

# БИЛТЕН



Агенција за безбедност саобраћаја

година 2012.

**БУДИТЕ  
ОПРЕЗНИ!**  
возите нажљиво



Република Србија  
Агенција за безбедност саобраћаја

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](http://www.abs.gov.rs)

e-mail: [abs@abs.gov.rs](mailto:abs@abs.gov.rs)  
e-mail: [planiranje@abs.gov.rs](mailto: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, дипломирани продуцент  
мр Драгослав Кукић, дипл. инжењер  
Ђорђе Врањеш, дипл. инжењер саобраћаја  
Невен Тубић, дипл. инжењер  
организационих наука

Дизајн:  
Сектор за планирање, развој и квалитет

Штампа:  
TİMIX d.o.o.

Фотографије:  
Сектор за планирање,  
развој и квалитет

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:

Анализа стања безбедности саобраћаја у Србији, са посебним освртом на првих 10 месеци .....	2
Анализа утицаја основних пропуста учесника у саобраћају у настанку саобраћајних незгода .....	6
Сви знају Пажљивка .....	12
Математичар у саобраћају, интервју са проф. Миланом Јанићем .....	16
Систем дигиталних тахографа у Републици Србији .....	18
Прва помоћ за мање страдања, интервју са проф. Драганом Радовановићем ...	20
Сећање на страдале у саобраћајним незгодама, о обележавању 18. новембра	26
Унапређење безбедности возача моторних возила, трибина у Привредној комори Београда .....	30
Семинари за возаче којима је одузета возачка дозвола .....	31
Међународна сарадња Агенције током 2012. године .....	33
Није шала, аутопут око куће у Кини	36
Сигурносни појас кроз историју ...	37
Зимски пнеуматици Вожња у зимским условима .....	39
Вожња у зимским условима .....	41

**Председник  
Владе  
Републике  
Србије,  
Ивица  
Дачић**



„Основна визија свих институција које се баве облашћу безбедности саобраћаја је свет у коме је кретање безбедно за све кориснике путева. За достизање ове визије потребно је деловати системски кроз различите мере и активности. Ове мере подразумевају: јачање институционалних капацитета, безбедније учеснике у саобраћају, безбедније путеве и кретање, безбеднија возила и ефикасне мере након саобраћајне незгоде.

Са доношењем и имплементацијом новог закона, Србија је значајно унапредила безбедност саобраћаја на својим путевима. Смањен је број и последице саобраћајних незгода. Број погинулих, на годишњем нивоу, смањен је за више стотина. Без мало је испуњен и план за претходну деценију, да се број погинулих смањи за 50%.

Међутим, нема места задовољству. Упркос текућем побољшању, још увек се суочавамо са неприхватљивим нивоом последица и траума од саобраћајних незгода.

Зато верујем да ће и доношење Националне стратегије безбедности саобраћаја, чија израда је у току, а потом и националног плана безбедности саобраћаја, и њихова пуна примена у пракси, дати свој пуни допринос унапређењу система безбедности саобраћаја на нашим путевима.“

(Део говора господина Ивица Дачића на отварању PIN TALK дебате у организацији Агенције за безбедност саобраћаја и Европског савета за безбедност саобраћаја, у Београду, 20.11.2012. године)

Поштовани,



На крају смо још једне календарске године, године у којој је много

времена и труда уложено на повећање безбедности у саобраћају свих грађана наше земље. Плодови уложеног труда су видљиви, али су сви који се налазе на заједничком задатку повећања безбедности саобраћаја свесни да нас чека дуг и мукотрпан пут ка жељеном циљу: безбедном саобраћајном систему у Републици Србији.

Страдање у незгодама је најтежи данак који саобраћај узима из године у годину. Иако не можемо бити задовољни докле год људи буду гинули на нашим путевима, оно што у овом тренутку делује охрабрујуће јесу овогодишњи подаци о броју и последицама саобраћајних незгода. Наиме, подаци говоре да је број незгода, као и број погинулих и повређених у 2012. години смањен у односу на претходну годину. Овакав резултат представља потврду да смо на добром путу и истиче значај свега што је Агенција до сада урадила на повећању безбедности свих учесника у саобраћају, али и огроман подстрек за наш рад у наредним годинама.

На крају 2012. године, можемо се похвалити донетим бројним прописима, започетим обукама, контролним и надзорним активностима, као и бројним промотивно-едукативним кампањама којима је Агенција оставила дубок траг. Јер, вероватно сте и сами упознати да „Сви знају Пажљивка“ и бројне поруке које је упућивао деци, али и одраслима, као и бројних порука из других спотова и билборда.

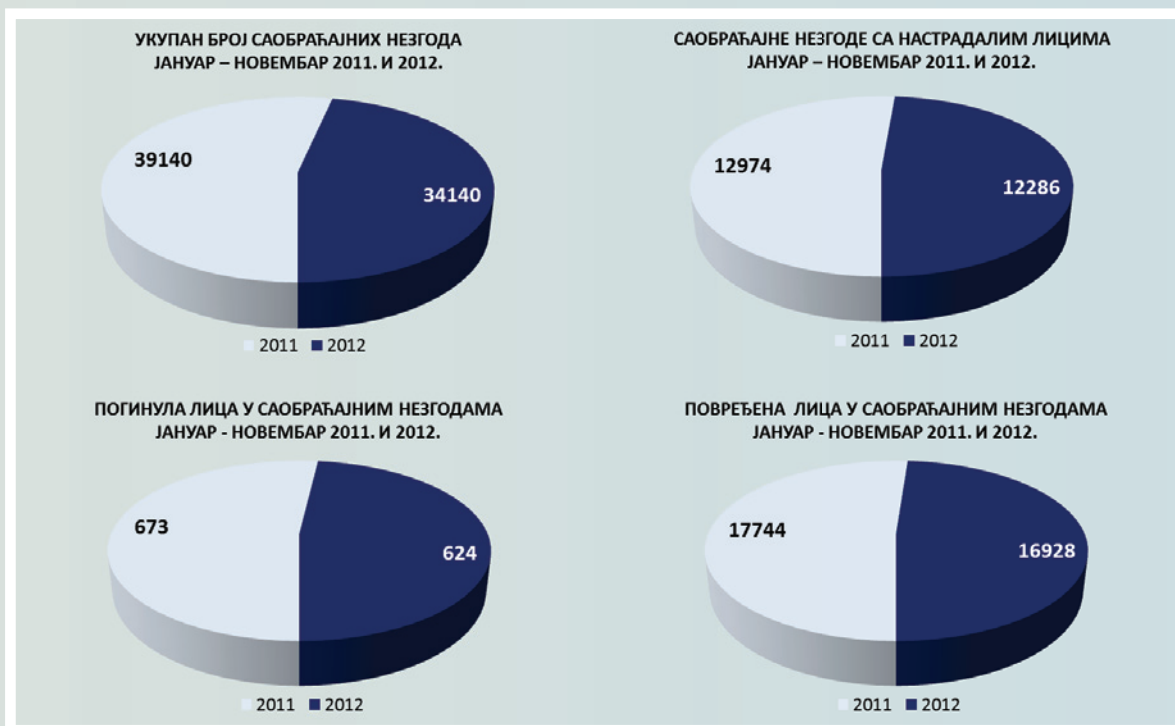
Зато још једном желим да истакнем да безбедност на путу није случајност, и да она зависи од сваког од нас. Будимо свесни своје одговорности за безбедност саобраћаја.

Са жељом да вам наредна година буде срећна и безбедна, честитам вам долазак Нове 2013. године.

# АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ПРВИХ ЈЕДАНАЕСТ МЕСЕЦИ

Првих једанаест месеци 2012. године у Републици Србији карактерише побољшање стања безбедности саобраћаја посматрано у односу на све основне показатеље безбедности саобраћаја – број саобраћајних незгода, број погинулих и повређених лица. Тако је број саобраћајних незгода мањи за 5.000 незгода, што у односу на исти период претходне године износи 12,8%. Број саобраћајних незгода са настрадалим лицима мањи је за 688 што је 5,3% мање у односу на 2011. годину.

Као најважнија мера побољшања стања безбедности саобраћаја мањи је број погинулих лица за 49, што је за 7,3% мање у односу на 2011. годину. Број повређених лица мањи је за 816 што је за 4,6% мање у односу на исти период претходне године.



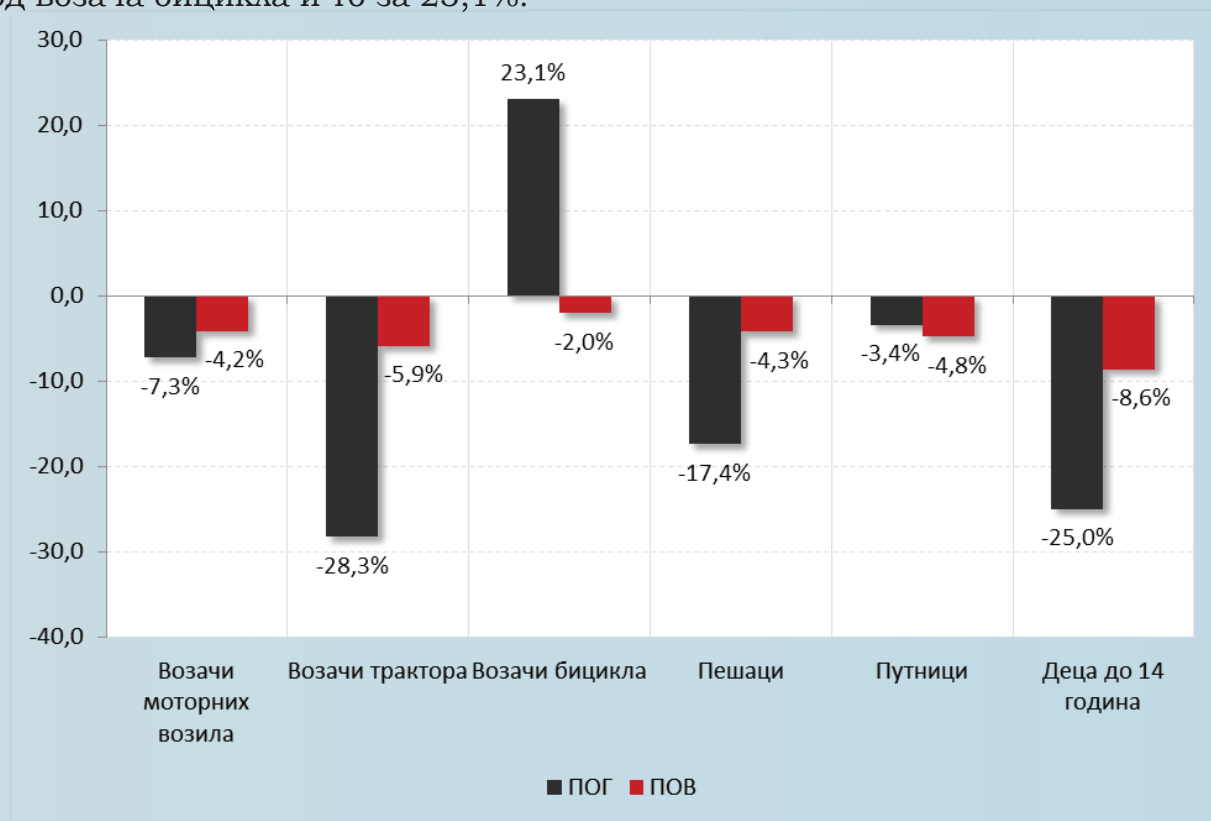
Графикон 1. Основни показатељи стања безбедности саобраћаја – поређење првих једанаест месеци 2011. и 2012. године

Када говоримо о категоријама учесника у саобраћају изразито смањење броја погинулих лица забележено је код возача трактора. Изражено у процентима то смањење износи 28,3%. Такође, смањење је забележено код пешака – 17,4% и возача моторних возила – 7,3%. Један од најважнијих показатеља безбедности саобраћаја који је побољшан у првих једанаест месеци 2012. године је смањење броја најтежих последица када су деца у питању. Изражено у процентима смањење броја погинуле деце износи 25%.

У погледу броја повређених лица у првих једанаест месеци 2012. године смањење је забележено код свих категорија учесника у саобраћају, а највеће је код броја повређене деце и износи 8,6%.

# АЈА У СРБИЈИ СА ПОСЕБНИМ ОСВРТОМ НА ЕСЕЦИ 2012. ГОДИНЕ

За разлику од смањења, повећање броја погинулих учесника у саобраћају забележено је код возача бицикла и то за 23,1%.

