

Увод

Саобраћају као појави која је поред низа предности, човечанству донела и највеће негативне последице, развијене земље у погледу безбедности саобраћаја посвећују посебну пажњу.

Друмски саобраћај је значајно допринео укупном развоју цивилизације и представља један од њених покретачких процеса. Степенем организације безбедности саобраћаја, данас се мери како ниво развијености, тако и ниво опште безбедности сваке државе. Друмски саобраћај је приступачан великом броју људи, просторно је раширен и одвија се непрекидно, у свим временским и другим условима, па га то чини веома сложенom појавом.

Проблем безбедности саобраћаја постао је глобални феномен са којим се сусрећу готово све земље света, али последице ових проблема различите су по специфичностима и димензијама којим оптерећују неко друштво, односно просторну целину на коме настају. Поред хуманих разлога, ту су и они економски, јер је одавно потврђена чињеница да је улагање у безбедност саобраћаја најисплативије, јер се уложени новац вишеструко враћа.

У савременим, модерним друштвима сваки субјект има своју улогу у спровођењу саобраћајне политике, а безбедност саобраћаја представља један од приоритета за ефикасно спровођење саобраћајне политике. Одговорност за безбедност саобраћаја у модерно уређеним друштвима је на Влади, а Влада на предлог Министарства надлежног за саобраћај усваја саобраћајну политику и предлаже Скупштини законе за спровођење саобраћајне политике. Новим Законом о безбедности саобраћаја на путевима, Влада Републике Србије преко ресорних министарстава преузима координаторску улогу за смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица. Међутим, данас у Републици Србији не постоји јасна стратегија за смањење броја настрадалих лица на путевима. Број погинулих у Републици Србији је пет пута већи у односу на саобраћајно најбезбедније земље Европе (Шведска, Холандија, Велика Британија). Последњих тридесетак година најразвијеније земље су успеле да обуздају раст саобраћајних незгода и страдања у саобраћају, па чак и да забележе смањивање апсолутног броја незгода и настрадалих у дужем периоду уз неометан даљи развој саобраћаја и привреде. Касније су ове земље налазиле различите начине да у активности превенције саобраћајних незгода укључе здравствени и остале секторе. Данас све наразвијеније земље имају ажурне стратешке документе у којима врло смело дефинишу своје визије и циљеве безбедности саобраћаја. Дефинисање визије "0 погинулих" у Шведској, а касније и широко прихватање ове и сличних визија, представљају врхунац у пракси управљања безбедношћу саобраћаја у данашњим условима. Тако је безбедност саобраћаја избила у први план код свих политичких, привредних, социјалних, здравствених, правних, саобраћајних и других стратешких докумената.

У међувремену, земље у развоју и неразвијене земље су бележиле нагли раст моторизације и необуздан пораст броја незгода и настрадалих у овим незгодама. Мада се највећи обим саобраћаја дешава у најразвијеним земљама, данас око 85% свих погинулих и 90% повређених са трајним инвалидитетом налазе се у земљама са ниским и средњим приходима.

Друштвено економски трошкови, као последица саобраћајних незгода, износе између 1,7% до 2,3% бруто националног дохотка.

Свако друштво је обавезно да приоритетно развија систем безбедности у саобраћају који успешно штити безбедност људи и имовине. У том смислу се успешно развијају модели превенције и репресије који реално лоцирају збивања у саобраћају и умањују штетне последице, односно мотивишу саобраћајне субјекте и појединце на исправна понашања. Министарство унутрашњих послова Републике Србије је један од кључних субјеката безбедности саобраћаја у Републици и, у сарадњи са другим субјектима, чини значајне напоре ка побољшању стања у овој области.

Статистички подаци и анализе дешавања саобраћајних незгода, што ће у раду бити приказано, захтевају да се осмишљено предузимају мере које ће допринети повећању безбедности у саобраћају. Значај и хитност решавања проблематике безбедности саобраћаја је већи имајући у виду висок проценат учешћа деце међу настрадалима у саобраћајним незгодама.

Предмет рада представљају саобраћајне незгоде и њихове последице на друштвено економски систем једне земље са посебним освртом на безбедност деце у саобраћају.

1. Делокруг рада полиције

Полицију чини заокружена област рада Министрства унутрашњих послова за коју се образује Дирекција полиције.

Полиција обавља законом утврђене полицијске и друге послове, пружа подршку владавини права у демократском друштву и одговорна је за остваривање безбедности, у складу са законом.

Обављањем полицијских послова полиција свима пружа заштиту њихових права и слобода. Приликом пружања заштите, полиција поједина права и слободе може ограничити само под условима и на начин утврђен Уставом и законом.

1.1. Појам и врсте полицијских послова

Полицијски послови у смислу Закона о полицији су:

- Безбедносна заштита живота, права, слобода и личног интегритета лица, као и подршка владаvine и права;
- Безбедносна заштита имовине;
- Спречавање, откривање и расветљавање кривичних дела, прекршаја и других деликата, други видови борбе против криминала и отклањање његових организованих и других облика;
- Откривање и хватање извршилаца КД и прекршаја и других лица за којима се трага, њихово привођење надлежним органима;
- Одржавање јавног реда, пружање помоћи у случају опасности и пружање друге безбедносне помоћи онима којима је неопходна;
- Регулисање, контрола, пружање помоћи и надзор у саобраћају на путевима;
- Обезбеђивање одређених јавних скупова, личности, органа, објеката и простора;
- Надзор и обезбеђивање државне границе, контрола прелажења државне границе, спровођење режима у граничном појасу, и утврђивање и решавање граничних инцидената и других повреда државне границе;
- Извршавање задатака утврђених прописима о странцима;
- Извршавање других задатака утврђених законом и подзаконским актом донетим на основу овлашћења и закона.

Министар унутрашњих послова прописује начин обављања полицијских послова и даје обавезне инструкције за њихово обављање. Прописи морају бити сагласни са законом а упутства и обавезне инструкције са прописима.

1.2. Циљ, начин и начела обављања полицијских послова

Полицијски послови обављају се са циљем и на начин да се сваком обезбеди једнака заштита безбедности, права и слобода, примени закон и подржи владавина права.

Обављање полицијских послова заснива се на начелима професионализма, сарадње, законитости у раду и сразмерности у примени полицијских овлашћења, као и принципу супсидијарности односно рада са најмањим штетним последицама.

У обављању полицијских послова могу се примењивати само мере принуде, односно употребљавати само средства принуде која су предвиђена законом и којима се најпрофесионалнији резултат постиже без непотребних штетних последица или губљења времена.

1.3. Национални међународни стандарди полицијског поступања

У обављању полицијских послова полиција се придржава националних стандарда полицијског поступања, захтева утврђених законом и другим прописима и актима Републике Србије, као и међународним уговорима и конвенцијама које је усвојила Република Србија.

При обављању полицијских послова полиција се придржава и међународних стандарда полицијског поступања а нарочито захтева утврђених међународним актима који се односе на:

- Дужност служења људима;
- Поштовање законитости и сузбијања незаконитости;
- Остваривање људских права;
- Недискриминација у извршавању полицијских задатака;
- Ограниченост и уздржаност у употреби средстава принуде;
- Забрану мучења и примене нечовечних и понижавајућих поступака;
- Пружање помоћи настрадалим лицима;
- Обавеза заштите поверљивих података;
- Обавеза одбијања незаконитих наређења и отпор подмићивању, корупцији;

Полиција предузима мере ради остваривања највиших стандарда и обезбеђује да поступање полицијских службеника у пракси не буде испод нити у супротности са европским стандардима полицијског поступања.

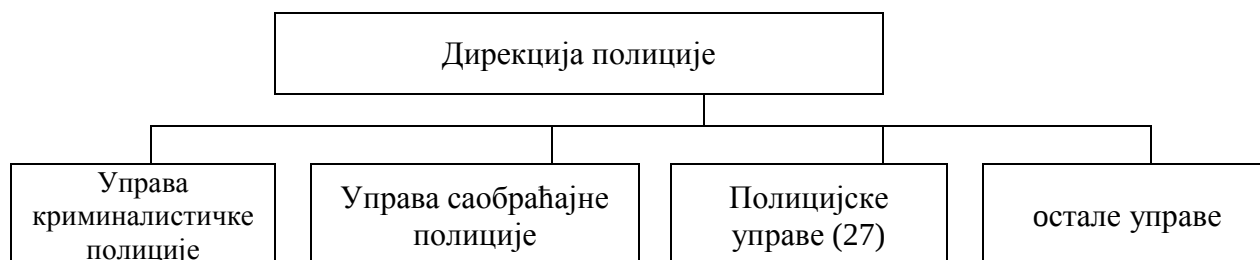
Полиција има свој кодекс етике који доноси Влада.

1.4. Организација полиције

У саставу Дирекције полиције су организационе јединице у седишту, Полицијска управа за град Београд и подручне полицијске управе.

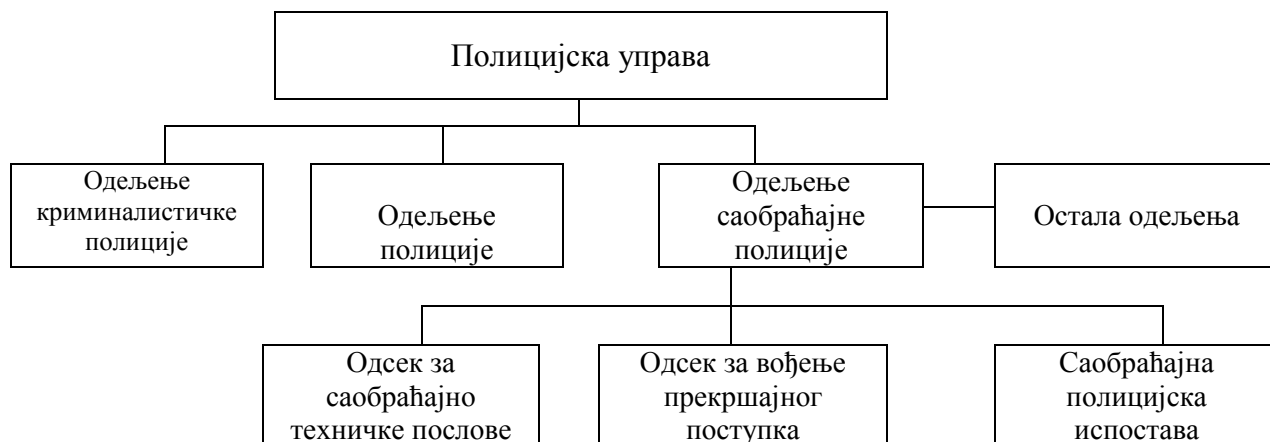
За обављање полицијских послова у седишту Дирекције полиције образују се управе, у седишту Полицијске управе за град Београд образују се управе и полицијске станице у општинама, у седишту подручне полицијске управе образују се одељења а ван седишта полицијске станице у општинама.

Организационе јединице у седишту образују се тако да су по линијском принципу радно повезане са одговарајућим организационим јединицама и пословима подручних полицијских управа и станица или тако да послови из свог делокруга обављају на читавом подручју на којем је надлежно министарство.



Слика 1. Организациона шема Дирекције полиције

Полицијске управе као организационе јединице Министарства унутрашњих послова Републике Србије образоване су по територијалном и линијском принципу рада. У Републици Србији, према територијалној надлежности, постоји 27. полицијских управа.



Слика 2. Организациона шема Полицијске управе

1.5. Спољашња и унутрашња контрола рада полиције

Спољашњу контролу рада полиције врше Народна скупштина, Влада, надлежни правосудни органи, органи државне управе надлежни за одређене послове надзора и други законом овлашћени органи и тела. Унутрашњу контролу рада полиције врши Сектор унутрашње контроле полиције.

1.6. Саобраћајна полиција, организација и надлежност

Свака земља понаособ креира своју организацију тако да приликом сваког поремећаја система или неповољних трендова постоји део унутар система који ће то регистровати и реаговати на проблем. На погоршање трендова безбедности у саобраћају треба правовремено и циљано реаговати, јер су последице различите по специфичностима и димензијама којим оптерећују друштво, односно просторну целину на коме настају. У земљама у развоју, у које спада и Република Србија, често се реагује након настале последице, тј. након сумирања негативних појава у одређеном временском периоду или на одређеном простору и упоређивањем са претходно дефинисаним периодима, уз што детаљнију анализу појава. Не улазећи детаљније у недостатке оваквог приступа, који су многобројни и пре свега се односе на последице које се не могу надокнадити, превасходни правац друштвене заједнице треба бити усмерен да побуди факторе који утичу на стање безбедности у саобраћају.

Република Србија је исказала тежњу за достизањем европских стандарда у безбедности саобраћаја, са циљем да путеви у Републици Србији постану део европске мреже безбедних путева. Истовремено, динамичне измене система друмског саобраћаја, изазване пре свега технолошким достигнућима и развојем савременог друштва, намећу потребу за континуираним унапређењем мера које се предузимају у циљу постизања веће безбедности саобраћаја.

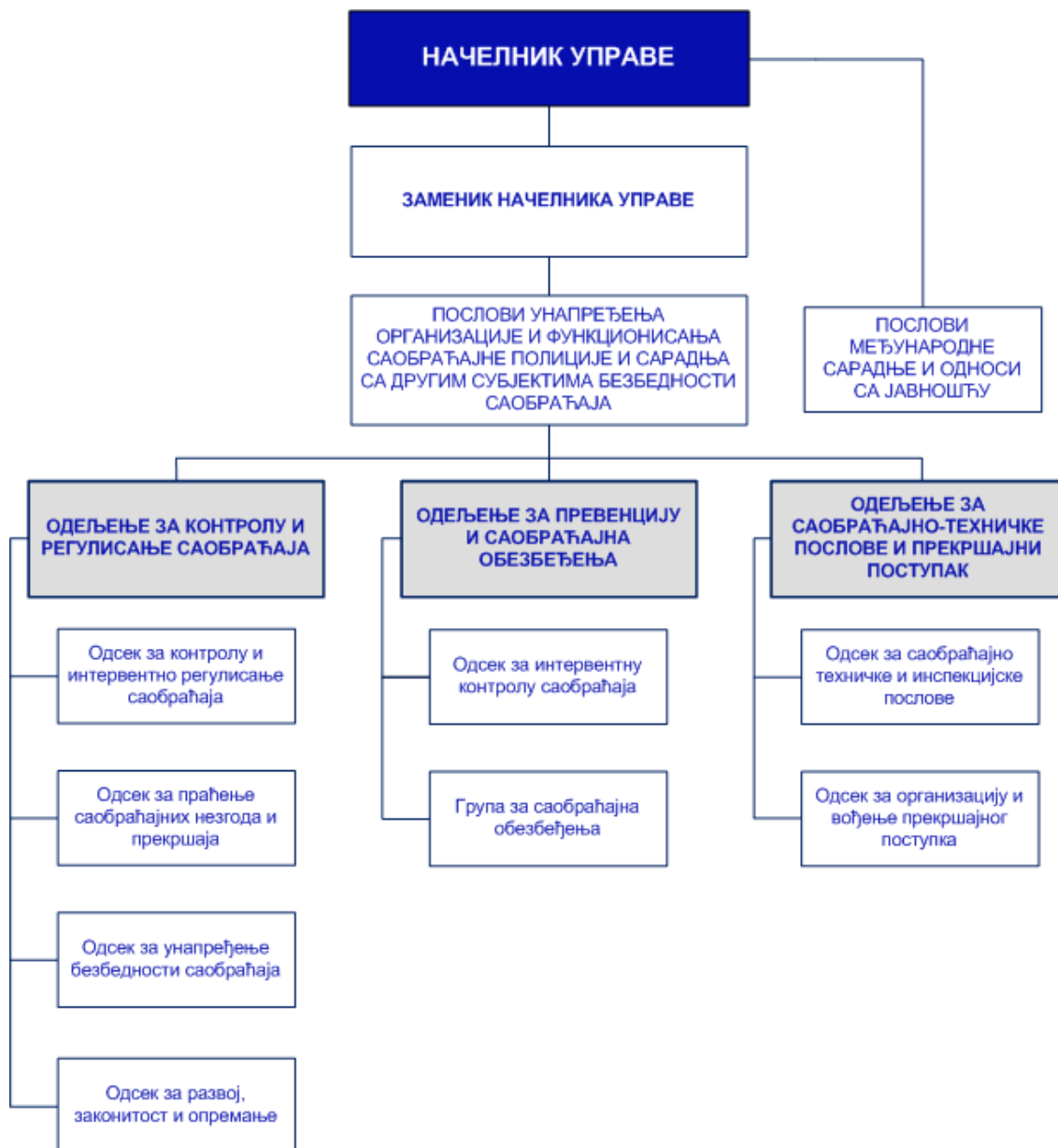
Саобраћајна полиција је део Министарства унутрашњих послова чији је приоритетни задатак заштита личне и имовинске сигурности грађана у друмском саобраћају. Са друге стране, саобраћајна полиција обавља и друге послове безбедности, радећи на сузбијању и откривању криминалитета, очувању јавног реда и мира и обављању других полицијских послова.

У безбедности саобраћаја полиција има јасно дефинисану функцију, одређену законима и другим прописима. Сврха полицијског рада је заштита организованог функционисања друмског саобраћаја и заштита грађана и материјалних вредности у процесу превозења. То се постиже применом мера заштите безбедности и спровођењем превентивних активности, уз подршку јединствене базе података о возилима, возачима, саобраћајним прекршајима и саобраћајним незгодама. Делатност полиције у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима је правно уређена, у складу са принципима демократског друштва и уставом загарантованим системом заштите слобода и права грађана.

Успешна реализација наведених задатка није могућа без планског предузимања великог броја мера и активности на подизању ефикасности саобраћајне полиције и изградње партнерског односа на свим нивоима, са свим заинтересованим странама - другим државним органима, саобраћајним полицијама европских држава, јавношћу, научним и образовним институцијама, локалном заједницом.

Циљ постављен испред саобраћајне полиције је да у наредним годинама, модерна и добро опремљена саобраћајна полиција, ефикасно доприноси већој сигурности грађана у саобраћају и буде поуздан партнер свим субјектима у систему безбедности саобраћаја.

Саобраћајна полиција у Србији организована је као Управа саобраћајне полиције, која је линијска управа у оквиру Дирекције полиције у седишту Министарства. Осим ње, у Полицијској управи за град Београд постоји, такође, Управа саобраћајне полиције, док у осталим подручним полицијским управама постоје одељења саобраћајне полиције. Путну мрежу у Републици Србији покрива 49 саобраћајних полицијских испостава у 137 саобраћајних сектора и полицијским испоставама. У саобраћајној полицији има око 5 000 запослених.



Слика 3. Организациона шема Управе саобраћајне полиције у седишту Дирекције полиције

1.7. Задаци полиције у безбедности саобраћаја

1. Надзор над одвијањем саобраћаја и интервентно регулисање:

- саобраћајно – полицијски надзор над обављањем саобраћаја;
- контрола, откривање и спречавање недозвољеног управљања и непрописног коришћења возила у саобраћају;
- спречавање опасног понашања у саобраћају;
- интервентно регулисање саобраћаја (давањем знакова и наредби од стране униформисаних полицијских службеника саобраћајне полиције);
- надзор над одвијањем саобраћаја, стањем пута, опреме пута и саобраћајне сигнализације;
- обавештавање о условима обављања саобраћаја.

2. Откривање деликата у саобраћају и спровођење саобраћајно-полицијских процедура:

- селективна и циљана контрола испољавања ризика у саобраћају;
- откривање деликата у саобраћају, поступање према учиниоцима и обрада писмена;
- примена посебних процедура у односу на возаче и возила.

3. Полицијско обезбеђивање саобраћаја у посебним приликама:

- саобраћајно полицијско обезбеђење у посебним условима одвијања саобраћаја, по посебним потребама и захтевима;
- саобраћајно полицијска контрола и обезбеђење саобраћаја у зимским и неповољним метеоролошким условима;
- саобраћајно полицијско обезбеђење јавних скупова, спортских и других приредби на путу;
- саобраћајно полицијско обезбеђење возила која превозе штићене личности, колона возила, ванредних превоза и превоза опасних материја.

4. Обезбеђење лица места саобраћајних незгода и вршење увиђаја:

- обавештавање о саобраћајној незгоди;
- обезбеђење лица места;
- пружање помоћи повређеним лицима и организовање њиховог хитног транспорта до здравствене установе;
- самостално вршење увиђаја или учешће у вршењу увиђаја у циљу обезбеђивања квалитетних доказа за судски поступак и важних информација за праћење и унапређење стања безбедности саобраћаја;
- успостављање могуће проточности саобраћаја и максималне безбедности у зони саобраћајних незгода;
- расветљавање саобраћајне незгоде;
- обрада и достављање сачињене увиђајне документације надлежним државним

- органима;
- статистичко – аналитичка обрада и праћење саобраћајних незгода.

5. Саобраћајно инжењерство – аналитичко праћење, предвиђање и подршка у организовању безбедносне заштите:

- унапређивање и моделовање полицијске контроле и надзора одвијања саобраћаја према испољавањима небезбедности;
- саобраћајно – полицијске инспекције у обуци возача, техничком прегледу возила, стању путева и опреме и унутрашњој контроли јавног превоза и превоза за сопствене потребе.

6. Превенција и унапређивање безбедности саобраћаја:

- снимање и праћење обележја значајних за безбедност саобраћаја (брзине кретања возила, поштовање саобраћајне сигнализације, поштовање права првенства пролаза, везивање сигурносних појасева у возилу, вожња под утицајем алкохола и сл.), у функцији оптимизације полицијске принуде;
- активна помоћ другим субјектима у реализацији и праћењу посебних програма унапређења безбедности саобраћаја;
- активно учешће у припреми националне стратегије безбедности саобраћаја.

7. Праћење стицања права учешћа возача и безбедносних својстава возила у саобраћају:

- унапређивање обуке возача и возачких испита;
- подршка развоју стандарда активне и пасивне безбедности возила у саобраћају;
- регистравање возила.

8. Вођење прекршајног поступка из надлежности органа унутрашњих послова:

- административно техничка припрема;
- покретање прекршајног поступка;
- вођење прекршајног поступка;
- извршење решења о кажњавању.

9. Иницирање административно – регулативног утицаја на унапређење безбедности саобраћаја:

- унапређење правног регулисања безбедности друмског саобраћаја;
- повећање ефикасности процедура и јачање законитости.

10. Посебни програми безбедносне заштите у саобраћају:

- предзимање превентивних и других активности у сарадњи са другим министарствима, научно-образовним институцијама и осталим установама и организацијама чије су

делатности усмерене ка унапређењу безбедности саобраћаја;

- идентификација циљних група на основу општих критеријума и стања безбедности саобраћаја у локалним условима (млади возачи, стара лица, деца, хендикепирана лица и сл.), и учешће у програмском раду са овим групама;
- идентификација циљних група на основу понашања појединаца у саобраћају (вишеструки починиоци саобраћајних прекршаја, учесници који су изазвали саобраћајне незгоде и др.), и учешће у програмском раду са овим групама.

11. Подршка базама података о саобраћају и саобраћајним незгодама:

- установљаване, евидентирање, ажурирање и праћење података: о прекршајима у саобраћају, саобраћајним незгодама и другим безбедносно значајним обележјима безбедности саобраћаја;
- израда оперативних анализа и давање информација за јавност.

12. Организација и менаџмент саобраћајно – полицијских послова:

- организација и управљање саобраћајно – полицијским пословима;
- праћење кадрова, стручно оспособљавање и усавршавање;
- унапређивање примене техничких средстава и опреме;
- припрема и праћење реализације пројеката који се финансирају средствима Владе Републике Србије (Национални инвестициони план - НИП и др.) и другим домаћим средствима;
- унапређивање комуникације са јавношћу.

13. Послови међународне сарадње и односи са јавношћу:

- иницирање и учешће у мултилатералној и билатералној сарадњи око међународних конференција, скупова, семинара и едукација у области рада саобраћајне полиције и безбедности саобраћаја;
- учешће у раду међународних организација које се баве пословима примене прописа у друмском саобраћају, превенције у друмском саобраћају и сл. (*TISPOL*, *PRI*, *CORTE* и др.);
- припрема и праћење реализације пројеката који се финансирају из буџета ЕУ или осталих земаља и донација за опремање саобраћајне полиције;
- активности везане за праћење испуњавања обавеза хармонизације правних прописа у домену рада саобраћајне полиције са важећим међународним правним актима, а посебно правним актима ЕУ;
- израда аката о процедурама и методологији рада саобраћајне полиције, у складу са иностраним искуствима и стандардима ЕУ;
- контакти са медијима.

14. Учесће у извршавању задатака других организационих јединица Министарства:

- подршка и саобраћајно стручна помоћ;
- превенција и откривање других видова угрожавања безбедности, саобраћајно–полицијским контролама.

2. Стратегија развоја саобраћајне полиције и законодавни оквир

2.1. Стратешки оквир

Стратегија развоја Министарства унутрашњих послова Републике Србије 2011-2016 је основни документ и предуслов за доношење осталих стратешких докумената у Министарству, укључујући и стратешка документа везана за развој саобраћајне полиције. Стратегијом се дефинишу четири стратешке области које су од суштинског значаја за успешан развој Министарства:

- организација и управљање;
- безбедност појединца, заједнице и државе;
- партнерски односи на националном, регионалном и међународном нивоу;
- систем унутрашње и спољне контроле и транспарентност у раду.

У оквиру стратешке области 2. Безбедност појединца, заједнице и државе постављен је, између осталог, стратегијски циљ: **Развијени капацитети саобраћајне полиције и методологија рада праћења саобраћајних токова** који је препознат као основа за израду овог стратешког документа. У овом стратегијском циљу наводи се да је потребно развити мастер план за опремање саобраћајне полиције са савременим уређајима и опремом, који ће допринети усвајању ефикаснијих саобраћајно-полицијских процедура у надзирању, интервентном регулисању, непосредној контроли и саобраћајно – полицијском обезбеђењу у посебним условима и околностима.

У стратешком планирању рада саобраћајне полиције неопходно је имати у виду:

- систем праћења и развоја кадрова (од регрутовања младих/нових припадника саобраћајне полиције, преко стручног оспособљавања и усавршавања, напредовања у каријери, па до развоја менаџмента у СПИ и ОСП),
- опремање (успостављање стандарда објеката, возила, опреме и других техничких средстава, у складу са потребама, набавка, расподела, праћење експлоатације, обнављање и даљи развој),
- организацију послова саобраћајне полиције (одговарајућа покривеност свих путева и улица, оптималан однос и усаглашено руковођење на нивоу подручних полицијских управа и централно линијско усмеравање преко Управе саобраћајне полиције и одељења саобраћајне полиције),
- сарадњу и усаглашено деловање са другим субјектима у заштитном систему безбедности саобраћаја,
- стандардизацију рада у складу са најразвијенијим државама у свету, уз подршку научно-стручних институција и савремене технике и технологије,
- размену најбоље праксе између појединих организационих јединица у Србији и међународну размену знања, искустава и праксе са полицијским структурама из Европе и света,
- стално унапређивање метода рада, а посебно методе планирања и руковођења у УСП, ОСП и СПИ,
- масовнију употребу савремених техника и технологија у непосредној контроли и регулисању саобраћаја, а посебно у откривању и квалитетном документовању саобраћајних прекршаја,

- праћење индикатора безбедности саобраћаја и научно сагледавање ефеката рада саобраћајне полиције, узимајући у обзир саобраћајне незгоде и њихове последице, али и индикаторе безбедности саобраћаја (проценат употребе сигурносних појасева, расподела брзина на путевима, вожња под дејством алкохола и опојних дрога, вожња пре стицања права на управљање и за време забране управљања, вожња нерегистрованих и технички неисправних возила и сл.),
- стално праћење и уважавање интереса и ставова јавности, организован рад на унапређењу односа саобраћајне полиције и јавности,
- организован рад на сузбијању корупције и других појава које неповољно утичу на углед саобраћајне полиције и на безбедност саобраћаја.

Из досадашњих анализа могу се извући важни закључци који су од значаја за доношење развојних одлука: за ефикаснији и ефективнији развој и реализацију стратешких циљева саобраћајне полиције, потребно је реално сагледати и искористити све предности и прилике које јој се пружају, односно отклонити све слабости и припремити се за претње из окружења.

У измењеним друштвеним условима, тешко је остварити успех коришћењем традиционалних метода организације, управљања и планирања. Потребан је нови приступ, заснован на стратешком размишљању, који ће максимизирати учинке, умањити ризике, побољшати коришћење постојећих ресурса и промовисати активан однос према заштити и унапређењу организованог функционисања саобраћаја, као и смањењу стопе саобраћајних незгода и других штетних последица.

2.2. Анализа стања за Стратегију развоја саобраћајне полиције

Анализа стања за Стратегију развоја саобраћајне полиције урађена је на основу методологије Бироа за стратешко планирање, коју је усвојила Радна група за израду овог стратешког документа. При изради је коришћена PESTEL и SWOT анализа, као и анализа заинтересованих страна. Анализа је израђена прикупљањем чињеница (пресек тренутног стања) на радним састанцима, као и попуњавањем и анализом упитника за које су биле задужене организационе јединице чији су представници сачињавали радну групу. Одговоре на упитник дали су и полицијски службеници саобраћајне полиције из подручних полицијских управа.

2.3. Визија

Стручна, високо обучена и адекватно опремљена саобраћајна полиција која ефикасно, према свима једнако, спроводи прописе.

2.4. Мисија

Заштита грађана и материјалних добара применом прописа из области безбедности саобраћаја, кроз контролу и регулисање саобраћаја, вршење увиђаја саобраћајних незгода,

послова надзора, других послова полиције као и спровођење превентивних активности у оквиру своје надлежности.

2.5. Вредности

- рад заснован на законитости и етичким принципима
- рад подржан, контролисан и усмераван од стране друштвене заједнице
- стручност
- спремност на сарадњу и промене
- ефикасност
- проактивност

У циљу достизања наведених вредности, саобраћајна полиција ће стално радити на јачању и унапређењу капацитета и интегритета појединаца и организационих јединица саобраћајне полиције.

2.6. Општи циљ

Функционално организована, заснована на утврђеним вредностима, саобраћајна полиција остварује закониту, ефикасну и делотворну заштиту безбедности саобраћаја чиме доприноси систему безбедности.

Увек у служби грађана, саобраћајна полиција неће бити само орган репресије, већ и подршка учесницима у саобраћају. Својим активностима она ће показати да је део заједничких напора да се промовишу спровођење закона и осећај сигурности грађана на путевима Србије.

2.7. Посебни циљеви

Да би успешно обављала своје задатке и остварила општи циљ стратегије, саобраћајна полиција мора развити своје пуне капацитете и ојачати изнутра, а истовремено и поправити свој положај у окружењу. То ће се постићи испуњењем посебних циљева који су предуслови за стварање саобраћајне полиције какву желимо.

2.8. Стручно оспособљена и организационо унапређена

Сви припадници саобраћајне полиције ће завршити саобраћајни курс као облик основног стручног оспособљавања. Све старешине у саобраћајној полицији ће завршити курсеве основног оспособљавања старешина у (саобраћајној) полицији. Сваки саобраћајни полицајац ће, сваке године провести најмање 5 радних дана на различитим видовима стручног усавршавања (курсеви, семинари, стручни скупови, стручне расправе, размена најбоље праксе итд.). Сваки старешина у саобраћајној полицији ће, сваке године, посветити најмање 10 радних дана различитим видовима стручног усавршавања. Стручно усавршавање ће бити планирано као редовно радно време.

Уз подршку стручњака из Министарства унутрашњих послова и стручњака из невладиног сектора, урадиће се радни и образовни профили (компетенције):

- саобраћајног полицајца,
- посебних специјалности међу саобраћајним полицајцима (за вршење увиђаја саобраћајних незгода, за контролу опасних материја, за аутоматску контролу брзине, за контролу дигиталних тахографа итд.),
- свих руководећих радних места у саобраћајној полицији.

Анализе радних и образовних профила ће се вршити периодично, а најкасније у периоду од 5 година. На основу образовних профила припремиће се сет наставних планова и програма курсева и семинара за поједине специјалности у саобраћајној полицији и за старешине. Систем курсева и семинара ће се стално развијати и усавршавати, у складу са потребама и најбољом праксом у свету. Стално учење и развој капацитета сваког појединца биће основа за унапређење рада саобраћајне полиције. У Србији ће се развити капацитети и методе за целоживотно учење саобраћајних полицајаца који ће се ослањати на постојеће капацитете и методе рада Управе за образовање, стручно оспособљавање, усавршавање и науку (тренинг центара), на капацитете КПА, универзитета и других образовно васпитних установа у Србији и у иностранству. Програми оспособљавања биће усаглашени са стандардима ЕУ и засновани на анализи потреба. У циљу успешног и ефикасног обављања послова и задатака, у саобраћајној полицији, у складу са Стратегијом развоја Министарства унутрашњих послова ће се успоставити систем праћења и развоја кадрова који ће обухватити процес регрутовања саобраћајних полицајаца, стручног оспособљавања и усавршавања, изградњу каријере и напредовање у служби итд.

Организационе промене вршиће се у циљу бољег искоришћења постојећих ресурса, узимајући у обзир и потребе локалне заједнице. У том циљу, израдиће се Каталог надлежности, којим ће се јасно одредити надлежност свих организационих јединица. Новим Правилником о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места у Министарству унутрашњих послова повећаће се способност саобраћајне полиције да успешно обавља послове из своје надлежности. Извршиће се и попуна радних места полицијским службеницима, ради ефикаснијег и ефективнијег обављања послова.

Биће постављени јасни стандарди за праћење и вредновање рада саобраћајних полицијских службеника и савремени саобраћајно-полицијски менаџмент.

Биће усвојене стандардне оперативне процедуре за поступање саобраћајне полиције, чиме се стварају предуслови за обуку полицијских службеника саобраћајне полиције.

2.9. Опремљена саобраћајна полиција

У наредном периоду ће се посебна пажња посветити опремању саобраћајне полиције, у циљу ефикасног и успешног обављања свих послова и радних задатака. У том смислу сагледаће се потребе и могућности унапређења:

- објеката и окружења саобраћајних полицијских испостава, тако да локацијом, уређењем и окружењем омогућавају саобраћајној полицију ефикасан рад, у складу са прописима (довољно паркинг места, близина брзих саобраћајница, довољно просторија...);
- возног парка саобраћајне полиције;
- личне опреме саобраћајног полицајца;
- специфичне опреме и средстава за обављање појединих послова саобраћајне полиције.

Опремање ће се, у складу са мастер планом, приоритетно вршити за потребе документовања прекршаја, чиме ће се олакшати доказивање и побољшати ефикасност целог система кажњавања прекршилаца из области безбедности саобраћаја. Набављена опрема биће у складу са домаћим и ЕУ стандардима.

2.10. Одговорна и угледна у општој и стручној јавности

Поред унутрашњег јачања и подизања капацитета, за остваривање општег циља неопходно је и јачање положаја у окружењу и стварање слике у јавности која омогућава да саобраћајна полиција буде релевантан и уважен чинилац безбедносно-саобраћајног система. Пре свега, показатељ стручност коју поседује, учешћем у експертским форумима, јавним дискусијама и научним истраживањима. Изградњом и јачањем интегритета сваког полицијског службеника, показатељ грађанима да се ради о служби која функционише на основу највиших професионалних стандарда.

У сваком иступању у јавности, полицијски службеници промовисаће утврђене вредности.

Доследном и непристрасном применом прописа дисциплиноваће неодговорне учеснике у саобраћају, чиме ће допринети општој безбедности.

У сарадњи са другим организационим јединицама Министарства, супротстављаће се сваком облику корупцијског понашања промовишући принцип нулте толеранције према корупцији.

Организоваће пропагандне кампање како би представила своје успехе и значај у систему безбедности.

2.11. Функционално повезана са осталим субјектима безбедности саобраћаја

Елементе безбедности саобраћајног система чине човек, возило, пут и околина. Саобраћајна полиција првенствено се бави првим елементом – човеком, односно понашањем учесника у саобраћају. Проблематика безбедности саобраћаја је сложена област у којој саобраћајна полиција не може да делује самостално. Она је део система који чине и други државни органи, научне установе, привредни субјекти, локалне заједнице, организације цивилног друштва и међународне организације.

Постоји нормативни оквир сарадње између ових субјеката, нарочито између државних органа, али је за ефикасну примену потребно да се она детаљније разради кроз споразуме о сарадњи. Први корак у овом процесу је утврђивање модалитета сарадње са заинтересованим странама, тако што ће саобраћајна полиција иницирати или прихватити све конструктивне иницијативе.

Посебна пажња биће посвећена регионалној и међународној сарадњи са саобраћајним полицијама других земаља, како кроз учешће у организацији TISPOL, тако и у билатералним односима.

2.12. Транспарентна у раду

Саобраћајна полиција је отворена према јавности кроз сарадњу са медијима невладиним организацијама и образовним установама и учествовањем у стручним скуповима о безбедности саобраћаја.

Биће успостављене стандардне оперативне процедуре и правила понашања у контакту са грађанима, које ће бити стално доступне јавности на интернет страници Министарства унутрашњих послова.

Потребно је унапредити систем информисања јавности о раду саобраћајне полиције.

Створиће се услови за демократску цивилну контролу рада у области законитости поступања.

2.13. Спровођење Стратегије

Посебни циљеви ће бити разрађени у Акционом плану за имплементацију овог документа, уз јасно навођење носилаца одговорних за њихову реализацију. Акционим планом ће бити одређени рокови и ресурси за реализацију активности и задатака, као и индикатори за оцену успешности у примени овог документа. Акциони план биће донет у року од три месеца, од дана усвајања Стратегије. Управа саобраћајне полиције у сарадњи са Бироом за стратешко планирање ће пратити, спроводити, координирати и оцењивати активности из ове области.

Извештаји о примени Стратегије биће, једном годишње, достављани министру унутрашњих послова и објављивани на интернет страници министарства. На основу ових извештаја, по потреби, ће се ревидирати Стратегија и Акциони план.

Средства за спровођење ове Стратегије обезбедиће се из буџета и донација, уз могућност коришћења претприступних фондова ЕУ.

2.14. Законодавни оквир

Министарство унутрашњих послова обезбеђује и унапређује саобраћајно-полицијску заштиту у безбедности саобраћаја, успостављањем свеобухватног заштитног система активирањем саобраћајних фактора на свим нивоима друштва и развија ефекте саобраћајне превенције кроз унапређење модела инспекцијског надзора у области возача, возила и путне сигнализације.

Делатност саобраћајне полиције у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима је правно уређена у складу с принципима демократског друштва и уставом загарантованим системом заштите слобода и права грађана. Саобраћајна полиција у свом раду примењује већи број закона и других прописа од којих су најважнији следећи :

- Закон о Министарствима („Сл. гласник РС“ број 72/2012)
- Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ“ бр. 33/97, 31/2001 и „Службени гласник РС“, бр. 30/2010)
- Закон о полицији („Службени гласник РС“, бр. 101/05, 63/09-Одлука УС и 92/11)
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/09, 53/10 и 101/11)
- Закон о прекршајима („Сл. гласник РС“, бр. 101/05, 116/08 и 111/09)
- Законик о кривичном поступку („Службени лист СРЈ“, бр. 70/2001 и 68/2002, „Службени гласник РС“, бр. 58/2004, 85/2005, 115/2005, 46/2006, 49/2007, 122/2008, 20/2009, 72/2009, 76/2010, 72/11 и 101/11)
- Кривични законик („Сл. гласник РС“, бр. 85/05, 88/05, 107/05, 72/09 и 111/09)
- Подзаконски акти донети на основу Закона о полицији
- Подзаконски акти донети на основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима

Стварна и функционална надлежност саобраћајној полицији дата је одредбама горе наведених законских и подзаконских аката.

Члан 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима прописује у ставу 1. да *"Контролу и непосредно регулисање саобраћаја на путевима врши Министарство унутрашњих послова-Управа саобраћајне полиције и подручне полицијске управе"* а у члану 305 истога закона *"Надзор над одвијањем саобраћаја на путевима, непосредну контролу, регулисање саобраћаја и предузимање посебних и других мера на успостављању безбедности саобраћаја, контролу учесника и возила у саобраћају, контролу привремене саобраћајне сигнализације на месту где се изводе радови или су настале препреке које угрожавају несметано и безбедно одвијање саобраћаја, у погледу поштовања овог закона и прописа донетих на основу овог закона, по правилу обавља Министарство унутрашњих послова Републике Србије"*.

3. Анализа стања безбедности саобраћаја

Анализе безбедносних појава и проблема у саобраћају могу се радити на различитим нивоима (међународни, национални, регионални, локални и сл.), али за брзо реаговање на појаву, на оперативном плану најзначајније су анализе на нижим нивоима, пре свега локалним, које треба да сагледају и дају одговоре на питања шта је проблем безбедности саобраћаја на неком подручју, како се ови проблеми могу анализирати, која су његова основна обележја и како се они могу превазићи.

Анализа стања безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији, као и на путевима који су у територијалној надлежности полицијске управе у Крагујевцу, израђена је на основу података садржаних у бази података која се воде у оквиру Министарства унутрашњих послова Републике Србије. Анализа стања безбедности саобраћаја обухвата петогодишњи период, тачније период од 2007. године до 2011. године а биће приказана кроз апсолутне, процентуалне и релевантне показатеље безбедности саобраћаја.

У истраживању безбедности саобраћаја статистички метод представља незаобилазан део у обради података, презентовању резултата, сагледавању трендова и тендеција. Међутим, примена статистичког метода у безбедности саобраћаја највише зависи од постојања квалитетних података о саобраћају и саобраћајним незгодама. У том циљу почетком осамдесетих година прошлог века почело се са успостављањем првих база података саобраћајних незгода међународног карактера.

На светском нивоу најзначајнија међународна база података је IRTD (International Road Traffic and Accident Data Base), која обухвата податке о саобраћају и саобраћајним незгодама за земље ОЕЦД-а (Organization for Economic Cooperation and Development). На нивоу Европске уније 1993. године формирана је база податка која прати саобраћајне незгоде и њихове последице у земљама Европске уније. Међутим, ова база података обухвата само саобраћајне незгоде са настрадалим лицима, односно податке о последицама настрадалих лица у саобраћајним незгодама. Из базе су искључене незгоде у којима је настала само материјална штета. Ово је донекле разумљива одлука с обзиром да је број саобраћајних незгода са материјалном штетом веома тешко пратити и евидентирати.

У Републици Србији функционише Јединствен информациони систем (ЈИС) који чини базу податка о свим евидентираним саобраћајним незгодама, код којих је од стране полицијских службеника саобраћајне полиције извршен увиђај. ЈИС база податка обухвата сва обележја саобраћајне незгоде која су унета у статистички извештај о саобраћајној незгоди-СН упитник.

Како би се јасније разумео даљи приказ стања безбедности саобраћаја, што ће бити презентовано у наставку овог рада потребно је дати дефиницију саобраћајне незгоде како је види Закон о безбедности саобраћаја на путевима:

" саобраћајна незгода је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено или је настала материјална штета".

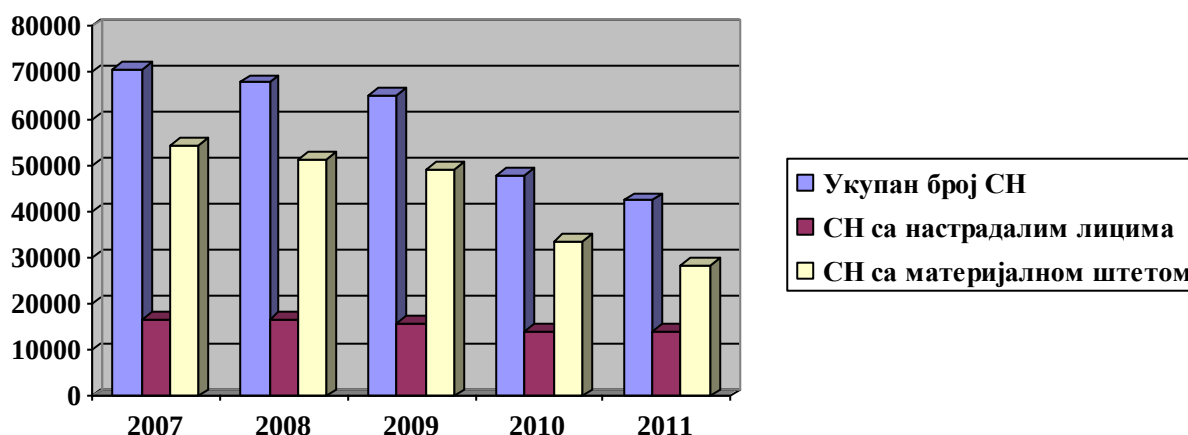
3.1. Упоредни приказ стања безбедности саобраћаја на подручју Републике Србије у периоду од 2007. до 2011. године

Година	Укупно саобраћајних незгода	%	Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима	%	Саобраћајне незгоде са материјалном штетом	%
2007	70789		16594		54195	
2008	67786	-4.24	16672	0.47	51114	-5.68
2009	64897	-4.26	15813	-5.15	49084	-3.97
2010	47806	-26.3	14197	-10.2	33609	-31.5
2011	42438	-11.2	14119	-0.54	28319	-15.7

Табела 1.

Напомена (број у колони % представља процентуално смањење или увећање у односу на претходну годину)

У посматраном петогодишњем периоду уочава се да је се највећи број саобраћајних незгода у Републици Србији догодио у 2007. години, да се у наредне две године укупан број саобраћајних незгода постепено смањује док у 2010. и 2011. години долази до значајног смањења броја саобраћајних незгода. Посматрајући 2011. годину у односу на 2007. годину долази се до податка да је укупан број саобраћајних незгода мањи за 28 351 односно за око 40,05 %. На један од кључних фактора који је утицао на овакав тренд догађања саобраћајних незгода биће указано на крају ове анализе јер је он својствен свим значајнијим умањењима како броја саобраћајних незгода тако и њихових последица у 2010. и 2011. години, а у односу на претходне године обухваћене анализом.



Графикон 1. Приказ стања безбедности саобраћаја на подручју Републике Србије у периоду од 2007. до 2011. године

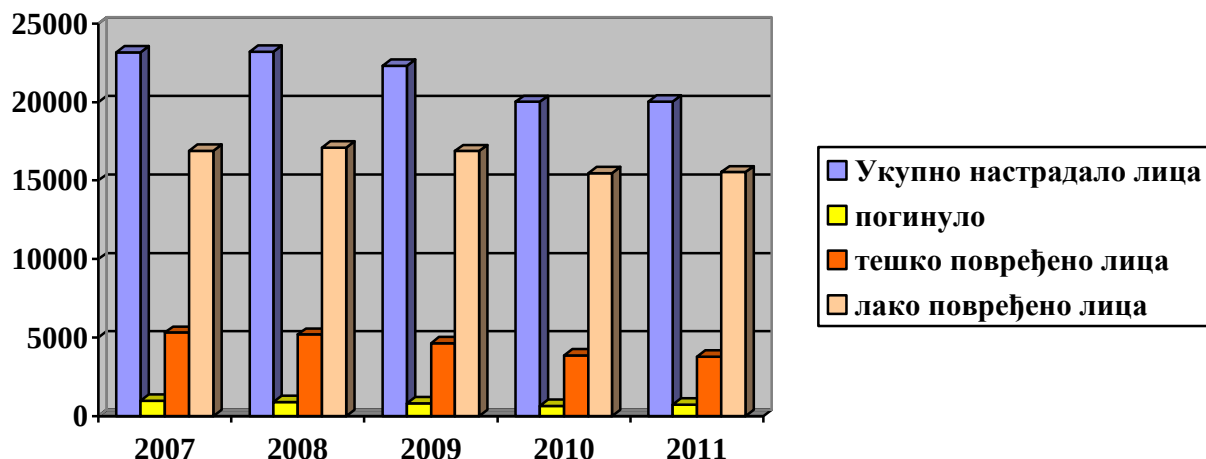
3.2. Настале последице саобраћајних незгода на подручју Републике Србије у периоду од 2007. до 2011. године

Година	Укупно настрадало лица	%	Погинуло	%	ТТП	%	ЛТП	%
2007	23177		968		5318		16891	
2008	23202	0.10	905	-6.5	5197	-2.2	17100	1.23
2009	22320	-3.80	809	-10.6	4638	-10.7	16873	-1.32
2010	20006	-10.3	660	-18.4	3883	-16.2	15463	-8.35
2011	20040	0.16	728	10.3	3777	-2.7	15535	0.46

Табела 2.

Напомена (број у колони % представља процентуално смањење или увећање у односу на претходну годину)

Када се сагледају настале последице саобраћајних незгода уочава се да је највише настрадалих лица било у 2008. години а најмање у 2010. години. Посматрајући број погинулих лица уочава се да је 2010. година била најповољнија у односу на посматрани период док су показатељи стања безбедности саобраћаја у 2007. години били најнеповољнији када је у питању број погинулих и тешко повређених лица. Упоређујући ове две године према подацима приказаним у табели долази се до податка је број погинулих лица мањи за 31,81%, број тешко повређених лица мањи за 26,98% док је број лако повређених лица мањи за 8,45%.



Графикон 2. Настале последице саобраћајних незгода на подручју Републике Србије у периоду од 2007. до 2011. године

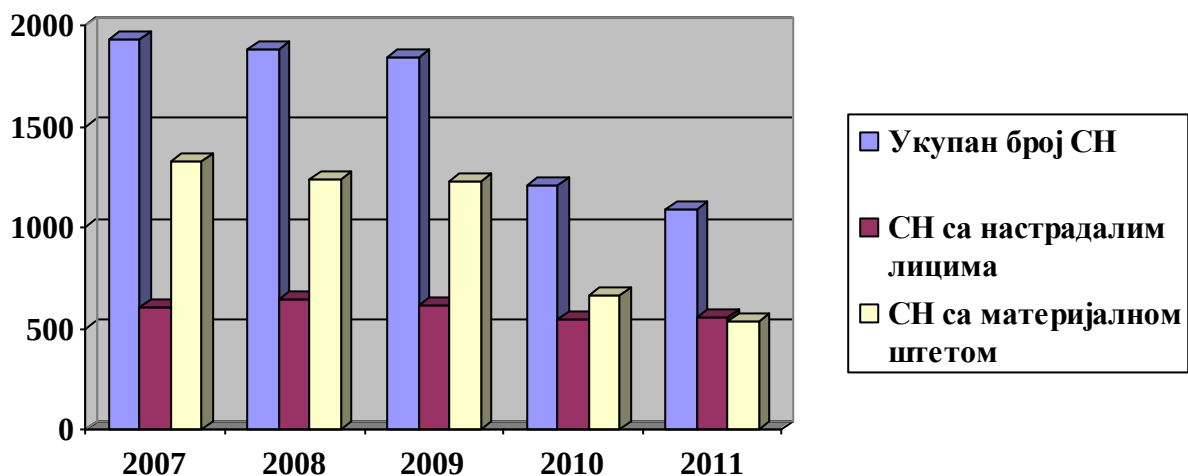
3.3. Упоредни приказ стања безбедности саобраћаја на подручју полицијске управе Крагујевац у периоду од 2007. до 2011. године

Година	Укупно саобраћајних незгода	%	Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима	%	Саобраћајне незгоде само са материјалном штетом	%
2007	1927		604		1323	
2008	1878	-2.54	639	5.79	1239	-6.34
2009	1843	-1.86	617	-3.44	1226	-1.04
2010	1208	-34.5	542	-12.1	666	-45.6
2011	1094	-9.43	559	3.13	535	-19.6

Табела 3.

Напомена (број у колони % представља процентуално смањење или увећање у односу на претходну годину)

У посматраном петогодишњем периоду уочава се да је се највећи број саобраћајних незгода на подручју полицијске управе Крагујевац догодио у 2007. години, да се у наредне две године укупан број саобраћајних незгода постепено смањује док у 2010. и 2011. години долази до значајног смањења укупног броја саобраћајних незгода. Посматрајући 2011. годину у односу на 2007. годину долази се до податка да је укупан број саобраћајних незгода мањи за 833 односно за око 43,22 %. Анализирајући број саобраћајних незгода са настрадалим лицима уочава се да их је највише било у 2008. години а најмање у 2010. години. Број саобраћајних незгода само са материјалном штетом је у константном паду са значајним умањењем у 2010. и 2011. години.



