

BEZBJEDNA VOŽNJA U DOBA COVID-19 - ODGOVORNOST NA BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA JE NA PRVOM MJESTU

Pregledni članak

Tihomir Đurić, email: drtihodj@gmail.com

Saobraćajni Fakultet Doboj, Univerzitet u Istočnom Sarajevu

Vladan Đurić, email: vladandjuric92@gmail.com

D.O.O. “Interdom” Banja Luka

Milan Šuman, email: milansuman@hotmail.com

Elektro distribucija Kozarska Dubica

Sažetak: Povrede u saobraćaju i posljedice saobraćajnih nezgoda predstavljaju veliko opterećenje zdravstvenog sistema, čak i u najmirnije vreme. U Republici Srpskoj svake godine više od 100 osoba izgubi život, a preko 2.700 biva lakše ili teže povređeno u saobraćajnim nezgodama. One su jedan od vodećih uzroka povređivanja i poginulih mladog i radno aktivnog stanovništva. U trenucima kada naš zdravstveni sistem ulaže izuzetne napore u cilju sprečavanja širenja infekcije virusom Covid-19, poslednja stvar koja je potrebna našim zdravstvenim ustanovama jesu dodatna povređivanja, prije svega teške povrede poput onih koje se najčešće dešavaju u saobraćajnim nezgodama. Svi oni koji se pitaju kako mogu pomoći zdravstvenom sistemu u borbi protiv ovog virusa, mogu započeti sa najlakšim postupcima, a to je upravo rasterećenje zdravstvenog sistema od zbrinjavanja onih stanja koja se ponašanjem mogu sprečiti, poput povreda u saobraćaju, i to veoma jednostavnim postupcima kao što je bezbjedna vožnja. Pažnja za upravljačem je uvijek neophodna, ali tokom trenutne globalne krize javnog zdravlja ona je važnija nego ikad. Vezivanje sigurnosnih pojaseva, poštovanje ograničenja brzine, upotreba kaciga, izbjegavanje korišćenja mobilnih telefona i izbjegavanje vožnje pod uticajem alkohola i drugih psihoaktivnih supstanci su načini ponašanja koji mogu pomoći u spasavanju života vozača i njihovih putnika i umanjiti uticaj Covid-19. Međutim, i pored svih preporuka za bezbjednu vožnju imajte u vidu da je najvažnije da u ovom trenutku poštujemo preporuke epidemiologa i naš boravak napolju svedemo na najmanju moguću mjeru. **Ključne riječi:** Covid-19, bezbjednost saobraćaja, bezbjedna vožnja i saobraćajne nezgode

SAFE DRIVING IN THE COVID-19 AGE - RESPONSIBILITY FOR TRAFFIC SAFETY COMES FIRST

Abstract: Traffic injuries and the consequences of traffic accidents represent a great burden on the health system, even in the quietest times. In Republika Srpska, more than 100 people lose their lives every year, and over 2,700 are slightly or severely injured in traffic accidents. They are one of the leading causes of injuries and deaths of young and working population. At a time when our health care system is making extraordinary efforts to prevent the spread of Covid-19 virus infection, the last thing our health care institutions need are additional injuries, especially severe injuries such as those that most often occur in traffic accidents. All those who are wondering how they can help the health system in the fight against this virus, can start with the easiest procedures, and that is to relieve the health system from taking care of those conditions that can be prevented by behavior, such as traffic injuries, and very simple procedures, such as safe driving. Attention to the driver is always necessary, but during the current global public health crisis, it is more important than ever. Fastening seat belts, respecting speed limits, using

helmets, avoiding mobile phones and avoiding driving under the influence of alcohol and other psychoactive substances are behaviors that can help save the lives of drivers and their passengers and reduce the impact of Covid-19. However, despite all the recommendations for safe driving, keep in mind that the most important thing at this time is to respect the recommendations of epidemiologists and reduce our stay outside to a minimum.

Keywords: Covid-19, traffic safety, safe driving and traffic accidents

1. Uvod

U savremenom svijetu, automobil je sastavni, nerazdvojni dio života modernog čovjeka. Sa stepenom motorizacije svakog društva odnosno države u direktnoj vezi su i saobraćajne nezgode na putevima. Ista je situacija i u Republici Srpskoj, odnosno Bosni i Hercegovini, kao i o svim državama u okruženju.

Prema Svjetskoj zdravstvenoj organizaciji svake godine u saobraćajnim nezgodama na putevima pogine 1,2 miliona ljudi (svakih 25 sekundi pogine jedno lice), a 30-50 miliona bude povređeno. Povrede u saobraćajnim nezgodama su prvi uzrok smrtnosti mladih od 15-29 godina. Osim smrtnih posljedica i različite povrede pojedinih lica odnosno materijalna šteta različitog obima su posljedice saobraćajnih nezgoda na putevima[1].

Krajnja posljedica svih saobraćajnih nezgoda, poslije različitih kaznenih sudskih postupaka (krivičnih i prekršajnih) je isplata naknada štete oštećenim licima od strane pojedinih osiguravajućih društava. Troškovi saobraćajnih nezgoda mjere se u milijardama dolara.

Cio svijet, pa i Republika Srpska krajem 2019. godine počeo je da se suočava sa novim virusom „Covid-19“, do tada nepoznatim problemom. U pitanju je zdravstveni problem koji do kraja prošle godine, pa ni početkom 2020. godine još uvijek nije bio prepoznat kao globalni problem. Taj zdravstveni problem virus „Covid 19“ ima pored zdravstvenih posljedica na globalnom nivou, brojne druge posljedice a prije svega ekonomske – u najširem smislu te riječi. Osim toga, vidljive su posljedice i na bezbjednost saobraćaja[2].

2. Šta je to bezbjedna vožnja?

Osobine vozača smatraju se presudnim faktorom bezbjedne vožnje, budući da u najvećoj mjeri određuju postupke u različitim saobraćajnim situacijama.

Faktori koji opredjeljuju ponašanje i postupke u vožnji pa i sam tok odvijanja događaja i ishoda u saobraćaju su: karaterne osobine, temperament, individualne sposobnosti, stepen obrazovanja, starost, zdravstveno stanje, moral, znanje, iskustvo[3].

Vozačka sposobnost predstavlja sve ono što vozač može da uradi u određenom trenutku, pri čemu krucijalnu ulogu imaju psihomotorne, mentalne i perceptivne sposobnosti. Njihova manifestacija reflektuje se kroz uspješnost u ovladavanju obuke, saobraćajnim situacijama, percepciji, brzini reagovanja.

Pored navedenog, bezbjednu vožnju ne čini samo jedan faktor – jedan vozač i njegove sposobnosti, već niz kombinovanih faktora, adekvatna signalizacija i obilježavanje

saobraćajnica i rizičnih dionica, zakonska regulativa i pridržavanje iste, kvalitet puteva, stanje i opažanje drugih vozača, tehnička ispravnost vozila, (ne)prilagođena brzina i drugo.

3. Bezbjedna vožnja u sezoni godišnjih odmora

U ljetnjoj sezoni godišnjih odmora, saobraćaj je mnogo intenzivniji zbog većeg broja vozila, posebno na tranzitnim i međunarodnim putevima. Iako odlična vidljivost i suvi kolovozi predstavljaju povoljne uslove za vožnju, jul i avgust su mjeseci sa najvećim brojem saobraćajnih nezgoda na putevima Republike Srpske, u prosjeku 100 dnevno. Najveći i „dežurni krivci“ neslavne letnje statistike su neprilagođena brzina, neadekvatno i nebezbedno odstojanje između vozila, neustupanje prvenstva prolaza i nepoštovanje saobraćajnih propisa, odnosno signalizacije[4].

Za bezbjednu vožnju ljeti, kao i tokom cijele godine, neophodan je oprez. Prije polaska na put u vrelim ljetnjim danima, vozačima se savjetuje da uz ispravnost vozila, provjere i nivo rashladne tečnosti u prelivnom sudu koji se nalazi na uočljivom mjestu ispod haube kako automobil ne bi „prokuvao“. U slučaju da je automobil parkiran na suncu, savjetuje se korišćenje unutrašnjih štitnika u cilju sprečavanja pregrevanja enterijera, posebno komandne table i volana.

Ispravnost vozila i podrazumjevano poštovanje saobraćajnih propisa, nisu dovoljni za bezbjednu vožnju ljeti ako su na automobilu zimski pneumatici. Rezultati testiranja pokazali su da, osim što se brže troše, zimske gume na vrućoj podlozi onemogućavaju pravovremeno kočenje, ugrožavajući na taj način stabilnost i bezbjednost.

Za duže putovanje, preporučuju se pauze na svaka dva sata jer vremenske prilike, velike vrućine ili iznenadni ljetnji pljuskovi, mogu da poremete koncentraciju vozača. Ukoliko dođe do dužeg zadržavanja na graničnim prelazima ili naplatnim rampama, treba konzumirati više vode. Klimu u automobilu treba koristiti pažljivo jer rashladni uređaji, ako neprekidno i duže duvaju u noge ili dijelove tijela, mogu da dovedu do zdravstvenih tegoba uprkos tropskim temperaturama napolju.

Bezbjedna vožnja iziskuje i adekvatnu obuću vozača, što isključuje papuče, sandale, japanke ili bose noge. U Grčkoj je čak predviđena kazna od 50 EUR za vožnju u papučama – ne bez razloga! Istraživanje sprovedeno u Engleskoj pokazalo je da je vožnja u japankama uzrok više od 1,4 miliona saobraćajnih nezgoda godišnje. Saobraćajni stručnjaci upozoravaju da je vožnja u papučama opasnija od vožnje u cipelama sa visokom potpeticom jer papuča može lako da sklizne ispod papučice, zahtjeva više vremena za pomjeranje noge sa gasa na kočnicu i stvara manji pritisak na nožne komande što može da dovede u opasnost vozača i druge učesnike u saobraćaju[5].

4. Bezbjedna vožnja u otežanim uslovima vidljivosti

Bezbjednost je u saobraćaju najvažnija, a osim pažnje svakog učesnika ponaosob, važni su i uslovi po kojima se saobraćaj odvija. Ukoliko se radi o otežanim uslovima vidljivosti dodatni oprez je neophodan, kao i maksimalno prilagođavanje stanju na putevima u datom trenutku[6].

Za bezbjednu vožnju neophodan je ispravan automobil, a kada se vreme pokvari i stanje na putevima pogorša, onda uz povećanu opreznost ulična rasvjeta vrhunskog kvaliteta može umnogome da pomogne vozačima i olakša im kretanje po putu. U uslovima otežane vidljivosti, javna rasvjeta je važan saveznik i oslonac vozačima ali tu su i drugi važni faktori koji utiču na bezbjednu vožnju.

Čest problem koji utiče na smanjenu vidljivost na putu i otežano kretanje vozila jeste kiša. Na kolovozu se često mogu naći prašina, pijesak, ulje iz motora, ostaci guma i druge nečistoće koje, kada padne kiša, u kombinaciji sa vodom čine kolovoz veoma klizavim i opasnim. Prijanjanje pneumatika na površinu kolovoza postaje nepouzdan, pa su dodatni oprez i prilagođavanje brzine kretanja posebno važni[6].

Zato je osnovni zadatak vozačima da prilikom vožnje po kišnim uslovima održavaju veće rastojanje od drugih vozila, kao i da izbjegavaju naglo skretanje i kočenje. Blato koje se nakupi na asfaltu ili mokro lišće dodatno mogu da povećaju klizavost na putu, pa bi, ukoliko postoje uslovi za to, najbolje bilo izbjegavati takve dionice puta. Ukoliko kao vozač ipak naidete na njih, važno je da blagovremeno usporite i bezbjedno se prevezete preko kritičnog dijela.

Specifičan problem prilikom kišnih dana predstavljaju i velike bare na putu. Ukoliko naidete na baru, treba da se zaustavite ispred nje kako biste provjerili šta ona prekriva, posebno ukoliko vozite dionicom koja vam nije pozanta i kojom niste u skorije vreme prolazili. Uvijek postoji mogućnost da je voda iz bare popunila rupu koja ozbiljno može oštetiti automobil i uticati na bezbjednost u saobraćaju.

Prilikom vožnje po kiši, važno je i da brisači budu na svom maksimumu. To podrazumjeva da i prednji i zadnji brisači imaju dobro očuvane metlice, koje adekvatno prijanjaju na staklo i uspijevaju da se izbore sa svim naletima vode. Osim toga, ispravni farovi su veoma bitni kako bi vam omogućili bolju preglednost puta i olakšali snalaženje na kolovozu.

Prilikom vožnje po magli ključnu ulogu igraju kratka svjetla ili svjetla za maglu. Ono što nikako ne biste smjeli da radite prilikom vožnje po magli jeste da zaustavljate vozilo na putu, kao ni da se odlučite za preticanje[7].

Ukoliko vozite na otvorenom putu u olujnim uslovima, udari vjetra i otpor vozila će biti neuporedivo jači nego u optimalnim uslovima vožnje. Osnovni zadatak za vožnju kada duva bočni vjetar, jeste da obavezno obima rukama, čvrsto držite upravljač kako biste zadržali vozilo u željenom pravcu. Treba vodite računa i o bočnom razmaku između vozila, ali posebno na motocikliste koji lako mogu izgubiti ravnotežu i ugroziti vas.

Važno je da imate dobar pregled stanja na putu i da koliko je to moguće predvidite mjesta na kojima se mogu javiti jaki naleti bočnog vjetra. Zato je važno da na tim dionicama smanjite brzinu kako biste postigli bolju stabilnost vozila[7].

U zimskim uslovima vožnje najvažnije je da se, prije izlaska na put, prekontroliše ispravnost vozila. Zimske vremenske prilike, osim opreza za upravljačem, zahtjevaju i prilagođavanje brzine kretanja uslovima na putu, kao i posjedovanje odgovarajuće opreme za zimsku vožnju, kao što su odgovarajući pneumatici odnosno lanci kao rezerva.

U uslovima smanjene vidljivosti, obavezno je da funkcioniše sistem za pranje vjetrobranskog stakla, kako biste mogli da smaknete snijeg koji napada. Izuzetno je važna i ispravnost brisača, kao i grejača zadnjeg vjetrobranskog stakla s obzirom na to da se prilikom ekstremno niskih temperatura snijeg pretvara u led na staklu[8].

Prilikom uslova otežane vidljivosti od vozača se zahtjeva puna odgovornost i zato je potrebno da sve komponente na vozilu budu u odgovarajućem stanju kako bi sam automobil mogao da odgovori na sve izazove na putu. Pažljiva vožnja i pridržavanje osnovnih pravila vožnje u uslovima loše vidljivosti učiniće putovanje automobilom bezbjednim, a vozača i putnike u vozilu bezbjedno dovesti do željene lokacije.

5. Određivanje bezbjedne brzine na putevima u cilju adekvatnog informisanja vozača

Jedan od prvih koraka u nastojanjima da se ublaži uticaj prevelike ili neprilagođene brzine¹⁹⁹ na nastanak saobraćajnih nezgoda je definisanje samog pojma bezbjedne brzine. Već sama činjenica da se u projektovanju i upravljanju saobraćajem koristi niz pojmova o brzini kao što su: ograničena, preporučena, maksimalna, 95%, 85%, srednja, prosječna, računaska, projektna, bezbjedna, prilagođena, granična itd. ukazuje na kompleksnost postavljenog zadatka. S druge strane za pravilno utvrđivanje veličine prilagođene brzine potrebno je sagledati uticaj niza faktora sistema vozač-vozilo-put (V-V-P), odnosno sva relevantna stanja sistema na koje vozač mora da reaguje smanjenjem brzine[9].

U osnovi problema adekvatnog definisanja bezbjedne brzine leže konceptijske nesuglasice stručnjaka različitih profila (saobraćajne, građevinske, psihološke, mašinske struke) ali i prisutna mimoilaženja u okviru jedne struke. Po pravilu, svaka struka predimenzioniše jedan od elemenata sistema vozač-vozilo-put, dok ostale prihvata kao konstantne, prosječne i sl. S druge strane ima nastojanja da se definisana bezbjedna brzina za pojedinačne slučajeve, konkretnog vozača, vozilo i ostale poznate parametre, generalise za cjelu populaciju vozača. Ovako definisane bezbjedne brzine nisu prihvatljive za većinu vozača i ne odgovaraju stvarnim potrebama saobraćaja.

Brojne i složene situacije u saobraćaju, mnoštvo poznatih i nepoznatih uticaja okoline, iznenadne promjene i sl. zahtjevaju od vozača izuzetno znanje i vještinu ili krajnju obazrivost i defanzivnu vožnju. U takvim okolnostima bezbjedno učestvovanje u saobraćaju je gotovo nemoguće bez odgovarajuće pomoći i dobre informisanosti svih učesnika u saobraćaju.

Nasuprot ovom zahtjevu, stanje saobraćajne informatike je dosta loše. Na znatnom djelu putne mreže ona je zapuštena, zastarjela i uništena. Ovaj epilog se i mogao očekivati, imajući u vidu da se dobar dio i to najznačajnije signalizacije (ograničenja brzine, zabrane sl.) postavljao bez jasno utvrđenih i preciznih kriterijuma.

Vozači su gubili povjerenje u ovakvu signalizaciju, sve su je manje poštovali, pa je njen značaj bio sve manji. Sa tim su se mirili i nadležni organi za kontrolu i regulisanje saobraćaja, jer ni oštrija kaznena politika nije obezbjedila veće poštovanje saobraćajne signalizacije.

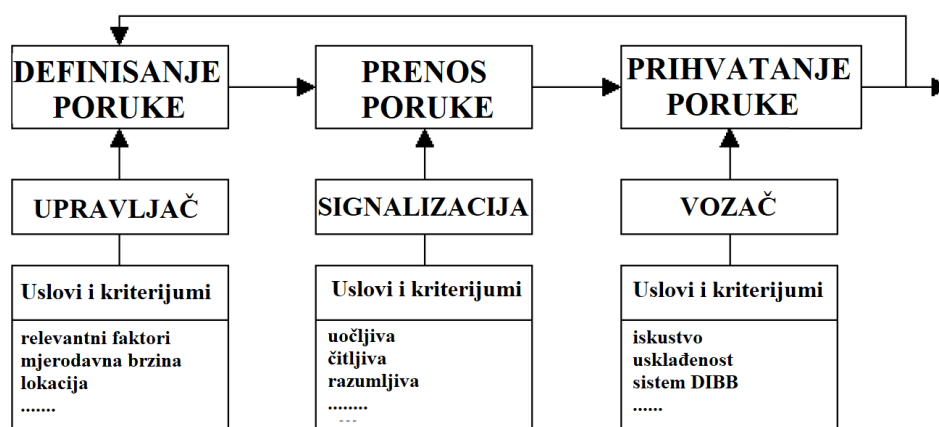
Imajući sve ovo u vidu neophodno je povratiti povjerenje vozača u signalizaciju, što se može postići samo novim i kvalitetnijim informisanjem. Potrebni su jasni, sveobuhvatni i precizni

¹⁹⁹ Zvanično usvojena terminologija o brzini kao uzroku saobraćajne nezgode

kriterijumi, koji bi omogućili homogenizaciju i potrebnu standardizaciju signalizacije na našim putevima. U ovom smislu ovaj rad predstavlja jedan od priloga u stvaranju osnova i naučnih postavki za izgradnju savremenog sistema saobraćajne informatike na putevima[10].

Na slici 1. prikazan je informativni lanac prenosa poruka u sistemu V-V-P. U ovom lancu od upravljača, odnosno davaoca informacije, do vozača postoji više faza - karika, a najznačajnije su definisanje poruke, njeno signaliziranje i prihvatanje od strane vozača.

Svaka faza mora biti korektno definisana kako bi na kraju vozač prihvatio poruku i postupio po datim naredbama i preporukama. Navedeni proces dobija poseban značaj kada se ima u vidu činjenica da saobraćajnim sistemom, u manjoj ili većoj mjeri, upravlja više organa (opština, MUP-a, inspekcija), zajednica, organizacija, kao i novoformiran upravljač javnog puta.



Slika 1. Informativni lanac prenosa poruke u sistemu V-V-P[9]

Tu su i radne i komunalne organizacije za održavanje puteva, koje se ujedno staraju i o signalizaciji. Ako se uzmu u obzir i brojne projektne organizacije koje, najčešće u skladu sa svojim iskustvom i stručnim potencijalom projektuju saobraćajnu signalizaciju, shvata se koliki broj subjekata bez jedinstvenih kriterijuma, učestvuje u formiranju informacionog sistema na putevima[11].

S druge strane, jedan je vozač koji treba u konačnom da prihvati poruku i postupi po njoj. A on, suočen sa brojnim nelogičnostima i nedostacima signalizacije, u neizgrađenom sistemu informisanja, počinje da sumnja u informativne poruke, provjerava njihovu tačnost i sve više gubi povjerenje. Propisima i standardima u dobroj mjeri definisan je sam oblik, boja i veličina znakova, što je doprinijelo da uočljivost, čitljivost i razumljivost nisu osnovni problemi nepoštovanja signalizacije, ali zato znatno se veća pažnja može posvetiti definisanju informativnih poruka i njihovom prihvatanju od strane vozača.

U postojećem sistemu signalisanja postoje izvjesni kriterijumi za informisanje vozača o bezbjednim brzinama. U osnovi se grešilo što su se o brojnim i složenim situacijama i uticajnim faktorima vozači informisali sa jednim, eventualno dva znaka. Vozaču je neophodno dati više repera o bezbjednim brzinama za bitna stanja sistema V-V-P kako bi on, shodno svojim sposobnostima i karakteristikama vozila, mogao pravilno da prilagodi brzinu. U tom kontekstu realna je tvrdnja da: “Adekvatno definisanje i signalisanje mjerodavne bezbjedne brzine za

relevantna stanja sistema V-V-P je uslov da vozači prihvate informativne poruke i bezbjedno voze”.

Prilikom definisanja brzine koja će biti prihvatljiva za najveći broj vozača i koja omogućava bezbjedno kretanje, u svim uslovima saobraćaja, potrebno je uzeti u obzir brojne uticajne parametre kao što su[11]:

- psihofizičko stanje vozača (iskustvo, starost, rizik prihvatanja brzine, agresivnost, emocionalna nestabilnost, zamor itd.),
- karakteristike i stanje vozila (vrsta i kategorija, stanje pneumatika, kočnica i drugih uređaja, opterećenost, itd.)
- osobine i karakteristike puta (krivine, raskrsnice, priključci, putni objekti, širina kolovoza, ravnost i rapavost kolovoza, preglednost itd.),
- struktura i karakteristike toka (protok, gustina, interval, sleđenje, neravnomjernost, prisustvo pješaka, mešoviti saobraćaji itd.),
- karakteristike okruženja (vremenske i svjetlosne prilike, vidljivost, izgrađenost okoline, topografija itd.).

Već sama brojnost parametara koji utiču na brzinu ukazuje na ukupnu složenost postavljenog zadatka, pa je neophodno da se prethodno preciziraju polazne osnove, odnosno svrha definisanja bezbjedne brzine. Određivanje teorijske osnove bezbedne brzine omogućice pravilnu selekciju svih uticajnih faktora.

6. Svjetski zdravstveni problem u slučaju novog virusa “Covid-19”

Kada je i gdje u svijetu zabilježen prvi slučaj novog virusa “Covid-19” još uvijek je nepoznato, a veliko je pitanje da li će se to bilo kada i saznati. U početku se mislilo da je taj virus nastao početkom januara 2020. godine, poslije nestvarnih prizora iz Vuhana (Kina), ljudi koji se naizgled normalno kreću, padaju po ulicama, gdje je zabilježen i prvi smrtni slučaj od posljedica ovog virusa “Covid-19” 17.01.2020. godine. Međutim, pojedini zvanični podaci tokom 2020. godine ukazuju da je prvi slučaj novog virusa „Covid-19“, sada poznatog pod imenom “Covid 19” (“*Coronavirus disease 2019*” ili “*Bolest virusa Korona 2019*”) zabilježen krajem decembra 2019. godine u Francuskoj. Neki najnoviji podaci govore da je ovaj virus možda bio prisutan u vodi u Italiji tokom prve polovine 2019. godine. Dali će se poreklo i vreme kada je ovaj virus nastao, a koji je dospio u žižu svjetske javnosti je u punom zamahu širom svijeta, bilo kada saznati teško je reći. Vjerovatno nikada[12].

Pandemija virusa “Covid 19” proglašena je od strane Svjetske zdravstvene organizacije (dalje: SZO) dana 11.03.2020. godine! Kako se pandemija razvija na nivou svake države, odnosno teritorije moguće je pratiti na osnovu zvaničnih podataka SZO. Razmjere pandemije pokazuju neprestano povećanje broja zaraženih odnosno potvrđenih smrtnih slučajeva širom svijeta. To pokazuju i sledeći podaci.

Na dan 01.01.2022.godine u svijetu je do sada zaraženo 289.784.365 ljudi, a preminulo je 5.458.706 ljudi. Oporavilo se 252.510.257 ljudi, pokazuju podaci Džons Hopkins univerziteta. U Sjedinjenim Američkim Državama se dosad zarazilo najviše ljudi - više od 39 miliona, pokazuju podaci Džons Hopkins univerziteta. Na drugom mjestu po broju zaraženih je Indija sa 32,7 miliona slučajeva, te Brazil sa 20,7 miliona, dok je u Velikoj Britaniji taj broj premašio 6,75 miliona.

U Republici Srpskoj prvi smrtni slučaj kao posledica pandemije virusa “Covid-19” registrovan je 05.03.2020.godine. Dana 01.01.2022.godine u Bosni i Hercegovini je potvrđeno 291 hiljada slučajeva zaraze ovim virusom “Covid-19” i 13.442 potvrđena smrtna slučaja, a prema zvaničnim podacima od 01.08.2020.godine potvrđeno je 25.552 slučajeva zaraze ovim virusom i 573 potvrđena smrtna slučaja[13].

7. Pojedini efekti saobraćajnih nezgoda u vreme vanrednog stanja “Covid-19”

Ekonomisti širom svijeta saglasni su da će pandemija virusa COVID-19, poznata kao koronavirus prouzrokovati snažnu ekonomsku krizu tokom 2020. godine, čiji efekti će biti prisutni u sledećim godinama. Na to ukazuje i nedavno objavljene prognoze Međunarodnog monetarnog fonda koje nećemo posebno pominjati. Na to ukazuje i direktor SZO koji napominje da će se posledice pandemije biti vidljive na svetsku ekonomiju i u narednim decenijama. To se generalno odnosi i na Republiku Srpsku.

Na globalnom nivou tokom 2020. godine realno je očekivati da će biti smanjenje broja saobraćajnih nezgoda odnosno kaznenih djela iz ove oblasti zbog brojnih ograničenja ili potpunih zabrana putovanja izvan pojedinih država. Ta ograničenja i zabrane turističkih putovanja su još uvijek prisutni širom svijeta. Posljedica toga je da je turistička privreda i sve ono što prati tu privredu „na kolenima“ širom svijeta, a broj organizovanih ili individualnih turističkih putovanja je drastično redukovano[1].

Efekte saobraćajnih nezgoda u Republici Srpskoj u vreme vanrednog stanja možemo posmatrati sa pozitivnog i negativnog aspekta. Ukazaćemo samo na neke od tih grupa aspekata.

Kada su u pitanju pozitivni efekti vanrednog stanja na bezbednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj uočili smo sledeće:

- Prije svega, došlo je do značajnog smanjenja broja saobraćajnih nezgoda, poginulih i povređenih lica na putevima Republike Srpske (na to ukazuju podaci iz navedenih tabela).
- U direktnoj vezi sa podacima o smanjenju broja saobraćajnih nezgoda u vreme vanrednog stanja su i podaci o smanjenom iznosu troškova na saniranju posledica saobraćajnih nezgoda (materijalni i nematerijalni troškovi, kao i svi ostali zavisni troškovi).
- Zbog smanjenog broja vozila koja su u vreme vanrednog stanja svakodnevno učestvovala u saobraćaju došlo je i do smanjenja zagađenja životne sredine zbog smanjenja emisije štetnih gasova iz različitih tipova i vrsta vozila koja su u tom periodu učestvovala u saobraćaju.

Kada su u pitanju negativni efekti vanrednog stanja na bezbednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj ogledaju se u sledećem[13]:

- Veliki broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posledicama a još veći broj sa povređenim licima odnosno materijalnom štetom dogodio se u vreme vanrednog stanja tokom tzv. policijskog časa kada je najvećem broju građana bilo zabranjeno kretanje. To je bila posledica neodgovornog odnosa velikog broja pojedinaca – učesnika u saobraćaju, prema zvaničnim propisima koje je država donela u cilju sprečavanja pandemije.

- Zbog toga je krajnja štetna posledica vanrednog stanja na bezbednost saobraćaja na putevima u Republici Srpskoj bila veća i skuplja nego što je to bilo potrebno.
- Napred navedeni pozitivni efekti vanrednog stanja koji se ogledaju u značajnom smanjenjem broja saobraćajnih nezgoda, poginulih i povređenih lica na putevima Republike Srpske su u kratkom periodu posle ukidanja vanrednog stanja prevaziđeni.

8. Kako pandemija izazvana virusom “Covid-19” utiče na drumski transport u Republici Srpskoj

Ako ove vjesti posmatramo sa aspekta spoljnotrgovinskog bilansa zemlje (koja pretežno troši uvozne naftne derivate), energetske efikasnosti drumskog transporta ili zaštite životne sredine od aerozagađenja, mogle bi se smatrati „*radosnim*“ vjestima, ali one imaju i onu drugu - tamniju stranu medalje. Na osnovu njih bismo čak mogli zaključiti da se obim drumskog saobraćaja smanjio. Međutim, ipak nam se čini da su saobraćajna zagušenja na ulicama gradova jednako ozbiljna, ako ne i ozbiljnija nego ranije, jer je na njima sve veći broj putničkih automobila[14]!

Zašto je to tako? U kritičnim vremenima „*socijalnog distanciranja*“ suočavamo sa porastom individualne mobilnosti tj. većim korišćenjem motorizovanih prevoznih sredstava: putničkih automobila, motocikala, mopeda i skutera (kao i nemotorizovanih vidova kretanja: trotineta, bicikala i pješačenja), za koje ne postoji dovoljan kapacitet na ulicama gradova i većih naselja, zbog čega nam se čini da se obim saobraćaja i nije smanjio.

Međutim, kako se privredna aktivnost smanjivala i većina djelatnosti je prešla na rad od kuće, smanjila su se i pređena rastojanja posebno službenih putničkih vozila (ali i privatnih koja se koriste u poslovne svrhe), koja su se u vreme vanrednog stanja koristila gotovo isključivo na teritoriji matičnog grada, jer su službena putovanja smanjena na minimum, a putovanja u inostranstvo potpuno zabranjena.

Istovremeno, suočili smo se i sa zabrinjavajućim smanjenjem obima javnog prevoza putnika i to kako u linijskom, tako i u vanlinijskom prevozu. O čemu se ovde zapravo radi: uslijed povećanog rizika od širenja zaraze, koja je za svega nekoliko mjeseci prerasla u epidemiju globalnih razmjera (tj. *pandemiju*), u prvoj polovini marta 2020. godine prvo je obustavljen kompletan međunarodni, zatim međugradski i na kraju gradski i prigradski prevoz putnika, a samo mali broj prevoznika nastavio je da obavlja poseban linijski prevoz zaposlenih do radnih mjesta i tokom perioda zabrane (*vanrednog stanja*).

Gradski i prigradski linijski prevoz u Republici Srpskoj je ponovo uspostavljen nakon okončanja vanrednog stanja, 21. maja 2020. godine[15]. Ukidanjem zabrane obavljanja međugradskog linijskog prevoza putnika 11. maja 2020. godine, usledilo je ublažavanje uslova da prevoznici održavaju najmanje 25% polazaka sa registrovanih redova vožnje, međugradski linijski prevoz još uvijek nije normalizovao, odnosno funkcioniše ispod nivoa rentabilnosti sa malim brojem polazaka i još manjim brojem putnika (uslijed zahtjeva „*socijalnog distanciranja*“, ali i sve manjeg broja poslovnih i privatnih putovanja javnim prevozom iz latentnog straha od širenja zaraze).

Prevoznici koji realizuju ove vrste prevoza su u ranijoj regularnoj eksploataciji autobusa trošili izuzetno velike količine goriva, a još uvijek nisu uspjeli da se oporave od ovog udara, pa njihov

današnji transportni rad (koji se izražava u putnik-kilometrima) iznosi deseti dio ranijeg obima, što najbolje govori koliko će se sporo vraćati obim prevoza do nivoa koji prethodi pandemiji.

Kada je u pitanju međunarodni linijski prevoz putnika iako nije eksplicitno zabranjen, gotovo se uopšte ne odvija imajući u vidu zabrane ulaska naših putnika u zemlje Evropske unije. Istovjetna je situacija i u međunarodnom vanlinijskom prevozu putnika u sklopu turističkih aranžmana koji je skoro u potpunosti obustavljen.

Što se tiče djelatnosti prevoza tereta, ona se neprekidno obavljala tokom kompletnog vanrednog stanja. Na početku pandemije nastao je i u ovoj oblasti potpuni kaos izazvan zatvaranjem granica i uvođenjem nedovoljno jasnih pravila, koja su se mijenjala iz sata u sat, kao i na prevoznike i vozače na koje se odnose, ali i uslijed različitog postupanja nadležnih organa od zemlje do zemlje (ali i od graničnog prelaza do graničnog prelaza iste zemlje), što se rešilo nakon prve dvije nedelje u najvećoj mjeri, brzom razmjenom informacija u cilju hitnog rješavanja problema, iznalaženja rešenja i uklanjanja prepreka.

Tokom vanrednog stanja sva teretna vozila u tranzitu na teritoriji Republike Srpske, odnosno Bosne i Hercegovine bila su obavezna da se kreću u konvoju pod pratnjom policije najznačajnijim putnim pravcima, bez mogućnosti zaustavljanja na našoj teritoriji. Ove mjere nisu važile za bilateralne prevoze, odnosno one kojima je izvor ili cilj bio u Republici Srpskoj.

Kako je koja privredna i industrijska djelatnost poslovala, tako je funkcionisala i njihova logistika, odnosno transport sirovina, poluproizvoda ili distribucija gotovih proizvoda. Najveći rast u obimu transporta dogodio se u transportu farmaceutskih proizvoda, medicinskih uređaja i opreme, higijenskih sredstava i drugih povezanih djelatnosti. Takođe, snabdjevanje prehrambenim proizvodima, odnosno njihova distribucija u okviru maloprodajnih lanaca nije opala. Sa druge strane, distribucija robe široke potrošnje, onlajn dostava i kurirske službe su zabilježile porast u obimu transporta[14].

Relaksacijom mjera došlo je do djelimične normalizacije u gotovo kompletnoj djelatnosti prevoza tereta. Međutim, funkcionisanje većine voznih parkova koji predstavljaju podršku osnovnoj proizvodnoj djelatnosti, a koja još uvijek nije normalizovana nakon ukidanja vanrednog stanja, dotučeno je tekućim rastom broja zaraženih od pandemije “Covid-19”, za koji ne postoje procjene dokle će trajati.

Zbog svega toga, nadležni organi Republike Srpske, odnosno Bosne i Hercegovine moraju da pronađu način da omoguće opstanak transportne privrede posebno u domenu prevoza putnika, koja predstavlja javnu uslugu i bez koje se ne može zamisliti održivi transportni sistem jedne ozbiljne zemlje na putu ka Evropskoj uniji.

9. Zaključak

Zbog posljedica pandemije na svjetskom nivou, koja još uvijek traje i pitanje do kada će trajati, u Republici Srpskoj je tokom 2020.godine u periodu od 15.03.do 21.05.2020.godine bilo uvedeno vanredno stanje i ograničeno kretanje najvećeg broja građana. Zbog toga došlo je i do redukcije kretanja svih kategorija učesnika u saobraćaju. Pa ipak, i u tom periodu događale su se saobraćajne nezgode sa najrazličitijim posljedicama, mada je to objektivno bilo u manjem

broju. Samim tim manje su bile i krajnje posledice – poginuli odnosno povređeni pojedini učesnici u saobraćaju i manja materijalna šteta na vozilima.

Efekti vanrednog stanja na bezbjednost saobraćaja su generalno posmatrano bili pozitivni u Republici Srpskoj. Međutim, ni negativni efekti na ekonomiju Republike Srpske ne mogu se zanemariti, kao uostalom ni na svjetsku ekonomiju.

Vanredno stanje je ukinuto 21. maja 2020.godine u Republici Srpskoj, ali su zdravstvene mjere od tada neprekidno na snazi. Tokom jula 2020.godine zdravstvene mjere su i značajno pooštrene uvođenjem vanrednih situacija u većem broju gradova zbog naglog povećanja broja zaraženih virusom “Covid-19”.

Poslije ukidanja vanrednog stanja, ponovo je došlo do povećanja broja saobraćajnih nezgoda na putevima u Republici Srpskoj, posebno onih sa najtežim - poginulim licima. Život se samo naizgled vratio u normalu, ali suštinski još uvijek nije!

Otvaraju se brojna pitanja, počev od toga da li ćemo i kada ćemo svi mi u Republici Srpskoj, ali i u svijetu početi da živimo kao prije pojave virusa “Covid-19”, odnosno da li ćemo morati da svakodnevno živimo sa ovim virusom, pa da tako učestvujemo i u saobraćaju. S tim u vezi je i pitanje šta nas čeka u narednom periodu - da li nas u periodu pred nama čeka i posttraumatski korona poremećaj?

10. Literatura

- [1] Obradović, D. (2020), Bezbednost drumskog saobraćaja u Srbiji u vreme vanrednog stanja zbog pandemije, Zbornik radova, IX Međunarodna konferencija bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, Republika Srpska, Ministarstvo saobraćaja i veza, Agencija za bezbjednost saobraćaja, Banja Luka.
- [2] KORONA virus COVID -19 – JZU “Institut za javno zdrastvo Republike Srpske, <https://www.phi.rs.ba>, (pristupljeno 10.12.2021.),
- [3] <https://www.titan.rs> Pravila za bezbednu voznju.pdf, (pristupljeno 10.12.2021.),
- [4] <https://www.uniqa.rs> UNIQA Bezbedna –voznja-leti, (pristupljeno 11.12.2021.),
- [5] <https://www.danas.rs> Život Zdravlje, (pristupljeno 12.12.2021.),
- [6] <https://www.registracija-vozila.rs> saveti-za-vozace Bezbedna vožnja u teškim uslovima vidljivosti-savet za vozače, (pristupljeno 12.12.2021.)
- [7] Đurić, T. i Popović, Đ. (2021), Edukacija za saobraćaj, Univerzitet u Istočnom Sarajevu, Saobraćajni fakultet Doboj.
- [8] <https://www.amss.org.rs> strana aktuelnosti vozite-bezbedno, (pristupljeno 13.12.2021.)
- [9] Kostić, S., Popović, V., Šaulić, N. i Jovanović, A. (2013), Određivanje bezbedne brzine na putevima u cilju adekvatnog informisanja vozača, XII Simpozijum “Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju”, Divčibare.
- [10] Kostić, S. (1994), “Istraživanje mogućnosti i efekata signalisanja bezbedne brzine na putevima van naseljenih mesta”, doktorska disertacija, Beograd.
- [11] Kostić, S. (1994), “Brzina kao faktor bezbednosti drumskog saobraćaja”, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad.
- [12] <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>, (pristupljeno, 11.12.2021.),

- [13] <https://www.slobodnaevropa.org> Prvi slučaj virusa korona u Bosni I Hercegovini, zaražen otac i dijete, (pristupljeno, 13.12.2021.)
- [14] Momčilović, V. (2020), Kako pandemija izazvana korona virusom (Covid-19) utiče na drumski transport u Republici Srbiji, časopis „Industrija“ Beograd, <https://www.industrija.rs>, (pristupljeno 11.12.2021.)
- [15] Narodna skupština Republike Srpske - Odluka o ukidanju vanrednog stanja za teritoriju Republike Srpske - 2020-07-07.pdf, <https://www.narodnaskupstinars.net> odluka-o-ukidanju....., (pristupljeno, 13.12.2021.)

