

УДК: 656.1.05

Bibliid 1451-3188, 21 (2022)

Год XXI, бр. 77-78, стр. 205–219

Изворни научни рад

Рад примљен 9. 3. 2022. године

Рад одобрен 1. 4. 2022. године

DOI: https://doi.org/10.18485/iipe_ez.2022.21.77_78.13

КУЛТУРА БЕЗБЕДНОСТИ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

Раде БОГОЈЕВИЋ¹

Анстракт: Данас скоро свака држава Европске уније (ЕУ) тежи да развије што савременије системе и да предузме што адекватније мере којима се иде ка смањењу страдања и угрожености учесника у друмском саобраћају. Ова тенденција повезана је са развојем културе безбедности учесника у друмском саобраћају. Од почетка деведесетих година прошлог века, ЕУ је развила стратегију о безбедности у друмском саобраћају прихватањем свих битних показатеља који су били релевантни за доношење регулаторних правила. Ови показатељи, између осталог, обухватају информације о мобилности, перцепцији ризика, ставовима, понашању и искуствима на путу. Користећи се методом студије случаја, аутор предметног рада испитује културу безбедности саобраћаја у Републици Србији за период од 2016. до 2020. године. Кроз анализу примарних и секундарних извора, аутор долази до закључака о међусобној повезаности која постоји између својства учесника у саобраћају и њихове старосне структуре, с једне стране, те броја и последица саобраћајних незгода које су се догодиле на домаћим путевима, с друге стране. На основу поменуте корелације, али и због опше експанзије броја возила на домаћим путевима, аутор сматра да је потребно улагати додатне напоре с циљем иновирања законодавног оквира којим се омогућава безбеднији систем заштите свих учесника у друмском саобраћају.

Кључне речи: Друмски саобраћај, култура безбедности, учесници, страдања.

¹ Центар за основну полицијску обуку, Сремска Каменица.
Е mail: radebogojevic4444@gmail.com

1) УВОД

Безбедност саобраћаја једним делом припада организацији сваке гране саобраћаја и уједно је део свеукупне безбедности зависно од схватања ризика. Стварно значење појма безбедности саобраћаја ипак треба детаљније рашчланити да би се приближили суштини организације, односно инструментима безбедности. Проблем безбедности постоји нарочито у друмском саобраћају, јер је појединац објективно онемогућен да оствари апсолутну безбедност у окружењу, а као део организоване друштвене заједнице усваја само делимично стварне ризике одвијања друмског саобраћаја.² За безбедност друмског саобраћаја на глобалном нивоу, још увек није успостављен универзални модел који би прецизно указао шта је безбедно а шта небезбедно, односно шта је најважније и најрационалније предузети у циљу побољшања безбедности.³ До сада, за процену нивоа безбедности у друмском саобраћају углавном су се користили подаци о броју саобраћајних незгода и последицама насталим у тим саобраћајним незгодама. Овакав приступ обухвата само објективне околности (материјалну штету, телесне повреде и смрт лица), које су проистекле из саобраћајних незгода. Свакако да је ово веома битан показатељ који нам уједно може послужити као мотив и за неке субјективне активности које треба да се предузму у циљу побољшања нивоа безбедности учесника у друмском саобраћају. Те субјективне активности могу да се испољавају у подизању нивоа саобраћајне културе у друштву, бољој едукацији учесника у друмском саобраћају, изградњи савременије путне инфраструктуре, бољем одржавању путне мреже, савременијој контроли возача и других учесника у саобраћају (видео надзор и сл.), учесталијој контроли исправности возила и сл. На овај начин би се веома брзо дошло до једног савременијег и свестранијег приступа побољшању нивоа безбедности у друмском саобраћају, по коме би се и пре досадашњег традиционалног начина анализом података о броју и последицама саобраћајних незгода које су се већ догодиле на путу, могло предвидети и спречити само наступање саобраћајне незгоде и њених последица. Многа досадашња истраживања показала су да је човек најдоминантнији чинилац безбедности друмског саобраћаја и да безбедно одвијање друмског саобраћаја у великој мери зависи од људског фактора, првенствено понашања човека и његове непосредне реакције на ситуације

² Слободан Пантацијевић, *Безбедност саобраћаја*, Виша школа унутрашњих послова, Београд 1994, стр. 45–47.

³ Познато је да на путевима у свету, због непажње и неодговорног понашања учесника у друмском саобраћају, смртно страда око 1,3 милиона људи годишње. Око 50 милиона људи задобије лакше или теже телесне повреде. Имајући то у виду, друмски саобраћај је у свету прихваћен као глобални проблем.

са којима се сусреће у саобраћају на путу. Нарочито је ово изражено када се ради о возачима моторних возила, јер се од њих истовремено захтева знање, вештина, способност и безбедно понашање у саобраћају. Недостатак минимума знања повећава ризик учешћа у саобраћајним незгодама код свих категорија учесника у саобраћају (возача, бициклиста, пешака итд.).⁴

На стицање неопходних знања, вештина и ставова за безбедно учешће возача у друмском саобраћају, свакако да најзначајнији и најнепосреднији утицај имају саобраћајна култура у друштву и мотивисаност самог возача за вожњу. Међутим, поред тога, као један вид посредног утицаја не треба занемарити ни неке конкретне ситуације у саобраћају на путу (број раскрсница, стање коловоза, густина саобраћаја, ометања и прекршаји других учесника и сл.), јер све то може да утиче на возача, тако да он због тих утицаја направи неку грешку која за последицу може да има угрожавање другог учесника у саобраћају или да изазове саобраћајну незгоду. Свакодневно можемо да уочимо мноштво ситуација у којима се возачи не придржавају саобраћајних прописа, а посебно прописа о ограничењу брзине кретања. Брза вожња је опасна за све учеснике у саобраћају, посебно за пешаке на пешачким прелазима и оне који у саобраћају на путу управљају бициклима, мопедима и мотоциклима. Такође, свакодневно се дешава да неправилно, а понекад и правилно, кретање пешака поједине возаче иритира, па им из возила прете и изговарају погрдне и непримерене речи, јер их наводно „спречавају” да се брже крећу возилом. Посебно је ово изражено на пешачким прелазима који су регулисани светлосним саобраћајним знацима за саобраћај пешака – у тренутку када пешак отпочне прелазак када му је то светлосним знаком дозвољен, а у међувремену наступи промена светла на семафору за пешаке, а пешак још увек није довршио прелазак преко коловоза или коловозне траке.

2) САОБРАЋАЈНА (НЕ)КУЛТУРА

Саобраћајна култура је део опште културе, менталитета и цивилизацијског нивоа друштвене заједнице једног локалитета, регије или региона. Она се може дефинисати и као збир стечених навика и усвојеног саобраћајног образовања и васпитања.⁵ Човек је узрочник различитих сложених саобраћајних ситуација у којима је непосредан учесник, а те су ситуације специфичне по својим карактеристикама, димензијама и капацитетима. Култура безбедности у саобраћају испољава се у односима: возач према возачу, возач према пешаку (посебно рањивим категоријама –

⁴ Крсто Липовац, *Безбедност саобраћаја*, ЈП Службени лист СРЈ, Београд 2008, стр. 111.

⁵ *Приручник за лиценцирање кадрова у процесу оспособљавања кандидата за возаче*, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2012, стр. 49.

деци, старијим и изнемоглим лицима, инвалидима и др.), возач према бициклистима, мотоциклистима и запрежним возилима, возач према животињама, возач према моторном возилу, возач према путевима, возач према прописима и правилима и возач према себи самом.⁶ У многим ситуацијама у саобраћају на путу човек специфично реагује због брзине којом се возилом креће, снаге самог возила, окружења, карактеристика пута и проточности саобраћајних токова. У тим сложеним и специфичним ситуацијама већина возача је под неком врстом благе тензије. Управо у оваквим ситуацијама, највише се испољавају обрасци саобраћајне културе, односно некултуре. Може се рећи да се већина учесника у друмском саобраћају, а првенствено возачи возила, понашају у саобраћају на путу онако како се понашају иначе у животу, што нас наводи на закључак да је саобраћајна култура део општедруштвене културе. Деца своја почетна знања о безбедности у друмском саобраћају стичу најпре у оквиру своје породице. Кроз савете, поруке, претње, забране, као и кроз саму шетњу, игру и друге дечје радности, старији чланови породице (родитељи, бабе, деде, сестре и браћа) упознају децу са начином безбедног понашања у саобраћају на путу. На самом почетку, старији чланови породице саветују децу да се играју што даље од саобраћајница којима се крећу возила. Дозвољавају им да се играју у двориштима, парковима и другим површинама које су ван домаћаја кретања возила. Када деца треба да крену у предшколску установу или основну школу, пре тога добијају савете од својих чланова породице којим путем и на који начин је најбезбедније да оду и да се врате кући. Након породице, велики допринос за усвајање позитивних ставова у вези са саобраћајном културом код деце и малолетника имају основна и средња школа, јер оне кроз своје планове и програме, из појединих предмета изучавају област безбедности у саобраћају. За оне који желе да управљају моторним возилима, можемо слободно рећи да они најзначајније елементе саобраћајне културе усвајају током обуке у вожњи моторног возила и полагања возачког испита. Поред свега овога, важно је истаћи и значај сваког вида едукације учесника у саобраћају, без обзира у ком је периоду живота реализована та едукација. Сваки програм едукације, у вези са безбедним учешћем у саобраћају на путу, има за циљ стицање знања и вештина, као и усвајање позитивних ставова и навика усмерених ка културном понашању у саобраћају. Културног учесника у саобраћају можемо окарактерисати као смиреног и опрезног поштоваоца саобраћајних прописа и правила саобраћаја, који није склон предузимању непромишљених потеза и одлука. Насупрот овоме, некултурног учесника у саобраћају можемо окарактерисати као агресивног, непослушног и себичног,

⁶ Тихомир Ђурић, Ђорђе Поповић, Миленко Бошковић, *Едукација за саобраћај*, Саобраћајни факултет, Добој, 2016, стр. 51–52.

који не показује довољно обзира према безбедности других учесника у саобраћају на путу.

3) СВОЈСВО УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ И КУЛТУРА БЕЗБЕДНОСТИ

Култура безбедног учешћа у саобраћају на путу се првенствено огледа у правовременом и јасном исказивању своје намере другим учесницима у саобраћају. Возачи, поступајући у складу са саобраћајним прописима и правилима саобраћаја, то чине давањем одговарајућих светлосно-сигналних уређаја на возилу или рукама (бициклисти, они који управљају електричним бициклима, запрежним возилима, мотокултиваторима и јахачи домаћих животиња). Поред тога, у саобраћају на путу је потребно и „додатно споразумевање”.Dodatno споразумевање је један вид надоградње на саобраћајне прописе и правила о безбедном учешћу у друмском саобраћају, који уједно доводи и до подизања нивоа саобраћајне културе. Као примере додатног споразумевања можемо навести оне који се врши звучним сигнаlima (сиреном), вербално (речима) и невербално (покретима руке, главе, осмехом, погледом, мимиком и сл.). Реч је, дакле, о неагресивној комуникацији и вожњи у којој појединац своју вожњу прилагођава другим учесницима у саобраћају. На пример, пропуштање других возача из споредне улице и/или из „загушене” саобраћајне ситуације на раскрсници. Возач који уступа другим возачима могућност простора и/или прикључења са споредне улице, паркиралишта или кућног дворишта се понаша рационално, што представља неопходну културу рационалног размишљања и понашања.⁷ Као културни учесници на путу отуд се подразумевају само они који поштују правилно и благовремено укључивање других учесника у саобраћај (како возача, тако и пешака, гонича стоке и јахача домаћих животиња); благовремено престојаване у саобраћајну траку којом намерава возач да се својим возилом даље креће; који омогућавају возачу другог возила да изврши престојаване у саобраћајну траку за даље кретање или скретање, и када на то није обавезан; који поштују прописане брзине кретања возила по саобраћајном знаку, врсти пута и врсти возила, а које уједно искључује, како бржу вожњу од дозвољене тако и спору вожњу којом се омета проточност саобраћаја на одређеним деоницама пута (а касније, доводи до журбе возача и небезбедног претицања); који врше адекватну процену безбедног одстојања од другог возила по дубини (пази на возило испред себе), и процену безбедног растојања по бочном размаку при претицању, мимоилажењу и скретању (пази на возило поред себе); који доследно поштују

⁷ Миодраг Тојагић, *Безбедност друмског саобраћаја*, Маркос Бања Лука, Европски универзитет, Брчко 2015, стр. 17.

прописе о пропуштању возила под пратњом и возила са првенством пролаза; који доследно поштују прописе у насељу о омогућавању укључивања у саобраћај аутобуса који се прописно укључује са аутобуског стајалишта; који поштују правила да се возило за организован превоз деце зауставља ради уласка и изласка деце, на путу са по једном саобраћајном траком по смеру кретања; који уважавају исказане намере пешака, нарочито код пешачких прелаза; који не започињу управљања возилом са недозвољеном количином алкохола и/или присуством психоактивних супстанци у организму; који поштују прописе о обавезном везивању сигурносних појасева у возилу, обавезном ношењу сигурносне кациге на глави за поједине врсте возила, коришћењу телефона и других аудио или видео уређаја на начин који није дозвољен, те који поштују све остала правила и прописе наведена у Закону о безбедности саобраћаја на путевима.⁸ Насупрот културном, некултурно понашање у саобраћају на путу подразумева брзу и безобзирну вожњу; честе беспотребне маневре возилом; „круто“ коришћење предности; непрописно претицање, заустављање и паркирање; изненадно и непотребно успоравање или заустављање возила; нагло убрзавање возилом, поготово у моменту када је возач другог возила испред њега исказао намеру да жели да претекне возило испред себе, или када је возач иза њега отпочео претицање над његовим возилом; недржање довољног растојања приликом обилажења или мимоилажења са пешаком или бицикlistом; намерно убрзавање по улегнућима на коловозу у време кише како би „испрскао“ пешаке; код условног скретања удесно (на семафору), пролазак иза пешака на пешачком прелазу, уз саму ногу која је приликом корачања била позади; прекомерна употреба звучних и светлосних сигналних уређаја на возилу (сирена, наизменично паљење дугих и кратких светала без потребе), као и све остало што би се могло подвести под обрасце некултурног понашања у саобраћају на путу. Достигнути ниво културе безбедности у саобраћају, односно некултуре, за обичног грађанина најочљивији је на раскрсницама где је присутан већи број пешака (у близини пијаца, школа, државних институција, здравственог и других установа, и сл.). Ту се управо, како од возача тако и од свих осталих учесника у саобраћају, очекује један коректан, максимално толерантан и културан однос, поготово између возача и пешака. Културан, односно некултуран однос непосредних учесника у саобраћају, не запажа се само код возача моторних возила, већ се запажа и код осталих учесника у саобраћају. У великом броју случајева, бицикlistи и они који управљају мопедима користе површине намењене за њихово кретање, али свакодневно срећемо и оне који користе површине намењене за кретање пешака.

