

НЕКИ АСПЕКТИ СТРАТЕГИЈЕ ОДЛУЧИВАЊА О МЕРАМА И ПРИОРИТЕТИМА У ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА

Аутор: др Павле Галић, дипл. инж. саобраћаја, Министарство саобраћаја Р. Србије
Београд mikibanjska@yahoo.com,

Коаутори: сц Мирослав Вукајловић, дипл. инж. саобраћаја, Судски вештак, Београд,
mikibanjska@yahoo.com, ул. Душана Јовановића бр. 4, стан бр. 30;

Борјан Галић, дипл. правник-мастер, Правни факултет Београд, Универзитет
у Београду, Београд, ул. Марка Челебоновића бр. 9/14;

РЕЗИМЕ: У раду су дате препоруке међународних организација, које имају значајну улогу у дефинисању концепта управљања безбедношћу саобраћаја. Препоруке, данас примењује већи број држава, које су прихватиле да се може управљати безбедношћу и оствариле позитивне резултате у безбедности саобраћаја. Посебан акценат се даје развоју националних институциооналних капацитета и дефинисању приоритета при доношењу стратегије и акционог плана за унапређење безбедности друмског саобраћаја.

Примењене стратегије у безбедности, карактеришу следећи принципи: координација, доказана најбоља пракса, економска ефикасност, контрола и вредновање и безбедност саобраћаја. као обавеза субјеката. У спровођењу набројаних принципа, значајно је учешће свих субјеката, а посебно локалне заједнице и државе, који у складу са законом имају одговорност за безбедност друмског саобраћаја и реализацију идентификованих мера на смањењу броја незгода.

Државе које су прихватиле и примењују моделе управљања безбедношћу саобраћаја, редовно доносе стратегију и програме безбедности, а крајњи резултат су дугорочни позитивни резултати и трендови на смањењу незгода и последица. Визија и циљ сваке државе у спровођењу противмера, мора бити да у будућности нико не гине, нити буде повређен у саобраћају.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: безбедност саобраћаја, учесници у саобраћају, стратегија, саобраћајна незгода

1. УВОД

Због комплексних и разноврсних садржаја активности управљање безбедношћу саобраћаја као и саобраћајем у целини, постаје изазов за сваку државу. У циљу редукције негативних појава у саобраћају, неке државе су задњих година успешно развиле националну стратегију. Политика и стратегија безбедности саобраћаја је дала добре резултате у смањењу броја саобраћајних незгода и укупних штета које настају. Искуства неких земаља показују да управљање безбедношћу саобраћаја захтева јаку руководну структуру на националном нивоу, посебно утврђивање јасних и реалних дугорочних и краткорочних циљева, стратешке активности и одговорност институција за спровођења.

Код дефинисања жељеног стања, прво треба дефинисати визију и циљеве управљања, а након тога одредити рокове по потреби. Најчешће су циљеви прецизно дефинисани на временски период са процентом смањења броја незгода. Редукција броја незгода даје се за пет или десет година уз смањење у процентима, а све у зависности од постојећег стања. У целини гледано, веома је значајно да се жељено стање дефинише што реалније, тако да се спроведеним мерама оправдавају уложена средства и охрабри држава, органи и институције које се баве безбедношћу саобраћаја.

2. Препоруке међународних организација за управљање безбедношћу саобраћаја

Схватајући проблем безбедности у саобраћају, Уједињене нације својим резолуцијама о безбедности у саобраћају дале су мандат Светској здравственој организацији и Светској банци да покрену и припреме неопходне препоруке за глобалну борбу с циљем повећања безбедности друмског саобраћаја. На основу припремљених резолуција, дате су слеће препоруке:

1. *Идентификовати сектор у влади који ће имати улогу да управља системом на унапређењу безбедности саобраћаја* - Ова препорука наглашава важност институционалног вођства повереног надлежном сектору. Наглашава се потреба да се донесе одлука о контроли и управљању ресурсима и координацији напора свих одговорних сектора у влади. Даје се могућност различитих институционалних форми, али је кључно да такво тело мора бити примерено финансирано, те да полаже рачуне (има одговорност) јавности за постигнуте резултате. Ово тело мора да омогући укључивање свих друштвених група заинтересованих за унапређење безбедности у друмском саобраћају. Ефикасност овог тела огледа се у одрживости политичке подршке за промоцију безбедности саобраћаја.
2. *Потпуно проценити проблем, институционалне и политичке оквире у вези са повређивањем, као и капацитете за превенцију повређивања у друмском саобраћају у свакој земљи* - Ова препорука односи се на комплексност транспортног система, као и управљања безбедношћу, и на потребу за поузданим показатељима и институцијама за спровођење мера.
3. *Усвојити националну стратегију и акциони план за унапређење безбедности у саобраћају* - Ова препорука наглашава мултидисциплинарност и мултисекторалност националне стратегије у безбедности саобраћаја. Мора да обухвати све учеснике у саобраћају и да ангажује све заинтересоване стране у влади, приватном сектору, невладиним организацијама, медије и друштво у целини.
4. *Определити финансијска средства и људске ресурсе за решавање проблема* - Ова препорука наглашава важност Cost-effective анализе у дефинисању приоритета за превенцију повређивања у саобраћају, узимајући искуства земаља широм света. Да би се достигли циљеви, нови извори финансирања морају бити успостављени за жељени ниво инвестиција.
5. *Успоставити специфичне акције за превентиву саобраћајних незгода, минимизирање повреде и последица, односно процена утицаја специфичних акција* - Ова препорука обухвата светску „добру праксу“ мера које би могле бити примењене у свим земљама света. Специфичне мере за одређену земљу морају бити засноване на здравом разуму, културолошки прихватљиве, да су део националне стратегије у безбедности саобраћаја, те да је процењива њихова ефикасност.
6. *Помоћи развоју националних институционалних капацитета и међународну сарадњу* - Ова препорука позива на суштинско деловање међународних напора за изградњу партнерства, фокусираног на јачање националних институционалних капацитета за унапређење безбедности саобраћаја.

Дате препоруке веома су важне ради дефинисања приоритета и представљају дугорочне смернице за јачање и организовање институционалних капацитета, на које мора да утиче држава.

3. Стратегија као основни елемент управљања безбедношћу саобраћаја

Стратегија у области безбедности саобраћаја представља систем научних сазнања и вештина реаговања на проблеме безбедности саобраћаја и начина остваривања дефинисаних циљева у оквиру стратегије. Усвајање и примену стратегије карактеришу следећа начела и принципи:

Координација - Да би стратегија могла успешно да се примени, мора постојати ефикасна координација која подразумева договор око заједничког циља и интеграцију повезаних активности између националног, регионалног и локалног нивоа у заједници.

Доказана најбоља пракса - Овај принцип подразумева употребу свих најбољих постојећих метода за спречавање негативних последица у саобраћају.

Економска ефикасност - При сваком избору националног програма безбедности саобраћаја у центру пажње треба да буде његова економска ефикасност.

Контрола и вредновање - Принцип истиче важност редовне потпуне контроле и вредновање резултата који се остварују спровођењем програма.

Безбедност саобраћаја као обавеза свих субјеката - Принцип се односи на способност државе, да у складу са законом прихвати одговорност за безбедност саобраћаја. Сви учесници у саобраћају и други субјекти који могу да утичу и на безбедност саобраћаја морају да прихвате одговорност како би се побољшала безбедност саобраћаја.

4. Дефинисање и спровођење стратегије безбедности друмског саобраћаја на националном нивоу

Настало је време када за саобраћајне незгоде нису криви само учесници у саобраћају, већ је одговорност проширена и на оне, који доносе програме и важне одлуке у вези друштвеног живота. На нивоу државе могу се издвојити три нивоа доношења стратегије безбедности друмског саобраћаја.

