

АНАЛИЗА СТАВОВА ГРАЂАНА БОРА О БЕЗБЕДНОСТИ МЛАДИХ ЛИЦА У САОБРАЋАЈУ



Пројекат: **Причајмо о безбедности да не бисмо причали о последицама**

Носилац пројекта: **СИГУРНЕ СТАЗЕ**



Пројекат: Причајмо о безбедности да не бисмо причали о последицама

Носилац пројекта: Удружење Сигурне стазе (www.sigurnestaze.com)

Координатор пројекта: Гордана Милетић-Свирчев

Стручни сарадник: Игор Велић, мастер инж. саобраћаја

Истраживање спровео: Игор Велић, мастер инж. саобраћаја

Ова публикација је настала у оквиру пројекта „**Млади и медији за демократски развој**“ коју Сигурне стазе реализује у партнерству са **Београдском отвореном школом** и уз подршку **Шведске**.

Ставови и мишљења аутора изнета у овој публикацији не представљају нужно и мишљење партнера и донатора.

САДРЖАЈ

РЕЧ АУТОРА.....	2
1. УВОД.....	3
2. РЕЗУЛТАТИ СПРОВЕДЕНОГ АНКЕТНОГ УПИТНИКА	5
2.1. ДЕМОГРАФСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ УЗОРКА	5
2.2. САОБРАЋАЈНЕ НАВИКЕ ИСПИТАНИКА И ПРИКАЗ САОБРАЋАЈНЕ СИТУАЦИЈЕ У ГРАДУ БОРУ.....	5
ЗАКЉУЧАК	11
ЛИТЕРАТУРА	12

СПИСАК ГРАФИКОНА

Графикон бр. 1. Основни показатељи безбедности младих лица у саобраћају на територији града Бора ..	3
Графикон бр. 2. Процентуална расподела испитаника према полу и старости.....	5
Графикон бр. 3. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о нивоу безбедности саобраћаја у граду Бору	6
Графикон бр. 4. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о нивоу безбедности младих у саобраћају	6
Графикон бр. 5. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о поступању младих возача о рањивим учесницима у саобраћају	6
Графикон бр. 6. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о поштовању правила младих возача у саобраћају.....	7
Графикон бр. 7. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о коришћењу мобилног телефона током вожње	7
Графикон бр. 8. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о прекорачењу брзине током вожње	8
Графикон бр. 9. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о саобраћајном васпитању и образовању	9
Графикон бр. 9. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о улагању ГУ Бор у безбедност саобраћаја	10
Графикон бр. 10. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о контроли саобраћаја од стране Полицијске управе у Бору.....	10

На самом почетку, наглашавам да сва изнета размишљања, ставови, препоруке, предлози и смернице у овом истраживању представљају конструктиван, делотворан и критички осврт, дат у најбољој намери, у циљу унапређења безбедности младих у саобраћају на територији града Бора. Оним што износим у тексту, не желим ниподаштавати ничије знање и умеће.

Циљ овог истраживања јесте да скрене пажњу на проблем безбедности младих у саобраћају и да укаже на мере и препоруке за унапређење безбедности, засноване на признатој светској пракси и научним радовима, насталим у свету и код нас.

Свакако, треба да будемо свесни чињенице да се у Републици Србији не улаже довољно у безбедност младих лица у саобраћају, тако да ће ово бити јако дуг пут, који мора почети снагом аргумената којима ћемо покушати да укажемо на важност промене свести грађана, надлежних и струке.

У ширењу ових порука, пре свега, затим и у студијама изводљивости, могућим и оптималним решењима, снагама, слабостима, могућностима, претњама, као и у извођењу самих решења и презентовању широком аудиторијуму, неопходан је дијалог и укључивање удружења грађана у процес доношења одлука које се тичу безбедности младих у саобраћају.

У састављању овог документа водили смо се циљевима „Деценије акције за безбедност саобраћаја” (2021–2031), проглашене од стране Уједињених нација, циљевима одрживог развоја Уједињених нација под називом „Одрживи градови и заједнице“, као и законодавством и примерима добре праксе из Европе и света, који су дали резултате и примењиви су у нашим условима.