⁸ „Закон о безбедности саобраћаја на путевима”, *Службени гласник РС*, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020-др. закон.

Запрежна возила виђамо и тамо где је за њих саобраћајним знаком забрањено кретање. Већина пешака је савесна и на прописан начин прелази коловоз, али има и оних који приликом преласка не користе пешачке прелазе, односно подземне и надземне пролазе. Има и оних који на пешачком прелазу, који је регулисан светлосним саобраћајним знацима за саобраћај пешака, прелазе док им је светлосним знаком забрањен пролаз, а често то раде и у присуству или наочиглед деце. Врло често можемо уочити пешака да прелази пут на коме нема пешачког прелаза дијагонално, а не најкраћом путањом, и сл. У „западном свету”, обично 10–30% свих смртних случајева у саобраћајним незгодама на путу чине пешаци. У многим другим земљама удео погинулих пешака и ови проценти су знатно већи, иако је тачне бројке често тешко одредити.⁹ На путевима у Републици Србији, у односу на својство учесника у саобраћају, посматрајући у овом раду временски период од 2016. до 2020. године, погинуло је 24,9% пешака, чиме се „уклапамо” у процентуални однос „западног света”.

Имајући све ово у виду, поред спољних фактора који на неки начин имају непосредан утицај на понашање учесника у саобраћају (пројектовање саобраћајница, пешачких прелаза, подземних или надземних пролаза, бицикличких трака и стаза, стаза или других погодних површина за кретање пешака), мишљења смо да су учесници у саобраћају још увек недовољно едуковани, и поред тога што се едукативне мере већ дуго сматрају средствима уз помоћ којих се најбоље учи како да се безбедно учествује и понаша у саобраћају на путу. Потребно је овом веома важном сегменту живљења у друштву посветити много више пажње, како би се побољшала безбедност учесника у саобраћају на путу, а самим тиме смањило страдање људи. Да би су успело у томе, морамо схватити да је најважнији заједнички именилац за све успешне праксе у безбедности друмског саобраћаја стратешко управљање безбедношћу друмског саобраћаја које се темељи на науци, а има јасну, искрену и јавно исказану политичку подршку. Најбољи начин да се обезбеди амбијент за успешно и ефикасно управљање и достизање циљева у безбедности друмског саобраћаја је постојање и доследно спровођење стратешких докумената (политика, стратегија и стратешких акционих планова).¹⁰

На основу свега наведеног, може се констатовати да културног учесника у саобраћају на путу одликује смиреност, доследно поштовање правила

⁹ W. Odero, P. Garner, A. Zwi, *Road traffic injuries in developing countries: a comprehensive review of epidemiological studies*, 1997, p. 447.

¹⁰ Јелица Давидовић, Петар Красић, Милан Лазаревић, Петар Пантелинац, *Анализа стања безбедности саобраћаја у Суботици*, у: Липовац, К. (ед.), *Безбедност саобраћаја у локалној заједници*, Криминалистичко-полицијски универзитет, Београд, 2019, стр. 21–30.

саобраћаја и саобраћајних прописа, и лична одговорност за све своје поступке током учешћа у саобраћају на путу. Када је у питању возач возила, треба нагласити да културан возач пажљиво разматра све околности које се догађају у саобраћају, изузетно је опрезан и није склон предузимању непромишљених потеза и одлука. Основне одлике културних возача су толеранција и стрпљење, и за њих важи – стрпљив возач, спасен возач.¹¹ У раду смо анализирали податке о својству погинулих учесника у саобраћају за последњих пет година за које су нам доступни званични подаци Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије (2016–2020). Подаци су указали да је у посматраном периоду највише погинуло возача и/или путника у путничком возилу и пешака. У односу на ове две категорије погинулих учесника у саобраћају, више је погинуло возача и/или путника у путничком возилу. Најмање је погинуло возача и/или путника у аутобусу.

