

БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА НА ПУТЕВИМА У СРБИЈИ



УВОД

На подручју где је развијена пољопривреда повећано је присуство трактора у саобраћају, јер се агротехничке операције често изводе на парцелама које су удаљене од економског дворишта и захтевају излазак трактора на јавне путеве. У Републици Србији територија Војводине представља подручје са развијеном пољопривредном производњом. Трактор у саобраћају на јавним путевима, због својих техничко експлоатационих карактеристика (мале максималне брзине), могућности да вуче једну или две приколице, као и да носи или вуче прикључна оруђа и машине, представља потенцијалну опасност за настанак саобраћајне незгоде.

Према анализама које је спровела Агенција за безбедност саобраћаја у **43 општине на територији Републике Србије је повећана угроженост лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора**. Полицијске управе на чијим територијама је повећана угроженост лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора

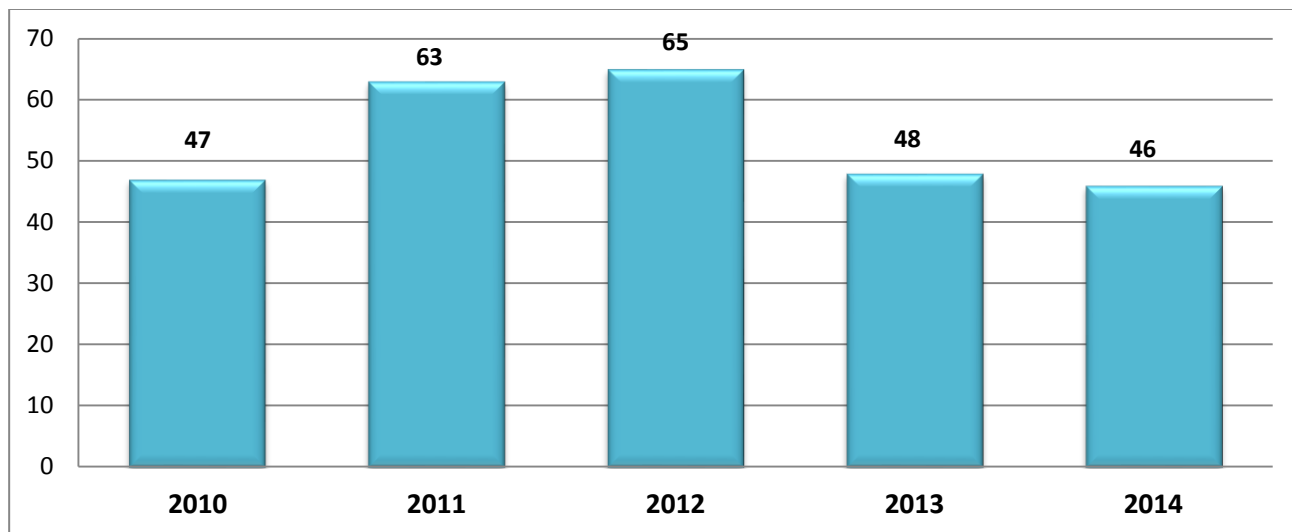
су: Ваљево, Јагодина, Крагујевац, Ниш, Нови Пазар и Пријепоље.

АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СА УЧЕШЋЕМ ТРАКТОРА

Према подацима којима располаже Агенција за безбедност саобраћаја, у периоду од 2010. до 2014. године на територији Републике Србије догодило се укупно 3.508 саобраћајних незгода са учешћем трактора, од чега је 269 саобраћајних незгода са погинулим лицима, што чини 9,1% од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима и 1.661 саобраћајна незгода са повређеним лицима, што чини 2,5% од укупног броја саобраћајних незгода са повређеним лицима у посматраном периоду. Након 2012. године успостављен је пад броја саобраћајних незгода са погинулим лицима са учешћем трактора (График 1). У 2013. години број саобраћајних незгода са погинулим лицима са учешћем трактора се смањио за 26,1% у односу на 2012. годину.



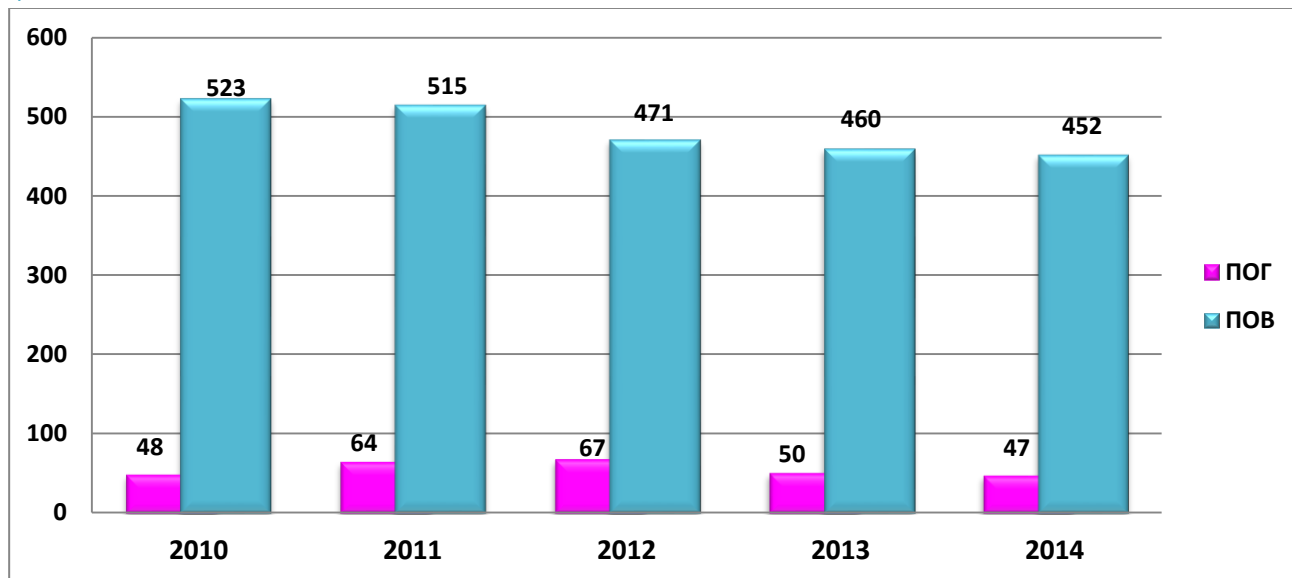
График 1. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима са учешћем трактора по годинама, за период од 2010. до 2014. године



У саобраћајним незгодама са учешћем трактора погинуло је 276 лица¹, док је теже и лакше повређено 2.421 лице. У анализираном периоду

присутан је благи тренд пада броја повређених лица, док број погинулих лица има пад након 2012. године (График 2).

График 2. Број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора по годинама, за период од 2010. до 2014. године

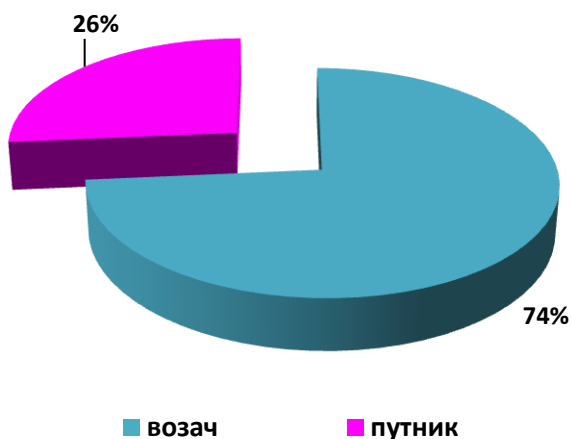


¹ Настрадала лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора су сва лица (возачи, путници и пешаци) која су настрадала у саобраћајним незгодама у којима је учествовао трактор, било да се налазе на трактору или у неком другом моторном возилу или су у својству пешака.

АНАЛИЗА СТРАДАЊА ВОЗАЧА И ПУТНИКА НА ТРАКТОРУ

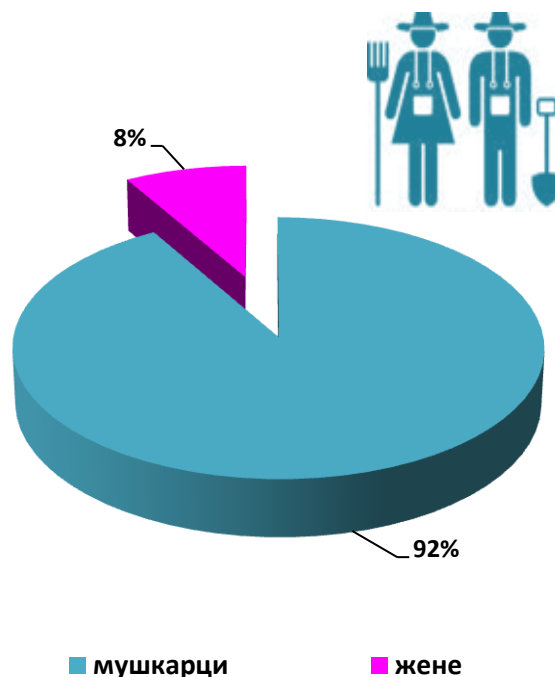
Од укупно 216 погинулих возача и путника на трактору у саобраћајним незгодама, за период од 2010. до 2012. године, 74% лица је погинуло у својству возача, а 26% у својству путника (График 3). Поред великог страдања возача трактора уочен је висок ниво страдања путника на трактору. Из тог разлога веома је важно правилно превозење путника на трактору. Законом о безбедности саобраћаја на путевима је планирано да се на прикључном возилу које вуче трактор може превозити највише пет лица. Лица која се превозе у товарном простору не смеју стајати, седети на страницама каросерије, на нестабилном терету или терету који прелази висину товарног сандука. Најчешће се у пракси ове законске одредбе не поштују па се неретко путници превозе на трактору на местима која нису предвиђена за путнике, а што за последицу има њихово повређивање или смрт.

График 3. Својство погинулих лица на трактору у периоду од 2010. до 2014. године



Већина погинулих возача и путника на трактору је мушког пола (92%), док је жена 8%.

График 4. Структура погинулих возача и путника на трактору у периоду од 2010. до 2014. године према полу



У посматраном периоду лица женског пола на трактору, најчешће смртно страдају у својству путника 83%, а у својству возача страдају у 17%, (График 5). Док лица мушког пола најчешће смртно страдају у својству возача (79%), а у својству путника у 21%, (График 6).

Имајући у виду да управљање трактором подразумева високу општу телесну и моторичку

спретност, као и високе психомоторне захтеве, лица мушког пола су више заступљена у саобраћају као возачи трактора, него лица женског пола, па је самим тим и већа вероватноћа да буду учесници саобраћајне незгоде у својству возача трактора.

График 5. Својство погинулих лица женског пола на трактору у периоду од 2010. до 2014. године

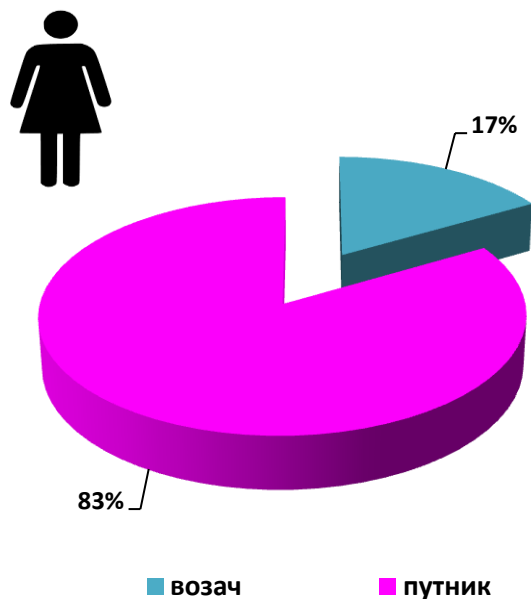
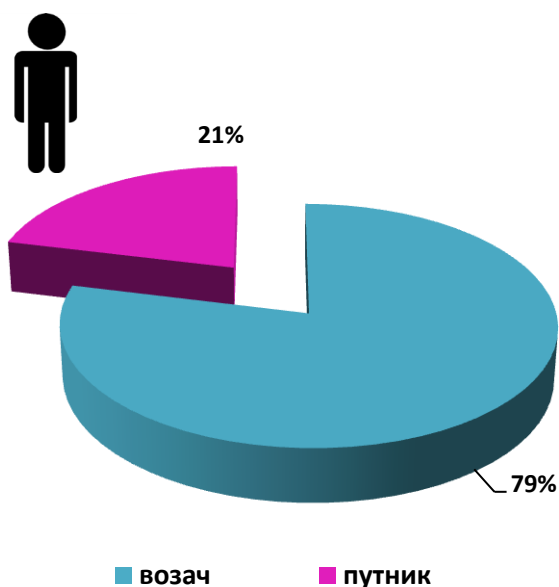


График 6. Својство погинулих лица мушког пола на трактору у периоду од 2010. до 2014. године

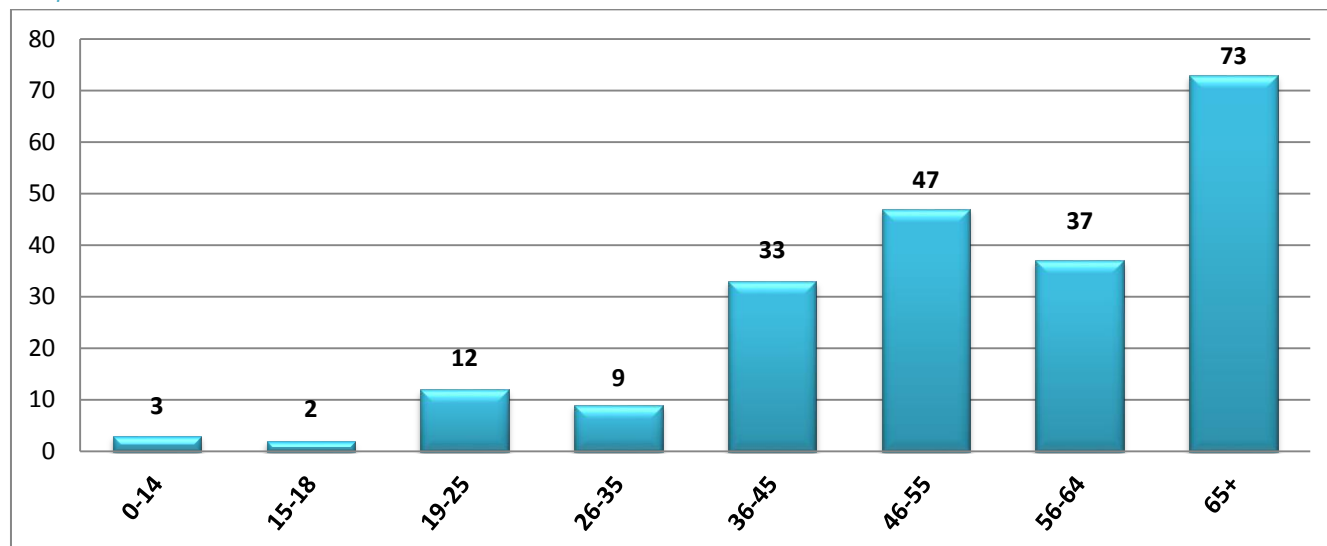


Лица женског пола страдају на трактору највише као путници, а лица мушког пола као возачи.

На основу старосне расподеле може се уочити да 34% погинулих возача и путника на трактору чине лица старија од 65 година. Деца узраста 0-

14 година на тракторима смртно су страдали у 1,4% случаја, у посматраном периоду у Републици Србији (График 7).

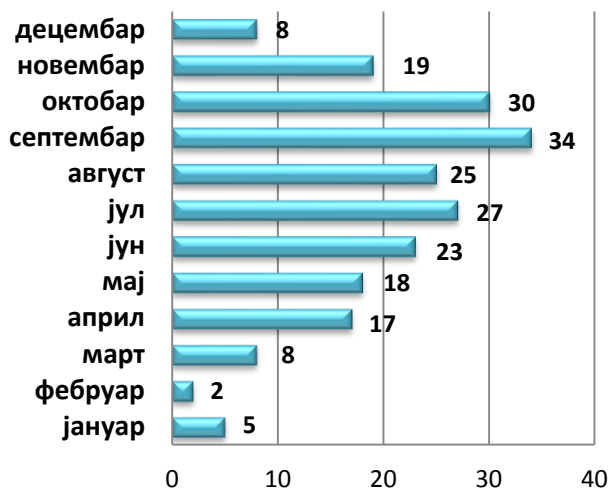
График 7. Расподела погинулих возача и путника на трактору у периоду од 2010. до 2014. године према старости.



Временска расподела броја погинулих возача и путника на трактору, указује на то да је највећи број погинулих возача и путника забележен у периоду од априла до новембра месеца, а што и одговара периоду повећаног учешћа трактора у саобраћају, јер се поклапа са извођењем пољопривредних радова. Број погинулих лица током осталих месеци знатно је мањи (График 8). Посматрајући дане у току недеље нема битних разлика у погледу дана када су лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора посебно угрожена. Највише погинулих возача и путника на трактору било је у периоду дана од 15 до 19 часова. Укрштањем података о времену када су возачи и путници погинули на трактору и годишњег доба, налазимо да је велики број лица погинуо у условима смањене видљивости. У циљу смањења броја погинулих возача и путника на трактору потребно је да трактори,

односно трактори са приколицом, имају адекватно, исправно и у употреби, осветљење у условима смањене видљивости. Законским одредбама је дефинисано да трактор ноћу, у условима смањене видљивости и када има прикључке за извођење радова на најистуренијој тачки тих уређаја мора да има укључено жуто ротационо или трепћуће светло. Такође, имајући у виду време у току дана када највише возача и путника на трактору смртно страда у саобраћајним незгодама, могло би се закључити да је то у време повратка кућама, односно након завршетка радова на њиви, па је један од узрока настанка саобраћајних незгода са учешћем трактора премор возача трактора, као последица интензивног коришћења трактора. Није реткост да трактористи раде и по 12 часова у континуитету током дана, при чему су константно изложени буци и вибрацијама.

График 8. Број погинулих возача и путника на трактору по месецима, за период од 2010. до 2014. године



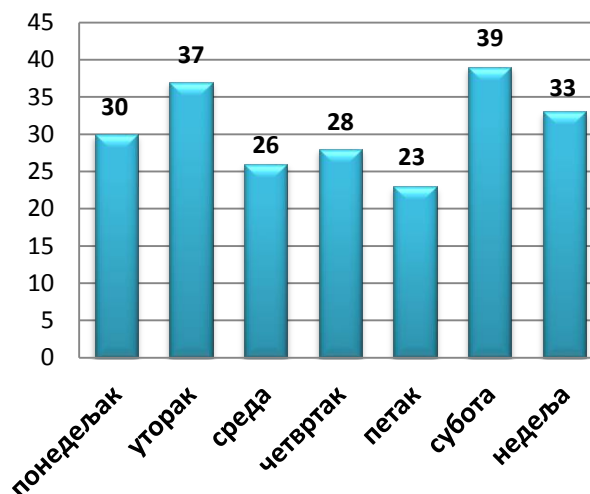
НАЈЧЕШЋЕ ВРСТЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СА УЧЕШЋЕМ ТРАКТОРА СА ПОГИНУЛИМ ЛИЦИМА

Највећи број саобраћајних незгода са учешћем трактора са погинулим лицима је слетање возила са пута – 38,7%, а поред тог вида незгода издвојила су се и превртање возила на путу (16,7%), испадање-падање лица из возила у покрету (11,9%) и судар при вожњи у истом смеру (10,8%). За настанак ових незгода пре свега узрок треба тражити у обучености возача трактора и у техничкој исправности трактора. Возач трактора мора добро да познаје карактеристике и могућности трактора с обзиром на удаљеност од другог возила, стање пута, видљивост, атмосферске прилике, стање трактора, прикључне машине, приколице и терета.

ЗАКЉУЧАК

Имајући у виду да су трактори углавном заступљени на делу територије где је развијена пољопривреда и у периоду године када се обављају пољопривредни радови, као и велику

График 9. Број погинулих возача и путника на трактору по данима, за период од 2010. до 2014. године



заступљеност погинулих лица у саобраћајним незгодама са учешћем трактора у укупном броју погинулих лица у саобраћајним незгодама, потребно је посебну пажњу усмерити ка овој категорији учесника у саобраћају.

Неопходно је промовисати њихово безбедно учешће у саобраћају, а посебно кроз унапређење едукације возача трактора у погледу поштовања саобраћајних прописа и безбеднијег понашања у саобраћају (унапређење техничке исправности трактора, употреба ротационих светала и сл.). Неопходно је, такође, предузимати мере ради спречавања nanoшења блата на коловоз, посебно у зони прикључака некатегорисаних путева на изграђену путну мрежу. На локацијама где је велико учешће трактора у саобраћају потребно је да постоји адекватна саобраћајна сигнализација у циљу обавештавања осталих учесника у саобраћају о повећаном присуству трактора на путу.