Игор Велић, мастер инж. саобраћаја



АНАЛИЗА СТАВОВА ГРАЂАНА БОРА О БЕЗБЕДНОМ УЧЕШЋУ МЛАДИХ ЛИЦА У САОБРАЋАЈУ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БОРА

1. УВОД

У периоду од 1981. до 2018. год. у Републици Србији, у саобраћајним незгодама живот је изгубило 43.000 људи, док је више од 600.000 повређено. Просечно се на дневном нивоу догоди 100 саобраћајних незгода у којима 50 лица задобије теже или лакше повреде, док две особе смртно страдају.

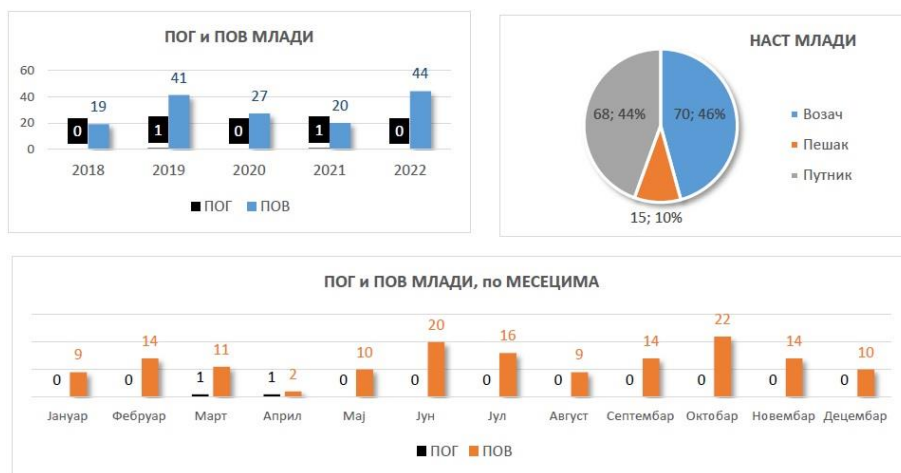
Забрињавајући податак је да су од укупног броја повређених и смртно страдалих лица, чак 30% млађи од 25 година старости. Према подацима, више младих људи (старости између 15 и 30 година) умире од последица саобраћајних незгода него од разних врста канцера, хив-а, маларије, туберкулозе или других облика насилне смрти.

У просеку годишње у Републици Србији погине око 115 и бива повређено око 6.300 младих лица. Другим речима, сваки трећи дан једно младо лице погине у саобраћајним незгодама, и свакога дана буде повређено више од 15 младих.

Ови подаци нам указују да млади представљају ризичну категорију учесника у саобраћају и да ми свакако као друштво не смемо да прихватимо људске и материјалне губитке у овом обиму.

Како би се могле квалитетно планирати и предузимати мере за унапређење безбедности младих у саобраћају, неопходно је истражити околности и специфичности које доводе до њиховог страдања у саобраћају.

У извештају Агенције за безбедност саобраћаја се наводи да се у периоду од 2018. до 2022. год. на територији града Бора догодило 630 саобраћајних незгода у којима је 11 наших суграђана изгубило живот, док 448 повређено.



Графикон бр. 1. Основни показатељи безбедности младих лица у саобраћају на територији града Бора¹

¹ Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2018. до 2022. год. за општину Бор, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије (август, 2023. год.)

Како се наводи у Прегледном извештају Агенције за безбедност саобраћаја (2018.-2022.), на територији града Бора, живот је изгубило двоје младих, док је 151 младих повређено. У односу на својство учешћа у саобраћајним незгодама, млади су највише угрожени у својству возача (46%) и путника у путничком возилу (44%).

Јавни пондерисани ризик за општину Бор припада класи средње вредности ризика, при чему је у 2022. години дошло до повећања јавног пондерисаног ризика у односу на 2021. годину. ГУ Бор је на 82. месту од 161 локалне самоуправе у Републици Србији по вредности јавног пондерисаног ризика за 2022. годину.

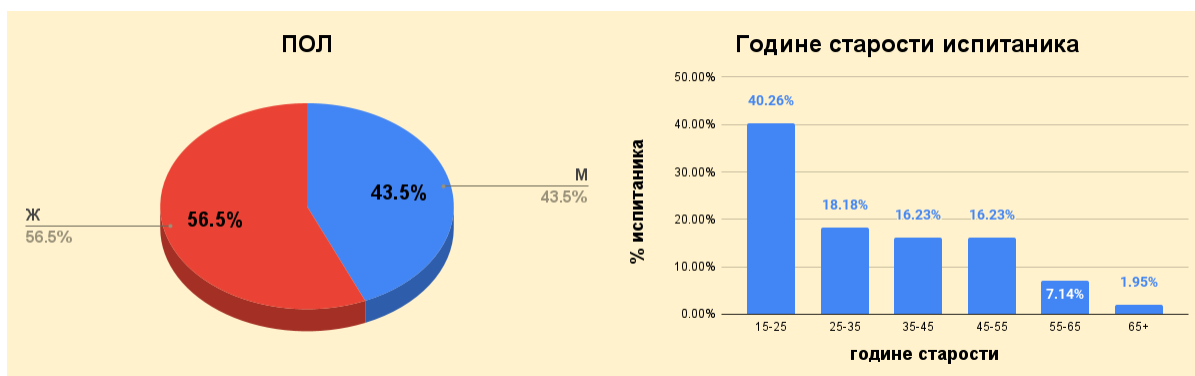
2. РЕЗУЛТАТИ СПРОВЕДЕНОГ АНКЕТНОГ УПИТНИКА

Како би се прикупили ставови грађана Бора о безбедном учешћу младих у саобраћају, спроведен је online анкетни упитник. Анкетни упитник је био подељен путем сајта струковног удружења за безбедност саобраћаја „Сигурне стазе“, као и путем друштвених мрежа.

Анкетни упитник је грађанима Бора био доступан за попуњавање у периоду од 02.10.2023. до 10.10.2023. године. Спроведени анкетни упитник је био анониман, и остварен је узорак од N=151 грађана Бора.

2.1. ДЕМОГРАФСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ УЗОРКА

Анкетни упитник, којим је спроведено истраживање попунило је 151 испитаника. Графикон бр. 2 показује полну расподелу испитаника, где се може видети да постоји мала разлика у процентуалној расподели испитаника мушког и женског пола (43,5% и 56,5%, респективно) који су попунили анкетни упитник. Такође, на графикону је приказана и процентуална расподела испитаника према старости, где се може видети да највећи проценат испитаника припада старосној групи од 15-25 година (40,26%), а потом следи и старосна група од 25-35 година (18,18%).



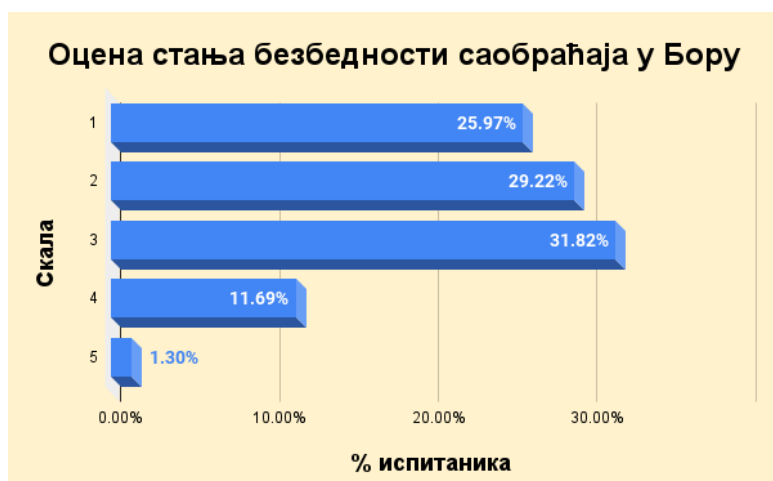
Графикон бр. 2. Процентуална расподела испитаника према полу и старости

2.2. САОБРАЋАЈНЕ НАВИКЕ ИСПИТАНИКА И ПРИКАЗ САОБРАЋАЈНЕ СИТУАЦИЈЕ У ГРАДУ БОРУ

Највећи проценат испитаника је безбедност саобраћаја у Бору оценио добром оценом (31,82%), а потом следи довољна оцена (29,22%). С друге стране, свега 1,30% испитаника сматра да је безбедност саобраћаја у Бору одлична (Графикон бр. 3).

