције и локалних тела за безбедност саобраћаја у циљу успостављања стабилног система безбедности саобраћаја у Републици Србији.

Представници локалних самоуправа имали су прилику да размене досадашња искуства у погледу функционисања локалних савета и реализације активности у циљу унапређења безбедности саобраћаја. Основни циљ ових скупова било је остваривање првог корака у будућој сарадњи Агенције и локалних савета и препознавање њихове улоге у систему безбедности саобраћаја.



ТЕМА БРОЈА:

**ВОЗАЧИ ТРАКТОРА
ЗАКОНСКЕ ОБАВЕЗЕ, ПОВЕЋАНО
СТРАДАЊЕ, АНАЛИЗА, САВЕТИ, АПЕЛИ...**

Пољопривреда је једна од основних делатности с којом се баве становници Републике Србије, а посебно на подручју Војводине и појединих области централне Србије, због повољних равничарских предела и великих површина намењених за обраду земљишта. За обављање пољопривредних радова најчешће се користе трактори, прикључна возила за тракторе, прикључне машине за тракторе и сл. Према подацима Републичког завода за статистику, до 2011. године, на подручју Републике Србије, укупно је било регистровано 138.675 трактора.

Ступањем на снагу Закона о безбедности саобраћаја на путевима уведено је неколико значајних новина које се односе на возаче трактора:

- Трактором и радном машином може управљати само возач који има возачку дозволу за возила F категорије.
- У саобраћају на путу, укључено жуто ротационо или трепћуће светло мора да има тракторноћу, у условима смањене видљивости и када има прикључке за извођење радова на наистуренијој тачки тих уређаја.
- Максимална дозвољена брзина кретања за тракторе је 40 km/h односно 30 km/h када се у прикључном возилу које вуче трактор превози најмање једно лице.
- Трактор сме да вуче само прикључно возило за трактор, а остала моторна возила не смеју да вуку прикључно возило за трактор.

- Терет у расутом стању, осим на прикључном возилу за трактор, мора да буде прекривен.

- На прикључном возилу које вуче трактор може се превозити највише пет лица.

- Лица која се превозе у товарном простору не смеју стајати или седети на страницама каросерије, на нестабилном терету или терету који прелази висину товарног сандука, односно лица која нису навршила 14 година живота смеју се превозити само у пратњи пунолетног лица.

- Возач трактора не сме управљати на начин који омогућава искакање из возила, отварање врата, нагињање ван возила, вожњу на спољним деловима возила или на тракторским приколицама.

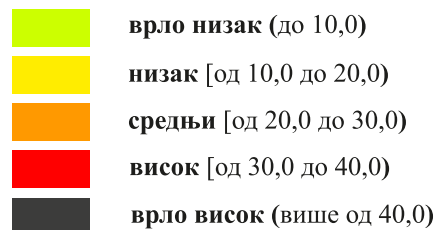
Након ступања на снагу измена и допуна Закона о безбедности саобраћаја на путевима, дефинисане су одредбе о регистрацији и редовном техничком прегледу трактора и прикључних возила за трактор.

Редовном годишњем техничком прегледу возило се подвргава пре издавања саобраћајне дозволе, односно издавања регистрационе налепнице, као и издавања посебне налепнице о редовном техничком прегледу трактора и прикључних возила за трактор.

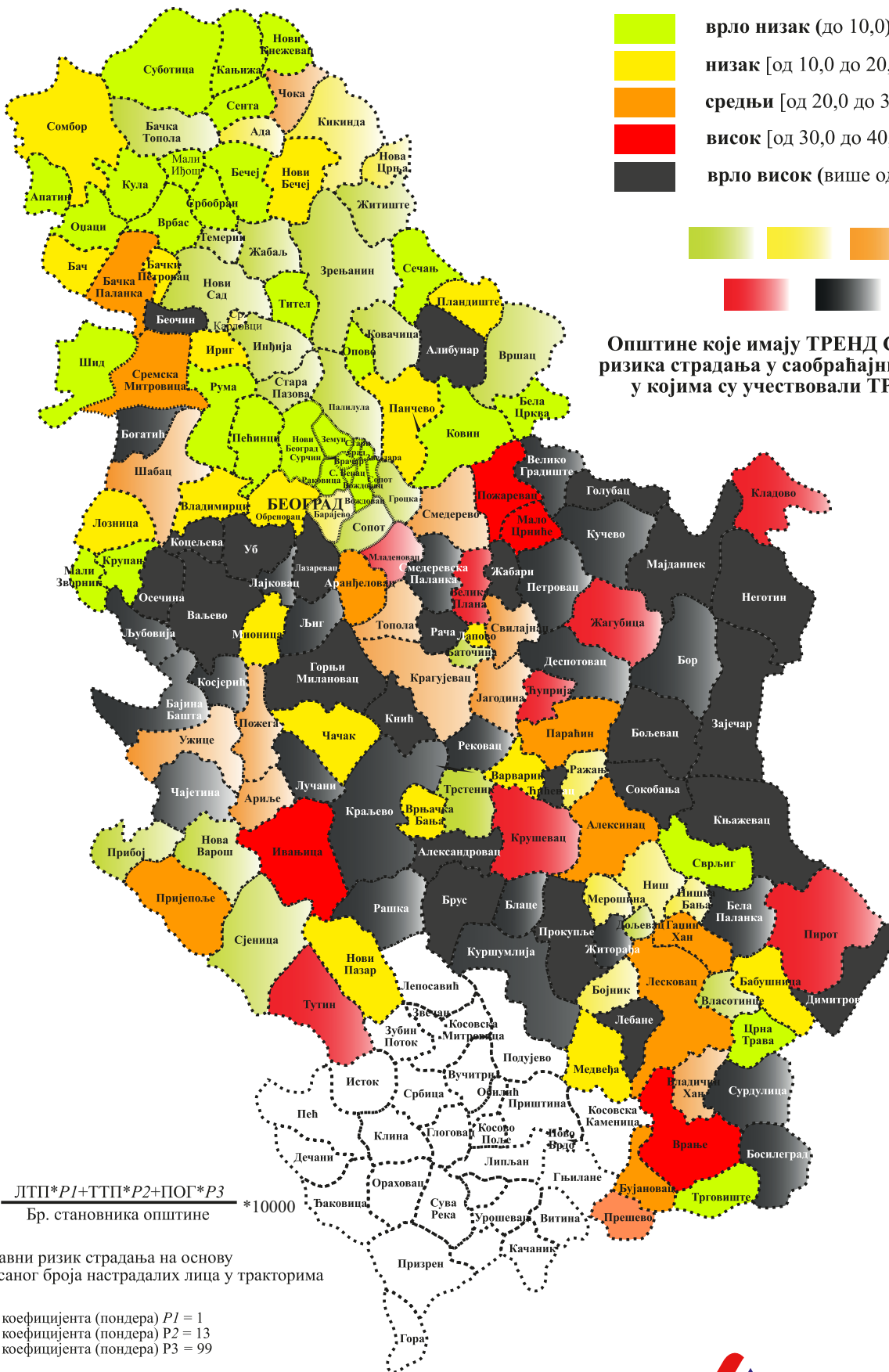


Незгоде са тракторима су веома честа појава у Републици Србији, како на путевима, када се третирају као саобраћајне, тако и ван њих, када се евидентирају као догађаји.

ЈАВНИ РИЗИК страдања у саобраћајним незгодама са ТРАКТОРИМА, Расподела ризика по општинама, Република Србија, 2008-2010.



Општине које имају ТРЕНД СМАЊЕЊА
ризика страдања у саобраћајним незгодама
у којима су учествовали ТРАКТОРИ



$$ЛПБН = \frac{ЛТП * P1 + ТТП * P2 + ПОГ * P3}{\text{Бр. становника општине}} * 10000$$

ЛПБН - Јавни ризик страдања на основу пондерисаног броја настрадалих лица у тракторима

Вредност коефицијента (пондера) P1 = 1
Вредност коефицијента (пондера) P2 = 13
Вредност коефицијента (пондера) P3 = 99

ЛТП - број лако повређених лица у тракторима
ТТП - број тешко повређених лица у тракторима
ПОГ - број погинулих лица у тракторима

P1 - коефицијент придружен лаким телесним повредама
P2 - коефицијент придружен тешким телесним повредама
P3 - коефицијент придружен смртним последицама



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

Технички преглед се може извршити до 30 дана пре подношења захтева за регистрацију односно након истека рока важења саобраћајне дозволе.

