

UDK: 614.8:351.824.11 (497.11BEOGRAD)

АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ЗАТВОРЕНИМ СИСТЕМИМА, ПРИМЕР-ЈКП БЕОГРАДСКИ ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА

ANALYSIS OF TRAFFIC SAFETY SITUATION IN A CLOSED SYSTEM, EXAMPLE-PUC BELGRADE WATERWORKS AND SEWERAGE

Владимир Симиџија¹ и Зоран Јончић²

Резиме: Предмет рада је анализа стања безбедности саобраћаја (у даљем тексту БС) у Јавно комуналном предузећу „Београдски водовод и канализација“ (у даљем тексту Предузеће) за период од 2006. до 2014. године. Извештај посебно указује на предузете мере Службе контроле безбедности саобраћаја (у даљем тексту СКБС) током овог периода које су базирани на превенцији саобраћајних незгода (СН) у Предузећу, припреми стратешких докумената и процедура о БС, увођењу и праћењу индикатора безбедности саобраћаја и другим мерама и активностима у циљу стратешког управљања БС у Предузећу. Рад се састоји из два дела; први део обухвата анализу СН за период од 2006-2011. године, који представља један традиционалан начин базиран на евиденцији броја СН које су се већ догодиле као и њихове последице. Други део обухвата период од 2012-2014. године, који је представљен као савремени приступ праћења стања БС. Базиран је на превентивним активностима у циљу спречавања СН, имајући циљ да њихов број буде што мањи, као и да последице СН које су се догодиле буду што мање. Предузеће је начинило кораке ка успостављању методологије и праћења индикатора безбедности саобраћаја (ИБС), по узору на методологију и релевантне индикаторе који се прате у Републици Србији. У оквиру Предузећа анализирани су индикатори који се односе на брзину, алкохол и психо-активне супстанце, сигурносне појасеве, дневна светла и возило. У раду су презентовани резултати ова два начина праћења стања БС у Предузећу, мере и активности које су предложене за реализацију у циљу унапређења БС, односно пословања у Предузећу, као и резултат шта је конкретно постигнуто у овом периоду. Ово је у складу са резолуцијом УН под називом „Побољшање глобалне безбедности на путевима“, која је убеђења да одговорност за безбедност саобраћаја на путевима лежи на националном, општинском и локалном нивоу.

Кључне речи: Безбедност саобраћаја, превенција, стратешко управљање, индикатори, унапређење.

Abstract: Analysis of the state of traffic safety (TS) is our subject in public utility company "Belgrade Waterworks and Sewerage" (the Company) during the period between 2006. and 2014. Report indicates measures taken by Service Control Traffic Safety (SCTS) during this period based on traffic accidents (TA) prevention within company, preparing strategic documents and procedures about TS, implementation and the monitoring of indicators of traffic safety and other measures and activities in order to strategically manage TS within company. The paper consists of two parts: The first part covers the analysis of TA for the period 2006-2011. which is one traditional method based on the number of records of TA which have already occurred as well as their consequences. The second part covers the period 2012-2014. which was presented as a modern approach to monitoring TS. It is based on preventive action to prevent TA, keeping the target that their number is as small as possible, and that the consequences of TA that have occurred are lesser. The company has made steps toward establishing the methodology and monitoring safety indicators Traffic (TSI), on the methodology and relevant indicators that are tracked in the Republic of Serbia. Company analyzed indicators relating to speed, alcohol and psycho-active substances, safety belts, daytime running lights and the vehicle. The paper presents the results of these two methods of monitoring the TS in the company, measures and activities that have been proposed for implementation in order to improve TS or business in the company, as well as a result of what has concretely been achieved in this period. This is in line with the UN resolution entitled "Improving global road safety", which is the belief that the responsibility for road safety lies at the national, municipal and local level.

Key words: Traffic safety, prevention, strategic management, indicators, advancement.

¹ Владимир Симиџија, дипл. саобрач. инжењер, сарадник ТСМ (Организација за безбедност саобраћаја и медије)
valja22@open.telekom.rs

² Шеф Службе контроле безбедности саобраћаја, Зоран Јончић, дипл. инж. саобраћаја, ЈКП Београдски водовод и канализација, Кнеза Милоша 27, 11000 Београд, Србија, e-mail: zoran.joncic@bvk.rs

1. УВОД

Активности СКБС на праћењу стања БС у ЈКП БВК за период 2006-2014 година, састоје се из два дела. **ПРВИ ДЕО** праћења стања БС у Предузећу чинио је један традиционалан начин који се базирао на евиденцији броја СН које су се већ догодиле, и обухвата период од 2006-2011 године. **ДРУГИ ДЕО** праћења стања БС у Предузећу обухвата период од 2012-2014 године, и другачији је од првобитног, јер обухвата један савремени приступ праћења стања БС, а који подразумева превентивне активности у циљу спречавања да се СН догоде, или пак да њихов број буде што мањи, као и да последице СН које су се догодиле буду што мање.

2. АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ПЕРИОДУ 2006-2011 ГОДИНЕ

У овом делу рада су презентоване најважније активности руководства Предузећа, као и непосредне мере СКБС које су предузете у циљу унапређења БС за период 2006-2011 година. Активности које су предузете током овог периода су:

- Евидентирање и анализа СН које су се догодиле
- Успостављање сарадње са Саобраћајним факултетом из Београда
- Успостављање сарадње са Машинским факултетом из Београда

2.1. Евидентирање и анализа СН које су се догодиле У периоду од 2006-2011 године у Предузећу је евидентирано **383** СН у којима је учествовало **390** возача Предузећа и **413** возила Предузећа ((различит број СН, возача и возила је из разлога што је у појединим СН учествовало више возача Предузећа или више возила Предузећа). Разним истраживањима прављене су многобројне базе података о овим СН (подаци о броју, месту, датуму и времену догађања СН, возачима, возилима, путу, броју повређених, окружењу, врстама СН, узроцима и околностима под којим су се догодиле ове СН.....). У укупном броју СН није било погинулих лица, а у 10 саобраћајних незгода повређено је 13 лица (4 возача ЈКП БВК, 3 радника ЈКП БВК, 2 пешака и 4 лица учесника у СН и оштећено **313** возила Предузећа. Оваквим начином рада, стање БС у Предузећу је подигнуто на један завидан ниво, јер је број СН у овом периоду смањен за око 40 %, од 82 СН (2007 године), на 49 СН (2011 године). Детаљном анализом евидентираних СН утврђено је следеће:

- Број возача учесника у СН је 390
- Број возача који су одговорни за настајање СН је 206
- Број возача који нису одговорни за настајање СН је 123
- Број возача за које се не може утврдити одговорност је 60
- За 1 возача не постоје никакви подаци.
- Број возача професионалаца је **212**, а број возача у самовожњи је **177**
- Број возача у сталном радном односу је **271**, а број ангажованих возача је **118**
- **Број возила је 413 (није оштећено 100, а оштећено је 313)**

Табела 1. Расподела броја СН по месецима за период од 2006-2011 године

Месец /Година	јан.	феб.	март	апр.	мај	јун	јул	авг.	септ.	окт.	нов.	дец.	УКУПНО
2006	5	4	9	9	4	3	4	9	2	5	7	5	66
2007	7	5	5	5	12	6	7	6	7	8	4	10	82
2008	6	8	9	5	3	6	8	4	1	6	1	9	66
2009	6	13	7	5	1	5	8	1	4	6	7	7	70
2010	5	4	5	4	3	1	2	2	3	4	9	8	50
2011	3	7	5	1	4	2	3	5	3	3	7	6	49
УКУПНО	32	41	40	29	27	23	32	27	20	32	35	45	383

Из табеле бр. 1 приказане су расподеле броја СН по месецима за период од 2006. до 2011. године, што обухвата и период рада СКБС у овој форми, што би и био модел за анализу осталих показатеља БС у наредном периоду. Анализа СН по врстама возача у периоду 2006-2011 година приказана је графиконима 2.2. и 2.3.

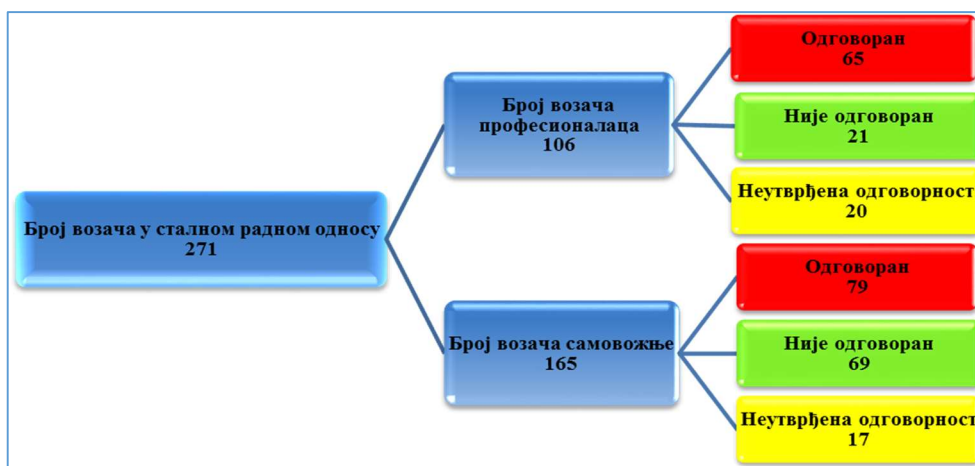


График 1. Распредела возача у сталном радном односу на возаче професионалце и возаче самовожње и утврђивање њихове одговорности за настанак СН

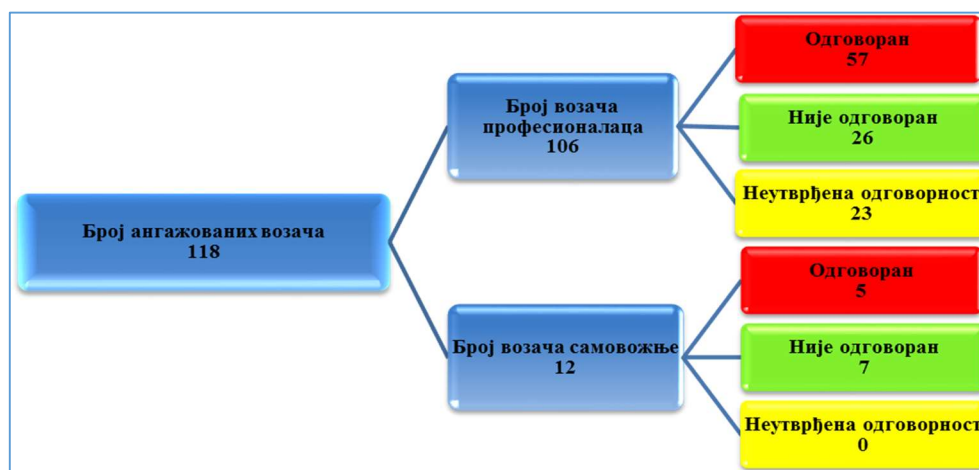


График 2. Распредела ангажованих возача на возаче професионалце и возаче самовожње и утврђивање њихове одговорности за настанак СН

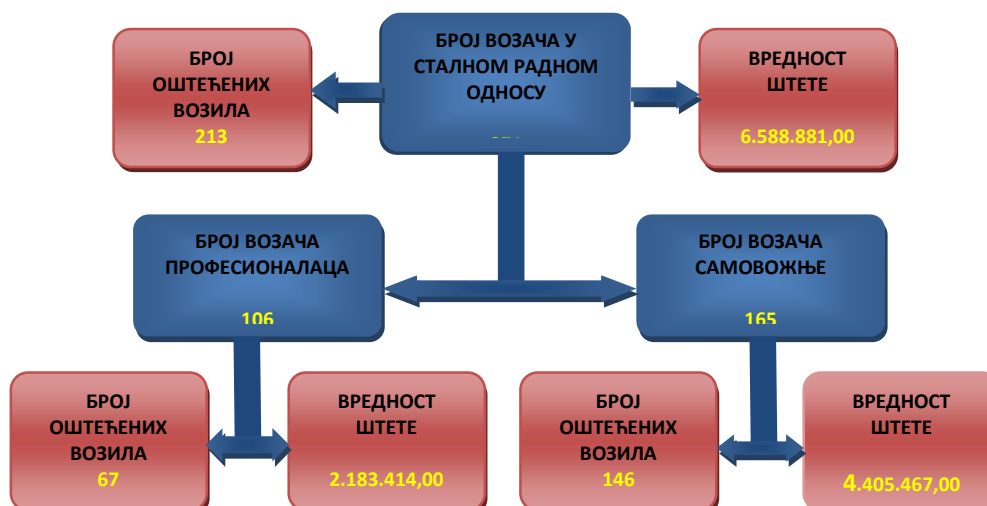


График 3. Распредела броја оштећених возила и вредност штете коју су направили возачи у сталном радном односу



График 4. Распредела броја оштећених возила и вредност штете коју су направили ангажовани возачи

Детаљном анализом ових СН утврђено је да је посебно ризична група у којој су возачи самовожње у сталном радном односу (директори, руководиоци сектора и служби, шефови погона и служби, руководиоци реона и одељења, пословође, референти, ...), њих 165. Они су учествовали у 164 СН у којима је оштећено 146 возила Предузећа у вредности од око 4.405.467 динара, што је и представљено графиконом бр. 2.2.

Друга група по ризичности је група возача професионалаца лаких теретних возила, у сталном радном односу (млађа популација од 22-30 година), њих 106. Они су учествовали у 104 СН у којима је оштећено 76 возила у вредности од 1.082.262 динара, што је и представљено графиконом бр. 2.3.

Материјална штета на возилима коју су направиле ове две групе возача износи око **5.487.729** динара, што износи око 69 % од укупне вредности оштећених возила, која је **7.889.678,00** динара. Управо због оваквих резултата детаљне анализе СН, мишљења смо да је потребно посветити већу пажњу едуковању и избору возача самовожње и вршити тест вожње приликом избора возача професионалаца ангажованих са стране (нпр. приликом ангажовања возача са стране обавезно извршити проверу управљања возилом, што је и обавеза по *Правилнику о спровођењу послова безбедности саобраћаја у јавном комуналном предузећу "Београдски водовод и канализација (чл. 23)*, који је усвојен априла 2011 године. Овом анализом је утврђено да су најбезбеднији возачи професионалци у сталном радном односу, њих 106, који су учествовали у 103 СН у којима је оштећено 67 возила Предузећа у вредности око 2.183.414 динара. Анализом вредности оштећених возила (табела 2.) утврђено је да је уштеда на вредности оштећених возила за посматрани период око 4.892.908 динара.

Табела 2. Вредност оштећених возила у периоду 2006-2011

Година	Укупан бр. СН.	Укупна вредност штете на возилима	Разлика вредности оштећених возила у односу на 2006. г.
2006	66	2.130.431,00	
2007	82	1.316.344,00	814.087
2008	66	1.259.422,00	871.009
2009	70	1.176.848,00	953.583
2010	50	1.367.294,00	763.137
2011	49	639.339,00	1.491.092
Укупно	383	7.889.678,00	4.892.908

2.2. Успостављање сарадње са Саобраћајним факултетом из Београда

Да би стање БС подигли на још виши ниво, није више било довољно пратити стање БС на овај начин, већ је требало предузети нове активности којима би се наставило са даљим трендом подизања и побољшања нивоа БС. Наиме, број СН задњих година (2010 и 2011) усталио се на броју између 49-50 СН на годишњем нивоу. Истраживањем се дошло до податка да је у овом периоду око 50% возача Предузећа одговорно за настајање СН, што је упућивало да се треба усмерити на понашање возача Предузећа. Наиме, овај податак да је иницирао да се успостави сарадња са научним институцијама,

што је и урађено. Током 2006 године Предузеће је склопило уговор о научној пословно-техничкој сарадњи са Саобраћајним факултетом из Београда. У оквиру те сарадње реализован је **«Пројекат унапређења безбедности саобраћаја у ЈКП БВК»**, који је обављен у три фазе.

Прва фаза пројекта обухватила је снимање постојећег стања БС у Предузећу и трајала од краја 2007 до 2008 године. У оквиру ове фазе спроведен је интервју са руководиоцима сектора и служби и њиховим најближим сарадницима, као и анкетање 120 возача професионалаца и 120 возача у самовожњи (то су возачи Предузећа којима управљање возилом није основно занимање, већ им је управљање возилом омогућено лакше обављање основне делатности). Интервјуисано је укупно 37 руководиоца који су се налазили на различитим функцијама руководиоца у Предузећу (руководиоци и заменици руководиоца сектора, шефови и заменици шефова погона и служби, главни инжењери...). Екипа СФ се упознала са начином пословања ЈКП БВК, запосленима, локацијама на којима се налазе погони ЈКП БВК, положајем и организацијом саобраћаја унутар предузећа, а посебно са саобраћајним потребама, организацијом саобраћаја и проблемима које препознају поједини руководиоци. Посебно су анализирани ставови руководиоца о ризицима у саобраћају и унутрашњој контроли БС. Анализирањем прве фазе дошло се до одређених података који су дефинисали поједине ставове и понашање како руководиоца тако и возача. Та прва фаза је и била путоказ за одређивање тема које су обухваћене другом фазом.

Друга фаза пројекта обухватила је одржавање Семинара о БС. Послови друге фазе обухватили су један разговор у виду радног састанка са генералним директором предузећа и његовим најближим сарадницима, на коме је представљено шта је и како урађено у првој фази и шта се и како планира са другом и трећом фазом. Генерални директор и његови сарадници дали су пуну подршку изради наведеног пројекта, са напоменом да има места и за проширење сарадње, јер су препознали важност теме. У склопу друге фазе одржано је 8 (осам) семинара за возаче професионалце којима је присуствовало око 230 возача-професионалаца и 9 (девет) семинара за возаче самовожње којима је присуствовало, такође, око 230 возача самовожње. Свим учесницима семинара подељени су материјали у виду штампаних брошура и видео записа, као и анкетни листићи (око 400) са циљем да дају своје предлоге, сугестије, као и примедбе како би се сваки следећи семинар унапредио. Можемо рећи да је анкетање успело јер је враћено 284 попуњених анкетних листића (136 од возача професионалаца и 148 од возача у самовожњи) из којих се види да је велика већина доста задовољна оваквим начином рада и приступом за унапређење БС. Анализом ових анкетних листића као и предходних анкета и интервјуа из прве фазе, можемо слободно рећи да је обухваћено око 700 возача Предузећа. Многим возачима који нису могли да присуствују овим семинарима омогућено је да добију штампане материјале и видео записе. **Трећа фаза „Пројекта унапређења безбедности саобраћаја у ЈКП БВК“** обухватила је израду нормативних аката и стратешких докумената ЈКП БВК из области БС. У том циљу су дефинисана, предложена и усвојена нова стратешка документа о БС, која су усклађена са стратешким планом предузећа, а то су:

- „Политика безбедности саобраћаја ЈКП БВК“
- „Стратегија безбедности саобраћаја ЈКП БВК“ за период 2010-2014. год.
- „Стратешки план безбедности саобраћаја у ЈКП БВК“ за текућу годину
- „Правилник о спровођењу послова безбедности саобраћаја у ЈКП БВК
- „Одлука о условима и начину коришћења возила и контроли безбедности саобраћаја

2.3. Успостављање сарадње са Машинским факултетом из Београда

У току 2007. године Предузеће је почело сарадњу и са Машинским факултетом из Београда који је израдио процедуре које су усаглашене са Приручником квалитета на нивоу целокупног Предузећа. У оквиру Предузећа, СКБС се од самог старта активно укључила на изради, усвајању, развоју и усавршавању процедура о БС у Предузећу. Процедуре које су примењиване, а усаглашене са Приручником квалитета Сектора безбедности су:

- ПР 6205000 001-Обрада саобраћајне незгоде
- ПР 6205000 002-Анализа путних налога и тахографских плоча или трака
- ПР 6205000 003-Контрола рада возача и возила на терену и
- ПР 6205000 004-Контрола паркирања возила
- ПР 6205000 005-Контрола рада руководиоца возача

3. АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ПЕРИОДУ 2012-2014 ГОДИНЕ

Да би стање БС подигли на још виши ниво, није више било довољно пратити стање БС на претходни начин, већ је требало предузети нове активности којима би се наставило са даљим трендом подизања и побољшања нивоа БС. Наиме, број СН задњих година (2010 и 2011) усталио се на броју између 49-50 СН на годишњем нивоу. Истраживањем се дошло до податка да је у овом периоду око 50% возача Предузећа одговорно за настајање СН, што је упућивало да се треба усмерити на понашање возача Предузећа. Спровођењем поменутих анализа у периоду 2006-2011 године, уочени су одређени проблеми који нарушавају и ометају безбедно одвијање саобраћаја са возилима Предузећа, чиме се нарушава обављање његове основне делатности. У циљу елиминисања уочених проблема предложено је утврђивање најприкладнијих индикатора безбедности саобраћаја (ИБС), и реализација мера и активности које ће ефикасно деловати ради унапређења безбедности саобраћаја. Предузеће је крајем 2011 године начинило кораке ка успостављању методологије увођења и праћења ИБС по узору на методологију и релевантне ИБС који се прате у Републици Србији. У складу са постојећом методологијом евидентирани су и анализирани индикатори перформанси система који се односе на понашање возача: прекорачења прописаних брзина возила предузећа, употребу сигурносних појасева возача, конзумирање алкохола и психо-активних супстанци, употребу сигурносних појасева возача, сувозача и путника на задњим седиштима и старост возила предузећа. Избором и праћењем адекватних индикатора безбедности саобраћаја добијени су основни утисци о нивоу безбедности саобраћаја у предузећу.

3.1. Прекорачење брзина возила предузећа

Истраживање везано за брзину кретања возила спроведено је на три различите локације, односно улице. У одабиру улица у којима је спроведено мерење брзине кретања возила од пресудног значаја је била чињеница да је на тим локацијама највећа фреквенција службених возила ЈКП БВК. Локације на којима је спроведено истраживање:

- Улица Водоводска (непосредна близина производног погона Беле Воде), и рампа ПП Беле Воде;
- Улица Обреновачки пут (непосредна близина производног погона Макиш), и рампа ПП Макиш;
- Улица Драгослава Срејовића (непосредна близина објекта транспорта и механизације Карабурма).

Истраживање је спроведено у марту месецу у два временска термина од 8 до 10 часова и од 12 до 14 часова. До потребних података дошло се непосредним мерењем брзине кретања возила уз помоћ радарског уређаја. Приликом мерења брзине кретања службених возила ЈКП БВК, ограничења су постојање малог броја узорака, али и међусобна комуникација возача ЈКП БВК као и упозорење на радар. У Табели 3. приказани су резултати мерења брзина возила предузећа, видимо да је нешто испод 60% возача прекорачило дозвољену брзину, док је нешто преко 40% возача предузећа поштовало ограничење брзине.

Табела 3. Резултати истраживања брзина

	Водоводска улица		Обреновачки пут		Драгослава Срејовића		Укупно	Процент
	А	Б	А	Б	А	Б		
Прекорачили дозвољену брзину	8	32	42	49	34	14	179	59.7%
Нису прекорачили дозвољену брзину	42	18	8	1	16	36	121	40.3%
Просечна брзина возила која су прекорачила ограничење брзине	53.3 km/h	42.1 km/h	68.8 km/h	69.6 km/h	48.3 km/h	56.8 km/h		
% прекорачења ограничења брзине за најмање 0 km/h,	16.0%	64.0%	84.0%	98.0%	68.0%	28.0%		
% прекорачења ограничења брзине за најмање 10 km/h,	0.0%	0.0%	62.0%	76.0%	12.0%	4.0%		
Укупно возила	50	50	50	50	50	50	300	100%

3.2. Употреба сигурносних појасева возача, сувозача и путника на задњем седишту предузећа ЈКП БВК

Мерења индикатора употребе сигурносних појасева од стране запослених у предузећу реализовано је на шест локација на којима се очекивала већа фреквенција возила предузећа. Локације које су

обухваћене истраживањем су Улице Водоводска, Обреновачки пут и Драгослава Срејовића, рампе производног погона Беле Воде, Макиш и Баново Брдо.

- Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на сигурносне појасеве, а прате се у ЈКП БВК су:
- % употребе сигурносних појасева возача у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
- % употребе сигурносних појасева сувозача у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
- % употребе сигурносних појасева на предњим седиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t) и
- % употребе сигурносних појасева на задњим седиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t).

До потребних података дошло се непосредним мерењем употребе сигурносних појасева у два смера. Један ка граду, други ка производном погону. Измерена је употреба појасева код возача, сувозача, на предњим седиштима и на задњим седиштима. Приликом мерења употребе сигурносних појасева службених возила ЈКП БВК, ограничења су постојање малог броја узорака.

У Табели 4 приказани су резултати истраживања употребе сигурносних појасева од стране запослених и резултати из истраживања индикатора у Р. Србији. Примећује се да је проценат употребе сигурносних појасева врло низак у Републици, као и Београду где се и реализује кретање возила предузећа, али проценат употребе од стране запослених је скоро три пута испод државног, односно градског просека.

Табела 4. Резултати истраживања употребе сигурносног појаса

Употреба сигурносног појаса	Локација			
	ЈКП БВК	БГ насеље	Србија насеље	Србија укупно
Возачи	20.1%	69.7%	64.7%	69.9%
Сувозачи	7.6%	54.8%	61.0%	65.8%
На предњим седиштима	13.8%	62.3%	63.1%	68.1%
На задњим седиштима	1.2%	0.7%	2.2%	3.1%

Посматрано према класи, индикатор употребе појаса код возача, сувозача, на предњим седиштима и на задњим седиштима у ЈКП БВК припада класи веома ниска вредност индикатора (ИБС<70%). Посматрано у односу на сва подручја употреба сигурносног појаса код возача је за приближно две трећине мања. Употреба сигурносног појаса код сувозача је за приближно једна осмина у односу на сва подручја.

3.3. Конзумирање алкохола и психо-активних супстанци од стране возача предузећа

Контрола возача предузећа на алкохол и психо-активне супстанце врши се на основу годишњих и кварталних планова. Контрола се спроводи на објектима предузећа на којима се налази највећи број возача и возила: Карабурма, Беле Воде, Пионир, Душановац, Макиш, Бежанија, Управна зграда (Улица Делиградска) и Управна зграда (Улица Кнеза Милоша). Време вршења контроле је свим данима у години у временским интервалима од 700 h до 2100 h. У периоду од 2011-2014 године утврђено је да је 3 возача предузећа управљало возилом предузећа под дејством алкохола.

Првобитне контроле су се односиле само на алкотестирање возача, а након набавке апарата за утврђивање да ли су запослена лица под дејством психоактивних супстанци (почетком 2012 године), реализује се и ова врста контроле.

Укупан број извршених контрола на алкохол је 483. Укупан број недостатака је 3, што значи да је **3 возача управљало возилом под дејством алкохола**. Највише возача који су управљали под дејством алкохола је било 2013 године.

Укупан број извршених контрола на психо-активне супстанце је 116. Укупан број недостатака је 7, а детаљном анализом је утврђено да је **5 возача управљало возилом под дејством психо-активних супстанци (два возача су два пута били под дејством психо-активних супстанци)**.

3.4. Употреба дневних светала возила предузећа

У оквиру ЈКП БВК пратити се и анализира индикатор процента возила предузећа у саобраћајном току која употребљавају дневна светла. Време реализације контроле употребе дневних светала од стране возача предузећа је свим данима у години у временским интервалима од 7:00h до 21:00h, на истим локацијама на којима се контролисала и присуство алкохола и психо-активних супстанци. Укупан број извршених контрола употребе дневних светала возача предузећа је 255.

При реализацији ове контроле нису евидентирани недостаци, што значи да су сви контролисани возачи управљали возилом на прописан начин. проценат возила предузећа у саобраћајном току који употребљавају дневна светла је 100%.

3.5. Старост возила предузећа

Индикатори безбедности саобраћаја који се односе на старост возног парка, а који се прате у оквиру ЈКП БВК су:

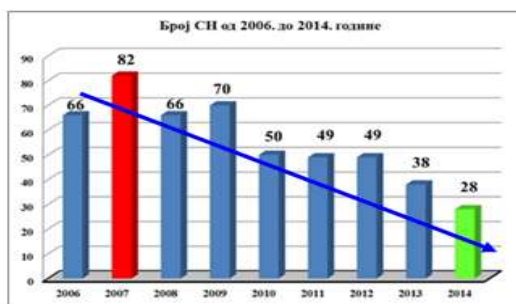
- просечна старост возног парка,
- просечна старост возног парка путничких аутомобила,
- % путничких аутомобила млађих од 6 година и
- % путничких аутомобила старијих од 10 година.

Укупан број возила у возном парку Предузећа је 448, од чега је 187 путничких аутомобила, 124 лаких теретних возила (до 3,5t) и 96 тешких теретних возила. Просечна старост возног парка износи 8 година, просечна старост возног парка путничких аутомобила износи 6,1 година, док проценат путничких аутомобила млађих од 6 година износи 18,1%, а путничких аутомобила старијих од 10 година 8,7%.

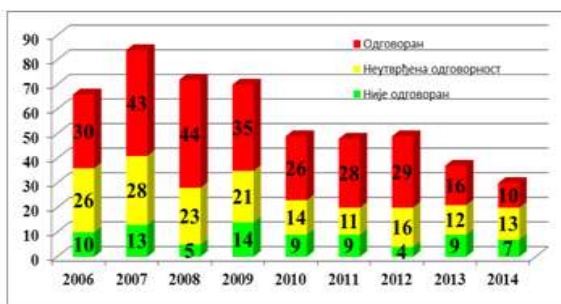
4. ДИСКУСИЈА СПРОВЕДЕНИХ АНАЛИЗА СА ПРЕДЛОГОМ МЕРА И ЗА ПОВЕЋАЊЕ НИВОА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ЈКП БВК

Анализом ових показатеља БС анализирани су сви параметри ових истраживања и евидентираних СН и њихових последица у периоду од 2012-2014, а резултати су: 3 возача предузећа било под дејством алкохола; 7 возача предузећа било под дејством психо-активних супстанци; око 60 % контролисаних возача предузећа прекорачило је прописану брзину; око 20% возача, око 7,6% сувозача и око 1,2% путника на задњим седиштима користи сигурносни појас; број СН на крају 2014 је 28 СН, што је мање за више од 40% од броја СН на крају 2011 (49). Анализом ових истраживања потврђена је сумња да у Предузећу постоје запослени који су под дејством алкохола и психоактивних супстанци. Сумње су биле оправдане, што указује на обавезу да се са започетим акцијама настави још интезивнијим темпом. Овакав приступ БС има за циљ да унапреди и побољша организацију саобраћајне делатности и пословање Предузећа, не само кроз деловање на возаче Предузећа, већ и кроз анимирање целокупног менаџмента Предузећа да се активно укључи и успостави стабилан систем стратешког управљања БС у Предузећу.

Избором и праћењем адекватних индикатора безбедности саобраћаја добијају се основни утисци о нивоу безбедности саобраћаја у предузећу. Можемо видети да саобраћајне незгоде дају добар увид у стање безбедности саобраћаја. На основу графикана 4.1 где се приказује „Временска расподела СН по годинама за период 2006-2014. година“ видимо да број СН има опадајући тренд и на крају 2014 је 28 СН, што је мање за више од 40% од броја СН на крају 2011 (49), а мање за око 64% од броја СН на крају 2007 (82).



Графикон 4.1 Временска расподела СН



Графикон 4.2 Годишње расподеле броја возача по одговорности

Избором и праћењем адекватних индикатора безбедности саобраћаја добијају се основни утисци о нивоу безбедности саобраћаја у предузећу. Можемо видети да саобраћајне незгоде дају добар увид у стање безбедности саобраћаја. На основу графикона 4.1 где се приказује „Временска расподела СН по годинама за период 2006-2014. година“ видимо да број СН има опадајући тренд и на крају 2014 је 28 СН, што је мање за више од 40% од броја СН на крају 2011 (49), а мање за око 64% од броја СН на крају 2007 (82).

5. ЗАКЉУЧАК

Уобичајено је да одговорност за безбедност у друмском саобраћају у највећој мери сносе појединци-учесници, који имају одговорност за понашање обавезу да не угрожавају остале учеснике у саобраћају. Ипак, често те ситуације превазилазе могућности појединаца, јер су у оквиру система мале толеранције за исправљање људских грешака и лоших процена. Такав став ЈКП БВК покушава да промени, јер највећа резерва лежи код стручних лица и институција система (руководства предузећа) које се баве овим проблемом. Они морају преузети већу одговорност, како би се транспортни систем подигао на виши ниво безбедности. Неопходан је систем са већом толеранцијом на људске грешке, јер такво понашање не би требало да доводи до великог броја саобраћајних незгода, што смо и показали овим радом и потврдили да се безбедношћу саобраћаја може стратешки управљати. Свако стратешко управљање безбедношћу саобраћаја има за циљ да елиминише сва нежељена понашања учесника у саобраћају (вожња под дејством алкохола и психо-активних супстанци, вожња преко прописане брзине, неупотреба сигурносних појасева, употреба технички неисправних возила...итд.), а са друге стране да анимира возаче да почну да размишљају на начин којим ће безбедно учествовати у саобраћају. Садржај извештаја приказује узајамну сарадњу науке и привреде која је дала веома успешне резултате у погледу унапређења БС и може да послужи као добар пример за све заинтересоване субјекте.

6. ЛИТЕРАТУРА:

- [1]. [1] Вујанић, М., Липовац, К., Јовановић, Д. (2008). Концепт управљања безбедношћу саобраћаја у локалним заједницама. III семинар улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја. КПА, Земун.
- [2]. [2] Дарко Петровић (2010). Предлог алгоритма анализе стања и унапређења нивоа безбедности саобраћаја у предузећима-пример „ЈКП БВК“. Дипломски рад, Саобраћајни факултет, Београд.
- [3]. [3] Ђукић Марија (2012). Пројектни рад о анализи стања БС у ЈКП „Београдски водовод и канализација“, Саобраћајни факултет, Београд.
- [4]. [4] Преглед пројекта Методе праћења индикатора безбедности саобраћаја у Србији и њихов значај за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја (2014), Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије.