

ZAKONSKA PROMENA U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA BEZ ODGOVARAJUĆE ANALIZE

LEGAL CHANGES IN TRAFFIC SAFETY WITHOUT ADEQUATE SAFETY ANALYSIS

Riste Temjanovski¹, Živko Andreovski²

Rezime: Skupština Republike Makedonije nedavno je usvojila promenu Zakona o bezbednosti u saobraćaju, kojom je maksimalnu dozvoljenu brzinu kretanja putničkih automobila i druga vozila kroz naseljena mesta smanjila sa ranijih 60 na 50 kilometara na čas. U obrazloženju ove intervencije u zakonskom tekstu je bio postavljen cilj da se poboljša bezbednost kretanja pešaka i da se smanji broj nesreća na gradskim i seoskim ulicama, s obzirom da se vrlo često dešavale ovakve nezgode sa tragičnim posledicama za pešake. Međutim, činjenica je da je ova smanjenje maksimalne brzine doneseno na brzinu, bez odgovarajućih i analiza i preduzimanja drugih koraka da bi saobraćaj tekao redovno, kvalitetno i bezbedno. Naime, nisu prilagođeni drugi uslovi - nije smanjena brzina na nekim deonicama, nije utvrđeno koliko će se usporiti protok vozila, te u izvesnim situacijama (kao sto je slučaj u Skoplju) nije precizno utvrđeno koji se deo puteva smatra gradskim područjem. Ovaj se prilog bavi istraživanjem pozitivnih i negativnih rezultata i posledica ove zakonske promene, koristeći pritom i javno mišljenje tim povodom i terenska sagledavanja.

Ključne reči: Republika Makedonija, promena zakona, smanjenja brzina, propusna moć saobraćajnica, javno mnjenje

Abstract: The Assembly of the Republic of Macedonia has recently adopted amending the Law on traffic safety, which is the maximum allowed speed of passenger cars and other vehicles through urban areas declined from inward 60 to 50 kilometres per hour. The explanation of this intervention in the legal text has been set the target to improve the safety of pedestrians and to reduce the number of accidents on urban and rural streets, since the very frequent occurrence of such accidents with tragic consequences for pedestrians. However, the fact is that this cutback maximum speed passed hastily without adequate analysis and taking other steps to traffic flowed regularly, quality and

¹ Prof. PhD Riste Temjanovski, Faculty of Economics, University Goce Delcev Stip
riste.temjanovski@ugd.edu.mk

² Prof. PhD Zivko Andreovski, European University Republic of Macedonia. Skopje.
zivko.andrevski@eurm.edu.mk

safety. In fact, they are not adapted to other conditions - is not reduced speed on some sections, cannot be determined how much will slow down the flow of vehicles, and in certain situations (as is the case in Skopje) is not precisely determined which is part of the road is considered urban areas. This Annex deals with a study for positive and negative results and consequences of these legislative changes, by using the public opinion on this occasion and in situ observation

Keywords: The Republic of Macedonia, changes in the law, reducing the speed, throughput of roads, public opinion

1. UVOD

Jedan od najtežih problema danas za sve učesnike u saobraćaju svakako predstavlja stepen bezbednosti saobraćaja. S obzirom da se svake godine uvećava broj ljudskih gubitaka i povrede, praćen sa velikom materijalnom štetom, postavlja se pitanje koje mere preduzeti da se smanji ovakav broj nesreća. U zadnjih 20 godina broj nesreća sa broj žrtvama se kretao između 2821 i 4463 nesreća godišnje. Posledice ovih nesreća su poražavajući, kako u pogledu teritorije i stanovništva u zemlji.

Podaci i ilustracije pokazuju da je period izveštavanja u poslednjih pet godina, prosečna godišnja pate više od 4.000 ljudi, od kojih su više od 130 ljudi je poginulo, a više od 6.000 stiče teške i lake telesne povrede. Ovi gubici mogu se uporediti sa gubicima u malom ratu. U stvari, svake godine ljudi stradaju u nesrećama, u broju jednog većeg naselja.

Izvesno je da ljudski životi je nemerljiv, ali je očigledno da su ekonomski gubici su ogromni za zemlju i za porodice poginulih i povređenih ljudi, ali često dovode do trajnog invaliditeta među povređenim osobama.

Postoji značajna povezanost između broja nezgoda i njihovih posledica po stepenu kvaliteta, stepen vidljivosti i kvaliteta izgradnju puteva. Kvalitet i izbor podloge, vidljivosti, položaj i oštrina krivine, širine puta, osvetljenje, signalizacija, vremenskim uslovima i tako dalje. Stoga, prikupljanje podataka i njihova statistička obrada je važan elemenat za priznavanje i klasifikaciji faktora koji dovode do nesreće. Zbog toga je neophodno da se izgradi sistem merila kojima će se proceniti obim i stepen nesreća na osnovu podataka dobijenih u vezi ponašanje učesnika saobraćaja, kvalitet zakonitosti raznih mera u saobraćaju i kvalitet infrastrukture i signalizacije u saobraćaju.

Svaka nesreća, posebno onih sa teškim povredama i smrti, je lična tragedija i veliki uticaj na produktivnost ljudi i implikacije u zdravstvenom sektoru. Prema nekim analizama izvršena u 2007. godini, u Republici Makedoniji se desilo svaki dan 51,5 nesreće, od kojih je 11,4 nesreća sa povredama. Prosečan broj ubijenih po danu je 0,39, dok broj teško povređenih 3.0 i broj ljudi sa manjim povredama 8.3. Podaci iz 2008. godine pokazuju da se broj saobraćajnih nezgoda naizmenično kreće u određenim godina, od 3852 u 2014 ili 4462 u 2011. Broj povreda u 2011. godini bio je oko 6853, a u 2013 - 198 ljudi je smrtno nastradalo u saobraćajnim nesrećama.

Tabela 1. Saobraćajne nezgode i nastradanih u saobraćaju - ¹⁾

	Saobraćajne nezgode Traffic accidents	Lica nastradali u saobraćaju / Road accident casualties					lakše i teže povredjenih Seriously and slightly injured
		Ukupno total	poginuli / killed				
			ukupno all	vozači drivers	putnici passengers	pešaci i ostali pedestrians and others	
1998	2 184	3 206	187	74	66	47	3 019
1999	2 172	3 200	216	92	59	65	2 984
2000	1 667	2 502	162	67	46	49	2 340
2001	1 300	1 937	107	43	35	29	1 830
2002	1 628	2 600	176	76	66	34	2 424
2003	1 926	2 868	118	59	31	28	2 750
2004	1 988	3 082	155	72	45	38	2 927
2005	2 821	4 319	143	62	47	34	4 176
2006	3 313	5 076	140	68	24	48	4 936
2007	4 037	6 306	173	83	55	35	6 133
2008	4 403	6 886	162	81	29	52	6 724
2009	4 353	6 891	160	78	34	48	6 731
2010	4 223	6 537	162	80	50	32	6 375
2011	4 462	7 025	172	79	54	39	6 853
2012	4 108	6 281	132	61	33	38	6 149
2013	4 230	6 682	198	90	63	45	6 484
2014	3 852	6 186	130	59	35	36	6 056
2015	3 854	6 061	148	66	33	49	5 913

¹⁾ Nisu uzeti u obzir nesreće sa materijalnom štetom

¹⁾ Accidents with material damage are not covered

Izvor: Republic of Macedonia State Statistical Office: Transport and other services, 2015.
 8.4.16.02.858. 2016.

2. ZAKONODAVNE PROMENE U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Bezbednost na putevima predstavlja veliki društveni problem ne samo u Republici Makedoniji nego i širom Evrope. Procenju je se da u 2009 godini više od 35.000 ljudi je poginulo na putevima Evropske Unije, t.j. ekvivalent srednjeg grada, a ne manje od 1.500.00 osobe je povređeno. Ukupne troškove se procenjuju na oko 13 milijardi evra u 2009 godini.[EC: Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020]

Pristup promeni Zakona o bezbednosti u putnom saobraćaju, vlasti Republike Makedonije se postavili tako da je promena doneta po hitnom postupku. Naime, mediji i statistički pokazatelji su vrlo očito govorili da se u naseljenim mestima, uglavnom velikim gradovima, kao sto su glavni grad države Skoplje, zatim u Bitolju, Tetovu, Kumanovu, Strumici, Stipu - u kratkom roku, prolećnih meseci 2014 godine, desile puno saobraćajnih

udesu u kojima je bilo i ljudskih žrtava i povređenih (kao i velike materijalne štete), a za koje su analize pokazale da je glavni uzrok brza vožnja. U tom periodu, zakonskim odredbama, u naseljenim mestima maksimalna dozvoljena brzina kretanja vozila iznosila je 60 kilometara na čas. S jedne strane, neodgovorni vozači su vrlo često prekoračivali dozvoljenu brzinu, a s druge strane, procena je bila da i brzina od 60 km/s. takva da omogućuje narušavanje bezbednosti u saobraćajnoj situaciji i osobito ugrožava putnike (i na obeleženim putničkim prelazima, i na mesta gde prelazi ne postoje (ili nisu označeni ili su udaljeni više od 100 metara od označenih prelaza).

Iz Ministarstva za saobraćaj i veze stigao je predlog kojim se Skupštini Republike Makedonije daje na usvajanje promena zakonskih odredaba kojima se maksimalna dozvoljena brzina u naseljenim mestima u državi opredeljuje na 50 kilometara na čas. Istim se predlogom, zaoštravaju kaznene mere za vozače koji ne poštuju maksimalno dozvoljenu brzinu i pritom se pravi stepenovanje kazni - manja kazna ukoliko prekoračenje iznosi 10 km/čas, odnosno ukoliko je prekoračenje veće - veće su i kazne.

Zakonodavno telo je u kratkom roku izglasalo predložene izmene i zadužilo je izvršnu vlast, preciznije Vladu Republike Makedonije i u okviru Vlade - Ministarstvo za saobraćaj i veze da pristupi primeni novih odredaba i da omogući njihovu primenu.

U okviru sprovođenja zakonskih izmena najvidljivije je to što sve table - saobraćajni znaci na kojima se saopštava/određuje najveća dozvoljena brzina kretanja vozila u naseljenim mestima - su zamenjene i tamo gde je bilo označeno 60 km/čas - napisano je 50 kilometara na čas. Deo medija je ubrzo posle donošenja ove mere, konstatovalo da vozači veoma retko poštuju ograničenje, da se ne pridržavaju novoj odredbi i da nije eliminisana opasnost od novih saobraćajnih nesreća i sve što ide i može da ide s tim (nije povećana bezbednost uopšte, te ni bezbednost pešaka). Neki mediji su vrlo jednostavno pozvali saobraćajne policajce da dosledno prate poštovanje ove norme i da u skladu sa zakonom izriču kazne nesavesnim i neodgovornim vozačima. Izostao je istraživački pristup kojim bi se ponudila stručna mišljenja, ponuda ideja i predloga da se postigne očekivani efekti/rezultati novih zakonskih rešenja.

Tabela 2. Saobraćajne nezgode po tipu grešaka učesnika u saobraćaju ¹⁾

	2011	2012	2013	2014	2015	
Broj i tip grešaka	4 462	4 108	4 230	3 852	3 854	Number of established errors
Vozači	4 195	3 865	3 997	3 633	3 656	Drivers
Pešaci, jahači i terači stoke	227	200	189	168	161	Pedestrians, riders and cattle herders
Putnici	11	15	10	9	7	Passengers
Vozila	3	1	-	-	1	Vehicles
Putevi	6	19	20	9	8	Roads
Ostale razloge	20	8	14	33	21	Other reasons

¹⁾ Nisu uzeti u obzir nesreće sa materijalnom štetom

¹⁾ Accidents with material damage are not covered

Izvor: Republic of Macedonia State Statistical Office: Transport and other services, 2015. 8.4.16.02.858. 2016.

Prilikom promene zakonskih normi, predlagač i zakonodavac su krenuli najjednostavnijim putem - smanjiti maksimalnu dozvoljenu brzinu kretanja vozila u naseljenim mestima, povećati kazne za prekršioce, postaviti znakove/table kojima se vozači obaveštavaju o dozvoljenoj/nekažnjivoj brzini kretanja vozila. (Sl. Vesnik na RM. br.169, 2015)

Izostala su, nažalost, šira sagledavanja i analize o tome kako sve i gde utiče i nosi nova ponašanja ova promena. Najpre, umesto preduzimanja paket mera kojima bi se povećala bezbednost u saobraćaju u naseljenim mestima, uticalo na znanje i savest prekršilaca zakonskih odredbi, pokretanje javnih debata, organizovanje pravih i redovnih kontrola, uključivanje građanskog sektora, organizovanje obuka i radionica - pošlo se putem najjednostavnijeg rešenja (novi znaci, veće novčane i druge kazne).

Izostala je, takođe, i analiza o tome kako će se saobraćaj odvijati kada se primene i kada se primenjuju ove norme, pre svega smanjenje maksimalno dozvoljene brzine kretanja vozila sa 60 na 50 kilometara na sat.

Takoreći u svim gradovima zamenjene su samo table na kojima sada piše 50 km/sat. Tamo gde su ranije bila ograničenja na manjim dozvoljenim brzinama (recimo 50 km/ sat ili 40 km/sat) ostali su stare brojke (mada je bilo razloga zašto je upravo na tim deonicama/ulicama manja dozvoljena brzina u odnosu na ondašnje ograničenje od 60 km/čas. bez obzira da li se radilo o broju pešaka, o posebnim uslovima - krivine, klizavi teren, druge opasnosti). Tako da se dobila delumna bezbednost, a ne i bezbednost u ukupnom saobraćajnom procesu u odrednim gradskim sredinama.

Veći je problem sto se smanjenjem maksimalno dozvoljene brzine smanjila i propusna moć saobraćajnica (ukoliko ranije za dato vreme je određen deo saobraćajnica moglo proći, recimo, trista vozila - sada, primenom zakonske izmene, regularno može proći oko 250 vozila). Ljudi su brzo primetili da im je povećano vreme za koje mogu preći neka rastojanja (od kuće/stana do radnog mesta) u odnosu na raniji period. A i navike se, kao sto je odavno poznato, sporo menjaju, te se nepoštovanje novog ograničenja ispostavlja kao čest/praktikovan trenutak.

Još jedno pitanje u vezi promene ovog ograničenja. Semafori se montirani (i dalje su u takvom rasporedu) da se može pratiti zeleni talas (kretanjem normalne i dozvoljene brzine - da bez zastoja vozač može na zeleno semaforско svetlo proći više semafora). Ali, zeleni talas je bio postavljen sa dozvoljenu brzinu kretanja od 60 km/sat. Kad se poštuje odredba o maksimalnih 50 km/sat. onda se gubi zeleni talas, saobraćaj postaje gustiji, vreme kretanja na određene relacije se povećava, vozači postaju nervozni i nedisciplinovani, povećavaju se mogućnosti za dešavanje saobraćajnih nezgoda, prekršaja i uopšte se smanjuje bezbednost na ulicama većih gradova u Republici Makedoniji.

Nema objektivnih, sistemskih i naučno zasnovanih analiza o tome koliko je ova mera (zakonska izmena) pozitivno uticala na tok saobraćaja, na smanjenje saobraćajnih udesa, niti o tome koliko realno vozači poštuju ograničenje. Ali se može lako utvrditi da su učesnici u saobraćaju (vozači, pešaci, korisnici javnog gradskog prevoza, taksisti i njihovi klijenti) uglavnom nezadovoljni zbog povećanja vremena za transport sa jednog na drugog mesta u odnosu na raniji period.

2. PREPORUKE OKO PROŠIRENJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Bezbedni putevi mogu značajno doprineti smanjenju nesreća. Putna infrastruktura treba da obezbedi sigurno i kontinuirano odvijanje saobraćaja na svim javnim putevima u zemlji. U tom kontekstu mora se uzeti u obzir i najbolja iskustva zemalja EU u bezbednosti saobraćaja. A to se posebno odnosi na usklađivanje znakova i oznaka na kolovozu. Broj povređenih i žrtava u saobraćajnim nezgodama na putevima u Republici Makedoniji je neprihvatljiv i treba preduzeti najefektnije moguće mere da bi se ovaj broj smanjio u najkraćem mogućem roku. Planirani rezultati u smanjenju tog broja mogu se postići koordinisanom akcijom mnogobrojnih aktera koji međusobno dele odgovornost za sveukupnu bezbednost saobraćaja na putevima u našoj državi..

Pokazuju se da jedna mera i oštrije kazne nisu dovoljne, Uostalom, kada se statistički pogledaju uzroci za saobraćajne nezgode brzina kretanja van zakonskih dozvola i njena prilagođenost konkretnim situacijama je samo jedna od više izazivača saobraćajnih nesreća (tu su, naravno, i drugi razlozi kao sto su nepažnja, vožnja pod uticajem alkohola i drugih štetnih materija, slaba saobraćajna kultura, nedovoljno kvalitetna saobraćajna usluga koje pružaju gradske ulice, neodgovarajući sistem označavanja kolovoza, neoznačeni pešački prelazi i tako dalje).

Suštinske aktivnosti na unapređenju bezbednosti saobraćaja na putevima širom zemlje moralo bi se fokusirati na sledeće pravce:

- izrada stručnih i temeljnih analiza u razumevanju uzroka, okolnosti i posledica saobraćajnih nezgoda na putevima kako bi se naučile lekcije iz njih i izbeglo njihovo ponavljanje,
- preuzimanja veći stepen odgovornosti kako bi se doprinelo navedenim ispoljavanja ciljevima smanjenja broja nastradalih i poginulih u saobraćaju na putevima;
- veći stepen koordinacije i razmena tehničkih i statističkih podataka i informacija sa kompetentnim organima nadležnim za bezbednost saobraćaja na putevima u cilju boljeg razumevanja uzroka saobraćajnih nezgoda, povreda nastalih u saobraćajnim nezgodama i efektivnosti preventivnih i palijativnih mera;
- pohanjivanje i organizovanje informativnih kampanja svih učesnika saobraćaja, posebno mlade populacije u duhu saobraćajne kulture;
- veći stepen istraživačkih aktivnosti, posebno kompetentnih institucija i akademske zajednice, u cilju definisanja akcije za promovisanje bezbednosti saobraćaja na putevima;

Potpisivanjem Evropske povelje o bezbednosti saobraćaja na putevima označava i novu fazu u rešenosti Evrope da unapredi bezbednost saobraćaja na putevima. Svi učesnici ove inicijative daju pozitivan doprinos rešavanju vitalnih pitanja ukupne bezbednosti saobraćaja na putevima, u jednoj ili više oblasti, koje predstavljaju okosnicu integrisanog pristupa problemu bezbednosti saobraćaja na putevima, a ogledaju se u sledećem:

Bezbednost vozila: putem inovacija, bezbednosnih uređaja, regulativa koja se odnosi na vozila.

Bezbednost infrastrukture: putem bezbednih saobraćajnica, ocena uticaja bezbednosti saobraćaja na putevima.

Ponašanje korisnika: putem podizanja svesti i razumevanja, unapređenja veština i jačanje stavova po pitanjima bezbednosti.

U okviru bezbednosti u putnom saobraćaju, EU je postigla veliki napredak u poslednjih nekoliko godina. Između 2001. i 2010. godine, broj smrtnih slučajeva na EU putevima je smanjena za ukupno 43%. Između 2010. i 2013. godine, je smanjen za još 17%. Međutim svaki gubitak ljudskog života je tragedija, pa evropske institucije vredno rade da se spasi svaki ljudski život. Strateški cilj je da se prepolovi stradanje na putevima između 2010. i 2020. godine, kao i da počne sa fokusom napore EU na smanjenje ozbiljne povrede u saobraćaju. (EC: Towards a European road safety area, 2010. p.2

Nadležne institucije u Republici Makedoniji će nastaviti da rade na poboljšanju bezbednosne situacije svih vidova saobraćaja i njihovih učesnika. Sigurnosni standardi će biti orijentisani prema najboljim praksama EU i odredbama Evropske povelje za bezbednost puteva, naročito u podizanju novih propisa oko sigurnosti i nadzornih tela. Bezbednost vožnje i lična bezbednost svih učesnika u saobraćaju će biti usmerena ka poboljšanju kvaliteta života ljudi. U tom kontekstu svaka zemlja u regionu mora biti sinhronizovana oko predložene političke orijentacije evropskih zakonodavnih tela u bezbednosti saobraćaja predviđanih za narednu deceniju. Neke od ovih ciljeva izgledaju dosta ambiciozno, ali bezbednost i život svih učesnika u saobraćaju je osnovni podstrek u postizanje značajnih rezultata.

3. LITERATURA

- [1] Андревски Ж., Петревски Т. (2005): Опасни места пред очи. Скопје: Ф-М-Б, 2005.
- [2] Маркоски Б. Хипсометрија на просторот и населеноста во Република Македонија: картографски метод. Куманово: Македонска ризница, 1995.
- [3] EC: Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020. Brussels, 2010. p.2.
- [4] Služben vesnik na R.Makedonija, br. 169 od 30.09.2015. Zakon za bezbednost na saobraćajot na patištata. Član 35. str.22
- [5] State Statistical Office: Transport and other services, 2015. 8.4.16.02.858. 2016.
- [6] Стоименов Павле(1983): Патишта: проектирање. Скопје: Градежен факултет. 439 стр.
- [7] Темјановски Р.: (2001): "Руралната патна мрежа како фактор за економско-функционален развој на селата во Република Македонија". Зборник на трудови од Конгресот одржан во Охрид од 3-5 ноември 2000. Скопје: Македонско географско друштво, 290. [Конгрес од меѓународен карактер]
- [8] Темјановски Р..(2005): *Транспортниот систем во Република Македонија и европските стопански текови*. Скопје: Економски факултет (докторска дисертација), 2005.
- [9] Темјановски Р., Андревски Ж.: *Природно-географске карактеристике Р. Македоније као фактор безбедности у друмском саобраћају*. Бања Лука: II Стручни семинар: Безбедност саобраћаја у локалној заједници: Бања Лука 31. октобар и 01. новембар 2013. године.