Регистрациона налепница се издаје у трајном важењу за тракторе и прикључна возила за тракторе, и они се морају поново регистровати само приликом промене власника, носиоца права коришћења, промене пребивалишта власника на територији другог регистарског подручја или других података који се уносе у саобраћајну дозволу.

Власници трактора и прикључних возила за тракторе, дужни су да након издавања регистрационе налепнице сваке године обаве редовни технички преглед, о чему се издаје налепница о техничком прегледу трактора и прикључних возила за трактор која служи као доказ да је технички преглед трактора извршен.

Све наведене законске одредбе биле су неопходне да би се отклонили велики недостаци и проблеми који су се јављали у пракси пре ступања на снагу новог Закона. Одребе новог Закона представљају одличну основу за унапређење безбедности саобраћаја за возаче трактора.

Велики број саобраћајних незгода догађа се управо због неисправних светлосних и светлосно сигналних уређаја на трактору. Учестала је пракса да возачи трактора, приликом враћања са пољопривредних радова, на путу до куће, управљају трактором и прикључним возилом који нису прописно осветљени. Такође, јако мали број возача трактора користи жуто ротационо или трепћуће светло на најистуренијој тачки свог возила. Велики број трактора нема кабину или сигурносни рам, што додатно може утицати на пасивну безбедност возача трактора у случају превртања, односно настанка саобраћајне незгоде.

Проблем који се јавља у време вршења пољопривредних радова, посебно у јесен када су учестале кише, је тај да возачи трактора наносе блато на коловоз главног пута са споредних земљаних путева. На овај начин се директно утиче на повећање ризика настанка саобраћајне незгоде за све учеснике у саобраћају, због лошег пријањања на коловозу.

Према званичним подацима, у периоду од 01. јануара 2006. до 31. децембра 2011. године, возачи трактора учествовали су у 3.136 саобраћајних незгода. У саобраћајним незгодама изазваним непрописним понашањем возача трактора на путу погинуло је 314 лица, док је у овим незгодама погинуло 256 возача трактора.

Посматрајући однос последица саобраћајних незгода са учешћем трактора у 2010. и 2011. години долази се до податка да је у укупном броју погинулих лица забележено повећање од 15,6% и повећање од 6,6% код повређених лица.

Агенција за безбедност саобраћаја је, идући у сусрет наведеним проблемима, започела са спровођењем превентивно-промотивних активности које ће имати за циљ повећање безбедности возача трактора у саобраћају. Све активности ће бити усмерене на повећање свести о значају безбедног учешћа возача трактора у саобраћају. Агенција ће посебно апеловати на возаче трактора да поштују све Законом дефинисане одредбе, а посебно оне које се односе на коришћење жутог ротационог или трепћућег светла, на исправност уређаја за давање светлосних знакова и техничку исправност трактора и прикључних возила за тракторе. Овај апел представљаће интервентну меру у намери да се што брже реагује на повећање страдања.

Главна активност Агенције на превенцији саобраћајних незгода са тракторима у току 2012. године, биће спровођење свеобухватне кампање под називом „ТРАКТОР НА ПУТУ – БЕЗБЕДАН И УОЧЉИВ!“. Циљ ове кампање биће давање подршке позитивном понашању и знању које испољавају возачи трактора, као и унапређење безбедности саобраћаја кроз информисање и промену негативних ставова возача трактора, али и возача осталих моторних возила.

Партнери Агенције у овој кампањи биће Управа саобраћајне полиције МУП-а Републике Србије, Министарство пољопривреде, трговине, шумарства и водопривреде, Удружење осигуравача Србије, савети за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и др. Очекује се да ће кампања допринети смањењу броја саобраћајних незгода са тракторима и броја погинулих и повређених у тим незгодама.

УОБИЧАЈЕНЕ ЗАБЛУДЕ О НЕКИМ МАЊЕ ВИШЕ ПОЗНАТИМ ПРАВИЛИМА САОБРАЋАЈА

или

како проћи кроз „Славију“ и пропустити пешака, а не бити
крив пред Богом и људима

Владимир Ребић

Некада мислимо да је оно што смо научили од старијих или прихватили као уобичајено понашање средине у којој живимо исправно, при томе не проверавајући такве ставове на местима где је то једино могуће (важећи прописи). Масовно понашање већине учесника у саобраћају, по аутоматизму, без намере да се исто преиспита, доприноси да се одређена, по својој суштини противправна понашања, уобичаје код грађана и готово стекну обележја обичаја супротних важећем пропису.

Намера аутора овог текста није да унапред прогласи своје мишљење „светим писмом“ већ да позове на јавну дискусију све оне који би требало да се баве безбедношћу саобраћаја а то, из њима знаних а нама наслућујућих разлога, не раде или раде само форме ради.

За почетак овог разматрања желим да поставим питање, по којим правилима возач треба да се понаша када се креће кружним током саобраћаја. У циљу лакшег разумевања предлажем читаоцу да замисли раскрсницу Трг Димитрија Туцовића, познатију као кружни ток „Славија“ у Београду.

Уколико би анкетирали учеснике у саобраћају и оне који требају да примењују пропис који ову материју регулише, готово је извесно да би огромна већина рекла да право првенства пролаза имају возачи који су раније ушли у кружни ток, односно који су ближи центру раскрснице.



foto:Planet tapperass

При томе се заборавља читав низ чињеница које треба имати у виду:

- Чланом 7. став 1. тачка 12. ЗоБС-а дефинисано је да је „саобраћајна трака“ обележени уздужни део коловозне траке намењен за саобраћај једне колоне возила. Подсетимо београдски орган јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја одредио да „Славија“ има само једну такву саобраћајну површину која оивичава трамвајске шине, док је кретање по осталом делу раскрснице препуштено пуком случају и осећају возача.

- Прегледности ради да подсетимо да би управљач пута требао да на уласку у раскрсницу постави одговарајућу хоризонталну сигнализацију “испрекидану линију заустављања (V-13.2), која се поставља на раскрсници и означава место на коловозу на коме је возач дужан да уступи првенство возилима која се крећу путем на који наилази и да, по потреби, заустави возило пре линије заустављања.

- Ако апсолвирамо ову чињеницу можемо констатовати да је возач који је својим возилом прошао овај знак ушао на пут са правом првенства, што значи да је потпуно безначајно у односу на друге возаче када је ушао, односно колико дуго је већ на том путу.

- Следеће правило које треба имати на уму јесте да се возила у таквој раскрсници морају кретати кружним током, супротно смеру казаљке на сату. Питање за управљача је којом површином, с обзиром да је раскрсница довољно широка да прими више од једног реда возила а да нема толико саобраћајних трака.

- Уколико ипак прихватимо реално стање и замислимо (што је било дозвољено по старом ЗоОБС-у) да су необележене саобраћајне површине саобраћајне траке, питамо се по ком правилу се треба кретати истима.

- Одговор треба потражити у члану 32. став 2. ЗоБС-а који предвиђа да возач који намерава да помери возило удесно или улево, мења саобраћајну траку, сме да отпочне такву радњу само ако се уверио да то може да учини на безбедан начин. Парафразирано, возач може „летњи дан до подне“ да вози укруг и при томе нема обавезу да никога пропушта, без обзира да ли му долази са десне стране, јер се он напросто креће својом саобраћајном траком (која то можда и није јер није обележена?).