4) СТАРОСНА СТРУКТУРА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ И КУЛТУРА БЕЗБЕДНОСТИ

У данашњој литератури и електронским записима углавном можемо пронаћи податке истраживања о односу саобраћајне културе и возача моторних возила. Међутим, као што смо раније у раду навели, нису само возачи моторних возила учесници у саобраћају на путу, већ има и других категорија учесника који се у саобраћају на путу понашају културно, или некултурно, без обзира на године старости. Саобраћајну културу, односно културу безбедности у друмском саобраћају, можемо директно повезати и са нивоом ризика за учешће у саобраћајним незгодама. До сада је истражено да млади возачи до 25 година и старији возачи преко 65 година старости имају повећан ризик за учешће у саобраћајним незгодама. И једни и други, када је у питању друмски саобраћај, имају својих предности и мана. Млади возачи су способнији, здравији, брже реагују, боље виде и чују итд. Њихов ризик лежи у неискуству, склоности ка ризичном понашању, почетничким грешкама, недовољно изграђеној саобраћајној култури и сл. Старији возачи добро познају ризике у друмском саобраћају, имају веће искуство али, с друге стране, старост умањује њихове психофизичке способности па се теже сналазе у сложенијим ситуацијама у друмском саобраћају. Код ове категорије учесника у саобраћају на путу, већина се културно понаша, али има и оних који то не чине. Индиректно, саобраћајну културу можемо поменути и када је у питању однос ризика учешћа у саобраћајним незгодама и пола возача (мушко–женско). Наизглед, ту нема значајнијих разлика али, како неки аутори наводе, ипак постоје две уочљиве разлике. Наиме, они истичу да млади мушкарци имају знатно већи ризик него младе жене, док је то код

¹¹ Тихомир Ђурић, Ђорђе Поповић, *op. cit.*, стр. 27.

старијих обрнуто, већи ризик имају старије жене у односу на старије мушкараце.¹² Свакако да у овоме има и сегмената саобраћајне културе, односно некултуре, како код мушкараца тако и код жена, без обзира на старосно доба. Међутим, мишљења смо да приликом оваквих констатација још увек, када су у питању жене у Републици Србији, треба узети у обзир чињеницу да жене процентуално мање учествују у саобраћају на путу у својству возача од мушкараца (податак из студије „Родна равноправност у саобраћају у Србији”, из 2020. године, указује да још увек само 35% жена у Србији има положен возачки испит).¹³ Ризик учешћа у саобраћајним незгодама код младих возача је три до четири пута већи него код осталих возача. Код старијих возача ризик од саобраћајне незгоде и смртоносних повреда расте, тако да за возаче преко 80 година он је око пет пута већи него за возаче од 40 до 49 година старости.¹⁴ Без обзира на старосну структуру, уколико возач својим понашањем у саобраћају на путу емитира мањи ризик (безбедније вози), сразмерно томе ће се повећавати и вероватноћа да ће време без доживљене саобраћајне незгоде бити дуже, и обрнуто. Централно је питање како појединац својим понашањем у саобраћају на путу може смањити ризик у постојећим условима у којима се друмски саобраћај одвија данас.¹⁵ У раду се анализирају подаци за последњих пет година који произилазе из јавно доступних извештаја Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије (2016–2020). Полазећи од чињенице да су млађи учесници у саобраћају до 30 година, а старији 65 и више година старости, подаци за посматрани период указују да је највише погинулих старости до 30 (млади учесници у саобраћају) и 65 и више година старости (старији учесници у саобраћају). У односу на ове две старосне категорије погинулих учесника у саобраћају, више је погинуло старијих учесника. Најмање је погинуло учесника у саобраћају старосне структуре од 45 до 54 године. Морамо истаћи да, без обзира на старосну структуру, смртна страдања у саобраћају на путу имају немерљив утицај на породице погинулих лица. Често се животи чланова оваквих породица мењају у негативном контексту, дуги низ година или трајно. Поред овога, овакве породице бивају директно материјално угрожене насталим трошковима око сахране погинулог, а и због евентуалне, изгубљене потенцијалне зараде која би била остварена да није дошло до

¹² Крсто Липовац, *op. cit.*, стр. 106–107.

¹³ Раде Богојевић, Тихомир Ђурић, *Приручник – Безбедност друмског саобраћаја*, Факултет за правне и пословне студије др Лазар Вркатић, Нови Сад, 2020, стр. 21.

¹⁴ M. Bedard et al., *The Independent Contribution of Driver, Crash and Vehicle Characteristics to Driver Fatalities, Accident Analysis and Prevention*, New York, 2002, vol. 34, no 6, pp. 717–727.

¹⁵ Владимир Водинелић, *Саобраћајна криминалистика*, Савремена администрација, Београд 1986, стр. 88.

страдања. Шире гледано, саобраћајне незгоде као реалне негативне појаве у саобраћају на путу, чине велику улогу и у морталитету савременог човечанства и разарању материјалних вредности друштва.¹⁶

5) ОДНОС ИЗМЕЂУ СВОЈСТВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ И СТАРОСНЕ СТРУКТУРЕ ПОГИНУЛИХ ЛИЦА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

У овом круцијалном делу рада анализираћемо званичне податке Агенције за безбедност саобраћаја о погинулим лицима на путевима у Републици Србији, у односу на својство учесника у саобраћају и старосну структуру, за период од 2016. до 2020. године.

Табела 1: Број погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду од 2016. до 2020. године¹⁷

Година	Укупан број погинулих лица
2016	607
2017	579
2018	548
2019	534
2020	492
УКУПНО	2.760

Из података, наведених у табели, уочавамо следеће: У посматраном периоду (2016–2020), почевши од 2016. године сваке наредне године се смањивао број погинулих учесника у саобраћају. Тако је од 2016. до 2020. године дошло до знатног смањења броја погинулих учесника у саобраћају, 2016. године је погинуло 607, а 2020. године су погинула 492 учесника у саобраћају. Упоредивши почетну и крајњу годину посматраног периода, смањен је број погинулих за 115 (или за 19%). Свакако, ово није занемарљив помак када је у питању безбедност учесника у саобраћају на путевима Републике Србије. Мишљења смо да је оваквом позитивном тренду, имеђу

¹⁶ G. Jacobs, A. Aeron-Thomas, A. Astrop, *Estimating global road fatalities*, TRL Report, no. 445, Crowthorne, 2012, pp. 112, etc.

¹⁷ Агенција за безбедност саобраћаја. Интернет: <https://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istrazivanja/baza-podataka> и <http://bazabs.abs.gov.rs/>, 10. 3. 2022.

осталог, допринело и улагање у инфраструктуру савременије путне мреже, посебно брзих саобраћајница и ауто-путева.

Табела 2: Број погинулих лица у саобраћајним незгодама према својству учесника у саобраћају у Републици Србији у периоду од 2016. до 2020. године¹⁸

Година	Путн. возило	Пешаци	Бици-клисти	Двоточ-каши	Трак-тори	Ауто-буси	Терет. возила	Остали	Укупно
2016	281	140	57	52	40	7	24	6	607
2017	269	141	48	57	29	2	20	13	579
2018	239	151	38	49	25	15	20	11	548
2019	247	129	65	43	25	6	11	8	534
2020	219	127	41	52	25	5	10	13	492
Укупно	1.255	688	249	253	144	35	85	51	2.760

Напомена: Код свих категорија учесника у саобраћају, осим пешака, ради се о погинулим возачима и/или путницима у/или на возилу

Из података наведених у табели уочавамо следеће: Сваке године посматраног периода највише учесника у саобраћају погинуло је у путничком возилу, а најмање у аутобусу (изузимајући остале, где је скупно исказано више својстава осталих учесника). Исто тако, приметно је да је из године у годину опадао број погинулих у путничком возилу, као и у аутобусу, што је иначе у складу са трендом опадања броја погинулих, посматрано хронолошки по годинама од 2016. до 2020. године. Овде треба имати у виду чињеницу да су код нас у саобраћају на путу и најзаступљенија путничка возила, те је и за очекивати да највише учесника у саобраћају гине баш у путничком возилу. За целокупни посматрани период уочавамо да је од 2.760 погинулих учесника у саобраћају, највише погинуло у својству возача и/или путника у путничком возилу 1.255 (или 45,5%), а најмање возача и/или путника у аутобусу 35 (или 1,3%). Када су у питању друга својства учесника у саобраћају, погинуло је 688

¹⁸ Ibid.

(или 24,9%) крећући се пешке, 249 (или 9%) на бициклима, 253 (или 9,2%) на „двоточкашима”, 144 (или 5,2%) на тракторима и 85 (или 3,1%) у теретним возилима. У осталим својствима погинуо је 51 (или 1,8%) учесник у саобраћају. На крају, мишљења смо да не треба да нас охрабри овакав, донекле позитиван помак, већ треба и даље изнаходити могућности и улагати средства да се овакав тренд не само настави, већ и да се на неки начин убрза.