Графикон 3. Приказ стања безбедности саобраћаја на подручју Полицијске управе Крагујевац у периоду од 2007. до 2011. године

3.4. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима

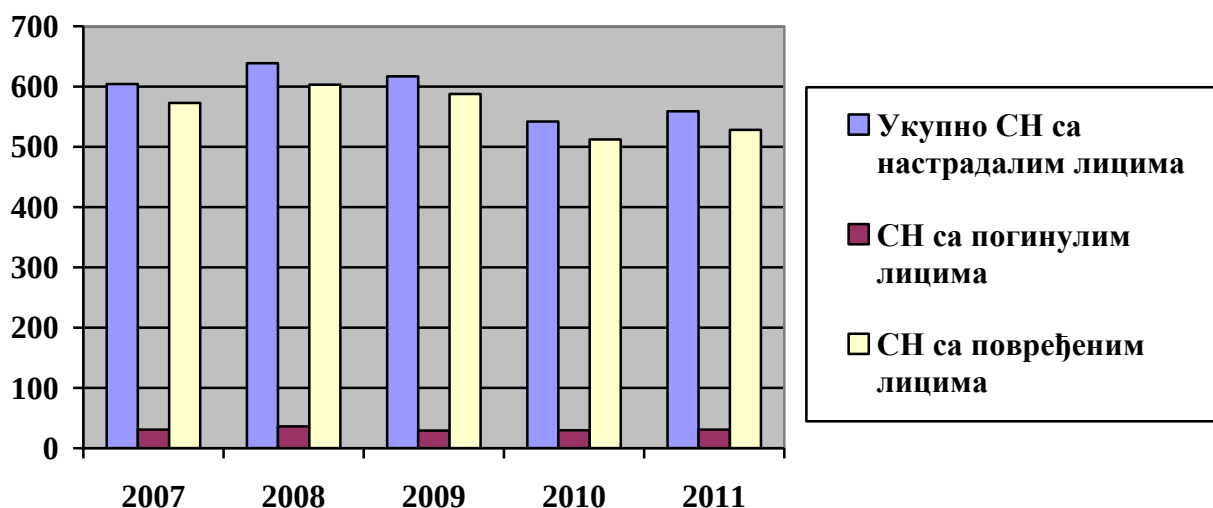
Година	Укупно саобраћајних незгода са настрадалим лицима	%	Саобраћајне незгоде са погинулим лицима	%	Саобраћајне незгоде са повређеним лицима	%
2007	604		31		573	
2008	639	5.79	36	16.12	603	5.23
2009	617	-3.44	29	-19.4	588	-2.48
2010	542	-12.1	30	3.44	512	-12.9
2011	559	3.13	31	3.33	528	3.12

Табела 4.

Напомена (број у колони % представља процентуално смањење или увећање у односу на претходну годину)

На основу података приказаних у табели уочава се да је најнеповољније стање безбедности саобраћаја, када се сагледају саобраћајне незгоде са настрадалим лицима, било у 2008. години када се догодио највећи број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима. Најмање саобраћајних незгода са погинулим лицима догодило се у 2009. години а са повређеним лицима у 2010. години.

На графичком приказу се уочава да су у укупном броју саобраћајних незгода са настрадалим лицима најзаступљеније саобраћајне незгоде са повређеним лицима односно чине око 94 % укупног броја.



Графикон 4. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима

3.5. Приказ стања безбедности саобраћаја на подручју полицијске управе Крагујевац кроз релевантне показатеље безбедности

На основу прикупљених података о саобраћајним незгодама, њиховим последицама и основним демографско-саобраћајним карактеристикама израчунат је ризик у друмском саобраћају за полицијску управу у Крагујевцу. Ризик је саставни део одвијања саобраћаја, односно он је увек присутан у одређеној мери, али није равномерно распоређен. Зависно од различитих фактора (извора опасности) који утичу на ниво и структуру ризика, на неким подручјима, путевима, насељима, улицама па и микролокацијама овај ризик је вишеструко виши него на другим местима. Тамо где је ниво ризика већи, већи су изгледи, тј. вероватноћа да се тај ризик конкретизује у саобраћајне незгоде.

Постоје различити начини како се могу анализирати ризик од незгода и ризик од страдања учесника у саобраћају, у зависности од расположивих података. У овом раду обухваћени су следећи параметри:

- број саобраћајних незгода на 1000 регистрованих возила (стопа незгода)
- настрадало лица на 100.000 становника (коефицијент угрожености становништва)
- погинуло на 100 незгода (степен тежине незгода)

Година	Стопа незгода	%	Коефицијент угрожености становништва	%	Степен тежине незгода	%
2007	21,04		291,30		1,60	
2008	21,27	1.09	298,32	2.40	2,18	36.25
2009	19,81	-6.86	288,84	-3.17	1,73	-20.64
2010	12,62	-36.29	253,36	-12.28	2,81	62.42
2011	13,74	8.87	278,81	10.04	3,02	7.47

Табела 5.

Напомена (број у колони % представља процентуално смањење или увећање у односу на претходну годину)

Овако анализирани ризици су веома поуздани јер су параметри доступни и тачни. Међутим, параметар број саобраћајних незгода, нарочито од почетка примене новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима-децембар 2009. године, треба прихватити условно јер су у овај број саобраћајних незгода ушле само оне које су пријављене саобраћајној полицији и за које је извршен увиђај. За значајан број саобраћајних незгода у којима је наступила само материјална штета сачињен је Европски извештај о саобраћајној незгоди између учесника, након међусобног споразума док засигурно постоје незгоде где учесници нису поступили на начин како предвиђају законски прописи.

3.6. Последице саобраћајних незгода

Последице саобраћајних незгода могу се поделити на социјалне, материјалне и остале.

Социјалне последице саобраћајних незгода

- Смањење броја радно способног становништва и повећање оних који падају на терет државе;
- Неопходна рехабилитација хендикепираних;
- Нарушавање здравственог биланса становништва;
- Нарушавање породичног живота;
- Умањење могућности избора занимања;
- Промене занимања;
- Промене навика начина живота;
- Промене односа према средини;
- Деградација личног живота и живота ближњих;
- Психичке трауме и сл.

Материјалне последице саобраћајних незгода

- Штете на возилима, терету, путу и путним објектима;
- Трошкови сахране, лечења, боловања, инвалидности и рехабилитација лица;
- Породичне пензије и трошкови издржавања чланова породице;
- Накнаде за претрпљене физичке и психичке болове, естетски изглед;
- Накнаде за претрпљен психички бол ужих чланова породице;
- Штете због изостанка са посла, умањење радне способности, преквалификација;
- Губици транспортног учинка возила;
- трошкови процесуирања саобраћајних незгода (полиција, тужилаштво, суд, вештаци и осигурање).

У наставку овог рада, даље ће бити указано на последице саобраћајних незгода сагледане кроз укупан број саобраћајних незгода, број настрадалих лица и категорије настрадалих лица у саобраћајним незгодама, локације где најчешће долази до страдања лица као и кроз узроке који доводе до саобраћајних незгода. Посебан сегмент овог рада биће приказ социо-економских последица незгода са настрадалим лицима односно трошкови ових незгода разматрани кроз постојеће моделе.

У вези са напред наведеним, поделу последица саобраћајних незгода каква је на почетку наведена треба посматрати условно јер само у интеракцији социјалних и материјалних последица се може указати на њихов потпуни утицај на друштвено-економске прилике једне земље.

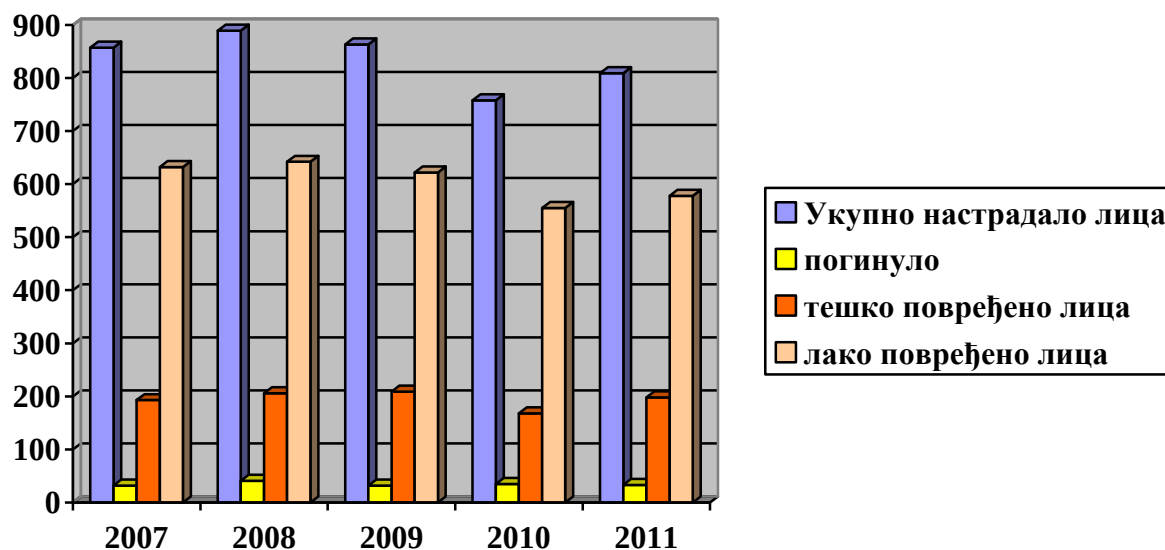
3.7. Настрадала лица у саобраћајним незгодама

Година	Укупно настрадало лица	%	Погинуло	%	ТТП	%	ЛТП	%
2007	857		32		193		632	
2008	889	3.73	41	28.1	206	6.73	642	1.58
2009	863	-2.92	32	-21.9	209	1.45	622	-3.11
2010	758	-12.1	35	9.37	168	-19.6	555	-10.7
2011	809	6.72	33	-5.71	198	17.8	578	4.14

Табела 6.

Напомена (број у колони % представља процентуално смањење или увећање у односу на претходну годину)

Када се сагледају последице насталих саобраћајних незгода уочава се да је највише лица погинуло и задобило лаке телесне повреде у 2008. години а тешке телесне повреде у 2009. години. Анализирајући 2008. годину као најнебезбеднију када се посматрају настале последице саобраћајних незгода долази се до податка да у укупном броју настрадалих лица, број погинулих лица чини 4,61%, број тешко повређених лица 23,17% а број лако повређених лица 72,21%. Предмет ове анализе посебно је значајан за разматрање социоекономских последица саобраћајних незгода.



Графикон 5. Настрадала лица у саобраћајним незгодама

3.8. Настрадали учесници у саобраћајним незгодама према категорији

Година	Укупно настрадало учесника у саобраћају	Возачи	%	Путници	%	Пешаци	%	Возачи бицикла	%
2007	857	341	39.78	315	36.75	172	20.07	29	3.38
2008	889	363	40.83	300	33.74	193	21.70	33	3.71
2009	863	379	43.91	269	31.17	179	20.74	36	4.17
2010	758	313	41.29	260	34.30	156	20.58	29	3.82
2011	809	338	41.77	292	36.09	149	18.41	30	3.70

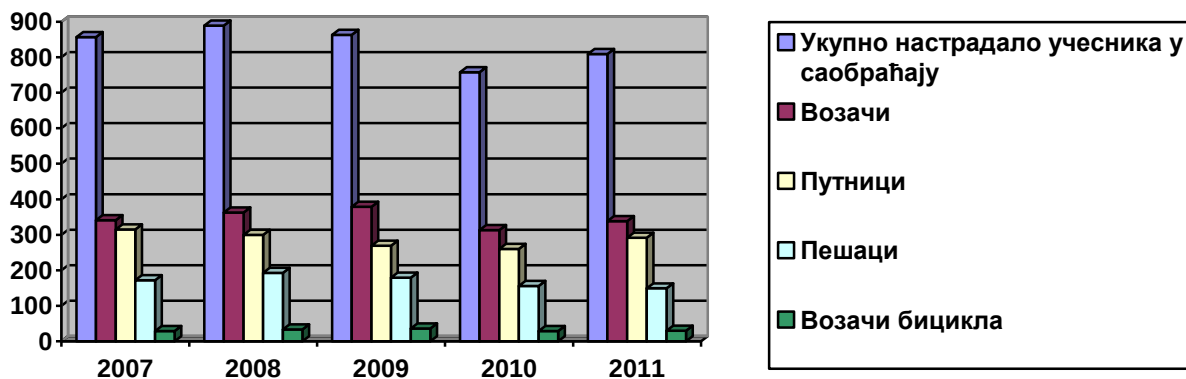
Табела 7.

Напомена (број у колони % представља процентуално учешће броја настрадалих лица према категорији учесника у саобраћају у укупном броју настрадалих лица)

Када се сагледају подаци у табеларном и графичком приказу уочава се да су возачи моторних возила најзаступљенија категорија настрадалих учесника у саобраћају и у укупном броју суделују са око 41 %, затим следе путници у и на моторном возилу са око 35 %, пешаци са око 20 % и возачи бицикла са око 4 %. Структура настрадалих лица у саобраћајним незгодама знатно се разликује од структуре оних који изазивају незгоду. То практично значи да изложености опасности у саобраћају није у сразмери са стварањем опасности односно одређени учесници у саобраћају уносе већу опасност него што су изложени одређеној опасности. Величина опасности у саобраћају зависи од:

- Начина понашања;
- Превозног средства са којим се учествује у саобраћају;
- Природе кретања.

Статистички резултати указују на чињеницу да је велики број учесника у саобраћају који су жртве сопствених грешака. Сопственим незгодама највише доприносе возачи и пешаци.



Графикон 6. Настрадали учесници у саобраћајним незгодама према категорији

3.9. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима по локацијама

Година	Укупно саобраћајних незгода са настрадалим лицима	У насељеном месту	%	Ван насељеног места	%
2007	604	543	89.9	61	10.1
2008	639	587	91.9	52	8.1
2009	617	570	92.4	47	7.6
2010	542	500	92.2	42	7.8
2011	559	512	91.6	47	8.4

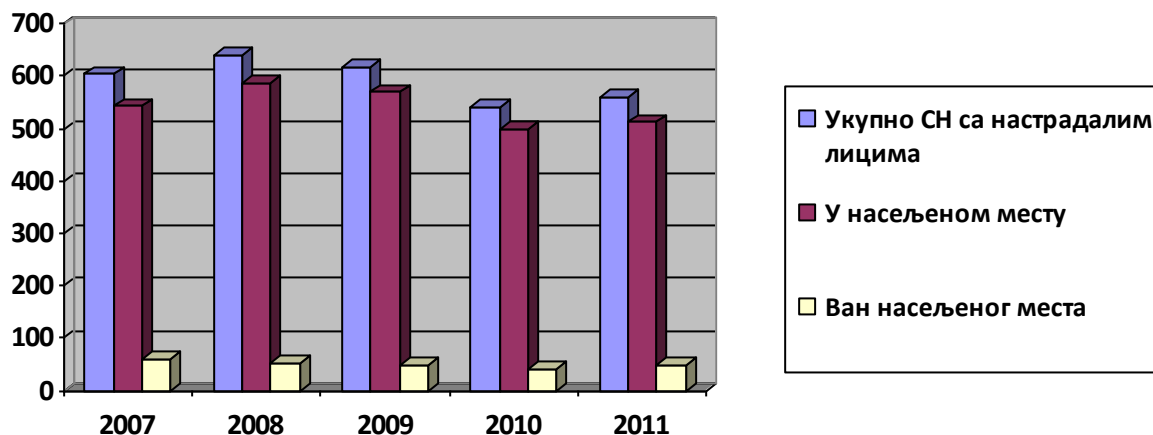
Табела 8.

Напомена (број у колони % представља процентуално учешће броја саобраћајних незгода које су се догодиле у насељеном месту и ван насељеног места у укупном броју саобраћајних незгода са настрадалим лицима)

Члан 7. тачка 30. Закона о безбедности саобраћаја на путевима дефинише: "насеље је изграђен, функционално обједињен простор, који је намењен за живот и рад становника и чије су границе обележене одговарајућим саобраћајним знаком".

Посматрајући дате податке у табеларном приказу уочава се да се највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима догађа у насељеном месту и то у проценту знатно већем од оног који суделује у укупном броју саобраћајних незгода а које су се догодиле ван насељеног места.

Подаци добијени овом анализом саобраћајној полицији одређују правце деловања у погледу планирања места предузимања активности док управљачу пута сигнализирају где је потребно појачано предузимати мере и акције којима се утврђује режим саобраћаја у редовним условима.



Графикон 7. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима по локацијама

3.10. Узроци саобраћајних незгода

Тактика и стратегија борбе против саобраћајних незгода мора почивати на научним, феноменолошким и етиолошким сазнањима, односно, на анализи објективних законитости настанка ових појава. Она мора уклањати узроке настајања незгода и спречавати процесе и појаве које леже у њиховој основи, као и факторе који хране узроке ових појава. Узроци саобраћајних незгода су веома комплексни, па то захтева комплексну организацију, методе и мере усмерене на њихово спречавање.