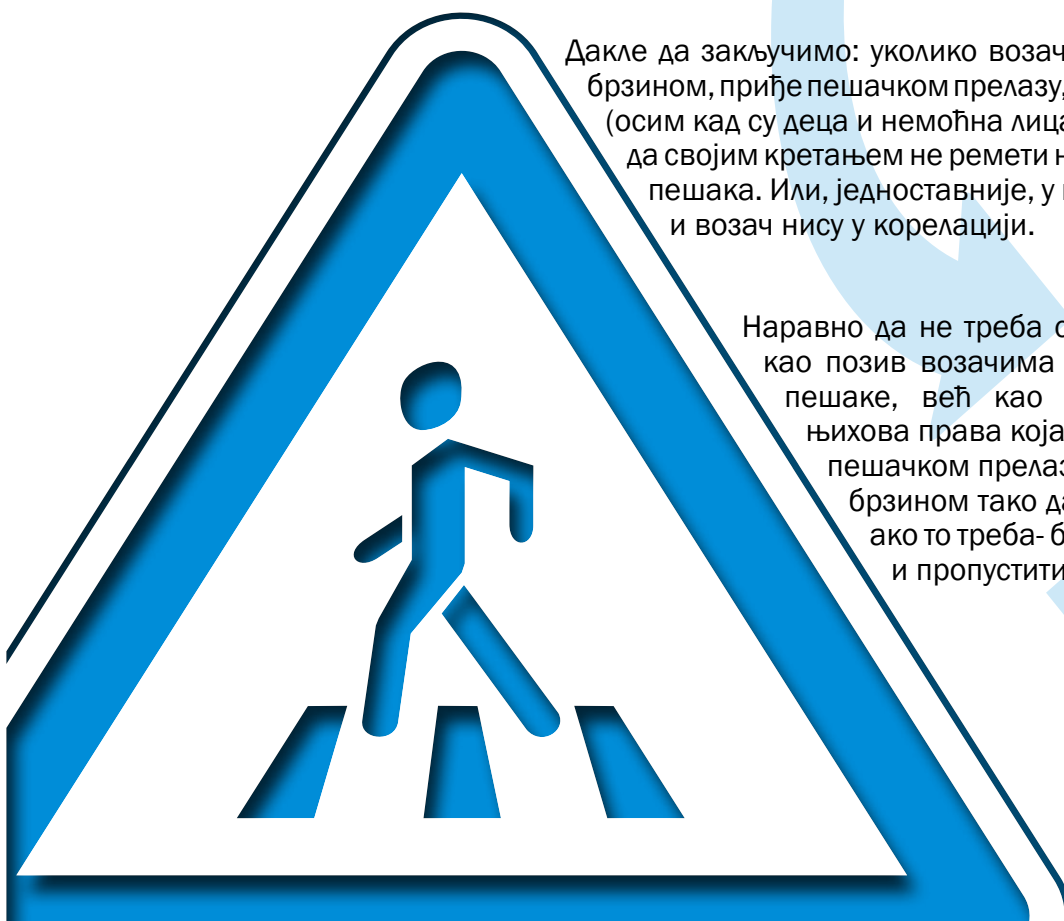
- Уколико пак возач нема намеру да се вози „летњи дан до подне“, приликом изласка из раскрснице мора поступити по члану 47. став 1. ЗоБС-а, који му налаже да је у сусрету са другим возилом, дужан да пропусти возило које долази са његове десне стране. И тако све редом док не напусти раскрсницу са кружним током.

Истина је да у елаборирању ових чињеница има доста „рупа“ које нису у коловозу већ на њему и које треба што пре попунити и тада едуковати грађане да знају која правила важе, јер јасна правила игре обезбеђују фер утакмицу.

Да ли је познато нашим читаоцима, а и широј стручној јавности, да возач приликом сусрета са пешаком мора да процени старосну доб и стање пешака?

Ово је неопходно јер Закон обавезује возача да пропусти пешака, односно да заустави возило и пропусти пешака када је пешак дете или немоћно лице (слепо лице, лице са очигледним инвалидитетом-користи помагала). Наравно, не треба ову процену схватити као отежавајући, већ као олакшавајући фактор у вожњи.

Имајући у виду одредбе члана 7. став 1. тачка 76. (пропуштање је радња коју учесник у саобраћају предузима како би омогућио кретање другог учесника у саобраћају који има првенство пролаза, тако да не дође до промене дотадашњег начина кретања учесника у саобраћају који има првенство пролаза, односно до њиховог контакта) мишљења сам да, уколико возач својим кретањем не приморава пешака на промену дотадашњег начина кретања, не постоји противправност у понашању због пуне чињенице да се није зауставио (осим у случају деце и немоћних лица).