Табела 3: Старосна структура погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији у периоду од 2016. до 2020. године¹⁹

Година	0–14 г.	15–30 г.	31–44 г.	45–54 г.	55–64 г.	65 и +	Укупно
2016	12	119	129	88	113	146	607
2017	17	103	105	97	92	165	579
2018	12	109	99	72	96	160	548
2019	10	98	90	79	90	167	534
2020	13	100	90	67	84	138	492
Укупно	64	529	513	403	475	776	2.760

Из података наведених у табели уочавамо следеће: За период од 2016. до 2020. године, подаци из табеле нам указују да је од укупног броја погинулих учесника у саобраћају (2.760) највише погинулих старости од 65 и више година (776 или 28,1%), а најмање старости 45 до 54 године (403 или 14,6%). Када узмемо да су млади старосне структуре до 30 година, тада они чине укупно 593 или 21,5% погинулих (од чега су у оквиру ове старосне структуре, 64 или 10,8% деца). Када издвојимо само децу до 14 година старости, они у укупном броју погинулих за посматрани период чине 2,3%. Посматрајући обрађивани период хронолошки по годинама, код деце је варирано стање, али је приметно да их је највише погинуло 2017. (њих 17), а најмање 2019. године (њих 10). Слична ситуација у смислу варирања стања је и када су у питању погинули млади старосне структуре од 15 до 30 година. Највише их је погинуло 2016. (њих 119), а најмање 2019. године (њих 98). Приметан је константан раст броја погинулих старости 65 и више година од 2016. до 2019. године, да би се тај број у 2020. години смањивао са 167 (у 2019) на 138 (у 2020), тј. за 29 или 17,4% погинулих. Мишљења смо да су на овај пад броја погинулих донекле утицале и мере предузимане због пандемије вируса корона, као и њихов дисциплинованији однос у 2020. години, према оваквој ситуацији у

¹⁹ Ibid.

друштву. Код средњовечних старосних структура (31–44, 45–54 и 55–64), када је у питању 2020. година, ситуација је слична као и код старијих са 65 и више година, јер се може извести закључак да их је у све три старосне структуре најмање погинуло током те године. Појединачно, код старосне структуре од 31 до 44 године старости, приметан је константан пад броја погинулих од 2016. до 2019. године, док је у 2020. години број исти као и 2019. године (90 погинулих). Такође, не треба да прође незапажено код ове старосне структуре да је у 2019. и 2020. години, у односу на 2016. годину било значајно мање погинулих, и то за 39 или 30,2%. Код погинулих од 45 до 54 године, имамо варирајуће податке, с тим што уочавамо да их је најмање погинуло 2020. и 2018. године. Када анализирамо податке за старосну структуру од 55 до 64 године примећујемо да, изузев 2018. године када је дошло до благог пораста броја погинулих, хронолошки је опадао број погинулих по годинама. Такође, и код ове старосне структуре можемо констатовати да је 2020. године, у односу на 2016. годину, дошло до значајнијег смањења броја погинулих лица, и то за 29 или 25,7% погинулих.

6) ИЗВОРИ

- Агенција за безбедност саобраћаја. Интернет: <https://www.abs.gov.rs/sr/analize-i-istravanje/baza-podataka> и <http://bazabs.abs.gov.rs/>, 10. 3. 2022.
- Adminaité-Fodor, Dovilé, Carson, Jenny, Jost, Graziella, *Ranking EU Progress on Road Safety*, 15th Road Safety Performance Index Report, European Transport Safety Council, Brussels, 2021.
- Bedard, M. et al., *The Independent Contribution of Driver, Crash and Vehicle Characteristics to Driver Fatalities, Accident Analysis and Prevention*, New York, 2002, vol. 34, no. 6.
- Богојевић, Раде, Ђурић, Тихомир, *Приручник – Безбедност друмског саобраћаја*, Факултет за правне и пословне студије др Лазар Вркатић, Нови Сад, 202.
- Давидовић, Јелица, Красић, Петар, Лазаревић, Милан, Пантелинац, Петар, *Анализа стања безбедности саобраћаја у Суботици*, у: Липовац, К. (ед.), *Безбедност саобраћаја у локалној заједници*, Криминалистичко-полицијски универзитет, Београд, 2019.
- Ђурић, Тихомир, Поповић, Ђорђе, Бошковић, Миленко, *Едукација за саобраћај*, Саобраћајни факултет, Добој, 2016.
- Jacobs, G., Aeron-Thomas, A., Astrop, A., *Estimating global road fatalities*, TRL Report, no. 445, Crowthorne, 2012.
- Липовац, Крсто, *Безбедност саобраћаја*, ЈП Службени лист СРЈ, Београд 2008.
- Odero, W., Garner, P., Zwi, A., *Road traffic injuries in developing countries: a comprehensive review of epidemiological studies*, 1997.