У циљу разумевања узрока саобраћајних незгода неопходно је разумети појмове феноменологије и етиологије саобраћајних незгода.

Феноменологија (појавни облик-грешка саобраћајних незгода) је наука која се бави описивањем и изучавањем појавних облика саобраћајних незгода односно начина на који је дошло до саобраћајне незгоде.

Етиологија (узроци саобраћајних незгода) је наука која се бави описивањем и изучавањем узрока, услова и других фактора због којих настају саобраћајне незгоде.

Ефикасан систем сузбијања саобраћајних незгода мора почивати на превентивним мерама али ни репресивне мере се не смеју занемарити. Репресивне мере треба да буду крајње средство које ће испунити празнине и недостатке превентивних средстава и мера.

Да би ефекти контроле и рефлексije били веће, неопходно је настојати да се кроз контролу открију и под удар друштвене репресије ставе најопаснија понашања, односно она због којих најчешће настају саобраћајне незгоде.

Фактори који подстичу узроке саобраћајних незгода

- Друштвени услови;
- Недовољна знања о наведеним појавама;
- Ставови, схватања, предрасуде, заблуде;
- Неефикасан друштвени систем;
- Низак ниво саобраћајне културе;
- Толерисање и оправдање негативног понашања;
- Породица;
- Средина;
- Структура државних органа задужених за саобраћај.

За настанак саобраћајних незгода утиче сложено, испреплетано истовремено дејство већег броја узрока, услова, повода, стања, околности, способности и других фактора. Утврдити дејство и утицај ових бројних фактора је веома тешко из више разлога а поготово зато што:

- Различити су по природи;
- Различити су по учесталости појављивања;

- Различити су по снази;
- Неделују на исти начин;
- Јављају се у различито време;
- Имају међусобно дејство.

Свака грешка се не завршава саобраћајном незгодом већ на неки од наведених начина:

- Апстрактна опасност
- Конкретна опасност
- Саобраћајна незгода

Као најчешћи узроци саобраћајних незгода како оних са материјалном штетом тако и са настрадалим лицима појављују се непрописна и неприлагођена брзина условима и стању пута, психофизичко стање возача-алкохол, непрописно извођење радњи возилом (скретање, окретање, укључење у саобраћај итд.), непрописно претицање док су остали узроци знатно мање заступљени.

Структура изазивача саобраћајних незгода

Структура лица која изазивају саобраћајне незгоде је веома хетерогена и она може бити различита по:

- Својству учесника усаобраћају;
- Полу;
- Старости;
- Психофизичком стању;
- Способностима;
- Припремљености за учешће у саобраћају;
- Искуству;
- Социјално демографским обележјима и сл.

Од свих незгода које се приписују људском фактору преко две трећине изазивају возачи моторних возила, потом возачи мотоцикла и бицикла са мотором, бициклисти, возачи трактора и на крају возачи запрежних возила.

Како на безбедност саобраћаја утичу три фактора, човек, возило и пут а имајући у виду чињеницу да је у 90 % случајева небезбедно понашање учесника у саобраћају узрок насталих саобраћајних незгода значај овог сегмента анализе је посебно битан за активности које спроводи саобраћајна полиција која се у систему безбедности саобраћаја приоритетно бави фактором "човек". Грешке које фактор човек чини односно које доводе до небезбедног понашања у саобраћају основ су за планирање превентивних и репресивних мера којима се жели утицати на одговарајуће факторе у циљу приближавања жељеном стању у области безбедности саобраћаја.

4. Трошкови социо-економских последица саобраћајних незгода

Познавање трошкова саобраћајних незгода је од пресудног значаја за постављање безбедности саобраћаја на ниво дефинисан величином трошкова који су последица небезбедности. Тренутно стање у коме се налази Србија осликава велику диспропорцију између инвестиција у безбедност саобраћаја са једне и трошкова саобраћајних незгода са друге стране.

У овом раду биће приказана процена трошкова саобраћајних незгода у Србији применом модела доминантних трошкова као и покушај да се на основу два модела из земаља Европске уније добију вредности трошкова последица саобраћајних незгода у Републици Србији.

Колики су код нас стварни трошкови друштва који су последица саобраћајних незгода остаје непознато из разлога што у Србији не постоји модел на основу којег би се извршила процена висине ових трошкова. Овај проблем је посебно изражен у погледу прорачуна трошкова живота, односно повреда настрадалих у саобраћајним незгодама.

4.1. Модел доминантних трошкова

Процена трошкова саобраћајних незгода у Србији, приказана у овом поглављу, спроведена је применом модела доминантних трошкова, помоћу кога се познавањем свега две до три категорије трошкова може добити просечна цена саобраћајне незгоде одређеног типа. Наиме, истраживања везана за процену трошкова саобраћајних незгода у свету, показују да се под неколицину категорија трошкова, могу сврстати готово сви трошкови и губици који настају као последица саобраћајних незгода.

Учешће појединих категорија трошкова у укупној "цени" саобраћајне незгоде варира како између незгода истог типа тј. незгода са истим последицама, тако и између незгода са различитим видом последица. За потребе овог модела саобраћајне незгоде су по последицама класификоване на:

- Саобраћајне незгоде са материјалном штетом
- Саобраћајне незгоде са лако повређеним
- Саобраћајне незгоде са тешко повређеним
- Саобраћајне незгоде са погинулим

а разматране су оне категорије трошкова које се срећу у методу људског капитала, и то:

- Медицински трошкови (МТ) – у које спадају сви трошкови медицинске неге везани за повреде настале у саобраћајној незгоди, укључујући и оне настале током амбулантног превоза. Поред тога, медицински трошкови обухватају трошкове "шок собе", болничке трошкове, кућне посете, физикалну терапију, рехабилитацију, лекове, протетичке уређаје и сл.
- Трошкове хитних служби (ХС) – у које спадају трошкови полиције, ватрогасних служби, служби за вучу и сл.
- Изгубљена продуктивност (ИП) – која обухвата трошкове изгубљене тржишне (производне) продуктивности и продуктивности домаћинства. Тржишна продуктивност представља дисконтована вредност изгубљеног дохода током

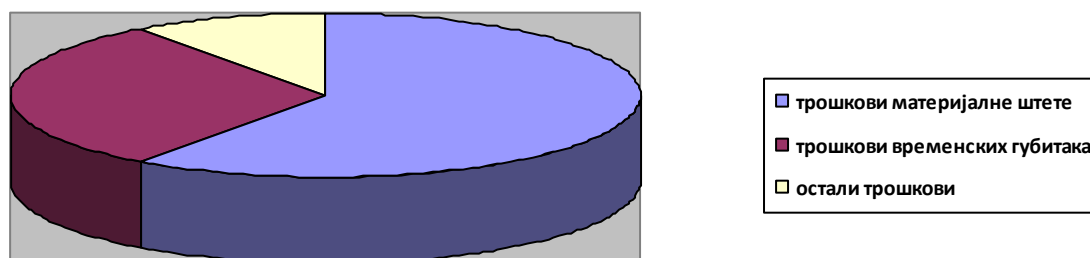
преосталог животног века, док продуктивност домаћинства подразумева тренутну вредност умањених активности у домаћинству, одређену као "цену" најма особе запослене за спровођење тих активности.

- Администрација осигурања (АО) – који подразумевају трошкове осигуравајућих компанија проистеклих из надокнада за осигурање лица, која су учествовала у незгоди, као и трошкове правних заступника одбране.
- Трошкови радног места (РМ) – укључују трошкове настале ремећењем радног процеса услед одсуства или потпуног губитка радника. Они такође обухватају и трошкове упошљавања и "тренинга" новозапосленог, прековремени рад у циљу надокнаде губитка насталог као последица одсуства радника, као и административне трошкове промена персонала.
- Правни трошкови (ПТ) – представљају трошкове правосудног система у процесима који су последица саобраћајних незгода.
- Временски губици (ВГ) – представљају вредност изгубљеног времена особа које нису учествовале у незгоди, али које су биле задржане услед настале саобраћајне незгоде.
- Материјална штета (МШ) – обухвата трошкове оштећења на возилима, роби, опреми или објектима на путу, као и другим стварима услед настале саобраћајне незгоде.

Трошкови саобраћајних незгода по последицама, добијени применом модела доминантних трошкова, укључују само горе наведене категорије трошкова, односно резултат овог модела су просечне вредности тржишних трошкова саобраћајних незгода, не укључујући трошкове патње, бола, наружења тј. умањеног квалитета живота, који ће накнадно бити процењени.

Саобраћајне незгоде са материјалном штетом

Најраспрострањенији тип саобраћајних незгода су оне у којима је само дошло до појаве материјалне штете, посебно када се зна да огроман број ових незгода не буду пријављене полицији. Анализа трошкова саобраћајних незгода са материјалном штетом показују да структуром трошкова доминирају трошкови материјалне штете са око 60 %, док се на следећем месту налазе трошкови временских губитака са око 30 %. Остале компоненте, односно типови трошкова попут, трошкова хитних служби или трошкова администрације осигурања су значајно мање заступљени.

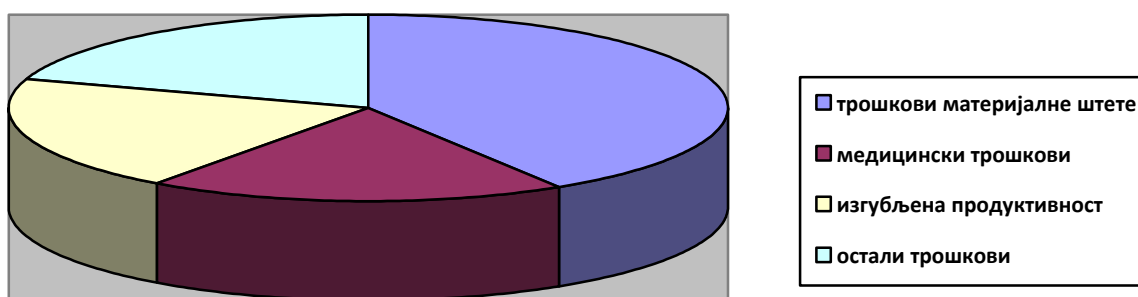


Графикон 8. Структура трошкова саобраћајних незгода са материјалном штетом

Имајући претходно наведено у виду, као и структуру трошкова незгода са материјалном штетом, јасно је да су трошкови материјалне штете основни елемент за процену трошкова овог типа незгода. Сигурно је да би процена укупних трошкова саобраћајних незгода са материјалном штетом била још прецизнија укључивањем трошкова временских губитака, међутим процена трошкова временских губитака је изузетно компликована јер зависи од низа чинилаца.

Саобраћајне незгоде са лако повређеним лицима

Специфичности саобраћајних незгода са лако повређеним лицима показују да структуром трошкова ових незгода преовладавају трошкови материјалне штете са 41 %, медицински трошкови са 19 % и изгубљена продуктивност са 20 %.

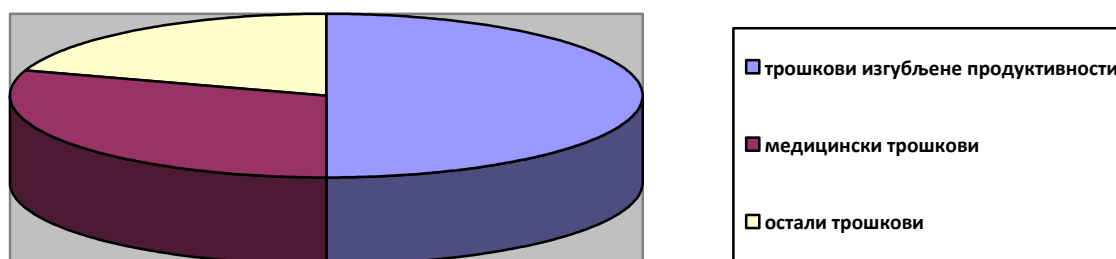


Графикон 9. Структура трошкова саобраћајних незгода са лако повређеним

Три наведене категорије у структури трошкова по једном лако повређеном учеснику саобраћајне незгоде учествују са 80 %, док су остале категорије трошкова распоређене у преосталих 20 %.

Саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицима

Највеће последице када се у виду имају тржишни трошкови саобраћајних незгода за собом остављају саобраћајне незгоде са тешко повређеним, па није тешко закључити да с обзиром на карактеристике ових саобраћајних незгода доминирају трошкови изгубљене продуктивности са 50 % и медицински трошкови са 30 %.

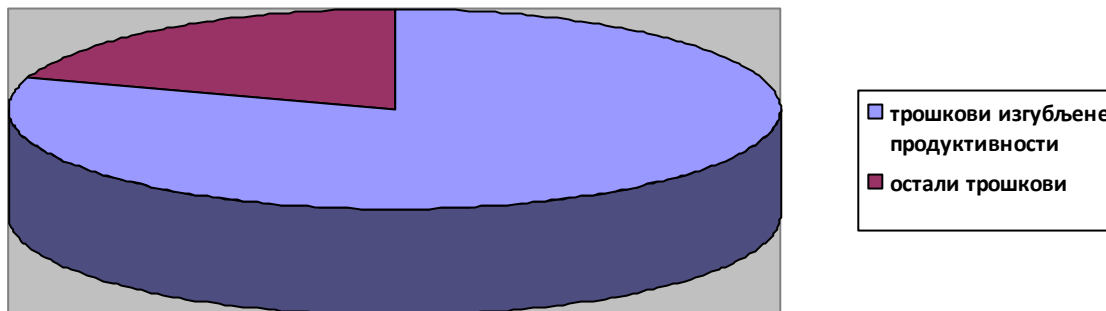


Графикон 10. Структура трошкова саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима

Две наведене категорије у структури трошкова по једном тешко повређеном учеснику саобраћајне незгоде учествују са 80 %, док су остале категорије трошкова распоређене у преосталих 20 %.

Саобраћајне незгоде са погинулим лицима

Трошковима саобраћајних незгода са фаталним исходом, структуром трошкова доминирају трошкови изгубљене продуктивности са 80 %.



Графикон 11. Структура трошкова саобраћајних незгода са погинулим лицима

Остали трошкови саобраћајних незгода са погинулим појединачно учествују са не више од 4 % па су трошкови изгубљене продуктивности основ за одређивање трошкова саобраћајних незгода са погинулим лицима.

Тржишни трошкови саобраћајних незгода

За одређивање јединичних трошкова саобраћајних незгода са повређеним и погинулим лицима потребно је располагати подацима о следећим вредностима:

- Медицински трошкови- вредност болничког дана и просечно време збрињавања;
- Трошкови изгубљеног учинка- имајући у виду просечну зараду у Републици Србији и период изгубљеног учинка;
- Трошкови изгубљеног учинка неговатеља;
- Вредност изгубљеног учинка који би погинули остварили да није дошло до саобраћајне незгоде- вредност просечне годишње бруто зараде, просечну старост погинулих лица и очекивани животни век на основу чега се утврђује просечан број изгубљеног учинка.

При одређивању свеобухватних трошкова саобраћајних незгода, најкомплексније је економско квантификовање патњи, бола, наружења, у истраживањима често једноставно називаних трошковима изгубљеног квалитета живота или хуманим трошковима. Бројна истраживања показују значајне разлике у проценама ових трошкова, које се у зависности од типа незгоде, периода када је истраживање спроведено и примењеног метода крећу у оквирима од око 4 % у Белгији, 71 % у Великој Британији па чак до 244 % у САД.

4.2. Модели вредновања трошкова социо-економских последица саобраћајних незгода у ЕУ

У земљама Европске уније већ дуже време постоји системски приступ проблему саобраћајних незгода и прорачуна трошкова који су последица тих незгода. Ови модели су се у претходним деценијама развијали на нивоу држава, а затим и на нивоу целе Европске уније, у циљу добијања јединствене слике о овим трошковима. Тако је, као јединствен, настао већ познати модел по коме је вредност једног изгубљеног живота у саобраћајним незгодама 1,15 милиона евра.

4.2.1. Модел из Шведске

Једна од водећих земаља у свету по питању истраживања у области безбедности саобраћаја је Краљевина Шведска. У Шведској постоји већ вишедеценијска брига, али не само брига, већ и веома озбиљна истраживања од стране научних и стручних институција у погледу броја, учесталости и тежине саобраћајних незгода. Институција која се у име државе, бави проблемима економичности у саобраћају јесте Шведска национална управа за путеве (Swedish National Road Administration - SNRA).

Након низа година у којима је SNRA покушавала конвенционалним методама да дође до висине ових трошкова, промењен је приступ, односно приступило се изради комплекснијег модела који ће обухватити различите врсте трошкова. Трошкови су подељени на:

- материјалне трошкове (трошкови здравствене неге, трошкови губитка у процесу производње, трошкови на имовини и поседима, трошкови администрације, итд.),
- вредност смањења ризика по себи (на основу методе Willingness To Pay – “спремност да се плати”, количина новца коју би грађани издвојили у циљу побољшања безбедности у саобраћају, како њихове личне, тако и целокупне),
- вредност статистичког живота (количина уложеног новца од стране појединца да би се достигла захтевана вероватноћа смртности).

У следећој табели дате су јединичне вредности трошкова по тежини последица.