Дакле да закључимо: уколико возач, претходно прилагођеном брзином, приђе пешачком прелазу, не мора се увек зауставити (осим кад су деца и немоћна лица у питању), већ је довољно да својим кретањем не ремети начин дотадашњег кретања пешака. Или, једноставније, у поменутој ситуацији пешак и возач нису у корелацији.

Наравно да не треба схватити ово размишљање као позив возачима да не обраћају пажњу на пешаке, већ као подсећање возачима на њихова права која им Закон гарантује ако се пешачком прелазу приближе прилагођеном брзином тако да у свакој ситуацији могу – ако то треба- безбедно зауставити возило и пропусти пешака.

Није на одмет да оваква сазнања имају и они који контролишу саобраћај, али и они чија је реч коначни суд о оваквим догађајима. Или да ме убеди да нисам у праву, и врате ме на прави пут.

- Срећан пут -



ВЕЖИ ПОЈАС!

Везивањем појаса смањује се ризик од излетања из возила и задобијања озбиљних или фаталних повреда за 40% до 65%. **Буди део решења!**



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

YOURS YOUTH
FOR
ROAD
SAFETY



ПОДЗАКОНСКИ АКТИ

ОБЈАВЉЕНИ ПРОПИСИ

1. Правилник о унапређењу знања из безбедности саобраћаја за возаче којима је одузета возачка дозвола („Службени гласник РС“ број 59/2011, од 10.08.2011. године)
2. Правилник о програмима и роковима за одржавање семинара, начину полагања испита и изгледу и садржају дозволе (лиценце) за предавача теоријске обуке кандидата за возаче („Службени гласник РС“ број 01/2012, од 11.01.2012. године)
3. Правилник о спровођењу испита, организацији семинара унапређења знања и вођењу регистра издатих дозвола (лиценци) за предавача теоријске обуке („Службени гласник РС“ број 25/2012, од 04.04.2012. године)
4. Правилник о програму и роковима за одржавање семинара, начину полагања провере знања и изгледу и садржају обрасца дозволе (лиценце) за инструктора вожње („Службени гласник РС“ број 21/2012, од 21.03.2012. године)
5. Правилник о програму за полагање стручног испита за испитивача, програму и роковима за одржавање семинара, начину полагања стручног испита и испита провере знања и изгледу и садржају обрасца дозволе (лиценце) за испитивача („Службени гласник РС“ број 21/2012, од 21.03.2012. године)
6. Правилник о условима које мора испуњавати насељено место у којем се обавља полагање практичног испита кандидата за возаче и вођењу евиденција о местима која испуњавају прописане услове („Службени гласник РС“ број 79/2011, од 25.10.2011. године)

ПРОПИСИ У ПРОЦЕДУРИ ИЗРАДЕ И ДОНОШЕЊА

1. Правилник о организацији семинара унапређења знања, спровођењу испита провере знања и вођењу регистра издатих дозвола (лиценци) за инструктора вожње је завршен и очекује се његово доношење.
2. Правилник о спровођењу испита, организацији семинара унапређења знања и вођењу регистра издатих дозвола (лиценци) за испитивача је завршен и очекује се његово доношење.
3. Очекују се мишљења, коментари и сугестије Техничке школе ГСП, Министарства просвете и науке, ГСП Београд и Завода за унапређивање васпитања и образовања, на Правилник о обуци, начину спровођења испита и начину вођења евиденција за возача трамваја.
4. Правилник о обуци, начину спровођења стручног испита и вођењу евиденција за возача туристичког воза са образложењем је прослеђен Министарству унутрашњих послова на доношење.
5. Правилник о условима и начину стицања сертификата о професионалној компетентности (Certificate of Professional Competence) професионалног возача је достављен струковним удружењима превозника на мишљење.
6. Правилник о условима које мора да испуни правно лице које врши обуку возача за стицање сертификата о професионалној компетентности (CPC) је достављен струковним удружењима превозника на мишљење.

„НЕСАВЕСНИ ВОЗАЧИ“

Возачи којима је одузета возачка дозвола из разлога наведених у члану 197. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, уколико су испунили услове за повраћај возачке дозволе, пријаву за присуствовања обавезном семинару унапређења знања из области безбедности саобраћаја могу поднети Агенцији за безбедност саобраћаја.