Из графикона бр. 4 можемо уочити да највећи проценат испитаника (35,71%) безбедност младих возача оцењује довољном оценом, а потом следе добра и недовољна (28,57%). Док је 0,65% испитаника дало највећу оцену.

Разлог овако лоших оцена стања безбедности саобраћаја у Бору, може бити повезан и са лошим оценама грађана о томе какво је поступање младих возача према рањивим учесницима у саобраћају. Графикон бр. 5 показује да највећи проценат испитаника (31,82%) поступање возача оцењује довољном оценом, а потом следе добра (28,57%) и недовољна (24,68%). Док је 1,95% испитаника дало највећу оцену.



Графикон бр. 3. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о нивоу безбедности саобраћаја у граду Бору



Графикон бр. 4. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о нивоу безбедности младих у саобраћају



Графикон бр. 5. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о поступању младих возача о рањивим учесницима у саобраћају

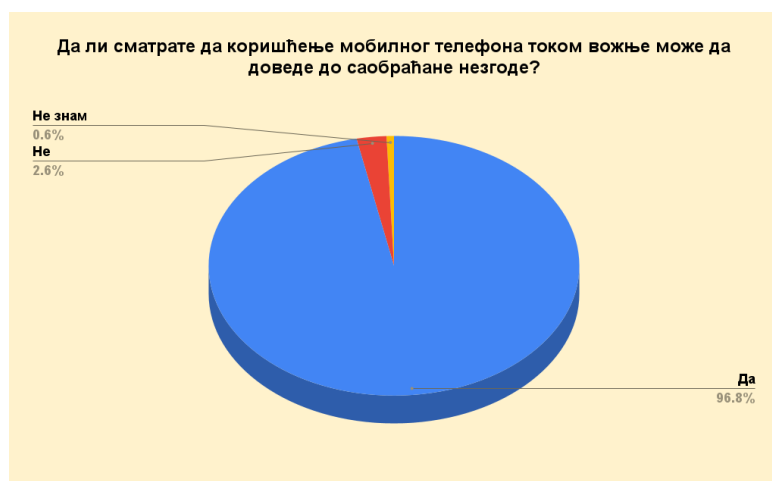
Ако говоримо о поштовању и познавању правила саобраћаја као предуслову за безбедну вожњу, можемо установити да највећи број испитаника (76%) је става да млади возачи не поштују правила саобраћаја.



Графикон бр. 6. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о поштовању правила младих возача у саобраћају

У последње две деценије мобилни телефони су постали незаобилазан вид комуникације, а подједнако брзо је прихаваћено и њихово коришћење током вожње.

Упоредо са тим, појавио се и велики број студија и истраживања које су указале на негативне последице употребе мобилног телефона током вожње на безбедност саобраћаја. Наима, истраживања сугеришу да је 25% од свих саобраћајних незгода повезано са дистракцијом (поремећај пажње), док се социјална и економска цена ових незгода процењује на приближно 40\$ билиона годишње.



Графикон бр. 7. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о коришћењу мобилног телефона током вожње

Разговор мобилним телефоном, по неким истраживањима, одвлачи пажњу од управљања возилом од 1 до 2 секунде, а то у пракси значи да при брзини од 50 km/h за само две секунде пређете чак 28 метара. А најмање две секунде вам је потребно да видите на екрану телефона ко вас зове или ко вам је послао поруку. Дакле, 28 метара ћете возити практично на слепо и то само да бисте бацили поглед на телефон, а у тих 28 метара може да заочи ауто испред вас, да ступи пешак на коловоз, да се промени боја на семафору итд. Такође, ако се крећемо 60 km/h,

одвлачењем пажње од пола секунде наш аутомобиле пређе 8m, а то је дужина два пешачка прелаза. У том случају поглед на мобилни телефон може да усмрти пешака.