1. Национална стратегија која у области безбедности саобраћаја координира активности свих учесника на националном, регионалном и локалном нивоу. Она омогућава битним елементима да дефинишу приоритете и програм мера како би се остварили циљеви националне стратегије. Национална стратегија представља основ из кога проистичу стратегије на нижим хијерархијским нивоима.
2. Регионалне стратегије које обухватају регионе који се разликују по конкретним проблемима безбедности саобраћаја. Приликом пројектовања развоја националне стратегије у обзир се мора узети стратегија на националном нивоу, као и национални програм безбедности саобраћаја, у коме је представљен скуп одговарајућих контрамера.
3. Локалне стратегије којима се истичу проблеми безбедности саобраћаја на локалном нивоу. У оквиру регионалних стратегија дефинишу се специфичности као приоритети на локалном нивоу.

Стратегија безбедности саобраћаја најчешће је усмерена према најважнијим факторима одвијања саобраћаја, а мере које се у оквиру ње примењују имају за циљ следеће области:

- безбедније учеснике у саобраћају (са тежиштем на пешаке, мотоциклисте и друго),
- безбеднија транспортна средства (примена стандарда, нове технологије итд.),
- безбедније коридоре (стандарди пројектовања, изградње, одржавања итд.).

Веома често су стратегије дефинисане тако, да су усмерене према појединим факторима безбедности саобраћаја, а као најважније појединачне стратегије могу се издвојити: повећање безбедности деце, безбеднији млади возачи у саобраћају, већа безбедност пешака, смањење "присуства" алкохола у саобраћају и повећање примене пасивних елемената безбедности у транспортном средству.

5. Стратешке основе одлучивања о мерама и приоритетима

Никада неће бити довољно средстава за примену мера за смањење броја саобраћајних незгода, те се због тога мора одлучити које ће мере бити прве примењене. Сасвим је разумно да се прво примене све појединачне мере које највише смањују број жртава, мада, можда, то и није најбољи избор. Сваки приступ који се одабере мора се анализирати са становишта трошкова и броја жртава који би се могао избећи. Веома се тешко доносе одлуке о вероватној користи од смањења броја незгода, а посебно се то односи на образовање и медије. Примењене мере су првенствено усмерене на промену нивоа знања, ставова и понашања. Експлоатација редукације саобраћајних незгода и жртава није увек лака, али се могу дати разумне претпоставке. Предузете мере могу се рангирати по исплативости, ако се разраде критеријуми и методологија оцене ефеката мера. Мере за смањење броја жртава у саобраћају веома су значајне за државу, значајније од већег броја инвестиција и често су најисплативије.

Многе земље се боре против жртава у саобраћају, а последњих година знатно је смањен број саобраћајних незгода, повређених и смртно страдалих. Кључ за успех у већини земаља представља конкретан програм безбедности саобраћаја, са временским оквирима и квантификованим циљевима за смањење броја тешких незгода.

Планови у безбедности саобраћаја могу да буду веома уносна инвестиција. Прогрес се не може очекивати без снажне политичке иницијативе и подршке, за шта су најодговорнији чланови владе, национални, регионални и локални политичари, јавне и грађанске институције и асоцијације, приватне компаније, као и појединци учесници у саобраћају. Постављени циљеви се могу постићи ако се сачине реални програми безбедности на националном нивоу. Земље које су урадиле властите националне стратешке планове безбедности саобраћаја, а овај документ најчешће обухвата све области у којима објективно може да се делује, имају видне резултате.

