

**Република Србија**

**АП Војводина**

**Град Вршац**



* **МЕТОДОЛОГИЈА ИЗРАДЕ „СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА И УЛИЦАМА ГРАДА ВРШЦА, ЗА ПЕРИОД**

**2017-2021. ГОДИНЕ“**

* **АНАЛИЗА ИСКУСТАВА У СТРАТЕШКОМ УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА**
* **АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ВРШЦА**

**АМСС – Центар за моторна возила**

**Садржај:**

[**I МЕТОДОЛОГИЈА ИЗРАДЕ „СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА И УЛИЦАМА ГРАДА ВРШЦА, ЗА ПЕРИОД 2017-2021. ГОДИНЕ“** 5](#_Toc498521548)

[I.1 Основне информације 5](#_Toc498521549)

[I.1.1 Састанци са представницима града Вршца 7](#_Toc498521550)

[I.1.2 Припрема динамичког плана активности 7](#_Toc498521551)

[I.1.3 Припрема тачака: увод и методологија 8](#_Toc498521552)

[I.1.4 Припрема тачака: појам значај и елементи Стратегије и Акционог плана 8](#_Toc498521553)

[I.1.5 Идентификација свих субјеката безбедности саобраћаја на територији града Вршца 8](#_Toc498521554)

[I.1.6 Анализа међународних докумената о управљању безбедношћу саобраћаја 9](#_Toc498521555)

[I.1.7 Анализа националне Стратегије - обавезни елементи документа Стратегије 9](#_Toc498521556)

[I.1.8 Формирање тачака: Дефинисање критеријума, литерарни преглед и упоредна анализа 5 градова у ЕУ 10](#_Toc498521557)

[I.1.9 Анализа досадашњих искустава у градовима Србије сличне величине Вршцу 10](#_Toc498521558)

[I.1.10 Анализа постојећег стања безбедности саобраћаја на територији Вршца 11](#_Toc498521559)

[I.1.11 Идентификација проблема безбедности саобраћаја на територији Вршца 12](#_Toc498521560)

[I.1.12 Дефинисање жељеног стања 13](#_Toc498521561)

[I.1.13 Дефинисање кључних области рада 13](#_Toc498521562)

[I.1.14 Дефинисање носилаца активности, њихових (заједничких) активности, начина и динамике обезбеђивања капацитета 13](#_Toc498521563)

[I.1.15 Израда плана имплементације Стратегије - Акционог плана и усаглашавање са субјектима безбедности саобраћаја 14](#_Toc498521564)

[I.1.16 Завршна израда Стратегије и Акционог плана, припрема за штампу и штампа 14](#_Toc498521565)

[I.2 Садржај Стратегије безбедности саобраћаја града Вршца за период 2017 - 2021. године 15](#_Toc498521566)

[I.2.1 Предговор 15](#_Toc498521567)

[I.2.2 Увод 15](#_Toc498521568)

[I.2.3 Анализа саобраћајних незгода и последица и идентификација проблема и циљних група 16](#_Toc498521569)

[I.2.4 Жељено стање 17](#_Toc498521570)

[I.2.5 Кључне области рада (стубови безбедности саобраћаја) 17](#_Toc498521571)

[I.2.6 Носиоци активности на територији града Вршца 17](#_Toc498521572)

[I.2.7 Закључак 18](#_Toc498521573)

[I.3 Акциони план за спровођење стратегије безбедности саобраћаја на путевима за период од 2017. до 2021. године 18](#_Toc498521574)

[**II АНАЛИЗА МЕЂУНАРОДНИХ ДОКУМЕНТА О СТРАТЕШКОМ УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА** 20](#_Toc498521575)

[II.1 Резолуција Уједињених нација 20](#_Toc498521576)

[II.2 2 Глобални план деценије акције за безбедност саобраћаја 23](#_Toc498521577)

[**III АНАЛИЗА НАЦИОНАЛНЕ СТРАТЕГИЈЕ - ОБАВЕЗНИ ЕЛЕМЕНТИ ДОКУМЕНТА СТРАТЕГИЈЕ** 27](#_Toc498521578)

[III.1 Увод 30](#_Toc498521579)

[III.2 Стање и тенденције у безбедности саобраћаја 30](#_Toc498521580)

[III.3 Жељено стање 34](#_Toc498521581)

[III.4 Начела 35](#_Toc498521582)

[III.5 Кључне области рада 36](#_Toc498521583)

[III.6 Кључни изазови безбедности саобраћаја у Републици Србији до 2020. год 37](#_Toc498521584)

[III.7 Носиоци активности 37](#_Toc498521585)

[III.8 Праћење, извештавање и стално унапређивање 37](#_Toc498521586)

[III.9 Акциони план безбедности саобраћаја на путевима 39](#_Toc498521587)

[**IV АНАЛИЗА СТАРТЕГИЈА 5 ГРАДОВА ЕУ, дефинисање критеријума и литерарни преглед** 40](#_Toc498521588)

[IV.1 Анализа стратегија 5 градова Европске уније 40](#_Toc498521589)

[IV.1.1 Стратегија безбедности саобраћаја - Даблин 41](#_Toc498521590)

[IV.1.2 План безбедности саобраћаја – Единбург 42](#_Toc498521591)

[IV.1.3 План безбедности саобраћаја – Копенхаген 44](#_Toc498521592)

[IV.1.4 Стратегија безбедности саобраћаја – Ливерпул 46](#_Toc498521593)

[IV.1.5 Акциони план безбедности саобраћаја - Лондон 47](#_Toc498521594)

[IV.1.6 План безбедности саобраћаја – Манчестер 49](#_Toc498521595)

[IV.2 Компаративна анализа стратегија и планова у 5 одабраних релевантних градова Европске уније 50](#_Toc498521596)

[IV.2.1 Временски период за који је израђен документ 50](#_Toc498521597)

[IV.2.2 Претходни планови или стратегије 50](#_Toc498521598)

[IV.2.3 Осврт на постојеће стање безбедности саобраћаја 50](#_Toc498521599)

[IV.2.4 Угрожене категорије учесника у саобраћају 51](#_Toc498521600)

[IV.2.5 Циљеви, амбиција, мисија, визија и акциони план 51](#_Toc498521601)

[IV.2.6 Анализа трошкова саобраћаних незгода и планираних уштеда 51](#_Toc498521602)

[IV.2.7 3Е фактори и 5 стубова безбедности саобраћаја 52](#_Toc498521603)

[IV.2.8 Обим докумената и носиоци 52](#_Toc498521604)

[**V** **АНАЛИЗА ДОСАДАШЊИХ ИСКУСТАВА У ГРАДОВИМА СРБИЈЕ СЛИЧНЕ ВЕЛИЧИНЕ ВРШЦУ** 53](#_Toc498521605)

[V.1 „Стратегија безбедности саобраћаја града Београда од 2011. до 2015. године, са акционим плановима општина“ 53](#_Toc498521606)

[V.2 „Стратегија безбедности саобраћаја града Краљева од 2013. до 2020.“ 64](#_Toc498521607)

[V.3 „Стратегија безбедности саобраћаја града Пожаревца за период од 2014. до 2020. године“ 69](#_Toc498521608)

[**VI АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ВРШЦА** 77](#_Toc498521609)

[VI.1 Град Вршац – Основни подаци 77](#_Toc498521610)

[VI.1.1 Подаци о путној инфраструктури на територији града Вршца 80](#_Toc498521611)

[VI.2 Анализа саобраћајних незгода и последица и идентификација проблема и циљних група 81](#_Toc498521612)

[VI.2.1 Град Вршац у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији 90](#_Toc498521613)

[VI.2.2 Временска расподела саобраћајних незгода 92](#_Toc498521614)

[VI.2.3 Безбедност деце на територији града Вршца 98](#_Toc498521615)

[VI.2.4 Безбедност младих на територији града Вршца 101](#_Toc498521616)

[VI.2.5 Безбедност младих возача на територији града Вршца 105](#_Toc498521617)

[VI.2.6 Безбедност пешака на територији града Вршца 107](#_Toc498521618)

[VI.2.7 Безбедност бициклиста на територији града Вршца 110](#_Toc498521619)

[VI.2.8 Безбедност моторизованих двоточкаша на територији града Вршца 111](#_Toc498521620)

[VI.2.9 Безбедност возача и путника у путничким возилима 113](#_Toc498521621)

[VI.2.10 Безбедност комерцијалних возила на територији града Вршца 115](#_Toc498521622)

[VI.2.11 Безбедност тракториста на територији града Вршца 117](#_Toc498521623)

[VI.2.12 Упоредна анализа Град Вршац – Република Србија 118](#_Toc498521624)

[VI.2.13 Идентификација проблема у области безбедности саобраћаја на територији града Вршца 119](#_Toc498521625)

[VI.3 Ставови о ризицима у саобраћају 120](#_Toc498521626)

[VI.4 Индикатори безбедности саобраћаја 123](#_Toc498521627)

# МЕТОДОЛОГИЈА ИЗРАДЕ „СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА И УЛИЦАМА ГРАДА ВРШЦА, ЗА ПЕРИОД 2017-2021. ГОДИНЕ“

## Основне информације

Стратегија безбедности саобраћаја представља кровни стратешки документ из области безбедности саобраћаја. Постојање Стратегије и акционог плана представља основу за успостављање односно рад система безбедности саобраћаја на једној територији. Управљачке мере које произилазе из Стратегије су системски подржане, засноване на стручним и научним проценама, а подржане од стране политике и доносиоца одлука. Од Стратегије безбедности саобраћаја се очекује да буде примарни стручни документ, који је уважио тренутно стање система, а препознао циљно стање, као и мере и активности са којима је сагласна и политичка јавност.

Стратегија безбедности саобраћаја града Вршца је намењена стручној јавности, како и политичкој, али и свим заинтересованим појединцима који желе да имају увид у тренутно стање система безбедности саобраћаја, као и планиране мере и активности.

Методологија за израду Стратегије безбедности саобраћаја града Вршца представља опис основних корака неопходних за израду Стратегије безбедности саобраћаја и дефинише основну структуру, садржај, документа Стратегије безбедности саобраћаја.

Иницијални корак у изради Стратегије је дефинисање динамичког плана активности усклађеног са пројектним задатком. Овај план припрема извршилац и представља га Наручиоцу, њиме су дефинисане основне активности на изради Стратегије, као и динамика тих активности према недељама у оквиру расположивог периода за израду Стратегије.

Уговор о изради Стратегије безбедности саобраћаја града Вршца је потписан 03. августа 2017. године, чиме је отпочео период предвиђен за реализацију Пројекта, док је крајњи рок за завршетак свих активности 28. јануар 2018. године. Динамичким планом предвиђено је да најкасније до 01. децембра 2017. године буде формирана завршна верзија Стратегије безбедности саобраћаја и Акционог плана и достављена Наручиоцу од стране Извршиоца. Овакав план захтева врло интензиван рад стручног тима и сарадњу са представницима наручиоца, како би се до краја текуће године, 2017. године, извршило усвајање Стратегије и Акционог плана у скупштини града Вршца.

Динамички план активности формиран је у еxcel документу који се налази у прилогу овог документа. Све ставке динамичког плана активности дефинисане су на основу Пројектног задатка и представљају основне кораке методологије израде Стратегије безбедности саобраћаја и пратећег Акционог плана.

Све активности које су дефинисане динамичким планом активности представљају кораке неопходне за израду Стратегије безбедности саобраћаја и Акционог плана.

За израду Стратегије и Акционог плана дефинисан је рок од 150 дана, при чему је у року од 120 дана потребно израдити завршне верзије ових докумената и извршити јавну презентацију, што заправо значи да је рок за извршење свих активности 120 дана, уз додатак периода за кориговање и унос сугестија, који износи 5 дана, као и време потребно за презентацију Стратегије на седници Скупштине града Вршца. Динамичким планом дефинисано је да је крајњи рок за предају завршне верзије Стратегије и Акционог плана 1. децембар 2017. године.

При сачињавању ово динамичког плана у обзир су узети примери добре праксе у изради Стратегија, што је условило и постављање низа активности које нису експлицитно препознате пројектним задатком, а све у циљу формирања што квалитетнијег документа Стратегије. У динамичком плану дефинисане су активности које се односе на израду Акционог плана Стратегије, иако оне нису јасно препознате Пројектним задатком, а кључне су за израду Акционог плана, као кључног документа који ће омогућити примену Стратегије и остваривање дефинисаних циљева. На овај начин указано је на неопходност и значај који Акциони план има у решавању проблема и активностима које Стратегија препозна и дефинише. На основу Акционог плана Савет за безбедност саобраћаја усваја програм активности по годинама. Акциони план ће садржати индикаторе који потврђују реализацију активности, време реализације, одговорну институцију/организацију задужену за реализацију или праћење реализације активности и оквирни буџет за реализацију конкретне активности.

Динамички план је дефинисао 22 активности које су поређане хронолошки, тако да се надовезују једна на другу, уколико су условљене једна другом, односно тако да се активности реализују упоредно када за то постоји могућност.

### Састанци са представницима града Вршца

Динамичким планом активности предвиђена је реализација састанака представника Извршиоца и Наручиоца, једном месечно, уз могућност додавања међу-термина, према потреби. За ове састанке дефинисани су и оквирни садржаји, дневни ред, који ће се редефинисати непосредно пре састанка, односно позива, а у складу са тренутним потребама. У периоду реализације Стратегије, дефинисано је минимум седам састанака за које је предложен и оквирни термин. Ови састанци треба да омогуће ефикасну сарадњу представника Извршиоца и Наручиоца, при чему ће се на сваком састанку представити све реализоване активности и резултати у претходном периоду. Предложени термини радних састанака су:

* 03. август ( реализован састанак)
* 29. август,
* 12. септембар,
* 18. октобар,
* 06. новембар,
* 22. новембар и
* 01. децембар (предаја завршне верзије и презентација).

На овим састанцима се очекује присуство што већег броја чланова Савета за безбедност саобраћаја града Вршца. На сваком састанку представник Наручиоца ће водити записник, који ће бити достављан свима присутнима и усвајан на наредном састанку. На појединим састанцима пожељно је присуство представника медија и јавности, о чему ће се благовремено, унапред договорити представници Наручиоца и Извршиоца.

### Припрема динамичког плана активности

Динамички план активности дефинисан је за период израде Стратегије и Акционог плана, односно за период од 03. августа 2017. године до 01. децембра 2017. године (120 дана од почетка), а завршно са 28. јануаром 2017. године (крајњи рок за усвајање Стратегије и Акционог плана). Динамички план је разматрао активности према месецима, односно седмицама у месецу, обухватио је 22 активности. Период за припрему динамичког плана је од 03. августа до 28. августа 2017. године. Динамички план је саставни део методологије израде стратегије и као таквог га усваја Наручилац, у складу са Пројектним задатком, односно доставља примедбе Извршиоцу.

### Припрема тачака: увод и методологија

У периоду од 03. августа до 28. августа 2017. године предвиђено је формирање методологије за израду Стратегије и Акционог плана, као и Увода. Методологија описује основне кораке неопходне за израду Стратегије и Акционог плана. Увод представља поглавље Стратегије који ће својим садржајем дати основне податке о специфичностима града Вршца у погледу демографских карактеристика у односу на друге градове и општине у Србији. Увод је саставни део Стратегије који препознаје чиниоце који имају индиректан утицај на безбедност саобраћаја и који су значајни током израде Стратегије и Акционог плана. У периоду од 15 дана од дана предаје (17. августа) очекује се усвајање ових тачака.

### Припрема тачака: појам значај и елементи Стратегије и Акционог плана

У периоду од 03. августа до 28. августа 2017. године предвиђено је формирање тачака које описују појам и значајне елементе Стратегије и Акционог плана. Ове ставке представљају саставни део методологије израде Стратегије и Акционог плана. У оквиру методологије представљен је садржај Стратегије и описан њен значај, као и структура Акционог плана и објашњен његов значај у процесу реализације Стратегије. У периоду од 15 дана од дана предаје (17. августа) очекује се усвајање ових тачака.

### Идентификација свих субјеката безбедности саобраћаја на територији града Вршца

Идентификација субјеката безбедности саобраћаја представља један од кључних елемената за формирање Стратегије безбедности саобраћаја. У оквиру ових активности Извршилац уз интензивну сарадњу са представницима Наручиоца препознаје и дефинише све институције/организације које могу бити од значаја за систем безбедности саобраћаја на територији града Вршца. На састанцима се формира списак свих значајних институција, при чему се води рачуна и о активностима и надлежностима ових институција. Дефинисањем ових институција прави се први корак ка успостављању система безбедности саобраћаја и препознају се носиоци активности који ће бити препознати у оквиру Акционог плана. У документу Стратегије ове институције ће бити презентоване кроз тачку увода Стратегије: „Институционални оквир града Вршца“. На основу првог састанка са представницима наручиоца формиран је и оквирни списак институција, који је достављен као саставни део тачке „Увод“.

Формирање радне верзије ове тачке Стратегије планирано је у периоду од 4. седмице августа, закључно са 2. седмицом септембра месеца.

### Анализа међународних докумената о управљању безбедношћу саобраћаја

У оквиру успостављања Стратегије значајно је да се прате актуелни трендови и смернице које дефинишу међународне институције од значаја за безбедност саобраћаја. У свету је појам управљања безбедношћу саобраћаја одавно прихваћен и представљен као циљ сваке Стратегије, посебно у погледу успостављања система управљања безбедношћу саобраћаја, али и у процесу унапређивања овог система. Основу за системско управљање чини управо Стратегија безбедности саобраћаја. У оквиру Стратегије града Вршца значај ових докумената биће посебно истакнут у предлогу предговора, као и у уводу Стратегије, где ће се указати на значај праћења основних смерница дефинисаних међународним документима (Резолуција Уједињених нација о безбедности саобраћаја, Глобални план деценије акције у безбедности саобраћаја). Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 4. седмице августа, закључно са 2. седмицом септембра месеца.

### Анализа националне Стратегије - обавезни елементи документа Стратегије

Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије представља кровни стратешки документ из области безбедности саобраћаја у Србији. У Закону о безбедности саобраћаја на путевима као и у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015-2020. године, препозната је обавеза локалних самоуправа да формирају Стратегије и Акционе планове безбедности саобраћаја и дата је основа за препознавање циљева стратегија локалних самоуправа. Анализом националне Стратегије препознате су и основне тачке Стратегије безбедности саобраћаја града Вршца. Садржај, односно поглавља Стратегије града Вршца дефинисана су и као саставни део методологије израде Стратегије, јер су планиране активности усмерене тако да резултат буде формирање поглавља према дефинисаном садржају. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду након 4. седмице августа, а закључно са 2. седмицом септембра месеца.

### Формирање тачака: Дефинисање критеријума, литерарни преглед и упоредна анализа 5 градова у ЕУ

Пројектним задатком предвиђено је формирање критеријума за одабир 5 градова Европске уније (у даљем тексту ЕУ) и анализу њихових стратешких докумената из области безбедности саобраћаја. У оквиру ових тачака биће препознати градови ЕУ за које су стратешки документи доступни јавно, извршиће се анализа ових докумената. За анализу ових докумената биће формирана прегледна табела која ће упоредо приказивати поједине ставке у анализираним стратегијама, чиме ће се омогућити упоредна анализа ових докумената. У прегледној табели ће бити препознати сви основни елементи од значаја за Стратегију, имајући у виду модел по којем је израђена национална Стратегија, као кровни стратешки документ. У оквиру овог поглавља, а на основу досадашњег искуства, јавља се проблем доступности стратегија европских градова, посебно у погледу континуитета од два стратешка докумената која се експлицитно тражи Пројектним задатком. Извршилац је у периоду до успостављања ове методологије већ реализовао низ активности у погледу препознавања и доступности стратешких докумената градове у ЕУ. Ова тачка не представља саставни део документа Стратегије града Вршца, али ће као засебан документ - тачка бити достављена уз завршну верзију Стратегије. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 03. августа, закључно са 2. седмицом септембра месеца.

### Анализа досадашњих искустава у градовима Србије сличне величине Вршцу

Према утврђеном моделу за анализу стратегија градова ЕУ извршиће се и анализа стратешких докумената градова у Републици Србији који су слични Вршцу. При формирању овог поглавља треба имати у виду ограничења у погледу броја градова сличних граду Вршцу, по демографским или саобраћајно-безбедносним карактеристикама, , а који су формирали Стратегију безбедности саобраћаја. У овој анализи користиће се проширена прегледна табела која је коришћена за градове ЕУ. Ова тачка је експлицитно дефинисана пројектним задатком и као таква ће бити обрађена и достављена Наручиоцу, али неће бити саставни део документа Стратегије града Вршца, али ће бити достављена као засебан документ уз завршну верзију Стратегије. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 5. седмице августа, закључно са 2. седмицом септембра месеца.

### Анализа постојећег стања безбедности саобраћаја на територији града Вршца

Анализа постојећег стања безбедности саобраћаја на територији града Вршца представља основни корак у процесу израде Стратегије. На основу ове анализе препознају се кључни елементи безбедности саобраћаја које треба унапређивати и препознају се слабе тачке у систему. Анализом безбедности саобраћаја дефинише се тренутно стање, уједно представља и основу за дефинисање жељеног стања односно достизање циљева Стратегије безбедности саобраћаја. Анализа безбедности саобраћаја се врши на основу:

* података о броју и последицама саобраћајних незгода за период од 2012. до 2016. године (извор података, доступни подаци МУП-а),
* података о ставовима учесника у саобраћају (извор података, доступни подаци АБС-а),
* упоредну анализу кључних индикатора перформанси безбедности саобраћаја за територију Републике Србије, односно за поједине полицијске управе сличне ПУ Панчево)
* анализу саобраћајних незгода са учешћем рањивих категорија деце, бициклиста, мотоциклиста и пешака, за период од 2012. до 2016. године (извор података, доступни подаци МУП-а) и
* анализу институционалних капацитета чинилаца безбедности саобраћаја на територији града Вршца.

У оквиру Стратегије безбедности саобраћаја једно од поглавља се односи на анализу стања и у оквиру овог поглавља биће приказани најзначајнији резултати анализе стања безбедности саобраћаја, који ће директно упућивати на проблеме који су препознати на територији Града. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 5. седмице августа, закључно са 3. седмицом октобра месеца.

*У оквиру ове тачке Пројектног задатка наручилац дефинише посебан осврт на месне заједнице и њихове специфичности, вероватно имајући у виду модел Пројектног задатка Стратегије Града Београда. Међутим, у Београду су на овај начин препознате општине, као засебне јединице, не само територијалне већ и институционалне, са засебним системима безбедности саобраћаја (свака београдска општина има свој савет за безбедност саобраћаја) што свакако није идентично територији месних заједница у Вршцу. Сматрамо да сагледавање система безбедности саобраћаја кроз месне заједнице као територијалне целине не пружа допринос квалитету стручног разматрања безбедности саобраћаја на територији општине, није у складу са статистичким областима (подручјима) безбедности саобраћаја у Србији (АБС, 2013, 2014, 2015), чиме се додатно уситњава анализа безбедности саобраћаја на сегменте који се не могу функционално поредити. Због тога предлажемо да Град Вршац буде разматран као јединствена целина, са јединственим институционалним управљањем, што Град као такав свакако и јесте. Уколико се препозна територијално груписање проблема безбедности саобраћаја, свакако ће бити разматране све територијалне специфичности које су на било који начин могле да допринесу и утичу на препознати проблем.*

### Идентификација проблема безбедности саобраћаја на територији града Вршца

На основу анализе стања безбедности саобраћаја врши се идентификација проблема безбедности саобраћаја на територији Града. Идентификација проблема представља директно препознавање проблема на мрежи саобраћајница, али и препознавање проблема у систему безбедности саобраћаја, односно начину рада и повезивању кључних носилаца активности. У оквиру овог поглавља препознају се системски и појединачни проблеми, али се и сугеришу групе мера које се могу усмерити на решавање тих проблема, а које ће кроз Акциони план бити конкретније дефинисане. У оквиру идентификације проблема безбедности саобраћаја кључна је сарадња са представницима Наручиоца, као и њихова ангажованост и предлози. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 4. седмице августа, закључно са 3. седмицом октобра месеца.

### Дефинисање жељеног стања

Дефинисање жељеног стања следи након анализе стања безбедности саобраћаја и идентификације проблема безбедности саобраћаја, након чега се јасно и конкретно дефинишу циљеви. Циљеве дефинише и предлаже Извршилац, а усаглашава их са представницима Наручиоца, како би се осигурала остваривост циљева. Модел дефинисања циљева биће усклађен са националном Стратегијом и прилагођен сагледавању праћења достизања циљева у периоду на који се Стратегија односи, а посебно за 2020. годину која је дефинисана као циљна у оквиру националне Стратегије. Дефинисани циљеви су важни и за израду Акционог плана, јер указују на потребу за препознавање интензивнијих мера и активности ка појединим циљним групама. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 1. седмице октобра, закључно са 3. седмицом октобра месеца.

### Дефинисање кључних области рада

Дефинисање циљева јасно ће извршити усмеравање и на конкретне области рада, што представља и иницијални корак за формирање Акционог плана. Акционим планом треба препознати активности у оквиру 5 стубова безбедности саобраћаја, према моделу Националне Стратегије, али у складу са специфичностима проблема препознатих за град Вршац. У оквиру ове тачке потребно је усаглашавање са представницима Наручиоца како би се ускладио и координисао рад свих институција/организација у активностима у којима су препознати као носиоци, јер уколико не постоји њихова активност, планирање и ангажовање, изостаће и сваки вид позитивних резултата. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 1. седмице октобра, закључно са 3. седмицом октобра месеца.

### Дефинисање носилаца активности, њихових (заједничких) активности, начина и динамике обезбеђивања капацитета

Основни елемент при формирању Акционог плана представља дефинисање конкретних активности, унутар кључних области рада, носилаца активности и начина њихове координације при реализацији конкретних активности. Извршилац дефинише предлог Акционог плана, након чега се Акциони план разматра у тиму са представницима Наручиоца. У оквиру димензионисања капацитета кључна је улога представника Наручиоца, који треба да укажу на расположиве институционалне и финансијске капацитете, имајући у виду број и образовање кадрова као и изворе финансирања.

Акционим планом дефинишу се конкретне мере и активности, „мерљиви“ индикатори који указују на реализацију активности, процењују се трошкови и дефинишу извори финансирања активности, зависно од расположивих капацитета. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 1. седмице октобра, закључно са 3. седмицом октобра месеца.

### Израда плана имплементације Стратегије - Акционог плана и усаглашавање са субјектима безбедности саобраћаја

На основу прикупљених елемената Извршилац формира предлог Акционог плана који садржи: кључне области рада, конкретну меру - активност, период реализације, индикатор успешности, носиоце активности, процену трошкова и изворе финансирања. Након успостављања Акционог плана врши се презентација и усаглашавање са представницима Наручиоца, како би се осигурала подршка свих препознатих институција/ организација безбедности саобраћаја. Формирање радне верзије ове тачке планирано је у периоду од 3. седмице октобра, закључно са 2. седмицом новембра месеца.