	Материјални трошкови (трошкови здравствене неге, губитка у производном процесу, имовински трошкови, административни трошкови)	Вредност смањења ризика (укључујући вредност трошкова услед превремене смрти)	Просечна цена по настрадамом (незгоди)
Смртни исход	139.000	1.820.000	1.959.000
Тешка телесна	70.000	280.000	350.000
Лака телесна	7.000	13.000	20.000

Табела 9. Јединичне вредности трошкова по тежини последица по моделу SNRA у 2002. години (у еврима)

4.2.2. Модел UNITE

Други модел који ће у овом раду бити употребљен за прорачун трошкова саобраћајних незгода је модел који је предложен од стране конвенције UNITE (Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency). Овај модел развијен је у земљама Европске уније, и то баш од стране њених институција, односно на Институту за транспортне студије у Лидсу (Велика Британија). У овом моделу дате су следеће вредности трошкова по тежини последица.

Степен тежине последица	Висина трошкова
Смртни исход	1.500.000
Тешка телесна повреда	195.000
Лака телесна повреда	15.000

Табела 10. Јединичне вредности трошкова по тежини последица по моделу UNITE за 2003. годину (у еврима)

Ове вредности су изведене за сваку земљу према релативној вредности бруто друштвеног дохотка по глави становника (BDP per capita). Свака од ових категорија трошкова саобраћајних незгода је процењена коришћењем броја инцидената и трошкова који произилазе из њих. Број и трошкови материјалних штета, административних и медицинских категорија добијени су од осигуравајућих друштава и полиције.

4.2.3. Висина трошкова по моделима из ЕУ

На основу података о броју погинулих, тешко и лако повређених, применом већ наведених модела у овом поглављу је урађена процена висине трошкова саобраћајних незгода у Републици Србији. Трошкови су израчунати према социо-економским приликама земаља у којима су модели развијени, без било каквих корекција. У следећој табели дата је статистика безбедности саобраћаја за период од 01. јануара 2001. до 31. децембра 2009. године.

Година	Укупно настрадало лица	погинуло	ТТП	ЛТП
2001	21181	1275	5782	14124
2002	15614	854	4324	10436
2003	16787	868	4673	11280
2004	18511	954	4863	12694
2005	17713	841	4394	12478
2006	19305	900	4781	13624
2007	23177	968	5318	16891
2008	23202	905	5197	17100
2009	22320	809	4638	16873

Табела 11. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима на подручју Републике Србије у периоду 2001-2009. година

Висина укупних трошкова израчуната је по обрасцу:

$$Y = X_P \cdot N_P + X_T \cdot N_T + X_L \cdot N_L,$$

где су:

Y – укупни трошкови саобраћајних незгода

X_P – јединични трошкови смртог исхода

N_P – број погинулих лица

X_T – јединични трошкови тешко повређеног

N_T – број тешко повређених лица

X_L – јединични трошкови лако повређеног

N_L – број лако повређених лица

4.2.4. Висина трошкова по моделу из Шведске

На основу података о висини трошкова по категоријама последица и подацима о броју и тежини последица саобраћајних незгода добија се износ ових трошкова за период од 2001. до 2009. године, на тај начин што се бројке за сваку категорију множе са јединичним трошковима сваке од њих. Ти износи су дати у табели 12.

Година	Трошкови по категоријама		
	Смртни исход	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
2001	2.497.725.000	2.023.700.000	282.480.000
2002	1.672.986.000	1.513.400.000	208.720.000
2003	1.700.412.000	1.635.550.000	225.600.000
2004	1.868.886.000	1.702.050.000	253.880.000
2005	1.647.519.000	1.537.900.000	249.560.000
2006	1.763.100.000	1.673.350.000	272.480.000
2007	1.884.558.000	1.861.300.000	337.660.000
2008	1.757.223.000	1.818.250.000	341.600.000
2009	1.582.872.000	1.623.300.000	337.480.000
Укупно (по категоријама)	16.375.281.000	15.388.800.000	2.509.460.000
Укупно (total)	34.273.541.000		

Табела 12. Трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији по моделу из Шведске за период од 2001. до 2009.године (у еврима)

4.2.5. Висина трошкова по моделу UNITE

По овом моделу, који је направљен као универзални модел за прорачун трошкова свих земаља чланица Европске уније, висина трошкова који су последица саобраћајних незгода дата је у табели 13.

Година	Трошкови по категоријама		
	Смртни исход	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
2001	1.912.500.000	1.127.490.000	211.860.000
2002	1.281.000.000	843.180.000	156.540.000
2003	1.302.000.000	911.235.000	169.200.000
2004	1.431.000.000	948.285.000	190.410.000
2005	1.261.500.000	856.830.000	187.170.000
2006	1.350.000.000	932.295.000	204.360.000
2007	1.443.000.000	1.037.010.000	253.245.000
2008	1.345.500.000	1.013.025.000	256.200.000
2009	1.212.000.000	904.410.000	253.110.000
Укупно (по категоријама)	12.538.500.000	8.573.760.000	1.882.095.000
Укупно (total)	22.994.355.000		

Табела 13. Трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији по моделу UNITE за период од 2001. до 2009. године (у еврима)

4.2.6. Модел UNITE прилагођен економским условима у Републици Србији

Имајући у виду да Европска унија нема дефинисане статистичке вредности живота за Републику Србију, тј. нема дефинисане новчане вредности у еврима за саобраћајне незгоде са смртним последицама, са тешко повређеним и лако повређеним особама, не постоје препоруке за примену овог модела код нас. Међутим, узимајући у обзир главне параметре за прорачун ових вредности за Републику Србију и њиховом обрадом у статистичком програму SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) добијени су износи ових јединичних трошкова. Јединичне вредности трошкова по категоријама дате су у табели 14.

Степен тежине	Висина трошкова	Заокружене вредности трошкова
Са лако повређеним	6.492	6.500
Са тешко повређеним	90.236	90.000
Са погинулим	649.353	650.000

Табела 14. Јединичне вредности трошкова по тежини последица по прилагођеном моделу UNITE за социо-економске прилике у Републици Србији на нивоу 2003. године (у еврима)

Имајући у виду да је циљ указивања на трошкове да се добију релативни показатељи трошкова саобраћајних незгода, потребно је напоменути да ове вредности не треба узимати као апсолутне, већ као податке за упоређење. Из тог разлога су и дате заокружене вредности јединичних трошкова, ради лакшег поређења.

4.2.7. Висина трошкова по прилагођеном моделу UNITE

У претходном поглављу представљени су трошкови који су израчунати по моделу UNITE, али са подацима за земље Европске Уније. Када се поједини параметри за израчунавање ових трошкова статистички прилагоде социо-економским приликама у Републици Србији, добијају се подаци који су дати у табели 15.

Година	Трошкови по категоријама		
	Смртни исход	Тешке телесне повреде	Лаке телесне повреде
2001	828.750.000	520.380.000	91.806.000
2002	555.100.000	389.160.000	67.834.000
2003	564.200.000	420.570.000	73.320.000
2004	620.100.000	437.670.000	82.511.000
2005	546.650.000	395.460.000	81.107.000
2006	585.000.000	430.290.000	88.556.000
2007	625.300.000	478.620.000	109.739.500
2008	583.050.000	467.550.000	111.020.000
2009	525.200.000	417.420.000	109.681.000
Укупно (по категоријама)	5.433.350.000	3.957.120.000	815.574.500
Укупно (total)	10.206.044.500		

Табела 15. Трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији по прилагођеном моделу UNITE за период од 2001. до 2009. године (у еврима)

У недостатку домаћег модела за прорачун трошкова социо-економских последица саобраћајних незгода, у овом раду су употребљени постојећи модели тј. модел из Шведске и модел развијен на Институту за транспортне студије у Лидсу (Велика Британија) као модел доминантних трошкова. Податке који су добијени коришћењем два модела из земаља ЕУ не треба узимати као егзактне, пре свега из разлога што су ови модели развијани за земље из којих потичу, на основу тамошњих социо-економских прилика. Међутим, и поред ове чињенице, јасно је да су трошкови и губици саобраћајних незгода веома високи и да ће свака активност у циљу њиховог смањивања донети вишеструку корист друштву.

5. Безбедност деце у саобраћају

Савремени саобраћај поставља пред човека, како у погледу психофизичких способности, тако и у погледу адаптације, високе захтеве. Деца због недовољне психофизичке зрелости, недовољног животног и саобраћајног искуства, често нису у могућности да удовоље овако високим захтевима, где и најмањи тренутак непажње, неопрезности или несналажења може имати за последицу саобраћајну незгоду са тешким последицама. Саобраћај је најтежи и најсложенији део околине у искуству детета. Прилагодити се тако сложеним условима детету није лако, па можемо сматрати да је то основни разлог због којег је оно угрожено у саобраћају. Дете није у стању да врши уочавање и селекцију према значењу појава у саобраћају као одрасли човек. Његову пажњу привлачи и задржава упадљива, а за понашање у саобраћају неважна појава. Грешке код деце и настају управо услед немогућности опажања и предвиђања опасности. Имајући у виду напред изнешено поставља се основно питање: *Да ли су наша деца безбедна у саобраћају?*



Слика.4. Посета предшколске деце саобраћајној полицији у Крагујевцу

Дете аутор и жртва саобраћајне незгоде

Сва сложеност узрока саобраћајних незгода уопште одражава се и на утврђивање узрока страдања деце и омладине у саобраћају. Осим тога, ова категорија учесника у саобраћају специфична је по својим обележјима, својствима, способностима и понашању па самим тим ове специфичности донекле утичу и на феноменологију и етиологију незгода у којима страдају, односно које изазивају.

5.1. Основна обележја безбедности деце у саобраћају на подручју полицијске управе у Крагујевцу

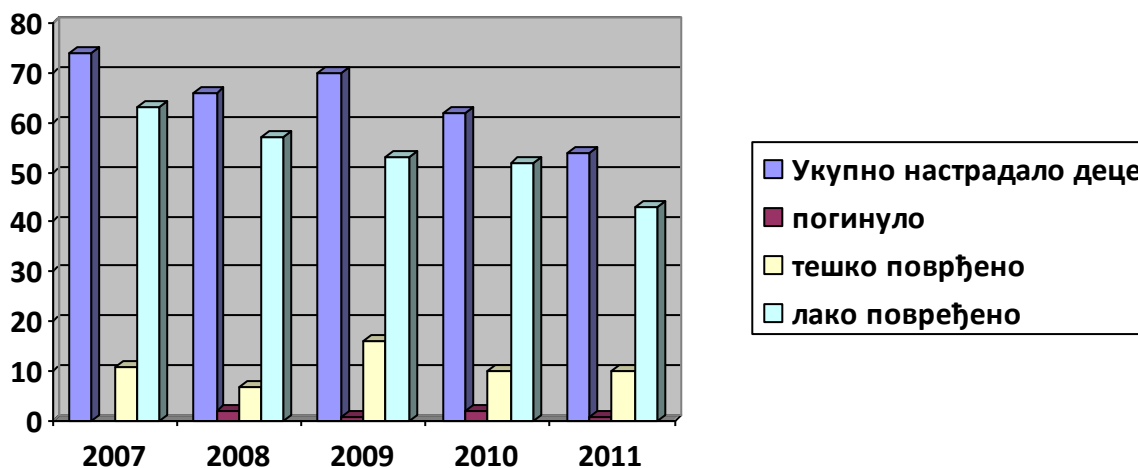
За анализу и приказ нивоа безбедности деце у саобраћају на подручју Шумадијског округа коришћени су апсолутни показатељи безбедности саобраћаја базирани на познавању података о настрадалој деци до 14 година старости:

- укупном броју настрадале деце;
- укупном броју погинуле, тешко и лако повређене деце;
- укупном броју настрадале деце према категорији учешћа у саобраћају.

Година	Укупно настрадало деце	погинуло	ТТП	ЛТП
2007	74	0	11	63
2008	66	2	7	57
2009	70	1	16	53
2010	62	2	10	52
2011	54	1	10	43

Табела 16. Саобраћајне незгоде са настрадалом децом на подручју Шумадијског округа у периоду 2007-2011. године

На основу података приказаних у табели уочава се да се од 2009. године смањује број настрадале деце у саобраћајним незгодама. У овом посматраном петогодишњем периоду на путевима у територијалној надлежности полицијске управе Крагујевац настрадао је 326-оро деце старости до 14 година. У укупном броју настрадалих лица у саобраћајним незгодама, број настрадале деце чини око 8 %.



Графикон 12. Саобраћајне незгоде са настрадалом децом на подручју Шумадијског округа у периоду 2007-2011. године

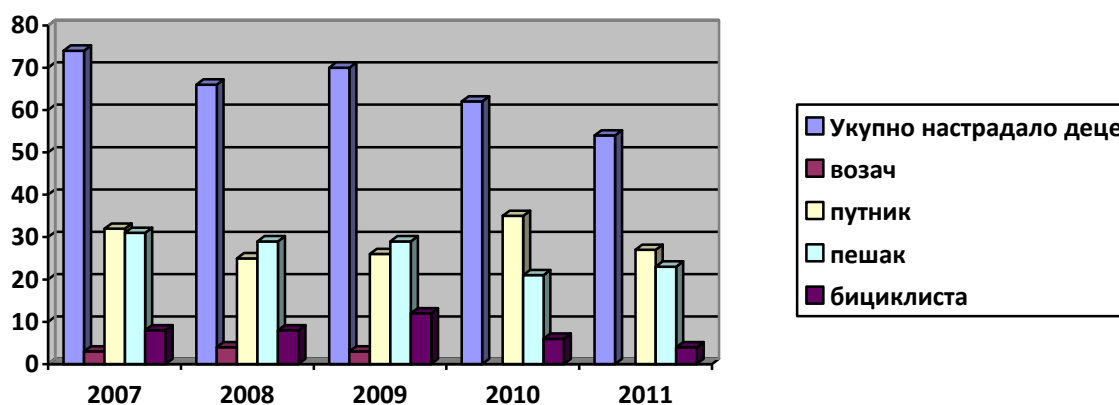
5.2. Настрадала деца у саобраћајним незгодама према категорији

Година	Укупно настрадало деце	Возач	Путник	Пешак	Бициклиста
2007	74	3	32	31	8
2008	66	4	25	29	8
2009	70	3	26	29	12
2010	62	0	35	21	6
2011	54	0	27	23	4

Табела 17. Настрадала деца према категорији учешћа у саобраћају на подручју Шумадијског округа у периоду 2007-2011. године

На основу податка приказаних у табели у уочава се деца у саобраћају на путевима у надлежности полицијске управе Крагујевац највише страдају у својству путника (145) и у укупном броју настрадале деце, број настрадале деце као путника чини 44,47 %. Као самостални учесници у саобраћају деца највише страдају у својству пешака (133) и у укупном броју настрадале деце, број настрадале деце пешака чини 40,79 %. Даље посматрано, број настрадале деце као возача бицикла у укупном броју настрадале деце чини 11,65 %. Најмање настрадале деце, у посматраном периоду, било је у својству возача моторног возила.

У планирању мера заштите ове рањиве категорије учесника у саобраћају резултати овакве анализе имају веома битан значај, јер одређују правац према коме треба интензивирати како системеске тако и остале мере за унапређење безбедности деце као учесника у саобраћају.



Графикон 12. Настрадала деца према категорији учешћа у саобраћају на подручју Шумадијског округа у периоду 2007-2011. године

На основу спроведених анализа и резултата већег броја студија дошло се до податка да деца као пешаци најчешће страдају због:

- прелажења (често претрчавање) коловоза ван пешачког прелаза;
- изненадног закорачења - прелажења коловоза;
- неправилног кретања коловозом;
- задржавања и игре на коловозу.

Деца до 14 година која су као возачи, најчешће бицикла, учествовали у незгодама, страдала су због:

- неуступања права првенства пролаза;
- грешака која су правила кретањем коловозом;
- приликом стајања и других грешака које су последица недовољног искуства;
- неприлагођене брзине.

Подаци говоре да су деца у приградским насељима изложена већем ризику јер се тамо возила брже крећу односно мање поштују ограничења брзине због недостатка перманентне контроле, мање је семафора и друге опреме за регулисање саобраћаја.

5.3.Методологија истраживања и решавања проблема безбедности деце у саобраћају

Приликом истраживања у безбедности саобраћаја сваки метод има своје предности и недостатке. Само добром комбинацијом метода долазе до изражаја предности сваког од метода и повећава се поузданост укупних резултата истраживања. Опште методе (*анализа, синтеза, апстракција, индукција, дедукција* итд.) се стално користе али су значајне и посебне методе.

У истраживањима у безбедности саобраћаја може учествовати широк круг истраживача, укључујући и почетнике, али методологијом истраживања се могу успешно бавити само стручњаци са искуством који познају опште и појединачне методе. Избор метода истраживања се врши пре почетка истраживања, а примена сваког метода би требало да буде добро осмишљена, па да дођу до изражаја све предности сваког од метода. Треба знати домете примене појединих метода, а адекватна примена метода треба да гарантује постизање циља истраживања, правилно научно тестирање хипотезе и сигурне тражене спознаје.

Фазе истраживања безбедности деце у саобраћају

Анализом доступних искустава из ове области, није се наишло на комплетно формиран и изграђен метод за истраживање безбедности деце у саобраћају. Овакво истраживање најбоље се врши у две одвојене а по редоследу фиксираних фазе и то: **макроистраживање** (1 фаза) и **микроистраживање** (2 фаза).

Макроистраживање безбедности деце у саобраћају, обухвата анализу постојећег стања, дефинисање и сагледавање величине проблема, дефинисање циљева и оквира, типизацију саобраћајних незгода са децом, анализу просторне дистрибуције незгода, конструкцију

контрамера и системских мера које могу допринети смањењу угрожености деце у саобраћају.

Микроистраживање безбедности деце у саобраћају обухвата и детаљну (комплетну) анализу појединачних локација (појава) изабраних макроанализом и конкретне контрамере.