Према истраживањима, разговор телефоном током вожње повећава ризик од настанка незгоде четири, а писање и читање СМС порука чак осам пута. Неки истраживачи у овој области пореде коришћење мобилног телефона са дејством алкохола од најмање 0,8 mg/ml.

Анализирајући графикон бр. 7, можемо закључити, да највећи број испитаника (96,8%) сматра да употреба мобилног телефона може да доведе до саобраћајне незгоде.

Статистички подаци који су нам тренутно доступни на порталу Градског завода за јавно здравље града Београда показују да се брзина, као утицајни фактор, препознаје код једне трећине свих саобраћајних незгода и код више од 50% смртних исхода у саобраћајним незгодама. Другим речима, што је већа брзина дужи је зауставни пут возила. И што је већа брзина теже су последице саобраћајне незгоде.

Према Закону о безбедности саобраћаја (ЗОБС) возач је дужан да брзину кретања возила прилагоди: особини и стању пута, видљивости, прегледности, атмосферским приликама, стању возила и терета, густини саобраћаја и другим саобраћајним условима тако да може благовремено да заустави пред сваком препреком коју под датим околностима може да види, или има разлога да предвиди.



Графикон бр. 8. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о прекорачењу брзине током вожње

Према истраживањима (*Taylor et al., 2000.; Elvik and Vaa; 2004., Lipovac, 2008.*), смањењем средње брзине за 1 km/h, број смртно страдалих ће бити смањен за 4%, а број тешко повређених за 3%. С друге стране, ако се број возача који не поштују ограничење брзине двоструко повећа, ризик настанка незгоде се повећава за 10%.

У другом истраживању (*Rosen and Sander, 2009.*) наводи се да је ризик смртог страдања пешака два пута већи при брзини возила од 50 km/h, у односу на брзину возила од 40 km/h, као и да је четири пута већи у односу на брзину возила од 30 km/h.

Судар возила које се креће брзином од 40 km/h са пешаком еквивалентан је паду са другог спрата зграде, судар при брзини од 60 km/h паду са петог спрата зграде, док при сударној брзини од 80 km/h паду са осмог спрата зграде.

Ако би неко дете ударио са 50 km/h, шанса да то дете преживи је 20%. Док при сударној брзини од 30 km/h шанса за преживљењем је 80%.

При бзини од 50 km/h, возило у покрету има отприлике исту енергију као 20 испаљених метака. Сваки путник у возилу има отприлике исту енергију као два испаљена метка. То значи да ако аутомобил у коме седи само возач, удари у пешака брзином од 50 km/h, то је као да је у тог пешака испаљено 22 метака.

Зато је врло важно када возилом прилазимо пешачком прелазу да своју брзину прилагодимо тако да у свакој ситуацији коју видимо или предвидимо можемо безбедно да зауставимо своје возило испред пешачког прелаза. Такође, на делу пута на коме се крећу деца и на коме постоје саобраћајни знаци о учешћу деце у саобраћају, да возимо са нарочитом опрезношћу, тако да можемо благовремено да зауставимо своје возило.

Анализирајући графикон бр. 8, можемо закључити, да највећи број испитаника (88,2%) сматра да млади возачи прекорачују дозвољену брзину. Овај резултат се надовезује на ставове испитаника који су представљени на графиконима 4., 5., 6.

Унапређење саобраћајног образовања и васпитања деце и одраслих представља један од најзначајнијих стратешких мера у оквиру Националних стратегија безбедности саобраћаја и важан сегмент Закона о безбедности саобраћаја. Зато се саобраћајном образовању и васпитању посвећује дужна пажња у свим развијеним земљама.

Саобраћајно образовање и васпитање је схваћено као целоживотни процес чији су најважнији циљеви: стицање знања, вештина и навика неопходних за безбедно учествовање у саобраћају, унапређење и учвршћивање позитивних ставова и понашања у саобраћају.



Графикон бр. 9. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о саобраћајном васпитању и образовању

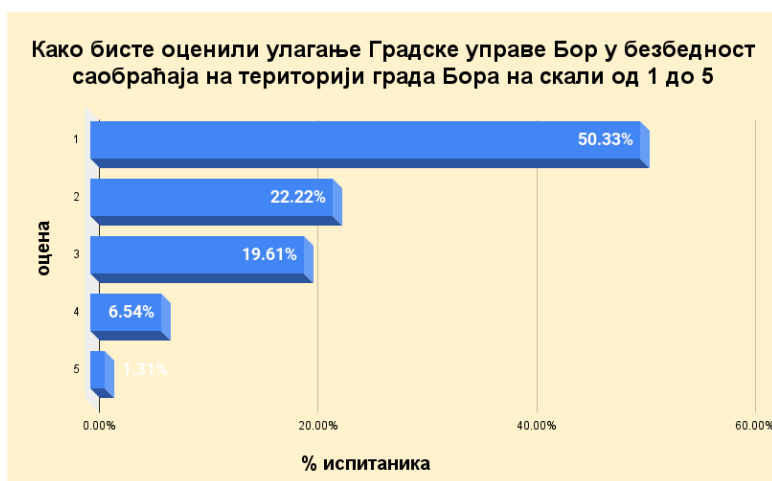
Према истраживањима која се спроводе у земљама ЕУ у промени понашања лежи највећи потенцијал утицаја на безбедност саобраћаја. Овај потенцијал се процењује на 20% до 40%, али у нашим условима он је још већи. У складу са тим неопходно је да Градска управа у Бору предузме активности саобраћајног васпитања и образовања у складу са својим могућностима. Имајући у виду проблем угрожености младих са једне стране, и могућности решавања проблема правовременом едукацијом.

Треба напоменути да локалне заједнице у Србији, иако су Законом о безбедности саобраћаја дужне да раде на побољшању безбедности саобраћаја на својој територији то слабо чине. Можемо слободно рећи да су незаинтересоване за решавање поменутог проблема.

Анализом графика бр. 9, можемо закључити да већина испитаника (89%) сматра да су потребне едукације из саобраћајног васпитања и образовања у основним и средњим школама.

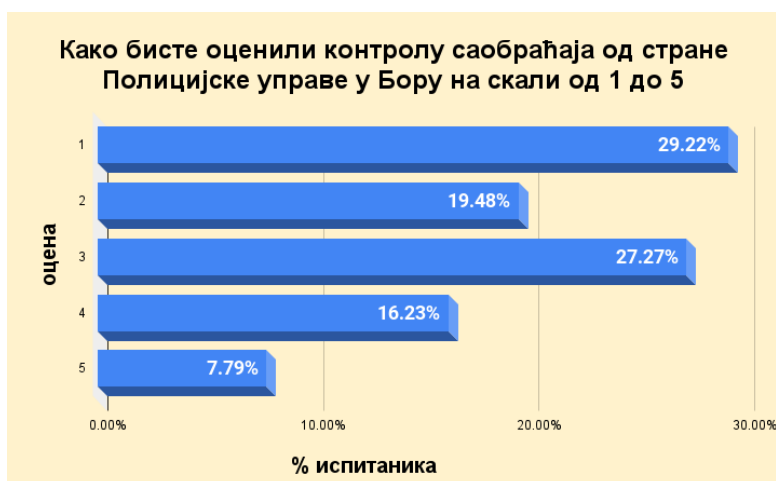
О раду доносиоца одлука и креатора система у Градској и Полицијској управи у Бору говори податак да град Бор нема Стратегију безбедности саобраћаја са акционим планом, План одрживе урбане мобилности, катастар саобраћајне сигнализације итд.

У истраживању, највећи проценат испитаника је рад Градске управе у Бору на пољу безбедности саобраћаја оценило недовољном оценом (50,33%), а потом следи довољна оцена (22,22%).



Графикон бр. 9. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о улагању ГУ Бор у безбедност саобраћаја

Грађани Бора сматрају у исказаним ставовима, да нису задовољни ни радом Полицијске управе у Бору на пољу контроле саобраћаја. Наиме, 29,22% испитаника је дало недовољну оценом, 27,27% добру, док 7,79% сматра да је контрола саобраћаја у Бору одлична.