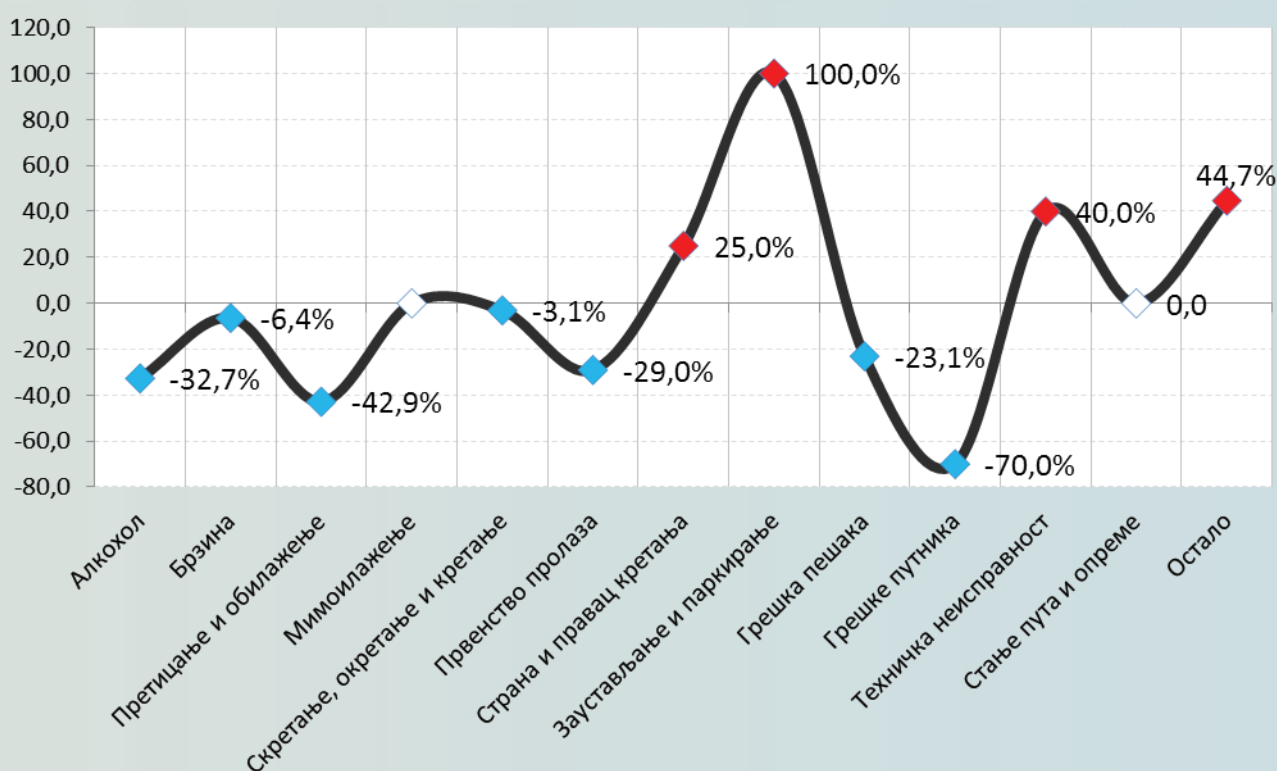


Графикон 2. Процентуално повећање – смањење последица саобраћајних незгода у односу на категорију учесника – поређење првих једанаест месеци 2011. и 2012. године

На основу постојеће поделе узрока и грешака у бази података саобраћајних незгода Министарства унутрашњих послова, брзина је и даље најчешћи фактор настанка саобраћајних незгода. У првих једанаест месеци 2012. године због овог фактора погинула су 324 лица, док је у истом периоду 2011. године погинуло 346 лица. Поред брзине најзначајнији узроци и грешке због којих се догађају саобраћајне незгоде са смртним последицама су непрописна скретања, окретања и кретања, неуступање првенства пролаза, конзумирање алкохола и вожња, грешке пешака и кретање непрописном страном коловоза.

Као велико ограничење постојеће поделе узрока и грешака у бази података саобраћајних незгода Министарства унутрашњих послова, наводимо велики број саобраћајних незгода са смртним исходом код којих није дефинисан конкретан узрок или грешка учесника у незгоди. Тако је у првих једанаест месеци 2012. године погинуло 68 лица за које на основу постојећих података, није дефинисан узрок настанка незгоде. У истом периоду 2011. године 47 погинулих лица уврштена су у тзв. „остаду“ категорију узрока и грешака саобраћајних незгода за које није дефинисан конкретан узрок настанка незгоде.

Поред наведеног ограничења и даље је у анализама саобраћајних незгода запостављен утицај пута и опреме пута на настанак саобраћајних незгода. Тако у Републици Србији у првих једанаест месеци 2012. и 2011. године нису регистроване саобраћајне незгоде код којих постоји утицај пута и опреме пута на настанак незгоде. Непостојање ових саобраћајних незгода је велики недостатак система безбедности саобраћаја у Србији, почевши од стручних и научних институција које постављају стандарде у области експертиза и вештачења саобраћајних незгода и врше школовање будућих кадрова за пројектовање путева и увиђаје саобраћајних незгода, преко Министарства унутрашњих послова које подноси прекршајне и кривичне пријаве против одговорних, па до самог судства које доноси коначне одлуке у погледу одговорности за настанак саобраћајних незгода. Практично, непостојање или непрепознавање одговорности у систему безбедности саобраћаја не може допринети позитивним променама, што се у великој мери одражава на стање безбедности саобраћаја.

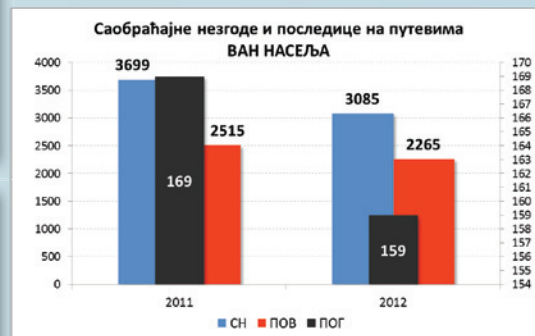
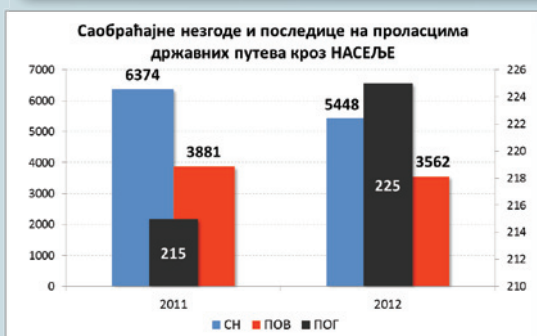


Графикон 3. Процентуално повећање – смањење броја погинулих лица у односу на најчешће узроке и грешке учесника у саобраћају – поређење првих једанаест месеци (2011 – 2012)

На графикону 3. представљене су процентуалне промене броја погинулих лица у односу на најчешће узроке и грешке учесника у саобраћају, на основу података Министарства унутрашњих послова, за првих једанаест месеци 2011. и 2012. године. Најизразитије негативне промене забележене су код повећања броја погинулих лица у саобраћајним незгодама где је као главни узрок настанка незгоде дефинисано непрописно заустављање или паркирање – повећање од 100%, затим техничка неисправност возила – повећање од 40%, као и непрописна страна и правац кретања – повећање од 25%. Најзначајније позитивне промене су смањење броја погинулих лица код којих је узрок настанка незгоде грешка путника – смањење од 70,0%, непрописно претицање и обилажење – смањење од 42,9%, неодговарајуће психофизичко стање због утицаја алкохола – смањење од 32,7% и неуступање првенства пролаза као узрок настанка незгоде – смањење од 29,0%.

На графикону 4. дата је просторна расподела броја и последица саобраћајних незгода у зависности од места настанка незгоде (пролазак државног пута кроз насеље, улица или раскрсница у насељу, или државни пут ван насеља и сл.), добијена за првих једанаест месеци 2011. и 2012. године. Смањење укупног броја саобраћајних незгода забележено је на локалним путевима и улицама у насељу и износи 11,9%. Такође, на локалним путевима и улицама у насељима забележено је смањење укупног броја погинулих лица од 17% и смањење броја повређених лица од 2,2%.

Са друге стране, на проласцима државних путева кроз насеље, у првих једанаест месеци 2012. године, повећан је број погинулих лица у односу на исти период 2011. године. Изражено у процентима ово повећање износи 4,7%. Истовремено, укупан број саобраћајних незгода и број повређених лица у овим незгодама на проласцима државних путева кроз насеље је смањен. Број саобраћајних незгода је смањен за 14,5%, док је број повређених лица у овим незгодама мањи за 8,2%.



Графикон 4.  
Просторна  
расподела  
саобраћајних  
незгода у односу  
на путеве и  
улице, у насељу  
и ван насеља –  
поређење првих  
једанаест месеци  
2011. и 2012.  
године

Знатно смањење броја и последица саобраћајних незгода у односу на просторну расподелу забележено је на путевима ван насеља. Тако је број погинулих лица у првих једанаест месеци 2012. године мањи за 5,9% у односу на исти период 2011. године, укупан број саобраћајних незгода мањи је за 16,6%, а број повређених лица мањи је за 9,9%.

На основу приказане расподеле саобраћајних незгода у односу на категорију пута и дистрибуцију незгода – у насељу и ван насеља, јасно је да су највећи проблеми у безбедности саобраћаја у Србији у насељима, тамо где велики део одговорности припада органима локалне самоуправе – најчешће општинама. Обавезе, дужности и одговорност органа локалне самоуправе у систему безбедности саобраћаја, дефинисана је Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/09, 53/10, 101/11), зато је у наредном периоду неопходно знатно снажније укључивање органа локалне самоуправе у решавање кључних проблема безбедности саобраћаја на територији којом управљају. У том циљу Агенција за безбедност саобраћаја органима локалне самоуправе Републике Србије, а посебно локалним саветима за безбедност саобраћаја, даје и даваће стручну и развојну помоћ и подршку у циљу унапређења безбедности саобраћаја и успостављања одрживог система безбедност саобраћаја на локалном нивоу.



# АНАЛИЗА УТИЦАЈА ОСНОВНИХ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ У НАСТАНКУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

□ Аутор: Драгослав Кукић

Фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода су догађаји и радње које имају директан или индиректан утицај на настанак саобраћајних незгода. Они показују зашто се саобраћајне незгоде догађају и, што је још важније, дају нам наговештаје о томе како саобраћајне незгоде могу бити спречене.

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 се у досадашњим анализама стања безбедности саобраћаја у Србији веома често може чути и пронаћи више различитих појмова којима се описују догађаји и радње учесника у саобраћају, које претходе или доприносе настанку саобраћајних незгода, веома је важно усвојити правила за дефинисање фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода. Факторе је потребно пратити (праћење, снимање и евиденција), истраживати (истраживање важности, утицаја и дефинисање стандарда у праћењу) и анализирати (анализа утицаја, статистичке и друге анализе) и на основу тога предлагати кључне мере и одлуке у циљу смањења или потпуног елиминисања њиховог утицаја у процесу настанка саобраћајне незгоде.

У научној и стручној литератури најчешће се објашњавају фактори, појавни облици, елементи, узроци, грешке, пропусти и околности, које доводе или доприносе настанку саобраћајних незгода. За поједине појмове постоје дефиниције, или предлози дефиниција, који се базирају на основу спроведених истраживања, страних искустава и доступној литератури, сведени у оквиру ауторовог стеченог искуства и мишљења о конкретном појму. Не постоје универзално прихваћене дефиниције и заједнички став научне и стручне јавности по питању појмова који се користе у анализама стања безбедности саобраћаја, анализама саобраћајних незгода, експертизама и вештачењу саобраћајних незгода, а које се тичу узрока, грешака, пропусти, околности и сл. Различитост појмова додатно потврђује доступна страна и домаћа литература и различита тумачења у пракси. У Србији се практично тумачење најчешће може срести у виду статистичких извештаја заснованих на скуповима података које прикупља и обрађује саобраћајна полиција, за време вршења увиђаја саобраћајних незгода.

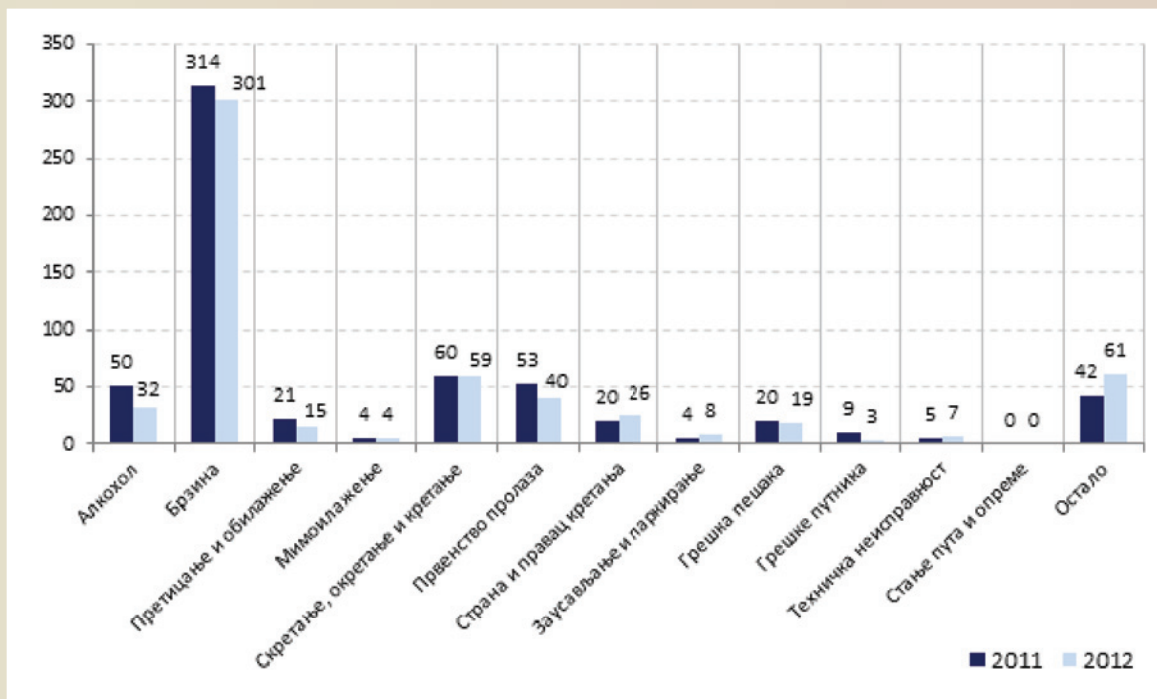
Постојећа база података саобраћајних незгода Министарства унутрашњих послова је практично највише коришћен скуп података на основу којих се анализирају тзв. узроци и грешке који су допринели настанку саобраћајне незгоде. У великом броју случајева избор узрока и грешке је субјективне природе (што свакако није најбоље решење), и зависи од полицијског службеника саобраћајне полиције, који по повратку у станицу врши унос података у базу података саобраћајних незгода, на основу претходно попуњеног упитника на лицу места саобраћајне незгоде (тзв. СН упитник).

База података саобраћајних незгода Министарства унутрашњих послова садржи 110 узрока и грешака, које полицијски службеник уноси у базу. Узроци и грешке који се анализирају представљају пропусте учесника у саобраћају, пропусте управљача пута, као и утицај околине на настанак саобраћајне незгоде.