Пантазијевић, Слободан, *Безбедност саобраћаја*, Виша школа унутрашњих послова, Београд 1994.

Приручник за лиценцирање кадрова у процесу оспособљавања кандидата за возаче, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2012.

Тојагић, Миодраг, *Безбедност друмског саобраћаја*, Маркос Бања Лука, Европски универзитет, Брчко 2015.

„Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године”, *Службени гласник РС*, бр. 64/2015.

Водинелић, Владимир, *Саобраћајна криминалистика*, Савремена администрација, Београд 1986.

„Закон о безбедности саобраћаја на путевима” *Службени гласник РС*, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020-др. закон.

7) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

У предметном раду се испитују опште и посебне карактеристике културе безбедности у друмском саобраћају. Развијање културе саобраћаја на путевима има за крајњи циљ смањење броја саобраћајних незгода. Култура безбедности учесника у друмском саобраћају претпоставља одређену смиреност, доследно поштовање правила саобраћаја и саобраћајних прописа, као и личну одговорност. Да бисмо остали безбедни на путевима, потребна нам је добра и ефикасна инфраструктура и технологија. На основу студије случаја, испитујући стање културе безбедности аутор је дошао до одређених закључака у вези броја, својстава и старосне структуре учесника у саобраћајним незгодама у друмском саобраћају Републике Србије, у периоду од 2016–2020. године. Према ауторовом налазу, највише је погинуло возача и/или путника у путничком возилу и пешака. У односу на ове две категорије погинулих учесника у саобраћају, више је погинуло возача и/или путника у путничком возилу него пешака. Најмање је погинуло возача и/или путника у аутобусу. Упоредујући почетну и крајњу годину посматраног периода, уз константно смањење броја погинулих (из године у годину), број је смањен за 115 (или 19%). Наведени налаз није занемарљив када је у питању безбедност учесника у саобраћају на путевима Републике Србије. Узимајући у обзир да су млађи учесници у саобраћају до 30 година, а старији 65 и више година старости, подаци за обрађивани период, указују да је у Републици Србији највише погинулих старости 65 и више година (старији учесници у саобраћају) и старости до 30 година (млади учесници у саобраћају). У односу на ове две старосне категорије учесника у саобраћају више је погинуло старијих, него млађих учесника. Најмање је погинуло учесника у саобраћају

средњовечне старосне структуре од 45 до 54 године. И поред неких позитивних тенденција у погледу културе безбедности у друмском саобраћају, ваља уочити да је степен угрожености остао веома висок. С обзиром на то да су извори опасности у друмском саобраћају бројни и разноврсни, аутор сматра да је потребно улагати додатне напоре с циљем иновирања националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима како би се омогућио безбеднији систем заштите свих учесника у друмском саобраћају.²⁰ У том смислу, према његовом мишљењу, била би неопходна и даља хармонизација домаћег законодавства са правом ЕУ, ради унапређења концепта безбедносне културе у друмском саобраћају и усклађивање националних приоритета са дугорочним циљевима ЕУ у овој области, који *inter alia* подразумевају смањење броја погинулих и озбиљно повређених учесника у саобраћају на пола до 2030. године.²¹

ROAD TRAFFIC SAFETY CULTURE

Summary: Today, almost every country in the European Union (EU) strives to develop the most modern systems and take the most adequate measures to reduce the suffering and vulnerability of road users. This tendency is connected with the development of a culture of safety of the participants in road traffic. Since the early 1990s, the EU has developed a strategy on road safety by adopting all relevant indicators relevant to the adoption of regulatory rules. These indicators include, *inter alia*, information on mobility, risk perception, attitudes, behaviour and experiences along the way. Using the case study method, the author of the subject paper examines the culture of traffic safety in the Republic of Serbia for the period from 2016 to 2020. Through the analysis of primary and secondary sources, the author comes to the conclusion that there is an interrelationship between the characteristics of traffic participants and their age structure on the one hand and the number and consequences of traffic accidents that occur on domestic roads on the other. Based on the mentioned correlation, but also due to the general expansion of the number of vehicles on domestic roads, the author believes that additional efforts are needed to innovate the legislative framework that enables a safer system of protection for all road users.

Keywords: Road traffic, safety culture, participants, suffering.

²⁰ „Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године”, *Службени гласник РС*, бр. 64/2015.

²¹ ovilé Adminaité-Fodor, Jenny Carson, Graziella Jost, *Ranking EU Progress on Road Safety*, 15th Road Safety Performance Index Report, European Transport Safety Council, Brussels, 2021, p. 7.