Графикон бр. 10. Процентуална расподела одговора испитаника према ставовима о контроли саобраћаја од стране Полицијске управе у Бору

Досадашњи приступ повећању нивоа безбедности младих у саобраћају на територији града Бора није дао жељене резултате јер је углавном био кампањски и парцијалан.

Ми се у Бору генерално бавимо само последицама саобраћајних незгода, уместо да се бавимо узроцима и превенцијом. Нема системског приступа нити континуитета у раду, и све нам се своди на репресивне мере саобраћајне полиције (*контроле везивања појаса, алкохолисаности возача, брзине кретања итд.*). Док би знатно боље резултате постигли комбиновањем превентивних и репресивних мера.

У превентивне мере би спадало јачања капацитета и интегритета институција, унапређење саобраћајне инфраструктуре, унапређења саобраћајног образовања и васпитања, разне врсте и видови саобраћајно-техничких, саобраћајно-регулативних, грађевинских и архитектонских мера, као и коришћење и развој нових технологија и система у процесу унапређења безбедности саобраћаја.

Само доследно, и на науци засновано, комбиновање предложених мера може дугорочно дати добре и одрживе резултате и омогућити квалитетније и безбедније учествовање младих лица у саобраћају.

Оно што нашој земљи недостаје јесте примена и промоција савременог концепта одговорности за стање безбедности саобраћаја. Уместо само правне одговорности, неопходно је говорити о стручној, моралној и политичкој одговорности, а уместо само приче о одговорности учесника незгоде, требало би више причати о одговорности креатора система.

Систем који не ради на превенцији грешака суочиће нас са стварношћу у којој ће човек настављати да прави и понавља грешке у саобраћају. Зато је потребно пројектовати систем који ће грешке исправљати и предупредити.

Успех у безбедности саобраћаја ће зависити од тога колико ће друштво бити спремно да прошири круг одговорних за саобраћајне незгоде.

Такође сматрам да нам недостају људи који би били посвећени безбедности саобраћаја. Тако да је нама у Бору потребна револуција идеја, пројеката и иновативних решења у области безбедности саобраћаја.

Игор Велић, мастер инж. саобраћаја

ЛИТЕРАТУРА

1. Извештај о основним показатељима стања безбедности саобраћаја у периоду од 2018. до 2022. год. за општину Бор, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије (август, 2023. год.)
2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима (*Службени гласник РС*", бр. 41 од 2. јуна 2009, 53 од 29. јула 2010, 101 од 30. децембра 2011, 32 од 8. априла 2013 - УС, 55 од 23. маја 2014, 96 од 26. новембра 2015 - др. закон, 9 од 5. фебруара 2016 - УС, 24 од 26. марта 2018.)
3. Приручник за линцецирање кадрова у процесу оспособљавања кандидата за возаче, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд 2012. године.
4. И. Велић, Унапређење Закона о безбедности саобраћаја на путевима и побољшање услова за бициклисте, Улице за бициклисте, Београд, 2022. године.
5. Н. Марковић, Е. Смаиловић, Д. Пешић, Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на брзину, Међународна конференција "Безбедност саобраћаја у локалној заједници", Бања Лука 2014. год.
6. Ж. Фићовић, Испит вожње за десетку, Саобраћајни прописи и техника вожње, Београд 2018. год.
7. Х. Синановић, Т. Синановић, Дистракција у саобраћају, Међународна конференција "Безбедност саобраћаја у локалној заједници" Република Српске, Бања Лука, октобар 2017. године
8. И. Велић, Последице брже вожње, доступно
<https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/42/posledice-brze-voznje.html> (Приступ
01.10.2023.)
9. И. Велић, Расте број незгода изазваним мобилним телефоном, доступно
<https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/33/raste-broj-nezgoda-izazvanih-mobilnim.html>
10. И. Велић, Колико смо безбедни у саобраћају, доступно
<https://www.sigurnestaze.com/web/blog/54/bor-koliko-smo-bezbedni-u-saobracaju.html>
(Приступ 01.10.2023.)
11. И. Велић, Млади возачи као ризична група у саобраћају, доступно
<https://www.sigurnestaze.com/web/blog/39/mladi-vozaci-rizicna-grupa-u-saobracaju.html>
(Приступ 01.10.2023.)