*У овом делу је Пројектним задатком дефинисана обавеза израде акционих планова за месне заједнице, што је објашњено у тачки 2.10. као нереално са аспекта управљања системом безбедности саобраћаја у граду Вршцу, а на основу познате и признате праксе управљања безбедношћу саобраћаја у локалним заједницама (општинама и градовима) Републике Србије. Сви носиоци активности као и извори финансирања централно су везани за градску управу, самим тим нема смисла додељивати активности месним заједницама када немају појединачно опредељене финансијске ни људске ресурсе за реализацију тих активности. НПР. У савету за безбедност саобраћаја не фигуришу представници појединачних месних заједница као чланови савета и представници тих институција, јер за то не постоји институционални и организациони капацитет месних заједница као самосталних субјеката.*

### Завршна израда Стратегије и Акционог плана, припрема за штампу и штампа

Унапређивање садржаја докумената у складу са предлозима и договорима на састанцима са представницима Наручиоца и стручног тима за израду Стратегије и Акционог плана. Техничка припрема документа до нивоа репрезентативног за штампу, штампа документа према условима дефинисаним Пројектним задатком.

## Садржај стратегије безбедности саобраћаја града Вршца за период 2017 - 2021. године

Садржај Стратегије дефинисан је на основу садржаја националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2016. до 2020. године, као и на основу значајних међународних стратешких докумената и директива. Овакав садржај обухвата све елементе важне за поређење са другим стратешким документима градова и општина у Србији. Предложени садржај Стратегије града Вршца омогућава истицање специфичних карактеристика саобраћајног система и система безбедности саобраћаја на територији града Вршца.

### Предговор

У оквиру Предговора, који потписује градоначелник Вршца, дат је кратак осврт на стратешке документе, међународне и националне циљеве, као и на неопходне радње које јединица локалне самоуправе, као основни чинилац система безбедности саобраћаја у држави, треба да реализује како би се зацртани циљеви достигли у планираном року.

Међу стратешке документе спадају резолуција Уједињених нација о проглашењу „Деценије акције за безбедност саобраћаја на путевима“ од 2011. до 2020. године, Програм безбедности саобраћаја Европске уније од 2010. до 2020, национална Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године и др.

Такође, дефинисане су дужности доносиоца одлука на локалном нивоу, односно које мере и на који начин их је неопходно предузети како би се унапредили параметри, а самим тим и систем, безбедности саобраћаја.

### Увод

Основни подаци о локалној самоуправи, попут положаја Града у оквиру округа, региона, покрајине или државе, демографских карактеристика, путних и инфраструктурних карактеристика и др., налазе се у оквиру Увода. Такође, анализирају се институционални, правни и финансијски оквири на територији Града који су у вези са системом безбедности саобраћаја. Посебно су представљени и трошкови саобраћајних незгода у претходном периоду, према моделу дефинисаном националном Стратегијом.

Такође у овом делу сагледани су и подаци о ставовима учесника у саобраћају и индикаторима безбедности саобраћаја, као један од основних показатеља безбедности саобраћаја. У овом сегменту биће представљена и упоредна анализа град Вршац и Република Србија, а у зависности од доступних података и анализа са Војводином (географски/демографски Вршац је сличан општинама и градовима са територије Војводине).

### Анализа саобраћајних незгода и последица и идентификација проблема и циљних група

Анализом саобраћајних незгода и последица, односно анализом постојећег стања безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе успоставља се јасна основа уз помоћ које је могуће идентификовати проблеме и угрожене категорије учесника у саобраћају. Поред опште анализе тренда броја саобраћајних незгода и последица, реализује се и поређење показатеља безбедности саобраћаја града Вршца са другим локалним самоуправама у Јужнобанатском округу и Војводини. Сви подаци који се користе за анализу саобраћајних незгода и њихових последица су за петогодишњи период од 2012. до 2016. године, извор података је Министарство унутрашњих послова.

У оквиру овог поглавља посебно се обрађују рањиве и ризичне категорије учесника у саобраћају. Детаљна анализа броја и последица саобраћајних незгода спроводи се за сваку од „рањивих“ категорија учесника у саобраћају, односно за: децу (0-14 година старости), младе (15-30 година старости), младе возаче, пешаке, бициклисте, мопедисте и мотоциклисте, са освртом на њихове специфичности.

У оквиру анализе постојећег стања обухваћена је и анализа ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја, као и упоредна анализа најзначајнијих индикатора перформанси безбедности саобраћаја, на основу доступних података Агенције за безбедност саобраћаја.

Након завршетка свих неопходних анализа, могуће је сагледати и оценити стање саобраћајног система на територији града Вршца у погледу безбедности саобраћаја, али и препознати најважније проблеме безбедности саобраћаја.

На крају поглавља ће бити формиран кратак преглед најзначајнијих чињеница, истакнути резултати анализа који указују на специфичне проблеме у погледу категорија учесника у саобраћају, врсте повреда, врсте незгода и сл.

### Жељено стање

Услед неопходности усаглашавања локалних стратегија безбедности саобраћаја са националном Стратегијом, у оквиру жељеног стања су дефинисани амбиција, мисија, визија, као и краткорочни и дугорочни циљеви које треба испунити доследним спровођењем и имплементацијом Стратегије и Акционог плана. Такође, потребно је дефинисати жељене вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја, с освртом на постојеће на територији полицијске управе Панчево и на циљне вредности индикатора дефинисане Националном стратегијом.

### Кључне области рада (стубови безбедности саобраћаја)

У оквиру овог поглавља, дефинисане су кључне области рада (стубови безбедности саобраћаја) на основу пређашње анализе стања и препознатих проблема, као и постављених циљева у оквиру жељеног стања. Пет кључних области, односно стубова безбедности саобраћаја (препознатих у националној Стратегији) су:

* Први стуб – Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја,
* Други стуб – Безбеднији путеви,
* Трећи стуб – Безбеднија возила,
* Четврти стуб – Безбеднији учесници у саобраћају,
* Пети стуб – Деловање након саобраћајне незгоде.

У оквиру овог поглавља сврставају се уочени проблеми безбедности саобраћаја, али према стубовима безбедности саобраћаја. На овај начин се дефинише припадност идентификованих проблема, усмеравају се мере и активности ка одређеним Носиоцима.

### Носиоци активности на територији града Вршца

Носиоци активности у систему безбедности саобраћаја, односно учесници у реализацији Стратегије на територији локалне самоуправе чине кључни фактор при имплементацији локалне стратегије безбедности саобраћаја. У зависности од примарне делатности, извршена је подела носилаца према стубовима, односно, носиоци су задужени за спровођење и надзор спровођења мера из своје основне делатности. У оквиру овог поглавља, такође су дефинисани неопходни финансијски, кадровски и техничко-технолошки капацитети свих носилаца система безбедности саобраћаја, као и начин и динамика обезбеђивања поменутих капацитета на територији Града Вршца. У оквиру овог поглавља фигуришу све институције препознате као носиоци активности од значаја за безбедност саобраћаја.

### Закључак

Закључак садржи закључна разматрања, односно преглед садржаја стратегије, кратак осврт на проблеме уочене у постојећем стању, опште смернице и предлоге за њихово решавање и унапређење стања безбедности саобраћаја.

## Акциони план за спровођење стратегије безбедности саобраћаја на путевима за период од 2017. до 2021. године

Акциони план је представљен у табеларном облику, за сваки стуб безбедности саобраћаја појединачно. Циљеви кључних области рада, односно стубова, поређани су по приоритету. У оквиру одређеног циља може постојати више активности, односно конкретни кораци неопходни за реализацију циља.

Табела садржи следеће колоне:

* *Назив активности* (налази се у три посебне колоне – за прву годину спровођења Стратегије, за другу годину спровођења Стратегије и за период од преостале три године).
* Поред сваке од колона са називом активности, налази се колона *Индикатор успешности,* у којој се дефинишу услови у којима се планирана активност може сматрати успешно реализованом.
* У оквиру колоне *Државни орган/Одговорна организација* наведене су институције (попут локалне самоуправе, Савета за безбедност саобраћаја, саобраћајне полиције, управљача пута и сл.) у чију надлежност спада предвиђена активност. Најчешће ће бити неопходна сарадња између више носилаца активности.
* Уколико је потребна стручна помоћ у вези реализације неке од активности, те је неопходно ангажовати институцију/организацију која није надлежна, али поседује неопходна искуства и знања за оптималну реализацију активности, у колони *Сарадња* се уписује чија помоћ или консултантске услуге су потребне.
* У колони *Извори финансирања* најчешће ће бити уписано „Локална самоуправа (новчане казне за саобраћајне прекршаје и буџет Града“. У случају ЈПП (јавно приватног партнерства) или неког другог модела финансирања, биће уписан одговарајући опис.
* Колона *Оквиран буџет од наплаћених новчаних казни (2017-2021) или други извори.*

*Методологија израде Стратегије безбедности саобраћаја за град Вршац са пратећим Акционим планом за период од 2017. до 2021 године коју су презентовали представници АМСС - Центра за моторна возила је у потпуности и без сугестија прихваћена од стране Савета за безбедност саобраћаја, што је констатовано и у записнику са седнице Савета за безбедност саобраћаја одржане 29. августа 2017. године у Вршцу.*

# АНАЛИЗА МЕЂУНАРОДНИХ ДОКУМЕНТА О СТРАТЕШКОМ УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Праћење актуелних трендова и смерница дефинисаних од стране међународно признатих институција од значаја за безбедност саобраћаја обезбеђује примену савремених алата и метода у изради стратегије безбедности саобраћаја. У свету је појам управљања безбедношћу саобраћаја одавно прихваћен и представљен као циљ сваке стратегије, посебно у погледу успостављања система управљања безбедношћу саобраћаја, али и у процесу унапређења постојећег система. Основу за системско управљање чини управо стратегија безбедности саобраћаја. Најзначајнији документи на глобалном нивоу су документи објављени од стране Уједињених нација. Светска здравствена организација такође доприноси унапређењу и развоју стратешког планирања безбедности саобраћаја. Једном годишње Светска здравствена организација објављује извештај који садржи преглед глобалних трендова страдања у саобраћајним незгодама, основне стратешке активности на спречавању повреда, као и друге најзначајније проблеме безбедности саобраћаја.

## Резолуција Уједињених нација

Прва резолуција Уједињених нација усвојена је на седници одржаној 22. маја 2003. године у Њујорку. Закључно са 2015. годином, усвојено је осам резолуција. Последња је донета 15. априла 2016. године. Након објављивања Светског извештаја у априлу 2004. године, UN су усвојиле резолуцију 58/289, подржану од стране Омана под називом „Побољшање глобалне безбедности на путевима“. Суштина ове резолуције био је позив Уједињених нација Светској здравственој организацији да у сарадњи са регионалним комисијама координише решавање проблема безбедности саобраћаја.

Тачно годину дана од усвајања прве резолуције Уједињених нација, у мају 2004. Светска здравствена организација усвојила је резолуцију WHA57.10 којом је прихваћен позив Уједињених нација, да делује као координатор решавање проблема безбедности саобраћаја. Овом резолуцијом, Светска здравствена организација позвала је државе чланице Уједињених нација да дају приоритет безбедности саобраћаја, као једном од најзначајнијих питања јавног здравља. Здравствени сектор сваке државе је позван на активније укључивање у предузимању корака за примену мера за смањење страдања на путевима.

У резолуцији под бројем 60/5 из октобра 2005. године, Генерална скупштина Уједињених нација је истакла значај превенције повреда у саобраћају, и позвала је чланице да своје мере и активности усмере ка проактивном и превентивном деловању. Такође, у овој резолуцији се први пут званично спомиње намера за успостављање Светског дана сећања на жртве саобраћајних незгода у друмском саобраћају, у знак сећања на жртве саобраћајних незгода и њихових незгода. Предложено је да све државе чланице међународне заједнице у току треће недеље месеца новембра обележавају „Светски дан сећања на жртве саобраћајних незгода“.

Генерална скупштина Уједињених нација је 31. марта 2008. године усвојила трећу по реду важну резолуцију под бројем 62/244 са називом „Побољшање глобалне безбедности на путевима“. У резолуцији је Генерална скупштина Уједињених нација објавила одлуку о прихватању понуде Владе Руске Федерације да прва глобална министарска Конференција о безбедности саобраћаја на путевима одржи у Русији 2009. године. Овом резолуцијом истакнута је потреба додатног оснаживања међународне сарадње и трансфера знања у безбедности саобраћаја, укључујући финансијску подршку, као и помагање земљама у развоју.

У мају 2010. године Генерална скупштина Уједињених нација усвојила је резолуцију под ознаком A/RES/64/255 којом је период од 2011. до 2020. године проглашен „Деценијом акције за безбедност саобраћаја на путевима“ са основним циљем да стабилизује, а потом и контролисано смањи прогнозирану стопу смртности у саобраћају. Ове активности предвиђају спровођење предвиђених мера на свим нивоима управљања, односно на локалном, националном, регионалном и глобалном нивоу.

Наредном резолуцијом, из априла 2012. године, Генерална скупштина Уједињених нација похвалила је Светску здравствену организацију за успешну сарадњу са регионалним комисијама Уједињених нација при реализацији активности предвиђених „Деценијом акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2020.“. Истакнуто је јачање институционалних капацитета безбедности саобраћаја и покретање локалних догађаја, пројеката и иницијатива. Генерална скупштина Уједињених нација дала је подстицај државама чланицама за укључивање у активности предвиђених „Деценијом акције за безбедност саобраћаја на путевима“.

У последње две резолуције Генералне скупштине Уједињених нација поред безбедности саобраћаја наглашава се важност ефикасног кретања људи, робе и информација, уз поштовање начела одрживог развоја, односно пружање безбедног и приступачног превоза свима.

Посебно се истиче значај развоја националних планова који су у складу са начелима Глобалног плана за „Деценију акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2020“. Резолуција истиче и потребу за модернизацијом и унапређењем Закона о безбедности саобраћаја, чиме ће одређена понашања која су се развила у претходном временском периоду (нпр. коришћење мобилног телефона у току вожње) постати кажњива. Документ хвали државе чланице које су развиле националне стратегије по узору на Глобални план, а подстиче оне које још нису да то учине. Предвиђено је да се акценат националних планова стави на рањиве категорије, односно на пешаке, бициклисте и другим угрожене учеснике у саобраћају, као и на одрживу мобилност. Резолуцијом је планирано да се активности и мере доносе на основу поузданих података, те је неопходно обезбеђивање унапређења квалитета прикупљања и евидентирања података, као и извештавања.

У погледу унапређења другог и трећег стуба безбедности саобраћаја, односно безбедности возила и пута, резолуција охрабрује побољшање доступности информација за потрошаче у вези безбедносних резултата тестова возила и побољшања система управљања саобраћајницама.

Резолуција позива државе чланице да раде на развоју и примени петог стуба, тј. реаговања након саобраћајне незгоде. Резолуцијом су заштићени пружаоци помоћи повређеним лицима у саобраћајној незгоди, а успутни циљ је подизање свести о тешким повредама у саобраћајним незгодама. Научно институције треба да преузму одговорност улогу вође у унапређењу лечења најтежих повреда. Владе држава чланица треба да раде на унапређењу времена одзива хитних медицинских служби кроз спровођење низа мера попут успостављања обједињених бројева за хитне позиве (тзв. националних бројева за хитне позиве), затим на опремање хитних служби и на брзину рехабилитације кроз обезбеђивање адекватних услова.

Решавање глобалних питања безбедности саобраћаја треба решавати кроз међународну сарадњу, односно кроз јачање сарадње између чланица и цивилног друштва за изградњу капацитета и подизање свести о опасностима с којима се корисници свакодневно сусрећу у саобраћају. Међународну сарадњу треба јачати и путем научне коресподенције и размене података и закључака.

Водећу улогу у спровођењу активности „Деценије акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2020.“ имају академска заједница, , хуманитарне приватни сектор, цивилно друштво, НВО и организације које окупљају младе, као и медији. Резолуција предвиђа сарадњу свих субјеката у спровођењу активности.

Резолуцијом је упућен и позив међународним финансијским организацијама, односно развојним банкама, фондацијама, професионалним удружењима и предузећима из приватног сектора да испитају намену додатних средстава за подршку активностима предвиђеним у оквиру Деценије акције. Такође, предвиђају се активности у виду изналажења нових начина финансирања безбедности саобраћаја и сарадње на националном нивоу, у оквиру активности Деценије акције.

## 2. Глобални план деценије акције за безбедност саобраћаја

На предлог Генералне скупштине Уједињених нација, Светска здравствена организација развила је Глобални план „Деценије акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2020“. План је усмерен према комплетној јавности која укључује националне и локалне власти, али и цивилно друштво и приватне компаније. План је препознат као кровни документ за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја на глобалном нивоу. Спровођењем плана у дело омогућава се координација заједничких активности ка остварењу циљева зацртаних „Деценијом акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2020.“. План представља смернице и инструмент за подршку у развоју националних и локалних стратегија и акционих планова за спровођење стратегија.

Глобалним планом дефинисан је општи циљ Декаде акције који предвиђа стабилизацију и успостављање контроле над стањем, а затим и смањење процењеног броја смртних случајева у саобраћају на путевима широм света до 2020. године, кроз:

* доследно спровођење најважнијих споразума, директива и конвенција Уједињених нација у вези безбедности саобраћаја и користити друге као принципе за промовисање по потреби,
* развој и имплементација одрживих стратегија безбедности саобраћаја на путевима,
* постављање амбициозног и изводљивог циља смањења броја погинулих у друмском саобраћају до 2020. године усавршавањем постојећих програма за спречавање повређивања,
* јачање управљачке инфраструктуре и капацитета за техничку имплементацију активности у вези са безбедношћу на путевима на националном, регионалном и глобалном нивоу,
* побољшање квалитета прикупљања података на националном, регионалном и глобалном нивоу,
* праћење напретка и резултата путем одређеног броја унапред дефинисаних показатеља на националном, регионалном и глобалном нивоу,
* подстицање већег финансијског улагања у безбедност саобраћаја и рационалније коришћење постојећих ресурса - укључујући компоненте безбедности на путевима у пројекте путне инфраструктуре,
* изградња капацитета безбедности саобраћаја на националном, регионалном и међународном нивоу.

До светским саобраћајницама не завладају самоуправљајућа возила, људски фактор ће се препознавати као узрок у значајном броју саобраћајних незгода. Сходно томе да је практично немогуће избећи догађање саобраћајне незгоде, водећи принципи Деценије акције јесу да се развија „безбедан систем“, који ће бити делимично опраштати људске грешке. Другим речима, последице саобраћајне незгоде биће лакше. Са друге стране „безбедан систем“ мора да уважи ограничења која људско тело може да поднесе приликом судара, како би се избегла озбиљна повређивања. У том смислу, Глобални план предвиђа посвећивање веће пажње на контролу брзине и пројектовање „опраштајућих“ саобраћајница. Овакав приступ пројектовању пута и путног окружења пребацује део одговорности са корисника саобраћајног система на дизајнера система, односно на управљача пута, аутомобилску индустрију, власт, законодавце, и саобраћајну полицију. Истиче се значај и осталих одговорних институција које учествују у креирању окружења, попут здравствених служби, невладиних организација, правосудног система, школства и др.

Замишљено је да спровођење активности „Декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2020.“, буде првенствено на националном и локалном нивоу и то кроз пет основних стубова (тзв. стубови безбедности саобраћаја):

* Организација и спровођење безбедности на путевима
* Безбеднији путеви и мобилност
* Безбеднија возила
* Безбеднији учесници у саобраћају
* Активности након незгоде

Ако се обрати пажња на поредак стубова, на првом месту је „Организација и спровођење безбедности на путевима“, што истиче значај креирања система за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја. Након успостављања система, потребно је радити на преостала 4 стуба. У оквиру активности прве области предвиђа се оснивање државног тела које ће бити надлежно за послове безбедности саобраћаја, односно Агенције за безбедност на путевима, што прати развој и усвајање Националне стратегије и активности на обезбеђивању финансијских средстава за реализацију.

Други стуб безбедности саобраћаја односи се на безбедније путеве и мобилност. Један од циљева јесте подстицање власти и управљача путу да одреде циљ да се до 2020. године елиминишу високоризични путеви, односно да се смањи допринос пута настанку саобраћајних незгода. Такође, постоји иницијатива да се 10% буџета управљача пута одвоји за програме посвећене изградњи безбедније инфраструктуре. Уз то, препоручује се прописивање веће одговорности управљача пута ако пут буде препознат као доприносећи фактор у настајању или тежини последица саобраћајне незгоде.

Трећа област подразумева активности које се односе на безбеднија возила. Између осталог, предлаже се успостављање нових испитивања безбедности возила у случају саобраћајне незгоде и да резултати испитивања буду доступни комплетној јавности. Друго, предлаже се споразум по којем би сва возила морала да буду опремљена сигурносним појасевима на свим седиштима. Колико је стање широм света различито описују управо ове ставке. Док један просечан становник Шведске или Велике Британије скоро никад не управља возилом без коришћења сигурносног појаса, просечан становник Бангладеша или Камбоџе није свестан опасности у коју себи доводи управљајући возилом без сигурносних појасева. Даље је потребно подстицати произвођаче возила да што више нових возила буде опремљено савременим системима за избегавање судара, као и да предњи делови аутомобила буду тако дизајнирани да причине што мању штету при контакту са пешаком.

Четврта област деловања бави се безбеднијим учесницима у саобраћају. Подизање свести о ризицима и опасностима у саобраћају на путевима, реализација превентивних мера и спровођење маркетиншких кампања има за циљ да подстакне позитивне ставове о потреби за програмом побољшања безбедности. Доношење и усклађивање закона о ношењу хомологованих заштитних кацига заснованим на резултатима испитивања и доношење и усклађивање закона о употреби сигурносних појасева и дечијих седишта са стандардима и правилима заснованим на резултатима испитивања неопходан је корак у унапређењу заштите просечног возача.

Пета област се односи на развој система хитних интервенција након саобраћајне незгоде, који укључује и адекватно збрињавање жртве из возила на лицу места, као и увођење јединственог, националног телефонског броја за хитне случајеве у земљи, који објединњује све хитне службе.

Препоручује се и подстицање успостављања сарадње са осигуравајућим кућама у виду полиса осигурања за учеснике у саобраћају ради финансирања услуга лечења повређених у саобраћајним незгодама кроз увођење обавезне одговорности од стране трећег лица и међународно признавање осигурања (нпр. систем зеленог картона).

У циљу успешног спровођења акционог плана, потребна су обимна новчана средства. Према првим проценама, годишње је потребно издвојити од 10 до 25 милиона америчких долара за финансирање заједничких напора међународне заједнице.

Показатељи дефинисани у оквиру Генералног плана подељени су у пет колона према пет стубова безбедности саобраћаја. Основни и опциони показатељи као и циљеви одређени су за сваки стуб. Податке прикупљају и обрађују државе потписнице Деценије акције путем истраживања и анкета на националном нивоу. Комисија Уједињених нација за безбедност на путевима надлежна је за праћење вредности показатеља у предвиђеним временским интервалима, док је за проверу усклађеност прикупљених информација задужена Радна група за евалуацију података.

# АНАЛИЗА НАЦИОНАЛНЕ СТРАТЕГИЈЕ - ОБАВЕЗНИ ЕЛЕМЕНТИ ДОКУМЕНТА СТРАТЕГИЈЕ

Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године представља први стратешки документ који се бави идентификацијом кључних области рада и смерницама за побољшање стања у безбедности саобраћаја на републичком нивоу. Тело за координацију безбедности саобраћаја Владе Републике Србије усвојило је предлог стратегије на седници одржаној 9. фебруара 2015. године у Београду. Примарни циљеви дефинисани у стратегији су:

* саобраћај без погинуле деце од 2020. године,
* смањење броја погинулих лица, тешко повређене деце и лица у 2020. години у односу на 2011. годину за 50%,
* смањење укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода у 2020. години у односу на 2011. годину за 50%.

Национална стратегија састоји се из 10 поглавља у којима је извршена прегледна анализа постојећег и жељеног стања, односно дефинисани су циљеви и тежње у планском периоду.

Сходно томе да стратегију безбедности саобраћаја за локалну самоуправу треба ускладити са кровном, односно, националном стратегијом, потребно је дефинисати елементе које локална стратегија треба да садржи.

Предговор, који потписује председник општине, представља декларацију о намери унапређења безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе.

У уводу се разматрају основни подаци о општини, попут социо-економских фактора и података о путној инфраструктури. Подаци о предузећима регистрованим на територији општине и карактеристикама регистрованих возила такође представљају важан показатељ при утврђивању чињеничног стања.

Уз поменуте податке, анализирају се институционални, правни и финансијски оквир на територији локалне самоуправе. Под институционалним оквиром подразумевају се сви субјекти и институције на локалу на којима почива систем безбедности саобраћаја. Правни оквир обухвата правне акте на националном (законе и одлуке виших инстанци) и уредбе и одлуке усвојене од стране скупштине општине.

Извори финансирања активности усмерених ка унапређењу безбедности саобраћаја, као и конкретне категорије активности које је неопходно спровести обрађени су у финансијском оквиру.

Трошкови саобраћајних незгода представљају укупну висину штета изазваних саобраћајним незгодама. Трошкови се деле на директне и индиректне, у зависности од природе штете. Како се привредне карактеристике разликују од државе до државе, потребно је измоделирати прорачун трошкова за дато подручје. Према моделу који се користи у Републици Србији, процењени трошкови саобраћајне незгоде са погинулим лицем износе 317.317€, са тешко повређеним 34.094€, а са лако повређеним 3.181€ (Рос и др, 2012). У оквиру анализе постојећег стања, разматрају се трошкови саобраћајних незгода у протеклом петогодишњем периоду.

Увод се закључује подацима о ставовима и индикаторима. Истраживање ставова реализује се директним, односно непосредним методом истраживања, док се снимање индикатора обавља на индиректно. Услед улоге коју људски фактор има у безбедности саобраћаја, истраживање и анализирање ставова учесника о ризицима у саобраћају је од изузетне важности. Индикатори безбедности саобраћаја снимају се периодично (најчешће на пролеће и јесен) и подаци се приказују на нивоу полицијске управе. У индикаторе спадају: употреба сигурносних појасева, употреба заштитних система, прекорачење дозвољене брзине кретања и сл.

Након увода следи анализа постојећег стања. Предмет анализе су број, последице и расподеле саобраћајних незгода и повређених лица. Циљ анализе представља утврђивање проблема, односно идентификација критичних категорија учесника у саобраћају (по старости, по својству и др.), критичних локација или периода, односно уочавање тренда или законитости која влада на територији локалне самоуправе.

На основу анализе постојећег стања, а по угледу на националну стратегију, дефинишу се амбиција, визија и мисија, као и конкретни циљеви на крају планског периода.

Локална стратегија безбедности садржаја треба бити заснована на пет стубова безбедности саобраћаја, односно пет кључних области рада, и то:

* организација и управљање безбедношћу саобраћаја,
* безбеднији путеви и кретања,
* безбеднија возила,
* безбеднији учесници у саобраћају и
* деловање након саобраћајне незгоде.

Као резултат усклађивања проблема препознатих анализом постојећег стања и система пет стубова безбедности саобраћаја произилази низ конкретних, практичних изазова, односно кључних изазова имплементације стратегије до краја планског периода. Изазови су разврстани по стубовима и представљају основу за израду пропратног акционог плана.

Од носилаца активности у области безбедности саобраћаја очекује се да, у зависности од надлежности, успоставе, одржавају и унапређују систем безбедности саобраћаја. Носиоци активности могу бити државне или невладине организације, удружења или особе на одређеним функцијама.

Након усвајања предлога стратегије безбедности саобраћаја у локалном парламенту, успешно је завршен први корак. Уколико изостане праћење стања и трендова, извештавање о актуелном стању и константно прилагођавање предузетих мера у циљу унапређења општег стања у безбедности саобраћаја, извесно је да неће бити постигнут максималан учинак усвојеног документа.

## Увод

Увод националне стратегије садржи осврт на значај деловања у области безбедности саобраћаја на међународном нивоу који је препознат од стране Уједињених нација, које се ослањају на извештаје и директиве Светске здравствене организације. Јасно је, терминолошки, разложена разлика између саобраћајне незгоде и саобраћајне „несреће“. Неправилно је коришћење израза „несрећа“ пошто саобраћајне незгоде не настају случајно, већ као „резултат системских грешака и нерада“. Поменути су и друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на светском нивоу који се крећу од 1 до 3% светског БДП-а, односно око $500.000.000.000 у току просечне године, као и прорачунати трошкови по глави смртно страдалог лица у саобраћају у Републици Србији.

Стратегија је замишљена као основ за успостављање система безбедности саобраћаја, чији задатак би био континуално праћење стања и правовремено, проактивно и циљано деловање одговарајућим потезима и мерама како би се спречило страдање у саобраћају.

Усвајањем стратегије и пропратног акционог плана отвара се могућност планског и ефикасног деловања у безбедности саобраћаја у предвиђеном периоду, односно постизања задатих циљева смањења страдања учесника у саобраћају.

Као полазна тачка у процесу управљања безбедношћу саобраћаја у Републици Србији препозната је израда и усвајање новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године.

## Стање и тенденције у безбедности саобраћаја

На почетку процеса оптимизације одређене делатности, неопходно је снимити и препознати постојеће стање, односно идентификовати полазну тачку како би се одредили реални циљеви. У безбедности саобраћаја, стање се најчешће описује бројем страдалих лица (повређених и погинулих) и бројем саобраћајних незгода на одређеном простору у одређеном временском периоду. Квалитетна анализа доступних података омогућава уочавање трендова кретања одређених показатеља безбедности саобраћаја. То пружа могућност прецизнијег успостављања постојећег стања и одређивање кључних области рада.

У другом поглављу, укратко је размотрен растући проблем безбедности саобраћаја на светском нивоу, као и пратећи негативни ефекти и последице.

Генерална скупштина Уједињених нација је, на предлог Светске здравствене организације, 2011. године усвојила Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја од 2011. до 2020. године. Активности обухваћене Глобалним планом сврстане су у 5 категорија, тзв. стубова безбедности саобраћаја, и то:

* организација и управљање безбедношћу саобраћаја,
* безбеднији путеви и кретања,
* безбеднија возила,
* безбеднији учесници у саобраћају и
* деловање након саобраћајне незгоде.

Такође, Генерална скупштина УН је, након уочавања обима и интензитета проблема, безбедност саобраћаја препознала као једну од кључних области рада и усвојила низ резолуција у периоду од 2003. до 2016. године. Значајне разлике у схватању проблема безбедности саобраћаја између различитих држава захтевале су јединствен приступ у виду стабилизације и заустављања даљег раста броја страдалих праћен смањењем истог. С обзиром на ставове о управљању безбедношћу саобраћаја, државе су подељене у три групе:

* државе које су прихватиле идеју управљања безбедношћу саобраћаја, успоставиле одржив систем и непрестано смањују број настрадалих (земље Западне Европе и Северна Америка)
* државе које прихватају идеју управљања безбедношћу саобраћаја, али и даље нису успоставиле заштитни систем и не успевају да образују непрекидан тренд смањења страдалих у саобраћају (земље Источне Европе и сл.)
* државе које нису прихватиле идеју управљања безбедношћу саобраћаја (већина земаља афричког континента, земље Средњег истока)

У време усвајања националне стратегије, Република Србија се налазила у другој групи земаља с тенденцијом преласка у прву. У последње две године, направљени су додатни кораци који би то омогућили, нарочито у прикупљању и обради података о саобраћајним незгодама.

У другом делу другог поглавља разматрано је стање система управљања безбедношћу саобраћаја, посматрано кроз примену система „5 стубова“.

У оквиру прве категорије – „организације и управљања безбедношћу саобраћаја“ - налази се институционални, правни и финансијски оквир.

Носиоци активности у систему управљања безбедношћу саобраћаја јасно су дефинисани националном Стратегијом, при изради стратегије безбедности саобраћаја на локалном нивоу, потребно успоставити аналогију између републичког и локалног нивоа по питању носилаца активности у складу са националном стратегијом. Другим речима, не сме се дозволити постојање нејасноћа по питању надлежности и одговорности.

Правни оквир обухвата домаће законске акте и признате међународне изворе који уређују систем управљања безбедношћу саобраћаја у Републици Србији. Истичу се Закон о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године и Закон о јавним путевима из 2006. године.

У склопу финансијског оквира разматрају се трошкови саобраћајних незгода, као и различити модели и начини финансирања унапређења безбедности саобраћаја. Општеприхваћена чињеница је да улагање у безбедност саобраћаја заправо инвестиција са одличном интерном стопом приноса - од 10% до 30%. Размотрена је добра пракса када је у питању финансирање безбедности саобраћаја, односно више модела финансирања који се примењују у западним земљама. Дат је преглед основних извора финансирања у Републици Србији, као и предлог могућих, додатних извора.

Финансирање активности на локалном нивоу у највећој мери црпи средства из општинског фонда за унапређење безбедности саобраћаја. Овакав начин финансирања, успостављен Законом о безбедности саобраћаја на путевима из 2009. године, обезбеђује стабилан и константан извор средстава из године у годину. Између износа средстава од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје која се сливају у фонд и броја саобраћајних прекршаја постоји међусобна веза. У начелу, возачи који се непрописно и небезбедно понашају у саобраћају финансирају унапређење безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе где је начињен прекршај.

Следећи стуб односи се на безбедности путева. Појашњена је основна подела путне мреже на републичком нивоу и споменут је извештај ЈП „Путева Србије“ о опасним местима на мрежи држаних путева из 2008. године. У Републици Србији, утицај пута је препознат као узрок у мање од 1% саобраћајних незгода, док се та цифра у земљама Западне Европе креће око 20%. Постоји сумња да утицај пута на настанак саобраћајних незгода није реално приказан у Републици Србији, односно да је неопходно унапредити квалитет прикупљања и обраде података о саобраћајним незгодама.

Стање безбедности возила представља неизбежан фактор у систему безбедности саобраћаја. Отказивање одређеног дела или система на возилу не сме изазвати саобраћајну незгоду са пропратним последицама. Напротив, возило треба да спречи настајање саобраћајне незгоде под утицајем других фактора или да умањи последице уколико дође до незгоде.

Проблеми по питању возила су слични на локалном и државном нивоу. Просечна старост путничких аутомобила у Европској унији у 2011. години износила је 8,6 година. У Републици Србији у 2013. години просечна старост возила износила је преко 16 година. Имајући у виду бројне системе активне и пасивне безбедности који су постали стандардна опрема у возилима произведеним током претходних 15 година, јасна је потреба за подмлађивањем возног парка у циљу унапређења безбедности учесника у саобраћају.

У поглављу које обрађује активности након саобраћајне незгоде, констатовано је да је просечно време реаговања хитне медицинске помоћи у оквиру европског просека односно испод 10 минута. Индиректне користи од унапређења система безбедности саобраћаја и мањег броја страдалих имаће систем здравствене заштите (у виду растерећења ангажованог капацитета) и осигуравајућа друштва (мање исплаћених надокнада штете). Да би се постигао циљ казнених мера предвиђених за прекршиоце саобраћајних прописа, неопходно је обезбедити доношење правоснажне пресуде и окончање поступка у разумном року.

Истраживање ставова учесника у саобраћају о одређеним феноменима омогућава добијање увида у перцепцију популације о опасностима и генерисање праваца за деловање. Осим на европском и републичком нивоу, ставове треба пратити и истраживати на локалном нивоу, односно на нивоу полицијске самоуправе. Праћењем индикатора, за разлику од истраживања ставова, могуће индиректном методом истраживања уочити проблематично и ризично понашање учесника у саобраћају. Међу најчешће коришћене индикаторе спадају: употреба заштитних система, поштовање ограничења брзине, коришћење мобилног телефона у току вожње, вожња под дејством алкохола и сл. Препоручује се снимање вредности индикаторе два пута у току године, на пролеће и на јесен.

Да би се омогућило утврђивање конкретних проблема и уочавање неповољних трендова, потребно је извршити детаљну анализу постојећег стања. Анализа постојећег стања на нивоу Републике Србије обухватила је период од 2010. до 2013. године. У периоду од 1981. до 2013. године, погинуло је 41.718 лица, док је 632.936 лица повређено.

Уочљив је позитиван, али недовољно интензиван, тренд смањења страдалих у саобраћају. Успостављање и промене трендова у безбедности саобраћаја могу се повезати са различитим узорцима. На пример, први пад страдалих у саобраћају примећује се почетком деведесетих година, што се може повезати са економском кризом и недостатком нафтних деривата. Са растом економске моћи становништва расте и саобраћај. Раст саобраћаја, у случају непостојања система безбедности саобраћаја, прати пораст страдалих и саобраћају. Поред анализе броја и последица саобраћајних незгода, анализирани су и јавни (броја погинулих лица на 100.000 становника) и саобраћајни (број погинулих на 100.000 регистрованих возила) ризик. При поређењу ових показатеља, испоставило су поменути ризици вишеструко већи у Србији него у државама са развијеним и устаљеним системом безбедности саобраћаја.

Након анализе постојећег стања, истакнуте су најважније чињенице у периоду од 2010. до 2013. године на основу којих су препознате критичне (угрожене) категорије учесника у саобраћају и кључни узроци (неприлагођена брзина, вожња под утицајем алкохола) настајања незгода са тешким последицама.

## Жељено стање

Жељено стање обухвата дефинисану амбицију, визију, мисију и циљеве. У оквиру амбиције, мисије и визије нису одређени квантификовани циљеви већ тежње којима се стреми. Амбиција је дефинисана као смањење смртности и ризика од тешких телесних повреда на ниво најуспешнијих европских држава. Зацртана мисија представља успостављање постојаног и делотворног система безбедности друмског саобраћаја. Друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањењем у броју повређених лица и трошкова саобраћајних незгода чини визију којој се тежи.

Основни циљеви које доношење стратегије, поред успостављања делотворног система безбедности саобраћаја, треба да испуни су:

* саобраћај без погинуле деце од 2020. године,
* смањење броја погинулих лица, тешко повређене деце и лица у 2020. години у односу на 2011. годину за 50% и
* смањење укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода у 2020. години у односу на 2011. годину за 50%.

Поред горенаведених циљева, постављене су и жељене вредности индикатора у циљној години.

Постављени су високи циљеви и јасно је да је потребно уложити изузетан труд и пуно рада како би се реализовали. Нажалост, у току прве две године од усвајања стратегије примећено је одступање између постојећег и стања предвиђеног стратегијом тако да зацртани циљеви у 2020. години вероватно неће бити испуњени.

## Начела

У систему безбедности саобраћаја дефинисано је 12 начела. При реализацији активности и мера у циљу достизања жељеног стања неопходно је поштовати следеће:

* Начело општег интереса и заједничког деловања
* Начело примене науке и струке
* Начело професионализма
* Поредити се са најбољим
* Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде
* Начело заштите деце
* Начело заштите младих
* Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају
* Начело опраштања
* Управљање засновано на реалним подацима
* Начело кооперације и координације
* Начело заштите животне средине

Начело општег интереса и заједничког деловања заговара тезу да је унапређење безбедности саобраћаја у интересу сваког појединца, без обзира на међусобне разлике или уверења. Начело примене науке и струке пропагира деловање у систему безбедности саобраћаја у складу са научим и стручним принципима. Начело професионализма предвиђа да појединци који активно учествују у систему безбедности саобраћаја буду стручно оспособљени и адекватно образовани за задужења која су им поверена. Начело поређења с најбољима обавезује да се оцењивање система безбедности саобраћаја и предузетих мера обавља само у односу на најбоље у Европи и свету. Начело одговорности свих пре и после саобраћајне незгоде подразумева да се сваки субјекат система безбедности саобраћаја сноси одговорност за своје пропусте који су допринели настајању саобраћајне незгоде, односно да одговорност не сносе само непосредни учесници саобраћајне незгоде. Начело заштите деце и начело заштите младих применом различитих мера имају за циљ додатно заштити ове категорије учесника у саобраћају.

Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају има задатак да дизајн саобраћајница и возила буде такав да спречи доношење погрешних одлука учесника у саобраћају. Начело опраштања подразумева такво окружење и понашање (тзв. дефанзивно) учесника у саобраћају које смањује последице грешке другог учесника у саобраћају. Начело засновано на управљању реалним подацима подразумева доношење одлука и активности које је базирано искључиво на поузданим и ажурним подацима о незгодама, повређеним и погинулим лицима, индикаторима и другима релевантним изворима. Ефикасно деловање у систему безбедности саобраћаја могуће је само уз заједничко и усаглашено деловање субјеката безбедности саобраћаја, односно уз квалитетну кооперацију и координацију. Задатак начела заштите животне средине је изостанак негативних последица по животну средину од стране путева, возила и понашања учесника у саобраћају.

## Кључне области рада

Кључне области рада представљају пет стубова безбедности саобраћаја дефинисаних Глобалном деценијом акције за безбедност саобраћаја од 2011. до 2020. године.

* I стуб – ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја
* II стуб – безбеднији путеви и кретања
* III стуб – безбеднија возила
* IV стуб – безбеднији учесници у саобраћају
* V стуб – деловање након саобраћајне незгоде

У оквиру 4. стуба који се бави безбеднијим учесницима у саобраћају, дефинисане су циљне, односно угрожене категорије учесника у саобраћају. Ту спадају:

* деца у својству пешака, бициклиста и путника,
* млади возачи,
* пешаци,
* бициклисти и мотоциклисти,
* старији од 65 година,
* возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци,
* возачи склони прекорачењу брзине,
* возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом,
* возачи комерцијалних возила и
* возачи трактора.

Уз сваку од поменутих категорија дат је график и кратко образложење зашто је класа препозната као угрожена и зашто је потребно уложити додатне напоре како би се смањило страдање.

## Кључни изазови безбедности саобраћаја у Републици Србији до 2020. године

Како је целокупна стратегија израђена у складу са принципом пет стубова, тако су и кључни изазови подељени у пет категорија. Неки од изазова који се истичу су:

* успостављање квалитетног и применљивог правног оквира и доследна примена прописа,
* стабилно финансирање безбедности саобраћаја и осигурање наменског трошења средстава,
* јачање одговорности управљача пута за безбедно одвијање саобраћаја,
* пројектовање, унапређење и изградња самообјашњавајућих и опраштајућих путева,
* смањење просечне старости возила,
* развој ИТС у/на возилу у функцији безбедности саобраћаја,
* подизање свести и формирање исправних ставова о безбедном понашању у саобраћају,
* повећање нивоа употребе јавног превоза,
* скраћење времена одзива хитних служби и
* успостављање хеликоптерског превоза повређених у саобраћајним незгодама.

## Носиоци активности

Носиоци активности деле се у зависности од нивоа на којем делују, области деловања и типа субјекта. У овом делу националне стратегије побројани су најзначајнији носиоци активности у систему безбедности саобраћаја на територији Републике Србије, уз кратко, пропратно објашњење поред сваког од чинилаца.

## Праћење, извештавање и стално унапређивање

Осмо поглавље националне стратегије бави се слојевима управљања безбедношћу саобраћаја. Први ниво представља праћење постојећег стања безбедности саобраћаја који обухвата континуирано прикупљање и обраду података као и развијање нових и иновативних метода и модела за праћење стања.

На другом нивоу налази се дефинисање жељеног стања. Дефинисање жељеног стања на републичком нивоу је у надлежности Владе Републике Србије, док је за дефинисање жељеног стања на локалном нивоу задужена локална самоуправа. На основу постојећег стања и жељеног стања, на трећем нивоу се предузимају оптималне мере за достизање зацртаних циљева. Четврти ниво предвиђа праћење предузетих мера и повремене корекције мера и активности.

У оквиру праћења стања безбедности саобраћаја, поред праћења саобраћајних незгода и страдалих лица подразумева се праћење обележја безбедности саобраћаја. У обележја безбедности саобраћаја спадају обележја понашања (индикатори перформанси безбедности саобраћаја, саобраћајни прекршаји), ставови о опасностима, праћење података о путевима и путној опреми, регистрованим возилима, праћење података о ризичним местима и деоница и др.

Сходно томе да је једно од начела начело управљања засновано на реалним подацима неизоставно је успостављање квалитетне и свеобухватне базе података како би се ефикасно и делотворно управљало безбедношћу саобраћаја. Агенција за безбедност саобраћаја је дефинисана као надлежна институција за развој поменуте базе и прикупљање и обраду података.

Извештавање о стању безбедности саобраћаја је саставни део праћења стања и обавезна активност предвиђена законом који уређује ову област. Извештаје је потребно слати на одређеној временској бази предвиђеним институцијама и то:

* Влади Републике Србије,
* Телу за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
* Народној скупштини,
* министарствима и
* другим државним органима и субјектима од значаја за безбедност саобраћаја.

Детаљне врсте извештаја обезбедити научно образовним институцијама, док повремене и наменске извештаје треба учинити јавно доступним свима који их захтевају, попут медија, невладиног сектора, научних радника, појединаца итд.

На локалном нивоу, извештавање о стању безбедности саобраћаја треба усмерити према скупштини локалне самоуправе и другим чиниоцима система безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

## Акциони план безбедности саобраћаја на путевима

Акциони план представља детаљан план активности са временском компонентом реализације. Саставни део акционог плана су и индикатори успешности сваке активности као и предвиђени трошкови реализације. Укупни расходи за све активности у планском периоду су усклађени са укупним буџетом општине за унапређење безбедности саобраћаја. Активности у склопу акционог плана су подељене по кључним областима рада (стубовима безбедности саобраћаја). Кључне области су даље подељене по циљевима у оквиру који се налазе конкретне активности које треба да омогуће достизање задатог циља.

# Анализа Стратегија 5 градова ЕУ, дефинисање критеријума и литерарни преглед

## Анализа стратегија 5 градова Европске уније

Kритеријуми за избор 5 релевантних градова Европске уније и анализу стратегија безбедности и акционих планова у највећој мери су обликовани (не)доступношћу информација и материјала. Основни извор информација о стратегијама европских градова је интернет. Чест је случај, како у Србији, тако и у Европи, да градови или локалне самоуправе, које израде и усвоје стратегију безбедности саобраћаја, исту не начине доступном за читање и преузимање на интернету.

Такође, одређени градови (Манчестер, Ливерпул, Единбург и др.) су уместо стратегије безбедности саобраћаја усвојили тзв. планове који су конципирани на сличан начин, али у свом називу не садрже реч „стратегија“. Такође, треба нагласити и похвалити високо учешће британских градова у укупном броју стратегија и планова доступних на интернету.

Предност при избору стратегија и планова за анализу имају документи који потичу из земаља које су лидери у области безбедности саобраћаја.

Услед ограничавајућих фактора који нису били предвиђени, аутори анализе су се определили за следеће критеријуме за избор 5 релевантних градова:

* доступност материјала за анализу (расположивост материјала за прегледање и преузимање на интернету; интернет је једини могући извор информација услед кратког рока за извршење пројектног задатка),
* релевантност доступног материјала (сличност и подударност концепта доступног материјала са структуром Националне стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије),
* остварени добри резултати у области безбедности саобраћаја на локалном и вишем нивоу (претраживање и анализа докумената само из држава које су лидери у планирању и спровођењу мера безбедности саобраћаја),
* концепт, структура и циљеви стратегије, односно плана (јасна приказана структура документа кроз садржај; дефинисани циљеви који се желе остварити).

Додатни проблем, који има везе са доступношћу материјала, огледа се у томе што градови, у највећем броју случајева, уклоне старију верзију стратегије када она истекне, односно по усвајању новог документа.

У току прегледа доступног материјала, није могуће пронаћи ниједан случај да је истовремено доступно више верзија (претходних и актуелних) стратегије или плана безбедности саобраћаја из истог града.

На основу формираних критеријума, изабрани су следећи градови:

* Даблин (Република Ирска)
* Единбург (Уједињено Краљевство)
* Копенхаген (Краљевина Данска)
* Ливерпул (Уједињено Краљевство)
* Лондон (Уједињено Краљевство)
* Манчестер (Уједињено Краљевство)

### Стратегија безбедности саобраћаја - Даблин

Стратегија безбедности саобраћаја града Даблина се односи на период од 2013. до 2020. године. У Ирској, ово је четврта усвојена стратегија безбедности саобраћаја.

Стратегија садржи следећа поглавља:

* Предговор,
* Увод,
* Европски контекст,
* Ирски контекст,
* Подаци о граду Даблину,
* Приступ безбедним системима,
* Улога интересних група,
* Изазови безбедности саобраћаја,
* Критични фактори успеха,
* Циљеви Стратегије безбедности саобраћаја,
* Акциони план,
* Закључак.

Ирска је једна од земаља са бољим перформансама у Европској Унији, у смислу безбедности саобраћаја на путевима. У 2015. години Ирска је заузела 5. место за најбезбедније путеве у односу на 28 земаља чланица ЕУ. Након увођења Националне стратегије безбедности саобраћаја, главни циљ Стратегије безбедности саобраћаја града Даблина који је био постављен био је: Смањење броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама на улицама Даблина и фокусирање на стварање безбедног града за све учеснике у саобраћају.

У последњих 10 година постоји тренд смањења погинулих лица у саобраћајним незгодама у Даблину, са изузетком у 2014. години када је био повећан број погинулих пешака у саобраћајним незгодама.

Главни циљ ове Стратегије је смањити број погинулих и тешко повређених лица у саобраћајним незгодама на улицама града Даблина како би се допринело националном и европском циљу, а то је 25 погинулих лица и 61 незгода са тешко телесно повређеним лицима на милион популације.

Поред основног циља, дефинисани су и остали циљеви:

* да помогне у испуњавању циљева у погледу безбедности саобраћаја који су дефинисани у Националној стратегији безбедности саобраћаја 2013-2020,
* да се обезбеди безбедност саобраћаја на путевима уз помоћ различитих мера и политика,
* да се истакне број настрадалих лица у саобраћајним незгодама у граду Даблину,
* да се развије политика и Акциони план безбедности саобраћаја на путевима заснованом на успостављању система безбедности саобраћаја,
* да се развију иновације за смањење броја саобраћајних незгода у којим учествују рањиви учесници у саобраћају,
* да се смањи број погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у граду како би се град Даблин учинио безбеднијим градом за све кориснике путева.

Ова Стратегија се фокусира на инжењерске, едукативне и мере присиле. За сваку од ових области представљене су активности које је потребно спроводити током периода важења Стратегије и Плана.

### План безбедности саобраћаја – Единбург

План безбедности саобраћаја за град Единбург део је документа „Транспортна визија 2030“ шкотске престонице. Документ је израђен за период од 2011. до 2020. године и базиран је на концепту „Vision Zero“ који промовише модерну мрежу саобраћајница на којој су сви учесници заштићени од ризика погибије или озбиљне повреде.

План се састоји из следећих поглавља:

* Предговор
* Циљеви
* Кључне области рада
* Постојећи циљеви из 2010. године
* Нови циљеви за 2020. годину
* Сарадња
* Активности

Циљеви плана развијени су од стране Градског савета у сарадњи са партнерима из области саобраћаја. Приоритет при изради циљева био је предлагање само оних активности које ће активно допринети визији безбедности саобраћаја града Единбурга. Издвојено је 9 циљева којима ће се посветити посебна пажња: квалитетније управљање подацима, промоција алтернативних видова превоза, управљање и развој мреже, сарадња више субјеката, кампање безбедности саобраћаја, управљање брзинама, увођење модерне технологије, унапређење трамвајског подсистема и побољшање понашања учесника у саобраћају.

У оквиру плана, препознато је 12 кључних области рада, односно домена у којима постоји простора за значајно унапређење, а то су: деца и млади, бициклисти, возачи и путници, стари, вожња под утицајем психоактивних супстанци, инфраструктура, мотоциклисти, пешаци, брзина, трамваји, возила и сарадња више субјеката.

Циљеви из 2010. године постављени су у односу на просечне вредности између 1994. и 1998. године и били су следећи:

* смањење броја погинулих и тешко повређених од 40%,
* смањење броја погинуле и тешко повређене деце за 50%,
* смањење броја лако повређених лица за 10%,
* смањење броја настрадалих бициклиста за 50%, по пређеном километру и
* смањење броја настрадалих пешака за 40% по пређеном километру.

Значајна средства, уложена у безбедност саобраћаја, резултирала су падом броја настрадалих лица за 15,8% између 2004. и 2008. године. Након добрих резултата, чланови Савета града Единбурга усагласили су се да прихвате изазовне циљне вредности предвиђене Оквиром шкотске Владе за безбедност саобраћаја.

Циљеви изражени у процентима су следећи:

* смањење броја погинулих за 30% до 2015; за 40% до 2020,
* смањење броја тешко повређених лица за 43% до 2015; за 55% до 2020,
* смањење броја погинуле деце за 35% до 2015; за 50% до 2020,
* смањење броја тешко повређене деце за 50% до 2015; за 65% до 2020,
* смањење броја лако повређених лица за 5% до 2015; за 10% до 2020.

У оквиру поглавља у којем се аутори Плана баве сарадњом више субјеката, предложено је успостављање одређеног броја тела и одбора чија задужења би била везана за унапређење саобраћајних услова и безбедности одређене категорије корисника, организовање радионица или реализацију едукативних програма у школама.

План су потписали секретар за саобраћај и председавајући члан савета за саобраћај града Единбурга.

### План безбедности саобраћаја – Копенхаген

Стратегија безбедности саобраћаја града Копенхагена односи се на период од 2013. до 2020. године. Документ се темељи на првом плану безбедности саобраћаја за Копенхаген за период од 2000. до 2012. године. Већ 2006. године, испуњени су циљеви и достигнуто је жељено стање. Потом је извршена је ревизија плана и усвојен је нови документ за период од 2007. до 2012. године.

У оквиру Стратегије постоје следећа поглавља:

* Копенхаген у бројкама,
* Предговор,
* Увод,
* Стање безбедности саобраћаја у Копенхагену,
* Нови циљеви,
* Безбедне улице,
* Надлежност,
* Иновације у Копенхагену,
* Безбедан транспортни систем,
* Сарадња и координација,
* Допринос из других извора,
* Преглед иницијатива.

Сходно чињеници да Копенхаген представља јединствену европску метрополу чија је основна визија да се половина путовања на посао обавља бициклом, посебна пажња посвећена је овој категорији учесника у саобраћају. Предуслов за остварење ове визије јесте да град Копенхаген постигне довољно висок ниво безбедности бициклиста, јер је без ове компоненте, мало вероватно да ће се учесници у саобраћају преусмерити са коришћења приватног аутомобила на бицикл. У Копенхагену је 1998. године 569 људи погинуло или тешко повређено, а седам година касније је ова бројка готово преполовљена, што је су значајно премашени циљеви из Саобраћајног плана из 2001. године.

Циљеви у Плану безбедности саобраћаја за Копенхаген дефинисани су апсолутним вредностима. Основни циљ Стратегије је преполовити број погинулих и тешко повређених лица у саобраћајним незгодама у периоду од 2013-2020. године, што значи да се са 220, смањи на 110 до 2020. године. У Стратегији су дефинисане активности које је потребно развити: циљани разговори са људима из образовних установа и ауто – школа, информисаност туриста, развој дигиталне мапе о ограничењима брзине, постављање стандарда у вези са безбедношћу саобраћаја приликом набавке услуга у друмском саобраћају, повећан број националних и регионалних кампања и повећана сарадња са аутобуским превозницима, такси превозницима и другим комерцијалним превозницима.

У оквиру Плана нису дефинисане амбиција, мисија и визија.

### Стратегија безбедности саобраћаја – Ливерпул

Стратегија безбедности саобраћаја града Ливерпула израђена је за период од 2017. до 2020. године. На интернету нема података о претходном плану или стратегији безбедности саобраћаја, али се у тексту обрађене Стратегије помиње да су 2011. године постигнути зацртани циљеви и да је на основу пређашњег искуства усаглашено да се постави „циљ 400“ за 2020. годину.

Садржај Стратегије је следећи:

* Увод,
* Визија,
* Изазови,
* Усклађеност са политиком на националном нивоу,
* Усклађеност са политиком на регионалном нивоу,
* Приступ,
* Акциони план за бициклисте,
* Акциони план за мотоциклисте,
* Акциони план за учеснике у саобраћају преко 60 година старости,
* Акциони план за одрасле пешаке (26 до 59 година старости),
* Закључак.

Стратегија безбедности саобраћаја за град Ливерпул циља да до 2020. године буде мање од 400 погинулих или тешко повређених лица у саобраћајним незгодама на годишњем нивоу. Дугорочни циљ је саобраћај без погинулих лица са значајним смањењем броја повређених.

Редовним праћењем података у стању безбедности саобраћаја, уочено је да је 2014. и 2015. године дошло до значајних одступања у вишегодишњим трендовима кретања броја погинулих и тешко повређених, а исти тренд је, према прелиминарним резултатима у време израде Стратегије, настављен и у 2016. години.

Примећен је већи број страдалих учесника из тзв. „рањивих“ категорија учесника у саобраћају, односно бициклиста и мотоциклиста. Код пешака је уочена стагнација у број страдалих лица. Страдало је мање деце пешака, док је број одраслих пешака који су погинули или повређени у саобраћају у порасту па отуд и поглавље „Акциони план за одрасле пешаке“ у оквиру ове Стратегије. Такође, дошло је значајно пораста броја страдалих учесника у саобраћају који припадају старосној групи 65+.

Постизање циљева је базирано на 3Е факторима – едукација, инжењерство и присила (education, engineering and enforcement).

Замисао је да се у оквиру едукације, односно кроз кампање промовише и подиже свест о безбедности саобраћаја. У оквиру инжењерске компоненте подразумева се препознавање и имплементација адекватних и оптималних мера које унапређују безбедност саобраћаја и осигуравају ефикасно и безбедно саобраћање возила на новим саобраћајницама. Контрола и санкционисање непоштовања саобраћајних прописа, с акцентом на контролу дозвољене брзине кретања возила, спада у област последњег 3Е фактора – присилу.

Након имплементације поменутих мера, неопходно је континуално пратити стање (индикаторе) на терену и правовремено реаговати одговарајућим корекцијама у циљу остваривања зацртаног циља.

За сваку од препознатих угрожених категорија дефинисана је јасна структура активности. Први корак је прикупљање темељних и свеобухватних податак и информација како би се установиле праве размере и обим проблема. Затим се препознају и предлажу одговарајуће мере из сваке од 3Е области.

План је потписан од стране градоначелника и полицијског комесара града Ливерпула.

### Акциони план безбедности саобраћаја - Лондон

Акциони план безбедности саобраћаја за град Лондон дефинисан је за период од 2014. до 2020. године. Претходни план безбедности саобраћаја за град Лондон израђен је за период од 2001. до 2010. године. Уочене су разлике у приступу решавања проблема, као и у циљним групама, односно категоријама учесника у саобраћају којима се посвећује посебна пажња.

У Стратегији су дефинисана следећа поглавља:

* Увод,
* Утврђивање обима изазова,
* Смерови рада,
* Безбедне саобраћајнице,
* Безбедна возила,
* Безбедни учесници у саобраћају,
* Сарадња и надлежности.

Основни циљ Плана представља смањење броја погинулих и тешко повређених за 40% до 2020. године у односу на просек у периоду од 2005. до 2009. године. Један од приступа у остварењу овог циља јесте унапређење безбедности „рањивих“ категорија учесника у саобраћају, односно пешака, бициклиста и мотоциклиста. Анализом података из претходног периода, утврђено је да је број погинулих и тешко повређених „рањивих“ учесника у саобраћају у порасту. Може се успоставити корелација између ове чињенице и пораста броја путовања на подручју Лондона пешке и бициклом. Из ових разлога, аутори Плана сугеришу имплементацију мера које ће „опростити“ грешку учеснику у саобраћају из „рањиве“ категорије учесника. Претпоставља се да ће, са даљим порастом броја немоторизованих путовања, долазити до више саобраћајних незгода у којима ће узрок бити непажња или грешка учесника. На основу те претпоставке, сугерише се управљање системом безбедности саобраћаја тако да последице начињених грешака буду минималне. Бољим и модернијим дизајном возила и инфраструктуре, као и адекватним регулисањем саобраћаја, могуће је постићи овај циљ.

*Амбиција* – саобраћај без погинулих и тешко повређених.

*Визија* – да Лондон постане најбољи, велики град на свету, у којем ће се људи који ту живе и раде или су у посети, осећати добродошло и пријатно.

*Циљ* – Смањење од 40% погинулих и тешко повређених у саобраћајним незгодама до 2020. године.

Мере за спровођење лондонског Плана безбедности саобраћаја подељене су више група: безбедније саобраћајнице, безбеднија возила, безбеднији учесници у саобраћају и сарадња између надлежних институција. Може се уочити аналогија између поменутих група циљева и кључних области рада, односно пет стубова безбедности саобраћаја.

План је потписан од стране градоначелника и комесара за саобраћај града Лондона.

### План безбедности саобраћаја – Манчестер

За град Манчестер дефинисан је План безбедности саобраћаја на путевима који важи у периоду од 2014. до 2020. године. На интернету није било могуће пронаћи податке или информације о претходним плановима или стратегијама безбедности саобраћаја за град Манчестер.

Кроз План је дефинисано неколико поглавља:

* Позадина,
* Тренутно стање,
* Трошкови саобраћајних незгода,
* „Рањиве“ категорије учесника у саобраћају,
* Пешаци,
* Бициклисти,
* Млади возачи и путници,
* Мотоциклисти,
* Здружена радна група за безбедност саобраћаја,
* Национална платформа за унапређење знања возача,
* Матрица безбедности саобраћаја,
* Скраћенице,
* Контакт.

Уочава се да План безбедности саобраћаја за град Манчестер није конципиран на исти начин као претходни представљени планови и стратегије. Ниво детаљности је нижи и садржи поједина поглавља која се не налазе у другим документима.

Иако у називу садржи термин „План“, аутори се више баве евалуацијом досадашњих показатеља стања безбедности саобраћаја него плановима и циљевима у будућности. У поглављу „Матрица безбедности саобраћаја“, аутори паралелно, по колонама, анализирају: чињенице/проблеме, стратешке смернице, приоритетне интервенције и друге области интереса; за сваку категорију учесника у саобраћају.

План су потписали секретар за саобраћај и члан одбора за саобраћај града Манчестера.

## Компаративна анализа стратегија и планова у 5 одабраних релевантних градова Европске уније

У току прегледа доступних стратегија и планова за унапређење безбедности саобраћаја у градовима на територији Европске уније, систематски су анализирани елементи, структура и концепт докумената. Циљ је био уочавање сличности и разлика између страних и домаћих приступа и преузимање добре праксе из страних извора.

У складу са већ поменутим проблемом (не)доступности материјала формиран је скуп релевантних градова према предложеним критеријумима.

### Временски период за који је израђен документ

Документи обухваћени анализом израђени за периоде од 4 до 10 година. У просеку, период важења документа је од 6 до 7 година. Период важења плана или стратегије није сам по себи репрезентативан јер зависи од обухватности, структуре и концепта документа. Такође, није установљена веза између величине града, односно површине коју заузима и броја становника и возила. Тако су, на пример, власти у Лондону и Манчестеру усвојиле планове безбедности саобраћаја са истим трајањем.

### Претходни планови или стратегије

У скупу изабраних, релевантних градова, само у случају Лондона је била доступна верзија претходног плана безбедности саобраћаја. То је омогућило осврт на циљеве постављене претходним планом и анализу стопе успешности спровођења предвиђених мера и активности. Циљеви су били изражени у процентима, односно у стопама смањења одређених апсолутних показатеља стања безбедности саобраћаја у односу на дефинисани период (2005. до 2009. године) и делимично су испуњени. Овакав приступ омогућава препознавање активности и мера које су дале добре или лоше резултате и успостављање квалитетног, континуалног управљања системом безбедности саобраћаја. За остале градове претходне верзије ових докумената нису доступне.

### Осврт на постојеће стање безбедности саобраћаја

Анализом доступног материјала утврђено је да већина докумената садржи кратку анализу постојећег стања. У оквиру анализе постојећег стања у документима из Даблина, Ливерпула и Манчестера постоје детаљније анализе одређених категорија учесника у саобраћају, а то су најчешће пешаци, бициклисти и мотоциклисти, односно тзв. „рањиве“ категорије.

### Угрожене категорије учесника у саобраћају

У свим анализираним плановима и стратегијама бициклисти и мотоциклисти препознати су као угрожене категорије према којима се морају усмерити значајне мере и активности. С друге стране, у свега пар докумената су возачи и путници у путничким аутомобилима препознати као угрожени учесници у саобраћају. Поред бициклиста и мотоциклиста, деца (0-14 година старости), млади (15-30) и стари (65+) у већини докумената су препознати као категорије којима се морају посветити додатна пажња и ресурси.

### Циљеви, амбиција, мисија, визија и акциони план

Зацртани циљеви на крају планског периода плана или стратегије могу бити изражени преко апсолутних вредности, индикатора, процената, описно и на друге начине. Циљеви у анализираним документима најчешће су изражени описно или, у два случаја, преко апсолутних вредности. Аутори планова и стратегија ни у једном документу нису изражавали циљеве преко индикатора. Такође, само у два документа поменуте су визија и амбиција, односно дугорочни, крајњи циљеви рада у области безбедности саобраћаја.

Акциони план, најчешће у матричном, али међусобно различитом облику, налази се у саставу свих докумената. Једноставнији акциони планови не садрже временске и финансијске елементе, већ само смернице за унапређење безбедности одређене компоненте система и делимично дефинисане носиоце.

### Анализа трошкова саобраћаних незгода и планираних уштеда

Саобраћајне незгоде са страдалим лицима незахвалне су за квантификацију, од односно за додељивање нумеричких, монетарних вредности истим. Развијени су бројни модели који се користе за прорачун трошкова различитих типова саобраћајних незгода, односно незгода са повређеним и погинулим лицима. У оквиру анализираних докумената, у свега два документа су поменути збирни трошкови саобраћајних незгода у претходном периоду, односно у периоду за који је израђена анализа стања безбедности саобраћаја. С друге стране, само у даблинској стратегији безбедности саобраћаја аутори су се осврнули и на процењене уштеде (до једне милијарде евра) које је могуће остварити доследним спровођењем мера предложених у документу.

### 3Е фактори и 5 стубова безбедности саобраћаја

Тзв. 3Е фактори подразумевају едукацију, инжењерство и присилу (education, engineering, enforcement), односно улогу ових дисциплина у систему безбедности саобраћаја. Примена ових елемената у успешном управљању безбедношћу саобраћаја препозната је на светском нивоу, па и не чуди што су аутори интегрисали 3Е факторе у 5 од 6 анализираних докумената. С друге стране, модел 5 стубова, односно кључних области рада (ефикасније управљање безбедношћу, безбеднији путеви, безбедније возила, безбеднији учесници у саобраћају и деловање након саобраћајне незгоде) препознат је у два плана, копенхагенском и лондонском. Треба напоменути да ни у једном од два поменута документа није обрађено свих 5 стубова. У лондонском није укључено ефикасније управљање безбедношћу и деловање након саобраћајне незгоде, док су у копенхагенском поменути само безбеднији путеви, односно улице.

### Обим докумената и носиоци

Број страница докумената се креће од 21 (Манчестер) до 88 (Лондон). Носиоци активности дефинисани су у оквиру текста и акционих планова у свим стратегијама осим у копехагенској. Документе су најчешће потписивали градоначелници, председници скупштина, полицијски комесари и председници и чланови градских одбора за саобраћај. Сваки предговор потписан је од стране више лица.

# АНАЛИЗА ДОСАДАШЊИХ ИСКУСТАВА У ГРАДОВИМА СРБИЈЕ СЛИЧНЕ ВЕЛИЧИНЕ ВРШЦУ

## Пројекат „Стратегија безбедности саобраћаја града Београда од 2011. до 2015.“

У оквиру израде пројекта спроведено је више семинара стручног усавршавања, истраживања ставова учесника у саобраћају, истраживање о понашању у саобраћају у Београду, истраживање карактеристика саобраћаних незгода, истраживање ставова доносиоца одлука, итд. Нажалост, документ није усвојен у Скупштини града. Без обзира на то, истраживање и припремљени извештај су ојачали градске институције и друге субјекте значајне за безбедност саобраћаја, унапредили су свест о обиму и значају проблема безбедности саобраћаја, унапредили међусобну координацију у кооперацију и повећали ниво активности у области безбедности саобраћаја. Тиме су створили добру основу за развој и усвајање стратегије безбедности саобраћаја од 2015. до 2020. године. Пројекат је израђен у складу са националном стратегијом и оквиру пројекта одређени су визија, мисија и циљеви унапређења безбедности саобраћају за период 2011-2015 на територији града Београда, док је за сваку од градских и приградских општина развијен својствени акциони план.

Категорије које су препознате као угрожене националном стратегијом, као и други кључни проблеми (неприлагођена брзина, вожња под дејством алкохола и сл.) посебно су разматрани у стратегији безбедности саобраћаја за град Београд.

По питању директних и индиректних трошкова саобраћајних незгода, годишњи губици Србије се процењују на 2% БНД, односно око 9 милијарди евра у последњих 10 година.

Области са најповољнији односом користи и трошкова у саобраћају су:

* боље спровођење Закона о безбедности саобраћаја,
* управљање брзинама,
* унапређивање паркирања у функцији безбедности саобраћаја и
* унапређивање безбедности рањивих учесника у саобраћају (деце, пешака, бициклиста и мотоциклиста).

Предлог *визије* стратегије гласи:

''Достићи у БЕОГРАДУ ниво безбедности учесника у саобраћају као у ЕУ и успоставити позитивне трендове и континуирано опадање броја погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама у Београду, тако да се Београд изједначи са најбољим европским градовима''.

*Мисија* стратегије обухвата постизање:

* услова за одрживи развој саобраћаја и транспорта у коме ће сви учесници, а посебно ''рањиви'' учесници саобраћаја и транспорта бити безбедни,
* успостављања ефикасног заштитног система у саобраћају који ће укључити широк спектар субјеката, а посебно: градоначелника, градско веће, Савет за безбедност саобраћаја, саобраћајну полицију, секретаријате и друге органе локалне самоуправе на нивоу града, председнике општина, општинске органе самоуправе, Универзитет и друге високошколске установе, невладине организације, Ауто мото савез Србије, Црвени крст Србије, друге институције и појединце,
* успостављања функционалног концепта подељене одговорности за безбедност саобраћаја,
* проширивања система одговорности за саобраћајне незгоде са директних учесника у незгоди, на оне субјекте који могу допринети смањењу броја и последица саобраћајних незгода.
* Најважнији краткорочни циљеви обухватају:
* успостављање ефикасног, перманентног и стабилног рада градског Савета за безбедност саобраћаја и добру координацију са свим општинама, у наредне 3 године,
* имплементацију савременог концепта образовања за безбедно учешће у саобраћају у предшколске установе, основне и средње школе, у наредне 3 године,
* повећати одговорност, надзор и контролу над и у предузећима за пројектовање, изградњу и одржавање путева, предузећима за израду, уградњу и одржавање саобраћајне сигнализације, у наредне 2 године,
* увести у праксу савремене процедуре унапређења безбедности пута (имплементација члана 156. ЗоБС), током наредне године,
* смањити број погинулих лица за 40% до 2015. у односу на 2010. годину,
* смањити број лица са тешким телесним повредама за 20% до 2015. у односу на 2010. годину.

Дугорочни циљеви подразумевају реализацију бројних активности, од којих се међу најзначајнијим налазе:

* усклађивање нивоа безбедности саобраћаја у Београду са нивоом безбедности главних градова у Европској унији,
* успостављање сигурног заштитног система у безбедности саобраћаја, директно подржаног од политичара, стручњака и јавности, а предвођеног професионалцима,
* преполовити број погинулих лица до 2020. године у односу на 2010. годину,
* преполовити број лица са тешким телесним повредама до 2020. године у односу на 2010. годину,
* започињање и перманентно спровођење мера за заштиту рањивих учесника у саобраћају,
* увођење, фаворизовање и стварање услова за безбедно учешће и промовисање немоторизоване врсте саобраћаја (пешачки, бициклистички, и сл.)

Кључна подручја примене Стратегије града Београда су директно повезана са 4 елемента безбедности саобраћаја - ''4Е'', односно образовања, инжењерских мера, присиле и прве помоћи.

Конкретне мере које ће бити спровођене могу се класификовати у 6 група:

* институционално јачање,
* образовне мере,
* инжењерске мере,
* унапређење прве помоћи и третмана повређених,
* унапређење поштовања прописа и
* остале мере.

Само од казни за саобраћајне прекршаје, до краја 2010. године, у градски буџет су уплаћена средства у износу од 205 милиона динара која се могу користити за поправљање саобраћајне инфраструктуре у граду (50% средстава), рад градског савета за безбедност саобраћаја, унапређење саобраћајног васпитања и образовања, превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја и научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја (члан 18 и 19 Закона о безбедности саобраћаја). Закон предвиђа да се наведена средства могу користити према програму који доноси градско веће, на предлог градског савета за безбедност саобраћаја.

У оквиру стратегије израђени су својствени акциони планови за све београдске општине и посебан анекс о безбедности мотоциклиста у Београду, који су подразумевали сарадњу са локалним органима власти.

У наредном периоду Београд ће размотрити законске могућности примене ЈПП (Јавно Приватно Партнерство - ''Public Private Partnership'') за финансирање и спровођење мера и активности из ове Стратегије.

Пример једног од акционих планова је Акциони план за општину Вождовац. Мисија и амбиција општине Вождовац укратко су побољшање безбедности рањивих учесника у саобраћају, односно деце, пешака, лица старијих од 65 година, бициклиста и др, кроз унапређење заштите рањивих учесника у саобраћају и унапређење јавног превоза. Визија градске општине Вождовац је ''нула страдалих учесника у саобраћају''.

Заштитни систем је пример вишекомпонентног система чији примаран задатак представља јачање постојећих и изградње нових капацитета и институција безбедности саобраћаја и успостављање квалитетне сарадње између субјеката у безбедности саобраћаја. Компоненте система обухватају:

* додељивање одговорности за безбедност на путевима носиоцима политичке власти,
* обука и оспособљавање довољног броја носиоца послова безбедности саобраћаја (кључног особља),
* делотворно функционисање општинског тела за безбедност саобраћаја,
* техничка и финансијска подршка раду општинског тела за БС,
* успостављање одрживе координације и кооперације између различитих субјеката безбедности саобраћаја на нивоу општине,
* успостављање одрживе кооперације и координације између општинских органа и градске управе (посебно секретаријата за саобраћај и секретаријата за образовање),
* доступност података о саобраћајним незгодама и индикаторима безбедности саобраћаја у општини,
* обезбеђивање средстава и припрема годишњег програма коришћења средстава за безбедност саобраћаја,
* припрема годишњег извештаја о безбедности саобраћаја и годишњег извештаја о спровођењу Акционог плана безбедности саобраћаја у општини.

Циљеви општине Вождовац обухватају смањење броја саобраћајних незгода и броја смртно страдалих лица за 50% у 2015. години у односу на 2009. годину.

При анализи показатеља стања безбедности саобраћаја, 2008. година се истакла са највишим бројем саобраћајних незгода на територији општине Вождовац у периоду од 2006. до 2009. године.

Како из система безбедности саобраћаја и даље није могуће искључити људски фактор, природно је да су безбеднији возачи следећа неизоставна област деловања. Планирано је спровођење различитих видове обуке, едукације, као и примена репресивних мера у циљу унапређења понашања возача у саобраћају.

Субјекти, који би имали директне или индиректне користи од унапређења система безбедности саобраћаја на територији општине Вождовац су:

* учесници у саобраћају,
* општински органи,
* саобраћајна полиција,
* чиниоци система јавног превоза,
* градски органи,
* велика предузећа која послују на територији општине,
* субјекти система здравствене заштите,
* политичке партије и др.

Да би се отпочео процес унапређења система безбедности саобраћаја, потребно је спровести следеће активности:

* почетак примене програма обуке и полагања возачког испита по новом закону о безбедности саобраћаја,
* формирање базе података о саобраћајним незгодама и прекршајима, праћење понашања возача и примена система казнених поена,
* ниво свести о безбедности саобраћаја од стране кандидата за полагање возачких испита, тако и од стране возача,
* развијање програма за праћење, издвајање и посебну обуку рецидивиста (сталних прекршиоца),
* развијање програма за праћење возача почетника и младих возача,
* успостављање одрживе кооперације и координације између општинских органа и представника ауто школа, саобраћајне полиције, послодаваца који запошљавају професионалне возаче,
* доступност података о саобраћајним незгодама и другим индикаторима безбедности саобраћаја у општини на основу којих би било могуће пратити резултате рада ауто-школа,
* обезбеђивање средстава и припрема годишњег програма коришћења средстава за безбедност саобраћаја и
* припрема годишњег извештаја о безбедности саобраћаја и годишњег извештаја о спровођењу Акционог плана безбедности саобраћаја у општини.

Промоција безбедности саобраћаја, кроз кампање које ће бити усмерене ка смањењу брзине кретања, апстиненцији од алкохола, деци, рањивим учесницима у саобраћају, промоцији јавног превоза и др, чини неизоставну активност у подизању свести о опасностима у саобраћају. Кораци у овој области у следећи:

* почетак примене промоција безбедности саобраћаја,
* подршка кампањи (стручна, медијска, финансијска, политичка, полицијска, нормативна и подршка најшире јавности),
* ниво свести о значају кампања на подизање нивоа безбедности саобраћаја,
* развијање програма за праћење и развој кампање,
* успостављање одрживе кооперације и координације између општинских органа и представника медија и саобраћајне полиције,
* доступност података о саобраћајним незгодама и другим индикаторима безбедности саобраћаја у општини на основу којих би било могуће пратити учинак кампања,
* обезбеђивање средстава и припрема годишњег програма коришћења средстава за безбедност саобраћаја и
* припрема годишњег извештаја о безбедности саобраћаја и годишњег извештаја о спровођењу Акционог плана безбедности саобраћаја у општини.

Најважније активности, односно правци деловања који су такође дефинисани овим Акционим планом су:

* обезбеђивање средстава и припрема годишњег програма коришћења средстава за безбедност саобраћаја,
* обука довољног броја носиоца послова безбедности саобраћаја (кључног особља),
* формирање и функционисање општинског тела за безбедност саобраћаја,
* техничка и финансијска подршка раду општинског тела за БС,
* доступност података о саобраћајним незгодама и индикаторима безбедности саобраћаја у општини,
* припрема анализа безбедности саобраћаја у општини,
* препознавање небезбедног понашања, нарочито посебно саобраћајних прекршаја.

На састанцима са представницима општине организованим у току израде акционог плана, заједнички су препознате снаге, слабости, могућности и опасности општинског саобраћајног система. Прилог акционог плана обухватао је анализу безбедности саобраћаја (податке о саобраћајним незгодама и податке из анкета), инвентар проблема безбедности саобраћаја, који је формиран у сарадњи са представницима општина и кроз теренска истраживања, као и мапе ризика са просторном расподелом саобраћајних незгода, према различитим критеријумима (5 најчешћих видова саобраћајних незгода, саобраћајне незгоде са двоточкашима, пешацима, незгоде на раскрсницама, незгоде са погинулим лицима и тешким телесним повредама, све саобраћајне незгоде и 3 најчешћа узрока саобраћајних незгода).

Радна верзија акционог плана достављена је представницима општина, да би након конструктивне дискусије и сугестија била искристалисана коначна верзија. На овај начин извршиоци пројекта су у сарадњи са представницима општина омогућили израду коначне верзије документа прилагођене општинским власти, односно акциони план, који запосленима у општини и надлежнима за спровођење неће представљати материјал непознатог садржаја. Поред тога, на почетку акционог плана налази се предговор, на меморандуму општине, са потписом председника општине и печатом општине.

Посебан анекс ''безбедност мотоциклиста'' прикључен је акционим плановима и тексту стратегије града Београда о безбедности саобраћаја, пошто је ова група учесника у саобраћају препозната као једна од најугроженијих. Судећи према међународним подацима из 2006. године, број погинулих возача мопеда чинио је 5,7% укупног броја свих погинулих лица у саобраћајним незгодама, док је број погинулих возача мотоцикала чинио око 16,1% укупног броја свих саобраћајних незгода са погинулим лицима, на простору 14 земаља Европске уније. Треба истаћи да укупан број регистрованих моторизованих двоточкаша чини само 2% укупног броја свих регистрованих моторних возила на посматраном подручју.

У Београду, проблем безбедности возача двоточкаша у саобраћају је посебно изражен и наглашен, како због величине града (четвртина свих становника), тако и због нагле популаризације овог вида превоза почетком 21. века услед скока економске моћи становништва и појаве све чешћих загушења у саобраћају.

На основу анализе података о саобраћајним незгодама у којима учествују возачи моторизованих двоточкаша уочавају се забрињавајући, негативни трендови броја саобраћајних не-згода и последица у претходном периоду. Та чињеница додатно обавезује на предузимање неопходних активности како би се примећени тренд прво зауставио, а затим и окренуо.

Визија безбедности саобраћаја града Београда представља ''развој саобраћаја без страдалих рањивих учесника у саобраћају''.

Основни циљеви за подизање нивоа безбедности моторизованих двоточкаша у саобраћају обухватају:

* смањење броја саобраћајних незгода, у којима учествују моторизовани двоточкаши, за 40% у наредном петогодишњем периоду (2011-2015),
* смањење броја смртно страдалих возача двоточкаша за 50% у наредном петогодишњем периоду, у односу на претходни петогодишњи период (2006-2010) и
* повећање броја регистрованих моторизованих двоточкаша на територији града Београда за 100% у наредном петогодишњем периоду (2011-2015), како би биле искоришћене све предности овог вида превоза.

Посебни циљеви се заснивају на могућности потпуне интеграције моторизованих двоточкаша у транспортни систем града Београда и одрживог развоја, и то кроз:

* подршку популаризације овог вида превоза од стране најшире стручне јавности, носилаца власти на нивоу града Београда и локалном нивоу и најшире јавности, кроз истицање предности овог вида превоза,
* образовање, едукација и обука од стране стручњака из ове области у оквиру система образовних институција (основне школе, средње школе и др.) о значају безбедног учествовања и безбедног управљања двоточкашем у саобраћају, као и учешће струке на међународним и домаћим конференцијама, семинарима и др., у циљу едукације у овој области,
* анализа посебних потреба појединачних категорија у које спадају мопеди, мотоцикли, лаки и тешки трицикли и лаки и тешки четвороцикли, и прилагођавање посебног сета мера свакој од наведених категорија,
* задовољавање одговарајућих инфраструктурних захтева (одговарајући паркинг простор, одговарајућа хоризонтална и вертикална сигнализација и др.), од стране надлежних институција Града,
* подвођење вожње на задњем точку као забрањене радње, односно као посебног темина у оквиру ЗОБС – насилничка вожња и оштра контрола и санкционисање насилничке вожње у домену безбедности двоточкаша у саобраћају,
* стварање простора за остваривање економских користи корисника овог вида превоза (јефтинија/парцијална регистрација, путарина и др.).

Употребом Хедонове матрице, коју чине елементи саобраћајног система човек, возило, пут и окружење, представљени су најбитнији фактори у оквиру којих је потребно спровести План, по узору на европска искустава. Фактор човек, представља област деловања за коју је предвиђена реализација скупа активности, од којих су значајне:

* спровођење ЗОБС у делу који се тиче образовања, едукације и обуке возача двоточкаша,
* измена Правилника који се односе на област двоточкаша (пример: обавезно присуство инструктора приликом практичног дела возачког испита, што сада није случај),
* успоставити квалитетан и акредитован план теоријске и практичне едукације у сарадњи са институцијама, асоцијацијама, удружењима и др. која се баве безбедношћу двоточкаша у саобраћају,
* укључивање познатих мото тркача и искусних возача мото клубова у практичној едукацији младих возача (кампање, трибине и промоције безбедног понашања),
* активна сарадња са директорима образовних установа како би се вршила едукација деце и младих о безбедности двоточкаша у саобраћају,
* полигони за двоточкаше – тренинг центри за обуку младих возача и др,
* пооштравање казнене политике за возаче двоточкаша који возе под утицајем алкохола или психоактивних супстанци или насилничке вожње и
* промоција ношења високо уочљиве заштитне опреме (кацига, јакни и панталона с протекторима, одговарајуће обуће и рукавица).

Следеће активности издвајају се по питању фактора возила:

* примена посебних прописа везаних за технички преглед двоточкаша (пооштрена контрола уређаја на возилу, система и др.),
* поклањање материјала приликом куповине нових двоточкаша о значају безбедног учествовања и управљања двоточкашем у саобраћају,
* сарадња увозника двоточкаша, овлашћених сервисера, техничких прегледа и др. који имају директан утицај на само возило, са институцијама и стручњацима из области безбедности саобраћаја у циљу побољшања стања безбедности и
* едукација младих возача о правилном избору возила у зависности од потреба.

Следеће активности издвајају се по питању фактора возила:

* спровођење РСА и РСИ од стране управљача пута и сарадња међу институцијама у примени и спровођењу РСА и РСИ у овој области (дефинисање посебног правилника за двоточкаше, за град Београд по ком би се спроводио РСА и РСИ),
* идентификација црних тачака, односно места на којима постоји нагомилавање саобраћајних незгода у којима учествују возачи моторизованих двоточкаша и дефинисање критеријума црне тачке за ову категорију учесника у саобраћају (израда Студије црних тачака и просторне расподеле саобраћајних незгода у којима учествују возачи двоточкаша на нивоу Београда),
* побољшање уличне расвете, посебно на местима на којима су се догодиле саобраћајне незгоде у којима су учествовали моторизовани двоточкаши у ноћним условима,
* рад стручњака из области безбедности двоточкаша са свим управљачима пута на нивоу локалних заједница како би се едуковали у циљу прилагођавања елемената путне инфраструктуре овој категорији учесника у саобраћају.

Следеће активности издвајају се по питању фактора окружења:

* медијске кампање о безбедности двоточкаша у саобраћају у делу који је најзначајнији за смањење броја настрадалих возача двоточкаша (брзина, уочљивост, кацига, алкохол и др.),
* промоција ношења заштитне кациге и опреме од стране познатих особа,
* промоција уочавања возача двоточкаша у саобраћају, од стране познатих особа,
* праћење ефеката кампања о безбедности двоточкаша у саобраћају, медијски пропраћене акције у организацији институција, мото клубова, увозника где се промовише безбедна вожња двоточкаша.

У пројекту ''Стратегија Београда о безбедности саобраћаја 2011-2015'' препознати су кључни проблеми и области рада у безбедности саобраћаја, као и правце деловања на територији града Београда. Приликом израде градске стратегије и акционих планова за општине идентификовани су носиоци система безбедности саобраћаја на градском и општинском нивоу. Уз конструктивну сарадњу са градским челницима и општинским органима власти дефинисане су планови, обавезе, динамика, активности и начин имплементације мера, што је значајно утицало на подизање свести о безбедности саобраћаја, као и институционалном повезивању надлежних за послове безбедности саобраћаја. Савет за безбедност саобраћаја града Београда означен је као координатор примарни носилац активности везаних за унапређење безбедности саобраћаја и примену активности предвиђених овим документима. Реализацијом овог пројекта постављена је основа за успостављање система за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја на територији града Београда.

У складу са претходним искуством, Стратегија безбедности саобраћаја града Београда за период од 2017. до 2020. треба да додатно ојача капацитете безбедности саобраћаја, али и да за разлику од претходне стратегије дефинише институције задужене за реализацију одређених активности. Позитивну праксу рада институција је потребно додатно ојачати и утврдити да ли постоји простор односно могућности унапређења.

## Пројекат „Стратегија безбедности саобраћаја града Краљева од 2013. до 2020.“

У оквиру израде пројекта реализована је анализа расподела надлежности на територији града Краљева, на основу докумената достављених од стране наручио пројекта. Такође, идентификовани су носиоци система безбедности саобраћаја, као стање система управљања безбедношћу саобраћаја. Горепоменуте радње представљале су улазне параметре за разраду и развој стратегије безбедности саобраћаја за град Краљево.

Прикупљања података за израду предлога стратегије града Краљева реализовани је како уз помоћ објективних података, тако и уз помоћ представника локалне самоуправе. Организовано је више састанака на којима се дискутовало о модернима концептима и приступима управљања безбедношћу саобраћаја и о конкретним проблемима безбедности саобраћаја у Краљеву. Између осталог, презентован је значај и проблем безбедности саобраћаја, као и пратећи међународни документи и директиве. Потом, приказана је анализа стања безбедности саобраћаја на територији града Краљева и Републике Србије. На наредним састанцима разговарало се о факторима безбедности саобраћаја, са акцентом на возилу и путу. Поред тога, демонстриране су и савремене методе за унапређење безбедности пута. У току састанака обављено је стручно оспособљавање присутних представника градске власти, међу којима су били и чланови савета за безбедност саобраћаја, као и евалуација знања присутних. Највећа предност ових дискусија било је непосредно прикупљање података о ургентним проблемима с којима се учесници у саобраћају свакодневно сусрећу и анализирање могућности унапређења безбедности саобраћаја у Краљеву. Као део припрема за израду ставки из пројектног задатка реализован је обилазак важних институција града Краљева, везаних за функционисање безбедности саобраћаја, односно посета и радни састанак са представницама градске власти града Краљева и представника саобраћајне полиције.

Међународном САРТРЕ анкета служи за испитивање ставова и знања возача и пешака. За утврђивање ставова грађана у вези питања безбедности саобраћаја и утврђивања ставова и нивоа знања спроведена је поменута анкета. Обрадом прикупљених података стекла се могућност увида у ниво знања и ставове учесника саобраћајног система, што је у даљем раду олакшало предлагање мера и активности у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

Поред анкетирања грађана, извршено је истраживање на терену, односно обилазак пет улазно-излазних праваца ка и од Краљева.

Стратегија безбедности саобраћаја града Краљева конципирана је у кроз следећа поглавља:

* литерарни преглед,
* анализа важних градских докумената и одлука,
* анализа саобраћајних незгода,
* анализа саобраћајних незгода са учешћем пешака,
* анализа индикатора перформанси безбедности саобраћаја,
* анализа употребе сигурносних појасева,
* анкетно истраживање,
* анализа података прикупљених теренских истраживањем и
* SWOT анализа.

Предлог Стратегије безбедности саобраћаја за град Краљево и Акциони планови са смерницама за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја у граду Краљеву представљају саставне делове целокупног документа.

Посебан део истраживања односио на детаљну анализу понашања пешака у саобраћају имајући у виду да је као узрок код значајног броја саобраћајних незгода препознат пропуста пешака. Циљ овог сегмента био је утврђивање узрока за такво понашање пешака и предлог мера за решавање проблема и смањење страдања.

На основу података из базе података МУП-а Републике Србије о броју и последицама саобраћајних незгода са учешћем пешака, за период од 2008. до 2012. године, извршена је анализа стања безбедности пешака у саобраћају на територији града Краљева.

Брзе и ефикасне мере које су се наметнуле као потреба да се заштите пешаци у што краћем временском року укључују:

* заштита пешака физичким раздвајањем од моторизованог саобраћаја на брзим саобраћајницама,
* утицање на промену понашања пешака путем кампања и одговарајућих техничко регулативних мера и
* полицијска принуда усмерена како ка возачима тако и ка пешацима.

Мере се могу систематизовати у едукативне, контролно-репресивне, техничко-регулативне и планерске мере.

Добрим планирањем и квалитетном реализацијом мера, омогућава се успостављање безбеднијег саобраћајног окружење и стварање услова за несметано и безбедно функционисање пешачког саобраћаја.

Теренским истраживањем, прикупљене су вредности следећих индикатора безбедности саобраћаја:

* проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5 тоне),
* проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима у тешким теретним возилима (преко 3,5 тоне),
* проценат коришћења заштитних кацига мопедиста и мотоциклиста,
* проценат коришћења заштитних система за децу до 12 година старости.

За путничке аутомобиле и доставна возила до 3,5 тоне, на сваком мерном месту минимални узорак износио је 500 возача, 384 сувозача и 100 путника на задњем седишту. Минимални узорак возача тешких теретних возила преко 3,5 тоне је био 50.

Упоредном анализом индикатора безбедности саобраћаја у Краљеву и на републичком нивоу, уочен је нешто већи удео возача који управљају возилом под дејством алкохола на територији Краљева. Поређењем осталих индикатора, закључено је да се Краљево налази око аритметичке средине вредности индикатора осталих полицијских управа у Републици Србији. Стога, сузбијање вожње под дејством алкохола мора да буде једна од кључних области деловања у безбедности саобраћаја.

На основу SWOT анализе, могу се истаћи следеће предности, слабости, могућности и опасности система безбедности саобраћаја на територији града Краљева.

Предности система безбедности саобраћаја на територији града Краљева:

* постојање Савета за координацију послова безбедности саобраћаја,
* јавна политичка воља органа локалне самоуправе у погледу унапређења система безбедности саобраћаја,
* активно учешће појединих релевантних институција у унапређењу система безбедности саобраћаја,
* обезбеђен извор финансирања,
* обезбеђена подршка медија у погледу унапређења система безбедности саобраћаја,
* постојање готових пројеката којима се унапређује систем безбедности саобраћаја у зонама школа,
* постојање просторно-планске документације за измештање транзитног саобраћаја,
* примена и коришћење географских информационих система,
* близина аутодрома Берановац и
* реализовани програми едукације деце школског узраста о безбедности саобраћаја.

Слабости система безбедности саобраћаја на територији града Краљева:

* мањак институционалних и кадровских капацитета,
* недовољно залагање појединих релевантних институција у унапређењу система безбедности саобраћаја,
* непостојање НВО усмерених ка унапређењу безбедности саобраћаја,
* застарело нормативно окружење у погледу управљања саобраћајем у граду,
* лоше стање путне мреже услед нередовног одржавања у дужем временском периоду,
* недостатак сарадње јавних предузећа и осталих субјеката у погледу управљања безбедношћу саобраћаја, као и при планирању и раду на капиталним инфраструктурним пројектима и радовима у саобраћају,
* ниска свест учесника у саобраћају о значају безбедности саобраћаја,
* висока просечна старост возног парка, условљена лошом економском ситуацијом,
* непостојање контроле приступа мрежи вишег ранга,
* значајно учешће пољопривредне механизације у саобраћају, посебно на магистралним правцима ка граду,
* недовољно развијена саобраћајна инфраструктура,
* дезорганизован и дисфункционалан јавни превоз путника,
* непостојање нормативних и системских аката којима је уређено паркирање у централној градској зони,
* непостојање паркинг гаража и
* нелегална градња.

Могућности система безбедности саобраћаја на територији града Краљева:

* уређење и модернизација локалне законске регулативе,
* имплементација стратегије безбедности саобраћаја у систем безбедности саобраћаја,
* примена стандарда у области безбедности саобраћаја (ISO 39001),
* унапређење инфраструктуре уз помоћ републичких средстава,
* могућност растерећења централног дела града од транзитног саобраћаја изградњом обилазнице,
* увођење видео надзора и аутоматске детекције прекршаја,
* подршка Агенције за безбедност саобраћаја спровођењу прописаног начина обуке возача,
* реализација кампања у безбедности саобраћаја,
* заинтересованост релевантних чинилаца система безбедности саобраћаја за едукацију деце.

Опасности система безбедности саобраћаја на територији града Краљева:

* непридржавање законске регулативе по питању финансирања безбедности саобраћаја и надлежности над путном мрежом,
* недовољна заступљеност безбедности саобраћаја у систему образовања,
* системско неуправљање безбедношћу саобраћаја услед нејасне надлежности над путевима,
* тренд опадања друштвеног стандарда,
* инертност у решавању имовинско-правних односа.

SWОТ анализа представља користан алат при раслојавању проблема. Поред тога, олакшава разумевање тренутног положаја и дефинисање активности које је потребно применити како би се остварили зацртани циљеви.

Снаге представљају добре ствари у постојећем окружењу. Слабости чине проблеми услед који достизање зацртаних циљева може бити недостижно и који се морају решавати. Могућности односно представљају начине на које је могуће унапредити функционисање система, односно идентификацију области у којима постоји места за напредак.

У току израде стратегије безбедности града Краљева анализирани су документи и одлуке повезани са институцијама безбедности саобраћаја града Краљева.

Утврђене су надлежности и одговорности појединих институција, чиме је створен оквир за успостављање система безбедности саобраћаја у складу са препорукама и међународном добром праксом у складу са националном стратегијом. Дефинисање најзначајнијих проблема у безбедности саобраћаја у Краљеву чини окосницу платформе за израду стратегије. Анализе спроведене у току припрема за израду стратегије представљају фиксирање постојећег стања и солидну основу за праћење стања безбедности саобраћаја у Краљеву и активно кориговање мера и активности у циљу смањења страдања. Анализом расположивих података закључено је да се најзначајнији проблеми у Краљеву огледају у нејасној расподели надлежности над деловима државних путева, као мањку сарадње између управљача путева. Рад краљевачког Савета за безбедност саобраћаја значајно је унапређен је након усвајања стратегије безбедности саобраћаја и може да послужи као пример добре праксе осталим локалним самоуправама у Републици Србији.

## Пројекат „Стратегија безбедности саобраћаја града Пожаревца за период од 2014. до 2020. године“

Стратегија безбедности саобраћаја града Пожаревца представља трећу стратегију на нивоу градова у Републици Србији, после Београда и Краљева.

Треба напоменути да су се градске власти у Пожаревцу прве у Републици Србији ангажовале око активности везаних за реализацију препорука из Резолуције Генералне Скупштине Уједињених Нација „Глобални план Деценије акције за безбедност на путевима 2011. до 2020. године“.

Израда стратегије безбедности саобраћаја града Пожаревца за период од 2014. до 2020. године захтевала је сложен и системски приступ прикупљању и обради података како би се идентификовале све посебности саобраћајног система овог града. Процес који је обухватио низ активности, а посебно је важно истаћи:

* детаљну анализу институционалних капацитета,
* детаљну анализу нормативних, локалних докумената везаних за безбедност саобраћаја,
* детаљну анализу података о постојећем стању безбедности саобраћаја,
* организацију и реализацију низа састанака на којима су одржана предавања и дискусије о решавању проблема безбедности саобраћаја у Пожаревцу,
* детаљну анализу ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја,
* упоредну анализу најзначајнијих индикатора безбедности саобраћаја,
* теренско истраживање и сагледавање стања саобраћајног система у погледу безбедности саобраћаја,
* усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања (кроз визију и краткорочне и дугорочне циљеве),
* координирано планирање и спровођење оптималних управљачких мера којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању

У оквиру пројекта „Стратегија безбедности саобраћаја града Пожаревца за период од 2014-2020. године“, спроведен је преглед стручне и научне литературе везане за израду и имплементацију стратегија безбедности саобраћаја у свету и код нас. Анализом ове литературе детаљно су размотрени савремени концепти управљања безбедношћу саобраћаја. Такође, анализирана су искуства из домаће праксе у погледу стратешког управљања безбедношћу саобраћаја на нивоу градова, са прегледом кључних активности спроведених током израде стратегије, као и најважнијих резултата спроведених истраживања.

Спровођење анализе показатеља безбедности саобраћаја за протекли петогодишњи период (од 2009. до 2013. године) као и анализе индикатора перформанси безбедности саобраћаја на територији полицијске управе Пожаревац за 2013. годину представљале су предуслов за утврђивање постојећег стања безбедности саобраћаја саобраћајног система Пожаревца.

Међународна САРТРЕ анкета користи се при истраживању ставова и знања возача и пешака о опасностима у саобраћају. Поред објективних показатеља везаних за последице саобраћајних незгода и индикатора перформанси безбедности саобраћаја, извршена је анализа субјективних ставова учесника у саобраћају применом поменуте анкете. Обрадом прикупљених података стекла се могућност увида у ниво знања и ставове учесника саобраћајног система, што је у даљем раду олакшало предлагање мера и активности у циљу унапређења безбедности саобраћаја. Добијени резултати спроведеног истраживања у Пожаревцу, упоређени су са резултатима из других градова у Србији и земљама Европске уније, чиме је истакнут значај унапређења стања безбедности саобраћаја у Пожаревцу.

Анализа градских одлука које уређују област саобраћаја (Одлука о комуналном уређењу, Одлука о јавним паркиралиштима, Одлука о градском и приградском превозу путника на територији града Пожаревца, Одлука о саобраћајној инфраструктури и режимима одвијања саобраћаја на територији града Пожаревца) и мера везаних за унапређење безбедности саобраћаја представља један од првих корака при разматрању стања у локалној самоуправи.

Извршена је анализа улога и надлежности градских органа у систему управљања градом и саобраћајном инфраструктуром и рада институција (Скупштина града, градоначелник, градско веће и градска управа).

Као у случају Краљева, примењена је SWОТ анализа која представља користан алат при разумевању проблема и утврђивање тренутног положаја система уз дефинисање активности које је потребно применити како би се остварили зацртани циљеви.

Снаге представљају добре ствари у постојећем окружењу. Слабости чине проблеми услед који достизање зацртаних циљева може бити недостижно и који се морају решавати. Могућности односно представљају начине на које је могуће унапредити функционисање система, односно идентификацију области у којима постоји места за напредак.

На основу израђене SWOT анализе за град Пожаревац утврђене су снаге и слабости, као и могућности и опасности по систем безбедност саобраћаја.

Снаге система безбедности саобраћаја на територији града Пожаревца:

* формиран Савет за безбедност саобраћаја,
* постоји програм рада,
* израда стратегије безбедности саобраћаја,
* редовно усвајање програма трошења средстава,
* наменско трошење средстава,
* постојање станице саобраћајне полиције,
* постојање средње саобраћајне школе,
* постојање обилазнице,
* успостављене редовне активности Ауто-мото савеза Србије на унапређењу безбедности саобраћаја,
* сарадња средње саобраћајне школе са полицијом и Ауто-мото савезом Србије,
* заинтересованост образовних установа,
* добра сарадња и комуникација са установама и предузећима,
* постоје урбанистички планови са коректним саобраћајним решењима,
* подршка локалне самоуправе иницијативама у безбедности саобраћаја,
* уређене су зоне школа.

Први и основни корак ка успостављању система за управљање безбедношћу саобраћаја био је формирање Савета за безбедност саобраћаја и покретање израде стратегије безбедности саобраћаја.

Слабости система безбедности саобраћаја на територији града Пожаревца:

* непостојање стратешког документа о безбедности саобраћаја у Пожаревцу,
* непостојање службе у Градској управи која се бави безбедношћу саобраћаја,
* неиздвајање средстава из буџета града за унапређење безбедности саобраћаја,
* непоштовање норматива за паркирање приликом изградње објеката,
* недостатак места за паркирање,
* лоше организовано паркирање,
* недовољно средстава за унапређење безбедности саобраћаја,
* недостатак стручног кадра из области саобраћаја,
* лоша координација на локалног и националног нивоа,
* отпор појединих сектора полиције у доследном поштовању Закона о безбедности саобраћаја,
* недовољна контрола саобраћаја од стране саобраћајне полиције,
* запуштена инфраструктура,
* недовољна заинтересованост политичара за решавање проблема саобраћаја,
* неуређеност аутобуских стајалишта,
* недостатак одговарајућих пројеката и иницијатива и предлога,
* низак ниво СОВ,
* лоша економска ситуација,
* нису реализована саобраћајна решења из ГУП-а,
* пролазак железничког саобраћаја ободом централне зоне града,
* нема пројеката техничког регулисања саобраћаја,
* неадекватна хоризонтална и вертикална сигнализација,
* лоше одржавање путева и саобраћајне сигнализације,
* нема пешачке зоне.

Могућности система безбедности саобраћаја на територији града Пожаревца:

* примена Закон о безбедности саобраћаја и пратећих правилника,
* подршка стручне јавности,
* борба против корупције,
* промена свести учесника у саобраћају,
* прописан начин полагања возачког испита,
* сарадња са МУП-ом, здравством, школама и факултетима.

Опасности по систем безбедности саобраћаја на територији града Пожаревца:

* економска криза,
* нестабилна политичка ситуација у земљи и окружењу,
* отпор политичара и јавног сектора у доследном спровођењу ЗоБС-а,
* масовна недоследност у примени ЗоБС-а,
* висок степен толеранције за непоштовање прописа у безбедности саобраћаја,
* мали БНД,
* корупција,
* недостатак едукације предшколске и школске деце, као и свих учесника у саобраћају,
* недовољно стручног знања и искуства,
* лош концепт СОВ.

Имајући у виду могућности које пружа SWOT анализа с једне стране и препоруке Глобалног плана „Деценије акције за безбедност саобраћаја 2011-2020“ усмерене на спровођење активности кроз пет основних стубова безбедности саобраћаја с друге, у овој стратегији SWOT анализа је извршена начин тако да обрађује сваки од пет стубова безбедности саобраћаја понаособ (Организација и спровођење безбедности саобраћаја на путевима; Безбеднији путеви и кретање; Безбеднија возила; Безбеднији учесници у саобраћају; Активности након незгоде). Ово је први пут да је овакав приступ примењен у изради SWOT анализе. Дакле, темељно су сагледане предности, слабости, могућности и претње кроз пет слојева, односно пет подсистема безбедности саобраћаја, чиме је омогућено прецизније дефинисање управљачких мера и активности за постизање жељеног стања безбедности саобраћаја.

У Пожаревцу је током развоја стратегије организован низ радних састанака, на којима су усаглашени ставови и утврђени проблеми безбедности саобраћаја у Пожаревцу. Проблеми су систематизовани према коригованој Хедоновој матрици.

Извршено је и теренско истраживање где су посебно анализирана четири улазно-излазна правца (ка Великом Градишту, ка Београду, ка Жабарима и ка Петровцу на Млави) са околним насељима и централна зона Пожаревца.

Субјекти, који би имали директне или индиректне користи од унапређења система безбедности саобраћаја на територији града Пожаревца су:

* учесници у саобраћају,
* саобраћајна полиција,
* чиниоци система јавног превоза,
* градски органи,
* велика предузећа која послују на територији општине,
* субјекти система здравствене заштите,
* политичке партије
* невладине организације,
* јавна предузећа,
* образовне установе
* и др.

За промену од других докумената, визија, мисија, амбиције и циљеви дефинисани су у оквиру акционог плана. Такође су дефинисане активности за постизање циља, кључне области рада у изградњи заштитног система, подизања нивоа безбедности возача, рањивих учесника у саобраћају и унапређења инфраструктуре. За сваку кључну област дефинисан је динамички план активности кроз дефинисање проблема, скорашњег напретка у свету и код нас, а затим и потребних акција и активности, критичних компонената, очекиване користи и најважнијих стратешких смерница. План активности и очекивани ефекти примене акционог плана где су приказани ефекти за три нивоа (ефекти од промена понашања учесника у саобраћају, ефекти смањења броја и последица незгода и остварене уштеде од смањења броја страдалих у саобраћајним незгодама) дефинисани су по кључним областима рада.

На основу теренског истраживања и анализе података, закључено је да је потребно спровести посебне мере на проласку државних путева кроз насеља у Пожаревцу.

Предлог визије Пожаревца у погледу унапређења безбедности саобраћаја:

„Довести ниво безбедности саобраћаја у Пожаревцу на ниво најбезбеднијих градова у ЕУ, уз успостављање тренда континуираног опадања броја погинулих и повређених у саобраћају”.

Предлог мисије Пожаревца у погледу унапређења безбедности саобраћаја:

„Успоставити и одржавати ефикасан заштитни систем у безбедности саобраћаја, уз стварање услова за одрживи развој саобраћаја тако да се сви учесници саобраћаја у Пожаревцу осећају безбедним“.

Предлог основног циља Пожаревца у погледу унапређења безбедности саобраћаја:

Циљ Стратегије безбедности саобраћаја града Пожаревца, а самим тим и акционог плана је 50% мање погинулих и 50% мање повређених у саобраћајним незгодама до 2020. године у односу на 2013. годину.

Извештај који обухвата спроведене анализе, резултате истраживања и закључке обликован је кроз једанаест поглавља и два прилога:

* Увод,
* Преглед релевантне литературе о управљању стратегијама безбедности саобраћаја,
* Стање безбедности саобраћаја на основу анализе саобраћајних незгода,
* Индикатори перформанси безбедности саобраћаја на територији Града Пожаревца,
* Саставни делови концепта стратегије,
* Анализа ставова учесника у саобраћају у Пожаревцу с освртом на стање у Србији и земљама Европске Уније,
* Преглед најзначајнијих градских одлука и мера везаних за унапређење нивоа безбедности саобраћаја,
* SWOT анализа система безбедности саобраћаја у Граду Пожаревцу,
* Теренска анализа стања саобраћајне инфраструктуре у Пожаревцу,
* Прилог 1 – Стратегија безбедности саобраћаја Града Пожаревца за период 2014-2020. године,
* Прилог 2 – План просторне дистрибуције саобраћајних незгода са погинулим лицима.

У току израде стратегије безбедности града Пожаревца анализирани су документи и одлуке повезани са институцијама безбедности саобраћаја града Пожаревца. Конструктивним разговорима у оквиру организованих форума подигнута је свест о потреби сталног праћења стања безбедности саобраћаја, при чему је посебно значајно да је извршен пренос знања на појединце укључене у систем безбедности саобраћаја у Пожаревцу.

Утврђене су надлежности и одговорности појединаца и институција, чиме је формирано здраво окружење и база за успостављање система безбедности саобраћаја у складу са препорукама и међународном добром праксом у складу са националном стратегијом

Рад Савета за безбедност саобраћаја у Пожаревцу након усвајања стратегије поседује основ по којем планира активности и средства, односно обезбеђено је планско деловање и поступање у области безбедности саобраћаја.

# АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ВРШЦА

## Град Вршац – Основни подаци

Положај града - насеља у оквиру локалног или државног саобраћајног система значајно утиче на параметре саобраћајног тока. Специфичности положаја града Вршца, огледају се кроз близину државне границе са Румунијом и граничног прелаза Ватин, који представља најоптерећенију друмску везу са Румунијом. Известан број транспортних компанија из околине Темишвара користи овај коридор као деоницу у повезивању са луком Бар у Црној Гори. Интензивни транзитни токови са јаким учешћем теретног саобраћаја (посебно међународног саобраћаја) представљају значајан чинилац безбедности саобраћаја на територији Вршца.

Град Вршац налази се у североисточном делу Србије, односно југоисточном делу Војводине и припада Јужнобанатском округу. Део простора територије града Вршца заузима специјални резерват природе Делиблатска пешчара. Град се састоји од 24 насеља, 24 катастарске општине и 28 регистрованих месних заједница[[1]](#footnote-1).

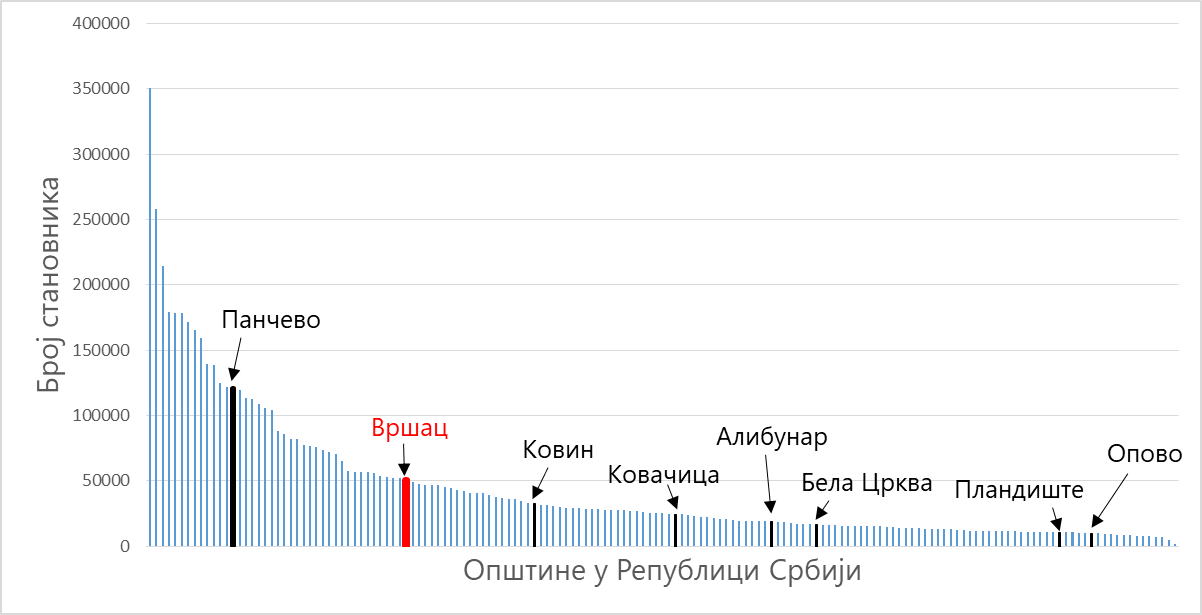
Подручје града Вршца простире се на површини од 800 km2, коју карактерише равничарски предео Панонске низије, док укупна површина града Вршца износи 10 km2 са 180 улица, 11 тргова и 3 булевара[[2]](#footnote-2).

Налази се североисточно од Београда на удаљености од 84 km, док је од границе са Румунијом удаљен 14 km, од Темишвара 77 km (административног седишта западне Румуније), а од Новог Сада 147 km. Суседне општине су: Бела Црква, Ковин, Алибунар и Пландиште, а већа насеља која се налазе у окружењу су: Алибунар, Пландиште и Бела Црква.



1. Положај града Вршца у Јужнобанатском округу

Процењено је да је 2015. године на територији града живело 50.558 (63 становника по km2) становника, док је према подацима о попису становништва из 2011. године број становника био 52.026. Вршац представља другу најмногољуднију општину у Јужнобанатском округу.



1. Положај града Вршца, на основу броја становника, у односу на остале општине у Републици Србији

У табели је приказана расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама у зависности од тежине последица и старосне категорије.

1. Старосна структура становника и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, територија града Вршца, 2012-2016, према попису из 2011. године

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Старосна категорија | Број становника | Погинуло | Тешке тел. пов. | | Лаке тел. пов. | Укупно пов. | Укупно настрадало | Релативни индекс угрожености |
| 0-14 | 7689 | 0 | | 5 | 36 | 41 | 41 | 53,3 |
| 15-29 | 9346 | 2 | | 28 | 96 | 124 | 126 | 134,8 |
| 30-44 | 10637 | 6 | | 14 | 84 | 98 | 104 | 97,8 |
| 45-64 | 15748 | 6 | | 28 | 105 | 133 | 139 | 88,3 |
| 65+ | 8606 | 4 | | 15 | 40 | 55 | 59 | 68,6 |
| Укупно | 52026 | 18 | | 90 | 361 | 451 | 469 | 90,1 |

Највећи број становника на територији града припада старосној категорији од 45 до 64 године, док најмањи број лица припада категорији старости од 0 до 14 година.

Релативни индекс угрожености, приказан на графику испод, представља однос укупног броја настрадалих и броја становника одређене старосне категорије, експандираног на 10.000 становника.

1. Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2012-2016) и броја становника који припадају старосној категорији

Са графика може се уочити да је релативни индекс за категорију „млади“, односно за становништво старости од 15 до 29 година, значајно већи у односу на остале категорије.

### Подаци о путној инфраструктури на територији града Вршца

Укупна дужина путне мреже на територији града Вршца износи 265,34 km, од чега су државни путеви I реда заступљени у дужини од 137,07 km, државни путеви II реда у дужини од 34,53 km и општински путеви у дужини од 93,74 km. Сви путеви су сачињени од савременог коловозног застора осим дела општинских путева у дужини од 3,70 km[[3]](#footnote-3).

Преко територије града прелазе следећи путеви:

* Државни пут IБ реда број 10 (ауто-пут Е70 – део коридора 11): Београд-Панчево-Вршац-државна граница са Румунијом (гранични прелаз Ватин)
* Државни пут IБ реда број 18: Зрењанин-Сечањ-Пландиште-Вршац-Стража-Бела Црква-државна граница са Румунијом (гранични прелаз Калуђерово)

Просечни годишњи дневни саобраћај на државном путу IБ реда број 10, на делу пута од Вршца до државне границе са Румунијом (гранични прелаз Ватин), износи 1201 возила/дан, док на делу од насеља Уљма до Вршца износи 4451 возила/дан[[4]](#footnote-4). Највећи удео ПГДС-а (на делу пута: Вршац (Стража) – гранични прелаз Ватин) чине путнички аутомобили (82,8%), а затим ауто-возови са учешћем од 14%. Остале категорије (лака, средње и тешка возила, као и аутобуси) имају занемарљив удео у односу на ПА и АВ (појединачно <1%)[[5]](#footnote-5).

Државни пут IБ реда број 18 пружа се од Зрењанина, преко Вршца, до државне границе са Румунијом (гранични прелаз Калуђерово). ПГДС (на делу пута које прелази преко територије града Вршца), у зависности од деонице, крећу се у опсегу од 1852 (на деоници Вршац (Стража) - Стража) до 1988 возила/дан (на деоници Пландиште – Вршац (Пландиште)). Највећи проценат ПГДС-а на овом делу деонице чине путнички аутомобили (око 93%).

## Анализа саобраћајних незгода и последица и идентификација проблема и циљних група

Анализом броја саобраћајних незгода и њихових последица, обухваћене су све саобраћајне незгоде које су се догодиле на територији Града Вршца у петогодишњем периоду, од 2012. до 2016. године.

1. Структура саобраћајних незгода, град Вршац (2012-2016.)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Саобраћајне незгоде са погинулим лицима | | Саобраћајне незгоде са повређеним лицима | | Саобраћајне незгоде са материјалном штетом | |
| **2012** | 4 | 25% | 79 | 19,4% | 62 | 19,4% |
| **2013** | 4 | 25% | 90 | 24,8% | 76 | 23,8% |
| **2014** | 2 | 12,5% | 78 | 21,5% | 80 | 25,0% |
| **2015** | 4 | 25% | 63 | 17,4% | 51 | 15,9% |
| **2016** | 2 | 12,5% | 53 | 14,6% | 51 | 15,9% |
| **Укупно** | **16** | **100%** | **363** | **100%** | **320** | **100%** |

У последњих пет година, на територији града Вршца, евидентирано је укупно **699** саобраћајних незгода, од којих је 16 незгода са погинулим лицима, 363 са повређеним лицима, док је 320 незгода у којима се настала само материјална штета. Највећи број саобраћајних незгода чине саобраћајне незгоде са повређеним лицима, са учинком од 52% од укупног броја саобраћајних незгода евидентираних од стране саобраћајне полиције. Треба имати у виду да постоји известан број саобраћајних незгода са малом материјалном штетом (до 200.000 динара) које су евидентиране од стране осигуравајућих друштава, а нису део евиденција полиције, као и известан број саобраћајних незгода које нису пријављене ни осигуравајућим друштвима ни полицији (мала материјална штета, учесници се „договорили“ без позива полиције на лице места).

Најмањи број саобраћајних незгода забележен током 2016. године, 106 незгода (15,2% од свих незгода), као и најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима 53 незгоде (14,6% од укупног броја саобраћајних незгода са повређеним лицима). Највећи број саобраћајних незгода забележен је 2013. године -170 незгода (24,3% од укупног броја незгода). Треба истаћи да је 2013. године и број саобраћајних незгода са повређеним лицима био највећи (90 незгода – 24,8% од укупног броја саобраћајних незгода са повређеним лицима).

На графику је приказана расподела броја саобраћајних незгода у зависности од последица које су настале.

1. Структура саобраћајних незгода, град Вршац (2012-2016.)

На основу анализираних података за петогодишњи период није могуће јасно препознати тренд. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима варира између 2 и 4, с тим што је најмањи број евидентиран у 2014. и 2016. години док је највећи број незгода са овим последицама (4) евидентиран у свим осталим годинама (2012,2013,2015.) анализираног петогодишњег периода. Овакви подаци указују и на недостатак система безбедности саобраћаја, јер се управо системским деловањем постиже успостављање јасног опадајућег тренда, без осцилација.

На графику је дат упоредни приказ броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и броја погинулих лица, у периоду од 2012. до 2016. године. Број погинулих лица варира између 2 и 5 и не постоји јасно утврђен тренд, што указује на недостатак јасних системских мера које би тренд броја погинулих лица смањиле на минимум, односно без погинулих лица у саобраћајним незгодама.

1. Упоредни однос броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и броја погинулих лица у периоду 2012-2016. године

Број саобраћајних незгода са настрадалима варира између 55 и 94, с тим што се може се уочити јасан опадајући тренд од 2013. године. Успостављање опадајућег тренда је значајно и похвално, али је неопходно да се тај тренд одржи и у наредном периоду. Овако успостављен тренд указује да се спроводе извесне мере и активности, али да изостаје континуитет и адекватна усмереност, како би се овај тренд одразио и на број незгода са погинулим лицима. Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима (94) евидентиран је 2013. године, што је уједно и година када је погинуо највећи број лица у последњих 5 година.

Како би се што квалитетније описало постојеће стање безбедности саобраћаја, потребно је сагледати и трендове показатеља безбедности саобраћаја током дужег временског периода. На основу доступних података, спроведена је анализа основних показатеља безбедности саобраћаја у последњих 20 година (1997-2016. године).

1. Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима у периоду 1997-2016. године

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | СН са настрадалим лицима | % СН са настрадалим лицима | | Погинула лица | | % погинулих лица | Година | СН са настрадалим лицима | % СН са настрадалим лицима | Погинула лица | % погину-лих лица | |
| 1997 | 113 | 6% | | 12 | | 9% | **2007** | 91 | 5% | 7 | 6% | |
| 1998 | 95 | 5% | | 15 | | 12% | **2008** | 91 | 5% | 3 | 2% | |
| 1999 | 102 | 6% | | 6 | | 5% | **2009** | 88 | 5% | 5 | 4% | |
| 2000 | 90 | 5% | | 6 | | 5% | **2010** | 89 | 5% | 4 | 3% | |
| 2001 | 113 | 6% | | 9 | | 7% | **2011** | 76 | 4% | 8 | 6% | |
| 2002 | 87 | 5% | | 5 | | 4% | **2012** | 83 | 5% | 4 | 3% | |
| 2003 | 83 | 5% | | 4 | | 3% | **2013** | 94 | 5% | 5 | 4% | |
| 2004 | 86 | 5% | | 10 | | 8% | **2014** | 80 | 5% | 2 | 2% | |
| 2005 | 82 | 5% | | 5 | | 4% | **2015** | 67 | 4% | 4 | 3% | |
| 2006 | 94 | 5% | | 10 | | 8% | **2016** | 55 | 3% | 3 | 2% | |
|  |  |  |  | | **Укупно** | | | **1759** | **100%** | **127** | **100%** |

Сагледавањем овог двадесетогодишњег периода треба да омогући препознавање извесни дугорочних трендова, уколико су успостављени. На територији града Вршца, у анализираном периоду, евидентирано је укупно 1759 саобраћајних незгода у којима је погинуло 127 лица, тешко повређено 634, док је 1481 лице лакше повређено.

На графику испод дат је упоредни приказ броја незгода са настрадалим лицима и броја погинулих лица у периоду од 1997. до 2016. године. Може се уочити да број саобраћајних незгода са настрадалим лицима варира између 55 и 113. Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима (113) евидентиран је 1997. а затим 2001. године док не најмањи број (55) евидентиран током 2016. године. Са графика се може уочити благ опадајући тренд са повременим одступањима, од којих се издваја одступање 2013. године када је број саобраћајних незгода порастао за 11 у односу на претходну годину, али се већ следеће године тај број значајно смањио и уклопио и успостављени тренд.

1. Упоредни однос броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима и броја погинулих лица у периоду 1997-2016. године

Број погинулих лица током протеклог двадесетогодишњег периода варира између 2 и 15, по години. Највећи број погинулих лица у једној години током посматраног периода је 15 (што чини 12% од укупног броја погинулих лица), а евидентиран је 1998. године, док је најмањи број погинулих забележен 2014. године и износи 2. Код броја погинулих не можемо рећи да постоји било какав тренд, чак ни у дужем временском периоду. Такође, повремене осцилације указују да не постоје прецизне системске мере које се континуирано примењују. С тога, неопходно је дефинисати јасан системски приступ који ће омогућити успостављање позитивног континуитета и евентуално свести број погинулих на минимум.

Током периода 2012-2016. године, на територији града Вршца, настрадало је укупно 469 лица у саобраћајним незгодама, од чега је 18 лица погинуло, а 451 лице повређено (лаке телесне повреде задобило је 361 лице, док је тешке телесне повреде задобило 90 лица).

1. Тежина последица настрадалих лица у незгодама (2012-2016.)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | | Лица са тешким телесним повредама | | Лица са лаким телесним повредама | |
| 2012 | 4 | 22% | 22 | 24% | 83 | 23% |
| 2013 | 5 | 28% | 22 | 24% | 86 | 24% |
| 2014 | 2 | 11% | 14 | 16% | 76 | 21% |
| 2015 | 4 | 22% | 15 | 17% | 64 | 18% |
| 2016 | 3 | 17% | 17 | 19% | 52 | 14% |
| Укупно | **18** | **100%** | **90** | **100%** | **361** | **100%** |

У посматраном периоду, од укупног броја настрадалих, највећи је број лица која су задобила лаке телесне повреде – 361 лице, што представља 77% од укупног броја настрадалих. Укупан број лица која су погинула је 18, од чега је највише лица (5) погинуло 2013. године, а најмање (2) 2014. године. Број лица са тешким телесним повредама варирао је између 14 (2014. године) и 22 (2012. и 2013. године).

Укупан број лица која су задобила тешке телесне повреде је 90, док је укупан број лица која су задобила лаке телесне повреде 361. Код лица која су задобила лаке телесне повреде, број варира између 52 и 86. Највећи број лица са лаким телесним повредама забележен је 2013. године, 86 лица (23,8% од укупног броја лица са лаким телесним повредама), а најмањи број 2016. године, 52 лица (14,4% од укупног броја лица са лаким телесним повредама). На графику испод приказана је расподела броја настрадалих према тежини последица у периоду од 2012-2016. године на територији града Вршца.

1. Расподела броја настрадалих према тежини последица за период 2012-2016. године

Оваква структура последица настрадалих лица је „уобичајена“, али је значајно пратити односе у овој структури.

Наиме, смањење броја погинулих лица може пратити повећање броја тешко повређених лица, што представља једну од фаза успостављања система безбедности саобраћаја. Након ових иницијалних ефеката мере треба усмеравати и ка смањењу броја тешко и лако повређених у саобраћају. На територији града Вршца, иницијалне мере треба да буду усмерене на смањење броја погинулих, успостављање стабилног опадајућег тренда без осцилација. Након ових иницијалних мера потребно је усмерити се на смањење тежине последица, односно на смањење броја лако и тешко телесно повређених.

На графику је дат упоредни приказ броја саобраћајних незгода са погинулим лицима и броја незгода са повређеним лицима.

1. Упоредни приказ број са саобраћајних незгода са повређеним лицима и број саобраћајних незгода са погинулим лицима

Код броја саобраћајних незгода са погинулим лицима не може се јасно сагледати тренд, јер је број ових незгода 2012,2013. и 2015. године био 4, док се 2014. и 2016. године овај број смањио за 2. Што се тиче броја саобраћајних незгода са повређеним лицима може се рећи да је успостављен тренд који је благо опадајући, уз изузетак 2013. године када је број саобраћајних незгода порастао за 11 у односу на претходну годину. Највећи број незгода са повређеним лицима (90) евидентиран је 2013. године, док је најмањи број ове врсте незгода (53) евидентиран 2016. године.

У почетној години посматраног периода евидентирано је 79 незгода са повређеним лицима (21,8% од укупног броја незгода са повређеним лицима у посматраном периоду).

У истој години број саобраћајних незгода са погинулим лицима био је 4 (25% од укупног броја саобраћајних незгода са погинулима у посматраном периоду). У крајњој години посматраног периода број саобраћајних незгода са повређеним лицима био је 53 (14,6% од броја саобраћајних незгода са повређенима), док је број саобраћајних незгода са погинулим лицима био 2 (12,5% од броја саобраћајних незгода са погинулима).

Како би се лакше сагледао удео тешко и лако повређених лица, анализирана је расподела броја лаких и тешких телесних повреда учесника у саобраћају и приказана на графику испод.

1. Упоредни приказ броја тешко и лако повређених лица у саобраћајним незгодама у периоду 2012-2016. године

Број лако повређених лица у првој години посматраног периода био је 83, док је у последњој години 52 лица лако телесно повређено, што представља смањење од 37,3%, односно за 31 лако повређено лице. Током 2013. године дошло је до повећања броја лако повређених лица за 3 у односу на претходну годину.

У овој години је евидентиран и највећи број лако повређених лица (86) у посматраном периоду, али је одмах након ње забележен пад тог броја за 10, као и константно опадање до 2016. године.

Број тешко повређених лица у посматраном периоду варира од 14 до 22. Највећи број тешко повређених (22) у саобраћајним незгодама евидентиран је 2012. и 2013. године, а најмањи број (14) 2014. године. Овакви подаци указују да, за разлику од броја лако повређених, овде није успостављен јасан тренд.

Анализа полне структуре настрадалих у саобраћајним незгодама може бити значајна код планирања мера и активности, али посебно при усмеравању кампања безбедности саобраћаја. Опште познат податак је да су возачи доминантно угрожени, али при томе треба узети у обзир и значајно већу изложеност мушкараца као возача.

У табели и на графику испод приказана је расподела броја особа мушког и женског пола које су учествовале у саобраћајним незгодама, заједно са њиховим последицама.

1. Расподела настрадалих лица према полу у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Пол | Погинула лица | Тешке телесне повреде | % тешких телесних повреда | Лаке телесне повреде | % лаких телесних повреда |
| Ж | 5 | 30 | 34% | 131 | 36% |
| М | 13 | 59 | 66% | 230 | 64% |
| Укупно | 18 | 89 | 100% | 361 | 100% |

На територији града Вршца, уочено је да је знатно већи број особа мушког пола задобио последице у саобраћајним незгодама.

1. Расподела настрадалих лица према полу и тежини последица у периоду 2012-2016. године

У посматраном периоду, мушкарци су задобили 66% свих тешких телесних повреда и 64% свих лаких телесних повреда у саобраћајним незгодама. Број погинулих лица је 18, од чега је 5 особа женског пола, а 13 особа мушког пола (што чини око 72% од укупног броја погинулих у посматраном периоду, приближно националном просеку).

### Град Вршац у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији

У Републици Србији постоји 161 локална самоуправа – општина, при чему свака локална самоуправа може и има законску обавезу (ЗоБС, 2009) да издваја и усмерава средства од наплаћених новчаних казни за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на својој територији. За потребе Стратегије безбедности саобраћаја на путевима града Вршца извршена је анализа и поређење релативних показатеља безбедности саобраћаја за град Вршац у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији. Приликом овог поређења коришћена су два основна релативна показатеља стања безбедности саобраћаја – јавни и саобраћајни ризик страдања.

Јавни ризик добија се стављањем у однос броја становника на територији општине/града са бројем последица саобраћајних незгода (лаке, тешке и смртне), које су пондерисане одговарајућим коефицијентима у зависности од тежине последица. На графику испод приказан је положај града Вршца, на основу вредности јавног ризика, у односу на остале општине у Републици Србији.

1. Положај града Вршца, на основу вредности јавног ризика, у односу на остале општине у Републици Србији, 2014. година

Поређењем на основу јавног ризика страдања у саобраћају град Вршац се налази нешто изнад просека вредности јавног ризика свих локалних самоуправа Републике Србије. Вредност јавног ризика за 2014. годину на територији града Вршца је нешто већа од **2.000** пондерисаног броја настрадалих на 100.000 становника. У поређењу са суседним општинама, град Вршац спада у групу са средњом вредношћу јавног ризика, док највећи јавни ризик има општина Бела Црква (два пута већи од града Вршца).

Саобраћајни ризик добија се стављањем у однос броја регистрованих моторних возила на територији општине са бројем и последицама саобраћајних незгода, по истом принципу као и у случају израчунавања јавног ризика страдања у саобраћају. На графику испод приказан је положај града Вршца, на основу вредности саобраћајног ризика, у односу на остале општине у Републици Србији.

1. Положај града Вршца, на основу вредности саобраћајног ризика, у односу на остале општине у Републици Србији, 2014. година

На основу вредности саобраћајног ризика, град Вршац се сврстава у групу ризичних општина, са вредношћу саобраћајног ризика од око 690 пондерисаног броја настрадалих на 10.000 регистрованих моторних возила. У поређењу са суседним општинама, на територији града Вршца је највећа вредност саобраћајног ризика.

### Временска расподела саобраћајних незгода

Анализа временске расподеле саобраћајних незгода пружа могућност препознавања проблематичних периода у току године, недеље или дана када се јавља повећан број саобраћајних незгода. Повезивањем ових података са другим факторима доприноса настанку саобраћајних незгода, могуће је препознати конкретне периоде у оквиру којих треба деловати.

У оквиру анализе стања безбедности саобраћаја на територији града Вршца, анализирана је временска расподела по месецима у току године, данима у току недеље и часовима у току дана.

У табели испод приказана је временска расподела саобраћајних незгода по месецима у току године, за период од 2012. до 2016. године.

1. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у току године, 2012-2016.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Месец | СН са погинулим лицима | % | СН са повређеним лицима | % | Укупно СН | % укупног броја СН |
| Јануар | 0 | 0% | 24 | 7% | 59 | 8% |
| Фебруар | 0 | 0% | 19 | 5% | 41 | 6% |
| Март | 0 | 0% | 19 | 5% | 42 | 6% |
| Април | 1 | 6% | 22 | 6% | 50 | 7% |
| Мај | 0 | 0% | 42 | 12% | 73 | 10% |
| Јун | 2 | 13% | 31 | 9% | 54 | 8% |
| Јул | 3 | 19% | 30 | 8% | 52 | 7% |
| Август | 2 | 13% | 28 | 8% | 48 | 7% |
| Септембар | 1 | 6% | 37 | 10% | 62 | 9% |
| Октобар | 2 | 13% | 44 | 12% | 79 | 11% |
| Новембар | 4 | 25% | 31 | 9% | 73 | 10% |
| Децембар | 1 | 6% | 36 | 10% | 66 | 9% |
| Укупно | **16** | 100% | **363** | **100**% | **699** | **100**% |

На основу временске расподеле по месецима, може се закључити да се највећи број саобраћајних незгода догодио у јесење-зимском периоду године, тачније у октобру и новембру. Ово је период када временске прилике углавном нису повољне за саобраћај. Јавља се поледица, падавине смањују видљивост и возачи морају прилагодити своју вожњу условима на путу. Управо у овим месецима потребно је интензивирати активности усмерене на возаче, како кроз кампање безбедности саобраћаја, тако и кроз повећану контролу од стране саобраћајне полиције.

Неуобичајено је да се мањи број незгода догодио у летњем периоду, иако је то период године када је повећан обим саобраћаја, посебно транзитног. Иако је у овом периоду мањи укупан број незгода од зимског периода, број незгода са погинулим лицима је већи у летњем и јесењем периоду. У прва три месеца године, није евидентирана ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицима, као ни у месецу мају.

Највећи број саобраћајних незгода у петогодишњем периоду евидентиран је у октобру, 79 незгода (око 11% од укупног броја саобраћајних незгода у посматраном периоду), док је најмањи број евидентиран у фебруару, 41 незгода (око 6% од укупног броја саобраћајних незгода у посматраном периоду).

Број погинулих лица у саобраћајним незгодама је био највећи у летњем и јесењем периоду године – укупно 14 незгода, од којих се 7 догодило у летњем, а 7 у јесењем периоду године. Појединачно посматрано, истиче се новембар као месец са највише саобраћајних незгода са погинулим лицима, 4 погинула лица.

На графику испод дат је упоредни приказ укупног броја саобраћајних незгода и броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима, по месецима, за период 2012-2016. године.

1. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у току године, за период 2012-2016. године

На основу добијених података, уочено је да се највећи број незгода са повређеним лицима догађа у октобру, 44 незгоде (око 12% од броја саобраћајних незгода са повређеним лицима). Овакав податак упућује да активности усмерене на превенцију саобраћајних незгода треба интензивирати управо у овом и око месеца октобра.

Анализа расподеле броја саобраћајних незгода по данима у седмици има за циљ да укаже на карактеристичне дане у којима долази до повећања броја незгода, са циљем да се поједине активности усмере циљано на карактеристичне дане у седмици.

1. Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току седмице, 2012-2016.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дан у недељи | СН са погинулим лицима | % | СН са повређеним лицима | % | Укупно СН | % укупног броја СН |
| Понедељак | 5 | 31% | 51 | 14% | 91 | 13% |
| Уторак | 2 | 13% | 52 | 14% | 96 | 14% |
| Среда | 1 | 6% | 42 | 12% | 83 | 12% |
| Четвртак | 2 | 13% | 52 | 14% | 111 | 16% |
| Петак | 1 | 6% | 67 | 18% | 116 | 17% |
| Субота | 2 | 13% | 55 | 15% | 108 | 15% |
| Недеља | 3 | 19% | 44 | 12% | 94 | 13% |
| Укупно | **16** | 100% | **363** | 100% | **699** | 100% |

Највећи број незгода са погинулим лицима у посматраном периоду евидентиран је понедељком, 5 незгода (31,3% од укупног броја незгода са погинулим лицима), док је најмањи број евидентиран средом и петком – по једна незгода. Оваква расподела може бити и последица великог броја дневних путовања која наступају у понедељак, након викенда и најчешће су везана за одлазак на посао, односно повратак кући.

Највећи број саобраћајних незгода у посматраном периоду евидентиран је петком, 116 незгода (17% од укупног броја саобраћајних незгода у које спадају и саобраћајне незгоде са материјалном штетом). Оваква појава може бити последица активнијег живота младих петком и незгодама које се догађају током ноћног провода.

На графику испод приказан је упоредни однос укупног броја саобраћајних незгода и броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима, по данима, у периоду 2012-2016. године.

1. Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље, у периоду 2012-2016. године

Како би се детаљније описало постојеће стање, потребно је спровести анализу расподеле саобраћајних незгода по часовима у току дана. На основу добијених података могуће је утврдити карактеристичне периоде у току дана у којима се догађа највећи број незгода и самим тим дати смернице када повећати активности саобраћајне полиције или спровести одређене мере и активности. У табели испод приказана је временска расподела саобраћајних незгода по данима, у току периода 2012-2016. године на територији града Вршца.

1. Временска расподела саобраћајних незгода по часовима у току дана, за период 2012-2016. године.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Час | СН са погинулим лицима | % | СН са повређеним лицима | % | Укупно СН | % укупног броја СН |
| 00-01 ч | 0 | 0,0% | 5 | 1,4% | 15 | 2,1% |
| 01-02 ч | 1 | 6,3% | 3 | 0,8% | 17 | 2,4% |
| 02-03 ч | 0 | 0,0% | 7 | 1,9% | 17 | 2,4% |
| 03-04 ч | 0 | 0,0% | 4 | 1,1% | 14 | 2,0% |
| 04-05 ч | 0 | 0,0% | 3 | 0,8% | 6 | 0,9% |
| 05-06 ч | 0 | 0,0% | 2 | 0,6% | 6 | 0,9% |
| 06-07 ч | 0 | 0,0% | 9 | 2,5% | 18 | 2,6% |
| 07-08 ч | 1 | 6,3% | 14 | 3,9% | 25 | 3,6% |
| 08-09 ч | 0 | 0,0% | 9 | 2,5% | 21 | 3,0% |
| 09-10 ч | 1 | 6,3% | 11 | 3,0% | 26 | 3,7% |
| 10-11 ч | 0 | 0,0% | 18 | 5,0% | 29 | 4,1% |
| 11-12 ч | 0 | 0,0% | 23 | 6,3% | 40 | 5,7% |
| 12-13 ч | 1 | 6,3% | 32 | 8,8% | 53 | 7,6% |
| 13-14 ч | 1 | 6,3% | 28 | 7,7% | 60 | 8,6% |
| 14-15 ч | 1 | 6,3% | 28 | 7,7% | 52 | 7,4% |
| 15-16 ч | 1 | 6,3% | 23 | 6,3% | 46 | 6,6% |
| 16-17 ч | 0 | 0,0% | 30 | 8,3% | 44 | 6,3% |
| 17-18 ч | 2 | 12,5% | 18 | 5,0% | 35 | 5,0% |
| 18-19 ч | 0 | 0,0% | 20 | 5,5% | 31 | 4,4% |
| 19-20 ч | 2 | 12,5% | 20 | 5,5% | 32 | 4,6% |
| 20-21 ч | 2 | 12,5% | 18 | 5,0% | 34 | 4,9% |
| 21-22 ч | 1 | 6,3% | 18 | 5,0% | 35 | 5,0% |
| 22-23 ч | 1 | 6,3% | 11 | 3,0% | 24 | 3,4% |
| 23-24 ч | 1 | 6,3% | 9 | 2,5% | 19 | 2,7% |
| Укупно | **16** | 100,0% | **363** | 100,0% | **699** | 100,0% |

На основу добијених података може се закључити да се највећи број незгода догађа између 12 и 17 часова, као и највећи број незгода са повређеним лицима. Ова појава може се објаснити повећаним саобраћајним активностима у поподневним часовима у које спадају и одлазак на посао и повратак кући.

У периоду 19-24 часа, уочава се повећан број саобраћајних незгода са погинулим лицима - 7 незгода од укупно 16, што чини удео од 43,8%. У периоду 12-16 часова, у петогодишњем периоду, у сваком сату догодила се по једна незгода.

На графику испод приказан је упоредни однос укупног броја саобраћајних незгода и броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима, за период 2012-2016. године.

1. Временска расподела саобраћајних незгода по часовима у току дана, у периоду 2012-2016. године

Са графика се може уочити да приказане линије највећим делом прате једна другу, са изузетком у периоду од 13 до 16 часова. У овом периоду укупан број саобраћајних незгода је дупло већи од броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима, што значи да разлику чине саобраћајне незгоде са само материјалном штетом. Ово се може објаснити интензивнијим саобраћајем, посебно у централним деловима града, услед чега долази до смањења брзине кретања и чешћих судара при малим брзинама токова.

### Безбедност деце на територији града Вршца

Безбедност деце је један од приоритета савременог друштва, које тежи да у свим сегментима осигура безбедност најмлађих. Физичка рањивост и недовољно развијена свет уз склоности ка ризичном понашању допринели су да деца буду препозната као најрањивија категорија учесника у саобраћају. Сви чиниоци система безбедности саобраћаја у својим делокрузима рада треба да буду усмерени ка заштити најмлађих учесника у саобраћају.

Систематичан рад на њиховом саобраћајном васпитавању изградњи свести о ризицима у саобраћају, уз учешће родитеља, школе, локалних власти и кампања усмерених на повећање њихове безбедности, од кључног су значаја за унапређење безбедности деце у саобраћају. Током развоја дете има недовољно развијене психофизичке способности за самостално учешће у саобраћају, иако се већ са око 7 година као пешаци крећу у саобраћају.

Један од препознатих приоритета националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима јесте смањење страдања деце у саобраћајним незгодама. Достићи саобраћај без погинуле деце од 2020. године је циљ дефинисан националном Стратегијом. При анализи безбедности деце у саобраћају, под појмом „деца“ подразумевају се лица узраста од 0 до 14 година старости.

У табели испод приказана је расподела броја настрадале деце у зависности од последица задобијених у саобраћајним незгодама, у периоду 2012-2016. године.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобила деца, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | Тешке телесне повреде | Лаке телесне повреде | % лако повређених лица |
| 2012 | 0 | 1 | 10 | 27,8% |
| 2013 | 0 | 1 | 10 | 27,8% |
| 2014 | 0 | 1 | 6 | 16,7% |
| 2015 | 0 | 0 | 7 | 19,4% |
| 2016 | 0 | 2 | 3 | 8,3% |
| Укупно | **0** | **5** | **36** | **100,0%** |

На територији града Вршца, током посматраног периода, није погинуло ниједно дете у саобраћају, док је повређено 41 дете, од чега је 5 задобило тешке, а 36 лаке телесне повреде.

Највећи број незгода у којој су деца задобила тешке телесне повреде евидентиран је 2016. године. Овај пораст, уследио је након године без тешко повређене деце, 2015. године (број је у прве три године био константан и минималан - једно погинуло дете).

На графику испод приказана је расподела последица саобраћајних незгода у којима су учествовала деца, по годинама, у периоду 2012-2016. године.

1. Последице саобраћајних незгода у којима су учествовала деца, по годинама – период 2012-2016. године

За посматрани период није могуће препознати тренд смањења или повећања оба показатеља. Најбезбеднија је била 2015. година, када није било ни погинуле ни тешко повређене деце, док је број лако повређене деце био 7 (порастао за један у односу на претходну годину). Већ наредне 2016. године, број тешко повређене деце повећао се на два детета (што је уједно и највећи број тешко повређене деце у посматраном периоду), док су три детета лако повређена. Овакви подаци упућују на то да се реализују активности усмерене на безбедност деце, али да изостаје континуитет тих мера.

У петогодишњем периоду, 4-оро од 5-оро тешко повређене деце задобило је повреде у својству пешака, док је једно дете тешко повређено у својству возача бицикла. Лаке телесне повреде у својству путника задобило је 17-оро деце, што представља скоро 50% од укупног броја деце са лаким телесним повредама у посматраном периоду. Овакав податак упућује да посебно треба разматрати страдање деце у својству путника у возилу, јер се тада деца налазе у присуству старијих (родитеља, рођака и сл.), који својим понашањем угрожавају безбедност деце.

Страдање деце у саобраћају у присуству одраслих (најчешће родитеља и/или блиских сродника) указује на потребу за подизањем свести одраслих о безбедности деце у саобраћају, кроз едукације, промотивне кампање, али и кроз појачану контролу правилне употребе заштитних система за децу.

Добијени подаци указују да постоји значајан простор за унапређење безбедности деце у саобраћају, посебно уколико се тежи да се оствари саобраћај без погинуле и повређене деце. Ниједно погинуло дете је свакако одличан досадашњи резултат рада у овом пољу, али представља изазов задржати тренд без погинуле деце на територији града Вршца у наредном периоду. Такође, треба истовремено тежити и смањењу броја лако и тешко повређене деце у саобраћају. Безбедност деце не сме се мерити последицама настрадале деце, већ се мора тежити превентивним деловањем, како би се предупредило страдање деце у саобраћају. Међутим, није довољно само радити на унапређењу деце и приписивати кривичну одговорност учесницима саобраћајне незгоде, већ би требало да се ради и на унапређењу и прилагођавању околине деци. Полазна основа за стратегију повећања нивоа безбедности у саобраћају, мора бити правилна едукација свих учесника у саобраћају.

Ефикасан модел за унапређење знања и свести о ризицима у саобраћају код најмлађих учесника у саобраћају је успостављање центра за едукацију. Центар за едукацију треба да буде простор опремљен неопходном опремом за вежбе намењене најмлађим учесницима у саобраћају, а које би реализовали стручно оспособљени кадрови за рад са децом, а који имају неопходна знања и вештине из области саобраћаја. Реализацију оваквих програма могуће је проширити и на ученике средњих школа.

### Безбедност младих на територији града Вршца

Млади су једна од ризичних категорија учесника у саобраћају којима треба посветити посебну пажњу. Попут деце, млади су приоритет у дефинисању потреба за спровођење циљаних мера и активности за смањење броја саобраћајних незгода у којима учествују. Значај младих за државу и друштво истиче и постојање Закона о младима[[6]](#footnote-6) као и постојање Националне стратегије за младе за период од 2015. до 2025. године[[7]](#footnote-7). Овим документима истиче се значај младих у друштву и стратешки приступ њиховом развоју уз визију да су млади активни и равноправни учесници у свим областима друштвеног живота који у потпуности развијају свој потенцијал и доприносе личном и друштвеном развоју и добробити. Овим документима је препозната неопходност да млади уз подршку друштва, стварају боље услове за живот и развој потенцијала и активно доприносе општем напретку друштва. Безбедност младих је прихваћена као један од приоритета у развоју савременог друштва. Управо у саобраћају је највише и угрожена безбедност младих, јер подаци указују да велики број погинулих припада овој старосној категорији. Због склоности ка ризичном понашању (прекорачењу брзине, непрописном претицању, вожње под дејством алкохола и сл.) млади су препознати као ризична категорија учесника у саобраћају.

Према *Националној стратегији развоја младих у Србији од 2010-2015.* године, младима се сматрају особе од 15 до 30 година старости, стога је ова категорија узета за анализу и то у периоду 2012-2016. године.

На графику испод приказана је расподела броја младих који су задобили тешке или лаке телесне повреде у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили млади, у периоду 2012-2016. године

На територији града Вршца, у посматраном периоду, страдало је укупно 133 младих у саобраћајним незгодама, од чега је највећи број младих који су претрпели лаке телесне повреде (77%). У истом периоду, у саобраћају погинула су 2 млада лица. У табели испод приказана је расподела броја младих, по годинама, који су настрадали у саобраћајним незгодама и њихове последице.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили млади, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | Тешке телесне повреде | % тешко повређених лица | Лаке телесне повреде | % лако повређених лица |
| 2012 | 1 | 8 | 27,6% | 24 | 23,5% |
| 2013 | 0 | 7 | 24,1% | 19 | 18,6% |
| 2014 | 0 | 1 | 3,4% | 21 | 20,6% |
| 2015 | 0 | 6 | 20,7% | 21 | 20,6% |
| 2016 | 1 | 7 | 24,1% | 17 | 16,7% |
| Укупно | **2** | **29** | 100,0% | **102** | 100,0% |

Највећи број младих, у посматраном периоду, страдао је почетне 2012. године, 33 настрадалих (24,8% од укупног броја настрадалих младих у посматраном периоду), а најмањи број у последњој години, 25 настрадалих (18,8% од укупног броја настрадалих младих у посматраном периоду).

У почетној години посматраног периода, као и у крајњој години евидентирана је по једна млада особа која је погинула у саобраћајној незгоди. На графику је приказана расподела броја настрадалих младих према последицама саобраћајних незгода, по годинама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили млади, у периоду 2012-2016. године

Најмањи број настрадалих младих учесника у саобраћају био је 2014. године, када није било младих који су погинули у саобраћајним незгодама, док је исте године једна млада особа са тешко повређена, а 21 млада особа задобила лаке телесне повреде. У почетној години број младих са тешким телесним повредама био је 8, да би се 2014. године смањио на 1, а затим 2016. године достигао вредност приближну почетној - 7 тешко повређених. Слично је и за број младих који су задобили лаке телесне повреде, са изузетком у 2016. години у којој је тај број смањен у односу на претходну годину.

У периоду 2013-2015. године није било погинулих младих учесника у саобраћају, што представља одличан резултат, који треба настојати да се континуирано одржава. Међутим, потребно је активности усмерити и на смањење броја повређених младих учесника у саобраћају, што се може учинити пре свега превентивним деловањем на ову старосну категорију.

У табели приказана је расподела броја младих према својству у коме су учествовали у саобраћајним незгодама, заједно са последицама које задобили.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили млади, према својству учесника, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Својство | Погинули | Тешке телесне повреде | % тешко повређених лица | Лаке телесне повреде | % лако повређених лица |
| Возач | 0 | 18 | 62,1% | 59 | 57,8% |
| Пешак | 0 | 3 | 10,3% | 7 | 6,9% |
| Путник | 2 | 8 | 27,6% | 36 | 35,3% |
| Укупно | **2** | **29** | 100,0% | **102** | 100,0% |

Оба млада учесника која су погинула су учествовала у саобраћају у својству путника. Тешке телесне повреде задобило је 29 младих, док су лако повређена 102 млада учесника у саобраћају. Највећи број младих у саобраћају задобио је повреде у својству возача, 77 повређених, што представља око 59% од укупног броја повређених у посматраном периоду. Укупно 46 младих је страдало у својству путника у возилу, од чега су 2 лица погинула. Овакав податак упућује на ризично понашање младих у возилу, нарочито возача, али и путника. Млади се обично крећу у групама, услед чега, често, млади возачи имају сапутнике вршњаке. Управо овакав амбијент повећава жељу за доказивањем и ризичним понашањима којима су склони млади учесници у саобраћају. Превентивне мере и активности треба усмерити не само на младе када су у својству возача, већ и на младе у својству путника, јер тада својим позитивним ставовима могу дестимулисати ризично понашање младих возача, њихових вршњака.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили млади, према категорији учешћа

Приоритет активности безбедности саобраћаја треба да буде усмерен на задржавање позитивног тренда без младих лица погинулих у саобраћају, али такође морају се предузети значајне мере како би се зауставио растући тренд броја повређених младих лица у саобраћају.

Како би се одржао овај позитиван тренд, а уједно и смањио број повређених, неопходно је константно усмеравати превентивне активности на младе учеснике у саобраћају. Стално присуство теме безбедности саобраћаја међу младима може се остварити кроз програме вршњачке едукације, кампање, трибине за младе, предавања из области безбедности саобраћаја и сл.

На територији града Вршца кроз центар за едукацију о темама безбедности саобраћаја може се реализовати низ тема од значаја за унапређење свести младих ученика у саобраћају. Овакав центар може послужити и као простор за реализацију програма вршњачке едукације, али и као простор за реализацију додатних тренинга младих возача за безбедно управљање возилом у саобраћају.

### Безбедност младих возача на територији града Вршца

Млади возачи представљају категорију којој треба интензивно посвећивати пажњу погледу тема везаних за безбедност саобраћаја. Ова карактеристична група возача препозната је као ризична у саобраћају, јер велики број младих возача учествује у саобраћајним незгодама. Ризично понашање младих, склоност ка непотребном излагању ризицима зарад доказивања у друштву вршњака као и скромне вештине уз недостатак искуства у саобраћају, доприносе да је управо категорија младих возача најзаступљенија у погинулим лицима у саобраћају. Друштво покушава да својим превентивним деловањем утиче на свест младих возача о ризицима у саобраћају. Превентивно деловање остварује се кроз посебне рестриктивне мере намењене возачима почетницима, у погледу времена вожње, захтеваног пратиоца у возилима, оштријим ограничењима и сл.

Анализом настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији града Вршца, обухваћено је учешће младих у саобраћају у својству возача седам категорија возила – аутобус, бицикл, мопед, мотоцикл, путничко возило, теретно возило и трактор. У табели испод приказана је расподела броја настрадалих младих возача по годинама, у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили млади возачи, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | Тешке телесне повреде | % тешко повређених лица | Лаке телесне повреде | % лако повређених лица |
| 2012 | 0 | 6 | 33,3% | 11 | 18,6% |
| 2013 | 0 | 5 | 27,8% | 14 | 23,7% |
| 2014 | 0 | 0 | 0,0% | 15 | 25,4% |
| 2015 | 0 | 3 | 16,7% | 10 | 16,9% |
| 2016 | 0 | 4 | 22,2% | 9 | 15,3% |
| Укупно | **0** | **18** | 100,0% | **59** | 100,0% |

Укупан број младих возача који су страдали у саобраћају у посматраном периоду је 77, чему нема погинулих лица, већ су сви настрадали задобили тешке или лаке телесне повреде. Највећи број младих возача који су тешко повређени (6) евидентиран је 2012. године, а најмањи 2014. године у којој није било тешко повређених.

Укупно 59 младих возача је задобило лаке телесне повреде, што чини око 77% од укупног броја настрадалих младих возача.

На основу доступних података може се уочити да је однос између броја младих који су тешко и лако повређени обрнуто сразмеран, односно да једна величина расте уколико друга опада и обрнуто. Година без тешко повређених младих возача резултирала је као година са највише лако повређених младих возача у посматраном периоду. Како би било јасније о чему је реч, ова тенденција приказана је на графику испод.

1. Упоредни однос броја лако и тешко повређених младих возача у периоду 2012-2016. године

На основу доступних података, уочено је да број тешко повређених младих возача осцилира из године у годину, што упућује на недостатак системског приступа у деловању на младе учеснике у саобраћају. На графику испод приказан је однос између броја тешко и лако повређених младих возача, у периоду 2012-2016. године.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили млади возачи, у периоду 2012-2016. године

Млади возачи на територији града Вршца препознати су као категорија учесника којој је потребно посветити додатну пажњу и део акција и мера на годишњем нивоу треба константно усмерити према њима.

Поред увођења разних ограничења, могу се предузети друге мере које се односе на унапређење свести, ставова и знања возача кроз вршњачке едукације, капање и унапређењем система обуке кандидата за возаче у ауто школама.

### Безбедност пешака на територији града Вршца

Страдање пешака у саобраћајним незгодама је истакнут проблем безбедности саобраћаја на подручју Републике Србије. Томе доприноси низ фактора, а један од најутицајнијих је (не)прилагођеност путне инфраструктуре пешацима. Страдање пешака истиче се на деловима путне мреже у урбаном градском језгру, која својом геометријом и карактеристикама пружа могућности за развој већих брзина кретања моторних возила, при чему је сваки конфликт са пешацима високоризичан. Саобраћајне незгоде са пешацима ван урбаног подручја, иако не тако бројне као у насељима, најчешће резултирају најтежим последицама по пешаке, услед великих брзина и непостојања адекватних површина за кретање пешака. На локацијама где се јавља недостатак површина намењених за кретање пешака, пешаци су приморани да се крећу коловозом.

Међутим, локална путна мрежа и карактеристике саобраћајница на територији града Вршца су безбедније за пешаке у односу на друге локалне самоуправе у држави (на пример у централној, западној или јужној Србији). У табели испод приказана је расподела броја настрадалих пешака у зависности од последица саобраћајних незгода.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили пешаци, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинули | Тешке телесне повреде | % тешко повређених лица | Лаке телесне повреде | % лако повређених лица |
| 2012 | 1 | 4 | 23,5% | 10 | 23,8% |
| 2013 | 1 | 6 | 35,3% | 13 | 31,0% |
| 2014 | 0 | 2 | 11,8% | 10 | 23,8% |
| 2015 | 1 | 2 | 11,8% | 5 | 11,9% |
| 2016 | 1 | 3 | 17,6% | 4 | 9,5% |
| Укупно | **4** | **17** | 100,0% | **42** | 100,0% |

Укупан број пешака који су настрадали у саобраћајним незгодама у посматраном периоду је 63, од чега је 4 погинуло, 17 задобило тешке, а 42 лаке телесне повреде.

Највећи број настрадалих пешака у посматраном периоду евидентиран је 2013. године, 20 настрадалих пешака, што чини око 32% од укупног броја настрадалих пешака. У свакој години, посматраног периода, евидентиран је по један пешак који је погинуо у саобраћајној незгоди, са изузетком у 2014. години у којој није било погинулих пешака.

На графику испод приказана је расподела броја настрадалих пешака, према последицама које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода у којима су страдали пешаци, у периоду 2012-2016. године

Највећи број пешака који су страдали у саобраћајним незгодама задобио је лаке телесне повреде - 42 пешака са лаким телесним повредама. Када је у питању број пешака са лаким телесним повредама, може се уочити благо опадајући тренд од 2013. године (у којој је лако повређено 13 пешака) до 2016. године у којој су лако повређена 4 пешака.

На графику испод приказана је расподела настрадалих пешака по годинама, у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили пешаци, у периоду 2012-2016. године

Саобраћајне незгоде са учешћем пешака често резултују тешким повредама пешака,, који су физички незаштићени, при чему разлике у брзини кретања возила значајно доприносе тежини последица. Посебну категорију рањивих учесника у саобраћају представљају деца пешаци и лица старости преко 65 година која у саобраћају учествују у својству пешака. Сваки контакт возила и пешака директно угрожава пешака, посебно ако се ради о деци која су слабије физичке конституције, или старим лицима која су склона лаком повређивању.

Имајући у виду ризике којима су изложени пешаци, потребно је усмерити мере и активности ка прилагођавању путне инфраструктуре овој категорији учесника, на територији града Вршца. Безбедност пешака угрожена је на локацијама на којима не постоје адекватне површине намењене кретању пешака, посебно уз саобраћајнице које повезују два насеља на блиским растојањима (процена прихватљивог растојања за пешачење је до 4 km).

Потребно је обезбедити континуалне површине намењене кретању пешака, јер управо чести прекиди у тим површинама приморавају пешаке да се крећу коловозом. Површине за кретање пешака морају да одговарају трасама изворно-циљног кретања пешака и буду прилагођене специфичним категоријама. При пројектовању нових пешачких коридора морају се узети у обзир захтеви за нивелисаним прелазима преко коловоза (без високих ивичњака) који ће кретање тротоарима и пешачким стазама учинити доступним и комфорним за лица са инвалидитетом, као и за кретање деце.

### Безбедност бициклиста на територији града Вршца

Географска позиција града Вршца, равничарски предео који доминира, представља идеалне услове за развој бициклистичког саобраћаја. Традиционално, за предео Војводине карактеристично је присуство великог броја бициклиста у саобраћају. Бициклисти су, као и пешаци и деца, препознати као једна од рањивих категорија у саобраћају због своје незаштићености у саобраћају, а посебно при контакту са моторним возилом.

Обзиром да је на територији града Вршца погодан рељеф, као и конфигурација терена, за бициклистички саобраћај, може се очекивати велики број учесника у саобраћају у својству бициклиста, чиме је повећан ризик од учешћа у саобраћајним незгодама. Имајући ове чињенице у виду, спроведена је анализа настрадалих бициклиста у петогодишњем периоду, на територији града Вршца. У табели испод приказана је расподела броја настрадалих бициклиста по годинама у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили бициклисти, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | Тешке телесне повреде | Лаке телесне повреде |
| 2012 | 0 | 5 | 10 |
| 2013 | 0 | 5 | 17 |
| 2014 | 0 | 4 | 23 |
| 2015 | 2 | 2 | 12 |
| 2016 | 0 | 4 | 9 |
| Укупно | **2** | **20** | **71** |

Укупан број настрадалих бициклиста, у посматраном периоду, је 93 (што представља око 20% од укупног броја настрадалих лица). Највећи број настрадалих бициклиста евидентиран је 2014. године, 27 настрадалих, од чега је 4 тешко, док је 23 лако повређено. У посматраном периоду погинула су 2 учесника у својству бициклиста и то оба 2015. године. На основу доступних података, може се закључити да је у петогодишњем периоду страдало више бициклиста од пешака, при чему је мањи број погинулих бициклиста. Такође, не постоји јасан тренд пораста или опадања настрадалих бициклиста у посматраном периоду. У овом периоду тешко повређено је укупно 20 бициклиста, односно просечно 4 по години. Овакав податак упућује да постоји опасност да се, у будућности, повећа број погинулих, јер већина тешких повреда може бити и опасна по живот.

У односу на ове показатеље бициклисти су угроженија категорија учесника у саобраћају, на територији града Вршца, у односу на пешаке, што је свакако важан детаљ коме треба посветити посебну пажњу у будућем периоду. Обзиром на заступљеност бициклиста у саобраћајном току, као и недостатак адекватне саобраћајне инфраструктуре за њихово безбедно кретање, може се очекивати висок ризик којем су изложени бициклисти у саобраћају.

Како би се смањио ризик којем су изложени бициклисти потребно је мере усмерити на више нивоа деловања. Пре свега стратешким развојем бициклистичког саобраћаја, уз препознавање коридора бициклиста, фазно развијање инфраструктуре дуж тих коридора која треба да омогући безбедно кретање бициклиста. Такође, не треба занемарити ни активности на унапређењу знања возача бицикала, као и њихове свести о опасностима и ризицима којима су изложени у саобраћају. Свеобухватне активности треба покренути са циљем да бициклисти схвате значај ношења маркера и светлоодбојних елемената, осветљења у ноћним условима, како би бициклисти били видљиви у свим условима саобраћаја.

### Безбедност моторизованих двоточкаша на територији града Вршца

За разлику од мера усмерених ка повећању безбедности бициклиста, мере повећања безбедности моторизованих двоточкаша треба да буду усмерене пре свега ка кампањама и побољшању исправних ставова учесника у саобраћају. Основни допринос тежини последица саобраћајних незгода у којима учествују моторизовани двоточкаши остварује се кроз: неправилно ношење или неношење заштитне опреме, непоштовање саобраћајних прописа (нарочито ограничења брзине кретања и забране претицања), односно прецењивање сопствених возачких или управљачких способности возила, због којих су ови учесници и сврстани у категорију ризичних учесника у саобраћају. Такође, потребно је повећати свест свих других учесника у саобраћају о повећаном присуству мопеда и мотоцикала. То се може реализовати информисањем и медијским активностима, како на средствима радија тако и на средствима телевизије.

У табели је приказана расподела броја настрадалих возача и путника на двоточкашима у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама, у периоду 2012-2016. године.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници на моторизованим двоточкашима, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | Тешке телесне повреде | % тешко повређених лица | Лаке телесне повреде | % лако повређених лица |
| 2012 | 2 | 5 | 20,0% | 8 | 17,4% |
| 2013 | 2 | 8 | 32,0% | 14 | 30,4% |
| 2014 | 0 | 3 | 12,0% | 8 | 17,4% |
| 2015 | 0 | 6 | 24,0% | 11 | 23,9% |
| 2016 | 0 | 3 | 12,0% | 5 | 10,9% |
| Укупно | **4** | **25** | 100,0% | **46** | 100,0% |

На територији града Вршца у посматраном периоду, погинула су 4 лица на моторизованим двоточкашима – три у својству возача, а једно у својству путника. Укупан број настрадалих на двоточкашима је 75, од чега су 4 лица погинула, 25 тешко, а 46 лако повређено. У последње три године није евидентирано ниједно лице које је погинуло као учесник у саобраћају на моторизованим двоточкашима.

На графику испод приказан је однос између броја настрадалих на двоточкашима у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници на моторизованим двоточкашима

Највећи број лица која су настрадала у својству возача или путника на моторизованим двоточкашима, задобио је лаке телесне повреде - 46 лако повређених, што чини око 65% од укупног броја настрадалих на двоточкашима у посматраном периоду.

На графику испод приказан је упоредни однос броја настрадалих на двоточкашима у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници на моторизованим двоточкашима

У последњих пет година бележи се тренд осциловања тешких и лаких телесних повреда које су задобили возачи и путници на моторизованим двоточкашима. Ипак, позитивно је што је 2016. године евидентиран најмањи број настрадалих учесника, без погинулих, на моторизованим двоточкашима у посматраном периоду.

Позитиван тренд без погинулих возача и путника на двоточкашима потребно је одржати и у будућности, што представља велики изазов за систем безбедности на територији града Вршца. Неопходно је повећати превентивне активности, а посебно активности саобраћајне полиције.

### Безбедност возача и путника у путничким возилима

Возачи и путници у путничким возилима представљају категорију учесника у саобраћају са највећим учешћем у погинулим и страдалим лицима. У 2016. години, на републичком нивоу, 63% погинулих лица и 58% тешко повређених лица учествовало је у саобраћајним незгодама у својству возача или путника у путничким возилима. Овакав податак је очекиван, јер се управо у категорији возача и путника налази највећи број учесника у саобраћају.

Иако су заштићени конструкцијом возила, као и свим савременим системима заштите возача и путника у возилима, ова категорија је услед велике изложености у саобраћају готово увек истакнута као најзаступљенија у настрадалима у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници у путничким возилима, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | % погинулих лица | Тешке телесне повреде | % тешко повређених лица | Лаке телесне повреде | % лако повређених лица |
| 2012 | 0 | 0,0% | 8 | 28,6% | 49 | 26,2% |
| 2013 | 2 | 33,3% | 3 | 10,7% | 39 | 20,9% |
| 2014 | 2 | 33,3% | 5 | 17,9% | 32 | 17,1% |
| 2015 | 0 | 0,0% | 5 | 17,9% | 35 | 18,7% |
| 2016 | 2 | 33,3% | 7 | 25,0% | 32 | 17,1% |
| Укупно | **6** | 100,0% | **28** | 100,0% | **187** | 100,0% |

У саобраћајним незгодама на територији града Вршца, у посматраном периоду, настрадало је укупно 221 лице, од чега је 6 погинуло, 28 задобило тешке, а 187 лаке телесне повреде у својству возача или путника у путничким возилима. Највећи број настрадалих су лица са лаким телесним повредама који чине 85% укупног броја настрадалих возача и путника у путничким возилима. На графику испод приказан је однос између броја настрадалих у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници у путничким возилима

У посматраном периоду, током 2012. и 2015. године није евидентиран ниједан случај са погинулим возачем или путником у путничком возилу. Највећи број настрадалих лица ове категорије евидентиран је 2012. године - 57 повређених, што чини око 26% од укупног броја настрадалих лица из исте категорије.

На графику испод приказан је упоредни однос броја настрадалих у зависности од последица које су задобили путници односно возачи путничких возила.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и/или путници у путничким возилима, у периоду 2012-2016. године

У циљу смањења броја настрадалих возача и путника у путничким возилима потребно је јачање репресивних мера односно мера законске принуде у надлежности саобраћајне полиције. Активности морају бити правилно просторно и временски планиране и спроведене искључиво на местима која су препозната као ризична, у одређеним периодима.

### Безбедност комерцијалних возила на територији града Вршца

Поред анализираних последица саобраћајних незгода у којима су поједини учесници у саобраћају задобили повреде, приликом анализе безбедности комерцијалних возила на територији града Вршца, анализиране су и саобраћајне незгоде у којима су учествовала комерцијална возила. У спроведеној анализи под комерцијалним возилима подразумевана су теретна возила и аутобуси.

Укупан број саобраћајних незгода у којима су учествовала комерцијална возила је 71, од чега су 3 са погинулим лицима, 28 са повређеним лицима и 40 незгода са материјалном штетом.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници у комерцијалним возилима, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинули | Тешке телесне повреде | % тешких телесних повреда | Лаке  телесне повреде | % лаких телесних повреда |
| 2012 | 0 | 0 | 0,0% | 5 | 38,5% |
| 2013 | 0 | 1 | 50,0% | 3 | 23,1% |
| 2014 | 0 | 0 | 0,0% | 1 | 7,7% |
| 2015 | 0 | 1 | 50,0% | 2 | 15,4% |
| 2016 | 0 | 0 | 0,0% | 2 | 15,4% |
| Укупно | **0** | **2** | 100,0% | **13** | 100,0% |

На основу доступних података може се уочити да у претходних пет година није забележен ниједан случај погинулог возача или путника у комерцијалним возилима, док су 2 лица задобила тешке телесне повреде (2013. и 2014. године), а 13 лаке телесне повреде. Највећи број настрадалих путника или возача комерцијалних возила евидентиран је 2012. године - 5 лако повређених, а најмањи 2014. године - једно лако повређено лице. На графику испод приказан је однос између броја лако и тешко повређених возача и путника у комерцијалним возилима.

1. Последице саобраћајних незгода возачи и путници у комерцијалним возилима

### Безбедност тракториста на територији града Вршца

Чињеница је да су трактори на подручјима равничарских општина чешће присутни у саобраћају (већа изложеност ризицима), а тако је и на територији града Вршца. По правилу градови/општине на територији АП Војводина су безбедније у односу на остале општине Републике Србије у погледу страдања возача и путника на тракторима. Овакви подаци могу бити последица погодније конфигурације терена (равничарски предео) која омогућава бољу прегледност и благовремено уочавање трактора, чак иако није адекватно осветљен. У табели испод приказана је расподела броја настрадалих возача и путника на тракторима у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

1. Последице саобраћајних незгода које су задобили возачи и путници на тракторима, у периоду 2012-2016. године

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Година | Погинула лица | Тешке телесне повреде | Лаке телесне повреде |
| 2012 | 1 | 0 | 1 |
| 2013 | 0 | 0 | 1 |
| 2014 | 0 | 0 | 1 |
| 2015 | 1 | 0 | 0 |
| 2016 | 0 | 0 | 0 |
| Укупно | **2** | **0** | **3** |

Укупан број возача и путника који су страдали у саобраћајним незгодама у посматраном периоду је 5, од чега су 2 лица погинула, а 2 задобила лаке телесне повреде. Може се уочити да нема тешко повређених лица, што упућује на то да свака тежа саобраћајна незгода резултује најтежим последицама по возаче трактора.

Упркос томе што су возачи трактора скромно заступљени у саобраћајном току (низак ниво изложености) ови учесници су препознати као једна од најугроженијих категорија на територији Вршца, посебно у погледу погинулих лица. У наредном периоду неопходно је потпуно елиминисати незгоде у којима гину возачи трактора. То се може остварити едукацијом у погледу исправног учешћа трактора у саобраћају, правилним означавањем, посебно у периодима њихове интензивне активности током пролећа и јесени. Низ активности треба усмерити и на појачану контролу техничке исправности трактора, која мора бити на највишем нивоу.

### УПОРЕДНА АНАЛИЗА Град Вршац – Република Србија

Упоредна анализа представља савремен алат при утврђивању обима и интензитета проблема како на националном, тако и на локалном нивоу. Суштина упоредне анализе је, у овом случају, поређење локалне самоуправе са сличним локалним самоуправама по различитим параметрима, идентификација локалних самоуправа са сличном проблематиком, као и препознавање најбољих примера из праксе којима се делује на те проблеме.

Анализом стања безбедности саобраћаја на територији града Вршца обухваћена је упоредна анализа процентуалне заступљености одређених категорија учесника у саобраћају у укупном броју погинулих и повређених лица у односу на процентуалну заступљеност у Републици Србији. Упоредна анализа обухвата период од 2012. до 2016. године у којој су истакнуте категорије учесника у саобраћају чије учешће у одређеној класи последица саобраћајних незгода одскаче од републичког просека.

У оквиру упоредне анализе, обрађене су следеће категорије учесника у саобраћају: пешаци, возачи и путници на бициклу, мопеду, мотоциклу, путничком аутомобилу, комерцијалним возилима и на тракторима.

Категорија која највише одступа од републичког просека су возачи и путници на бициклу. Наиме, возачи и путници на бициклу учествују у укупном броју повређених лица на територији града Вршца са око 20%, што је више него два пута веће од републичког просека који износи 8,75%.

Категорија која такође бележи вредности учешћа веће од републичког просека су возачи и путници на моторизованим двоточкашима са учешћем од 16%, док је републички просек 9,03%.

Пешаци, на територији града Вршца, учествују у укупном броју настрадалих лица са 13,4%, што је мање од републичког просека који износи 15,6%.

Возачи и путници у путничким возилима имају учешће у настрадалим лицима у саобраћајним незгодама, на територији града Вршца од 47,1% што је знатно мање од републичког просека који износи 70,78%.

Циљ упоредне анализе у овом случају јесте идентификација категорија учесника у саобраћају на које је потребно обратити додатну пажњу и усмерити активности и мере како би се побољшало стање и смањило њихово учешће у укупном броју настрадалих лица.

### Идентификација проблема у области безбедности саобраћаја на територији града Вршца

На основу спроведене анализе постојећег стања безбедности саобраћаја на територији града Вршца, као и на основу анализе саобраћајне инфраструктуре на територији града, могу се издвојити следећи проблеми у последњем петогодишњем периоду (2012-2016. године):

* Град Вршац има највишу вредност саобраћајног ризика у односу на суседне општине;
* 31% од свих незгода са погинулим лицима догодио се понедељком;
* Петоро деце у саобраћају је тешко повређено од чега четворо у својству пешака;
* 50% од лако повређене деце је повређено у својству путника у возилу;
* 29 младих учесника у саобраћају задобило је тешке телесне повреде, од чега 18 у својству возача;
* 4 лица су погинула у својству пешака;
* 20 лица је тешко повређено у својству бициклиста;
* Бициклисти чине око 20% од укупног броја настрадалих;
* 4 лица су погинула у својству возача/путника на моторизованим двоточкашима, што чини око 22% од укупног броја погинулих;
* 6 лица је погинуло у својству возача/путника путничког возила, што чини око 33% од укупног броја погинулих;
* 2 лица су погинула у својству возача трактора;
* Изузетно низак проценат употребе сигурносних појасева на задњем седишту у путничким аутомобилима и лаким теретним возилима (11,7%)[[8]](#footnote-8);
* Изузетно низак проценат употребе заштитних система за децу до 3 године старости (26,7%);
* Број настрадалих у насељу је 384, што чини око 82% од укупног броја настрадалих на територији града.

## СТАВОВИ О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ

Човек, као један од фактора безбедности саобраћаја, у свакој саобраћајној ситуацији пројектује своја знања, личност, вештине и ставове. Ставови доминантно утичу на понашање учесника у саобраћају, а самим тим и на безбедност саобраћаја. Стога, веома је битно колико и на који начин се приступа изградњи и корекцији ставова учесника у саобраћају. Ставови понашању се изграђују и укорењују од рођења, а ставови о понашању у саобраћаја креирају се практично од првих самосталних корака детета, кроз породицу, кроз образовни систем, кроз пословну политику на месту рада и сл. Иницијалну, најважнију улогу у томе има породица, васпитачи, најранија искуства и добро узори, али и остали појединци или институције које имају директан или индиректан утицај на ставове учесника у саобраћају. Прихватање друштвених норми и позитивних ставова је дуг процес који треба усмеравати од почетка периода одрастања, јер свака накнадна корекција кроз друштвени систем и окружење захтева значајно додатно ангажовање, а тешко остварује трајан ефекат на ставове појединца. Познавање ставова о саобраћају, правилима, прописима, међусобним односима учесника у саобраћају и ризицима којима су учесници у саобраћају изложени, неопходно је за процену ефеката саобраћајно техничких мера, процену њиховог схватања и прихватања од стране учесника у саобраћају, али и за процену најефикаснијих модела едукације и јавног информисања који могу утицати на унапређење ових ставова. Ставови учесника у саобраћају представљају један од чинилаца стања безбедности саобраћаја који може да допринесе препознавању најефикаснијих мера унапређења.

Изузетно је важно редовно спроводити истраживања о већ изграђеним ставовима о ризицима у саобраћају и пратити резултате како би се установио и пратио тренд побољшања или погоршања стања. На овај начин, могуће је идентификовати области у којима је потребно деловати и унапредити ставове које учесници у саобраћају на територији града Вршца имају.

Постојећа пракса у Републици Србији је да ставове учесника у саобраћају прати са националног нивоа Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије. Агенција је у досадашњем раду реализовала истраживања ставова ученика у саобраћају, при чему су резултати доступни за територијалне јединице према полицијским управама. Како би се што квалитетније дефинисало стање безбедности саобраћаја на нивоу државе, потребно је да се истраживања о ставовима спроводе на нивоу сваке локалне самоуправе, а не само на нивоу полицијских управа.

На овај начин биле би препознате специфичности у понашању које грађани локалних самоуправа имају и у оквиру једне полицијске управе. Праћењем и објављивањем резултата истраживања могуће је поредити локалне самоуправе са суседним локалним самоуправама у њиховом округу/региону, али и рангирање у односу на све локалне самоуправе у држави.

Земље чланице Европске уније препознале су значај исправних ставова учесника у саобраћају о темама безбедности саобраћаја и успоставиле међународни пројекат под називом SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe).

Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије је спроводила је истраживања о ставовима према методологији пројекта SARTRE[[9]](#footnote-9) на територијама полицијских управа.

У табели испод приказани су резултати истраживања ставова учесника о ризицима у саобраћају за полицијску управу Панчево, у оквиру чије надлежности је град Вршац.

1. Резултати пројекта „Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у Србији“, АБС, 2014.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Р.б. | Ставови | Оцена ставова |
| 1. | Вожња под дејством алкохола | 3,9 |
| 2. | Брза вожња | 2,9 |
| 3. | Коришћење појаса | 1,7 |
| 4. | Кажњавање у саобраћају | 3,1 |

Вредности ставова о ризицима у саобраћају оцењују се према следећој скали:

* (0-1) – веома ниска оцена
* (1-2) – ниска оцена
* (2-3) – средња оцена
* (3-4) – висока оцена
* (4-5) – веома висока оцена

Резултати истраживања ставова које је Агенција за безбедност саобраћаја реализовала 2014. године указују да су учесници у саобраћају са територије полицијске управе Панчево најмање сагласни са коришћењем сигурносних појасева у возилу, док су ставови о вожњи под дејством алкохола и кажњавању у саобраћају оцењени високом оценом. Приметно је да у свим категоријама постоји могућност побољшања ставова, стога је потребно да полицијска управа, као и општине које јој припадају, заједно са градом Вршцем, препознају своју улогу и дефинишу расподелу одговорности субјеката који имају могућност деловања на учеснике у циљу побољшања стања безбедности саобраћаја.

Унапређење ставова учесника у саобраћају на територији Вршца могуће је спровести кроз унапређење система додатне едукације учесника у саобраћају. На формирање позитивних ставова треба деловати кроз образовни систем, увођењем додатних активности из области безбедности саобраћаја, континуално током целокупног периода школовања. Теоријска и практична настава из области саобраћаја може бити организована у оквиру једног наставног центра, који би периодично посећивали ученици свих основних и средњих школа, са територије града Вршца. Ове едукације треба да спроводе стручне организације по програму прилагођеном узрасту полазника. У оквиру ових едукација треба предвидети и програме додатне обуке за возаче почетнике, у периоду од прве две године од стицања возачке дозволе.

На учеснике у саобраћају који су ван система школовања може се утицати циљаним кампањама, које би путем средстава јавног информисања истакле одређену проблематику и усмеравала учеснике у саобраћају на који начин треба да коригују своје понашање, чиме би се дугорочно унапредили и њихови ставови.

## ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Под индикаторима безбедности саобраћаја подразумева се свака мера (индикатор) која има везу са коначним излазима из система безбедности саобраћаја (настанком саобраћајних незгода и њихових последица). Утврђивање и праћење индикатора важно је за дефинисање и праћење постојећег стања безбедности саобраћаја и препознавање обавеза и одговорности појединих организација и институција које раде у области безбедности саобраћаја. Мерење и праћење индикатора перформанси безбедности саобраћаја омогућава сагледавање система безбедности саобраћаја и његове ефикасности без нужности да се незгоде догоде. Ови индикатори указују на појединости које доприносе небезбедности у саобраћају и које могу допринети настанку саобраћајних незгода. Праћењем и анализом индикатора може се сагледати и успешност унапређења целокупног система безбедности, а које мора резултирати и одрживим смањењем броја саобраћајних незгода и њихових последица.

Традиционално, у Републици Србији Агенција за безбедност саобраћаја прати индикаторе перформанси и објављује резултате, према полицијским управама. Пре започињања првог истраживања вредности индикатора 2013. године, Агенција за безбедност саобраћаја дефинисала је основни скуп индикатора који се прате на сваке полицијске управе у Републици Србији:

* употребу сигурносних појасева (возач, сувозач, позади),
* употребу дечијих заштитних система (у две старосне категорије: од 0 до 3 године и од 4 до 12 година),
* брзину кретања (обухвата: просечну брзину, 85. перцентил брзине и проценат прекорачења брзине),
* употребу заштитних кацига на мопедима и мотоциклима (возач и путник) и
* присуство алкохола у крви (% возача под дејством алкохола у насељу-ван насеља, дању-ноћу, радним даном-викендом).

Процењено је да управо овај скуп индикатора најквалитетније осликава стање на једном подручју у Републици Србији, као и да ће се све мере и активности које се реализују пренети на вредности ових индикатора. Свакој полицијској управи је додељена класа на основу вредности индикатора на конкретној територији. Град Вршац припада полицијској управи Панчево, те се посматрају вредности индикатора забележене истраживањем на нивоу ове полицијске управе. Подаци о вредностима индикатора из истраживања спроведеног 2015. године дате су у табели испод.

1. Вредности индикатора безбедности саобраћаја за ПУ Панчево 2015[[10]](#footnote-10)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Р.б. | Индикатори | У насељу | Ван насеља |
| 1. | Проценат употребе сигурносних појасева возача у путничким аутомобилима и лаким теретним возилима | 84% | 83,2% |
| 2. | Просечна брзина путничких аутомобила | 52,4 km/h | 83,6 km/h |
| 3. | Проценат прекорачења брзине | 52,8 % | 56,3% |
| 4. | Проценат прекорачења брзине за више од 10 km/h | 16% | 21,6% |
| 5. | Проценат употребе сигурносних појасева на задњем седишту у путничким аутомобилима и лаким теретним возилима | 11% | 10,9% |
| 6. | Проценат употребе сигурносних појасева на предњем седишту у путничким аутомобилима и лаким теретним возилима | 80,9% | 80,1% |
| 7. | Проценат возача под утицајем алкохола | 1,03% | 0,58% |
| 8. | Проценат употребе заштитне кациге возача мотоцикала | 100% | 100% |

Опсег вредности сваког од индикатора подељен је у пет класа, које карактеришу боје: зелена, жута, наранџаста, црвена и црна. Зелена боја код сваког индикатора означава најбољу класу, док црна боја означава најлошију класу индикатора.

Вредности индикатора за проценат употребе сигурносних појасева на задњим и на предњим седиштима и од стране возача у путничким аутомобилима и лаким теретним возилима и за проценат употребе заштитне кациге возача мотоцикла оцењују се према следећој скали:

* ИБС (индикатор безбедности саобраћаја) < 70% - врло низак
* 70% ≤ ИБС < 80% - низак
* 80% ≤ ИБС < 90% - средњи
* 90% ≤ ИБС < 95% - висок
* 95 ≤ ИБС – врло висок

Вредности индикатора за проценат прекорачења брзине оцењују се према следећој скали:

* ИБС = 0% - врло низак
* 0% < ИБС ≤ 5% - низак
* 5% < ИБС ≤ 10% - средњи
* 10% < ИБС ≤ 15% - висок
* ИБС > 15% – врло висок

При оцењивању индикатора који се односи на проценат возача под утицајем алкохола користи се следећа скала:

* ИБС < 0,05% - врло низак
* 0,05% ≤ ИБС < 0,15% - низак
* 0,15% ≤ ИБС < 0,25% - средњи
* 0,25% ≤ ИБС < 0,35% - висок
* ИБС ≥ 0,35% – врло висок

Након анализе резултата истраживања индикатора може се уочити да су најлошије оцене добили индикатори које се односе на:

* Прекорачење брзине,
* Проценат употребе сигурносних појасева на задњем седишту,
* Проценат возача под дејством алкохола,

док је најбољу оцену добио индикатор „проценат употребе заштитне кациге возача мотоцикала“, који указује на то да сви мотоциклисти на територији ПУ Панчево користе заштитну кацигу и у насељу и ван насеља.

Интересантно је упоредити податке о ставовима (субјективна метода истраживања) и податке о индикаторима (објективна метода истраживања). Долази се до закључка да постоји значајно мимоилажење објективно измерених параметара од субјективних ставова грађана с територије полицијске управе Панчево по питању управљања возилом под дејством алкохола. Ставови о вожњи под утицајем алкохола оцењени су високом оценом (3,9/5), док су подаци добијени су оцењивањем вредности индикатора у најлошијој класи (црна класа).

Проценат возача који управљају возилом под дејством алкохола на територији полицијске управе Панчево креће се од 1,03% у насељу до 0,58% ван насеља, што је оцењено као врло високо учешће алкохолисаних возача у саобраћају *(ово практично значи да је један возач на сваких 100 возача који су се налазили у саобраћају на територији ПУ Панчево возио под дејством алкохола).* Упоредном анализом ових података може се закључити да грађани ПУ Панчево препознају опасности и додатне ризике који настају при конзумирању алкохола и вожњи, али својим понашањем указују да, иако свесни, имају склоност да често себе излажу овом додатном ризику.

ЛИТЕРАТУРА

1. Влада Републике Србије, (2015). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Сл. гласник РС“ бр. 64/2015), Београд.
2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закони и 9/2016 - одлука УС);
3. Закон о јавним путевима, „Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013.
4. Кривични законик („Службени гласник РС”, број85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);
5. Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13 и 13/2016);
6. Закон о полицији („Службени гласник РС”, број101/05, 63/09 – УС и 92/11);
7. Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09);
8. Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, број33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10);
9. Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
10. Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број111/09, 92/11 и 93/12);
11. Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др.закон и 93/14);
12. Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење),
13. Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
14. Кукић, Д. (2015). Модел квантификације ризика страдања у саобраћају. Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
15. Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
16. Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
17. Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
18. World Health Organization – WHO (2009). Global status report on road safety: Time for action. Geneva.

1. Републички завод за статистику 2016. године (процена стања 30.06.2015. године) [↑](#footnote-ref-1)
2. http://www.vrsac.com [↑](#footnote-ref-2)
3. Републички завод за статистику - Општине и региони у републици Србији, 2016. исправљено издање –21.03.2017. (ISSN 2217-7981) [↑](#footnote-ref-3)
4. На делу пута Вршац (Пландиште) – Вршац (Стража), дужине 0,7 km, нема података јер се ради о градској деоници [↑](#footnote-ref-4)
5. Просечни годишњи дневни саобраћај; „Табела саобраћајног оптерећења на државним путевима“ ЈП „Путеви Србије“ (за 2016. годину) [↑](#footnote-ref-5)
6. Службени гласник Републике Србије бр. 50/2011 [↑](#footnote-ref-6)
7. Стратегију донела Влада Републике Србије [↑](#footnote-ref-7)
8. Вредности индикатора и оцене ставова су узете за ПУ Панчево, којој припада и град Вршац [↑](#footnote-ref-8)
9. SARTRE - Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, јединствени упитника намењен учесницима у саобраћају са циљем да пружити актуелну слику о ставовима, уз могућност упоређивања између држава и утврђивања могућих разлога за уочене разлике. [↑](#footnote-ref-9)
10. Интегрисана база података о обележјима безбедности саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја [↑](#footnote-ref-10)