

АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ СА МАПАМА РИЗИКА ПО ОПШТИНАМА СРБИЈЕ

Стојадин Јовановић,¹ Бранимир Милетић², Драгослав Кукић³, Жељка Зебић⁴

Резиме: Анализа стања безбедности саобраћаја представља основу за предузимање кључних мера и активности које су намењене за управљање безбедношћу саобраћаја. У оквиру рада приказан је само један сегмент анализа и истраживања које реализује и спроводи Агенција за безбедност саобраћаја и који се односи на анализу стања безбедности саобраћаја са посебним освртом на мапирање ризика страдања у саобраћајним незгодама по општинама и градовима у Републици Србији.

Кључне речи: Анализа стања, саобраћајне незгоде, мапе ризика, безбедност саобраћаја.

1. Увод

У последњој деценији, у Републици Србији покренут је значајан низ активности у циљу успостављања система безбедности саобраћаја који функционише. Препозната је неопходност стварања услова за управљање безбедношћу саобраћаја. Најозбиљније промене промовисане су кроз усвајање Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године. Закон је усклађен са изменама Европске конвенције о саобраћају и савременим захтевима и изменама које су усвојене у законодавствима земаља Европске уније. Могућности Србије у погледу безбедности друмског саобраћаја неопходно је пратити кроз институционалне оквире и решења предвиђена овим Законом.

Најзначајније новине Закона односе се на јачање институционалних капацитета, препознавање обавеза и одговорности појединих институција и организација, увођење система казних поена, измене у систему обуке возача, техничког прегледа и испитивања возила, поштравање казнене политике, као и увођење нових алата у област безбедности саобраћаја, попут ревизије безбедности саобраћаја, провере безбедности пута, управљања црним тачкама, мапирања ризика и дубинске анализе саобраћајних незгода.

У новом Закону у делу који се односи на правила саобраћаја извршено је увођење нових појмова: „насилничка возња“, „зона школе“, „зона успореног саобраћаја“, „правило рајсфешлус“, смањење општег ограничења брзине у насељу са 60km/h на 50km/h, увођење степена алкохолисаности возача и др.

Ипак, недвосмислено је да је основни циљ Закона о безбедности саобраћаја на путевима, смањење броја и последица саобраћајних незгода, односно најозбиљнијих штетних последица функционисања друмског саобраћаја.

¹ дипл.правник, директор Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, stojadin.jovanovic@abs.gov.rs

² помоћник директора, начелник Сектора за планирање, развој и квалитет, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, branimir.miletic@abs.gov.rs

³ начелник одељења, Сектор за планирање, развој и квалитет, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, dragoslav.kukuc@abs.gov.rs

⁴ маркетинг менаџер, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, zeljka.zebic@abs.gov.rs

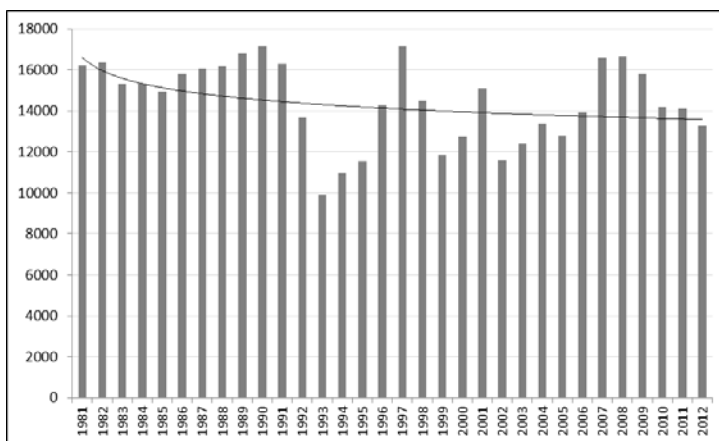
У првој години примене новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима забележен је најмањи број погинулих лица, од када се у Републици Србији статистички прати стање безбедности саобраћаја. У току 2010. године у саобраћајним незгодама погинуло је 660 лица. Већ наредна 2011. година била је лошија у погледу броја смртно страдалих лица у саобраћајним незгодама. Ово се у научној и стручној јавности најчешће објашњава као слабљење ефеката Закона због немогућности примене појединих законских одредби, кашњења у погледу доношења подзаконских аката, недовољне активности појединих институција, слабљење позитивних ефеката утицаја медија и недовољно спровођење казнене политике. У 2012. години забележено је смањење броја погинулих лица у односу на 2011. годину (погинула су 684 лица).

Уколико посматрамо препоруке и циљеве Уједињених нација и Европске уније, у овој области, можемо да кажемо да је стање безбедности саобраћаја у последњој деценији у Србији доживело позитивну експанзију која се одражава пре свега значајним смањењем броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Наиме, у периоду од 2001. до 2010. године број погинулих лица у Србији смањен је за 48,2%, док је у земљама Европске уније у периоду од 2001. до 2010. године зацртан циљ био смањење броја погинулих лица за 50%.

Опште прихваћен стандард у области безбедности саобраћаја подразумева да повећање степена моторизације не сме да буде разлог повећања броја погинулих лица у саобраћајним незгодама. Да би се ово и постигло неопходно је успостављање система безбедности саобраћаја који подразумева квалитетно управљање у овој области. Праћење стања безбедности саобраћаја неопходан је елемент у процесу управљања и успостављања система безбедности саобраћаја. У вези с тим документ „Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији“ представља важну карикатуру праћења стања безбедности саобраћаја у Србији. Овај документ постаје редовна активност Агенције за безбедност саобраћаја и у њему ће сваке године бити објављивани најновији показатељи стања безбедности саобраћаја у Србији. Уједно, документ представља иницијалну капислу за даља истраживања, развој и унапређење процеса праћења стања безбедности саобраћаја у Србији.

2. Анализа стања безбедности саобраћаја у Србији у периоду од 1981. до 2012. године

У периоду од 1981. до 2012. године, у саобраћајним незгодама у Републици Србији погинула су 41.064 лица. У истом периоду теже и лакше повређено је њих 614.437. Прецизан податак о броју незгода није доступан из разлога непотпуне евиденције у првој деценији посматраног периода.

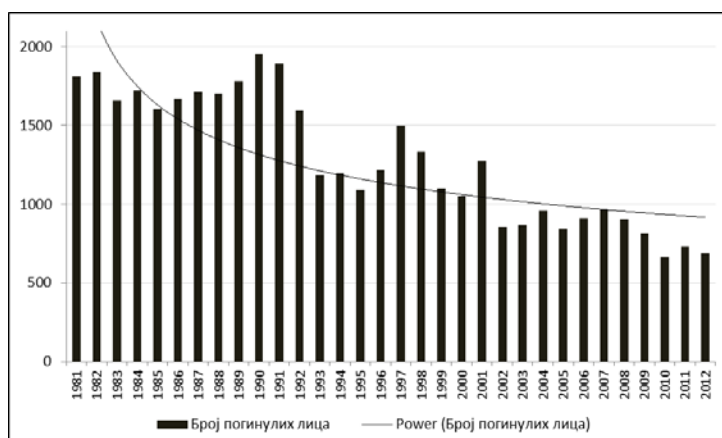


Графикон 1. Распореда броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима у периоду од 1981. до 2012. године

Из података који су представљени графиконима уочљиво је да ни за један од посматраних показатеља нема постојаног тренда на дужи период, већ само унутар мањих скупова, а они ретко прелазе период од 3 до 4 године. Ипак, и поред променљивог стања, јасно је изражен опадајући тренд свих посматраних величина у овом тридесеттворогодишњем периоду.



Графикон 2. Распдела броја повређених лица у периоду од 1981. до 2012. године



Графикон 3. Распдела броја погинулих лица у периоду од 1981. до 2012. године

Уколико се детаљније анализирају криве којима су описане вредности посматраних показатеља, уочљиво је да је прво значајније смањење наступило почетком деведесетих година прошлог века, што се свакако мора повезати са економском ситуацијом у земљи која је тада била под санкцијама. Такав тренд трајао је све до средине деведесетих, односно побољшања економске моћи становништва, да би након пораста свих показатеља, они још једном били у опадању крајем те деценије. Међутим, све ове промене ипак се не могу сматрати последицом системског искоракa у погледу управљања безбедношћу саобраћаја на путевима, већ актуелним приликама у којима се српско друштво тада налазило.

Почетак новог миленијума донео је неке новине у приступу решавању отворених питања у области безбедности саобраћаја. Поред унапређења опреме којом располажу припадници саобраћајне полиције, уведене су и драстичне промене појединих казних одредби, а све у циљу постизања већег степена поштовања прописа. Такав приступ донео је тренутне резултате, који су се огледали у значајном смањењу броја погинулих и повређених лица, као и броја саобраћајних незгода. Тих година, број погинулих у једној години је по први пут спуштен испод 900 лица.

Нажалост, ове „ударне“ мере имале су ограничени ефекат, јер се варирање показатеља наставило и у наредном периоду.

Крајем 2009. године ступио је на снагу нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима, један од системски најзначајних, писан по узору на акте водећих држава Европе у погледу безбедности саобраћаја. Овим законом представљене су бројне новине, применом којих се у будућности очекује да донесу тражене резултате.

Сви подаци представљени у овој анализи, као и њихова кретања кроз посматрани период говоре у прилог томе да није било системског приступа у решавању проблема у безбедности саобраћаја. Променом схватања, које је довело и до промене у приступу, као и представљањем нових законских и подзаконских прописа створени су предуслови да се стање промени, односно систем успостави. Тек по потпуном успостављању система безбедности саобраћаја може се сматрати да Република Србија може кренути путем оних држава чијим перформансама тежи.

3. Анализа страдања рањивих категорија учесника у саобраћају – пешака и бициклиста

Агенција за безбедност саобраћаја је у току 2013. године реализовала истраживање страдања пешака и бициклиста по општинама Републике Србије. Истраживањем је обухваћен трогодишњи период од 2010. до 2012. године. Анализиране су врсте и последице саобраћајних незгода са пешацима и бициклистима. Идентификоване су општине код којих је забележен повећан ризик страдања рањивих категорија учесника у саобраћају – пре свих пешака и бициклиста.

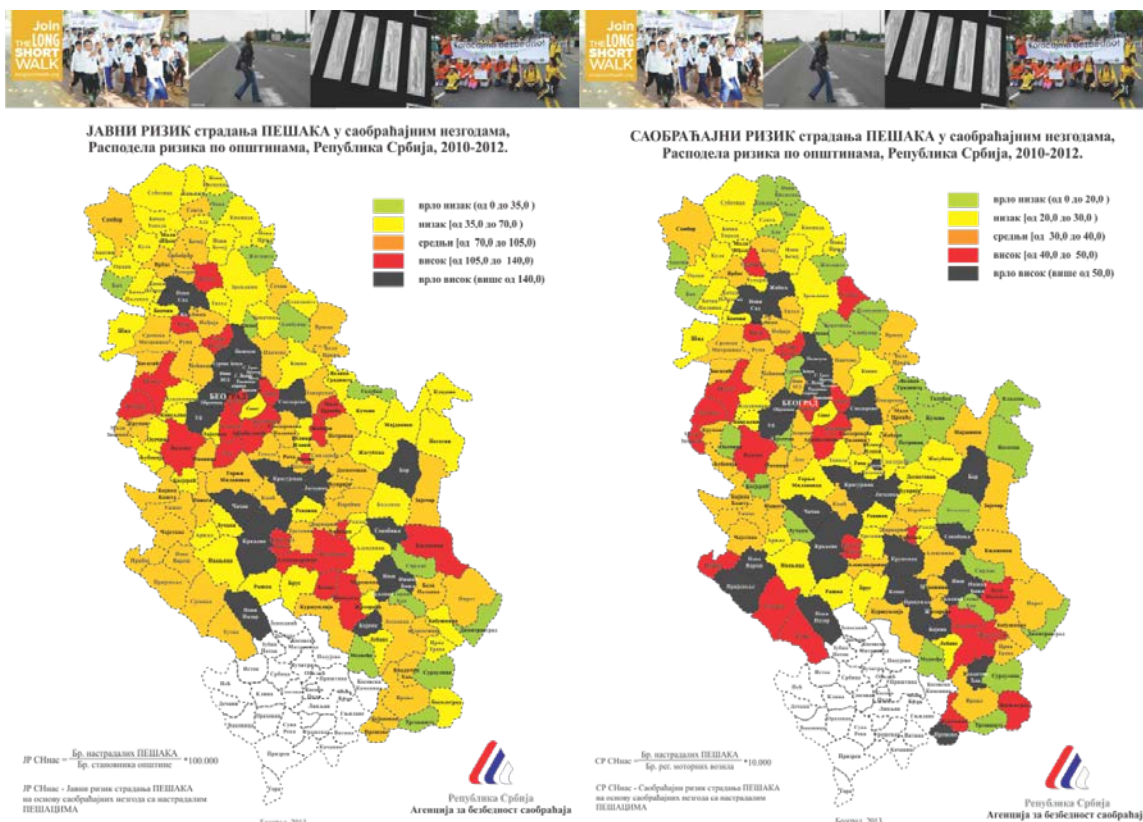
Генерално, већи степен ризика страдања пешака забележен је на територијама београдских општина, док су најризичније општине за бициклисте општине на територији АП Војводина. Општине, које су ризичне и за пешаке и за бициклисте су: Краљево, Шабац, Уб и Ваљево.

Агенција за безбедност саобраћаја је на основу добијених резултата истраживања свим општинама које се налазе у групи тзв. „црних општина“, упутила захтеве за покретање и унапређење активности за повећање безбедности за ризичну категорију учесника у саобраћају утврђену на основу истраживања. Оним општинама које су означене као „црне општине“, а које још увек нису формирале савет за безбедност саобраћаја, упућен је апел за хитно формирање савета у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима. Управо ова тела би требало да буду покретачи акција и пројеката за унапређење безбедности саобраћаја у општинама Србије. Ово је посебно важно за оне општине које имају повећану угроженост појединих категорија учесника у саобраћају.

Анализа ризика страдања пешака по општинама представља ефикасан начин издвајања општина код којих је посебно изражена проблематика страдања пешака као најрањивије категорије учесника у саобраћају. С обзиром да је највеће страдање пешака управо на локалним путевима и улицама, онда су могућности и обавезе органа локалне самоуправе на унапређењу безбедности пешака велике. Посебну обавезу унапређења безбедности пешака имају општине код којих је забележено највеће страдање пешака. На основу добијених резултата безбедност пешака је посебно угрожена на територијама београдских општина, као и других већих градских центара попут: Новог Сада, Ниша, Крагујевца, Чачка, Краљева, Смедерева, Јагодине, Новог Пазара и Крушевца.

Добијене резултате истраживања не треба прихватати као коначан одраз стања безбедности или небезбедности пешака. Ово произилази из чињенице да је веома мали утицај појединих локалних самоуправа на промене стања у погледу повећања или смањења страдања у саобраћајним незгодама. Одређени резултати истраживања и даље су случајне променљиве, посебно у општинама на југу и југоистоку земље.

Са друге стране имамо општине код којих је поуздано утврђен пробелем страдања пешака, али нема одговарајућих активности како би се тај број смањио. У циљу успостављања система безбедности саобраћаја у коме сваки чинилац зна своје место, улогу и одговорност, проблем изостанка одговарајућих активности мора бити превазиђен. Немогућност предлога и реализације мера је често производ незнања посебно изражен на локаном нивоу. Како би се овај проблем на најбржи начин превазишао, пожељно је међусобно повезивање локалних тела за безбедност саобраћаја, сарадања са Агенцијом за безбедност саобраћаја, размена искуства и најбоље праксе. Ово је посебно важно за квалитетан избор одговарајуће „доказане“ мере за решење одређеног проблема на територији једне општине.

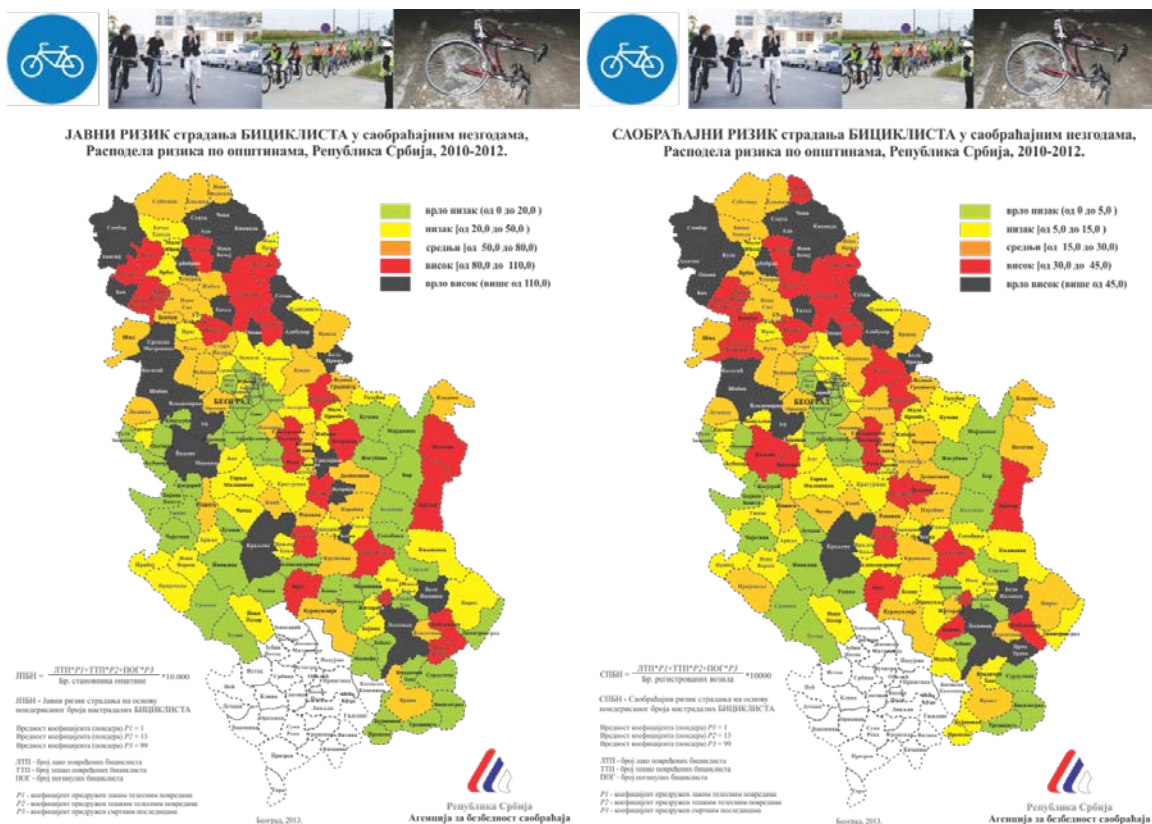


Слике 1. и 2. Јавни и саобраћајни ризик настрадалих пешака у саобраћајним незгодама, општине Републике Србије, период 2010-2012. година

У току 2012. године, једина категорија учесника у саобраћајним незгодама код које је забележено повећање броја погинулих лица у односу на претходну – 2011. годину били су возачи бицикала. Повећање броја погинулих је износило 25,5%. Највеће повећање броја погинулих бициклиста у 2012. години забележено је у Лесковцу, Нишу и Крушевцу. Најризичније општине у погледу страдања бициклиста у саобраћајним незгодама су општине код којих постоји већа изложености или веће учешће бициклиста у саобраћају, а то су пре свих општине на територији АП Војводине, општине у Мачви, Колубарском и Јабланичком округу.

У развијеном свету се врши стална промоција немоторизованог саобраћаја а пре свега вожња бицикала, као модел здравог начина живота који уједно доприноси смањењу загађења животне средине. Угледајући се на позитивне модерне трендове и у Србији је потребно радити на промоцији употребе бицикала као превозног средства. Код општина које имају знатно веће учешће ове категорије учесника у саобраћају у односу на друге, безбедност бициклиста треба

посматрати као приоритет у свом деловању на унапређењу безбедности саобраћаја. У општинама које још увек немају проблем са страдањем бициклиста (јер бициклисти и нису заступљени у великој мери као учесници у саобраћају), потребно је истовремено развијати два паралелна пута. Први би имао за циљ повећање употребе бицикала као превозног средства, а други развој саобраћајне инфраструктуре која ће омогућити безбедно кретање бициклиста.



Слике 3. и 4. Јавни и саобраћајни ризик настрадалих бициклиста у саобраћајним незгодама, општине Републике Србије, период 2010-2012. година

Примени било које мере у области безбедности саобраћаја претходи детаљно истраживање стања, дефинисање проблема, препознавање ширег и ужег локалитета проблема и анализа потенцијалних узрока. Изградња тротоара, бицикличких стаза и трака, проширење банкина, улична расвета, успоривачи брзине, јасно уочљиве ознаке на коловозу, заштитне ограде, саобраћајна сигнализација, уређење паркиралишта због смањења броја непрописно паркираних возила, сарадња са локалним медијима и бицикличким клубовима, су неки од елемената којима ће се сигурно унапредити безбедност свих учесника у саобраћају, а посебно пешака и бициклиста.

4. Закључак

Опште прихваћен стандард у области безбедности саобраћаја подразумева да повећање степена моторизације⁵ не сме да буде разлог повећања броја погинулих лица у саобраћајним

⁵ Степен моторизације се може дефинисати као број регистрованих моторних возила на 1.000 становника. Израчунава се као количник између броја регистрованих моторних возила и броја становника.

незгодама. Да би се ово и постигло неопходно је успостављање система безбедности саобраћаја који подразумева квалитетно управљање у овој области. Истраживање ризика страдања у саобраћају представља део праћења стања безбедности саобраћаја.

Праћење стања безбедности саобраћаја на основу броја и последица саобраћајних незгода је обавезан поступак у процесу управљања безбедношћу саобраћаја. Анализа стања безбедности саобраћаја је редовна активност Агенције за безбедност саобраћаја предвиђена Законом о безбедности саобраћаја на путевима. На основу резултата анализа, статистичких извештаја о стању безбедности саобраћаја и применом статистичких алата у области безбедности саобраћаја попут мапирања ризика и сл., предлажу се и планирају мере и акције које Агенција спроводи у циљу смањења броја и последица саобраћајних незгода.

Један од најважнијих елемената за успешно функционисање система безбедности саобраћаја чини развој квалитетних база података о обележјима безбедности саобраћаја. Тек када држава успостави функционалне базе података које су ажурне, усаглашене са светом, доступне, компатибилне, са стандардизованим показатељима, онда може успешно да прати стање безбедности саобраћаја. Квалитетна анализа података је основ за избор мера и активности које ће допринети смањењу броја и тежине последица саобраћајних незгода на дужи период.

5. Литература

- 1) Закон о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник Републике Србије број 41/09, 53/2010 и 101/2011).
- 2) Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2012. години, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, 2013.
- 3) <http://www.abs.gov.rs>