6. Идентификација области и мера и њихов утицај на смањење броја саобраћајних незгода

Постизање резултата у области безбедности друмског саобраћаја, повезано је са настојањем одређених структура које су посебно посвећене подизању безбедносног амбијента на националном, регионалном и локалном нивоу. Никакав значајан напредак се не може очекивати без снажне политичке иницијативе и подршке, због чега се препоручује да све нације сачине реалне програме безбедности саобраћаја и спроведу их до краја. Познато је да земље у развоју имају већи број жртава у саобраћајним незгодама у поређењу са индустријски развијеним земљама. Земље у развоју покушавају да посвете пажњу безбедности у саобраћају, а цена небезбедности се може увек измерити. Данас се чини илузорним да се предлажу могуће акције, а да се не размишља о развоју путне мреже, возилима и другим факторима безбедности саобраћаја. У целини гледано, незгоде није могуће спречити а да се прво не развије свест о проблемима безбедности на путевима и да се нација не обучи за учешће у саобраћају.

Визија и циљ сваке земље у спровођењу противмера мора бити то да у будућности нико не гине нити буде повређен у саобраћајним незгодама. Међутим, ово мора бити дугорочни циљ. Сваки приступ који се одабере за смањење броја саобраћајних незгода треба анализирати са становишта трошкова и процене броја жртава који би се могао избећи. У

неким случајевима веома је тешко донети одлуку о вероватној користи, а ово се посебно односи на образовање које је првенствено усмерено на стицање нивоа знања и промену ставова и понашања у саобраћају.

У спровођењу мера неопходно је поставити систем који може да функционише без проблема и стратегију спроводити са потребним методама. За реализацију таквог циља у области безбедности саобраћаја потребно је имати разрађене регулативе и примену мера у следећим областима: законодавству, комуникацији и маркетингу, образовању, саобраћајном инжењерству, аутомобилској индустрији, медицини и службама за спровођење закона. Један од докумената који је присутан у политици превентиве, приказан је у табели.

Табела: Идентификоване области и мере у безбедности друмског саобраћаја

ОБЛАСТ	МЕРЕ
а) Законодавство	<ul style="list-style-type: none"> - Саобраћајна правила - Знакови, сигнали, ознаке - Конструкција возила и коришћење прописа - Регистрација возила - Издавање возачких дозвола - Систем казних поена - Пробне и привремене возачке дозволе, нови концепт - Коришћење опреме за безбедност путника
б) Комуникације - маркетинг	<ul style="list-style-type: none"> - Информативне кампање - Програми за учеснике - Информације - Обезбеђење да сви учесници у саобраћају схвате своје поступке и импликације на безбедност
в) образовање - обука	<p><i>Формално образовање</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Наставни планови и програми - Обука у основној и средњој школи - Праћено учење - Едукација наставника - инструктора - Програми рехабилитације (алкохол, дрога, прекорачење брзине и други прекршаји) <p><i>Неформално образовање</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Родитељи, вршњаци итд. - Клубови младих - Интернет, компјутерске игре итд.
г) Саобраћајно инжењерство	<ul style="list-style-type: none"> - Систем праћења безбедности на путевима - Безбедно пројектовање путева - Поступање са црним тачкама - Безбедност у урбаним срединама - Инфраструктура у делу где се налазе школе
д) Спровођење закона	<ul style="list-style-type: none"> - Циљно спровођење, - Аутоматско спровођење
ђ) Аутомобилска индустрија	<ul style="list-style-type: none"> - Стандарди за возила, - Технички прегледи, - Контрола на путу, кроз планске мере према свим учесницима у саобраћају
е) Медицинска заштита	<ul style="list-style-type: none"> - Прва помоћ - Хитне службе - Трауматолошки центри

а) Законодавне мере

Законодавство најчешће преко саобраћајних правила и прописа инкриминише поступања возача која су у супротности са прописаним нормама. Степен одговорности возача утврђује се за сваки појавни облик непрописног поступања, према оцени, мерљивим критеријумима, колико такво поступање доприноси настајању опасности. За одређена поступања забрањена је строжа казна, имајући у виду бројност појава, али норма увек обухвата неко неусклађено стање у коме постоји ризик од опасности првенствено због поступања возача у возњи. Стварно поступање у возњи, упоређено са нормираним односом, поприма обележје деликта, посебно ако је мотивација неуобичајена према нормама које су реално стандардизоване.

Саобраћајним прописима и правилима, знаковима, сигнаlima и ознакама регулисани су односи, стање и понашање у саобраћају. Прописивањем правила понашања свих учесника у саобраћају, услова под којима могу учествовати у саобраћају, услова које морају испуњавати возила, услова које морају испуњавати путеви, права и обавеза, како учесника у саобраћају тако и органа и организација, може се интервенисати превентивним и репресивним мерама.

б) Комуникације и маркетинг

Веома значајан сегмент безбедности саобраћаја је систем комуникације и маркетинга. Комуникација треба да обезбеди и понуди корисне информације које ће утицати на мењање, односно прилагођавање понашања људи захтевима саобраћаја. Свака информативна кампања у процесу комуникације треба да буде једноставна и да се понавља у правилним интервалима. Овај процес може трајати годинама и можда у прво време неће бити значајног утицаја, али кампања ће имати ефекта. Јавно мњење представља битно мерило за оцену делотворности одређеног процеса, који се нуди кампањама.

в) Образовно-васпитне мере

Саобраћајно образовање и васпитање учесника у саобраћају представља веома значајан вид укупних напора друштвених субјеката да штетне последице које се јављају у саобраћају сведу на што мању меру. Потребно је да се образовању и обнављању навика и вештина стално посвећује пажња због брзих промена, и да се технолошким процесима у саобраћају прилагођавају сви учесници.

Рад на саобраћајном образовању може се организовати кроз формалне и неформалне оквире. Сталне делатности на формалном образовању могу се операционализовати кроз системски образовни рад у виду израде наставних планова и програма - обуке возача у основној и средњој школи, укључујући мопед и мотоцикл, затим у виду праћеног учења, продуженог учења у центрима, едукације наставника - инструктора и програма рехабилитације лица од алкохола, дроге, прекорачења брзине и других прекршаја.

г) Саобраћајно инжењерство

Субјективном фактору се придаје све већи значај. Међутим, не може се занемарити улога техничког фактора у стварању услова и ситуација које погодују настанку саобраћајних незгода. Достигнути степен развоја науке и технике омогућава да се створе повољни услови за економично и безбедно одвијање саобраћаја. Лимитирајући фактор потпуније примене науке и технике у саобраћајним достигнућима су финансијска средства. Поред примене технике и технологије у изградњи путева и производњи возила, омогућена је и производња читавог низа разних техничких уређаја за стварање услова безбеднијег одвијања саобраћаја.

д) Аутомобилска индустрија

Аутомобилска индустрија је последњих неколико година учинила доста на побољшању безбедности возача, кроз уградњу уређаја и система. Велика пажња конструктора возила

усредсређена је на прилагођавање психофизичким карактеристикама човека, али и захтевима тржишта. Прилагођавање возила човеку манифестује се кроз настојање да се елиминишу извори додатних оптерећења и обезбеде већи комфор и удобност. За градске услове у саобраћају траже се возила са добрим убрзањем, а у међумесном саобраћају возила која су способна да развију веће брзине.

ђ) Медицинска заштита

Медицинска заштита обухвата скуп мера и активности које се предузимају ради пружања прве помоћи и превоза повређених у здравствене установе и лечење.

Хитне медицинске интервенције у саобраћајним незгодама, које се спроводе на лицу места и транспорту, спадају у делокруг рада станица хитне медицинске помоћи. Станице хитне медицинске помоћи оформљене су у већим градовима и на појединим важнијим саобраћајницама удаљеним од градова. Обавештење, односно информацију о саобраћајној незгоди, прима центар станице хитне медицинске помоћи, обично телефоном. Након пријема обавештења о незгоди, одмах се упућује на лице места специјално и адекватно опремљено санитарско возило са екипом која је специјално обучена (лекар, медицински техничар и возач болничар).

е) Законодавство и саобраћајни прописи

Усклађивање прописа у области саобраћаја представља значајан фактор безбедности и директно је у функцији смањења ризика од незгода. Стварањем интернационалног кодекса понашања који не би био ограничен само на препоруке да се поштују правила, већ такав да се законодавним мерама у области саобраћаја захвате сви аспекти његовог угрожавања, значајно би се повећала безбедност учесника у саобраћају.

7. Закључак

За привреду сваке државе друмски транспорт је од виталног значаја, а негативне последице су логистика која прати ову делатност. Свака одлука која произлази из саобраћајне политике, а доноси се на највишем нивоу управљања има велики утицај на стварање амбијента за безбедно одвијање саобраћаја. У развијеним земљама се примењују инструменти на све сегменте транспорта и на постизање дефинисаних владиних циљева у области безбедности друмског саобраћаја.

Пораст обима превоза у друмском транспорту, знатно се одразио на промене и утицао на обим, интензитет, структуру и безбедност, а тиме су се повећале опасности на путевима. Овакве опасности су на неки начин детерминисане и чињеницом да државе немају јасно дефинисане развојне саобраћајне политике, па и дефинисану политику и стратегију у безбедности саобраћаја. Све мере и акције које су предузимане у области повећања безбедности саобраћаја су имале претежно парцијални карактер и са краткорочним деловањем. Из такве политике у саобраћају произилази и потреба предузимања мера у заштити људи и имовине, где настају штетне последице на свим нивоима организовања од локалне самоупораве до највиших државних органа и институција.

Безбедност саобраћаја представља појаву која има јасне ефекте, који су мерљиви. Практичном применом одређених мера и активности државе, њених органа и институција остварују се програми и циљеви безбедности саобраћаја. Као резултат примењених мера био би смањење броја погинулих и повређених као и трошкова, као последица саобраћајних незгода. Тада се безбедност саобраћаја може посматрати као један ефикасан систем, на који држава својом организацијом и функционисањем има изузетан утицај. За безбедност саобраћаја није одговоран само одређени орган државе, већ и сваки човек, где законска уређеност односа између органа и појединаца, директно утиче на безбедност друмског саобраћаја и спровођење мера и приоритета.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Вујанић, М., *Основни елементи националног плана безбедности друмског саобраћаја, предавања*, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду
- [2] Даниловић, Н., Милосављевић, С., (2009), *Безбедносна политика*, Службени гласник, Београд.
- [3] Драгач, Р., (2000), *Безбедност друмског саобраћаја*, Саобраћајни факултет у Београду, Београд.
- [4] Инић, М., (1997), *Безбедност друмског саобраћаја*, Факултет техничких наука Нови Сад, Нови Сад.
- [5] Јовановић, П., (2006), *Управљање променама*, УОРМА.
- [6] Липовац, К., (2005), *Стратегија безбедности саобраћаја, реферат, саветовање безбедности саобраћаја на путевима*, Врњачка Бања.
- [7] Липовац, К., (2008), *Безбедност саобраћаја*, Службени лист СРЈ, Београд.
- [8] Пејчић, Тарле С., Бојковић, Н., (2012), *Европска политика одрживог развоја транспорта*, Саобраћајни факултет, Београд.
- [9] Хаџић, Д., (2008), *Управљање безбедношћу саобраћаја са посебним освртом на изградњу институционалних капацитета у Републици Србији*, Београд.
- [10] ЕСМТ, (2003), *Transport Polici, Successes, Failures and New Chalenges*, ЕСМТ Cuncil of Ministers, 23 April 2003, Brussels.
- [11] *Закон о безбедности саобраћаја на путевима*, (2009), Службени гласник РС 11/2009, Београд.
- [12] *Past, Present and Future Road Sofety Work in ECMT, CEMT/CS* (2002), Конференција evropskih ministara transporta.