Груба подела узрока и грешака у којима је садржано 110 могућности избора је следећа:

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> укључивање возила у саобраћај;  | мимоилажење;  |
| <input type="checkbox"/> непрописна скретања, окретања и кретања, односно извођење других радњи возилом; | <input type="checkbox"/> непрописно заустављање или паркирање;                                |
| <input type="checkbox"/> неприлагођена брзина;   | <input type="checkbox"/> преоптерећеност, непрописно или неправилно смештен и обележен терет; |
| <input type="checkbox"/> прекорачење дозвољене брзине;   | <input type="checkbox"/> психофизичко стање (алкохол, дрога, лекови, болест, премореност);    |
| <input type="checkbox"/> неуступање првенства пролаза;   | <input type="checkbox"/> грешке пешака;   |
| <input type="checkbox"/> непрописно или неправилно претицање и обилажење,                                | <input type="checkbox"/> неисправност на возилу;  |
| <input type="checkbox"/> непрописно или неправилно   | <input type="checkbox"/> недостаци пута и опреме пута;  |
|  | <input type="checkbox"/> други непредвиђени узроци и околности.                               |

На графикону 1. је дат најчешћи начин приказивања узрока и грешака на основу базе података саобраћајних незгода Министарства унутрашњих послова. Графички приказ је урађен на основу постојеће (грубе) поделе узрока и грешака и приказује расподелу укупног броја погинулих лица у односу на узрок настанка незгоде у периоду првих десет месеци 2011. и 2012. године.



Графикон 1. Пример анализе узрока и грешака настанка саобраћајних незгода који се може издвојити на основу постојеће базе података саобраћајних незгода МУП-а Србије

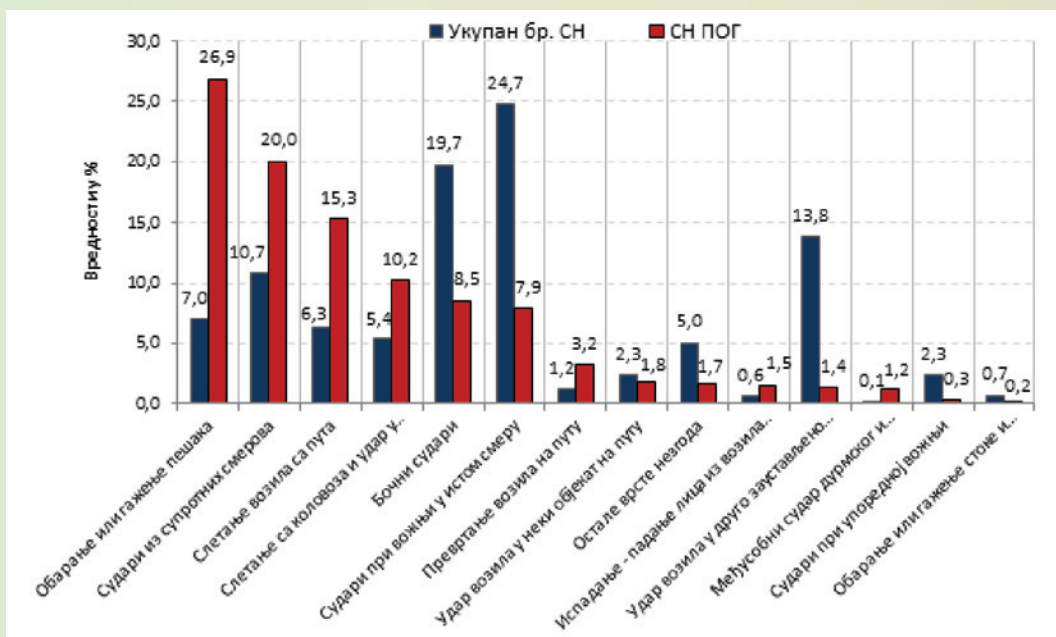
Карактеристика анализе постојеће базе саобраћајних незгода и расподеле узрока и грешака јесте да у посматраном периоду нису забележене незгоде са погинулим лицима код којих је стање пута и опреме утицало на настанак незгоде. Процена је да недостатак анализе саобраћајних незгода код којих постоји пропуст управљача пута због стања пута и опреме у процесу настанка незгоде, не може да буде одраз правог стања.

Стање пута и опреме у одређеном броју најтежих саобраћајних незгода мора имати утицај, ако не на настанак незгоде, онда свакако на тежину њених последица. Утицај пута и опреме пута у знатној мери постоји и у земљама које имају много развијенију путну инфраструктуру у односу на Србију, чак и код земаља које су увелико прихватиле концепт пројектовања „опраштајућих путева“ са аспекта безбедности саобраћаја.

Пропусти возача у значајној мери опредељују вид саобраћајне незгоде. Према тренутној структури базе података саобраћајних незгода Министарства унутрашњих послова, можемо разликовати четрнаест видова саобраћајних незгода. Видови саобраћајних незгода који се статистички прате и анализирају су:

- |  |   |
|--|---|
| 1. судари из супротних смерова;                          | 9. слетање са коловоза и удар у објекат поред пута; |
| 2. бочни судари;   | 10. међусобни судар друмског и железничког возила;  |
| 3. судари при вожњи у истом смеру;                       | 11. испадање – падање лица из возила у покрету;     |
| 4. судари при упоредној вожњи;                           | 12. обарање или гажење пешака;                      |
| 5. удар возила у друго заустављено или паркирано возило; | 13. обарање или гажење стоке или других животиња;   |
| 6. удар возила у неки објекат на путу;                   | 14. остале врсте незгода.                           |
| 7. превртање возила на путу;                             |   |
| 8. слетање возила са пута;                               |   |

Расподела видова саобраћајних незгода у односу на укупан број саобраћајних незгода и незгода са погинулим лицима у Србији за 2011. годину приказана је на графикону 2.



Графикон 2. Процентуално учешће укупног броја саобраћајних незгода и броја саобраћајних незгода са погинулим лицима у односу на видове саобраћајних незгода

На основу приказане расподеле можемо уочити да се процентуално учешће најтежих саобраћајних незгода у укупном броју незгода значајно разликује код појединих видова незгода.

Видови саобраћајних незгода код којих се догађају најтежи облици страдања су:

- саобраћајне незгоде са обарањем или гажењем пешака;
- судари возила из супротних смерова;
- слетање возила са пута;
- слетање са коловоза и удар у објекат поред пута;
- бочни судари.

**Када говоримо о радњама и поступцима учесника у саобраћају који су допринели настанку саобраћајних незгода, заправо анализирамо улогу најважнијег фактора безбедности саобраћаја – човека, (односно возача, пешака, путника, гонича стоке или јачача) у процесу настајања саобраћајне незгоде.**

Најчешћи пропусти возача због којих долази до саобраћајних незгода са обарањем или гажењем пешака су:

- пропусти због лошег психофизичког стања возача (алкохол, дрога, лекови);
- непропуштање пешака на обележеном пешаком прелазу<sup>1</sup>;
- пропусти због неуочавања намере, радње и појаве пешака;
- прекорачење дозвољене брзине кретања;
- пропусти због неадекватне видљивости и прегледности возача, односно комплетног доживљаја визије пута и саобраћаја;
- пропуст возача који је у блиској вези са визијом пројектованог пута (пешачки прелаз на кривини, превоју и сл)<sup>2</sup>.

Пропусти возача које можемо издвојити као најчешће код судара возила из супротних смерова су:

- пропусти због лошег психофизичког стања возача (алкохол, дрога, лекови);
- непрописно претицање или обилажење;
- лоше извођење маневра возилом;
- пропусти због грешке у процени путање кретања или брзине кретања другог учесника у саобраћају;
- губитак контроле над возилом<sup>3</sup>;
- агресивна вожња<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Најчешће се анализира у комбинацији са другим пропустима који прецизније одређују узрок непропуштања пешака на обележеном пешаком прелазу.

<sup>2</sup> Овај пропуст се користи у комбинацији са пропустима који су везани за факторе безбедности саобраћаја – Пут и Околина.

<sup>3</sup> Овај пропуст се користи у комбинацији са другим пропустима који ближе одређују разлоге губитка контроле над возилом.

<sup>4</sup> Агресивна вожња представља вожњу на агресиван, опасан и безобзиран начин, која доприноси настанку саобраћајне незгоде. У ову врсту незгода можемо уврстити и незгоде које настају услед међусобног такмичења возача, уличне трке или сличне интеракције између учесника у саобраћају. Под агресивном вожњом свакако можемо подразумевати и „Насилничку вожњу“ која је као нови појам дефинисана у члану 42. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/09, 53/10 и 101/11).

Видови саобраћајних незгода „Слетање возила са пута“ и „Слетање са коловоза и удар у објекат поред пута<sup>5</sup>“ најчешће се догађају због следећих пропуста возача:

- пропусти због лошег психофизичког стања возача (алкохол, дрога, лекови);
- пропуста који се односе на прекорачење дозвољене брзине;
- неприлагођена брзина кретања возила;
- лоше извођење маневра возилом;
- губитак контроле над возилом;
- агресивна вожња;
- пропусти због неискуства возача.

У односу на бочне сударе који представљају пети најтежи вид саобраћајних незгода у односу на тежину последица, можемо издвојити следеће пропусте возача:

- пропусти због лошег психофизичког стања возача (алкохол, дрога, лекови);
- непоступање у складу са светлосним саобраћајним знаковима (нпр. пролазак возила на црвено светло семафора);
- непоступање у складу са постављеном саобраћајном сигнализацијом (нпр. незаустављање на знак СТОП);
- прелазак возилом преко зауставне линије на прилазу раскрсници, односно лоше позиционирање возила<sup>6</sup>;
- грешка у комуникацији са другим учесницима у саобраћају;
- немарно, несмотрено, непромишљено и ужурбано понашање које доприноси настанку саобраћајне незгоде.

Групу пропуста пешака као учесника у саобраћају карактеришу пропусти који су допринели настанку саобраћајне незгоде, без обзира да ли су пешаци у овим незгодама задобили последице. Најчешћи пропусти пешака који доводе до обарања или гажења пешака од стране возила су:

- ступање на коловоз ван пешачког прелаза између паркираних и заустављених аутомобила који умањују прегледност возача;
- пропуст пешака који се односи на правилно осматрање пута и саобраћаја (ситуације у којима пешак није видео долазеће возило). Овај пропуст се мора анализирати у комбинацији са неким другим пропустом који би ближе објаснио разлоге због којих пешак није видео возило;
- пропуст пешака због лоше процене путање кретања или брзине возила;
- пропуст пешака због преласка пешачког прелаза када је светлосним саобраћајним знаком забрањен пролаз за пешаке. У ову групу пропуста треба уврстити и ситуације у којима пешак изненада „утрчава“ (ступа) на пешачки прелаз не дајући возачу довољно времена да се заустави;
- извођење опасних радњи од стране пешака на коловозу. Под овим посебно подразумевамо играње деце на коловозу, намерно утрчавање на коловоз испред возила која убрзавају, или ситуације у којима се пешак под утицајем алкохола неконтролисано креће по коловозу;

пешак под утицајем алкохола (без обзира на висину концентрације алкохола у крви пешака), на начин да је његово понашање допринело настанку саобраћајне незгоде. Овај пропуст се може користити у комбинацији са претходно наведеним пропустима за пешаке;

пешак под утицајем дроге;

небезбедно, безобзирно или ужурбано понашање пешака. У овај пропуст можемо уврстити и расејаност и непажњу изазвану коришћењем мобилног телефона од стране пешака;

коришћење тамне одеће од стране пешака ноћу или у условима смањене видљивости. Овај пропуст пешака се може применити само у случајевима у којима не би дошло до саобраћајне незгоде да је пешак користио светлију одећу;

психички или физички инвалидитет или друга болест пешака која је допринела настанку саобраћајне незгоде.

---

<sup>5</sup>Сви пропусти возача због којих долази до овог вида саобраћајних незгода треба да се анализирају у комбинацији са пропустима који су везани за факторе безбедности саобраћаја – Пут и Околина.

<sup>6</sup>Ови пропусти се најчешће догађају на раскрсницама које нису семафорисане, или на раскрсницама које су семафорисане али светлосни саобраћајни знакови нису у функцији.

# СВИ ЗНАЈУ ПАЖЉИВКА!



**Великог** одјека у јавности током 2012. године имала је кампања „Пажња сад!“ чији је циљ повећање безбедности деце као учесника у саобраћају. Подсетимо, кампања је осмишљена и први пут спроведене током школске 2011-2012. године. Ове године уз одређене измене, доживела је велику пажњу и одлично је примљена у јавности. Агенција за безбедност саобраћаја почетком септембра кренула је интензивно са кампањом ослањајући се на искуства из претходне године. Поред маскоте кампање, десетогодишњег дечак Пажљивка и флајера намењених родитељима и наставницима, кампању су чинили нови елементи – директније обраћање деци током интерактивних часова безбедности у саобраћају, увођење посебних саобраћајних ситуација зависно од локације где је час одржан (на пример у општини Лапово где постоји пружни прелаз са децом се више о томе разговарало). Ђацима првацима судењени симболични и важни поклони и приказивани спотови припремљени за електронске медије, радио и телевизију. Оно што је изазвало

изузетно позитивне реакције и примећеност су два анимирана филма о Пажљивку у трајању по 3 и по минута. Први анимиран филм телевизије су почеле да приказују већ 20. августа, а деца су пратила у анимираној форми пет честих саобраћајних ситуација у којима се могу наћи. Други, са нових пет ситуација и подсећањем како се треба понашати у аутомобилу, кренуо је са емитовањем средином септембра. Кампања „Пажња сад!“ је кренула средином августа уз помоћ медија који су емитовали спотове Агенције, један у којем се указује на важност везивања сигурносног појаса детету на задњем седишту у возилу, и други који скреће пажњу на опасност од истрачавања на улицу услед занесености током игре и за лоптом. И тако до првог школског звона. А онда, пред више од 30 телевизијских камера и око 50 новинара, означен је свечани почетак кампање. У основној школи „Јован Дучић“ у Новом Београду, изабраној на основу података о резултатима мале матуре на којој су њихови ученици у Београду по резултатима били на првом а у Србији на другом

месту, организован је први час безбедности у саобраћају. Свечаности су присуствовали председник Владе и министар унутрашњих послова Републике Србије, Ивица Дачић, министар просвете, науке и технолошког развоја, др Жарко Обрадовић, министар саобраћаја, Милутин Мркоњић, директор Агенције за безбедност саобраћаја, мр Стојадин Јовановић и начелник Управе саобраћајне полиције Драгиша Симић. Након наступа хора „Чаролија“ који је певао и композицију „Пажња сад!“ као битну за кампању, те хора школе, глумац Игор Бећирић у костиму Пажљивка и





представници Управе саобраћајне полиције одржали су показни час безбедног понашања у саобраћају. Била је то прилика да деца и уважени гости погледају едукативни анимирани филм „Пажљивко“. Од тог 3. септембра до средине октобра тим Агенције за безбедност саобраћаја држао је часове о безбедности у саобраћају за више од 7 хиљада ученика широм Србије. На основу мапа јавног ризика за страдање деце у саобраћају у периоду од 2009. до 2011. године, сачињен је план кампање. Жеља, а убрзо и циљ који је остварен, било је посетити што више општина са високим ризиком за страдање деце у саобраћају. Часовима су с великим одушевљењем присуствовали ученици из око 100 основних школа, укључујући и сеоске основне школе. У појединим школама, због малог броја првака, присуствовали су и ђаци другог разреда. Дешавало се да и предшколце доведу из оближњих вртића. До средине октобра низали су се, редом: Пожега, Лесковац, Владичин хан, Ивањица, Чукарица, Барајево, Жагубица, Уб, Мионица, Опово, Вишњичка бања, Лапово, Свилајнац, Неготин, Бољевац, Темерин, Беочин, Мерошина,

Прокупље, Варварин, Брус, Бабушница, Аранђеловац, Младеновац, Краљево, Нови Пазар, Трговиште, Бујановац, Сокобања, Алексинац. Представници Агенције, поред општина где је могућност да деца учествују у саобраћајним незгодама већа, обишли су и Пирот, општину за пример свима јер у њој у последњих 25 година ни једно дете није страдало у саобраћајној незгоди! Билисмо у Пироту и још једном се уверили да је едукација деце најважнија, јер је континуирани рад са најмлађима управо оно по чему се Пирот издваја. Такође, посетивши нову основну школу у насељу Вишњичка бања, могли смо се уверити да добра хоризонтална и вертикална сигнализација око школа има велики значај, али и да је врло важна добра сарадња између руководства локалне заједнице и основне школе. Јер, нова школа једна је од најбоље обележених у Србији. У појединим местима часове су пратили ученици првих разреда само једне школе, али не ретко све школе из једног места доводиле би ђаке у дом културе или спортски центар. Тако је било у местима где постоји сарадња између школа, међусобно али и са представницима општина и полиције. Дешавало се да

локалне организације организују превоз деце из удаљених школа, јер је постајала свест о важности познавања безбедног кретања у саобраћају. На жалост, понегде није било довољно разумевања од стране наставника о значају ове теме, као ни од стране родитеља који нису желели да деца остају на настави после часова. Било је и случајева када су деца искрено рекла да седе татама у крилу и „возе“, да возе тракторе од пете године. Неки су причали да их зими закаче на санкама конопцем за аутомобил и вуку улицама по снегу! Какав је одјек кампање? Почетком октобра, у Краљеву, тим Агенције био је задивљен сазнањем да деца знају не само ко је Пажљивко већ и ток анимираних филмова. Једна девојчица знала је оба цртана филма напамет, од речи до речи! У Лапову, месту у којем деца прелазе преко пружног прелаза, представници Агенције дочекани су приредбом и изложбом цртежа са темом саобраћаја, цртежима возова и школе поред њих. И у осталим местима деца су желела да причају, да се похвале колико знају о саобраћају, да питају Пажљивка јесу ли прешли улицу како треба.







Како су реаговали одрасли? Охрабрује што је већина присутних, након часа намењеног деци, желела да сазна шта они као просветни радници, представници разних институција и општине могу и треба да учине да би безбедност у саобраћају у њиховом месту била већа. Агенција, као институција чији је један од основних задатака управо пружање информација и саветодавне помоћи у оснивању локалних савета за безбедност саобраћаја, излазила им је у сусрет. Пар недеља касније, као резултат посете представника Агенције, многи су покренули питање оснивања савета и донели неколико за саобраћајну безбедност у њиховом месту битних одлука.

Током интензивног дела кампање „Пажња сад!“ Агенција је учествовала и у акцији „Пешке без грешке“ односно, на саобраћајном

полигону за обуку деце правилном понашању у саобраћају у организацији „Ушће шопинг центра“ и „Еуролевела“. Пажљивко је деци говорио о саобраћају и на Јесењем фестивалу здравља у Дому омладине у Београду. Био је драг и већ добро познат гост у „Ушће шопинг центру“ у дружењу са децом уочи манифестације „Дечији сајам“. „Дечијем сајму“.



И наравно, на крају интензивног дела кампање, Агенција је у хали 3 Београдског сајма учествовала на дестом по реду





Колико је Агенција била важан учесник, говоре написи у медијима који су пренели вест о томе да ће Пажљивко учити децу основама безбедног понашања у саобраћају. Директор Агенције, Стојадин Јовановић, био је, поред министарке омладине и спорта, проф др Алисе Марић и три српске олимпијке Зоране Аруновић, Иване Максимовић и Милице Мандић, једна од уважених званица на свечаном отварању. У књизи утисака на штанду Агенције родитељи су низали похвале. Деца су стајала у реду да се сликају са Пажљивком или као Пажљивко, јер је на штанду била постављена д в о д и м е н з и о н а л н а фигура маскоте кампање са отвором за лице. Била су чак три наступа, два на бини и један на спортском терену за три дана дечијег сајма. Поред штанда Агенције, према подацима организатора, прошло је око 40 хиљада родитеља, бака, дека и деце!

Али, то није крај. У данима припремања билтена, Агенција прави план за наставак кмпање. Позиви стижу из целе Србије. Сви знају ко је Пажљивко! У програм ће се, поред ђака првака, укључивати како предшколци тако и ученици другог разреда основних школа. Часови ће се организовати и за децу са инвалидитетом, свуда где то буде могуће, широм Србије.

Кампања „Пажња сад!“ као прецизно и темељно осмишљена, руководећи се подацима о саобраћајним ризицима за децу, ситуацијама у којима се обично налазе, дечијим психолошким карактеристикама, потребама за игром и стицањем сазнања на специфичан начин, али и модерним интересовањима која су задовољили анимирани филмови, пример је како се вољом и упорношћу може постићи много за већу безбедност, срећу и радост наших малишана, на задовољство и понос Агенције за безбедност саобраћаја.



# Математичар у

*Представљамо професора доктора Милана Јанића, председника Управног одбора Агенције за безбедност саобраћаја*

*Рођен је у селу Сумраковац, у општини Бољевац. Дипломирао је на групи за математику Филозофског факултета у Новом Саду. Докторирао је на Природно-математичком факултету у Београду. Професор доктор Милан Јанић данас је ванредни професор математике и нацртне геометрије на Техничком факултету у Бору, а од дана оснивања Агенције, председник је њеног Управног одбора.*

## **У каквој су вези математика и саобраћај?**

*- Агенција за безбедност саобраћаја има јасно дефинисана задужења у циљу веће безбедности у саобраћају на републичком нивоу. Један од најважнијих задатака је изградња базе података о саобраћају и саобраћајним незгодама. База је информатички појам, а информатика је пре свега и изнад свега, математичка дисциплина. У тој области моје знање и искуство као математичара и професора може бити од велике користи, каже професор Јанић.*

## **На основу управо тог знања и искуства, које проблеме видите као највеће за безбедно учествовање у саобраћају?**

*- Различити проблеми утичу на безбедност у саобраћају. Многи су у сваком од нас као личности. Као учесници у саобраћају често смо недовољно савесни, седамо за волан уморни, под дејством алкохола, не поштујемо правила понашања у саобраћају и постављену сигнализацију, возимо брзином већом од дозвољене. Немамо саобраћајну културу.*

*Професор Јанић сматра да на безбедност у саобраћају у Србији знатно утичу и возачи који брзо сакупе 18 казних поена и остану без возачке дозволе, а којих је од почетка примене Закона о безбедности у саобраћају на путевима Србије до данас, око 2 хиљаде.*

*- Неки од њих одустаће од жеље да буду возачи. Према подацима Агенције, одређени број њих, након испуњења Законом предвиђених услова, похађаће одговарајући семинар и након положеног завршног испита, стећи право на враћање возачке дозволе. На жалост, највећи је број оних који ће и поред изречених мера, возити и поред изречене забране. Баш такви возачи представљају латентну опасност за себе лично, али и све остале учеснике у саобраћају. Да би такав возач могао да учествује у саобраћају, потребно је пре свега да промени ниво свести и савести, тако да не понавља грешке због којих је остао без возачке дозволе и угрозио безбедност саобраћаја. На томе ради тим Агенције организујући и водећи семинаре за возаче којима је одузета возачка дозвола након сакупљених 18 казних поена. Агенција, у свом домену, те активности врло савесно извршава. Саобраћајна полиција, казненом политиком и контролама на терену, испуњава своје задатке и тиме смањује ризике у саобраћају. Остаје одговорност самих учесника у саобраћају, посебно возача који не схватајући суштину, олако улазе у ризичне ситуације и перманентно крше Закон.*

# саобраћају



## **Каква је ситуација у саобраћају у Бору и околини, где живите и радите?**

- Ти проблеми су углавном слични онима у осталим крајевима Србије. Тимочку крајину карактеришу лоши путеви и специфична клима са израженим екстремним температурама и крајностима у количини падавина. Како је скоро половина укупне површине у Тимочној крајини обрадиво земљиште, очекиван је податак да у највећем броју саобраћајних незгода учествују корисници пољопривредних машина, пре свега трактора.

## **Професора доктора Милана Јанића питали смо колико је важна континуирана сарадња Управног одбора и Кабинета директора, као што је то случај у Агенцији за безбедност саобраћаја?**

- Без овако добре и продуктивне сарадње не би било резултата. А они су када је реч о испуњењу задатака Агенције, евидентни. Слободан сам да поновим оно што је Управни одбор у више наврата до сада потврђивао, да та сарадња спада у изузетно позитивне примере квалитетне комуникације, заједничког рада и наравно резултата.

## **Професоре Јанићу, где видите Агенцију за пар година и какве бисте резултате волели да постигне и Вашим учешћем у њеном раду?**

- Замислите податке који би могли бити објављени првог јануара за неколико година: "У Србији у прошлој години није било ни тешко повређених ни смртно страдалих у саобраћајним незгодама". Звучи невероватно? Иако недостижан, то је циљ којем тежимо и ми у Агенцији и ресорна министарства. То је циљ којем треба да усмеримо све грађане у Србији као учеснике у саобраћају, и да заједничким снагама помогнемо остварење једног тако узвишеног циља. Био би то и наш цивилизацијски допринос планети, на којој током само једне године у саобраћајним незгодама погине око 1.300.000 људи, односно нестане читав један милионски град!

## **Професор Милан Јанић подсећа да је Агенција већ препознатљива по кампањама и активностима које спроводи у циљу подизања свести и нивоа саобраћајне, а тиме и опште културе грађана Србије.**

- Сви смо ми учесници у саобраћају, на разне начине. Битно је да будемо савесни али и свесни опасности. Можда је највећа одговорност свих нас који радимо у државним институцијама разних профила да будемо ажурни у обављању послова који су нам задати. Ми из сфере саобраћаја треба да поштујемо Закон више него остали и тако свима дајемо позитиван пример. Да свим учесницима у саобраћају предочимо и покажемо колико је важно да се свако од нас као учесник у саобраћају понаша савесно, јер таквим понашањем не штитимо само наше, већ животе и осталих учесника у саобраћају.

# СИСТЕМ ДИГИТАЛНИХ ТАХОГРАФА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Република Србија, као земља потписница Европског споразума о раду посада на возилима (АЕТР), има обавезу да спроведе све одредбе споразума, што подразумева и имплементацију система дигиталних тахографа у складу са оквиром који је постављен на нивоу Европске Комисије.

У Закону о безбедности саобраћаја на путевима и Уредби о времену одмора и управљања возача моторних возила када обављају међународни превоз, као и о примени система дигиталних тахографа, дефинисане су надлежности у систему дигиталних тахографа Републике Србије.

Агенција за безбедност саобраћаја је надлежна за послове издавања меморијских картица (4 врсте картица: возача, превозника, радионице и надзорног органа), и дозвола радионицама за уградњу, преглед и оправку тахографа.

Доношењем Правилника о радионицама за тахографе и Правилника о програму и начину полагања испита за техничара у радионици за тахографе, успостављањем система издавања меморијских картица (доношење Процедуре о поступању SRB-CPD оператера у поступку издавања меморијских картица за дигиталне тахографе), спровођењем полагања испита за техничара у радионици за тахографе и издавањем лиценци, као и утврђивањем испуњености услова радионице за тахографе тј. издавањем дозвола радионици за рад, Агенција за безбедност саобраћаја је, из свог делокруга надлежности, у потпуности створила услове за успостављање система дигиталних тахографа у Републици Србији.

НАЦИОНАЛНА ПОЛИТИКА	МЕМОРИЈСКЕ КАРТИЦЕ	РАДИОНИЦЕ		
Да ли је усвојена национална политика?	Да ли је именовано тело за издавање картица (CIA)?	Да ли се почело са издавањем лиценци за техничара?	Да ли се почело са издавањем дозвола за рад радионице?	
ДА Министарство надлежно за послове саобраћаја	ДА Агенција за безбедност саобраћаја (АБС)	ДА АБС је омогућила издавање 4 врсте картица	ДА Након успешног испита, до сада је 75 техничара остварило право на лиценцу	ДА До сада је 5 радионица добило дозволу

Са имплементацијом система издавања меморијских картица кренуло се почетком ове године, и до сада је издато више од 6.000 меморијских картица.

Агенција је 3. јула ове године почела са спровођењем полагања испита за техничара у радионици за тахографе, и до сада на полагање је изашло укупно 210 техничара, а њих 75 је положило испит.

Пролазност мању од 50 посто оправдава чињеница да је полагање испита за техничара новина у досадашњем раду. Најчешћи узроци мале пролазности су недовољно познавање нових прописа, јер једном броју кандидата није лако да усвоји нову терминологију и да одбаци процедуре и активности које су се раније примењивале.

С обзиром да је сам испит састављен и од практичног и теоријског дела, кандидати често греше и у самом практичном делу (рад на возилу), што директно говори о недостатку практичног искуства на овим пословима. Неретки су примери да транспортне компаније веома мало улажу у едукацију и обуку запослених, а воде се политиком да кандидати прво

положе испит, па ће компанија накнадно обезбедити мерну опрему и уређаје за рад, што се у пракси показало као неуспешно.

Нова активност као што је „поступак контроле“, подразумева разматрање да ли је уопште могуће обавити преглед тахографа, или томе морају претходити одређене радње како би се уочени недостаци у поступку контроле отклонили, што ствара потешкоће кандидатима. Најчешће неправилности које кандидати „забораве“ да уоче и да на њих реагују су: различити притисци у пнеуматцима, технички неисправно возило, визуелно оштећен тахограф, недостатак пломби и друго. Такође,

врло често се заборавља провера граничника брзине, с обзиром на то да је и ово новина.

Агенција је кренула и са утврђивањем испуњености услова за она привредна друштва / предузетнике који имају комплетан захтев у складу са Правилником о радионицама за тахографе. До сада су представници Агенције изашли на утврђивање испуњености услова у 11 радионица. Пет радионица је добило дозволу за рад, док су остали захтеви у поступку обраде. Тренутно постоји приближно 20 комплетно уређених захтева за издавање дозволе радионици за тахографе, који ће у предстојећем периоду бити завршени.

У пракси се показало да су најчешћи проблеми радионица да обезбеде два техничара који су положили испит и остварили услове за добијање лиценце (велики је број оних који за сада имају само једног техничара), и испуне услове везане за сам објекат, а то су: службена просторија, чекаоница и полигон (тзв. „мерна стаза“) са приступним саобраћајницама који не може да буде део јавне површине.

Агенција је до сада издала више од 40.000 образаца - Уверења о исправности тахографа радионицама за

тахографе, и наставиће са њиховим издавањем оним правним лицима и предузетницима који су испунили основне услове за рад и поднели уредан захтев за издавање дозволе за радионице до 21. септембра 2012. године.



# ПРВА ПОМОЋ ЗА МАЊЕ СТРАДАЊА



Професор доктор Драган Радовановић је цењени хирург запослен у болници „Др Драгиша Мишовић“ у Београду, и већ деценију председник угледне организације Црвени крст Србије. Његов радни дан почиње у 7 ујутру и не ретко траје до поноћи. И током целог дана доктор Радовановић једнаком енергијом спасава животе људи и ради на унапређењу знања како колега из света медицине тако и грађана у пружању прве помоћи. Више него довољно разлога да представимо човека који је од оснивања Агенције близак сарадник на остваривању заједничког циља – веће безбедности и мањег страдања свих учесника у саобраћају.

***Припремили сте и објавили приручник о пружању прве помоћи по којем ће се будући возачи обучавати у ауто-школама. Шта приручник садржи и колико је важно што је обука из пружања прве помоћи враћена у програм обуке кандидата за возаче?***

Приручник садржи све поступке које треба предузети на месту несреће. У Приручнику се налазе упутства како треба поступити у случају саобраћајне незгоде, које мере безбедности је потребно применити (како заштити себе и повређену особу), како проценити коме је помоћ у датој ситуацији најнеопходнија, како пружити прву помоћ особама које су животно угрожене (мере оживљавања, како поступити са особом без свести, како зауставити јако крварење до доласка хитне помоћи), како да се о догађају обавесте одговарајуће хитне службе, како на једноставан начин могу да помере повређену особу на безбедно место у случају опасности, који поступци и манипулације са повређенима се не смеју примењивати и како користити материјал из комплета прве помоћи. Све што је приказано може свако да изведе и лако да научи. Да би учење било још једноставније, и да би знање код полазника било дуготрајно, поред приручника едукативни пакет има и ДВД са видео клиповима процедура описаних у приручнику. Будући возачи у току обуке поред теоретске наставе из прве помоћи имају и практични део (како се даје вештачко дисање, изводи масажа срца, користи завојни материјал). Све елементе обуке из прве помоћи, од реквизита реко медицинског материјала до дискова са филмовима и видео-бимова, обезбеђује Црвени крст Србије.

***Ко може да обавља обуку и испит из прве помоћи и под којим условима?***

Обука будућих возача из прве помоћи траје 8 часова и врше је лиценцирани предавачи. То су људи који су завршили курсеве за предаваче, положили испите и добили лиценцу. У Црвеном крсту Србије се налази база података, и нико не може да предаје а да се у њој не налази и да није лиценциран. Право да буду предавачи из прве помоћи у складу са Законом, имају заинтересовани здравствени радници, са најмање средном стручном спремом, најмање једног годином радног искуства у струци и завршеном обуком за предавача прве помоћи. Сав материјал који смо припремили биће представљен и приказан на адекватан начин, јер смо, да бисмо обезбедили контролу квалитета предавача и предавања, направили пакете материјала и за њих. Начин презентације тиме је униформисан од Суботице до Пирота. И где год у Црвеном крсту неко буде учио прву помоћ, учиће на исти начин.

Цео наш програм, када смо направили приручник, послат је у Европски референтни центар у Париз, где је добио сагласност.

***Према Закону о безбедности саобраћаја на путевима, обуку из прве помоћи и организовање и спровођење испита за сада обавља Црвени крст Србије.***

У складу са Законом, на то имају право здравствене установе које се одреде за овавање ове врсте делатности и за то стекну услове прописане Законом (који се тичу простора, опреме, кадрова, наставних планова и програма, литературе и осталог). Немамо информацију има ли заинтересованих установа које су се до сада обратиле Министарству здравља. За сада, ми смо једини у Србији носиоци Европског сертификата за обуку будућих возача из прве помоћи. Цео наш програм, када смо направили приручник, послат је у Европски референтни центар у Париз, где је добио сагласност. Значи, све оно што садржи наш приручник урађено је по европском стандарду. Сертификација Црвеног крста трајала је неколико година и била толико темељна да не постоји сумња да је више него заслужена и да нас више него препоручује да знамо да радимо овај посао.

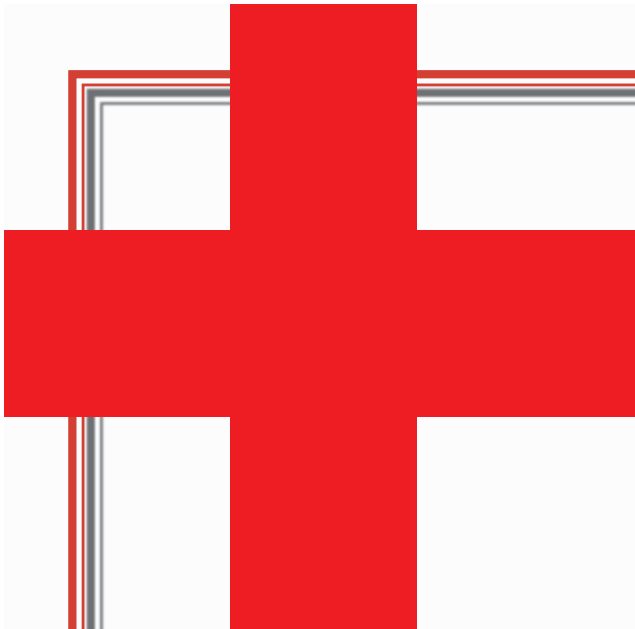
***Обука из прве помоћи скоро три деценије није била саставни део обуке за будуће возаче. Према оценама Црвеног крста Србије, колико ће бити тешко након дуге паузе „ухватити корак“ са осталим европским земљама у овој области?***

Ја верујем да ће они који ће бити обучени имати другачији, бољи и исправан однос према евентуалним повређеним лицима уколико дође до саобраћајне незгоде. Грађани се најчешће устручавају да реагују из разлога страха, недостатка знања и непостојања свести о значају правовремене реакције. Зато већи део повређених остаје без пружене прве помоћи. Онај ко заврши обуку за возаче по новом систему моћи ће, рецимо, и после годину-две да се подсети техника прве помоћи гледајући ДВД. То је била наша идеја, да полазницима направимо дугу ретенцију знања. То су корисне вештине које могу у свакодневном животу да им буду потребне: заустављање крварења, имобилизација код прелома, имобилизација вратне кичме. Сигурно да ће више људи бити спремно да укаже некоме прву помоћ.

Ми смо прошле јесени у великим градовима Србије правили акцију бесплатне обуке или обнављања знања за постојеће возаче, одзив је био мали. Као да људи нису били заинтересовани, у читавој Србији. Ипак, и у 2013. години Црвени крст Србије ће спроводити акције бесплатне обуке широм Србије на пригодним манифестацијама и за заинтересоване грађане.







Треба знати да прву помоћ у критичним првим минутима након незгоде не може ништа да замени. Правилно указаном првом помоћи некоме може да се спаси живот, смањи степен инвалидитета, јер је и то последица неуказивања помоћи, и да се убрза опоравак.

***Колико у Србији људи познају односно не познају основне елементе и технике у пружању прве помоћи?***

Црвени крст Србије је ове године укључен у реализацију велике међународне студије о познавању прве помоћи возача. Наши инструктори су вршили тестирања на репрезентативном узорку од 500 возача, а резултати студије која је истовремено спроведена у 14 земаља Европе биће објављени у марту 2013. године. Не треба очекивати да наши возачи познају основе прве помоћи – то није реално, јер се она до сада учила једино кроз мрежу канцеларија Црвеног крста Србије. Нема је у систему образовања, није је било ни у обуци за возаче ни у медијима. Једино смо на манифестацијама кој је радила ваша Агенција имали прилике да говоримо о првој помоћи.

***У многим саобраћајним незгодама, обично су пресудни моменти до доласка возила хитне помоћи.***

Према подацима Европског савета за безбедност у транспорту (European Transport Safety Council), 57 процената смртних исхода након повређивања у саобраћајним незгодама догоди се у првих десет минута. Истраживања су показала да је преживљавање тешко повређених у саобраћају у непосредној корелацији са временом када је започето њихово збрињавање. Ланац спасавања повређених мора бити сачињен од низа карика које треба да започну пружањем прве помоћи од стране лица које се нађу на месту догађаја, учесника у саобраћајној незгоди или осталих учесника у том делу саобраћајног тока. Следи пружање помоћи од стране здравствене службе на терену, транспорта и одговарајуће медицинске помоћи у здравственој установи. Треба знати да прву помоћ у критичним првим минутима након незгоде не може ништа да замени. Чињеница је да стручна лица могу бити доступна тек након неког времена (у добро организованим системима рада хитних служби за 8 – 10 минута). До тада, људи су препуштени сами себи, а повређеној особи стање може бити озбиљно погоршано и може смртно stradати. Правилно указаном првом помоћи некоме може да се спаси живот, смањи степен инвалидитета, јер је и то последица неуказивања помоћи, и да се убрза опоравак.

***Црвени крст Србије припремио је и „Упутство за пружање прве помоћи“ у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима, са основним упутствима за коришћење комплета прве помоћи у возилима у којима се налази.***

Упутство је користан подсетник-водич кроз основне кораке које је потребно применити на месту незгоде. Идеја је била да се, макар на овај начин, обавесте они који до сада нису прошли курс прве помоћи, како да изведу основну прву помоћ. Неког ће заинтересовати шта има у тој кутији, узме упутство, прочита га и понешто запамтити. То није исти квалитет учења као на курсу, али може да користи.

***Које су то типичне грешке које учесници или сведоци саобраћајних незгода чине када је реч о повређенима?***

Најчешћа грешка је да се људи склоне. Битно је остати уз повређеног, макар као психолошка потпора. Мислим да су честе опасне грешке у манипулацији вратном кичмом, а приликом извлачења из возила не мисли се на то. Људи у страху, да би повређеног извукли што пре из возила, често то раде потпуно погрешно, и тиме им више науде, посебно ако их ухвати паника.

У пружању прве помоћи постоји одређени поступак. Тај поступак подразумева прво обележавање места догађаја, процену безбедности места где треба да укажете помоћ, ваше безбедности и безбедности повређеног, проверу да ли постоји цурење горива, варничење из возила, опасност ако је возило преврнуто да се још једанпут преврне и сл. Када приђете возилу и још увек ради мотор, прво треба да га искључите. Редослед поступака, иначе врло важан, учи се на курсу. Многи имају погрешно усвојене обрасце понашања у случају настанка повреде.



**Многи не знају ни колики углед у свету ужива Црвени крст Србије, колико сте успешни на међународним такмичењима. По чему смо бољи, а у чему заостајемо за светом?**

На такмичењима наше екипе, оне које су претходно биле најбоље на националном такмичењу, последњих пет година су прве у Европи. Побеђују у конкуренцији професионалних екипа из многих европских земаља. Не заостајемо за светом, напротив,

својим знањем и искуством учествујемо и у доношењу златних стандарда и препорука Европског референтног центра за прву помоћ.

**Колико Вама лично, али и Црвеном крсту Србије, значи добра сарадња са Агенцијом за безбедност саобраћаја?**

Много. Мислим да је повезаност Агенције за безбедност саобраћаја и Црвеног крста Србије природна, и базирана на професионализму људи. Кад човек дође код вас у Агенцију, одмах види да ви овде радите као ентузијаста. Одлично сте организовани, имате огромну вољу и жељу да радите, стално имате нове идеје, много акција, кампања. Мислим да су и наши заједнички напори већ дали резултате.

**Колико Ваше обавезе као хирурга у клиници „Др Драгиша Мишовић“ дозвољавају да се посветите обавезама као председника Црвеног крста Србије?**

Често одмах након извршене операције трчим да завршим посао у Црвеном крсту, а затим се вратим у болницу. Поносан сам што за сарадника на месту генералног секретара имам Весну Миленовић, поносан сам на све своје сараднике и волонтере и посебно на чињеницу да је Црвени крст Србије данас једна модерна, транспарентна организација.

**Недавно сте боравили у Америци, а затим су Ваше колеге из САД гостовале, на Ваш позив, у Београду. Колико је то значајно за модерну српску хирургију?**

Врло је значајно. Заиста имамо добре лекаре који се у постојећим условима изузетно сналазе. Треба да одете у свет да видите где сте, шта вам недостаје, шта можете да унапредите, а шта једноставно зависи од економског развоја. Оно што можете да измените, донесете нове технологије, направите велики квалитативни скок у лечењу пацијената у њихову корист, а да то не захтева новац, то треба радити. Управо је нова лапароскопска операција дебелог црева велики квалитативни скок за пацијенте, знатно скраћује период и тежину опоравка. Сарадња са Кливленд клиником (Cleveland clinic), једном од најбољих у свету, и долазак једног од највећих светски стручњака за лапароскопску хирургију, доктора Стива Вехнера (Steve Wehner) у Београд и клинику „Др Драгиша Мишовић“ и то што је у нашој болници нашом опремом оперисао пред српским лекарима, било је драгоцено за све нас који сада радимо такве операције.



# ПРВА ПОМОЋ

ПРИРУЧНИК ЗА ВОЗАЧЕ



Црвени крст Србије  
Red Cross of Serbia

1876

# СЕЋАЊЕ НА СТРАДАЛЕ

У складу са препорукама садржним у конвенцији Уједињених Нација од 26. октобра 2005. године, у свету се Међународни дан сећања на жртве саобраћајних незгода (World Day Of Remembrance For Road Traffic Victims) обележава треће недеље у новембру. Ове године, 18. новембра, у складу са препорукама, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије по други пут је организовала Дан сећања у нашој земљи.

Подсетимо, Агенција је први пут обележила овај дан 2011. године. На Дан сећања, 20. новембра, запаљено је онолико свећа колико је у претходних 10 месеци било смртно страдалих у саобраћајним незгодама. Ослањајући се на искуства земаља које овај дан обележавају знатно дуже, неке чак и од 1991. године, тим Агенције имао је за циљ да ода почаст погинулима али и да укаже на важност одговорног понашања свих учесника у саобраћају. У обележавању Дана сећања 18. новембра 2012. године, поред Агенције за безбедност саобраћаја као иницијатора и главног организатора, учествовали су представници Министарства саобраћаја, Министарства унутрашњих послова, Министарства одбране, Министарства просвете, науке и технолошког развоја, Ауто-мото савеза Србије,

Црвеног крста Србије, Канцеларије за младе града Београда, удружења породица страдалих у саобраћајним незгодама „У част палих анђела“ и „Ушће шопинг центра“.

 **ДЕЦЕНИЈА АКЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ  
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА 2011-2020**

## **СВЕТСКИ ДАН СЕЋАЊА НА ЖРТВЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА**

**18. НОВЕМБАР 2012.  
СРБИЈА**



**ЈЕДАН ЈЕ ЖИВОТ!**

Увертира у обележавање Дана сећања била је постављање бројача „Global Road Deaths“ на сајт Агенције почетком октобра. Реч је заправо о бројачу светске организације који показује колико је људи изгубило живот у саобраћајним незгодама у периоду од 1. јануара до тренутка у којем га посматрате, а који је на Дан сећања показивао број од милион и 125 хиљада смртно страдалих.

Међународни дан сећања на жртве саобраћајних незгода Агенција је обележила у простору „Ушће шопинг центра“. Постављен је инфо-пулт на којем су се налазили промотивни материјали и свеска „Књига сећања – 18.11.2012.“, у коју су заинтересовани пролазници могли уписивати поруке у вези са мањим страдањем у саобраћају, али и оне намењене њима блиским људима који су изгубили животе у саобраћајним незгодама.

# У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

На великој табли постављене су фотографије оних који су смртно страдали. Фотографије су донели чланови удружења „У част палих анђела“, махом родитељи чија су деца имала мање од 25 година када су изгубила живот. Свака од фотографија донела је једну животну причу, о сновима и надањима, навикама, посебностима. Лепота младости која је нагло прекинута нечијом непажњом.

Њихови вршњаци, волонтери и сарадници Канцеларије за младе града Београда, испред „Ушћа“ делили су флајере који садрже поруке о важности поштовања прописа, пре свега дозвољене брзине и неконзумирања алкохола уколико се планира вожња, обзирности, пажњи свих учесника у саобраћају, уз податке о узроцима и броју саобраћајних незгода и страдалих лица у првих 10 месеци 2012. године.



У 13 часова и 30 минута, представници Агенције и институција које су учествовале у обележавању, изашли су испред „Ушћа“ да би посадили „стабло сећања“. Уз подршку шопинг центра које је обезбедило адекватан простор и садницу, уз присуство великог броја представника писаних и електронских медија, младицу платана посадили су директор Агенције за безбедност саобраћаја, Стојадин Јовановић и државни секретар у министарству саобраћаја, Душан Рафаиловић.

Директор Агенције Стојадин Јовановић, у обраћању присутнима, изнео је податак да је број саобраћајних незгода у 2012. години, у односу на претходну годину смањен за нешто више од 13 одсто, али и да се мора и даље радити на повећењу безбедности у саобраћају. Он је навео да је у првих 10 месеци 2012-те у односу на исти период 2011. године живот изгубило 18 особа мање, и да је око 1000 особа мање повређено. Односно, догодило се 31.025 саобраћајних незгода, 15.355 лица је повређено а 577 лица је смртно страдало.

Стојадин Јовановић подсетио је да су и даље најчешћи узроци саобраћајних незгода прекорачење брзине, непропуштање, непоштовање права првенства пролаза, као и вожња под дејством алкохола.

Државни секретар у Министарству саобраћаја, Душан Рафаиловић је рекао да је присутан тренд смањења броја страдалих на српским друмовима, али да су и поред тога бројке и даље поражавајуће.



# СЕЋАЊЕ НА СТРАДАЛЕ У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

„Влада Србије и Министарство саобраћаја имају амбициозан циљ да у периоду од 2011. до 2020. године, који у УН дефинишу као међународну декаду безбедности саобраћаја, број незгода на нашим друмовима преполовимо у односу на 2011. годину“, рекао је Душан Рафаиловић.

## У ПРВИХ 10 МЕСЕЦИ 2012. ГОДИНЕ У СРБИЈИ, НАЈЧЕШЋИ ИЗАЗИВАЧИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СУ:

### ВОЗАЧИ ПУТНИЧКИХ ВОЗИЛА - 11012 НЕЗГОДА

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 354
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 1760
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 8899

### ВОЗАЧИ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА - 809 НЕЗГОДА

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 48
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 157
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 604

### МОТОЦИКЛИСТИ - 837 НЕЗГОДА

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 48
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 287
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 502

### ВОЗАЧИ ТРАКТОРА - 311 НЕЗГОДЕ

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 42
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 87
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 177

### БИЦИКЛИСТИ - 1390 НЕЗГОДЕ

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 48
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 375
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 967



## 31.025 САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА, 577 ПОГИНУЛИХ, 15.355 ПОВРЕЂЕНИХ У ПРВИХ 10 МЕСЕЦИ 2012. ГОДИНЕ У СРБИЈИ

### ПОГИНУЛО:

- ВОЗАЧИ МОТОРНИХ ВОЗИЛА 226
- ПЕШАЦИ 117
- ПУТНИЦИ 132
- БИЦИКЛИСТИ 58
- ВОЗАЧИ ТРАКТОРА 30
- ДЕЦА ДО 14 ГОДИНА 14

### ПОВРЕЂЕНО:

- ВОЗАЧИ МОТОРНИХ ВОЗИЛА 6248
- ПУТНИЦИ 4581
- ПЕШАЦИ 1880
- ДЕЦА ДО 14 ГОДИНА 1267
- БИЦИКЛИСТИ 1247
- ВОЗАЧИ ТРАКТОРА 132

Према његовим речима, постоји низ мера које се свакодневно уводе у праксу, а међу којима су и конституисање националног тела за безбедносно саобраћаја и израда Стратегије за безбедност саобраћаја. Након садње стабла, председница удружења „У част палих анђела“, Снежана Трипковић, и директорка Канцеларије за младе града Београда, Тамара Благојевић, симболично су залиле стабло, да никада не увене и угаси се као што неће ни успомене и сећања на оне који су изгубили животе у саобраћајним незгодама.

Тога дана, родитељи који су остали без своје деце, поставили су фотографије страдалих на стабло сећања. Статистика о страдалим лицима је добила физиономију. Бројеви су замењени именима, погледима и посебно исказаним осећањима, ухваћеним у неком посебном тренутку.

Фотографије и сада стоје на стаблу. Да подсете да не смемо да их заборавимо. Али и да сви морамо

одговорно да се понашамо у саобраћају. Да је тренутак непажње довољан да се угаси нечији живот. Да се прекину снови и надања, да неизмерна животна радост постане највећа туга.

**У ПРВИХ 10 МЕСЕЦИ  
2012. ГОДИНЕ У СРБИЈИ,  
НАЈЧЕШЋИ ИЗАЗИВАЧИ  
САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СУ:**

**ВОЗАЧИ ПУТНИЧКИХ ВОЗИЛА - 11012 НЕЗГОДА**

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 354
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 1760
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 8899

**ВОЗАЧИ ТЕРЕТНИХ ВОЗИЛА - 809 НЕЗГОДА**

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 48
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 157
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 604

**МОТОЦИКЛИСТИ - 837 НЕЗГОДА**

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 48
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 287
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 502

**ВОЗАЧИ ТРАКТОРА - 311 НЕЗГОДЕ**

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 42
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 87
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 177

**БИЦИКЛИСТИ - 1390 НЕЗГОДЕ**

У ОВИМ НЕЗГОДАМА ЈЕ:

- ПОГИНУЛО 48
- ТЕЖЕ ПОВРЕЂЕНО 375
- ЛАКШЕ ПОВРЕЂЕНО 967



**31.025 САОБРАЋАЈНИХ  
НЕЗГОДА, 577 ПОГИНУЛИХ,  
15.355 ПОВРЕЂЕНИХ  
У ПРВИХ 10 МЕСЕЦИ  
2012. ГОДИНЕ У СРБИЈИ**

**ПОГИНУЛО:**

- ВОЗАЧИ МОТОРНИХ ВОЗИЛА 226
- ПЕШАЦИ 117
- ПУТНИЦИ 132
- БИЦИКЛИСТИ 58
- ВОЗАЧИ ТРАКТОРА 30
- ДЕЦА ДО 14 ГОДИНА 14

**ПОВРЕЂЕНО:**

- ВОЗАЧИ МОТОРНИХ ВОЗИЛА 6248
- ПУТНИЦИ 4581
- ПЕШАЦИ 1880
- ДЕЦА ДО 14 ГОДИНА 1267
- БИЦИКЛИСТИ 1247
- ВОЗАЧИ ТРАКТОРА 132

**ДЕЦЕНИЈА АКЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ  
САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА 2011-2020**

**СВЕТСКИ ДАН СЕЋАЊА  
НА ЖРТВЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА**

**18. НОВЕМБАР 2012.  
СРБИЈА**



**ЈЕДАН ЈЕ ЖИВОТ!**



**БЕЗБЕДАН ЗА СЕБЕ - БЕЗБЕДАН ЗА ДРУГЕ**



**ЗБОГ БРЗИНЕ И АЛКОХОЛА СЕ НАЈВИШЕ СТРАДА У САОБРАЋАЈУ**



# УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ВОЗАЧА МОТОРНИХ ВОЗИЛА

**У новембру 2012. године, у просторијама Привредне коморе Београда, одржана је трибина на тему унапређења безбедности возача моторних возила у Републици Србији.**



Бранимир Милетић, говорио је о стању безбедности саобраћаја у Србији и о одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима које се односе на време управљања моторним возилом, као и одредбама које се тичу професионалних возача. Саобраћајни инжењер из Сектора за планирање, развој и квалитет, Ђорђе Врањеш, говорио је о новинама у Закону у вези са рехабилитацијом возача којима је одузета возачка дозвола, и могућим облицима сарадње Удружења возача Србије и Агенције за безбедност саобраћаја.

**Т**рибину су организовали Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије у сарадњи са Привредном комором града Београда и Удружењем возача Србије.

Том приликом разматрана су најзначајнија питања из области безбедности возача у саобраћају, новине из Закона о безбедности саобраћаја на путевима и представљен преглед садржаја прописа у земљама Европске уније. У оквиру дискусије, посебно су разматрани проблеми који се појављују у раду професионалних возача, као и могућности за унапређење постојеће праксе у Србији.

Пред око 40 присутних, предавања су одржали и представници Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије. Помоћник директора Агенције,



# СЕМИНАРИ ЗА ВОЗАЧЕ КОЈИМА ЈЕ ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

Агенција за безбедност саобраћаја у току 2012. године организовала је четири Семинара унапређења знања из безбедности саобраћаја за возаче којима је одузета возачка дозвола из разлога што нису на савестан и на прописан начин управљали возилом у саобраћају. Два семинара су одржана у Београду, а по један у Новом Саду и Нишу.

Према подацима МУП-а Републике Србије, до сада је, из разлога што су сакупили 18 и више поена, одузето преко 2000 возачких дозвола. Агенцији се до сада јавило око 130 возача којима је одузета возачка дозвола, од којих је 36 већ похађало семинар и након положеног испита добило Уверење о положеном испиту унапређења знања, које је предуслов да би се лицу на његов захтев поново издала возачка дозвола од стране Министарства унутрашњих послова.



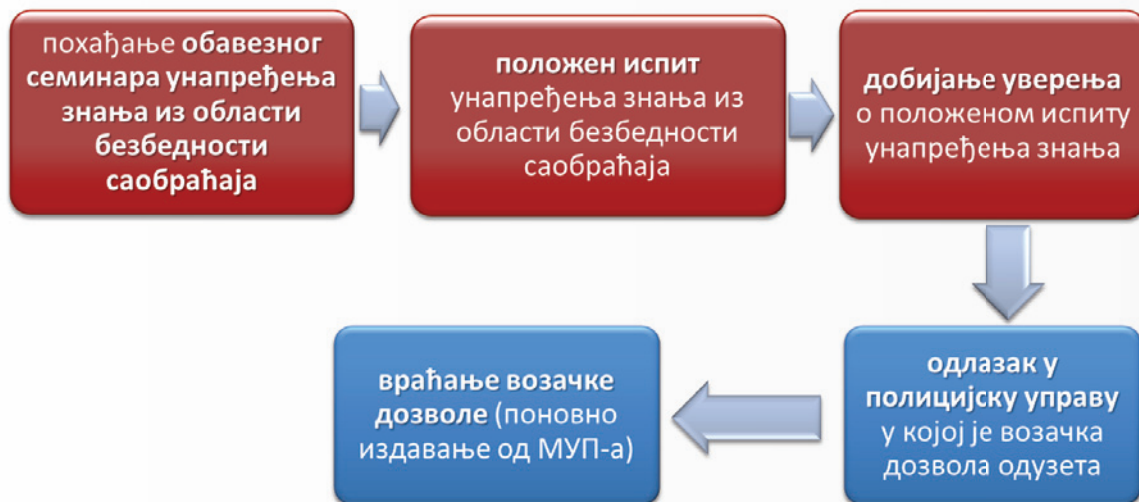
## КО СУ ВОЗАЧИ КОЈИМА ЈЕ ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА?

Возачи који не управљају возилом савесно и на прописан начин су возачи:

- који имају 18 или више казних поена ( 9 за пробну возачку дозволу)
- који су правоснажном пресудом осуђени за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има смрт лица
- уколико су више од једном у року од 5 година правоснажно осуђени за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има тешке телесне повреде другог лица
- уколико су више од једном у року од 3 године правоснажно осуђени за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има телесне повреде другог лица или материјалну штету

# СЕМИНАРИ ЗА ВОЗАЧЕ КОЈИМА ЈЕ

## КАКО ВРАТИТИ ВОЗАЧКУ ДОЗВОЛУ:



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), односно када прође 90 дана од дана када су извршене све изречене мере забране управљања моторним возилом. Ови возачи се потом пријављују Агенцији за безбедност саобраћаја, а уз Пријаву за похађање семинара достављају 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. Ове доказе издаје Прекршајни суд који им је изрекао исте. Такође, доставља се писани доказ да су извршене све мере забране управљања моторним возилом које су изречене, а који издаје МУП, писани доказ о издржаној

изреченој казни затвора за прекршаје, односно кривична дела због којих је одузета возачка дозвола, ако је изречена, фотокопија личне карте, уверење о здравственој способности возача за управљање моторним возилима највише категорије возила које су возачу уписане у возачку дозволу и доказ о измиреним трошковима за присуство на обавезном семинару.



# ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

## ПРОГРАМ СЕМИНАРА УНАПРЕЂЕЊА ЗНАЊА ЗА ВОЗАЧЕ КОЈИМА ЈЕ ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

Програм семинара обухвата укупно 40 наставних часова из области безбедности саобраћаја. У току једног радног дана, полазник може похађати највише три



обезбеђује се двосмерна комуникација полазника и предавача, а што омогућава саморефлексију полазника и прилагођавање специфичним проблемима (циљне) групе.

Приликом организовања ових семинара примећени су и одређени проблеми. У разговору са возачима који се пријављују Агенцији, уочено је да информације којима располажу нису увек у складу са законским и подзаконским актима који се односе на возаче којима је одузета возачка дозвола, а велики број возача који су остали без возачке дозволе, изразио је жељу да присуствује семинару тек када он буде организован у граду у коме живе.

наставна часа. Настава је подељена у три целине и примерена је раду са возачима којима је одузета возачка дозвола и раду са малим групама полазника. Оваквим начином извођења наставе омогућено је активно учешће свих полазника,

## СЕРТИФИКАЦИЈА

Чињеница да су возачи којима је одузета возачка дозвола са подручја целе Србије, указала је на потребу да Агенција изврши оспособљавање лица која би на семинарима спроводила предавања. У просторијама Агенције за безбедност саобраћаја, у новембру 2012. године је одржан Семинар за сертификацију предавача за рад са возачима којима је одузета возачка дозвола. Сертификат је добио 21 учесник из 17 градова Србије (Бор, Ваљево, Врање, Врњачка Бања, Зрењанин, Јагодина, Крагујевац, Ниш, Нови Сад, Нови Пазар, Рума, Сомбор, Суботица, Смедерево, Ужице, Чачак,

Шабац). На овај начин, возачима који су остали без возачке дозволе биће омогућено је похађање Семинара, ближе месту становања.



# МЕЂУНАРОДНА САРАДЊА АГЕНЦИЈЕ ТОКОМ 2012. ГОДИНЕ

**Током 2012. године, Агенција за безбедност саобраћаја проширивала је међународну сарадњу из претходног периода, учествовањем у бројним програмима али и организујући скупове као домаћин у Републици Србији. За овај број билтена издвојили смо неколико најважнијих догађаја.**



Агенција за безбедност саобраћаја је 29. марта била заступљена на пролећном заседању скупштине Форума Европских института за истраживања у области безбедности друмског саобраћаја - FERSI (Forum of European Road Safety Institutes), у Немачкој у Келну.

На скупштини је потврђен пријем Агенције за безбедност саобраћај у ту асоцијацију, а чланство је иницирано по угледу на словеначку и ирску агенцију за безбедност саобраћаја.

Током састанка је било речи о пројектима који се финансирају средствима Европске уније, и изнет је предлог да се размотри на који начин би Србија могла бити укључена у неки од наредних Европских и регионалних пројеката у области безбедности друмског саобраћаја.



У Мароку, у Маракешу, од 06. до 08. јуна је одржан Светски конгрес и годишњи састанак Светске организације за превенцију у друмском саобраћају PRI (La Prévention Routière Internationale), на којем је учествовала и делегација Агенције за безбедност саобраћаја.

На Конгресу, директор Агенције мр Стојадин Јовановић, поново је изабран за председавајућег Регионалне групе PRI за земље централне Европе на период од четири године.



Поред тога, усвојена је и Декларација о безбедности саобраћаја на путевима коју Секретаријат PRI треба да проследи Владима свих земаља у свету. Текст декларације који је предложила Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије усвојен је једногласно, уз мање допуне текста.

Активни чланови Регионалне групе PRI за земље централне Европе су организације из Србије, Македоније, Словеније, Румуније, Мађарске, Чешке, Пољске и Украјине.





У Белгији у Бриселу, 20. јуна, представник Агенције за безбедност саобраћаја присуствовао је PIN Конференцији Европског савета за безбедност транспорта (ETSC), на којој су Мађарска и Шведска добиле PIN награду за безбедност саобраћаја, и тако се придружиле клубу раније награђених земаља: Француској, Португалији, Шпанији, Летонији, Естонији и Ирској.

Том приликом је представљен извештај експертске PIN групе о индексирању безбедности саобраћаја на путевима у Европи за 2011. годину и за период од 2001. до 2011. године. Подсећамо, PIN програм индексирања перформанси безбедности саобраћаја на путевима покренут је 2006. године у циљу поређења перформанси безбедности саобраћаја по земљама. Тренутно PIN програм обухвата 27 земаља Европске уније, Израел, Норвешку, Србију и Швајцарску. Први пут су се у PIN извештају појавили и подаци о стању безбедности саобраћаја у Србији, а након конференције одржан је и састанак PIN групе Европских експерата у области безбедности саобраћаја, којем је присуствовао и помоћник директора Агенције за безбедност саобраћаја, др Јовица Васиљевић који је и члан ове групе.



Агенција за безбедност саобраћаја је била заступљена на последњем састанку и презентацији резултата међународног истраживања ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају - SARTRE 4 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), 8. новембра у Белгији, у Бриселу.

Агенција је учествовала у том Европском истраживању, које је обухватило по 1.000 анкетираних учесника у саобраћају у свакој земљи-учесници (возачи путничких моторних возила, возачи моторних возила на два точка и учесници у саобраћају који нису возачи). У истраживању су учествовале институције из 17 земаља ЕУ, Израела и Србије.

Истраживање у Србији су спровели др Јовица Васиљевић из Агенције за безбедност саобраћаја, проф. др Крсто Липовац са Криминалистичко-полицијске академије из Земуна и проф. др Драган Јовановић са Факултета техничких наука у Новом Саду.



# МЕЂУНАРОДНА САРАДЊА АГЕНЦИЈЕ ТОКОМ 2012. ГОДИНЕ



Агенција за безбедност саобраћаја и Европски савет за безбедност транспорта са седиштем у Бриселу (ETSC-European Transport Safety Council), организовали су 20. новембра, у хотелу М у Београду, 31. PIN Talk (дебату) о безбедности саобраћаја на путевима, под покровитељством Министарства саобраћаја Републике Србије.



Након уводног обраћања директора Агенције за безбедност саобраћаја,

господин мр Стојадина Јовановића, присутнима се обратио председник Владе Републике Србије и министар унутрашњих послова, господин Ивица Дачић који је и званично отворио скуп.

Поред премијера и директора Агенције, присутне су поздравили државни секретар у Министарству саобраћаја Републике Србије, господин Душан Рафаиловић, извршни директор Европског савета за безбедност транспорта, господин Антонио Авеносо,

представник компаније „Волво“, господин Карл Пил и представник компаније „Тојота – Србија“, господин Бобан Радоичић.

Дебата је одржана у оквиру ETSC PIN програма индексирања перформанси безбедности у саобраћају на путевима у Европи, и вођена је у тематским областима: индексирања безбедности саобраћаја по земљама и константној потреби Европске уније да унапређује безбедност саобраћаја, казних поена и „рехабилитације“ возача у Србији и Европи, стратегије безбедности саобраћаја.



Дебати је присуствовало око 90 учесника из Србије, Белгије, Данске, Аустрије, Словеније, Мађарске, Румуније, Македоније и Републике Српске. Гости из иностранства су изнели своје презентације и учествовали у дискусији.

Из Србије на дебати су учествовали представници различитих институција и организација (министарства, удружења, коморе, локална самоуправа, предузећа, медији и други).



## НИЈЕ ШАЛА!

**У Народној Републици Кини направили су аутопут око куће! Да ли је могло другачије и колико је безбедно, остављамо Кинезима да размишљају. Нама је довољно да кажемо: Веровали или не...**

Крајем 2012. године, у медијима се појавила вест праћена фотографијама, о изградњи аутопута у Кини, у граду Венлинг, који је саграђен тако да заобилази око петоспратне куће у којој још увек живи двоје људи.

Реч је о старијем брачном пару, који нису желели да се иселе из своје куће, иначе предвиђене за рушење због изградње аутопута, сматрајући да решење за њихово пресећење, које им је понуђено, није одговарајуће.

Наиме, пре извесног времена, Хонг Чунчин, стар 75 година, и његова супруга Кунг, који живе у две оронуте куће са двојицом синова, добили су понуду да продају земљиште у Таицоу. Понуду су прихватили и добили 8 хиљада фунти надокнаде. Међутим, када су радови већ почели, њих двоје су се предомислили и вратили новац.



Да би цео случај био јаснији, потребно је знати да у Кини приватно власништво до недавно није постојало, па су се људи лакше селили из једног места у друго. Међутим, нови закони који су сада на снази су строжи, и по њима је противзаконито насилно уништити имовину без сагласности власника. Због тога они који поседују некретнине у Кини сада одбијају да се иселе да би се градио неки нови објекат, па их зову „клиновима који се тешко избијају“.

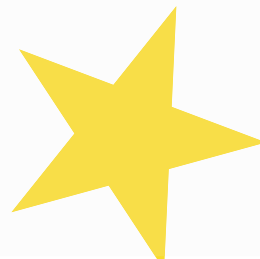
Тако је двоје од тих „клинова“, Ниу Чуанген и Џанг Џонгјун, остало у своме дому, па се чини као да су насукани на малом острву између облакодера. Остали су, кажу, и поред тога што су им гангстери претили и што су небројено пута морали да бране своју трошну кућу од рушења. Нису одустали чак ни када су им пре три године исекли струју и воду, и када је започета изградња бројних стамбених облакодера.



Али, то није усамљен случај у Кини. У граду Чонгчунгу једна од 280 породица две године је одбијала да се исели са места где је била планирана градња шестоспратног тржног центра. И они су остали без струје и воде, чак им је око куће, у којој су живеле три генерације те породице, ископан ров дубине 10 метара. Зато су власници куће провалили на градилиште, истакли заставу Кине, а локални шампион у борилачким спортовима Јанг Ву је употребио

нунчаке како би направио степенице до куће, претећи да ће пребити свакога ко покуша да га избаци одатле.

И нису га избацили?





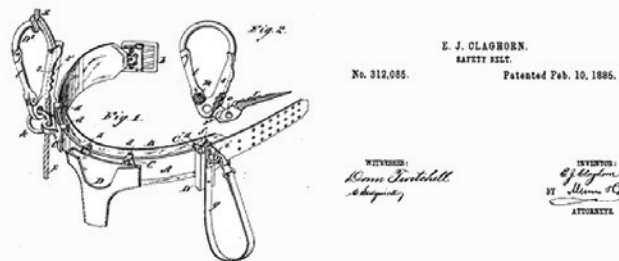
## СИГУРНОСНИ ПОЈАС КРОЗ ИСТОРИЈУ



Не постоји сумња да су сигурносни појасеви један од најважнијих проналазака из области безбедности саобраћаја у модерној историји. Данас је готово свима јасно да није пожељно ни безбедно возити се без њих. Када су и како настали и какви су били они први сигурносни појасеви?

Проналазачем сигурносног појаса за возила сматра се Џорџ Кејли (George Cayley). Први појас патентирао је у 19. веку и управо захваљујући њему, милиони живота широм света су спасени. Некако у исто време, Едвард Џ. Клегорн (Edward J. Claghorn) је први пут патентирао сигурносни појас за туристе. било је то 10. фебруара 1885. године у Њујорку, када је свој патент описао као производ тако "дизајниран да буде коришћен од стране лица и садржи куке и друге елементе који омогућавају безбедност лица у фикснираном објекту".

Први пут у пракси сигурносни појасеви су се појавили у ваздухопловству, а користили су их у разним типовима авиона све до 1930-те године. Велики допринос употреби сигурносних појасева дали су амерички физичари, који су их уграђивали у сопствене аутомобиле како би поткрепили своје тврдње о њиховој ваљаности и безбедности. Један од њих, С.Џ. Стрикланд (C.J. Strickland), тако је основао организацију под називом "Лига безбедних аутомобила Америке" („Safety League of America“), али америчка јавност није показала интересовање а тимени подршку идеји да је добро користити сигурносне појасеве у возилу током вожње.