Макроистраживање иницира најопштије сазнање о појави и требало би да га наручују локални органи за саобраћај, органи и организације за заштиту деце, други државни органи, осигурања, владине и невладине организације и институције. Макроанализу угрожености деце у саобраћају треба вршити повремено (на основу годишње анализе стања) или периодично (сваких 4-5 година). Макроанализа би требало да обухвати дужи временски период, а најмање 5 година.

Макроистраживање би требало поверавати искусним научно-истраживачким установама и организацијама, искусним стручњацима у области безбедности саобраћаја. Значајно је да у сагледавању проблема угрожености деце учествују стручњаци за општу проблематику безбедности саобраћаја, али и они који имају искустава у анализама појединачних (експертизама) саобраћајних незгода са децом. Макроанализа се осмишљава и реализују као посебан и врло обиман истраживачки пројекат. Није оправдано, због нестрпљивости и публицистичке жеље за "*видљивим резултатима*", спутавати макроистраживање и усмеравати га ка предлогу најконкретнијих мера и акција. Ово би могло да умањи квалитет макроанализе и погрешно усмери микроанализу. Од макроанализе се очекује да изврши анализу постојећег стања угрожености деце у саобраћају, да одреди репере и изврши упоредну анализу како би се квантификовала величина и значај проблема. Макроистраживање треба да да опште ставове (заинтересоване и стручне) јавности о проблему угрожености деце и могућим решењима.

У макроистраживању се анализира подобност општих статистика и формирају посебне базе података, те на основу ових база врши анализа опште просторне и опште временске дистрибуције саобраћајних незгода са страдањем деце. Од макроистраживања се очекује општа типизација незгода са страдањем деце, указивање на најзначајније опште контрамере и системске мере за смањење страдања деце у саобраћају са приказом делотворности појединих мера.

Од макроистраживања не треба очекивати конкретну и детаљну анализу проблема, нити конкретне и детаљне контрамере за поједине локације. Опрезно треба користити временску расподелу страдања деце јер је општа и односи се на цео простор. На конкретним локацијама ове расподеле могу бити потпуно другачије, о чему се може имати сазнање применом друге фазе истраживања.

Микроистраживање иницирају резултати макроистраживања. Наиме, тек на основу макроанализе уочавају се угрожене локације, дефинишу се приоритети, одређују опште контрамере и бира локација за микроанализу. Овај редослед би морало да се поштује. Лоше изведена микроистраживања, на лоше одабраним локацијама не гарантују истраживање најугроженије локације, нити одабир најбоље контрамере, нити да смо најефикасније уложили ограничена, расположива средства а нити да ће предложене

појединачне контрамере (без системских и општих контрамера) дати позитивне резултате. Велико ограничење микроанализе се односи на репрезентативност узорка саобраћајних незгода са страдањем деце па су домети статистичке методе за микроанализу обично скромни. Централно место ће заузети друге научне методе.

Микроанализе имају праву практичну вредност и од њих се може очекивати конкретна анализа страдања (или потенцијалног) деце на одабраним, угроженим локацијама. Свака саобраћајна незгода се "спушта" на терен (код кућног броја) и детаљно анализира. На основу оваквих анализа, на основу посматрања, интервјуа и анкета долази се до контрамера које дају ефекте.

Најзначајније примењене методе истраживања су:

- метод мерења;
- статистички метод;
- метод интервјуа и анкета;
- метод посматрања;
- метод компорације-упоређивања;
- CASE STUDY метода;
- Експертска метода.

На основу изнетог може се закључити да страдање деце у саобраћају се може смањити само на основу осмишљених и системски реализованих истраживања у овој области.

5.4. Психофизичке особине деце као полазни фактор за пројектовање мера заштите деце у саобраћају

Упркос опште познатој и прихваћеној чињеници да је деци за безбедно учешће у саобраћају неопходна адекватна пратња одраслих велики број деце и ако са никаквим или веома малим знањем о саобраћају и искуством, скоро свакодневно самостално проводи извесно време на саобраћајним површинама на којима се одвија моторни саобраћај. При оваквој изложености саобраћајном окружењу јавља се и извешан ризик од саобраћајне незгоде. Опште узев, фактори који могу утицати на ризик код саобраћајних незгода деце у саобраћају могу бити: неодговарајућа пратња, опасно саобраћајно окружење, време проведено у саобраћајном окружењу, неадекватно разумевање тога шта су безбедна и опасна места за прелажење коловоза, неодговарајућа процена тренутка када је безбедно за прелажење коловоза, импулсивно прелажење коловоза без претходног осматрања и понашање са активним трагањем за ризиком.

Психофизичке особине деце као фактор њиховог понашања у саобраћају

Овај кратки преглед различитих аспеката психофизичког развоја детета дат је у знацима са циљем да се укаже и подсети на бројност и сложеност фактора који стоје у основи понашајне компоненте којом се најчешће бавимо.

Психофизички развој деце

Појам развоја представља постојање процеса између узастопних ступњева као и утицај претходних фаза на следеће те се стога посматрањем и проучавањем понашања на појединим узрастима настоје да утврде процеси односно законитости у развоју.

Учење и сазревање као фактори развоја

Развој психичких процеса, појава нових облика понашања и развој постојећих резултат су деловања два чиниоца: сазревања и учења. Постоје различите теорије о дејству и значају једног и другог фактора али је извесно да се ова два појављивања не могу потпуно разграничити због узајамности деловања. Познато је да је за свако учење потребан и извесан степен зрелости што је неопходно имати на уму при изради различитих едукативних програма. Код деце, дакле, постоје периоди најпогоднији за учење појединих вештина.

Физички развој

Под физичким развојем се подразумева анатомски и физиолошки процеси односно две групе чинилаца: наследни и средински при чему прва група одређује главне токове и границе развоја, док друга утиче на поједине његове аспекте. Ближе посматрано на физички развој утичу раса, пол, исхрана, болести, социјално економски фактори и тд.

Моторни развој

Моторно понашање укључује две категорије: моторну активност и моторну контролу. Развој моторне контроле значи напредовање од дифизних ка специфичним покретима који представљају успешне реакције на одређене дражи. Тиме се практично остварује и контрола на предметима из окружења односно овладавање физичком околином. То често значи и овладавање социјалном средином.

Поред ових, напред наведених, психофизичких особина деце као фактора њиховог понашања у саобраћају значајни су и следећи: сензорни развој и перцепција, когнитивни развој, развој говора, развој емоција и развој социјалног понашања.

Понашање деце у саобраћају као функција психофизичких карактеристика на појединим узрастима- према периодизацији (компаративни резултати истраживања)

Критичне ситуације у саобраћају везане за прелазак коловоза са намером да се задовољи циљ путовања или излазак на коловоз везан за игру (трчање за лоптом или другим предметима игре или трчање за другим дететом или испред њега у склопу игре). Резултати неколико студија о понашању деце у саобраћају по методу опсервације приказују разлике у понашању при преласку улице у зависности од старости детета.

- Већина деце узраста 3-5 година улицу прелазе брзо без заустављања на ивичњаку или на положају линије прегледности као и без гледања у леву и десну страну пре преласка;
- Деца узраста 6-7 година застану на ивичњаку и гледају пре него што пређу али се не заустављају на положају линије прегледности. Понашање постаје још небезбедније када им је пажња ометена (игром са друговима, животињама итд.);
- Већина деце узраста 8-9 година улицу прелазе безбедно, заустављају се на ивичњаку и линији прегледности и такође гледају при преласку улице.

Ови резултати приказују да се деца при преласку коловоза понашају релативно небезбедно у саобраћају до узраста од 8 година.

Перцепција долазећег саобраћаја

Истраживања су показала да тек деца старија од 8 година за детекцију саобраћаја користе и слух.

- Код мале деце визуелна перцепција се пре свега карактерише ограниченим видним пољем због ниског нивоа очију (2 године-80 цм, 6 година-110 цм, 8 година 125цм).
- Процес претраге видног поља је потпуно усмерен ка упадљивим елементима и код деце до узраста 5 година готово да не постоји контрола пажње;
- Деца узраста до 6 година не претражују системски видно поље, већ им пажњу привлаче атрактивни објекти у околини;
- Деца узраста 6 година имају проблем при локализовању звука који долази са леве или десне стране без окретања главе;
- Са узрастом 6-7 година деца уче да разликују прилике за играње и радозналост од прилика када је потребно усмерити пажњу;
- Стварно фокусирање пажње на релевантне информације и игнорисање небитних информација се јавља тек код деце узраста 11 година.

Процене

Најважнија процена везана је за кретање саобраћаја.

- Само 60 % деце од 4-7 година поседује у адекватној мери знања о томе које се брзине могу очекивати од којег возила.
- Деца узраста 5 година су у стању да процене брзину надолazeћих возила, са могућом грешком, обично прецењивањем.
- Деца узраста 6-13 година показују знаке непоуздане процене даљине, нарочито када је у питању већа удаљеност.
- Деца узраста 8 година прилично тачно опажају кретање, док код млађе деце опажање правца кретања представља проблем.

Процес доношења одлуке

На одлуку о преласку улице утиче неколико процеса: меморисање опаженог саобраћаја, процене, предвиђање могућих акција осталих учесника у саобраћају са узимањем у обзир времена потребног да се одлука донесе. При посматрању саобраћаја потребно је веома брзо проћи кроз целу процедуру доношења одлуке јер је веома вероватно да ће се ситуација променити пре доношења одлуке. Код мале деце јављају се проблеми исувише спорог као и сувише брзог доношења одлуке.

- Време реакције за просте проблеме код деце узраста 5 година је двоструко веће него код одраслих. С друге стране у стварности може бити краће због велике импулсивности.
- Механизам контроле импулсивности у корист резонских реакција почиње да се активира код деце узраста 5-7 година.

Имајући у виду напред наведено, односно периодизације когнитивног развоја деце, може се закључити следеће:

- У првој, сензомоторној фази развоја која траје од рођења и протеже се до појаве говора у другој години живота, дете ни на који начин није у стању да се бави саобраћајем.
- У другој, преоперационалној фази (деца узраста 2-7 година) дете полако почиње да контролише и децентрализује своју пажњу, што значи да може истовремено да обрати пажњу на више од једне појаве чиме се постиже боље схватање околине и комплексних ситуација те дете коначно почиње да обједињује информације али недовољно да се бави саобраћајем.
- Трећа фаза, фаза конкретног операционалног мишљења, која карактерише децу узраста 7-11 година у основи се одликује употребом концептуалне шеме-апстрактније врсте представљања. Ова апстрактност омогућава детету да размишља о могућим догађајима и да их повезује са догађајима који су се већ десили или да предвиђа дешавање у будућности. Ово може да има директне последице на саобраћајно понашање. Међутим, у овој фази ограничења су још увек присутна у великој мери.
- Са око 11 година дете коначно почиње да достиже четврту фазу, фазу формалних операција, у којој почиње да расуђује на начин како то чине одрасли. Дете је тада у стању да као пешак учествује у саобраћају на нивоу одраслих, бар када је у питању интелектуални развој.

5.5. Типизација саобраћајних незгода у којима страдају деца са предлогом мера

На основу детаљне и упоредне анализе података из информационог система МУП-а Републике Србије, података добијених на основу увиђаја саобраћајних незгода, анализе експертиза саобраћајних незгода са децом и анкетног истраживања, добијене су карактеристичне "типичне" ситуације у којима деца најчешће страдају у саобраћају.

Као могућа решења за уочене типичне ситуације у којима страдају деца, наведене су неке грађевинске и техничко-регулативне мере, без анализе системских мера (законодавних, образовно-васпитних и репресивних) јер ће оне бити приказане у наставку овог рада.

Након приказа типичних ситуација у којима најчешће страдају деца у саобраћају, наведене су и конкретне мере за смањење броја и тежине последица страдања деце у таквим ситуацијама.

Типичне ситуације у којима деца најчешће страдају и нека од типских решења

Типична ситуација бр.1. Долазак пешака возилу са леве стране, неометана прегледност.

Присутна су два облика ове ситуације: 1А-долазак деце пешака возилу са леве стране, ван обележеног пешачког прелаза и 1Б- долазак деце пешака возилу са леве стране, на обележеном пешачком прелазу.

Као мере за спречавање преласка коловоза од стране деце, са леве стране, ван обележеног пешачког прелаза -1А-најчешће су у примени разне варијације заштитних ограда, које се могу поставити са једне или обе стране коловоза.

У случају ситуације 1Б-могућа је употреба "усмеравајућих" ограда за усмеравање деце при коришћењу пешачких прелаза ка оном смеру из кога долазе возила. Овакве ограде имају задатак да успоре кретање деце при преласку коловоза и да их "натерају" да погледају у смеру одакле им возила наилазе. У овом случају веома је важна адекватна употреба хоризонталне и вертикалне сигнализације, као и добро осветљење пешачког прелаза у условима смањене видљивости.

Типична ситуација бр.2. Долазак пешака возилу са десне стране, неометана прегледност.

Као и у претходном случају и овде су присутне две варијације. Долазак деце пешака возилу са десне стране, ван обележеног пешачког прелаза-2А и 2Б- долазак деце пешака возилу са десне стране, на обележеном пешачком прелазу.

Наведене ситуације спадају у најчешће у којима страдају деца у саобраћају. За њих важи све наведено за превенцију незгода везаних за типску ситуацију 1.

Типична ситуација бр.3. Долазак пешака возилу са леве стране, иза заустављеног аутобуса.

Обухвата случај 3А-долазак пешака возилу са леве стране, иза заустављеног аутобуса, ван обележеног пешачког прелаза и случај 3Б-долазак пешака возилу са леве стране, иза заустављеног аутобуса, на обележеном пешачком прелазу.

Ситуације 3А и 3Б су добро познате и може се рећи адекватно решене у пракси, мада и поред тога се дешавају незгоде са децом. Од великог значаја за предупређивање оваквих незгода је лоцирање стајалишта јавног превоза, постављање светлосне сигнализације и уколико је могуће издвојити јавни превоз у такозване баштице и физички га одвојити од

осталих моторизованих учесника као и постављање пешачких прелаза у близини стајалишта.

Типична ситуација бр.4. Долазак пешака возилу са десне стране, иза заустављеног аутобуса.

Обухвата случај 4А-долазак пешака возилу са десне стране, иза заустављеног аутобуса, ван обележеног пешачког прелаза и случај 3Б-долазак пешака возилу са десне стране, иза заустављеног аутобуса, на обележеном пешачком прелазу. Као и за претходну типичну ситуацију ови случајеви су чести.

У првом случају 4А а у случају јачих пешачких токова потребно је поставити пешачке прелазе у непосредној близини стајалишта или обрнуто изместити стајалишта уколико се не налазе на безбедним местима.

До ситуације 4Б уколико је стајалиште јавног превоза добро пројектовано не би смело долазити. За њено предупређење може се деловати на возаче јавног превоза да не заустављају возила на пешачким прелазима.

Типична ситуација бр.5. Долазак пешака возилу са леве стране, између паркираних возила.

У оквиру ове ситуације присутне су две подваријанте-5А-долазак пешака возилу са леве стране, између паркираних возила, ван обележеног пешачког прелаза и 5Б- долазак пешака возилу са леве стране, између паркираних возила, на обележеном пешачком прелазу.

Ове ситуације спадају у најтеже у смислу дефинисања типских решења јер је у њима веома изражен сукоб интереса због недостатка паркинг места у граду односно неопходност уличног паркирања а са друге стране кретање возила на малом растојању од паркираних возила и слаба уочљивост деце која су због својих физичких карактеристика најчешће нижа од паркираних возила.

Као мере за спречавање преласка коловоза од стране деце, са леве стране коловоза између паркираних возила ван обележеног пешачког прелаза могу се користити специфичне заштитне ограде које се могу постављати са једне или обе стране коловоза. Међутим, основни носиоци превенције оваквих саобраћајних незгода са децом налазе се у оквиру системско-превентивних мера и то првенствено у образовању деце за безбедно учешће у саобраћају.

Основ за превенцију саобраћајних незгода са децом као у ситуацији 5Б и 5А када није дозвољено паркирање возила, лежи у оштрој казненој политици ка возачима који паркирају возила угрожавајући на тај начин децу пешаке.

Типична ситуација бр.6. Долазак пешака возилу са десне стране, између паркираних возила.

У оквиру ове ситуације присутне су две подваријанте-6А-долазак пешака возилу са десне стране, између паркираних возила, ван обележеног пешачког прелаза и 6Б- долазак пешака возилу са десне стране, између паркираних возила, на обележеном пешачком прелазу.

Као и у пртходном случају ова ситуација је веома сложена за превенцију а правци деловања су идентични онима наведеним у претходном случају.

Типична ситуација бр.7. Кретање пешака дуж ивице коловоза

И овај случај има две подваријанте: 7А- кретање пешака дуж леве ивице коловоза и 7Б- кретање пешака дуж десне ивице коловоза.

Ове ситуације су карактеристичне за приградске општине и све оне ситуације када су пешаци принуђени да се крећу коловозом.

Уколико постоје већи токови деце пешака и ако геометрија улице то дозвољава, потребна је изградња пешачких стаза, или бар обележавање површине намењене за кретање пешака по коловозу.

Како су ситуације 7А и 7Б, без ометане прегледности, правци превенције су усмерени ка бољем уочавању деце пешака, како у дневним тако и ноћним условима одвијања саобраћаја. У овим случајевима централно место заузима употреба рефлектујућих и ретрорефлектујућих материја којима би се означавала деца пешаци. Површина која је потребна за означавање износи око 30 цм² и може бити у склопу одеће или саставу обуће.

Пешаци често подцењују утицај њихове уочљивости, а колико је битно "бити виђен на путу" говори податак да се тамно обучен пешак у ноћним условима возње види на 26 метара, светло обучен на 38 метара а са малом рефлектујућом плочицом (нпр. на ранцу, јакни, обући итд.) пешак се види на 136 метара. Евидентно, ове разлике су велике а код избегавања саобраћајних незгода често одлучују и милиметри па овај податак из тог разлога има посебан значај.

Типична ситуација бр.8. Кретање возила по тротоарима, пешачким стазама, парковима, школским двориштима и другим површинама забрањеним за саобраћај моторних возила.

У пракси су забележени чести случајеви грубог кршења правила и прописа од стране возача моторних возила када користе површине намењене за пешачки саобраћај и при том изазивају саобраћајне незгоде.

За ове случајеве најефикасније су се показале техничко-регулативне мере у виду стубића, кугли и сл. које имају за циљ физичко онемогућавање возача да користе одређене површине за кретање моторних возила. Добре резултате даје и појачана контрола од стране саобраћајне полиције.

За претходно приказане карактеристичне ситуације у којима деца најчешће страдају у саобраћају, наведена ту типска решења за смањење броја и тежине последица саобраћајних незгода. Све наведене мере не би дале жељен ефекат ако не би биле праћене системским мерама (законодавне мере, остале нормативно-регулативне мере, превентивне и репресивне). Дакле основа хипотеза о безбедном учешћу деце у саобраћају је заснована на правилној примени како системских, тако и грађевинских и техничко-регулативних мера.

Примењене грађевинске мере усмерену су у два правца: један се односи на подизање нивоа пажње и спречавање неадекватног коришћења коловоза од стране пешака, док је други део заштитних мера усмерен ка упозоравању и подизању пажње возача који улазе у зону са повећаним пешачким токовима.

У развијеним земљама, за дестимулисање возача да користе саобраћајнице у непосредној близини зона атракција користи се читава лепеза грађевинских мера као што је изградња цик-цак улица, постављање жардињера, издизање тротоара или коловоза, уградња специјалних материјала у тротоаре и коловозе и сл. што има за циљ да се возачи одврате од намере да користе наведене саобраћајнице или делове тих саобраћајница и тиме смањи ризик од настанка незгода на критичним површинама.

Техничко регулативне мере се примењују на ограничено или неограничено време и обично су усмерене на каналисању понашања циљне групе учесника у саобраћају. Засноване су на ниско буџетним и ефективним решењима. Ове мере дају позитивне резултате одмах након примене а начин примене зависи од локације примене и односа према саобраћајној мрежи. Примењене техничко-регулативне мере треба да доведу до таквог режима саобраћаја који представља компромисно решење у коме су садржани интереси свих учесника у саобраћају, интереси града али и ограничења и смернице развоја саобраћаја.

На основу напред изнетог може се закључити да грађевинске и техничко-регулативне мере имају своје место у "борби" за безбедније путеве, било да је то производ наслеђеног стања или неадекватно пројектоване и изграђене саобраћајнице.

5.6. Мере за смањење страдања деце у саобраћају

Чињеница да деца уопште млади нису носиоци главних функција у друштву не сме утицати да у систему припреме за саобраћај буду запостављени. Да би се ублажили сложени проблеми страдања деце у саобраћају потребно је поред општих, предузимати и посебне мере намењене заштити ове, веома рањиве категорије корисника пута. Пешаци и бициклисти, а у оквиру њих посебно деца у овим улогама, захтевају посебно разматрање у пројектовању и предузимању мера друштвене интервенције.

Мере за подизање нивоа безбедности деце у саобраћају могу се разматрати по критеријумима: врсти, нивоу и роковима.

Мере се према врсти могу поделити на законодавне и нормативно-регулативне мере, превентивне, репресивне, грађевинске и техничко-регулативне мере.

Према нивоу спровођења могу се класификовати на оне које дефинише и спроводи Република Србија, град, општина, месна заједница и предшколске и школске установе.

По роковима реализације мере су подељене на краткорочне, средњерочне и дугорочне.

Под законодавним мерама подразумевају се мере дефинисане од стране законодавца, а у безбедности саобраћаја кроз Закон о безбедности саобраћаја на путевима. Под осталим нормативним мерама подразумевају се акти којима се дефинишу поједине области које нису обухваћене вишим законским актима.

Основе превентивних мера у заштити деце у саобраћају представљају образовно-васпитне мере чији су главни носиоци породица, образовне установе, средства јавног информисања, стручне службе и установе (МУП, ауто школе, заинтересоване асоцијације и др.).

Из широке лепезе ових мера ,као најбитније, потребно је издвојити следеће:

Припрема деце за саобраћај. Са припремом деце за саобраћај треба почети веома рано. Хумани аспект припреме нарочито долази до изражаја због чињенице да у етиологији

страдања деце у саобраћају значајно место заузима њихова психофизичка недораслост да удовоље захтевима које савремени саобраћај поставља, па им је због тога помоћ друштва најпотребнија. Деца се морају научити да уочавају, откривају и предвиђају опасне ситуације и да у складу са тим прилагоде понашање. У саобраћајно развијеним земљама постоје центри или програми за едукацију деце. У оквиру припреме деце за саобраћај морају се, поред захтева које саобраћај пред њих поставља, уважавати и психолошке карактеристике овог узраста. Методи припрема (наставе) треба да прате развој образовања, примењене психологије и да се прилагоде захтевима тренутка и локалним условима.

Школски програми за безбедност деце. Искуства саобраћајно развијених земаља показују да су овакви програми делотворни. Школа утиче на избор начина доласка у школу при чему фаворизује пешачење а редукује путовања моторним возилом. У свакој школи треба да постоји тело, одбор или комисија, за безбедност деце које би сачињавали директор, наставници школе којима је саобраћајно образовање блиско и волонтери. Ово тело би између осталог:

- Доносило конкретне програме мера за безбедност школске деце;
- Одређивало школске путеве за кретање деце од куће до школе и њихово опремање одговарајућим саобраћајним знацима (за возаче и пешаке);
- Организовало и руководило радом школских саобраћајних патрола према прописима и упутствима надлежног органа;
- Одређивало ризична места на школском путу на којима треба да раде школске саобраћајне патроле;
- Утицало на избор начина доласка у школу при чему би фаворизовало пешачење а редуковало путовања моторним возилом;
- Утицало на уређење кретања пешака, бициклистичких стаза и паркиралишта у близини школа.
- Организовало едукацију ученика, наставника, родитеља, као и њихову сарадњу у реализацији ових задатка.

Школске саобраћајне патроле. Треба да сачињавају обучени радници школа и волонтери (родитељи или родбина ученика, пензионери, хуманитарни радници, активисти из месних заједница и др.), посебно обележени (јакна или прслук и легитимација) који дежурају на критичним местима приликом доласка и одласка ученика из школе. Патроле у критично време сачекују ученике, формирају мање групе, одговарајућим знаковима заустављају саобраћај и децу безбедно преводе преко коловоза. Целу организацију, начин рада, надзор, упутства, потребне евиденције и др. треба да води школа уз помоћ институција задужених за безбедност саобраћаја.

Превоз деце у школу. Превоз деце представља превоз најдрагоценијег товара нације. Радна група СЕМТ-а на основу прикупљених података о начину превоза деце у школу у 16 земаља показала је да се учешће појединих врста превоза (приватни, редован јавни и специјални превоз) деце у школу по држава разликује.

Основни аргументи за организовање превоза деце (употребу школских аутобуса) су:

- Повећање безбедности деце као једне од најугроженијих категорија учесника у саобраћају;

- Организовање превоза од "врата до врата", тј. од дефинисаних аутобуских станица до школе и обрнуто;
- Испомоћ родитељима-нису обавезни да прате децу на путу од куће до школе и назад, могу се посветити својим обавезама, деца су безбедна;
- Снижавање трошкова у односу на превоз аутомобилом. Ово је друштвено најјефтинија и најбезбеднија варијанта. Зато има смисла да је држава подстиче, да је ослобађа пореза, да обезбеђује бесплатне аутобусе;
- Додатна едукација и васпитање деце- ово је веома значајно, школски аутобуси могу бити једна права позорница, огледна учионица, у њима се може реализовати програм саобраћајног васпитања и образовања, у овим аутобусима се вежба лепо понашање, укоренењу добре навике, посебно се скреће пажња и ствара навика безбедног учешћа у саобраћају,
- Смањење саобраћајних гужви у зонама школа.

Чињеничних аргумената против организованог превоза деце на релацији кућа-школа-кућа, у оним зонама где услови то дозвољавају, готово и да нема. Као разлози против примене организованог превоза деце присутни су:

- Свест о потреби и значају школских аутобуса није развијена;
- Цена адекватних аутобуса;
- Држава не обезбеђује потребне мере- повољности да овај вид транспорта подстиче;
- Нормативно регулисање у овој области није детаљно;
- Сложеност организације рада аутобуских предузећа;
- Зоне школа које нису уређене за приступ аутобуса и безбедно укрцавање/искрцавање деце;
- Родитељи не осећају предности ових аутобуса.

Остале мере за заштиту деце

- Едукација возача у вези са смањеним способностима деце за учешће у саобраћају и обавеза возача према њима;
- Веће ангажовање и едукација родитеља у вези са безбедношћу њихове деце;
- Сарадња и веза на релацији родитељ-школа;
- Изградња пешачких и бициклистичких стаза;
- Ограничење брзине и друге мере за смиривање саобраћаја;
- Линије јавног градског превоза у близини школа у насељеним подручјима;
- Обележавање-идентификација возила којима се превозе деца;
- Пратња возила којима се превози већи број деце;
- Да надлежне институције поклањају већу пажњу овом проблему.

Носиоци програма за заштиту деце треба, поред органа безбедности, да буду савети или комисије за безбедност саобраћаја, разне организације које се баве овом проблематиком и разне добротворне организације. Програми треба да се финансирају из различитих фондова а најчешће из фондова за безбедност саобраћаја, хуманитарних фондова, донација и др.

Закључак

Опстанак и развој скоро свих савремених друштвених заједница заснован је на неком виду кретања-транспорта. Кретање транспортних средстава (најчешће друмских возила) је саставни део свих активности везаних за живот и рад човека. Поред повезивања функција становања и рада у животним срединама, поред низа позитивних ефеката, транспорт људи и добара, односно постојање саобраћаја прате и негативне појаве које се првенствено огледају у настрадалим, тј. погинулим и повређеним лицима, еколошком угрожавању животне средине, материјалним штетама, противправним понашањима, нарушавању јавног реда и мира, пожарима на транспортним средствима, угрожености од транспортованих опасних материја, крађи возила, временским губицима у саобраћају, социјалном загађивању животне средине и др.

Угроженост у саобраћају је старијег датума, али је тек са појавом већег броја аутомобила који су стално технички усавршавани за постизање већих брзина и за превозење већег броја лица добила карактеристике епидемије. Развојем моторизације све земље се суочавају са проблемом угрожености у саобраћају тј. са саобраћајним незгодама у којима страда знатан број лица уз велике материјалне штете. На безбедност саобраћаја неповољно утиче повећање броја возила, насупрот недовољном развоју инфраструктуре. Број путничких возила регистрованих у Републици Србији у 2001. години износио је 1.314.708, док је у 2011. години регистровано 1.677.337 путничких возила, 28 % више него 2001. године. У истом периоду, број регистрованих мотоцикала је повећан за 143 %, са 11.890 у 2001. години на 28.869 у 2011. години.

Повећана опасност и ризици у саобраћају последица су све учесталијег чињења саобраћајних прекршаја, кривичних дела и других опасних радњи. Ово је условило обимност, разноврсност и сложеност полицијских послова у систему безбедности саобраћаја. Многобројни су процеси и промене, изазвани дејством: друштвених фактора (развој друштва, демографска обележја, однос према савременом саобраћају, став јавног мњења и сл.); техничких фактора (путеви, возила, технолошки развој, информационе технологије и сл.); природних фактора (климатски и географски); субјективних фактора (човек, структура његове личности, социјална обележја и сл.), који опредељују очекивани ниво безбедности саобраћаја.

Од полиције се очекује да допринесе смањивању опасности и ризика у саобраћају, рационалнијем и ефикаснијем коришћењу капацитета саобраћајница, као и да у оквиру полицијског интегритета ефикасно сузбија и открива криминалитет у саобраћају, штити јавни ред и мир, као и да обавља друге полицијске послове.

Након доношења Закона о безбедности саобраћаја на путевима, дошло је до смањења броја саобраћајних незгода и њихових последица. Применом Закона о безбедности саобраћаја на путевима, за две године јавни ризик страдања у саобраћајним незгодама смањен је са око 125 на око 100 погинулих на 1.000.000 становника, што је још увек виши од просека Европске уније, у којој је јавни ризик 2011. године достигао ниво од приближно 60 погинулих на 1.000.000 становника. Укупна штета изазвана саобраћајним незгодама у Републици Србији процењује се на више од 50 милијарди динара годишње.

У земљама са високо развијеним саобраћајним системима, угроженост у саобраћају представља један од највећих друштвених проблема што је резултирало формирање стручних удружења, тимова, организација, форума и специјализованих тела, задужених за

планирање и спровођење пројеката и програма у циљу повећања нивоа безбедности саобраћаја.

Један од основних проблема при утврђивању нивоа безбедности саобраћаја представља недостатак јединственог, стандардизованог метода за мерење безбедности саобраћаја, односно једног показатеља којим би се могао изразити ниво безбедности саобраћаја неког подручја, државе. У пракси се најчешће користи дескриптивна метода заснована на употреби апсолутних и релативних показатеља који описују угроженост и компаративна анализа истих показатеља у различитим срединама и временским периодима.

Данас можемо разликовати три групе држава са аспекта стања безбедности саобраћаја:

- Државе које нису прихватиле да се може управљати безбедношћу саобраћаја;
- Државе које, у начелу прихватају да се може управљати стањем безбедности саобраћаја али нису развиле систем управљања и
- Државе које су прихватиле могућност управљања и које успешно управљају безбедношћу саобраћаја.

У најбољој позицији су државе које су седамдесетих година успеле да остваре прве значајне резултате у погледу успостављања позитивних трендова у развоја ове области. Промене апсолутних показатеља стања безбедности саобраћаја – броја погинулих лица у земљама Европске уније потврђује постављену хипотезу о могућностима и користима управљања стањем безбедности саобраћаја.

Као једна од најугроженијих категорија учесника у саобраћају издвојена су деца, при чему превенцији незгода са децом свако развијено друштво посвећује посебну пажњу.

Деца у свим земљама света, без обзира на њихов економски развој и цивилизацијска достигнућа уживају посебну заштиту осталих чланова друштва. Обзиром на своју психофизичку незрелост, животно неискуство и неспособност процењивања и правилног реаговања у потенцијално опасним ситуацијама, деца нажалост, често постају жртве саобраћајних незгода, кривичног дела класичног криминалитета или задесних (несрећних) случајева. Обзиром да деца представљају најдрагоценији садржај за све друштвене структуре, почевши од породице па даље, губитак дечијих живота и њихове психичке и физичке трауме у саобраћају представљају проблем који се издваја изнад свих осталих. Безбедношћу деце код нас се највише баве сами родитељи (углавном недовољно едуковани и информисани о проблематици), а посебно до поласка детета у школу. Тада оно постаје самосталан и често не припремљен учесник у саобраћају али и потенцијална жртва криминала и осталих облика социјопатских појава. Са одрастањем детета и уласком у доба адолесценције, безбедносна улога родитеља је често маргинализована, јер се сматра да су деца "већ велика" и да знају да се чувају. Овакав став прихватају и сама деца тако да питање своје безбедности схватају олако и углавном игноришу и онако оскудне садржаје ове тематике у наставним плановима и програмима школа које похађају.

Повећање безбедности деце у саобраћају мора да представља један од најважнијих циљева сваке заједнице, зато чега му се мора посветити далеко већа пажња свих субјеката одговорних за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају. На овај циљ нас упућује и извод из резолуције Међународног удружења виших полицијских старешина са конгреса у Лисабону 1956 године: *"Бескорисно је припремати децу за живот, ако их не научимо којим ће га средствима сачувати"*.

Литература

- [1] Закон о Министарствима ("Сл.гласник РС" број 72/2012)
- [2] Закон о полицији („Службени гласник РС“, бр. 101/05, 63/09-Одлука УС и 92/11)
- [3] Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/09, 53/10 и 101/11)
- [4] Извештај о реализацији плана рада Одељења саобраћајне полиције, Полицијске управе Крагујевац за 2007., 2008., 2009., 2010. и 2011. годину
- [5] Инић М.: *Безбедност друмског саобраћаја*, ФТН, Нови Сад, 2004.
- [6] Инић М.: *Човек аутор и жртва саобраћајних незгода*, ФТН, Нови Сад, 1997.
- [7] Пантацијевић С.: *Безбедност саобраћаја*, Полицијска академија, Београд 2000.
- [8] Зборник радова "Унапређење полицијске праксе у безбедности саобраћаја" В.Бања 2008., МУП РС и Hanns Seidel Stiftung.
- [9] "Безбедност деце у саобраћају", зборник радова, научно-стручни скуп, Београд 2000.
- [10] www.mup.gov.rs
- [11] [http://prezentacije.mup.gov.rs/usp/index.html](http:// prezentacije.mup.gov.rs/usp/index.html)