Агенција за безбедност саобраћаја организује обавезне семинаре унапређења знања из безбедности саобраћаја. Програм семинара обухвата укупно 40 наставних часова, а у току једног радног дана семинара може се похађати највише 3 наставна часа, тако да је трајање семинара најмање 14 дана.

Уз пријаву за присуство на семинару прилажу се следећи докази:

- 1) уверење о здравственој способности за управљање моторним возилима одређених категорија, издато од надлежне здравствене институције сагласно одредбама члана 199. став 4. Закона о безбедности саобраћаја на путевима,
- 2) писани доказ о измиреној обавези плаћања изречене новчане казне за прекршаје због којих су изречени казнени поени, односно измиреној обавези плаћања изречене новчане казне за кривична дела због којих је одузета возачка дозвола, односно издржаној изреченој казни затвора за наведене прекршаје, односно кривична дела и
- 3) писани доказ да су извршене све мере забране управљања моторним возилом које су изречене.

Обавезном семинару може присуствовати возач коме је одузета возачка дозвола када прође 90 дана од дана када су измирене све обавезе (плаћене новчане казне, односно издржане казне затвора) и извршене све изречене мере забране управљања моторним возилом.

Странице на којима се возачи могу информисати о пријави на семинар, као и осталим питањима у вези са несавесним возачима су:

<http://abs.gov.rs/doc/propisi/Pravilnik%20za%20nesavesne%20vozace.pdf>

http://abs.gov.rs/upit_nesavesni.html

ПРЕДАВАЧИ ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ

Сва заинтересована лица која испуњавају услове прописане одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Правилника о програмима и роковима за одржавање семинара, начину полагања испита и изгледу и садржају дозволе (лиценце) за предавача теоријске обуке кандидата за возаче могу да се пријаве за полагање стручног испита за предавача теоријске обуке и добију одговарајућу лиценцу.

У току је прелиминарна пријава заинтересованих кандидата за предавача теоријске обуке, након чега ће Агенција за безбедност саобраћаја, на основу броја и просторне расподеле пријављених кандидата, одредити место одржавања првих припремних настава.

ПРОТОКОЛ О САРАДЊИ АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА И НОВОСАДСКОГ САЈМА

У сусрет 79. међународном пољопривредном сајму, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије и Новосадски сајам, 19. априла 2012. године у Новом Саду, потписали су Протокол о сарадњи који има за циљ реализацију заједничких промотивних активности усмерених ка повећању безбедности у саобраћају.



Генерални директор Новосадског сајма Горан Васић је том приликом напоменуо да ће поред могућности да се на Међународном пољопривредном сајму виде сви новитети пољопривредне механизације, који се могу видети и на другим престижним манифестацијама овог типа у свету, Новосадски сајам бити и место за едукацију и усмерење ка друштвено-одговорном пословању.

Протоколом који је потписан између Новосадског сајма и Агенције за безбедност саобраћаја предвиђене су активности Агенције на 79. међународном пољопривредном сајму који траје од 12. до 18. маја, али и на 12. сајму аутомобила, од 10. до 14. октобра 2012. године.

Директор Агенције за безбедност саобраћаја Стојадин Јовановић изразио је задовољство због почетка сарадње, али и отварања новог пута за заједничке активности Новосадског сајма и Агенције за безбедност саобраћаја, у оквиру ког Агенција има план за спровођење едукација и реализацију кампања за подизање нивоа свести учесника у саобраћају.

