

Савремени приступ безбедности саобраћаја
Приступ „Безбедног система“,

Бања Лука, 07. јуни 2018.

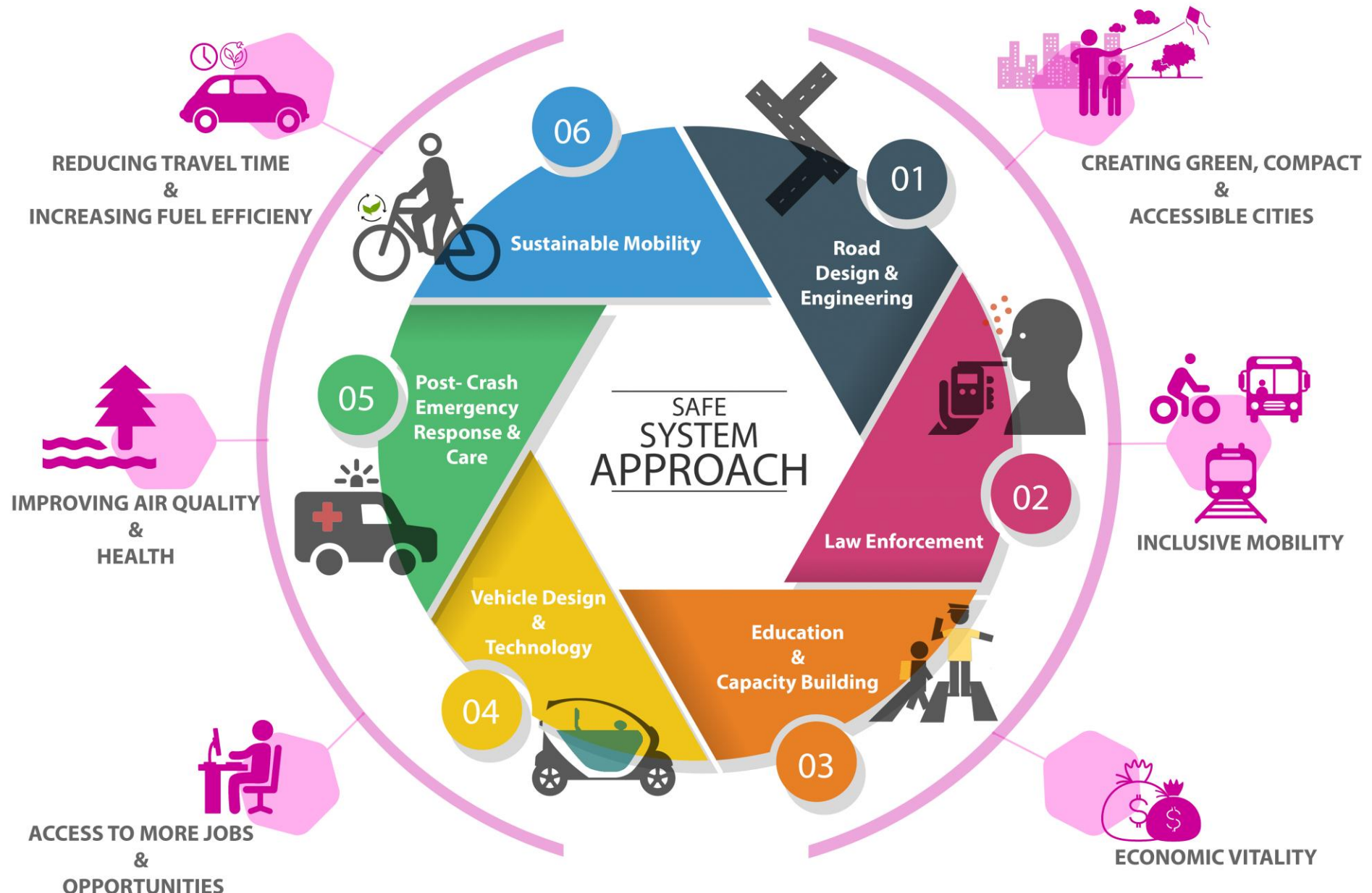
Традиционалан приступ ОДГОВОРНОСТ

- Одговорност **само на возачима** – учесницима у саобраћају
- **Само правна** (материјална, прекршајна, кривична) одговорност

Традиционалан приступ - МЕРЕ

- Нагласак на понашању корисника путева;
- **Образовање / Обука / Кампање / Принуда / Казне;**
- Носиоци мера: Ауто – школе, полиција, судство;
- **Безбедност саобраћаја се подразумева код пројектанта.**
- **А ШТА ЈЕ СА ПЛАНИРАЊЕМ ПРОСТОРА, ИНФРАСТРУКТУРЕ?**

ШТА ЈЕ ПРИСТУП БЕЗБЕДНОГ СИСТЕМА?



ПРИСТУП БЕЗБЕДНОМ СИСТЕМУ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА?



ПРИНЦИПИ БЕЗБЕДНОГ СИСТЕМА

Људи чине грешке

Људи су подложни повредама

Подељена одговорност

Смрт или тешке телесне повреде нису прихватљиве

Превентивно vs. Реактивно

Принцип 1, ЛЉУДИ ЧИНЕ ГРЕШКЕ

Ефикасан систем безбедности саобраћаја треба **узети у обзир људску грешку** - изнуђену и неизнуђену.

У 94% незгода у САД може се везати за људску грешку или лоше одлуке.

.. Извор: NHTSA, САД, koopatv.org

Принцип 2, људи су подложни повредама

Људско тело је рањиво и није изграђено да издржи ударне силе изнад одређених граница.

У 2010. и 2015. години, пешаци су чинили 88% смртних случајева у Адис Абеби, Етиопији, где постоји:

- **недостатак адекватних тротоара и пешачких прелаза и**
- **возила се крећу небезбедним брзинама.**

Принцип 3, ПОДЕЉЕНА ОДГОВОРНОСТ

Одговорност би требало да буде подељена између креатора система и учесника у саобраћају:

- доносиоца одлука (носиоци власти, ...)
- планера, пројектанта и инжењера,
- полиције и судова (за спровођење закона),
- породице и друштва,
- учитеља, наставника, предавача, инструктора ...,
- учесника у саобраћају.

**САМО 7% СВЕТСКЕ ПОПУЛАЦИЈЕ СВЕОБУХВАТНО РЕГУЛИШЕ
БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ПУТЕМ ЗАКОНА И ПОЛИТИКА**

(WHO, 2015)

Принцип 3, ПОДЕЉЕНА ОДГОВОРНОСТ

Поред ПРАВНЕ одговорности, постоји и ВАНПРАВНА одговорност:

- Стручна одговорност,
- Морална и
- Политичка одговорност

У Србији само 75% путника користи сигурносни појас, а у Немачкој 98%

Принцип 4, СМРТ ИЛИ ТЕШКЕ ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ НИСУ ПРИХВАТЉИВЕ

Смртне и тешке саобраћајне незгоде се могу спречити и не би требало да буду прихватљиве.

**Нема НИЈЕДНОГ ДРУГОГ ЦИЉА у саобраћају који вреди
људски живот!**

Принцип 4, СМРТ ИЛИ ТЕШКЕ ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ НИСУ ПРИХВАТЉИВЕ

Планери и пројектанти и др. креатори система су дужни да:

- узму у обзир људске грешке и**
- предузму све како нико не би погинуо или задобио ТТП због грешке која се могла предвидети**

Око 30 % погибија би било спречено да су објекти поред путева били заштићени или пасивно безбедни!

Принцип 5, ПРЕВЕНТИВА VS. РЕАКТИВА

Решавање и спречавање смртних саобраћајних незгода и незгода са тешким повредама пре него што се догоде би требало да буду главни циљеви безбедног путног система.

**Употреба сигурносних седишта за децу смањује ризик
страдања деце за 40 до 60%**

ВИЗИЈА НУЛА

ТРАДИЦИОНАЛНИ

ВИЗИЈА НУЛА

Шта је проблем?

Ризик од незгода

Смрт и тешке повреде

Шта изазива проблем?

Људски фактор

Неузимање у обзир да људи чине грешке и људи су рањиви

Одговорност?

Појединачни корисници путева

Креатори система

Захтев људи за безбедност саобраћаја

Људи не желе безбедност

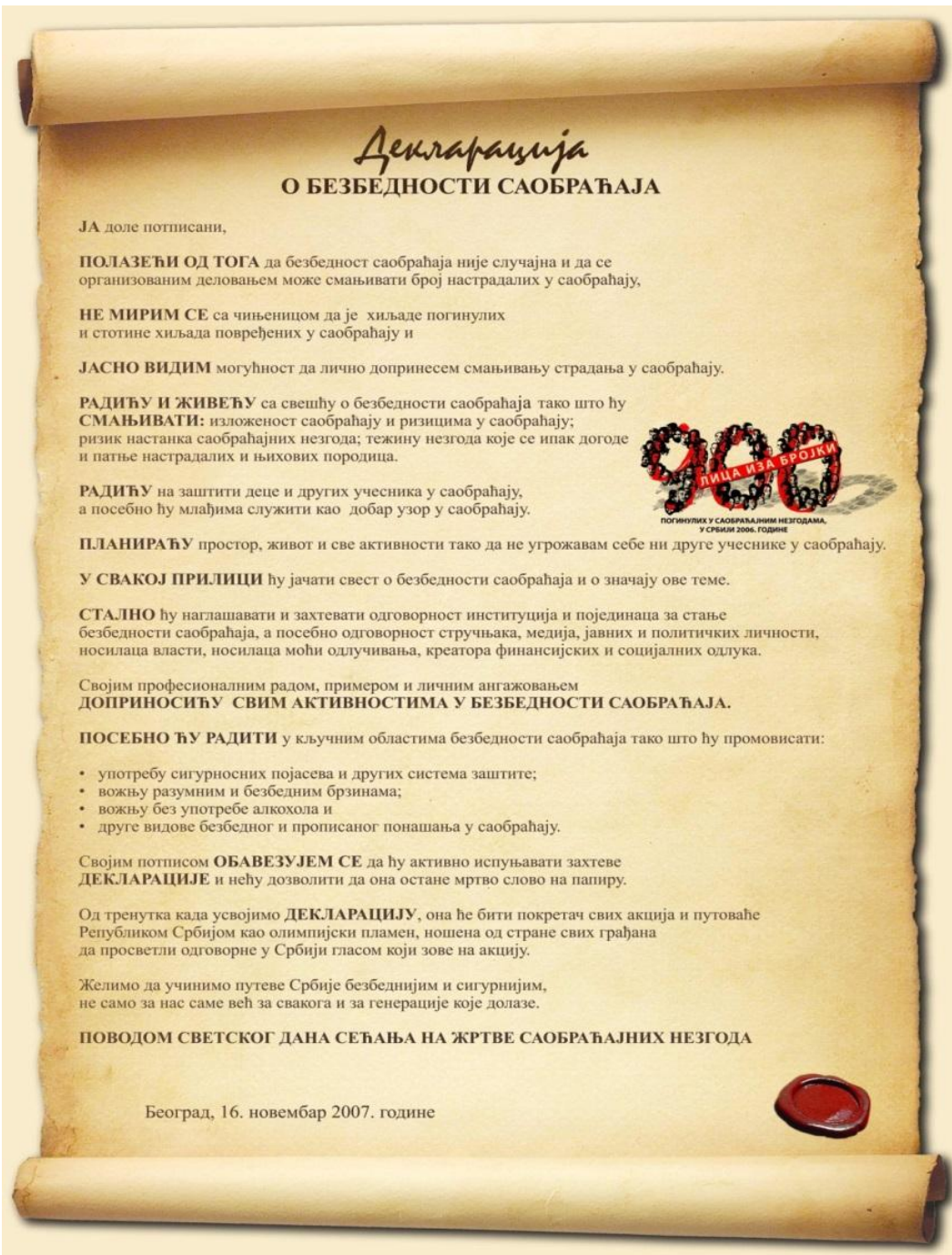
Људи желе безбедност

Који је одговарајући циљ?

Оптимални број смрти и тешких повреда

Елиминисати смрт и тешке повреде

Србија – Приступ Безбедног Система



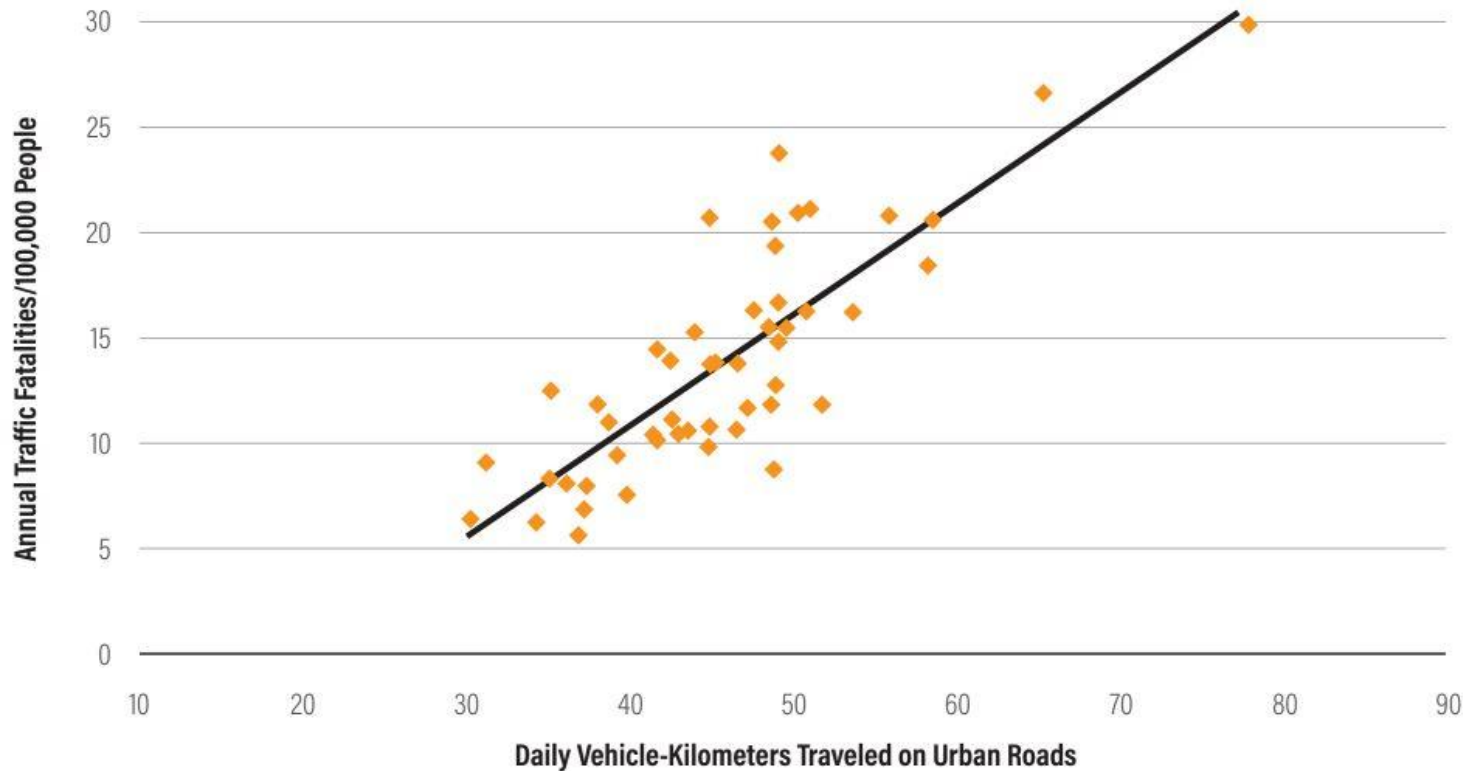
Кључна област 1, ПЛАНИРАЊЕ КОРИШЋЕЊА ЗЕМЉИШТА И МОБИЛНОСТ

- Подстицати на мање путовања приватним возилима.
- **Створити безбедније услове** за рањиве кориснике.
- Осигурати да **брзи путеви**
- **буду одвојени** од мешовитих коришћења земљишта.

Правилан распоред уличне мреже
производи 30-60% мање незгода

Градови за људе, а не за возила!!

Кључна област 1, ПЛАНИРАЊЕ КОРИШЋЕЊА ЗЕМЉИШТА И МОБИЛНОСТ



**Већи број пређених
возило-километара
- већи ризик учешћа у СН**

**Смањити изложеност!
Посебно смањити број километара са путничким возилом**

Кључна област 2, ПРОЈЕКТОВАЊЕ ПУТЕВА И УЛИЦА

Ризик за бициклисте са физички одвојеном бициклистичком траком са великим обимом саобраћаја је 1/9 ризика на истој врсти улице без такве инфраструктуре.

*Пројектовање од
периферије ка центру!*

Кључна област 3, ПОБОЉШАЊЕ МОБИЛНОСТИ

- **Путовање аутобусом је много безбедније у односу на путовање аутомобилом.**
- **Високо квалитетни аутобуси смањују незгоде са смртним страдањима на градским улицама за 50%.**

Кључна област 4, УПРАВЉАЊЕ БРЗИНАМА

RURAL ROADS



Rural Roads
70km/h



2-Lane Roads
80–90km/h
(Milled rumble strips)



2 +1 Roads
100km/h



Motorways
110km/h



**High Standard Motorways
and Low Traffic Flow**
120km/h

Рурални путеви

URBAN ROADS



Risk of Head-on Crash
70≤km/h



**Risk of Crash
at Intersections**
50≤km/h



**Risk of Crash
with Obstacles**
60≤km/h



**Risk of Crash with
Vulnerable Road Users**
30≤km/h

Урбани путеви

Source: Vadeby 2016.

Кључна област 4, УПРАВЉАЊЕ БРЗИНАМА

Веће брзине:

- смањују капацитет возача да се заустави на време,
- **смањују управљивост,**
- отежавају пролазак кроз кривине,
- **доведе до тога да други погрешно процењују време приближавања возила.**

Мере код пројектовања улица побољшавају безбедност саобраћаја:

- Кружни токови (70–90% смањују повреде)
- Шикане / закривљења (54% смањују повреде)
- „Лежећи полицајци“ (41% смањују повреде) ...

Кључна област 5, ЗАКОНИ, ПРАВИЛНИЦИ И ПРИСИЛА

Кључне области рада:

- **Брзина**
- **Однос према пешацима и бициклистима**
- **Употреба сигурносног појаса**
- **Вожња у алкохолисаном стању**
- **Употреба кацига код мотоциклиста**
- **Коришћење заштитних система за децу.**

Кључна област 6, ИЗГРАДЊА КАПАЦИТЕТА

Планери, инжењери, здравствени радници, полицијски службеници и други морају разумети и бити део Приступа безбедног система.

	ПОЈЕДИНААЦ	ИНСТИТУЦИЈА	СИСТЕМ
КАПАЦИТЕТ			
ИНТЕГРИТЕТ			

Кључна област 7, ТЕХНОЛОГИЈА И ПРОЈЕКТОВАЊЕ ВОЗИЛА

80% земаља продаје возила која не испуњавају приоритетне безбедносне стандарде УН.

Модерна возила са својим интегрисаним безбедносним карактеристикама су боље опремљена да би се избегле незгоде у потпуности.

Кључна област 8, ЕФИКАСНО ЗБРИЊАВАЊЕ, ЛЕЧЕЊЕ И ОПОРАВАК ПОВРЕЂЕНИХ ЛИЦА

Ефективан одговор након судара захтева хитну интервенцију на месту судара, медицински опремљена возила, капацитете за пружање медицинске неге и рехабилитацију.

Првих 20-25 минута након судара су кључни за смањење вероватноће смртности.

ЗАКЉУЧАК

Визије (визија “НУЛА”, Одржива безбедност и Приступ Безбедном Систему) су веома важне у постизању крајњих циљева – укупно смањење саобраћајних незгода и њених жртава.

Све су потврђене у најбољим земљама у безбедности саобраћаја на путевима у свету (Шведска, Велика Британија и Холандија)

Сличне визије усвојене у Републици Србији и неким градовима у Србији.



Хвала Вам на пажњи!