У развоју сигурносних појасева, следећи значајан иноватор био је инжењер Хју Д. Хевн (Hugh De Haven). Он је створио тзв. "инерцију точка" и развио теорију о сигурносном појасу као нечему што "носи" аутомобил, и заправо је "паковање" путника у аутомобилу.

Џон П. Стап (John P. Stapp) спроводио је истраживања на авионима. Лично је учествовао у њима тако што је седео у ракетним санкама са везаним сигурносним појасом. Његова истраживања довела су до закључка да већина људи која су повређени или смртно страдали у авионским незгодама, нису доживели повреде приликом удара у земљу, већ ударом о унутрашњост авиона. Разлог за то, сматрали су, био је у коришћењу сигурносних појасева.



Почетком 50-тих година прошлог века сигурносни појасеви су почели да се употребљавају и у производњи аутомобила, као део стандардне опреме. Тих година Евдард Џ. Хок (Edward J. Hock) је изумео сигурносни појас који је први пут употребила атомобилска компанија „Форд“, и то као уређај који „повећава безбедност возача и путника“. Ти појасеви били су израђивани од старих везова за падобране, а господин Хок га је осмислио током слободног времена када је служио војску као инструктор летења. Морнаричке власти Сједињених Америчких Држава због уложеног труда су га наградиле са 20,50 долара. Поред новца, добио је и писмо као признање. Био је позиван на пријеме са највишим војним почастима, а о његовом изуму објављен је и кратак текст у новинама. И то је било све. Поред јенократне новчане награде од свог изума није зарадио више ни цента, иако је могао да постане један од најбогатијих људи на свету.

После ове прве верзије, сигурносни појасеви су се даље развијали. Следећи корак у њиховом побољшању јесте патентирање појаса са три ослонца, за шта су заслужни Роџер Грисволд и Хју Д. Хевн (Roger Griswold и Hugh De Haven).

Први већи произвођач аутомобила који је имплементирао у аутомобиле сигурносне појасеве као стандардну опрему је „Saab“, и то у моделу GT 750.

Већ током 1958. године, присуство сигурносних појасева у путничким аутомобилима постало је уобичајено у целокупној аутомобилској индустрији.

Шведски проналазач Нилс Боулин (Nils Bohlin) 1959. године осмислио је одређене делове модела сигурносног појаса са три кључна ослонца (комбинација раменог и карличног појаса) за произвођача аутомобила „Волво“. Овај проналазак је одобрен, па је „Волво“ одлучио да убудуће сигурносни појас буде део стандарде опреме у свим моделима возила.

У Сједињеним Америчким Државама током 1964. године већина аутомобила продавана је са сигурносним појасевима само на предњим седиштима, а четири године касније сигурносни појасеви и на задњим седиштима постали су стандард у великом броју држава. У историји сигурносних појасева важан податак је да су данашњи сигурносни појасеви у ствари варијације појаса којег је креирао Bohlin.

У Аустралији, у држави Викторија, 1970. године први пут у свету, уведено је обавезно коришћење сигурносних појасева. После тога, у великом броју држава кренуло се са том праксом. Велика Британија, Шведска, САД и друге државе кренуле су са постављањем стандарда у овој области, и дефинисањем обавезе коришћења сигурносних појасева на предњим и задњим седиштима путничких возила.



# Зимски пнеуматици – зашто их користимо?



У земљама где су лоши временски услови чести, сасвим је нормално да возачи на своја возила постављају зимске пнеуматике за време трајања зимске сезоне. У нашој земљи ова пракса до сада није била распрострањена, како због чињенице да таква обавеза није постајала у прописима, тако и због издатака које куповина зимских пнеуматика доноси. Од новембра ове године, ступио је на снагу правилник који све власнике моторних возила обавезује на коришћење пнеуматика који су адекватни за зимску сезону.

Када су у питању зимски и летњи пнеуматици може се рећи да постоје две основне разлике између ове две врсте пнеуматика. Зимски пнеуматици имају другачије шаре, широк жљебова и уске прорезе на ивицама газеће површине, које у комбинацији дају боље пријањање

на снегу и леду. Друга значајна разлика је материјал од кога се праве овакви пнеуматици. Материјал од кога се прави газећи слој летњих пнеуматика постаје чвршћи када спољашња температура падне. Осим тога, пријањање почиње да бива све слабије када се температура спусти испод седам степени целзијуса. За израду зимских пнеуматика користи се комбинација материјала која чини да они остају мекши и задржавају кочиона својства и на температури испод нуле. Пнеуматици направљени од ових материјала имају утиснут симбол пахуље или планине на бочном зиду пнеуматика.

Већина европских возача који на време мењају пнеуматике имају два комплета точкова и пнеуматика, тако да могу лако да их мењају. Неки као трајну опцију узимају коришћење зимских пнеуматика током целе године, али ово није препоручљиво, јер зимски пнеуматици слабије пријањају на високим температурама, а осим тога, брже се хабају и повећавају потрошњу горива.



Компромисно решење доступно возачима који желе додатну сигурност за зиму, али не желе да издвоје новац за два сета точкова, је да на своја возила поставе пнеуматике за све сезоне. Као резултат комбинације материјала који се користе у изради, добијају се пнеуматици који се, како и само име каже, могу користити током целе године. Ипак, као и свако компромисно решење, оно неће бити тако добро на високим температурама као што је коришћење стандардних пнеуматика за лето, или по снегу и леду коришћење пнеуматика за зиму. Како се за њихову израду користи иста смеша као за зимске пнеуматике, требало би да буду обележени симболом пахуљице или планине, али могу имати и симбол сунца. Најчешће на њима стоји натпис „All Season“ (све сезоне), мада могу бити обележене и словима „M + S“ (блато и снег).

Осим адекватних пнеуматика, на неким деоницама пута може се јавити потреба за коришћењем ланаца за снег или тзв. чарапа за снег. Чарапе за снег су релативно нови изум. Направљене од јаког материјала који пријања на снег, оне се растежу како би обухватиле точак. Било које од њих могу се користити на стандардним пнеуматцима, а неће заузети превише простора онда када вам не буду потребне.

Ланци за снег су ефикаснији од чарапа, али имају и неколико недостатака. Они повећавају ширину пнеуматика и могу да утичу на ослањање, АБС кочнице или угао закретања точка приликом скретања. Са друге стране, упутство за монтирање или продавац моћи ће да вас упутује како да их правилно поставите.

Како могу бити тешки за монтажу, требало би да вежбате да их поставите и пре него што кренете на пут. Вожња са постављеним ланцима за снег на очишћеном путу може проузроковати оштећење коловоза, тако да их треба користити само када је на коловозу слој снега.

Иако представљају додатну инвестицију и оптерећење за кућни буџет, зимске пнеуматике би требало посматрати мало шире од цене коју морате платити за њих. Наиме, комплет зимских пнеуматика ће вам смањити стрес и значајно олакшати путовање у условима



ниским температура, снега и леда, док вам у неким ситуацијама могу помоћи да избегнете ризичне ситуације, па чак и оне које могу довести до најтежих последица.



Република Србија  
Агенција за безбедност саобраћаја

# Вожња у зимским условима

Први корак за безбедну вожњу током зиме је да увек будете свесни променљивих временских услова на свом путу, од почетне до крајње дестинације. Разлика између просечног и доброг возача огледа се у томе што просечан возач реагује на ситуације на путу, док добар возач предвиђа ризичне ситуације и избегава их. У тексту који следи понуђени су разнолики савети и алати, како бисте били сигурни да ће путовање бити безбедно.

## Како треба припремити возило за вожњу у зимским условима?

Вожња у зимским условима – снегу, леду, води и хладноћи, доводи возила и возаче пред велике изазове. Одржавањем возила на прави начин смањује се ризик од било каквих неприлика у вожњи, посебно када је у питању зимско време. Тек потпуном провером може се сматрати да је возило на правилан начин припремљено за зиму. Зато треба проверити:

- ❄ електрични систем – акумулатор, систем за паљење, сва светла на возилу;
- ❄ систем за кочење – да ли је систем исправан и да ли је интензитет кочења на свим точковима исти;
- ❄ пнеуматике – коришћење адекватних пнеуматика (зимских, за све сезоне), коришћење ланаца уколико је потребно, истрошеност, избалансираност и притисак у пнеуматицима, нагиб точка;
- ❄ издувни систем – да ли има неког цурења (пропуштања), водити рачуна да снег ни по коју цену не улази у издувну цев;
- ❄ систем за грејање/расхладни систем – да ли хладњак негде цури и да ли има довољно антифриза, као и исправност грејача стакала;
- ❄ брисаче – истрошеност метлица и количину течности за ветробранска стакла;
- ❄ гориво – пожељно је да резервоар увек буде преко половине пун.

## Шта све треба да садржи квалитетан зимски комплет?

Квалитетан зимски комплет олакшава сналажење у свакој нежељеној ситуацији. Пожељно је да овај комплет садржи:

- ❄ ланце,
- ❄ лопату за снег,
- ❄ метлу,
- ❄ стругач за лед,
- ❄ храпаве подлоге које служе за повећање трења точкова у снегу,
- ❄ лампу,
- ❄ каблове за паљење,
- ❄ ћебе,
- ❄ храну и воду.

## Како припремити себе за вожњу у зимским условима?

Након адекватне припреме возила, припрема возача је следећи пресудан корак за безбедно путовање зими. Да би сте се добро припремили потребно је да:

- ❄ Испланирајте путовање на време
- ❄ избегавате вожњу када сте уморни
- ❄ пратите временску прогнозу и извештај о стању путева
- ❄ обавестите блиске особе где сте се упутили и када очекујете да стигнете
- ❄ загрејете возило пре него што кренете, јер ће тако и кондензације стакала бити пуно мање, али НИКАДА не загревајте возило у затвореном простору
- ❄ очистите снег и лед са свих делова возила како бисте имали довољну прегледност
- ❄ понесете мобилни телефон.

## Како треба возити када су путеви влажни или прекривени снегом и ледом?

Пре него што кренете, обавезно вежите појас.

Возите спорије. Знакови ограничења брзине важе у идеалним условима. Кретање мањом брзином је најбоља мера предострожности, јер је поледицу тешко уочити на време.

Не користите темпомат. У овим условима веома је важно да све време имате контролу над возилом.

Додатно смањите брзину када наилазите на раскрснице.

Оставите више времена за путовање.

Направите веће растојање између свог и возила испред вас. Зауставни пут по путу прекривеном снегом и ледом је

знатно дужи него по сувом коловозу.

На путевима са више саобраћајних трака, крећите се десном траком, и то што ближе уз десну ивицу пута.

Мењајте правац лаганим и прецизним покретима. Уколико то чините пребрзо, може доћи до проклизавања.

Будите додатно опрезни када наилазите на мост, јер сама конструкција моста доводи до појаве поледице, чак и када је нема на осталим деловима коловоза.

Уколико се време погоршава, размотрите могућност да направите паузу у путовању док се услови не побољшају.

Будите стрпљиви!

**Пнеуматици**

\* Препоручљиво је коришћење зимских пнеуматика на сва четири точка, јер коришћењем само два зимска пнеуматика може доћи до нестабилног управљања или заустављања!

Република Србија  
Агенција за безбедност саобраћаја

**БУДИ ОПРЕЗАН!**

ПРЕПОЗНАЈ ОПАСНОСТ  
**НА ВРЕМЕ!**

**УСПОРИ!**  
На време

## Како се треба понашати у случају да дође до проклизавања?

- ❄ Пре свега, НЕ ПАНИЧИТЕ!
- ❄ Усмеравајте возило у смеру у ком желите да се оно креће.
- ❄ НЕ КОЧИТЕ!
- ❄ НЕ УБРЗАВАЈТЕ!
- ❄ Прекините довод снаге на погонске тачкове, стављањем мењача у неутралан положај.

## Како треба кочити на клизавом коловозу?

Приликом вожње по клизавом коловозу, начин на који кочите разликује се од оног када се крећете по сувом коловозу. Ово се пре свега односи на чињеницу да се возило другачије понаша и теже зауставља на клизавој подлози. Зато је важно да своје реакције прилагодите оваквим ситуацијама.

Када на клизавом коловозу морате да кочите, најбоље је да то чините постепено, како бисте лаганим притискањем папучице правовремено успорили или зауставили своје возило. Уколико се пак нађете у ситуацији да морате да реагујете на неку изненадну ситуацију и веома брзо и снажно кочите, онда треба обратити пажњу на следеће детаље:

- ❄ ако возило не поседује систем против блокирања тачкова (Anti-blocking system – ABS) наизменично лагано притискајте и попуштајте папучицу како не би дошло до блокирања тачкова;
- ❄ ако возило поседује ABS, притисните снажно папучицу кочнице све док се возило не заустави.

## Шта урадити уколико се заглавите у снегу?

Ако се нађете у оваквој ситуацији, потребно је да:

НЕ ПАНИЧИТЕ,  
се добро обучете и избегавате претерано излагање хладноћи,  
останете у возилу уколико не можете лопатом да очистите пролаз,  
укључите сва четири показивача правца, да би возило било уочљиво,  
повремено стартујете мотор,

како бисте се угрејали (пре стартовања, обавезно очистите снег око издувне цеви, како она не би била запушена),  
немојте спавати,  
немојте предуго бити у истом положају, већ се повремено разгибајте како бисте подстакли добру циркулацију.

Време снежних падавина је период године када је најбоље избегавати вожњу. Ако вам обавезе ипак налажу да и по таквом времену кренете на пут својим возилом, савети који су у претходним редовима исписани, свакако вам могу помоћи да потенцијалне ризике сведете на минимум. Осим ових савета, главни предуслов за безбедно учешће у саобраћају је да **УВЕК и СВУДА ПОШТУЈЕТЕ САОБРАЋАЈНЕ ПРОПИСЕ!**



Република Србија  
Агенција за безбедност саобраћаја

*Драги пријатељи,*

*Желимо да и у 2013. години донесите најбоље одлуке  
и да посвећујете довољно пажње ономе до чега Вам је  
највише стало.*

*За добро свих нас.*

*Срећан пут у Нову 2013. годину!*

*Срећни  
божићни и  
новогодишњи  
йразници!*

*Merry  
Christmas  
and  
Happy New Year!*



Република Србија  
Агенција за безбедност саобраћаја