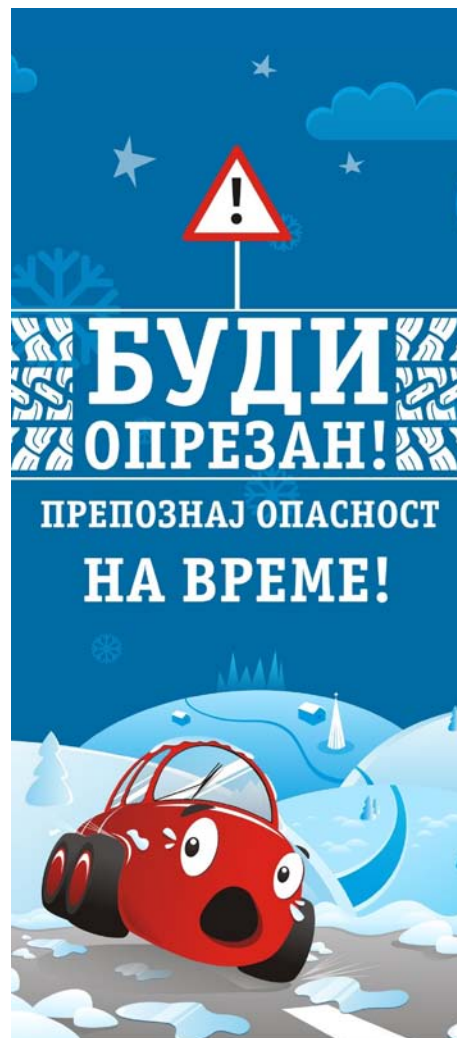
Стојадин Јовановић је напоменуо да је намера Агенције да скрене пажњу на најчешће узроке саобраћајних незгода, као што су недозвољена брзина, употреба алкохола, непрописно претицање, али и заштита угрожених учесника у саобраћају, у које спадају и возачи трактора.

АКЦИЈА “ЗА СРЕЋНУ И БЕЗБЕДНУ НОВУ 2012. ГОДИНУ”

Велика количина падавина, изузетно ниске температуре, честе грешке возача због појаве леда на путу, непрописна и неприлагођена брзина, непрописно претицање и непоштовање правила саобраћаја су фактори који утичу на повећано страдање на путевима у зимском периоду. Због тога зимски месеци спадају у веома ризичне када је у питању безбедност саобраћаја.

Имајући ово у виду, Агенција за безбедност саобраћаја реализовала је превентивно промотивну акцију „ЗА СРЕЋНУ И БЕЗБЕДНУ НОВУ 2012. ГОДИНУ!“.

Акција је спроведена 30. децембра 2011. године на једној од најфреквентнијих тачака на путној мрежи Републике Србије, наплатној рампи у Бубањ потоку. Том приликом, осим материјала везаних за вожњу у зимским условима, дељени су и материјали о ризицима вожње у алкохолисаном стању.



У намери да што већем броју возача дамо нешто више информација о припреми возила, као и начину вожње у зимским условима, Агенција за безбедност саобраћаја и Нафтна индустрија Србије су брошуру “БУДИ ОПРЕЗАН! – Препознај опасност на време!” дистрибуирале ове материјале бензинским станицама на територији целе Републике.

Узимајући у обзир фреквентне путне правце, као и положај НИС-ових бензинских станица, одабрано 50 бензинских станица на којима су возачима дељене брошуре.



СТАВИ КАЦИГУ!

Највећи број погинулих мотоциклиста страдао је од повреда главе. Ношење кациге на исправан начин може умањити ризик од смртог страдања за готово 40% и ризик од тешке повреде за 70%. Буди део решења!

www.who.int/roadsafety



Корисне адресе:

Влада Републике Србије
www.srbija.gov.rs

Министарство за инфраструктуру и енергетику
www.mi.gov.rs

Министарство унутрашњих послова
www.mup.gov.rs

Министарство пољопривреде, трговине,
шумарства и водопривреде
www.mpt.gov.rs

Управа саобраћајне полиције МУП-а Србије
<http://prezentacije.mup.gov.rs/usp>

ЈП “Путеви Србије“
www.putevi-srbije.rs

Саобраћајни факултет у Београду
www.sf.bg.ac.rs

Факултет техничких наука у Новом Саду
www.ftn.uns.ac.rs

Криминалистичко-полицијска академија
www.kpa.edu.rs

Удружење осигуравача Србије
www.uos.rs

World Health Organization
www.who.int

Decade of Action for Road Safety
www.decadeofaction.org

La Prevention Routiere Internationale
www.lapri.org

United Nations Economic Commission for Europe
www.unece.org

International Road Traffic and Accident Database
www.irtad.net

Institute for Transport Studies Within the Euro-
pean Economic Integration
www.istiee.org



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја