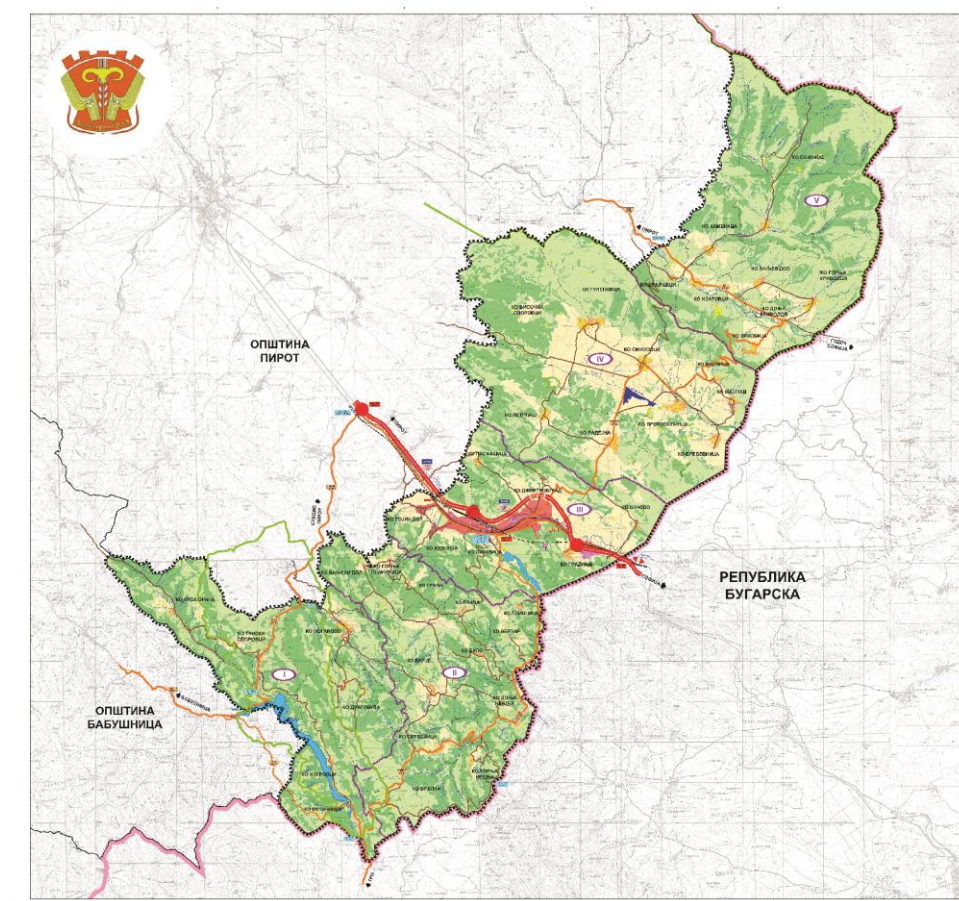




Општина Димитровград

Стратегија безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград за период 2016-2020



Димитровград, 2016

РЕЧ ПРЕДСЕДНИКА ОПШТИНЕ

Драги читаоци,

На путевима општине Димитровград на годишњем нивоу просечно се догоди 37 саобраћајних незгода и настрада 15 лица. Колико год да Вам се чина да је то мало, чињеница је да свака саобраћајна незгода укључује нечији живот, њихове породице, пријатеље и личну патњу. Поред тога, саобраћајне незгоде проузрокују велике социјалне и економске последице које утичу на најближу околину и друштво.

У протеклом периоду није био препознат значај па самим тим нису предузимане одговарајуће мере на унапређењу безбедности саобраћаја. Због тога, ова Стратегија представља озбиљан корак напред и има за циљ да утврди адекватне мере и активности на смањивању броја и последица саобраћајних незгода на нашим путевима.

Постизање дефинисаног циља оствариће се деловањем на пет области од којих су најважније изградња заштитног система безбедности саобраћаја и унапређивање саобраћајног васпитања и образовања.

С обзиром да нам у наредном периоду предстоје велики изазови и обиман посао очекујем од Вас максимално ангажовање, међусобну сарадњу и посвећеност у раду јер радећи заједно можемо створити услове да општина Димитровград буде безбедна за све учеснике у саобраћају.

„БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ЈЕ ЗАЈЕДНИЧКА ОДГОВОРНОСТ“

Председник општине Димитровград

Владица Димитров

Овај документ представља резултат колективног рада свих заинтересованих субјеката који на директан или индиректан начин могу допринети унапређењу безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград.

По задужењу Општинског већа, а на предлог Општинског Савета за безбедност саобраћаја, предлог документа оформили су чланови Радне групе уз стручну и техничку подршку агенције „Стандард инжењеринг“ из Ваљева.

Радна група за израду Стратегије безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград за период 2016-2020.година:

Ужи састав:

1. маст.инж.саобр. Данијел Димитријевић, члан општинског Савета за безбедност;
2. спец.струк.инж.саобр. Саша Марков, општински инспектор за друмски саобраћај;
3. спец.струк.инж.саобр. Ђорђе Маринков, члан општинског Савета за безбедност;

Шири састав:

1. Горан Соколов, помоћник начелника ПС Димитровград;
2. Васил Цолев, наставник у ОШ „Христо Ботев“;
3. Александар Крстић, референт за путеве ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам општине Димитровград“;
4. Саша Алексов, директор ЈП „Комуналац“ Димитровград;
5. Ивица Величков, директор ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам општине Димитровград“.

САДРЖАЈ

1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА	1
2. ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И САДРЖАЈ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И АКЦИОНИХ ПЛАНОВА	5
3. ИСКУСТВА РАЗВИЈЕНИХ ЗЕМАЉА У УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА.....	10
4. ПРЕПОРУКЕ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА	17
4.1. ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНТА НА ГЛОБАЛНОМ НИВОУ	17
4.2. ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНТА НА НИВОУ ЕВРОПЕ	39
5. НАЈЗНАЧАЈНИЈИ ЕЛЕМЕНТИ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА.....	45
5.1. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	50
5.2. ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ	52
5.3. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА НИВОУ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД.....	56
5.4. НОРМАТИВНА АКТА ИЗ ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД	59
5.4.1. Одлука о јавним и некатегорисаним путевима на територији општине Димитровград	59
5.4.2. Одлука о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Димитровград.....	60
5.4.3. Одлука о јавним паркиралиштима	61
5.4.4. Одлука о ауто-такси превозу на територији општине Димитровград.....	62
5.4.5. Одлука о јавном линијском превозу путника на територији општине Димитровград.....	62
6. ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД	64
6.1. ГЕОГРАФСКО-САОБРАЋАЈНИ ПОЛОЖАЈ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД	64
6.2. ДЕМОГРАФИЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД.....	65
6.3. СТЕПЕН МОТОРИЗАЦИЈЕ	67
7. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД.....	69
7.1. ПРЕДМЕТ И МЕТОДОЛОГИЈА ИСТРАЖИВАЊА	69
7.2. ВРЕМЕНСКА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	70
7.2.1. Временска расподела саобраћајних незгода по годинама у посматраном периоду	70
7.2.2. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у посматраном периоду.....	73
7.2.3. Временска расподела саобраћајних незгода по данима у недељи	76
7.2.4. Временска расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана.....	78
7.3. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	82

7.4. ТИПОЛОГИЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	83
7.5. УЗРОЦИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	86
7.6. РАСПОДЕЛА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА	89
7.7. ДИРЕКТНИ И ИНДИРЕКТНИ ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	98
8. ВИЗИЈА И МИСИЈА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	101
8.1. ВИЗИЈА	101
8.2. МИСИЈА.....	101
9. ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	102
9.1. КРАТКОРОЧНИ ЦИЉЕВИ	102
9.2. ДУГОРОЧНИ ЦИЉЕВИ	103
10. САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	104
11. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ	106
11.1. ИЗГРАДЊА ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА	106
11.2. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	108
11.3. ПРОМОЦИЈА БЕЗБЕДНОСТИ У САОБРАЋАЈУ	110
11.4. БЕЗБЕДНИЈА ИНФРАСТРУКТУРА	110
11.5. ОСТАЛЕ АКТИВНОСТИ	111
12. ФИНАНСИРАЊЕ И ПЛАН ТРОШЕЊА СРЕДСТАВА НАМЕЊЕНИХ УНАПРЕЂЕЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД	112
13. SWOT АНАЛИЗА СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД	116
14. АКЦИОНИ ПЛАН	117

Списак табела

Табела 4.1. Табеларни приказ 5 основних области деловања на националном и локалном нивоу.....	21
Табела 4.2. Редослед водећих узрока болести и повреда на глобалном нивоу.....	23
Табела 4.3. Процењени годишњи трошкови саобраћајних незгода по регионима.....	23
Табела 6.1. Преглед броја становника по насељеним местима општине Димитровград ...	66
Табела 6.2. Табеларни приказ односа између просечне месечне зараде и просечне потрошачке корпе на територији општине Димитровград	67
Табела 6.3. Број регистрованих возила према категоријама на територији општине Димитровград	67
Табела 7.1. Временска расподела саобраћајних незгода по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	70
Табела 7.2. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	73
Табела 7.3. Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	76
Табела 7.4. Расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	79
Табела 7.5. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	82
Табела 7.6. Расподела саобраћајних незгода према видовима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	84
Табела 7.7. Расподела саобраћајних незгода према узроцима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	87
Табела 7.8. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	89

Табела 7.9. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица по месецима у току године на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година.....	91
Табела 7.10. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица и полу по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година	93
Табела 7.11. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према старости на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година.....	94
Табела 7.12. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према својству на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	96
Табела 7.13. Расподела настрадалих према категорији возила на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	97
Табела 7.14. Трошкови саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године.....	99
Табела 12.1. План утрошка средстава за 2016. годину на територији општине Димитровград	115

Списак графикана и слика

Графикон 4.1. Преглед стопе смртности по државама	30
Графикон 4.2. Циљеви „The Road Safety Policy Orientations 2011-2020“	40
Графикон 7.1. Расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	71
Графикон 7.2. Расподела саобраћајних незгода по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	71
Графикон 7.3. Расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	72
Графикон 7.4. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	73
Графикон 7.5. Временска расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	74
Графикон 7.6. Временска расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	75
Графикон 7.7. Временска расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	75
Графикон 7.8. Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	76
Графикон 7.9. Временска расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима, по данима у току недеље, на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	77
Графикон 7.10. Временска расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима, по данима у току недеље, на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	77

Графикон 7.11. Временска расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом, по данима у току недеље, на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	78
Графикон 7.12. Расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	80
Графикон 7.13. Расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	80
Графикон 7.14. Расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	81
Графикон 7.15. Расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	81
Графикон 7.16. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	83
Графикон 7.17. Расподела саобраћајних незгода према видовима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	85
Графикон 7.18. Расподела саобраћајних незгода са настрадалима према видовима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	85
Графикон 7.19. Расподела саобраћајних незгода према узроцима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	88
Графикон 7.20. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према узроцима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	88
Графикон 7.21. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година	90

Графикон 7.22. Процентуална расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица на територији општине Димитровград, за период 2001 - 2014. година	90
Графикон 7.23. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица по месецима у току године на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година	92
Графикон 7.24. Расподела мушких особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година	93
Графикон 7.25. Расподела женских особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година	94
Графикон 7.26. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према својству на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	96
Графикон 7.27. Расподела настрадалих према категорији возила на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године	97
Слика 10.1. Шематски приказ субјеката заинтересованих за безбедност саобраћаја.....	104



1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА

Саобраћајне незгоде су постале глобални проблем човечанства, проблем свих региона, држава и локалних заједница. Последице ових незгода су велики здравствени, социјални, саобраћајни а највише привредни проблем.

Према Светском извештају о превенцији повреда у друмском саобраћају¹, годишње изгуби живот око 1,3 милиона људи а око 50 милиона бива повређено. Ако се битно не промени овакав тренд, у наредних 20 година, ове последице ће се повећати за око 65%. Друмски саобраћај је најсложенији и најопаснији систем са којим се човек свакодневно среће, а возило најопасније и најубојитије средство савременог човека.

Укупне економске последице саобраћајних незгода прелазе 500 милијарди доларагодишње на глобалном нивоу чине од 1 до 3% бруто националног дохотка, зависно од државе и примењеног метода израчунавања². Насупрот томе, улагања у превенцију саобраћајних незгода су веома мала. Посебно се мало улаже у истраживања која су основ превенције и треба да обезбеде оптимално управљање безбедношћу саобраћаја.

С обзиром да безбедност саобраћаја представља један од највећих проблема у свим друштвеним заједницама, статистички подаци и анализе саобраћајних незгода захтевају да се осмишљено предузимају мере које ће допринети повећању безбедности у саобраћају.

У вези са тим, најразвијеније земље које су озбиљно приступиле решавању проблема применом одређених мера успеле су да смање број погинулих у саобраћају. Имајући у виду такве резултате Уједињене нације су донеле низ резолуција о глобалном проблему страдања у саобраћају у којима се указује на значај проблема безбедности саобраћаја, потребу јачања положаја институција у систему, доношења и спровођења стратешких докумената на свим нивоима. Поред Уједињених нација и друге организације као што је Светска здравствена организација, Европска унија и друге донеле су међународна стратешка документа која могу послужити као основ и оквир за националне, регионалне и локалне стратегије безбедности саобраћаја.

¹ „Global status report on road safety 2013“ supporting a decade of action-World Health Organization

² „GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020“



Земље које су успоставиле снажан заштитни систем и добру координацију између појединих елемената система, према стратешким документима на глобалном нивоу, остварују позитивне резултате како у погледу функционисања самог система тако и у решавању проблема безбедности саобраћаја.

Из тог разлога ЕУ промовише савремени концепт безбедности саобраћаја који се заснива на поделу одговорности између свих субјеката који су директно или индиректно повезани са саобраћајним системом. Овакав концепт подељене одговорности подразумева да се са досадашњег приступа који првенствено препознаје одговорност учесника саобраћајних незгода, пређе на приступ стварне одговорности различитих субјеката који су на било који начин допринели настанку саобраћајне незгоде, односно који су могли утицати на смањење ризика од настанка незгоде или смањењу последице исте.

Такође, савремени концепт управљања у безбедности саобраћаја обухвата три процеса, и то³:

1. Квалитетно праћење постојећег стања;
2. Дефинисање жељеног стања;
3. Координирано спровођење добро осмишљених управљачких мера у циљу приближавања постојећег стања жељеном.

За стручно праћење постојећег стања неопходно је непрекидно прикупљати, формирати и редовно ажурирати базе података о путу, о саобраћају, о индикаторима безбедности саобраћаја, о саобраћајним незгодама и њиховим последицама. У овом процесу учествују многи субјекти, али су посебно важни: полиција, надлежни органи за саобраћај, здравствене установе, осигурања и други субјекти.

Жељено стање се дефинише стручно и реално, имајући у виду ранија искуства, свест и расположење стручне, политичке и најшире јавности. То се ради тако што се квалитетивно и квантитативно дефинишу амбиције, мисије, визије, дугорочни и краткорочни циљеви.

Најсложенији захтев односи се на пројектовање што бољих управљачких мера. Наиме, веома су сложени утицаји на безбедност саобраћаја, па су још недовољно

³ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“ Саобраћајни факултет, Београд 2014.



истражени свеобухватни утицаји појединих мера. Зато је неопходно стручно пројектовати и примењивати мере, стално објављивати резултате примене појединих мера, што више пратити резултате, ефекте и свеобухватне утицаје појединих мера широм света, а посебно у нашим условима. Само на тај начин може се учити и унапређивати пракса управљања безбедношћу саобраћаја. Велики је простор за примену и унапређивање управљачких мера у локалним срединама.

Стратегија је најзначајнији докуменат на националном и локалном нивоу који обезбеђује стратешко управљање системом. Израда Стратегије безбедности саобраћаја представља комплексан процес који обухвата детаљну анализу и сагледавање постојећег стања, дефинисање параметара жељеног стања кроз визију, краткорочне и дугорочне циљеве, координирано планирање и спровођења управљачких мера којима би требало постојеће стање приближити жељеном стању.

У сврху израде ове Стратегије безбедности саобраћаја, сагледана су најсавременија светска искуства као и позитивна пракса најуспешних земаља и градова у погледу безбедности саобраћаја, а у циљу сагледавања могућности примене на територији општине Димитровград.

Такође, у циљу сагледавања и анализе постојећег стања заштитног система безбедности саобраћаја општине Димитровград извршена је анализа саобраћајних незгода, нормативних аката везаних за функционисање система, система управљања безбедношћу саобраћаја као и надлежности и одговорности појединаца и организација на основу доступних информација и података.

Ова Стратегија изражава вољу локалне самоуправе да се укључи у решавању проблема безбедности у саобраћају на локалном нивоу, а самим тим и на националном. Постављени оквири представљају добру основу за конкретне мере заинтересованих укључених субјеката локалном нивоу.

Успех у реализацији ове Стратегије огледа се у квалитету садржаја, дефинисању реалних циљева, избора и планирања оптималних мера, од активности надлежних органа као и посвећености директно задужених и одговорних за реализацију Стратегије, а нарочито од политичке и полицијске подршке.



Стратегија безбедности саобраћаја представља отворени докуменат који је подложен допунама и изменама, у зависности од саобраћајне ситуације, као и имплементацији добрих пракси из региона и света.



2. ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И САДРЖАЈ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И АКЦИОНИХ ПЛАНОВА⁴

Стратешко управљање показало је да се у свим областима у којима се примењује остварују позитивни и дуготрајни резултати. Имајући то у виду, као и глобални проблем угрожености у саобраћајним незгодама, Стратегије безбедности саобраћаја су постале основ за планско остваривање унапређења безбедности саобраћаја, кроз мањи број саобраћајних незгода, тежину последица саобраћајних незгода, безбедније понашање учесника у саобраћају и др.

Први и најважнији корак који би требало предузети у области стратешког управљања безбедношћу саобраћаја, био би на стручном плану дефинисање и усвајање Стратегије безбедности саобраћаја. При овоме треба имати у виду да се проблеми безбедности саобраћаја не могу кампањски и појединачно решавати, и да је од посебног значаја код формирања, доношења, спровођења, реализације, праћења ефеката стратешких докумената, укључити велики број субјеката, али и најширу јавност. Овим се постиже да они који треба да примењују Стратегију исту доживљавају као свој документ који је реалан за примену, а не као документ који им је наметнут као обавеза коју треба да изврше и према којој би пружали отпор. На тај начин се подиже свест о значају проблема у безбедности саобраћаја и осигурава спровођење мера и акција, предвиђених стратешким документима.

Кључни елементи примене стратегије су:

- формирање информационе основе о саобраћајним незгодама;
- идентификовање проблема односно дефинисање извора опасности-ризика повезаних са настанком саобраћајних незгода;
- стратешке мере које ће утицати на смањење изложености ризику;
- мере за спречавање настанка саобраћајних незгода;
- мере за смањење последица саобраћајних незгода;
- праћење и вредновање ефеката мера;

⁴ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“ Саобраћајни факултет, Београд 2014.



- примена даљих истраживања у безбедности саобраћаја што ће допринети ефикасности друштвеног механизма у овој области;
- управљање безбедношћу саобраћаја.

Појам и реч стратегија настали су у војној терминологији у Старој Грчкој. Реч стратегија потиче од грчке речи „στратηγία“ што дословно значи „вођење војске“. Временом је изгубљено првобитно значење те речи и уопште појма стратегије, па се данас примењује у многим областима друштва, као и у различитим научним дисциплинама. Стратегија данас означава план акција усмерених ка остваривању одређеног циља.

Стратегија у области безбедности саобраћаја представља систем научних сазнања и вештина реаговања на проблеме безбедности саобраћаја и начине остваривања дефинисаних циљева у оквиру ње.

Стратегија у области безбедности саобраћаја представља систем научних сазнања и вештина реаговања на проблеме безбедности саобраћаја и начине остваривања дефинисаних циљева у оквиру ње.

Усвајање и примену стратегије карактеришу следећи принципи:

Координација. Да би се успешно применила стратегија, мора постојати ефикасна координација која подразумева договор о заједничком циљу и интеграцији повезаних активности између националног, локалног и нивоа заједнице.

Доказана најбоља пракса. Овај принцип подразумева употребу најбољих постојећих метода за спречавање настанка саобраћајних незгода.

Економска ефективност. При избору програма безбедности саобраћаја у центру пажње је његова економска ефективност.

Контрола и вредновање. Принцип истиче важност редовне контроле резултата који се остварују спровођењем програма. Потребно је појединачне програме надгледати да би се добила слика њихове ефикасности, што ће даље омогућити побољшање појединих програма.

Безбедност саобраћаја-обавеза свих субјеката. Принцип се односи на способност заједнице да прихвати одговорност за безбедност саобраћаја, да утврди иницијативе у области безбедности саобраћаја и да утиче на њих. Сви учесници у саобраћају и други



субјекти који могу да утичу на безбедност саобраћаја морају прихватити одговорност како би се побољшала безбедност саобраћаја.

Према просторном критеријуму на територији неке државе најчешће разликујемо националну, регионалне и локалне стратегије безбедности саобраћаја.

Национална стратегија безбедности саобраћаја представља основ из кога потичу све стратегије на нижим нивоима. Њоме се истиче координирани прилаз свих учесника на националном, регионалном и локалном нивоу. Она омогућава субјектима да уоче сопствене проблеме и на основу тога дефинишу приоритете и програм мера како би се на тај начин остварили крајњи циљеви националне стратегије. Овакав начин омогућава идентификовање и дефинисање оних области од стране њених субјеката, који испуњавањем сопствених обавеза и одговорним приступом могу допринети успеху стратегије.

Приликом развоја регионалне стратегије у обзир се мора узети стратегија на националном нивоу, као и национални програм безбедности саобраћаја, у коме је представљен скуп одговарајућих мера, чијом применом ће се остварити циљеви који су представљени у стратегији. Интензитет и комбинација предложених мера зависи од региона до региона, пошто се региони разликују када је реч о постојећим проблемима безбедности саобраћаја. Региони се могу разликовати по димензијама проблема, факторима који проузрокују саобраћајне незгоде, затим региони имају различиту структуру путне мреже на којима се дешавају различити типови саобраћајних незгода односно разликују се по дистрибуцији друштвеног трошка. Такође се могу разликовати и према структури учесника у саобраћајним незгодама, њиховим последицама и др.

Локалном стратегијом се истичу проблеми безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Сви трендови у оквиру регионалне стратегије представљају слику целог региона, мада у оквиру једног региона могу постојати разлике када су у питању проблеми који су уочени у регионалној стратегији при чему би ти приоритети требали бити третирани на локалном нивоу. Због тога, у сваком локалном плану безбедности саобраћаја у оквиру сваког региона посебно би требало да се истакну проблеми безбедности саобраћаја.

Основни елементи стратегије су визија, циљеви и мере.



Визије будућности би требале да управљају свим активностима које воде ка побољшању безбедности саобраћаја, а сва решења која се доносе у том циљу треба на њој да почивају. Визије морају бити заједнички резултат свих друштвених чинилаца, широко прихваћена вредност и водећи принцип деловања.

Да би се у потпуности искористила могућа побољшања у безбедности саобраћаја до којих се долази на основу нових сазнања, искуства и технолошког напредка, многе земље постављају различите циљеве. Дефинисање циљева је неопходно ради што ефикаснијег организовања рада у области безбедности саобраћаја, а према времену трајања они могу бити краткорочни, средњерочни и дугорочни. Специфични циљеви постављају основу за планирање акција и неопходну кооперацију од стране различитих учесника који суделују у његовој реализацији.

Мере и акције које су усмерене на суштинске проблеме безбедности саобраћаја лакше ће бити прихваћене и схваћене. Да би их прихватили морају схватити њихову улогу, сврху и значај, а од избора мера, њихове садржине и начина спровођења зависе ефекти.

Акциони план безбедности саобраћаја представља основу за имплементацију стратегије и проистиче из анализа система и безбедности саобраћаја. Другим речима, акциони план безбедности саобраћаја приказује скуп мера и активности које се користе у циљу достизања пројектованог и жељеног циља.

Припрема акционог плана се најчешће реализује кроз следеће фазе:

1. Класификација

У овој фази дефинишу се врсте активности и њихова класификација према:

- субјектима примене управљач пута, научно-образовне установе, полиција и др.;
- обележјима приступа образовање, инжењеринг, принуда и др.;
- трошковима реализације јефтине, скупе;
- проблему на који је усмерена рањиви учесници, деца, алкохол, брзина и сл.;
- времену спровођења краткорочне, средњерочне, дугорочне.



2. Одређивање приоритета

За одређивање приоритета веома је важно дефинисати критеријуме. Кључно питање које треба поставити је “Да ли се предложена активност уклапа у било који специфични циљ стратегије?” Ако је одговор негативан, она се одмах одбацује, пошто је кључни циљ стратегије да омогући избор различитих могућих активности. Даљи критеријуми би могли да се вежу за горе наведену класификацију. Неки критеријуми би могли да укључе:

- важност и хитност потребе;
- како ће се активност уклопити у друге важне активности;
- потешкоће, време и трошкове;
- однос трошкова и добити, јединични трошкови.

3. Израда документа акционог плана

Акциони план је документ у форми табеле, који би требало да обухвати следеће елементе:

- активност, дефинисана у нацрту;
- специфични циљ у који се активност уклапа;
- планирани резултати, описује шта ће се директно постићи одређеном активношћу;
- планирани утицаји, идентификују дугорочнији утицај активности;
- временски оквир, почетак и завршетак примене;
- носиоц, субјект одговоран за спровођење;
- извори финансирања - може постојати више извора финансирања;
- трошкови, реална процена трошкова.



3. ИСКУСТВА РАЗВИЈЕНИХ ЗЕМАЉА У УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

У овом поглављу приказана је безбедност саобраћаја на путевима, политика и инжењерске мере које су предузеле најразвијеније земље у погледу смањивања броја саобраћајних незгода и њихових последица као што су Шведска, Велика Британија, Норвешка, Јапан и Данска.

У октобру 1997. године шведски парламент усвојио је закон о безбедности саобраћаја на путевима. Предлог закона је заснован на визији нула „Vision Zero“ која има за циљ да на крају нико неће изгубити живот и задобити тешке телесне повреде у друмском саобраћајном систему.

Визија је заснована на: етику (свако људско биће је јединствено и незаменљиво) и науку (физичке и менталне способности људи треба да представљају основу за пројектовање путева, а познавање људских ограничених способности и толеранције у саобраћајним незгодама треба да послуже за доношење решења и адекватних мера).

Такође, визија нула мења традиционалне носиоце одговорности за безбедност у саобраћају и наглашава да безбедност у саобраћају представља заједничку одговорност свих оних који учествују политичари, пројектанти, произвођачи возила, транспортна предузећа, полиција и др.

Норвешка влада је, такође, утврдила да ће визија нула бити основа за предузимање активности у циљу унапређивања безбедности у саобраћају на путевима у Норвешкој. Поред тога што ће Влада водити политику смањивања укупног броја саобраћајних незгода велику пажњу ће усмерити на мере које могу да смање тешке телесне повреде у саобраћајним незгодама.

Норвешки Национални план за безбедност на путевима 2002.-2011. снажно промовише сарадњу између Министарства надлежног за јавне путеве, полиције, Савета за безбедност на путевима и Министарства надлежног за здравство и социјална питања. Такође, указује на значај подршке политичара и јавности у целини.

Акционим планом дефинисани су показатељи који би на годишњем нивоу указивали на успешност реализованих мера. Неки од тих параметара су број саобраћајних незгода,



брзина, технички стандарди за тешка теретна возила, употреба појаса, кацига, светла на бициклама, рефлектујућих прслука за пешаке и бициклисте, проценат возача под утицајем алкохола/дрога и опасно понашање у саобраћају.

Визија и централна тема Данске стратегије безбедности саобраћаја је „Every Accident is One too Many“. Визија поставља правац ка будућем систему путева без саобраћајних незгода и задржава усредсређеност на превентивним мерама. Данска Стратегија безбедности саобраћаја се заснива на пет принципа:

- „Безбедност на путевима почиње са Вама“- принцип који указује да ако возачи поштују три златна правила ограничење брзине, коришћење појаса и да не управљају возилом под дејством алкохола и дроге, Данска ће остварити смањење броја погинулих у саобраћајним незгодама за најмање 40%. Из тог разлога Комисија за безбедност саобраћаја Данске издваја више средстава како би се интензивирале националне кампање у циљу унапређењу понашања учесника у саобраћају;
- Мере и активности усмерене на четири кључне области: прекорачење брзине, алкохол, бициклисти и раскрснице;
- Комисија за безбедност саобраћаја треба бити центар прикупљања информација о узроцима и околностима настанка саобраћајних незгода;
- Унапређивање безбедности на локалним путевима;
- Развијати међусобну сарадњу између приватног и јавног сектора која представља велики потенцијал за превенцију саобраћајних незгода.

У Великој Британији одговорност за спровођење стратегије „Tomorrow's roads: safer for everyone 2000– 2010“ деле многе заинтересоване стране, на челу са Владином сектором за саобраћај. Влада Велике Британије обрађује десет тема које се баве унапређивањем безбедности на путевима од којих седам указују на потребу за новим размишљањем и новим идејама оспоравајући на тај начин конвенционално размишљање. Ове теме покривају активности које доприносе безбедности деце, безбедније возаче, безбеднију инфраструктуру, безбеднија возила, безбедним брзинама, безбедности пешака и бициклиста.



У Јапану законом о безбедности саобраћаја и „Белој књизи о безбедности саобраћаја у Јапану“ дефинисано је да Влада разматра извештај сваке године у коме се дају основне информације о саобраћајним незгодама, мерама и активностима за унапређење безбедности саобраћаја на путевима. Такође, је дефинисано развијање програма безбедности саобраћаја (FTSP) на сваких пет година. Осми програм „FTSP“ (од 2006.до 2010.) указује на потребу да се одговарајућим мерама и активностима одговори на опадање наталитета, унапређење безбедности пешака и подизању свести људи о значају безбедности саобраћаја. Основна филозофија Осмог програма обухвата:

- друштво без саобраћајних незгода;
- давање људима предност-ова филозофија указује на разумевање за оне који су слабији од других;
- суочавање са људским грешкама у саобраћају;
- подстицање партиципативних активности за унапређење безбедности саобраћаја, чиме се омогућава грађанима да учествују у фазама планирања мера и управљању безбедношћу саобраћаја на националном и локалном нивоу.

Мере за унапређење саобраћајне инфраструктуре

Када је у питању саобраћајна инфраструктура у Шведској је последњих неколико година дошло до значајног унапређења како би се смањио ризик од задобијања тешких телесних повреда код учесника у саобраћају. Ова унапређења огледају се у следећем:

- око 1.000 километара путева је реконструисано тако да имају две траке за сваки правац који су физички одвојени жичаном оградаом и процењује да су ове мере смањиле број саобраћајних незгоде за 90%;
- уведено је ограничење брзине код путева са физички раздвојеним саобраћајним тракама на 110 km/h, а код оних који нису физички раздвојени на 80 km/h;
- уведено је ограничење брзине на 30 km/h у насељеним местима;
- изграђене су кружне раскрснице на свим високо ризичним укрштањима путних праваца;
- подигну те су ограде и уклоњене су све баријере поред путева како би се смањила материјална штета на возилима приликом излетања.



Како би се унапредила саобраћајна инфраструктура у Норвешкој спроводе се мере чији ће резултате бити видљиви у краћем и дужем периоду. На пример, путеви са већом густином саобраћајних токова, са већим бројем саобраћајних незгода и настрадалих реконструишу се у путеве вишег ранга-аутопутеве. Врше се редовне инспекције безбедности путева и Министарство саобраћаја и комуникације тежи ка мерама којима ће се смањити број саобраћајних незгода као што је „исправљање“ оштрих кривина, побољшању видљивости, уклањање препрека поред путева. Ове и многе друге мере су примењене у националном пројекту „Vision Zero“ који је успостављен у Lillehammer округу.

Као основни фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода на путевима у Данској су брзина и непоштовање саобраћајних прописа. У складу са тим Данска предузима одговарајуће мере као што су:

- изградња кружних раскрсница;
- постављање вертикалне саобраћајне сигнализације на раскрсницама које нису регулисане семафорима;
- уградња семафора са дужим временским интервалима и више видљивим светлима, уградња острва за пешаке;
- смиривање брзине на раскрсницама;
- системска идентификација и третирање црних тачака на саобраћајној мрежи.

Поред ових мера Данска предузима и мере за побољшање безбедности у кривинама и деоницама путева са великим бројем саобраћајних незгода, на раскрсницама и локалним путевима.

У Белој књизи нови договор за саобраћаја: Боље за све у Великој Британији јасно се указује да изградња нових путева није начин којим би се смањио број саобраћајних незгода већ је потребно најбоље искористити постојећу мрежу дајући приоритет третирању деоница са великим бројем саобраћајних незгода. Кључни елеменат приступа укључује признање да добар инжењеринг смањује ризик настанка саобраћајних незгода.

На магистралним путевима се путем уређаја који идентификује брзину возила указују возачима којом се брзином крећу а у циљу да их подстакну да смање исту. Иако је



у стамбеним подручјима ограничење брзине на 30 km/h тежи се да та брзина износи 20 km/h, такође интензивирана је употреба лежећих полицајаца као и камера за контролу брзина нарочито на улазно/излазним тачкама у стамбеним подручјима.

У Јапану услед изградње нових и реконструкције постојећих саобраћајница долази до сталне експанзије путева са ниском стопом саобраћајних незгода. Како би се утврдиле мере за постизање циљева прво се дефинише жељено стање а степен постизања циља процењује се сваке године. У 2003. години Националне и локалне агенције покренуле су пројекат смањивање броја саобраћајних незгода за 30% на црним тачкама до 2007. године.

Развој путне мреже усмерен је на три различита нивоа изградња саобраћајница које омогућавају коегзистенцију пешака и возила, стварње пешачких и бициклистичких зона, мере које се примењују на магистралним путевима као што је изградња трака за десно скретање, обезбеђивање паркинг простора, регулисање непрописног паркирања и примена саобраћајне сигнализације са лед сијалицама.

Јапан велику пажњу посвећује безбедности пешака и бициклиста изградњом пешачких надвожњака са лифтовима, простора за одмор пешака, изградњом паркинга за бицикле и унапређује хоризонталну и вертикалну сигнализацију како би постала уочљивија старијим особама.

Остале значајне мере за унапређење безбедности у саобраћају на путевима

- Аутоматска контрола брзине камерама је доказала позитивне ефекте на унапређење безбедности саобраћаја на путевима у Шведској која има 800 камера. Са друге стране фиксне камере се користе у Великој Британији (700 камера у Лондону) и у Норвешкој (360 камера), док се мобилни радар користе у Данској;
- Министарство унутрашњих послова у Великој Британији и Влада Норвешке разматрају увођење низ кривичних дела са циљем дефинисања казни које одговарају и сразмерне су тежини прекршаја;
- Полиција у Великој Британији је развила програме за оспособљавање уместо кажњавања возача који су починили прекршај;
- Јапан развија пројекат „Cross-generation Sharing Project“ у којима људи из три генерације уче о безбедности саобраћаја похађајући семинаре као и пројекат



„Seniors Home Visit Project“ за старије особе које не могу присуствовати тим семинарима;

- У Великој Британији велики успех је постигла кампања „Размисли“ којом је подигнута свест људи о вожњи под утицајем алкохола;
- Норвешка своје мере усмерава на повећању степена употребе сигурносних појасева, смањењу брзине, промовисању употребе бицикала и пешачења на путу до школе. Знајући да око 95% возача и путника користи сигурносни појас за Норвешку је био изазов доћи до осталих 5%. Реализовањем кампања вршен је утицај на оне људе који већ користе појасеве да подстакну и друге да следе њихов пример. Кампања „Speak Out“ била је усмерена на особе старости од 16 до 24 године да без устручавања разговарају са вршњацима о опасностима у саобраћају и да одбију да буду у возилу са несавесним возачем;
- У Данској је спроведено истраживање са циљем идентификације циљних група за сваку поруку безбедности саобраћаја на путевима и утврђивање начина њиховог приказивања, тако да су поруке за младе приказиване у биоскопима пре филма који привлаче младе људе. Такође, велики број порука пласиран је путем интернета;
- Јапан је кроз кампање подигао свест људи о коришћењу рефлектујућих прслука за пешаке и бициклисте, нарочито ноћу;
- Аутомобилска индустрија може у великој мери да допринесе унапређењу безбедности саобраћаја испуњавањем захтева својих потрошача као што су Влада, локалне самоуправе, транспортна предузећа. Шведска влада је захтевала посебне безбедносне карактеристике службених возила која користе и на тај начин непосредно утицала на произвођаче да промене одређене стандарде у производњи возила;
- Одређене студије спроведене у Норвешкој указују на значај брзе реакције приликом саобраћајних незгода и због тога њихова Влада ставља акценат на унапређењу спремности здравствених служби;



- У Јапану лекари и медицинско особље користе специјално опремљене хеликоптере у циљу пружања медицинске помоћи у хитним случајевима. Од краја 2005. године десет префектура имају такве хеликоптере и медицинско особље.



4. ПРЕПОРУКЕ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА

У последњих 50 година развијене земље света теже ка успостављању системског приступа управљања безбедношћу саобраћаја што је за последицу имало појаву великог броја докумената и истраживања у којима је разматрана проблематика управљања безбедношћу саобраћаја на одређеним територијама, државама, областима и регионима.

Литерарни преглед и анализа најзначајних докумената у периоду од последњих 20 година обухвата различите групе докумената, почев од литературе на глобалном нивоу до прегледа стратешких докумената о безбедности саобраћаја на локалном нивоу односно градовима.

У анализираној литератури представљени су најзначајнији подаци везани за глобалне и националне трендове настрадалих у саобраћајним незгодама, издвојени су најефикаснији начини решавања проблема настанка саобраћајних незгода и последица истих као и значај системског приступа, односно координираног деловања различитих субјеката у систему.

4.1. ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНТА НА ГЛОБАЛНОМ НИВОУ

Уједињене Нације (УН) су у предходним годинама донеле низ резолуција са циљем глобалног унапређења безбедности на путевима, и то:

- **General Assembly Resolution No. 57/309**(29.05.2003.год.);
- **General Assembly Resolution on the Global Road Safety Crisis A/RES/58/9** (19.11.2003.год.);
- **General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/58/289**(11.05.2004.год.);
- **General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/60/5** (01.12.2005.год.);
- **General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/62/244** (25.04.2008.год.);
- **General Assembly Resolution on Improving global road safety A/RES/64/255** (10.05.2010.год.);



- **General Assembly Resolution on Improving global road safety A/66/260** (23.05.2012.год.);
- **General Assembly Resolution on Improving global road safety A/68/269** (29.04.2014.год.).

Резолуције УН закључно са резолуцијом број А/68/269 од 29.04.2014. године наглашавају значај и позивају све земље чланице да сеактивно укључе у реализацији Глобалног плана декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020., да се јача међународна сарадња узимајући у обзир потребе земаља у развоју, доносе законе о кључним факторима ризика у саобраћају, унапређују инфраструктуру и подижу свест о озбиљности повреда у саобраћајним незгодама.

Основ за доношење ове Резолуције, између осталог, била је и велика забринутост због пораста броја погинулих који је и даље неприхватљиво висок , око 1,24 милиона изгубљених живота у 2010. години.

Овом резолуцијом указује се на значај свих активности које спроводи УН у сарадњи са Светском здравственом организацијом, као и активностима појединих држава и влада.

Посебно се указује на значај конференције УН одржане у Рио де Жанеиру 2012. године из које је произашао документ „Будућност коју желимо“, прве глобалне министарске конференције која је одржана у Москви 2009. године, организовања форума и рад комисија и експертских група.

Такође, овом Резолуцијом одређене су основне препоруке за повећање нивоа безбедности, које се односе на даље јачање међународне сарадње у решавању глобалног проблема безбедности на путевима, пружање финансијске, техничке и политичке подршке регионалним комисијама УН и водећих агенција за безбедност на путевима на националном нивоу.

Веома је важно истаћи да све Резолуције које усваја Генерална скупштина УН прате и извештаји генералног секретара УН. У последњем извештају од 22.09.2015. године, који је припремљен од стране Светске здравствене организације у сарадњи са регионалним комисијама УН и других партнера, представљене су најновије информације о спровођењу препорука садржаних у резолуцијама Генералне скупштине 58/289, 60/5, 62/244, 64/255,



66/260 и 68/269. У овом извештају дат је опис активности и достигнућа од предходног извештаја (А/68/368), а у складу са циљевима Декаде акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2010. С обзиром да 2015. година представља средиште Декаде, постоји потреба да државе и друге заинтересоване стране наставе са реализацијом активности у складу са препорукама датих у резолуцијама и да теже испуњењу циљевима Декаде.

Како би испунеле своје обавезе Генерални секретар УН је овим извештајем позвао све земље чланице да:

- у циљу унапређења безбедности на путевима примене стратешки систем управљања укључујући водећу агенцију, развијају међуресорну сарадњу између сектора за путеве/транспорт, полиције, правосуђа, здравства и образовања, развијају националне планове у складу са глобалним планом Декаде и дефинишу квантитативне циљеве за смањивање настрадалих у саобраћајним незгодама;
- приступе међународним правним инструментима УН о безбедности саобраћаја на путевима, као што је конвенција о друмском саобраћају и саобраћајној сигнализацији из 1968. године;
- развијају законе о ризицима и заштитним факторима и да ојачају спровођење постојећих закона;
- унапреде базе података и систем прикупљања релевантних података;
- унапреде медицинску помоћ настрадалим лицима у саобраћајним незгодама;
- унапреде саобраћајну инфраструктуру и уведу ревизије за све новоизграђене путеве;
- повећају финансијска средства за унапређење безбедности саобраћаја на путевима и развијају одржив систем финансирања;
- поштују Светски дан сећања на жртве у друмском саобраћају;
- узму активно учешће на другој глобалној конференцији о безбедности саобраћаја на путевима који ће се одржати у Бразилу у новембру 2015.године;

UN - Глобални план Декаде акције за безбедност 2011.-2020.

Овај план представља водећи документ који омогућава спровођење и координирање заједничких активности ка постизању циљева Декаде акције за безбедност на путевима 2011-2020. Он објашњава позадину и разлоге проглашења Декаде од стране Генералне



скупштине УН и служи као инструмент подршке развоју националних и локалних акционих планова, а истовремено представља оквир који ће омогућити координисање активности на глобалном нивоу. Пројекат је усмерен ка широком аудиторијуму који укључује представнике националних и локалних власти, цивилног друштва и приватних компанија који желе да током наредне деценије ускладе своје активности са активностима на глобалном нивоу.

Водећи принципи на којима је заснован план Декаде су укључени у приступ „безбедног система“. Овај приступ има за циљ да развије систем друмског саобраћаја који ће бити у могућности да се боље прилагоди људским грешкама и да узме у обзир рањивост људског тела. Он полази од прихватања људске грешке а у складу са тим и схватања да се саобраћајне незгоде не могу у потпуности избећи. Циљ безбедног система је осигурати да саобраћајна незгода не доведе до озбиљнијег повређивања. Приступ сматра да су људска ограничења - јачина кинетичке енергије коју људско тело може да поднесе - важна основа у складу са којом ће бити дизајниран систем друмског транспорта, а да други аспекти, као што су развој непосредног путног окружења и самих возила, морају бити усклађени са постављеним ограничењима. Учесницима у саобраћају, возилима и путној мрежи, окружењу се приступа на један свеобухватан начин, кроз широк спектар интервенција, са већом пажњом усмереном на контролу брзине и пројектовање саобраћајница него на традиционалне приступе безбедности на путевима.

Овакав приступ подразумева пребацивање највећег дела одговорности са учесника у саобраћају на оне који дизајнирају систем друмског саобраћаја док индивидуални учесници у саобраћају имају обавезу да поштују законе и прописе.

Активности усмерене ка постизању циљева Декаде требало би спроводити на одговарајућем нивоу уз подстицај укључивања различитих сектора (саобраћај, здравство, полиција, правосуђе, урбано планирање и сл). Невладине организације, удружења грађана и приватни сектор треба да буду укључени у развој и имплементацију националних и међународних активности у правцу остваривања циљева Декаде.

Општи циљ Декаде је да се стабилизује а затим и смањи предвиђени број смртних случајева у саобраћају на путевима широм света до 2020. године.



Реализација овог циља биће постигнута кроз:

- развој и примену одрживих стратегија и програма за безбедност на путевима,
- постављање амбициозног али изводљивог циља смањења броја погинулих у друмском саобраћају до 2020. године надградњом постојећих регионалних програма за превенцију 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 на путевима и боље искоришћавање постојећих ресурса.

У складу са националним и локалним законским регулативама државе се охрабрују да своје активности спроводе у оквиру 5 основних области деловања приказаних уследећим колонама.

Табела 4.1. Табеларни приказ 5 основних области деловања на националном и локалном нивоу

Активности на националном нивоу				
Колона 1	Колона 2	Колона 3	Колона 4	Колона 5
Организација и спровођење безбедности на путевима	Безбеднији путеви и кретање	Безбеднија возила	Безбеднији учесници у саобраћају	Активности након незгоде

У оквиру прве области препоручено је оснивање водеће Агенције за безбедност на путевима, развој Националне стратегије и ангажовање на обезбеђивању финансијских средстава за реализацију активности.

Друга област подразумева подстицање органа надлежних за путеве да 10% од буџета намењеног изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурнијој инфраструктури путева и именовање специјалиста за безбедност на путевима



или формирање саобраћајних јединица са задатком праћења и побољшања безбедности на путевима.

Трећа област обухвата активности подстицања примене програма оцењивања нових аутомобила у свим регионима света у циљу повећања доступности информација потрошачима о безбедносним карактеристикама моторних возила и подстицања договора који би осигурао да сва нова моторна возила буду опремљена сигурносним појасевима који задовољавају законске прописе и да одговарају важећим стандардима "креш" тестова. Поред тога, потребно је подстицати универзалну примену технологија избегавања незгода са доказаном ефикасношћу, као што су електронска контрола стабилности и систем против блокаде точкова на мотоциклима.

Четврта област деловања подразумева подизање свести о факторима ризика безбедности на путевима и превентивним мерама и спровођењу маркетиншких кампања како би се подстакли позитивни ставови и мишљења о неопходности програма побољшања безбедности и доношење и усклађивање закона о возњи под дејством алкохола са стандардима и правилима заснованим на доказима.

Поред тога, препоручено је доношење и усклађивање закона о ношењу мотоциклистичких кацига са стандардима и правилима заснованим на доказима и доношење и усклађивање закона о употреби сигурносних појасева и дечијих седишта са стандардима и правилима заснованим на доказима.

Пета област се односи на развој система преболничке здравствене заштите, који укључује и адекватно избављање жртве из возила после незгоде, као и увођење јединственог телефонског броја за хитне случајеве у земљи, кроз примену постојећих примера добре праксе, обезбеђивање ране рехабилитације и подршке повређенима и члановима породица.

Препоручено је и подстицање увођења адекватних осигуравајућих програма и полиса осигурања за учеснике у саобраћају ради финансирања услуга рехабилитације повређених у саобраћајним незгодама кроз увођење обавезне одговорности од стране трећег лица и међународно признавање осигурања.

**WHO - A 5-year WHO Strategy for Road Traffic injury Prevention (2001.)**

У овој стратегији указано је на чињеницу да су повреде у саобраћајним незгодама водећи узрок смрти од повреда, десети узрок када се узму у обзир сви смртни случајеви и девети водећи узрок на листи водећих глобалних узрока болести и повреда. Да представљају све већи проблем са пројекцијом да од 5,1 милиона у 1990. година нарасте на 8,4 милиона у 2020. години. Без одговарајућег деловања, прогнозирано је да би до 2020. године, повреде у друмском саобраћају, могле да се налазе на трећем месту на листи водећих глобалних узрока болести и повреда.

Табела 4.2. Редослед водећих узрока болести и повреда на глобалном нивоу

Промене редоследице по броју изгубљених година живота за 10 водећих узрока болести			
1998		2020	
Болест или повреда		Болест или повреда	
1	Респираторне инфекције	1	Исхемијска срчана обољења
2	HIV/AIDS	2	Униполарна велика депресија
3	Перинатална стања	3	Повреде у друмском саобраћају
4	Дијареја	4	Кардиоваскуларне болести
5	Униполарна велика депресија	5	Хронична болест плућа
6	Исхемијска срчана обољења	6	Респираторне инфекције
7	Кардиоваскуларне болести	7	Туберкулоза
8	Маларија	8	Рат
9	Повреде у друмском саобраћају	9	Дијареја
10	Хронична болест плућа	10	HIV/AIDS

Оваквом тренду доприноси све убрзанији раст степена моторизације, нарочито код земаља у развоју, као и то да недостаје одговарајућа путна инфраструктура и одговарајући програми превенције повреда у системима јавног здравства.

Табела 4.3. Процењени годишњи трошкови саобраћајних незгода по регионима

Регион	БДП (1997)	Процењени годишњи трошкови	
		БДП (%)	Трошкови
Африка	370	1	3.7
Азија	2.454	1	24.5
Латинска Америка/Кариби	1.890	1	18.9
Блиски Исток	495	1,5	7.4
Централна/Источна Европа	659	1,5	9.9
УКУПНО	5.615		64.5
Високо моторизоване земље	22.665	2	453.3
УКУПНО			517.8



Грубе процена показују да годишњи трошкови саобраћајних незгода износе 1% БДП земаља у развоју, 1,5% земаља у транзицији и 2% „високо моторизованих“ земаља. Глобални трошкови процењени су на око 518 милијарди америчких долара годишње.

Циљеви Стратегије су:

- Стварање капацитета на националном и локалном нивоу за праћење величине, тежине и оптерећења повреда у саобраћајним незгодама;
- Интегрисање превенције и контроле повреда у саобраћајним незгодама у програме јавних здравствених установа широм земље;
- Промовисање активности дефинисаних кроз стратегије за превенцију и контролу здравствених последица саобраћајних незгода.

WHO –Preventing road traffic injury: A public health perspective for Europ (2004.)

Повреде у друмском саобраћају, у 52 земље европског региона Светске здравствене организације, представљају велики здравствени проблем. Оцењује се да сваке године на путевима у Европи смртно страда 127 хиљада људи (око 10% од глобалног броја погинулих у друмском саобраћају), док око 2,4 милиона лица бива повређено. Овај велики здравствени проблем комбинује се са осталим негативним ефектима транспорта на здравље, као што су загађење ваздуха, глобално загревање, бука, стил живота са мало кретања и ремећење живота у заједницама.

Безбедност на путевима зависи од начина управљања транспортним системом, коришћењем земљишта и урбаног развоја имајући у виду здравствене и безбедносне циљеве. Када је у питању превоз путника повећана употреба приватних аутомобила и мотора условила је веће трошкове за друштво. Такође, када је у питању превоз робе, децентрализована производња, глобализација тржишта условила је већи број тешких моторних возила и повећан је ризик страдања у друмском саобраћају. Обим путничког и теретног саобраћаја условљен је ценом што се може приказати примером из 1973 године где је услед енергетске кризе дошло до повећања цене нафте што је условило значајан пад обима саобраћаја а самим тим и стопе смртности међу пешацима а нарочито децом.

Лондон је имао велике проблеме у централном делу где је долазило до застоја на саобраћајној мрежи при чему су предузели одређене мере које су показале потенцијал



економских инструмената у смањивању обима саобраћаја и броја саобраћајних незгода. Наиме, 17. фебруара 2003. године уведен програм наплаћивања застоја, са примарним циљем смањења саобраћајних застоја у зони наплаћивања и у њеној близини. Праћењем саобраћајних параметара, у зони наплаћивања и на унутрашњем кружном путу, идентификовани су позитивни ефекти, између осталог и веће смањење броја саобраћајних незгода, него у осталим деловима Лондона. Наиме, бициклически саобраћај је интензивирао за 20%, уз смањење саобраћајних незгода са бицикличесима за 7%, при чему је обим аутомобилског саобраћаја умањен за 30%, уз смањење саобраћајних незгода са учешћем аутомобила од 28%. Један од ефеката је било и смањење броја саобраћајних незгода са учешћем пешака, од 6%.

Превоз путника и робе у Европи је у сталном порасту при чему је између 1990. и 2000. године респективно повећан за 18% и 40%. Европска унија је 2001. године имала 488 аутомобила на 1.000 становника са око 3.8 хиљада милијарди пређених километара на мрежи чија је дужина око 4 милиона километара. Са друге стране коришћење бицикла или пешачење заузима веома мали удео у обиму саобраћаја осим у Данској и Холандији где је тај проценат много већи. Разлог оваквог тренда су објективни и субјективни проблеми које људе спречава да изабере пешачење или бицикл као превозно средство. На пример, у истраживању о бициклизму које је спроведено у Шкотској већина испитаника навело је да су велики број аутомобила на улицама, безобзирни возачи и пребрза вожња главни разлози зашто не користе бицикл као превозно средство. Друге студије показују да је око 90% родитеља забринуто за своју децу када пешаче до школе. У циљу промене оваквих трендова Велика Британија је усвојила Националну стратегију а Холандија Мастер план који имају за циљ промовисање коришћење бицикла као превозно средство.

Према транспортној бази података Економске комисије Уједињених Нација за Европу, током 2001. године догодило се 1,9 милиона саобраћајних незгода у европском региону, у којима је било 2,4 милиона повређених. Од ових саобраћајних незгода, скоро 67% догађа се у урбаним областима, што указује на важност реализације мера безбедности на путевима у урбаним областима, где се на путевима најчешће крећу различите категорије учесника у саобраћају.



Три четвртине особа које су учествовале у саобраћајним незгодама су мушкарци, причему је ова разлика међу половима нарочито изражена у старосној групи од 15-29 година: мушкарци представљају око 80% жртава у тој старосној групи. Мушкарци у просеку више користе моторна возила од жена, укључујући она са највећом стопом погинулих као што су мотоцикли. Даље, они чешће испољавају опасна понашања, као што је случај са прекорачењем брзине и вожњом под утицајем алкохола, услед чега се повећава како вероватноћа саобраћајних незгода, тако и тежина последица. Земље из европског региона значајно се разликују у стопама смртности изазваним повредама у друмском саобраћају.

Према бази података Светске здравствене организације, земље са најмањом и највећом стопом повређених разликују се чак 11 пута. Летонија, Литванија, Руска Федерација и Грчка (у опадајућем смеру) имају највеће стопе у региону. Међутим, веома ниске стопе смртности пријављене су од стране неких земаља југоисточне Европе и централне Азије а разлог оваквих резултата је вероватно неодговарајући квалитет података, а не висок ниво безбедности.

Оцењује се да је на путевима у Европској Унији током 2001. године погинуло 40.000 људи, а да друмске саобраћајне незгоде представљају узрок у 97% случајева погинулих, као и више од 93% трошкова транспортних незгода и водећи су узрок смрти и пријема у болницама људи млађих од 50 година.

Просечна стопа погинулих у земљама Комонвелта независних држава (CIS) била је скоро три пута већа него у нордијским земљама као што су Данска, Финска, Исланд, Норвешка и Шведска.

Разна истраживања обављена током 1990-тих дала су оцене од 0,5% од укупног националног производа у Великој Британији, 0,9% у Шведској, 2,8% у Италији и просечно 1,4% у 11 земаља са великим приходима. Оцењује се да трошкови саобраћајних у неким земљама централне и источне Европе достижу 1,5% од укупног националног производа или 9,9 милијарди SAD долара. Ове разлике тумаче се разликама између земаља у вредновању трошкова изгубљених живота, повреда и онеспособљености. Просечна вредност за Европу била око 1 милион еура.



Традиционални приступ подразумева да су учесници у саобраћају одговорни за безбедност па су превентивне стратегије углавном усмерене на унапређење њиховог понашања и вештина. Поред тога, долази до развоја различитих компонената друмског транспортног система што доводи до парцијалног деловања и утицаја на безбедност без конкретних и системских приступа. Због тога јављају се нове идеје које оспоравају овакав традиционални приступ.

Системски приступ свим факторима у саобраћају

Саобраћајне незгоде су резултат сложеног утицаја елемената који поред понашања учесника у саобраћају обухватају и факторе изван њихове контроле као што су лоши дизајн и перформансе возила и путна инфраструктура. Ово доводи до развоја системског приступа у коме се сагледавају све компоненте система возачи, возила и пут.

„Прво, не чини зло“ (Хипократ)

Степен до којег су стратегије безбедности саобраћаја спроведене не зависи само од нивоа економског и техничког развоја и капацитета већ и од друштвених вредности. Ако друштво одбија да прихвати озбиљност последица саобраћајних незгода тада неће бити спремно да изгради систем који ће минимизирати те последице. Европски парламент је дао храбру политичку изјаву *„да ниједна смрт на европским путевима не може бити оправдана и да стога је дугорочни циљ мора бити да ниједан грађанин несме изгубити живот или буде повређен у саобраћају“*. Слично овоме, на Конференцији министара за саобраћај и безбедност на путевима одржаној 23.-24.10.2003. године у Верони подржана је идеја да *„велики број људских жртава на путевима је превисока цена и да је искорењивање ове пошаст главни приоритет у њиховом даљем раду“*.

„Човек је мера свих ствари“ (Протагора)-људска толеранција механичких сила треба да буде у средишту безбедности саобраћаја

Још један кључни елемент новог размишљања о безбедности саобраћаја на путевима је примена закона физике и људске физиологије у анализи и спречавању саобраћајних незгода. Према овом приступу, ограничавајући фактор је људска толеранција на механичке силе, када је толеранција прекорачена резултат је смрт или повреда. Из тог разлога компоненте друмског транспортног система укључујући путну инфраструктуру,



возила и системе принуде морају бити конструисани тако да могу преузети већи део енергије која се јавља приликом судара.

Друмски саобраћајни систем мора бити програмиран да спречава људске грешке

Истраживања указују на чињеницу да се саобраћајне незгоде не могу у потпуности избећи из тог разлога потребно је да се развијају системи који ће минимизирати људске грешке као што постоје ситеми у авио и железничком саобраћају.

Безбедност у саобраћају је заједничка одговорност

У оваквом приступу идеја је да се одговорност расподели на све субјекте који учествују у систему. Учесник у саобраћају одговоран је за поштовање саобраћајних прописа, док су дизајнери система односно Влада и законодавна тела, произвођачи возила и други одговорни за стање саобраћајног система.

WHO –Helmets a road safety manual for decision –makers and practitioners (2006)

Многе земље широм света се суочавају са проблемом брзог раста броја настрадалих возача двоточкаша-мотоцикала и бицикала. Велики број смрти и тешких повреда су резултат повреде главе а коришћење кацига смањује могућност повреде и њихове последице.

Овај приручник има за циљ да пружи практичне савете о томе како да се постигне много већи проценат возача двоточкаша који користе кациге проистакао је из светског извештаја о превенцији повреда у друмском саобраћају где је указано да обавезно коришћење кацига представља ефикасну меру за смањивање броја настрадалих возача двоточкаша. Као што је већ речено, приручник је један у низу докумената који пружају, у приступачном облику, практичне савете земљама о потребним активностима за побољшање њихове свеобухватне безбедности саобраћаја на путевима.

Листа могућих корисника овог приручника ће се разликовати у зависности од земље и њене тренутне ситуације у вези са степеном употребе кациге, али углавном је намењен:

- креаторима политике и доносиоцима одлука;
- правосуђу;
- полицији;
- транспортним менаџерима;



- произвођачима мотоцикала и бицикала;
- произвођачима кацига;
- руководиоцима у јавном и приватном сектору;
- невладиним организацијама;
- осигуравајућим кућама;
- образовним установама и др.

Поред тога што приручник даје практичне савете приказује и одређене студије које се тичу овог проблема. Сам приручник је подељен у 4 поглавља, и то:

Поглавље 1: даје објашњење о потребама повећања степена употребе кацига код возача двоточкаша и приказује на који начин кациге штите од повреда;

Поглавље 2: води корисника кроз процес процене степена употребе кацига, наводећи које су то релевантне информације потребне за анализу и на који начин ти подаци могу бити искоришћени за испуњавање реалних циљева;

Поглавље 3: указује на стварање и имплементацију програма, акционих планова укључујући постављање циљева и одређивање активности. Поглавље садржи делове о развоју законодавства и стандарда, успостављању одговарајуће маркетиншке и промотивне стратегије;

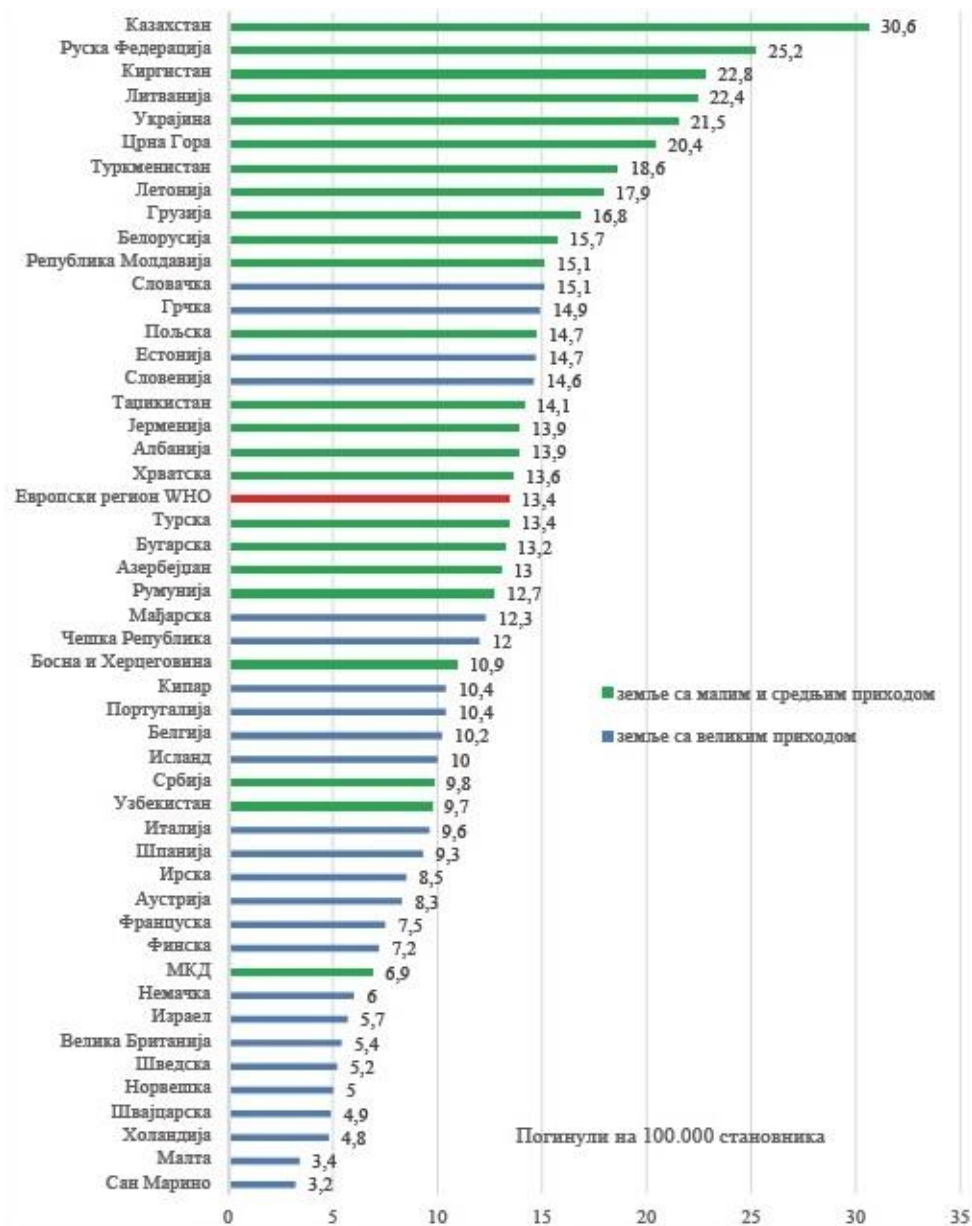
Поглавље 4: указује на евалуацију програма употребе кацига идентификовањем циљева и одабиром најадекватније методе и показатеља.

WHO –European status report on road safety: Towards safer roads and healthier transport choices (2009.)

Повреде услед саобраћајних незгода у друмском саобраћају представљају главни здравствени проблем за 53 земље европског региона WHO и доводе до преране смрти око 130.000 људи сваке године према подацима из 2004. године. Оне су водећи узрок смрти код особа старости од 5 до 29 година. Поред погинулих, оцењује се да око 2,4 милиона људи бива тешко повређено или примљено у болнице сваке године. Поред бола и патње којима су изложене породице, повређени у друмском саобраћају изазивају значајне економске губитке за друштво и до 3% укупног домаћег бруто производа у свакој земљи.



Стопа смртности од повреда у друмском саобраћају у региону износи 13,4 на 100.000 становника, што је мање од глобалне стопе од 18,8 на 100.000 становника. Међутим, у региону су и даље присутне велике неједнакости, што показују стопе смртности (Графикон 4.1.). Стопа у земљама са малим и средњим приходима је 18,7 на 100.000 становника, двоструко већа него у земљама са великим приходима где износи 7,9 на 100.000 становника.



Графикон 4.1. Преглед стопе смртности по државама



Нордијске земље имају најмање стопе смртности у региону и на свету просечно 5,7 на 100.000 становника. Насупрот томе, просечна стопа смртности у земљама Комонвелта независних држава (CIS) износи 21,8 на 100.000 становника. Казахстан тренутно има највећу стопу смртности у региону 30,6 на 100.000 становника, после чега следе остале CIS као што је Руска Федерација са 25,2 на 100.000 становника или Киргистан са 22,8 на 100.000 становника. Међу земљама ЕУ, Летонија и Литванија имају највеће стопе смртности са 22,4 и 17,9 на 100.000 становника, респективно.

Мушкарци представљају 80% погинулих међу младим одраслим особама. Ризик међу младим одраслим особама од 20-24 година је пет пута већи у Естонији и Литванији него у Норвешкој. Слично томе, велике стопе смртности међу младим одраслим особама су присутне и у јужним деловима региона, у земљама као што су Хрватска, Грчка, Црна Гора и Словенија. Руска Федерација, Украјина и Казахстан чине 23% популације у региону, а носе 43% регионалног терета погинулих у друмском саобраћају. Са својих 36.000 жртава, Руска Федерација има највећи број погинулих у друмском саобраћају у региону.

У европском региону рањиве групе као што су пешаци, бициклисти и моторизовани двоточкаши представљају 39% свих погинулих у друмским саобраћајним незгодама што је мање у односу на глобални ниво где износи 46%. Расподела рањивих учесника у саобраћају у региону битно се разликује. У ЕУ највећи проценат жртава чине возачи моторизованих двоточкаша и бициклисти. У Грчкој, на Кипру, у Италији и Француској, међу жртвама друмских саобраћајних незгода има највише возача моторних двоточкаша, више од 1 на 4 погинуле особе. Делимични разлог за то је већа употреба моторних двоточкаша у овим земљама, нарочито у градским срединама, као и могућност добијања дозволе пре 18 година.

У циљу заштите рањивих учесника у саобраћају требало би:

- поставити максималноограничење брзине у насељу до 50 km/h. Према резултату истраживања само две трећине земаља у региону имају ограничење брзине у насељу



≤50 km/h. Све земље CIS имају ограничење од 60 km/h, осим Узбекистана где је ограничење 70 km/h;

- све земље да поседују законску регулативу у вези вожње под дејством алкохола, са границом од 0,05 g/dl или мање. Више земаља би требало да постави оштрије границе (0,02 g/dl) замладе и нове возаче, уз ефикасније спровођење принуде у области алкохола. Према истраживању од свих земаља у региону три земље немају законско ограничење концентрације алкохола у крви. Јерменија, Ирска, Малта и Велика Британија још увек имају законску границу концентрације алкохола у крви од 0,08 g/dl;
- да обавезна употреба заштитних каца на свим типовима моторних двоточкаша, буде уређена законском регулативом, у свим земљама, уз ефикасније спровођење принуде. Према истраживању само половина земаља у региону имају такав закон. Такође, употреба сигурносног појаса би требало да буде обавезна и за путнике на задњем седишту, па би у том смислу била потребна боља принуда у већини земаља;
- већи број земаља мора усвоји законску регулативу, која регулише главне факторе ризика за настанак саобраћајних незгода, попут брзине, вожње под дејством алкохола, употребом сигурносног појаса, седишта за децу и каца. Потребно је боље спровођење принуде, а што може бити постигнуто путем непрекидних и масовних медијских кампања, ради бољег информисања јавности.

PRI – National Strategic Road Safety Plans: code of good practice (2000.)

Према статистици Организације за економску сарадњу и развој (OECD), у свету приближно 700.000 људи, сваке године смртно страда у саобраћајним незгодама. Кључ за подизање нивоа безбедности у већини земаља представља један посвећени, кохерентан програм безбедности саобраћаја са временским оквиром и квантификованим циљевима за смањење броја фаталних и тешких незгода. За постизање амбициозних циљева неопходни су воља, сарадња и посвећеност свих утицајних субјеката у области безбедности саобраћаја. Одговорност стоји на страни чланова владе, националних, регионалних и локалних политичара, јавних и грађанских институција и асоцијација, приватних компанија, возача и других корисника путева.



Годишња расправа о стању безбедности саобраћаја на највишем политичком нивоу, неопходна је за доследно придржавање плана и процене напретка ка постављеном циљу. Планови безбедности саобраћаја морају се обнављати сваке две до четири године, а акценат би требало да буде на неколико кључних тачака, уз рангирање задатака по приоритету.

Прикупљање и анализа података о саобраћајним незгодама чине важан корак у решавању проблема безбедности саобраћаја. У већини земаља податке о незгодама прикупља полиција, па иако ти подаци не обухватају све незгоде, пажњу је потребно приклонити прикупљању релевантних информација о томе како касније спречити сличне незгоде. Коришћење података о локацијама омогућује утврђивање концентрације незгода на појединачним местима, дуж пута или у некој области. Даља анализа заједничких фактора омогућиће развој мера за побољшање безбедности саобраћаја.

Визија безбедности саобраћаја мора бити достизање циља да у будућности нико неће гинути нити бити повређен у саобраћајним незгодама. Међутим, ово је дугорочни циљ и у међувремену се приступа реализацији активности са скромнијим резултатом, нпр. смањењу броја смртних случајева за 50%, у периоду од наредних десет година. Успешно дефинисан циљ је јасан и лако схватљив, амбициозан, али и остварив. Важно је да циљеви буду подржани од стране одговорних политичара на највишем нивоу, јер ће тек тада бити доступно довољно неопходних средстава за рад. Мере за смањење броја жртава у саобраћају изузетно су исплативе и често се вишеструко враћају.

Како није реално очекивати финансијску подршку за примену свих мера, потребно је дефинисати мере које ће прво бити имплементирани. Сваки одабрани приступ потребно је анализирати са становишта трошкова и извршити процену смањења броја жртава, након чега је могуће извршити рангирање мера према исплативости.

Неопходно је дефинисати детаљан распоред рада од самог. Током прве године, важно је поставити стабилан систем који ће без проблема функционисати у наредном периоду, при чему је у сврху презентације, значајно представити неки упечатљив ефекат, како би јавност била уверена у оправданост спровођења даљих активности.

Позната је чињеница да вожња брзином већом од ограничења представља основни узрок смртог страдања у саобраћају у многим земљама. Политика којом се смањује овај



проблем подразумева коришћење много алата, као што је увођење ограничења брзине, што представља релативно јефтин начин за решавање прекорачења брзине. Да би возачи поштовали ограничења брзине, није довољно нагласити ризике или негативне ефекте пребрзе вожње, већ је потребно и указати на користи од прилагођавања брзине одговарајућем ограничењу.

Друштвени маркетинг подстиче кориснике пута да безбедност саобраћаја сматрају једним од својих личних циљева, тако да на мере безбедности не гледају више као на насилно наметнута правила, као што је то сада често случај. Друштвени маркетинг је директно повезан са понашањем и променама понашања, јер што више корисници путева схватају мере безбедности као корисне и позитивне, то је веће поштовање и придржавање примењених мера.

Информисање о негативним утицајима и опасностима при непоштовању ограничења брзине, може бити спроведено кроз школске програме и обуку возача. Овом проблему мора се поклонити пажња у ваншколском образовању, као и на интернету, у разговору родитеља са децом, у компјутерским играма, међу вршњацима у програмима рехабилитације, што су све корисни инструменти за деловање на возаче који прекорачују брзину.

Многе мере из области саобраћајног инжењерства утичу на кретање великим брзинама, а конкретан пример представљају зоне са ограничењем брзине до 30 km/h и зоне смиреног саобраћаја. Постављање камера које региструју прекорачења брзине је веома ефикасна мера за постизање поштовања ограничења брзине на појединим местима. За сада политичке структуре не подржавају уградњу ограничења брзине у аутомобиле, међутим интелигентни адаптери брзине би могли бити благотворни у блиској будућности.

Финансирање је значајан фактор сваке стратегије, јер иако је могуће много учинити са веома мало уложених средстава, успешно спровођење стратегије захтеваће јасно дефинисане и обимне фондове. У неким земљама ово питање је решено наменом одређеног процента пореза који плаћају корисници путева или прихода од новчаних казни за саобраћајне прекршаје, за активности везане за безбедност саобраћаја.

Да би било који план безбедности саобраћаја успео, важна је политичка подршка. Подршка ресорног министра је наравно битна, али је још боље имати подршку владе као



целине. Слично томе, на регионалном и локалном нивоу власти пожељна је широка подршка од стране свих политичких партија. Већи изгледи за остваривање циљева и реализацију планова безбедности остварени су када су за њихово спровођење задужени службеници и чиновници пуни ентузијазма. Прихватање "саобраћајне културе" од стране целе организације представља значајан успех, јер се онда одлуке у другим областима не доносе без узимања у обзир последица на безбедност саобраћаја.

Када се одлучи о општим цртама стратегије за смањење броја незгода и броја жртава, добру идеју представља публикација документа у којем су описане планиране активности. Непостизање очекиваног резултата може бити подстицај за улагање додатних напора, при чему је неопходно установити узроке одступања од планираних циљева, у циљу модификације или промене стратегије у наредном периоду.

OECD –Safety on Roads: What is the Vision (2002.)

Сваке године око 125.000 људи изгуби живот на путевима земаља OECD-а. Другим речима, на свака четири минута неко погине, и то је права трагедија јер у великој мери саобраћајне незгоде па самим тим и последице истих могу бити спречене.

Саобраћајне незгоде настају услед деловања једног или више фактора (возач, возило, пут). Адекватним деловањем и инвестицијама на ове факторе може доћи до спречавања саобраћајних незгода или ублажавања њихових последица. Успостављање ефикасних процеса управљања су основни корак ка решавању проблема безбедности на путевима. Само са dobrим системима управљања они који су одговорни за безбедност на путевима могу да искористе ресурсе на прави начин и да доносе добре одлуке за развој и имплементацију ефикасних мера.

Аргумент за побољшање безбедности саобраћаја на путевима није само емотивни већ и економски јер се процењује да штете од саобраћајних незгода представљају и до 4% БДП-а у неким земљама. Европска комисија је 1997. године проценила да сваки смртни случај у саобраћају кошта 1 милион евра. Чак и између земља које су показале значајно побољшање у последњих 30 година постоји значајна разлика између стопе смртности, која се креће од седам погинулих на 100.000 становника (Велика Британија, Шведска,



Норвешка, Холандија) до 18 погинулих на 100.000 становника (Кореја, Португалија, Грчка).

Велика Британија је постигла значајно смањење смртних случајева од 14,5 на 100.000 становника (1972) до нешто мање од 6 смртних случајева у 1999. години, упркос дупло већем броју регистрованих возила. Сличан случај је и у Сједињеним Америчким Државама од 26 на 100.000 становника (1972) број смртно страдалих је пао на 15 1998. године. Међутим, у Грчкој је дошло до пораста до 12,5 на више од 20 смртних случаја на 100.000 становника.

У овом документу идентификују се и процењују „најбоље праксе“ међу програмима за унапређење безбедности у саобраћају земаља чланица ОЕCD-а. Нагласак је стављен на оне програме који су евалуирали. Поред тога, идентификовани су основни критеријуми који утичу на успех или неуспех ових пракси како би се олакшао развој ефикасне политике безбедности на путевима у земљама чланица.

Студија је спроведена од стране међународне групе стручњака за безбедност саобраћаја из 21 земље ОЕCD-а као и Европске комисије а од суштинске важности су биле међународне експертизе из Европе, Северне Америке и Азије. Овака начин приступа решавању проблема омогућује отворен дијалог о заједничким темама истовремено уважавајући друштвено-економско-политичке ситуације у свим регионима.

Група експерата спроводила је дискусије о планирању системског приступа, сагледавању решења за конкретне проблеме и развоју организационих модела за безбедност на путевима. То је подразумевало анализу статистичких трендова у земаља чланица, сагледавању успешних мера, међусекторског односа између агенција и других тела, исплативости програма и акционих планова, анализу показатеља безбедности саобраћаја и постављање циљева, улогу разних организационих структура. Све ове информације прикупљане су на неколико начина, и то:

- пленарне дискусије експертских група;
- раговор четири радне групе, свака са посебно дефинисаним обавезама;
- презентације сваког учесника у вези са напретком и стању безбедности саобраћаја на путевима у његовој/њеној земљи;



- попуњавање упитника.

GRSP – Urban Road Safety, sustainable transport: A sourcebook for policy-makers in developing cities (2002.)

Приручник о одрживом транспорту у градовима обухвата кључне области политике о одрживом транспорту у градовима у развоју.

Улога локалних органа власти у смањењу броја жртава на путу је кључна, али унапређење безбедности саобраћаја често не представља приоритет у политичким плановима. Сви локални органи власти, без обзира да ли су надлежни за безбедност саобраћаја, морају схватити своју одговорност у смањењу броја жртава, путем обављања статутарних функција и вршењем локалног утицаја. Пожељан је развој Стратегија управљања безбедношћу саобраћаја у градовима, чији би циљ било смањење броја и последица незгода, у контексту циљева локалних власти везаних за развој и транспорт.

Активности на унапређењу локалне безбедности саобраћаја би требало да укључују:

- разматрање и разумевање локалне ситуације и околности у саобраћају;
- уврштавање одредби у правне акте које се односе на рањиве учеснике у саобраћају, попут пешака, бициклиста, деце, старијих људи као и дефинисање конкретних мера за подизање нивоа безбедности у саобраћају ових група, у градском окружењу;
- подстицање безбеднијег понашања учесника у саобраћају и спровођења принуде поштовања саобраћајних прописа;
- унапређење постојећег стања, са аспекта безбедности саобраћаја, краткорочним и средњорочним мерама чија је имплементација једноставна.

Квалитетне стратегије за унапређење безбедности саобраћаја у градовима подразумевају координацију локалних органа, безбедносне политике, процену проблема и дефинисање циљева у погледу смањења броја жртава. Такође, обухваћено је и креирање безбеднијег окружења, подизање нивоа свести јавности о безбедности саобраћаја и унапређење едукације учесника у саобраћају. Принуда поштовања саобраћајних прописа представља један од механизма запостизање безбедног понашања учесника у саобраћају. Промовисање употребе безбеднијих возила, адекватно



пружање помоћи жртвама саобраћајних незгода, као и адекватно финансирање политике безбедности саобраћаја и интеграција свих елемената у "свеобухватну политику безбедности саобраћаја", чине саставни део квалитетне стратегије безбедности саобраћаја.

Међународно искуство показује да два аспекта безбедности саобраћаја отежавају ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја. Прво, на безбедност саобраћаја утиче велики број различитих субјеката, као што су локални органи власти, одговорни за управљање саобраћајем, као и одржавање и изградњу путева, полиција, школе, грађанске и групе правника на локалном нивоу, медицински радници, хитна медицинска служба, локални приватни сектор и забринути грађани. Као друго, различите организације обично немају безбедност саобраћаја као свој примарни циљ, па би локални органи власти требало да максимално искористе свој утицај, подршку промовисању безбедности саобраћаја, координацију између представника различитих области, институција и организација.

Процена проблема безбедности у саобраћају на локалном нивоу захтева јасно разумевање броја, дистрибуције и карактеристика саобраћајних незгода, жртава физичког и друштвеног окружења у коме је потребно развијати решења. Често је корисно сакупити опште податке из више извора, поготово у сектору здравства, како бисе допунили подаци полиције.

Краткорочне нискобуџетне мере су се показале као посебно ефикасне приликом третирања црних тачака и делова путне мреже на којима су учесници у саобраћају изложени највећем ризику. Ове краткорочне мере је лако имплементирати и често не захтевају покретање сложених бирократских процедура. У оквиру дугорочних мера, потребно је размотрити питања везана за планирање и развој градских области. Сви предлози за изградњу нових путева би требало да се подвргну ревизији безбедности од стране независних аналитичара.

Подизање нивоа свести јавности и едукација у погледу безбедности саобраћаја игра веома важну улогу, а циљеве ове кампање представљају информисање јавности о природи проблема и припреме за промене (доношење нових закона), као и промене ставова понашања учесника у саобраћају. Јака, али коректна и циљана принуда је од кључног значаја за безбедно и ефикасно коришћење путне мреже у градовима. основни циљ



принуде на поштовање саобраћајних прописа представља застрашивање прекршилаца, са циљем повећања безбедности, а не броја издатих казни.

На последице незгода по здравље се може утицати након незгода које укључује спашавање, лечење и рехабилитација, тако да су активности медицинских служби од кључног значаја за повећање вероватноће преживљавања. Пружањем обуке о првој помоћи припадницима полиције, ватрогасцима и другим спасилачким службама које се често налазе на лицу места судара, повећава се вероватноћа преживљавања жртава.

Без прикладних механизма финансирања није могуће имплементирати стратегију безбедности саобраћаја ни очекивати жељене резултате. На локалном и општинском нивоу, посебно су важни извори финансирања од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје, приватно спонзорство и локалне буџетске линије, допуњене националним средствима, намењеним финансирању активности из домена безбедности саобраћаја. Количина средстава ће зависити од циљева локалних власти, који су наведени у плану безбедности саобраћаја.

4.2. ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНТА НА НИВОУ ЕВРОПЕ

ETSC – Road Safety Manifesto for the European Parliament Elections (2014.)

На европском нивоу донете су многе одлуке које се тичу безбедности саобраћаја на путевима и Европски парламент има снажан утицај на обликовање транспортне политике ЕУ.

Због огромне неједнакости у погледу безбедности саобраћаја на путевима између држава чланица, ЕУ мора да обезбеди политички оквир који омогућава унапређење безбедности саобраћаја и смањењу разлика широм Европске Уније.

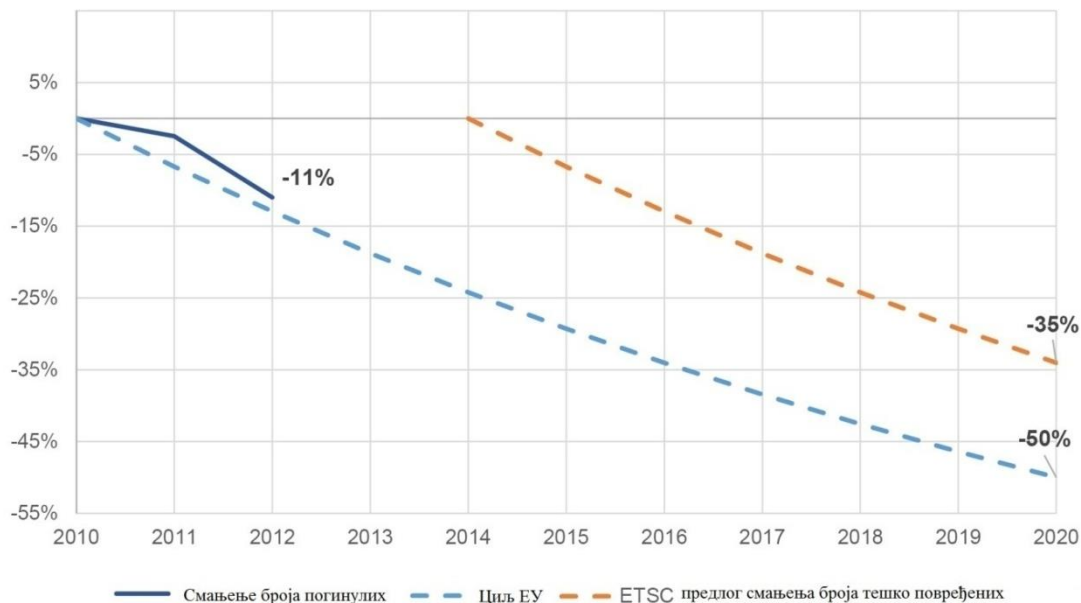
Европски парламент има могућности да својим одлукама утиче на следеће:

1. ПОСТИЗАЊЕ ЦИЉА ЕУ 2020

Европска Унија је обновила своју посвећеност унапређењу безбедности саобраћаја на путевима постављајући циљ смањење настрадалих у саобраћају за 50% до 2020. године у односу на 2010. годину. Како би се испунио овај циљ Европска комисија је усвојила нову стратегију безбедности саобраћаја на путевима у 2010. години „The Road Safety



Policy Orientations 2011-2020“. У својој белој књизи о будућности превоза Европска комисија се обавезала да ће радити на остваривању „нулте визије“ безбедности у саобраћају.



Графикон 4.2. Циљеви „The Road Safety Policy Orientations 2011-2020“

Током 2012. године у ЕУ живот је изгубило 27.700 људи од последица саобраћајних незгода и како би се испунио циљ ЕУ 2020 потребно је постићи смањење од 6,7% (Графикон 4.2.).

2. СМАЊЕЊЕ СОЦИО-ЕКОНОМСКИХ ТРОШКОВА

Процењује се да су социо-економски трошкови саобраћајних незгода еквивалентни око 2% БДП-а, односно 250 милијарди евра у 2012. години. Поред правних и моралних обавеза ту је и економски фактор који утиче на потребу да се смањи број саобраћајних незгода и њихове последице. ETSC процењује да један смртни случај има вредност од 1.880.000,00 евра. На основу тога, процењује се да у периоду од 2002. до 2010. године овај губитак износи 176 милиона евра.

Посланици Европског парламента треба да инсистирају на што већем инвестирању за унапређење безбедности на путевима и да је спашавање живота један од основних



приоритета. Реализацијом и испуњавањем циља ЕУ 2020 процењује се уштеда од од 182 милиона евра.

3. СМАЊЕЊЕ ТЕШКИХ ПОВРЕДА У ЕУ: НОВИ ЦИЉ ЗА 2020. ГОДИНУ

Током 2012. године око 313.000 људи је задобило тешке телесне повреде и још много лакше телесне повреде у саобраћајним незгодама. Трошкови повређених не сноси само здравствени сектор већ трпи економија и привредни сектор. Европска комисија је усвојила у марту 2013. године „First Milestone Towards a Serious Injury Strategy“ као први корак ка смањењу броја тешко повређених учесника у саобраћају. ETSC предлаже смањење од 35% до 2020. године.

ETSC указује на четири приоритетне области идентификоване као главне узроке смрти и тешких повреда и ка којима би мере требале бити усмерене:

➤ Брзина

Европски парламент треба да подржи:

- ограничење брзина на 50 km/h у урбаним срединама и 30 km/h у стамбеним подручјима и подручјима са високом концентрацијом пешака и бициклиста;
- усвајање смерница које промовишу најбољу праксу у „смиривању“ брзина;
- развој „Intelligent Speed Assistance (ISA)“.

➤ Употреба алкохола и других опојних дрога

Смањивање правно дозвољене концентрације алкохола у крви и примена уређаја у возилима који утврђивањем алкохола код возача блокира возило су неке од метода борбе са другим највећим убицом на путевима ЕУ-алкохолом. На нивоу ЕУ постоји широк спектар психоактивних супстанци па је самим тим и повећана њихова употреба код возача.

Европски парламент треба да подржи:

- постављање нулте толеранције алкохола за све возаче;
- постављањем уређаја за блокаду возила код возача повратника и професионалних возача.



➤ **Безбедна инфраструктура**

На целокупној путној мрежи путеви треба да се изграђују са високим степеном безбедности. Принципи инфраструктуре, садржане у Директиви 2008/96/ЕС, требају да се примењују на свим путевима.

Европски парламент треба да подржи:

- примену Директиве на свим путевима у земљама чланица.

➤ **Рањива група учесника у саобраћају**

Ризик да се погине у саобраћају је девет пута већи за пешаке иседам пута већи за бициклисте у односу на путнике у возилу. Ипак, предности пешачења и употребе бицикала бар када је упитању здравље и животна средина надмашују своје недостатке.

Европски парламент треба да подржи:

- дефинисање јасне хијерархије саобраћајних учесника у саобраћају, са пешацима и бициклистима на врху, приликом планирања јавног превоза.

EC – Halving the number of road accident victims in the EU by 2010: A shared responsibility (2014.)

У земљама ЕУ 1.300.000 саобраћајних незгода су узрок за више од 40.000 изгубљених живота и 1.700.000 повређених. Директни и индиректни трошкови процењују се на 160 милијарди евра, односно 2% од БДП-а ЕУ. Посебно су рањиве одређене групе становништва односно категорије корисника: млади људи старости између 15 и 24 (10 000 убијених сваке године), пешаци (7 000) и бициклисти (1 800).

У Белој књизи о европској политици транспорта, Комисија је предложила да Европска унија треба да постави циљ преполовљавања броја погинулих до 2010. године Све државе чланице суочавају са истим проблемима безбедности на путевима, односно превелика брзина, алкохол, неупотреба појаса, недовољна заштита коју пружају возила, постојање црних тачака на саобраћајној мрежи и непридржавања прописа од стране комерцијалне возача.



Главне области деловања су:

- **Унапређење понашања учесника у саобраћају**

Основни циљ је строжијим законима подстаћи учеснике у саобраћају да унапреде своје понашање, усклађивање казнене политике на нивоу ЕУ, увођење сталне обуке за возаче, унапређење полициске провере и промоција безбедности кроз кампања.

- **Технолошки напредак**

Значајна побољшања у расположивој заштити путника у возилима у свакој земљичланици и даље се постижу захваљујући технолошком напретку.

Основни циљ је унапредити пасивну безбедност возила. Како путници у возилу чине 57% жртава, потребно је да се унапреди безбедност возила, да се уведу универзални причврсни системи за седишта која су намењена деци, побољшати аутомобиле да би се смањила озбиљност незгода које укључују пешаке и бициклисте, елиминишу мртви угловина тешким теретним возилима и сл. С обзиром на то, Комисија наставља да подржава EuroNCAP (the European New Car Assessment Programme) како би се осигурало да су нови аутомобили тестирани у складу са усаглашеним протоколима и да се спроводи информисање и подизање свести међу потрошачима.

„eSafety“ иницијатива покренута 2002. године од стране Комисије и индустрија моторних возила има за циљ да формулише препоруке и предлаже низ акција на нивоу ЕУ. Паралелно са тим, истраживачке активности у области безбедности друмског саобраћаја морају бити ојачани.

- **Унапређење путне инфраструктуре**

Основни циљ је унапређење путне инфраструктуре кроз идентификовању и елиминисању црних тачака на саобраћајној мрежи, да се предложи Директива о безбедности путне инфраструктуре, састављање техничких смерница за ревизије, спровођење истраживања, побољшање нивоа безбедности у тунелима и сл.

Побољшања путне инфраструктуре може да допринесе смањењу учесталости и озбиљности саобраћајних незгода. Рано откривање неадекватних услова саобраћаја и пренос релевантних података возачима може да помогне да се побољша безбедност на путевима. У контексту развоја "интелигентног пута" пуштањем у рад европског система



сателитског позиционирања, Галилеј, омогућена је навигација и усмеравање, обезбеђивање информација о саобраћају и праћење возила која превозе опасну робу.

Комисија ће поднети предлог за оквирне директиве о безбедности путне инфраструктуре у циљу увођења система за управљање црним тачкама и ревизијама безбедности саобраћаја за путеве транс-европске мреже.

- **Унапређење хитне службе и бриге према жртвама саобраћајних незгода**

Неколико хиљада људи у ЕУ се може спасти побољшањем времена реакције хитних служби и третмана након незгоде у случају путно саобраћајне незгоде.

Основни циљ је да се испитају најбоље праксе када је упитању медицинска нега након саобраћајне незгоде, да се унапреди прикупљање информација о озбиљности повреда и мерење перформанси хитних медицинских служби.

- **Развијање базе података**

Како квалитетне базе података о саобраћајним незгодама представљају основ за анализу безбедности саобраћаја и дефинисање даљих активности, биће неопходно развити CARE базу података и проширити приступ ка њој, у циљу постизања већег транспарентности и охрабривању њене употребе.

Како би се обезбедило управљање и спречавање саобраћајних незгода неопходно је разумети узроке, околности и њихове последице. Потребно је вршити независне истраге на националном нивоу у складу са европском методологијом.



5. НАЈЗНАЧАЈНИЈИ ЕЛЕМЕНТИ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА

Управљање безбедношћу саобраћаја захтева координацију и синхронизацију низ опсежних мера и активности. Ово не може да реализује ни један субјект саомостално, већ је неопходно успоставити и стално јачати заштитни систем безбедности саобраћаја, који обухвата низ врло значајних субјеката (ETSC, 2003). Сваки од ових субјеката има важну улогу и значајан је за успешно функционисање заштитног система.

Субјекти система безбедности саобраћаја могу се разврстати на различитим нивоима (међународни, регионални, национални, локални), у различитим областима безбедности саобраћаја (управљање, унапређивање инфраструктуре, унапређење понашања учесника у саобраћају, унапређивање лечења и рехабилитације повређених у саобраћају), у различитим секторима (државни, невладини, приватни сектор).

Најзначајнији елементи заштитног система у безбедности саобраћаја су:

- **скупштине (законодавни органи)**

Скупштине (републичка, покрајинска, градска и општинска) уређују нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја. У овим телима се анализирају извештаји о стању и тенденцијама у безбедности саобраћаја, утврђује се жељено стање (визије, дугорочни и краткорочни циљеви), кључне области рада и управљачке мере. Скупштине утврђују концепт, доносе стратегију безбедности саобраћаја, утврђују одговорности и обавезе извршних органа и других субјеката.

- **државни органи (извршни органи власти)**

Извршни органи (влада, извршни одбори градова, градско веће, општинско веће, органи за саобраћај, органи унутрашњих послова, органи просвете и образовања, и сл.) реализују мере из своје надлежности. Посебно је значајан рад владе која би требало да непрекидно прати стање безбедности саобраћаја, организује све активности у безбедности саобраћаја, припрема и предлаже скупштини стратегије безбедности саобраћаја, припрема и доноси акционе планове за спровођење стратегија, подстиче и помаже рад других субјеката и сл.



- **привредни субјекти**

Привреда би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја. Постоји директно заинтересована привреда (произвођачи возила, превозници, путари, технички прегледи возила, аутошколе и сл.), али и остатак привреде има велики интерес у смањивању укупних штетних последица саобраћаја јер све последице на разне начине плаћа привреда. Привреда може директно и индиректно доприносити безбедности саобраћаја. Директни доприноси се огледају у доношењу спровођењу стратешких докумената о безбедности саобраћаја, на нивоу привредних субјеката. Тако се директно утиче на безбедност својих запослених и њихових породица. Индиректни утицаји су још већи и односе се на подршку активностима осталих субјеката у безбедности саобраћаја, а посебно у области истраживања, кампања, саобраћајног образовања и васпитања итд.

- **образовно-васпитне установе**

Образовно-васпитне установе (дечије предшколске установе, основне школе, средње школе, високе струковне школе, факултети, аутошколе итд.) су један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају, али и других субјеката. Ове установе треба да дају одлучујући допринос у креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја.

- **научно-образовне установе**

Научно-образовне установе су одговорне за ефикасан трансфер знања и искустава, за развој домаћих знања, развој и тестирање модела безбедности саобраћаја, за непрекидно праћење стања безбедности саобраћаја, за пројектовање мера и њихово праћење. Научне организације морају непрекидно одржавати комуникацију са светом, али и са свим субјектима безбедности саобраћаја у земљи.

- **стручне организације**

Стручне организације и удружења окупљају субјекте који су врло заинтересовани за стање безбедности саобраћаја или за поједине сегменте ове области. Ове организације окупљају стручну јавност и треба да буду главни у креирању мера и захтева пред поједине



одговорне субјекте у безбедности саобраћаја. Стручне организације помажу свим другим субјектима у домену свога деловања.

- **политичке партије**

Политичке партије и организације могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја за које ће се залагати. Наиме, ово је значајан сегмент живота за који су грађани врло заинтересовани и очекују од партија да га у својим програмима обраде и доследно спроводе.

- **невладине организације**

Невладине организације су слободна и често врло критички настројена удружења грађана који користе различите начине да подстичу активности у појединим сегментима друштвеног живота. Невладине организације треба да критички сагледавају и јавности саопшавају другачије погледе на стање безбедности саобраћаја (од званичних ставова), на поједине активности које власт реализује, на пропусте, на конкретне проблеме и могућности њиховог решавања. С обзиром на то да су невладине организације у доброј вези са стручном јавношћу и да прате међународна искуства, њихов рад може умногоме помоћи унапређивању рада у безбедности саобраћаја. Невладине организације често имају одличну сарадњу са сличним организацијама из других земаља, као и подршку међународних организација које у програму имају и унапређивање безбедности саобраћаја.

- **правосудни органи (судска власт)**

Правосуђе (судије за прекршаје, судови, тужилаштва, васпитно-поправне установе), својим ефикасним и стручним радом, могу допринети унапређивању заштитног механизма, а посебно искорењивању најопаснијих појава у саобраћају, мењању ставова и унапређивању понашања у саобраћају.

- **здравствене установе**

Здравствене установе помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог статуса возача професионалаца. Кроз редовно лечење, могу се уочити возачи чије здравље је битно ослабило тако да више не могу да возе итд. Са друге стране,



здравствене установе ефикасним радом на збрињавању и лечењу повређених у саобраћајним незгодама, могу битно смањити последице незгода на путевима.

Такође, здравствени радници могу, боље иубедљивије од осталих, да, у оквиру кампања, информишу јавност о страдању усаобраћају и о значају поштовања прописа. Посебно су велике могућности здравствених радника у унапређивању свести о значају употребе заштитних система као и да заједничким радом са осталим субјектима, допринесу подизању јавне свести о безбедности саобраћаја.

- **међународне организације (владине, невладине и мешовите)**

Међународне организације помажу у упоређивању и преузимању најбоље праксе у управљању безбедношћу саобраћаја. Преко ових владиних, мешовитих и невладиних организација уједначава се пракса, преносе се искуства из најразвијенијих земаља и стално унапређује национални заштитни систем. Посебно су значајне организације са великом политичком тежином (УН, ЕУ, СЗО и сл.), али и међународне организације које окупљају привреднике, стручне асоцијације и сл.

- **осигуравајуће компаније**

Осигуравајуће компаније су значајни субјекти који имају снажан утицај на понашање учесника у саобраћају, а посебно на возаче. Доследним спровођењем савремених концепата осигурања и накнаде штете, осигуравајуће компаније мотивишу возаче да унапређују своје понашање, а посебно да не чине саобраћајне прекршаје. Са друге стране, улагањем у развој науке, у превентивне активности, осигуравајуће компаније би требало да помажу све друге субјекте безбедности саобраћаја, на обострану корист. Наиме, осигуравајуће компаније имају највећу и најочигледнију корист од унапређивања безбедности саобраћаја (мање исплате за настале штете у незгодама).

- **медији и јавност**

Утицај јавности је моћан инструмент широко схваћене социјалне превенције у свим областима па и у саобраћају. Величина и озбиљност последица саобраћајних незгода су такви да захтевају више јавне пажње и ресурса. У саобраћају сесвакодневно преплићу утицаји опште (најшире), медијске, политичке, стручне и финансијске јавности.



Стручна јавност треба да непрекидно обезбеђује стручно и непристрасно праћење стања безбедности саобраћаја, да прати савремена научна достигнућа, врши трансфер знања и искустава, развија наша знања и праксу, одређује визије, циљеве и начине управљања безбедношћу саобраћаја. Стручна јавност има велику одговорност да стално подстиче стручне расправе о безбедности саобраћаја, да унапређује ставове и развија свест о значају безбедности саобраћаја.

Политичка јавност има подршку грађана која је верификована на демократским изборима. На основу такве подршке, ова јавност најбоље представља интересе грађана, најбоље може да избалансира њихове потребе и утврди приоритете. Политичка јавност најбоље може избалансирати улагања и све активности у безбедност саобраћаја са осталим друштвеним потребама. Са друге стране, политичка јавност је носилац и покровитељ најважнијих активности у управљању безбедношћу саобраћаја. Стручна јавност треба да помаже политичкој јавности да донесе адекватне одлуке.

Заинтересована финансијска јавност, на основу ставова стручне јавности и подршке политичке јавности, обезбеђује или унапређује финансирање послова безбедности саобраћаја. Стручна јавност помаже финансијској јавности да се определи за улагања у безбедност саобраћаја, а с циљем смањивања издатака и повећавања профита. У развијеним земљама држава је препознала значај теме и својим одлукама обезбеђује основе финансирања, али и подстиче друга улагања у безбедност саобраћаја.

Медијска јавност, на основу ставова стручне јавности, обезбеђује комуникационе канале ка најширој јавности, али и ка политичкој и другим јавностима. Обезбеђујући промоцију идеја и активности у безбедности саобраћаја, медији помажу стручњацима да проверене стручне ставове саопште другим јавностима и тако покрену друштвене и друге активности.

Коначно, најшира јавност, под утицајем стручњака, медија и делом политичких и других лидера, унапређује своју свест о значају теме, изграђује исправне ставове и схвата значај појединих активности. Најшира јавност подржава стратегију и план које доноси политичка јавност на основу стручних ставова. У неким случајевима најшира јавност може и да захтева спровођење одређених активности у безбедности саобраћаја, а на основу стручних ставова које саопштавају медији. Процес усаглашавања наведених и



других јавности је пресудно важан за добро функционисање заштитног система у безбедности саобраћаја. Непрекидни међуутицаји ових јавности стално мењају њихове улоге и међусобно усаглашавају ставове и интересе. У једном тренутку политичка јавност намеће решења, најшира јавност их прихвата, али има и другачијих процеса када најшира јавност тражи од стручне и политичке јавности да предузме неке мере и активности.

5.1. СИСТЕМУПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Народна скупштина Републике Србије је показала јаку политичку вољу тако што је 2009. године усвојила Закон о безбедности саобраћаја на путевима. У Закон су уграђена савремена решења у управљању безбедношћу саобраћаја, као и обавезе које је Република Србија преузела и показала опредељење да се приближи најразвијенијим државама у погледу безбедности саобраћаја. Примена савремених решења и мера за управљање безбедношћу саобраћаја изискује институционални оквир прилагођен захтевима за достизање циљева у безбедности саобраћаја.

Субјекти од значаја за безбедност саобраћаја у Републици Србији су:

- Влада;
- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима;
- министарство надлежно за послове саобраћаја;
- министарство надлежно за послове образовања;
- министарство надлежно за послове здравља;
- министарство надлежно за унутрашње послове;
- Агенција за безбедност саобраћаја;
- локално тело за координацију безбедности саобраћаја;
- орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја;
- управљач пута;
- суд;
- јавни тужилац;
- средство јавног информисања, односно оглашавања;
- научна, образовна, односно васпитана установа;



- удружење из области безбедности саобраћаја на путевима;
- лице које обавља привредну делатност из области, односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Најважнији субјекти безбедности саобраћаја у Републици Србији су Влада, министарство надлежно за послове саобраћаја и Министарство унутрашњих послова, као носиоци извршне власти и као органи одговорни за стање безбедности саобраћаја у држави.

Институције успостављене Законом о безбедности саобраћаја на путевима на националном и локалном нивоу су:

- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима;
- Агенција за безбедност саобраћаја;
- локална тела за безбедност саобраћаја.

Тело за координацију безбедности саобраћаја доноси политичке и стратешке одлуке у безбедности саобраћаја на путевима, а чине га министри надлежни за послове саобраћаја, министар унутрашњих послова, здравља, рада, правде, просвете и трговине и услуга. Сврха Тела за координацију безбедности саобраћаја је координисано деловање министарстава надлежних за безбедност саобраћаја. Задатак Тела је да прати, усмерава и координира активности везане за смањење броја саобраћајних незгода и последица у Републици Србији, да предлаже и прати спровођење Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и Акционог плана безбедности саобраћаја.

Агенција за безбедност саобраћаја, која је основана од стране Владе, по својој организационој структури омогућава знатно ефикасније деловање у безбедности саобраћаја и врши повезивање субјеката од значаја за безбедност саобраћаја. Агенција за безбедност саобраћаја обавља стручне, регулаторне и развојне послове безбедности саобраћаја.

Локално тело за безбедност саобраћаја је задужено за усклађивање и координацију послова безбедности саобраћаја на локалном нивоу.



5.2. ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом, признатим међународним изворима, законима и подзаконским актима. Закони који првенствено уређују систем безбедности саобраћаја јесу Закон о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године, и Закон о јавним путевима који је у примени од 1. јануара 2006. године.

1. Устав Републике Србије

Према начелима Устава Р.Србије људски живот је неприкосновен, из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана као и физички интегритет и право на личну безбедност учесника у саобраћају а посебно намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет.

2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима

Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС и 55/2014.) поред основних правила у саобраћају, део система који се односи на возаче, возила, и путеве, уређује и институционални оквир система безбедности саобраћаја на националном и локалном нивоу као и његово финансирање. Такође, уређује права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

Начело да небезбедни финансирају безбедност саобраћаја је начелно спроведено у овом закону, па је тако предвиђено да се целокупан износ прекршајних казни враћа у систем безбедности саобраћаја, кроз финансирање главних субјеката безбедности саобраћаја.

3. Закон о јавним путевима

Законом о јавним путевима („Сл. гласник РС“, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) се уређује правни положај јавних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева, извори и начин финансирања јавних путева, посебни услови за изградњу и реконструкцију јавних путева и инспекцијски надзор.Одредбама овог Закона



оставља се локалним самоуправама да својим актима уреде пре свега заштиту и државање локалних путева и улица.

Однос са Законом о безбедности саобраћаја на путевима - у делу који се односи на безбедност путева је такав да се Закон о јавним путевима више бави путевима са аспекта грађевинске струке, док Закон о безбедности саобраћаја на путевима садржи одредбе које се односе на безбедност путева са аспекта саобраћајне струке (ревизија безбедности саобраћаја на путу, провера безбедности саобраћаја на путу, техничко регулисање саобраћаја, управљање црним тачкама, независну оцену доприноса пута за настанак саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем).

4. Кривични законик

Кривични законик („Сл. гласник РС“, бр. 85/05, 88/05-исправка, 107/05-исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14) дефинише кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, инкриминисане радње као што су непридржавање саобраћајних прописа, уништење односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

5. Закон о прекршајима

Закон о прекршајима („Сл. гласник РС“, бр. 65/13), уређује прекршајни поступак и прекршајне санкције за непоштовање саобраћајних прописа и других саобраћајних деликта. Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

6. Закон о полицији

Закон о полицији („Сл. гласник РС“, бр. 101/05, 63/09-УС и 92/11 и 64/2015) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступцима контроле и регулисања саобраћаја на путевима.



7. Закон о комуналној полицији

Закон о комуналној полицији ("Службени гласник РС", број 51/09) одређује да су послови комуналне полиције одржавање комуналног реда у шта спада одржавање реда у области локалних путева и улица, саобраћајних ознака и сигнализације, паркирања.

8. Закон о општем управном поступку

Закон о општем управном поступку („Сл. лист СРЈ“, бр. 33/97, 31/01 и „Сл. гласник РС“, бр. 30/10) представља системски закон којим се уређује поступање извршних органа односно органа надлежних за контролу као и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

9. Закон о превозу путника у друмском саобраћају

Законом о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 68/2015) уређује се јавни превоз и превоз за сопствене потребе лица и ствари, услови изградње, одржавања и рада аутобуских станица и аутобуских стајалишта и други услови у погледу организације и обављања превоза у друмском саобраћају.

10. Закон о обавезном осигурању у саобраћају

Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13-УС) прописује обавезно осигурање и начин исплате штета насталих у саобраћајним незгодама.

11. Закон о ванредним ситуацијама

Закон о ванредним ситуацијама ("Службени гласник РС", бр. 111/09, 92/11 и 93/12) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању; успоставља службу "112" која ће обезбедити функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме ће се обезбедити координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно - спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода.



12. Закон о здравственој заштити

Закон о здравственој заштити („Сл. гласник РС“, бр. 107/05, 72/09-др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13-др. закон и 93/14) уређује систем здравствене заштите у циљу очувања и унапређења здравља грађана, спречавању и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља, благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација пацијената.

13. Закон о основама система образовања и васпитања

Закон о основама система образовања и васпитања („Сл. гласник РС“, бр. 72/2009, 52/2011, 55/2013, 35/2015-аутентично тумачење и 68/2015) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања, такође пружа основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и потребно знање неопходно за одговорно и безбедно учествовање у саобраћају.

14. Подзаконски акти

Поред закона, правни оквир у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи и велики број подзаконских аката који су донете на основу њих.

15. Стратешки оквир

Влада је 2007. године усвојила Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године ("Службени гласник РС", број 4/08) која је успоставила концепт развоја инфраструктуре и транспорта и дала дефиницију циљева развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију. Поменута стратегија препознаје безбедност саобраћаја као важан сегмент у унапређењу транспортног система.

Влада Р.Србије је почетком 2015. године усвојила Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Сл. гласник РС“, бр 64/2015) у којој су дате смернице за даље деловање на смањивању броја саобраћајних незгода и последица, како на националном тако и на локалном нивоу.



5.3. СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА НА НИВОУ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Локална самоуправа има важно место у стварању услова и регулисању друштвених односа којима се омогућује развијање и функционисање саобраћајног система. С тога, локална самоуправа је одговорна за опасности и ризике који настају у саобраћају, због чега треба да и она предузима одговарајуће мере на постизању већег степена безбедности саобраћаја на саобраћајној мрежи на својој територији.

Јединице локалне самоуправе на свом подручју надлежне су за организовање и регулисање саобраћаја, као и контролу стања и одржавања путева којима управљају, објеката, саобраћајне сигнализације и опреме пута, на начин да се осигура безбедно и несметано одвијање саобраћаја, да отклањају све недостатке услед којих на неким местима долази до саобраћајних незгода и друге послове прописане законом.

Такође, улога локалне самоуправе огледа се у доследној примени Закона о безбедности саобраћаја на путевима, доношењу подзаконских прописа, праћење и анализирање њихове примене. У вези са тим, акти који су значајни за безбедност саобраћаја су и акти које доносе надлежни органи локалне самоуправе, чијим усвајањем се остварује нормативни део система управљања безбедношћу саобраћаја и који треба да подржи реалне напоре у остваривању постављених и жељених резултата у погледу унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Улога скупштине општине у систему управљања безбедношћу саобраћаја

У складу са законом скупштина општине доноси статут општине, пословник о раду скупштине, буџет и завршни рачун општине, прописе и друге опште акте, програме развоја општине и појединих делатности, оснива службе, јавна предузећа, установе и организације, обавља и друге послове утврђене законом и статутом.

Када је у питању безбедност саобраћаја скупштина општине има важну улогу јер она усваја сва стратешка документа везана за управљање саобраћаним системом и самим тим управља и безбедношћу саобраћаја на територији општине Димитровград. С тога је, потребно да скупштина општине усвоји Стратегију безбедности саобраћаја која представља најважнији докуменат и основу за предузимање мера у циљу повећања нивоа безбедности саобраћаја.



Поред стратегије потребно је да усвоји и друга стратешка документа односно одлука које директно или индиректно утичу на управљање саобраћајним системом општине Димитровград.

Улога општинског већа у систему управљања безбедношћу саобраћаја

Општинско веће поред тога сто предлаже Статут, буџет и друге одлуке и акте такође непосредно извршава и стара се о извршењу истих и врши надзор над радом општинске управе.

С обзиром да предлаже буџет општинско веће представља важан део система управљања расположивим средствима чиме директно утиче на предузимању одређених мера при реализацији појединих планова развоја и управљања општином Димитровград.

Општинско веће у систему управљања безбедношћу саобраћаја има значајно место јер усваја и координише предлоге за унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград. Поред одлука из области саобраћаја општинско веће на предлог Општинског Савета за безбедност саобраћаја усваја Стратегију и прослеђује скупштини општине на усвајање.

Улога председника општине у систему управљања безбедношћу саобраћаја

Председник општине располаже буџетом општине Димитровград односно управља расходима и приходима и на тај начин контролише функционисање локалне самоуправе. Такође, усмерава и усклађује рад општинске управе.

Имајући у виду надлежности председника општине, према Статуту и закону, његова улога у систему управљања безбедношћу саобраћаја је значајна јер без његове сагласности и јавне подршке је веома тешко предузети важне мере у побољшању нивоа безбедности саобраћаја.

Улога општинске управе у систему управљања безбедношћу саобраћаја

Општинска управа има извршну улогу која се огледа у спровођењу свих одлука скупштине општине, председника и општинског већа. Преко својих надлежних органа уређује и омогућава функционисање града.

Како је последња карика у ланцу управљања градом општинска управа има важну улогу у систему управљања безбедношћу саобраћаја јер има директан увид у



функционисању саобраћајног система односно у ком делу тај систем не функционише на најбољи начин.

Деловањем на поједине подсистеме општинска управа може побољшати стање система безбедности саобраћаја и тиме допринети реализацији циљева стратешког управљања безбедности саобраћаја.

Улога јавних предузећа и установа у систему управљања безбедношћу саобраћаја

На територији општине Димитровград има неколико јавних предузећа чији је основни задатак да извршавају поверене послове од стране оснивача односно Општине Димитровград. У погледу безбедности саобраћаја најважнија јавна предузећа су ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам Општине Димитровград“ и ЈП „Комуналац“ Димитровград.

ЈП "Комуналац" је предузеће које се финансира из сопствених прихода односно није директни нити индиректни корисник буџета општине Димитровград. С обзром да је једино комунално предузеће на територији општине, обавља све послове из делокруга комуналне делатности, и то послове: водовод и канализација, јавна хигијена, пијачне услуге, зеленило, гробљанске послове, зоохигијенска служба услуге трећим лицима и грађевинске послове. Поред тога предузеће врши одржавање граничног прелаза "Градина", одржавање магистралног пута од граничног прелаза до Димитровграда. ЈП поред напред наведених послова дужи низ година ради и на летњем и зимском одржавању локалних путева.

ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам Општине Димитровград“ основано је од стране Скупштине општине Димитровград са циљем да буде носилац инвестиција чија ће реализација имати за последицу унапређење урбаног уређења општине, уређење простора и ефикасно коришћење грађевинског земљишта и побољшање постојећих и изградњу нових инфраструктурних система у општини. У погледу безбедности саобраћаја ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам“ задужена је за поправку, реконструкцију, модернизацију и извођење других радова на одржавању улица и саобраћајница, јавних површина, вертикале и хоризонталне сигнализације.

Саобраћајну мрежу општине Димитровград чини 210 km, од чега је 11 km државног пута првог реда (магистрални пут А4), 81km државних путева другог реда (регионални



путеви ПА 221,ПВ 429 и ПА 223) и преосталих 118km локалних путева који су у надлежности локалне самоуправе.

Право управљања и обавезу одржавања локалне путне мреже има локална самоуправа, а из чега произилази и њена одговорност за стање локалне мреже као и безбедност саобраћаја на локалној мрежи саобраћајница.

Регулисање саобраћаја, као и увођење саобраћајних режима на локалној мрежи је у обавези управљача односно локалне власти Општине Димитровград. У наредном периоду би било неопходно извршити проверу режима саобраћаја и начина регулисања саобраћаја на територији општине, као и проверу нормативних аката којима се одређује начин регулисања саобраћаја, као и евентуално доношење нових одлука о режимима саобраћаја.

Постоје тенденције од стране носиоца власти општине Димитровград да ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам“ преузме улогу управљача пута.

5.4. НОРМАТИВНА АКТА ИЗ ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Према статуту општина Димитровград врши послове из своје надлежности које су утврђене Уставом и законом. У оквиру своје надлежности, преко својих надлежних органа, општина Димитровград доноси одлуке, програме и планове којима уређује поједине области које су јој законом поверене.

У нормативна акта која регулишу саобраћајни систем општине Димитровград има донешена и усвојена следећа документа:

1. Одлука о јавним и некатегорисаним путевима на територији општине Димитровград;
2. Одлука о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Димитровград;
3. Одлука о јавним паркиралиштима;
4. Одлука о ауто-такси превозу путника на територији општине Димитровград;
5. Одлука о јавном линијском превозу путника на територији општине Димитровград.

5.4.1. Одлука о јавним и некатегорисаним путевима на територији општине Димитровград

Одлуком о јавним и некатегорисаним путевима на територији општине Димитровград („Службени лист града Ниша“ бр.17/2010) уређује се управљање, развој,



заштита и одржавање јавних и некатегорисаних путева на територији општине Димитровград као и критеријуми за њихову категоризацију.

Одлука о изменама и допунама одлуке о јавним и некатегорисаним путевима на територији општине Димитровград („Службени лист града Ниша“ бр.20/2011).

Овом одлуком са изменама и допунама као управљач пута одређена је општина Димитровград, преко општинске управе и њених органа, чија је надлежност управљање, заштита и надзор над јавним и некатегорисаним путевима, док је редовно одржавање улица у насељу поверена ЈКП „Комуналац“.

Анализирајући структуру саме одлуке могу се уочити недостаци који се огледају у следећем:

- недовољно јасно дефинисани критеријуми о категоризацији општинских путева и улица;
- недостатак списка свих категорисаних општинских путева, улица и некатегорисаних путева;
- дефинисан управљач пута није у складу са постојећом ситуацијом;
- овом одлуком није обухваћена дефинисана процедура надлежности приликом изградње и реконструкције општинских путева, улица и некатегорисаних путева;

Такође, имајући у виду годину доношења Одлуке о јавним и некатегорисаним путевима на територији општине Димитровград неопходно је извршити усаглашавање са осталим нормативним актима општине Димитровград као и усаглашавање са важећим Законима Р.Србије.

5.4.2. Одлука о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Димитровград

Одлуком о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Димитровград („Службени лист града Ниша“ бр.76/2006) регулишу се питања техничког регулисања саобраћаја на локалним путевима и улицама у насељеним местима на подручју општине Димитровград.

Одлуком о изменама и допунама одлуке о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Димитровград („Службени лист града Ниша“ бр.67/2007) утврђују се улице са једносмерним саобраћајем, улице и остале саобраћајнице у којима је



забрањено паркирање за сва моторна возила, раскрсница са кружним током, ограничење брзине и паркиралишта.

Одлуком о изменама и допунама одлуке о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Димитровград („Службени лист града Ниша“ бр.110/2008) утврђује се улица са једносмерним саобраћајем.

Техничко регулисање саобраћаја и надзор поверен је Одељењу за урбанизам, грађевинарство и имовинско правне послове, односно општинском органу управе надлежан за послове саобраћаја.

Одлука о техничком регулисању саобраћаја са свим пратећим изменама и допунама није усклађена са осталим нормативним актима општине и важећим Законима, такође је, непотпуна, оскудна, недовољно јасна и не одговара постојећем стању на терену.

У наредном периоду потребно је изградити План техничке регулације саобраћаја и на основу истог донети и усвојити нову Одлуку о техничком регулисању саобраћаја.

5.4.3. Одлука о јавним паркиралиштима

Одлуком о јавним паркиралиштима („Службени лист града Ниша“ бр.34/2009) уређују се услови, начин организовања, одржавања, висина накнаде за паркирање и услови коришћења јавних паркиралишта на коловозу.

Правилником о техничком регулисању саобраћаја на јавним паркиралиштима (од 09.06.2009. године заведен под бројем 110-5/09 II) је саставни део Одлуке о јавним паркиралиштима.

Овим Правилником организација и вршење наплате за паркирање поверена је ЈКП „Комуналац“, док надзор над применом одредаба овог Правилника врши општинска управа општине Димитровград.

Анализом структуре и садржаја саме Одлуке и Правилника, а имајући у виду постојеће стање, може се закључити да је ова Одлука неприменљива па је потребно у наредном периоду извршити њену измену и усклађивање са Планом техничке регулације, осталим нормативним актима општине и важећим Законима.



5.4.4. Одлука о ауто-такси превозу на територији општине Димитровград

Одлуком о ауто-такси превозу на територији општине Димитровград („Службени лист града Ниша“ бр. 72/2015) дефинисани су ближи услови које треба да испуни превозник, услове које треба да испуне такси возила, такси стајалишта као и начин обављања ауто-такси превоза путника на територији општине Димитровград.

Надзор над применом одредаба ове Одлуке врши надлежно одељење општинске управе општине Димитровград, односно општински инспектор за друмски саобраћај.

У оквиру ове Одлуке прописано је да председник општине у складу са законом и саобраћајно-техничким условима доноси програм којима се дефинише оптимално организовање такси превоза а на предлог органа за послове саобраћаја и Одељења за финансије општинске управе Димитровград.

У наредном периоду потребно је извршити измене и допуне ове одлуке у погледу надлежности појединих организација и субјеката у саобраћајном систему као и усаглашавање казних одредби са Законом о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“ бр. 68/2015).

Такође, потребно је утврдити саобраћајно-техничке услове у петогодишњем периоду и на основу њих изградити:

- програм оптималног организовања такси превоза у оквиру којег се одређује и оптимални број такси возила;
- тарифни систем којим се дефинише цена у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз може обављати на територији општине Димитровград;
- Одлука о такси стајалиштима.

5.4.5. Одлука о јавном линијском превозу путника на територији општине Димитровград

Одлуком о јавном линијском превозу путника на територији општине Димитровград (од 22.12.1995. године заведене под бројем 01-06-16) уређују се општи услови за обављање јавног линијског превоза путника.

У оквиру општих услова дефинисане су линије и стајалишта, ред вожње, уређивање возила, начин превоза путника и накнада за услуге превоза.



Анализирајући структуру саме одлуке могу се уочити недостаци који се огледају у следећем:

- недовољно јасно дефинисана процедура обезбеђивања услова за обављање делатности превоза путника;
- недостатак дефинисане процедуре поверавања делатности превоза путника у градском и приградском превозу;
- начин регистрације реда вожње;
- дефинисаних поступака обезбеђивања средстава за обављање делатности, цене превоза и тарифног система;
- дефинисање начина поступања у случају прекида у обављању превоза;

Такође, имајући у виду годину доношења Одлуке о јавном линијском превозу путника на територији општине Димитровград неопходно је изградити нову Одлуку усаглашену са осталим нормативним актима општине Димитровград као и са важећим Законима Р.Србије.



6. ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

6.1. ГЕОГРАФСКО-САОБРАЋАЈНИ ПОЛОЖАЈ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Општина Димитровград се простире на 481 km^2 , административно припада Пиротском округу чији источни и југоисточни део обухвата и налази се на самој граници са суседном Републиком Бугарском.

Са западне стране се граничи са општинама Пирот и Бабушница, а са источним делом граничи се са Републиком Бугарском. Територију Општине Димитровград чине:

- Горњи Висок који обухвата територију од $113,68 \text{ km}^2$ и чине га осам села: Влковија, Горњи Криводол, Доњи Криводол, Изатовци, Каменица, Сенокос, Бољевдол и Браћевци.
- Забрђе простире се на око 168 km^2 , правцем север-југ око 12 кми правцем исток-запад око 14 km.
- Југоисточно Понишављеса димитровградском котлином је релативно уска долина Нишаве између Забрђа на северу и Бурела на југу, површине $16,65 \text{ km}^2$, правцем исток-запад око 10,5 km, ширина долине је око 1-1,5 km. У средишту долине смештен је Димитровград, а долином пролази међународна железничка пруга и магистрални пут.
- Бурел правцем север-југ овај простор има око 12 km, правцем исток-запад око 13 km. Укупна површина ове целине износи око 156 km^2 .

Димитровград лежи на коридору X и удаљен је од Београда 360 km, од Ниша 96 km и од Софије 60 km. Изузетна повољност географског положаја Димитровграда огледа се и у саобраћајној повезаности са општинама у окружењу.

Кроз град пролазе две саобраћајнице међународног значаја – међународни регионални пут, некада римски друм *Via militaris*, и железничка пруга Ниш–Димитровград–Софија, а у току је и изградња и аутопута E80 (обилазница око Димитровграда). Преко њих функционише друмски и железнички саобраћај Европе са азијским континентом. На 5 km источно од Димитровграда налази се гранични прелаз са Републиком Бугарском-Градина.



Улична мрежа општине Димитровград се логички и функционално надовезује на мрежу регионалних и локалних путева као и на магистрални пут.

Магистрални пут који пролази кроз општину Димитровград је А4 Ниш – Пирот – Димитровград – државна граница са Р.Бугарском. Пут је асфалтног коловозног застора и укупне дужине од 11 km.

Мрежу регионалних путева општине Димитровград чине:

- ПА 221, Димитровград-Смиловци-Славиња. Пут је асфалтног коловозног застора, и то у дужини од 29,5 km док је преостала дужина 6 km од туцаника. Укупна дужина овог регионалног путног правца износи 35 km;
- ПВ 429, Димитровград-Горња Невља-Врапча-Петачинци-Трнски Одоровци. Пут је у дужини од 41 km и мешовитог је састава и то 14 km је асфалтног коловозног застора, 13 km је земљани коловоз а 14 km је непросечена траса;
- Део регионалног пута ПА 223, Периш-Бела Паланка-Бабушница-Звонце-Трнски Одоровци-Суково-веза са IV 43.

Укупна дужина регионалних путева који пролазе кроз подручје општине Димитровград је 81 km од тога је 48 km асфалтни коловоз, 6 km туцанични коловоз, 13 km замљани коловоз док је 14 km непросечена траса.

На подручју општине Димитровград налази се 29 локалних путева укупне дужине 118 km.

6.2. ДЕМОГРАФИЈА ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Према попису из 2011. године, на територији општине Димитровград живело је 10.562 становника, односно општа густина насељености износи 21,8 st/km². Са 21,8 st/km² Димитровград припада општинама које су врло ретко насељене, до 30 st/km². У општини Димитровград општа густина насељености није уједначена на целој територији, знатно је већа густина насељености у самом граду него у сеоским подручјима.

Ако посматрамо динамику броја становника по насељеним местима можемо да приметимо да су насељена места Влковија, Скрвеница, Петачинци и Мазгош забележиле пораст од једног до четири становника у односу на 2002. годину док је у осталим насељеним местима забележен пад броја становника од 0,03% до 4,33%.

Табела 6.1. Преглед броја становника по насељеним местима општине Димитровград⁵

ред. бр.	Насељено место	Године				ред. бр.	Насељено место	Године			
		2002		2011				2002		2011	
		број	%	број	%			број	%	број	%
1	Бански Дол	19	0,16	7	0,07	23	Жељуша	1395	11,90	1344	12,72
2	Барје	44	0,38	29	0,27	24	Изаговци	31	0,26	31	0,29
3	Бачево	19	0,16	6	0,06	25	Искровци	38	0,32	28	0,27
4	Белеш	831	7,09	809	7,66	26	Каменица	30	0,26	16	0,15
5	Било	16	0,14	3	0,03	27	Куса Врана	166	1,42	82	0,78
6	Бољев Дол	8	0,07	5	0,05	28	Лукавица	422	3,60	399	3,78
7	Браћевци	11	0,09	5	0,05	29	Мазгош	30	0,26	31	0,29
8	Бребевница	62	0,53	30	0,28	30	Мојинци	34	0,29	25	0,24
9	Верзар	9	0,08	3	0,03	31	Паскашија	11	0,09	6	0,06
10	Височки Одоровци	130	1,11	100	0,95	32	Петачинци	19	0,16	20	0,19
11	Влковија	17	0,15	19	0,18	33	Петрлаш	33	0,28	11	0,10
12	Врапча	12	0,10	5	0,05	34	Планиница	8	0,07	5	0,05
13	Гојин Дол	265	2,26	246	2,33	35	Поганово	75	0,64	31	0,29
14	Горња Невља	42	0,36	25	0,24	36	Прача	2	0,02		0,00
15	Горњи Криводол	17	0,15	14	0,13	37	Пртопопинци	55	0,47	47	0,44
16	Градиње	204	1,74	170	1,61	38	Радејна	85	0,73	84	0,80
17	Грапа	4	0,03	3	0,03	39	Сенокос	44	0,38	35	0,33
18	Гуленовци	59	0,50	27	0,26	40	Скрвеница	32	0,27	36	0,34
19	Димитровград	6952	59,31	6484	61,38	41	Сливница	18	0,15	6	0,06
20	Доња Невља	31	0,26	19	0,18	42	Смиловци	163	1,39	126	1,19
21	Доњи Криводол	19	0,16	11	0,10	43	Трнски Одоровци	180	1,54	122	1,15
22	Драговита	80	0,68	58	0,55	Укупно:		11722	100	10563	100

Ако се има у виду просечна старост становника општина Димитровград припада групацији општина чије је становништво старо. Наиме, просечна старост становника је, према статистичким подацима Републичког завода за статистику 44,08 година.

Број запослених у општини Димитровград од 1999.године па до 2004.године има тенденцију благог пораста док од 2004.године има тенденцију смањивања броја запослених. Према подацима Републичког завода за статистику у 2013. години у општини Димитровград укупно је запослено 1.909 становника, од тога 1.389 је запослено код правних лица док су 520 запослени као предузетници, што укупно износи 194 запослених на 1.000 становника. Док је укупан број незапслених 1.410 становника, односно 143 на 1.000 становника.

⁵ Републички завод за статистику Р.Србије



Животни стандард становништва општине Димитровград је реално опадао иако су номиналне зараде расле (Табела 6.2.). Према статистичким подацима просечна зарада запослених у 2014. години имала је пораст од 25,07% у односу на 2009. годину, док је потрошачка корпа у истом периоду имала пораст од 39,14%.

Табела 6.2. Табеларни приказ односа између просечне месечне зараде и просечне потрошачке корпе на територији општине Димитровград

Година	Просечна месечна нето зарада по запосленом (без пореза и доприноса) (дин)*	Просечна потрошачка корпа (дин)**	разлика (%)
2009	24.093,00	47.444,98	0,97
2010	25.019,00	50.138,86	1,00
2011	27.037,00	55.568,13	1,06
2012	27.423,00	59.593,67	1,17
2013	29.822,00	64.895,88	1,18
2014	30.134,00	66.013,29	1,19

*Републички завод за статистику Р.Србије

**Министарство трговине, турзма и телекомуникација

6.3. СТЕПЕН МОТОРИЗАЦИЈЕ

Степен моторизације представља један од значајних фактора који утичу на мобилност и видовну расподелу путовања и дефинише се као број регистрованих моторних возила на 1.000 становника.

Степен моторизације зависи од многих фактора а један од основних је економски развој друштва који се изражава кроз бруто национални производ по глави становника.

Према подацима полицијске станце Димитровград од 2008. до 01.11.2014. године на територији општине Димитровград је укупно регистровано 12.169 возила за превоз путника. У Табели 6.3. приказан је број регистрованих возила у поменутом периоду према категоријама возила.

Табела 6.3. Број регистрованих возила према категоријама на територији општине Димитровград

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
категирија L	301	309	306	302	307	312	315	2.152
категирија M	1.469	1.508	1.488	1.416	1.472	1.428	1.236	10.017
							Σ	12.169



Посматрајући укупан број становника (Табела 6.1.) према попису из 2011. године и укупно регистрованих возила за превоз путника добија се степен моторизације који износи 162 возила/1.000 становника, односно око 6 становника на једно возила.

Међутим, ови подаци не осликавају реалну ситуације јер постоји велики број возила са страним таблицама (таблицама Р.Бугарске) којима управљају становници општине Димитровград и која нису нигде евидентирана.



7. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Према Закону о безбедности саобраћаја на путевима саобраћајна незгода је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено или је настала материјална штета.

Садашњи начин праћења негативних појава у саобраћају, посебно саобраћајних незгода, је непотпун и омогућава да приближно стекнемо представу само о неким последицама ових појава. Не сагледавају се све последице, како и колико оптерећују друштво, тако да се социјалним последицама друштво уопште не бави. Материјалне последице сагледавају се веома површној представљају грубе и површне оцене. Остале последице се потпуно занемарују иако је њихов утицај на друштво и квалитет живота људи значајан.

Како би се сагледале саобраћајне незгоде и њихове последице на територији једне општине и њихов утицај на живот грађана потребно је увести ефикасан систем праћења са редовним ажурирањем.

7.1. ПРЕДМЕТ И МЕТОДОЛОГИЈА ИСТРАЖИВАЊА

Предмет истраживања се може дефинисати у зависности од самих података који се обрађују и њиховог обима. То су подаци временске и просторне расподеле саобраћајних незгода на територији општине Димитровград које су се догодиле у периоду од 2001. до 2015. године. Циљ овог истраживања односно анализе је указивање на број саобраћајних незгода као и предлог мера и радњи на смањењу броја саобраћајних незгода и њихових последица.

За статистичку анализу саобраћајних незгода на територији општине Димитровград коришћена је база података Агенције за безбедност саобраћаја (АБС). Подаци АБС односе се на период од 2001. до 2014. године. За 2015. годину коришћена је база података ПС Димитровград

Базе података које су коришћене у овој анализи садрже податке о типовима саобраћајних незгода (чеони судар, бочни судар, превртање возила, слетање возила са



пута и др.) као и последице (незгоде са погинулима, лакше и теже повређенима и материјалном штетом) проузроковане тим саобраћајним незгодама.

База података Агенције за безбедност саобраћаја, за период 2001-2014. година, садржи укупан број саобраћајних незгода и настрадалих лица на општинским путевима, државним путевима првог и другог реда, док база података ПС Димитровград ове податке има до 2012. године када престаје евидентирање саобраћајних незгода и настрадалих лица на државном путу првог реда односно магистралном путу А4. Евиденцију саобраћајних незгода на магистраном путу од 2012. године врши ПУ Пирот и ти подаци су били недоступни у току израде Стратегије и због овог недостатка постоје одређена одступања у подацима.

7.2. ВРЕМЕНСКА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

7.2.1. Временска расподела саобраћајних незгода по годинама у посматраном периоду

Табела 7.1. Временска расподела саобраћајних незгода по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Година	СН са погинулим лицима	%	СН са повређеним лицима	%	СН са настрадалим лицима	%	СН са материјалном штетом	%	Укупно СН
2001	3	15	9	7	12	8	20	5	32
2002	1	5	6	5	7	5	20	5	27
2003	1	5	10	8	11	7	22	5	33
2004	5	25	10	8	15	10	53	13	68
2005	1	5	12	9	13	9	77	19	90
2006	1	5	11	9	12	8	48	12	60
2007	1	5	8	6	9	6	39	10	48
2008	0	0	7	5	7	5	30	7	37
2009	1	5	9	7	10	7	28	7	38
2010	1	5	9	7	10	7	14	3	24
2011	1	5	15	12	16	11	21	5	37
2012	2	10	9	7	11	7	8	2	19
2013	1	5	2	2	3	2	5	1	8
2014	0	0	7	5	7	5	11	3	18
2015	1	5	5	4	6	4	7	2	13
Укупно	20	4	129	23	149	27	403	73	552

У периоду од 2001. до 2015. године, на територији општине Димитровград догодиле су се 552 саобраћајне незгоде, што је у просеку скоро 37 саобраћајне незгоде у току једне

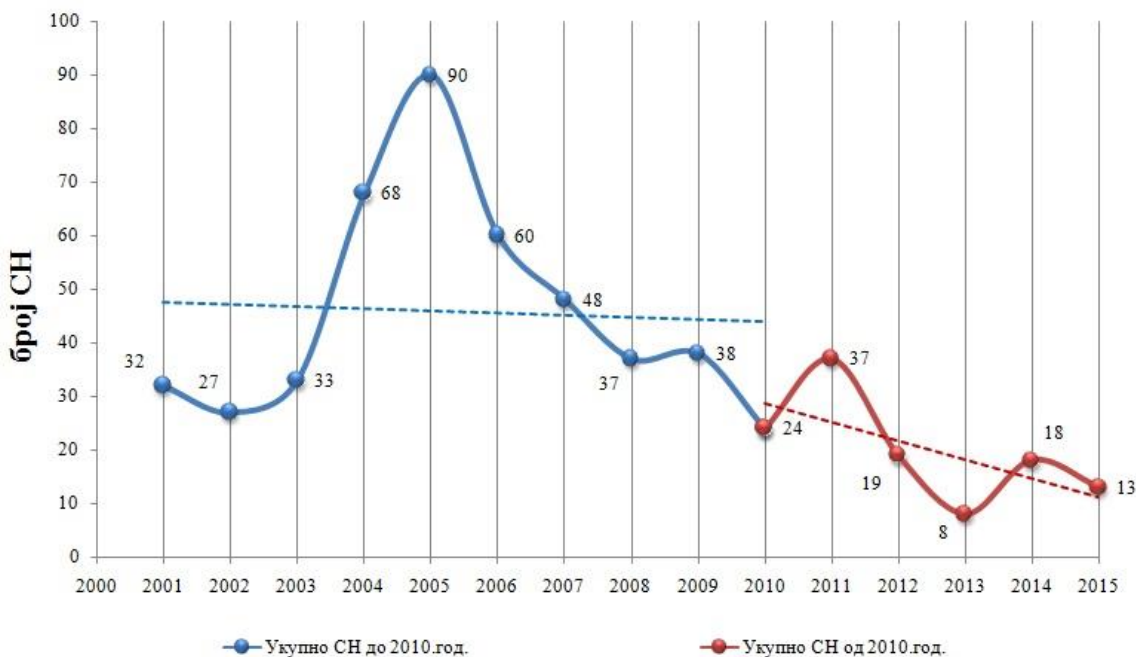


године. Најзаступљеније су саобраћајне незгоде са материјалном штетом (73% годишње), потом саобраћајне незгоде које за последицу имају повређена лица (23% годишње) и саобраћајне незгоде које за последицу имају смртно страдала лица (око 4% годишње).



Графикон 7.1. Расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

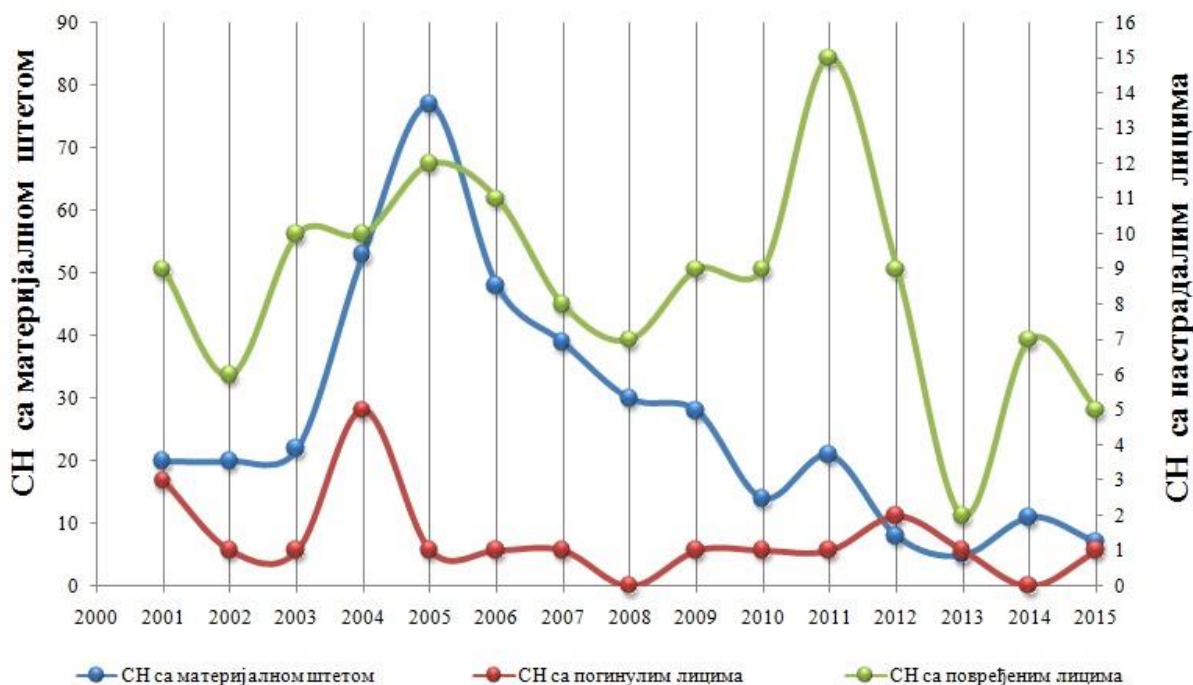
Сагледавањем укупног броја саобраћајних незгода по годинама може се закључити да постоји опадајући тренд а нарочито од 2009. до 2013. године, што може бити резултат квалитетнијег нормативног уређења безбедности саобраћаја новим Законом о безбедности саобраћаја на путевима.



Графикон 7.2. Расподела саобраћајних незгода по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Опадање укупног броја саобраћајних незгода је последица опадања броја саобраћајних незгода у којима је настала само материјална штета, а што може бити последица употребе Европског извештаја од стране учесника у саобраћајној незгоди. Према новом Закону код саобраћајних незгода у којима је настала мала материјална штета⁶, припадници полиције немају законску обавезу да врше увиђај, већ евентуално сачињавају службену белешку која није основ за уношење саобраћајне незгоде у базу података МУП-а. Обавезу о евиденцији саобраћајних незгода за које је попуњаван Европски извештај имају осигуравајућа друштва, али ти подаци нису били током овог истраживања.



Графикон 7.3. Расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Применом Пирсоновог коефицијента корелације утврђена је јака позитивна корелативна веза између броја саобраћајних незгода са материјалном штетом и укупног

⁶Према Кривичном закону Републике Србије (Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005 - испр., 107/2005 - испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013 и 108/2014) под малом материјалном штетом сматрају се штете испод 200.000,00 динара

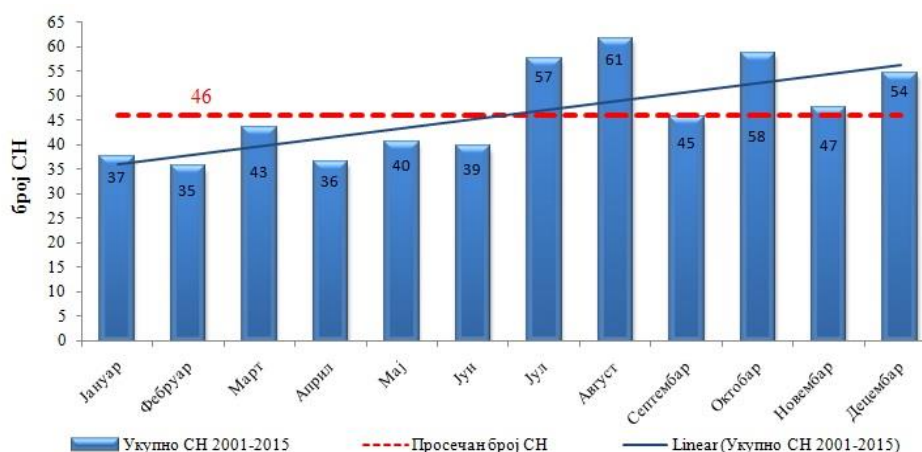


броја саобраћајних незгода ($r=0,99$), што није изненађујуће јер саобраћајне незгоде са материјалном штетом у највећем проценту учествују у укупном броју саобраћајних незгода. Између укупног броја саобраћајних незгода и саобраћајних незгода са настрадалим лицима постоји средње јака позитивна корелативна веза ($r = 0,65$).

7.2.2. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у посматраном периоду

Табела 7.2. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

	СН са погинулим лицима	%	СН са повређеним лицима	%	СН са настрадалим лицима	%	СН са материјалном штетом	%	Укупно СН
	2001-2015		2001-2015		2001-2015		2001-2015		2001-2015
Јануар	0	0	8	6	8	5	29	7	37
Фебруар	0	0	4	3	4	3	31	8	35
Март	2	10	8	6	10	7	33	8	43
Април	1	5	12	9	13	9	23	6	36
Мај	1	5	11	9	12	8	28	7	40
Јун	2	10	13	10	15	10	24	6	39
Јул	2	10	21	16	23	15	34	8	57
Август	3	15	21	16	24	16	37	9	61
Септембар	2	10	10	8	12	8	33	8	45
Октобар	2	10	13	10	15	10	43	11	58
Новембар	3	15	5	4	8	5	39	10	47
Децембар	2	10	3	2	5	3	49	12	54
Укупно	20	4	129	23	149	27	403	73	552

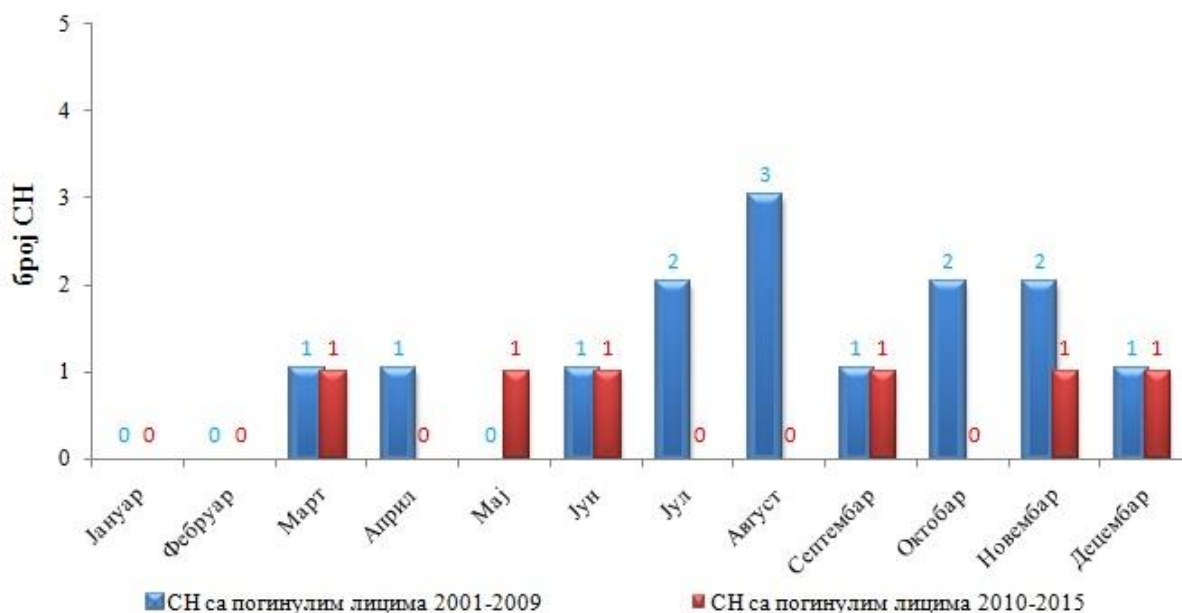


Графикон 7.4. Временска расподела саобраћајних незгода по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



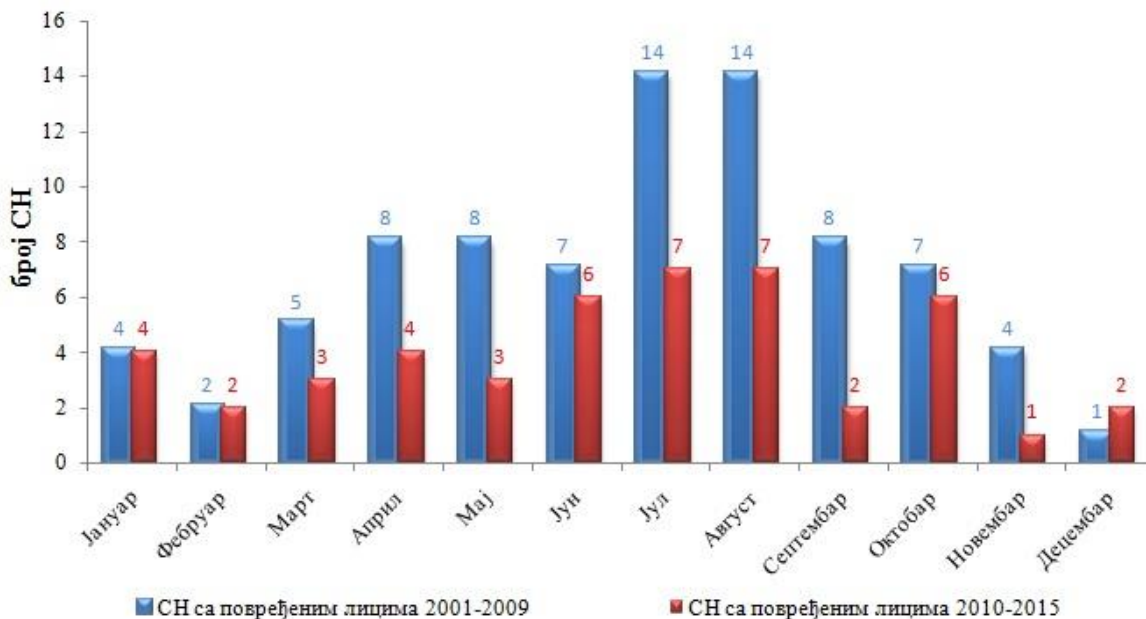
Анализом података о временској расподели саобраћајних незгода по месецима у току године, може се закључити да се сваког месеца догоди просечно 46 саобраћајних незгода. Месеци који се по укупном броју саобраћајних незгода значајно разликују у односу на просечан број су јул, август, октобар, новембар и децембар што указује да се током лета, јесени и почетком зиме догађа највише саобраћајних незгода.

Крива укупног броја саобраћајних незгода има растући тренд током целе године. Када се упореде подаци о броју саобраћајних незгода са погинулим лицима до 2010. и од 2010. године може се закључити да се већи број саобраћајних незгода догодио у периоду пре ступања на снагу новог Закона.



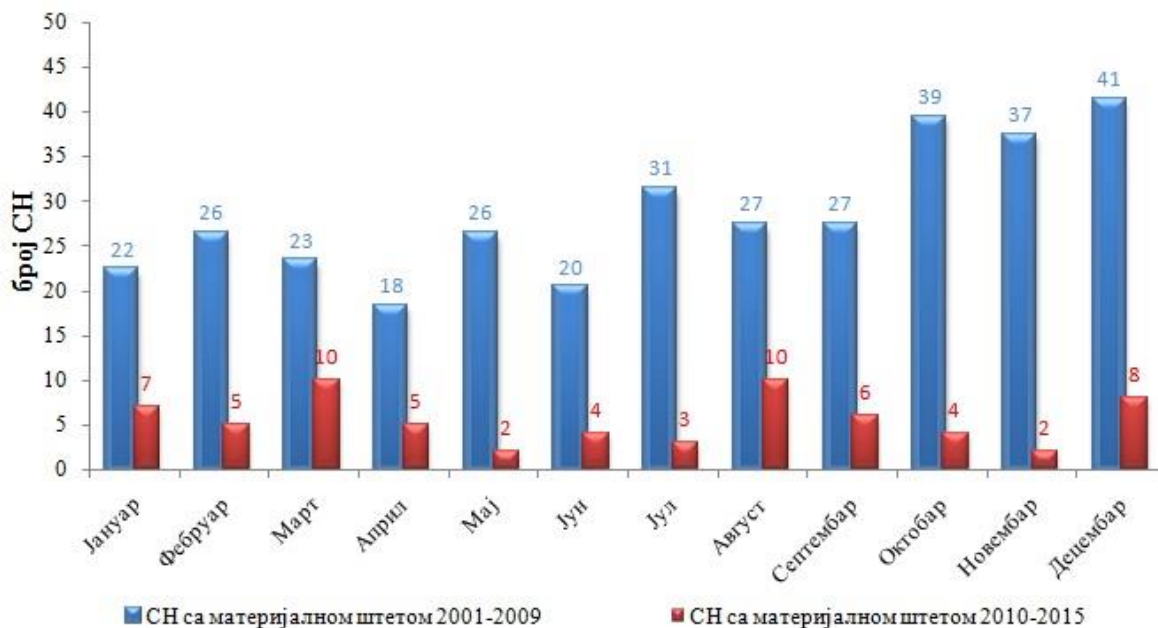
Графикон 7.5. Временска расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Као карактеристични месеци издвајају се јул, август, октобар и новембар где број саобраћајних незгода са погинулим лицима достиже максимум у току године.



Графикон 7.6. Временска расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

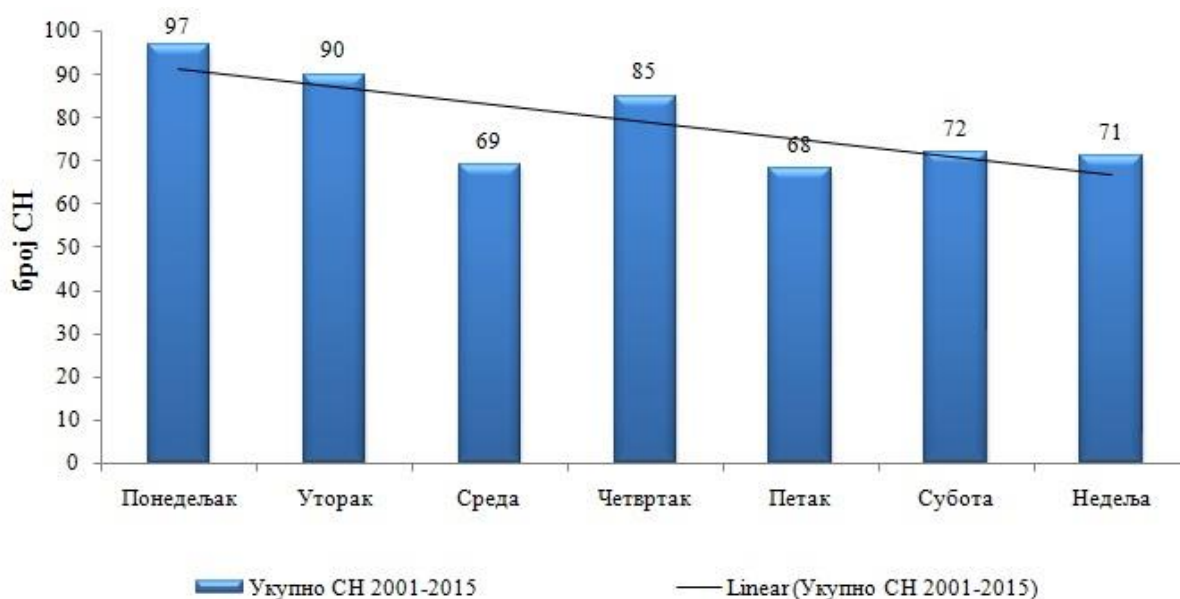
Утицај примене новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима од 2009. године може се уочити код броја саобраћајних незгода са повређенима и са материјалном штетом где имамо знатно смањење.



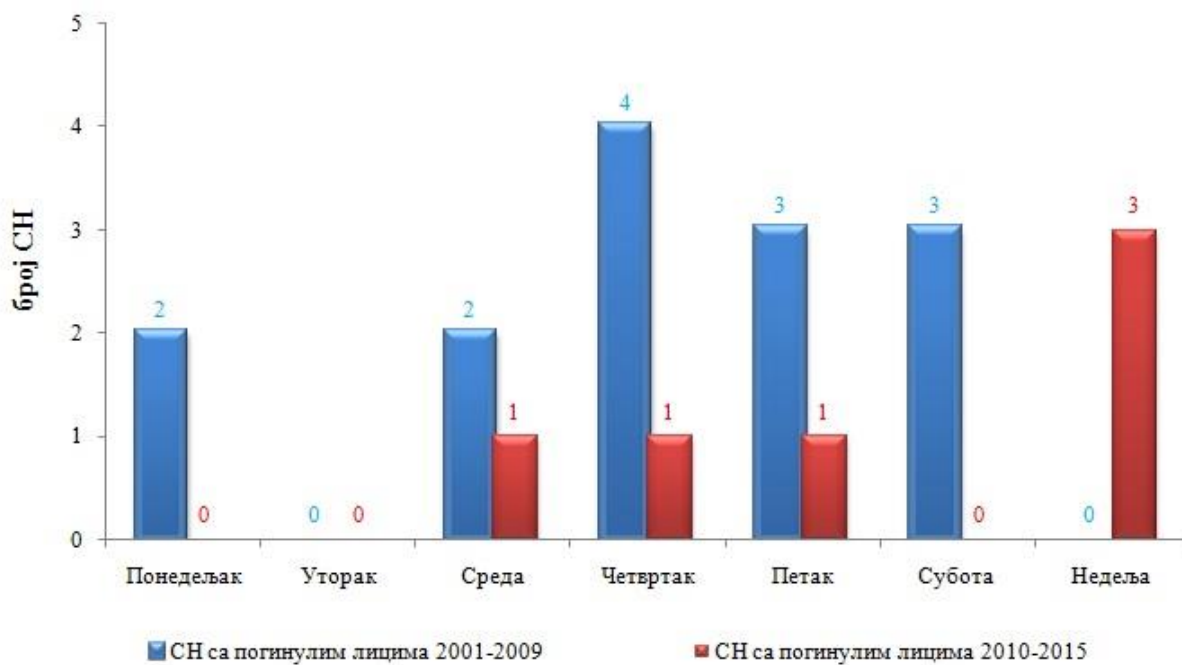
Графикон 7.7. Временска расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом по месецима на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

**7.2.3. Временска расподела саобраћајних незгода по данима у недељи****Табела 7.3.** Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

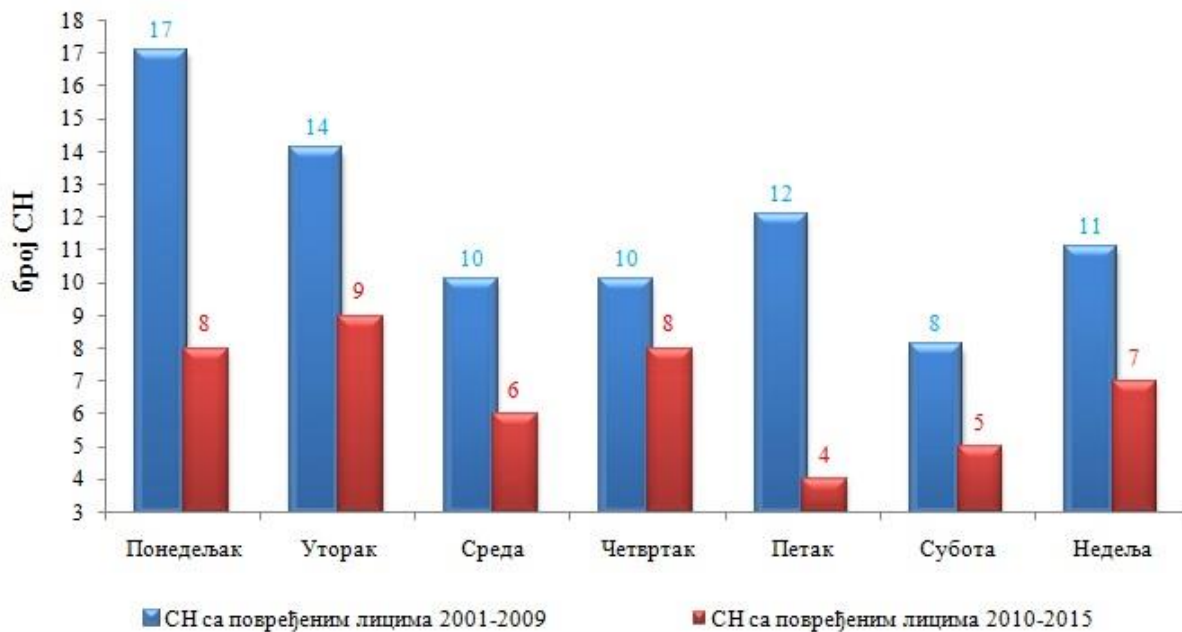
	СН са погинулим лицима	%	СН са повређеним лицима	%	СН са настрадалим лицима	%	СН са материјалном штетом	%	Укупно СН
	2001-2015		2001-2015		2001-2015		2001-2015		2001-2015
Понедељак	2	10	25	19	27	18	70	17	97
Уторак	0	0	23	18	23	15	67	17	90
Среда	3	15	16	12	19	13	50	12	69
Четвртак	5	25	18	14	23	15	62	15	85
Петак	4	20	16	12	20	13	48	12	68
Субота	3	15	13	10	16	11	56	14	72
Недеља	3	15	18	14	21	14	50	12	71
Укупно	20	4	129	23	149	27	403	73	552

**Графикон 7.8.** Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

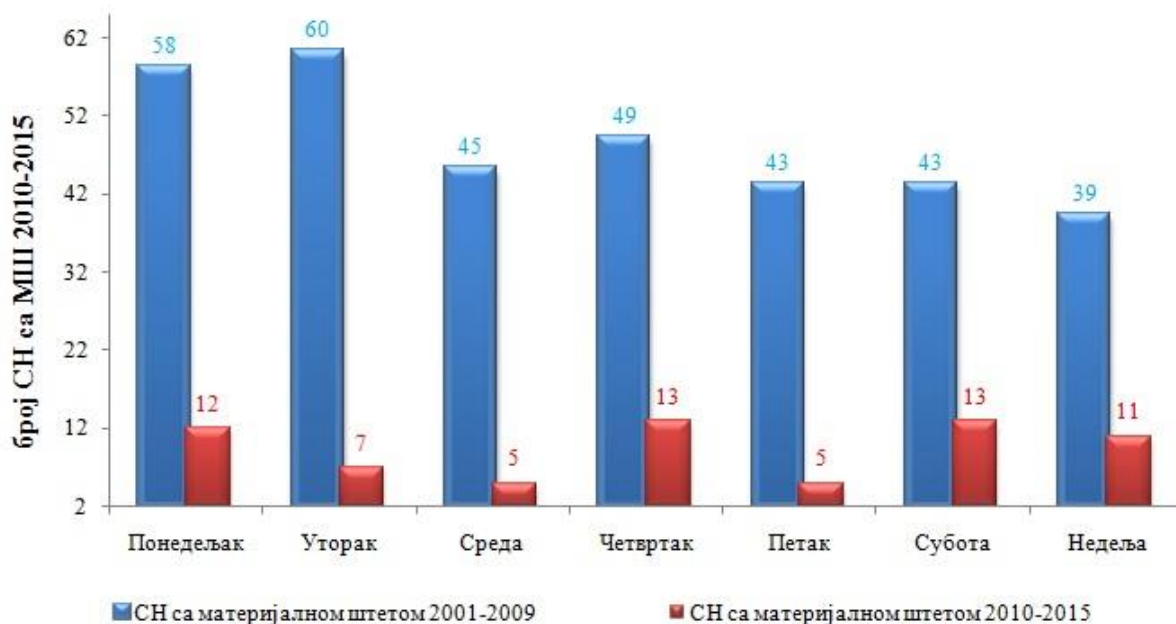
Анализом временске расподеле укупног броја саобраћајних незгода по данима у току недеље издваја се понедељак са 97 саобраћајних незгода, али тај број не одступа значајно од укупног броја саобраћајних незгода у осталим данима. Најмање саобраћајних незгода се догоди петком укупно 68 саобраћајних незгода. Крива укупног броја саобраћајних незгода по данима у току недеље има опадајући тренд без карактеристичних екстрема од понедељка до недеље.



Графикон 7.9. Временска расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима, по данима у току недеље, на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Графикон 7.10. Временска расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима, по данима у току недеље, на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Графикон 7.11. Временска расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом, по данима у току недеље, на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Анализом броја саобраћајних незгода са погинулим лицима издвајају се дани четвртак са 5 и петак са 4 саобраћајне незгоде. Уторак се издваја као дан у коме се није догодила ниједна саобраћајна незгода са погинулим лицима. Број саобраћајних незгода са повређеним лицима има уједначену расподелу по данима у току недеље.

С обзиром да се незгоде са најтежим последицама највише догађају током краја недеље потребно је приликом дефинисања превентивних мера и репресивне политике посебно усмерити пажњу на дане викенда.

Сагледавајући период до 2010. и од 2010. године уочава се разлика у броју саобраћајних незгода а најизраженија је код саобраћајних незгода са материјалном штетом.

7.2.4. Временска расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана

Када је у питању расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана постоји разлика у укупном броју саобраћајних незгода, што је последица недостатка података у

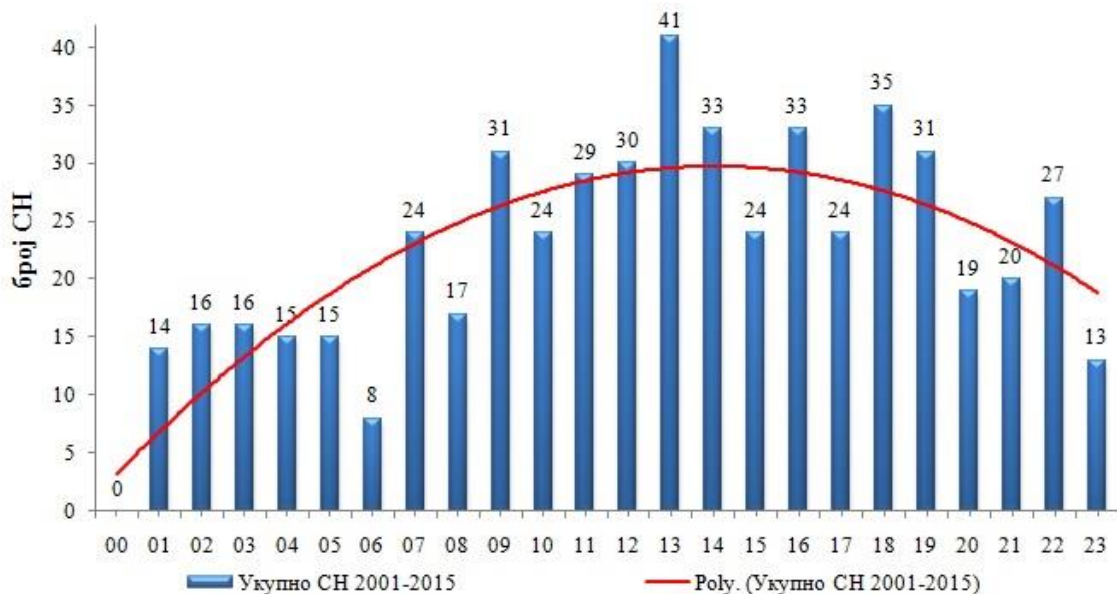


бази Агенције за безбедност саобраћаја за саобраћајне незгоде које су се догодиле у 00 часова.

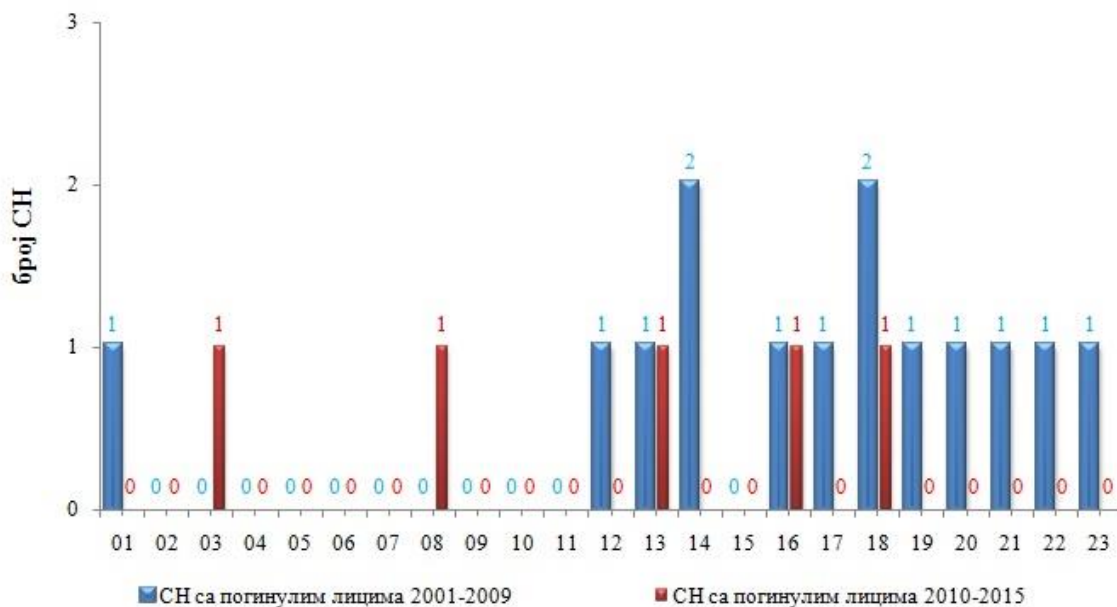
Анализом расподеле саобраћајних незгода према сатима у току дана може се закључити да крива укупног броја саобраћајних незгода има растући тренд до 13 часова (41 саобраћајних незгода), након чега има опадајући тренд до 23 часа. У јутарњим часовима од 01 до 06 часова просечно се догоди 14 саобраћајних негода сваког сата.

Табела 7.4. Расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

	СН са погинулим лицима	%	СН са повређеним лицима	%	СН са настрадалим лицима	%	СН са материјалном штетом	%	Укупно СН
	2001-2015		2001-2015		2001-2015		2001-2015		2001-2015
01	1	5	2	2	3	2	11	3	14
02	0	0	4	3	4	3	12	3	16
03	1	5	2	2	3	2	13	3	16
04	0	0	2	2	2	1	13	3	15
05	0	0	4	3	4	3	11	3	15
06	0	0	0	0	0	0	8	2	8
07	0	0	4	3	4	3	20	5	24
08	1	5	2	2	3	2	14	4	17
09	0	0	5	4	5	3	26	7	31
10	0	0	4	3	4	3	20	5	24
11	0	0	7	6	7	5	22	6	29
12	1	5	9	7	10	7	20	5	30
13	2	11	10	8	12	8	29	7	41
14	2	11	7	6	9	6	24	6	33
15	0	0	8	6	8	6	16	4	24
16	2	11	12	10	14	10	19	5	33
17	1	5	5	4	6	4	18	5	24
18	3	16	11	9	14	10	21	5	35
19	1	5	11	9	12	8	19	5	31
20	1	5	6	5	7	5	12	3	19
21	1	5	4	3	5	3	15	4	20
22	1	5	5	4	6	4	21	5	27
23	1	5	2	2	3	2	10	3	13
Укупно	19	4	126	23	145	27	394	73	539



Графикон 7.12. Расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

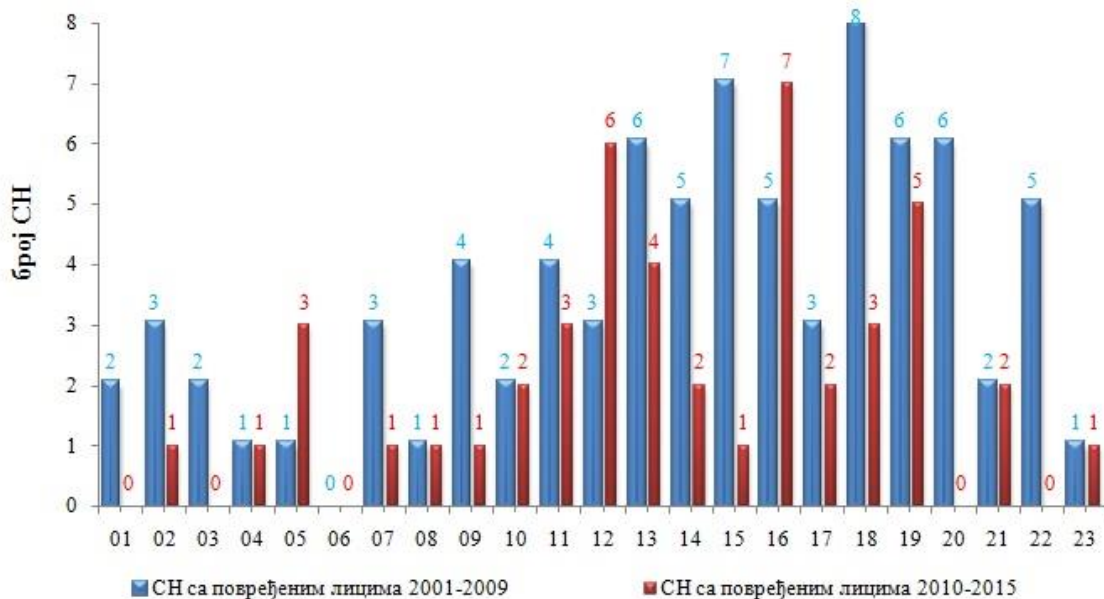


Графикон 7.13. Расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

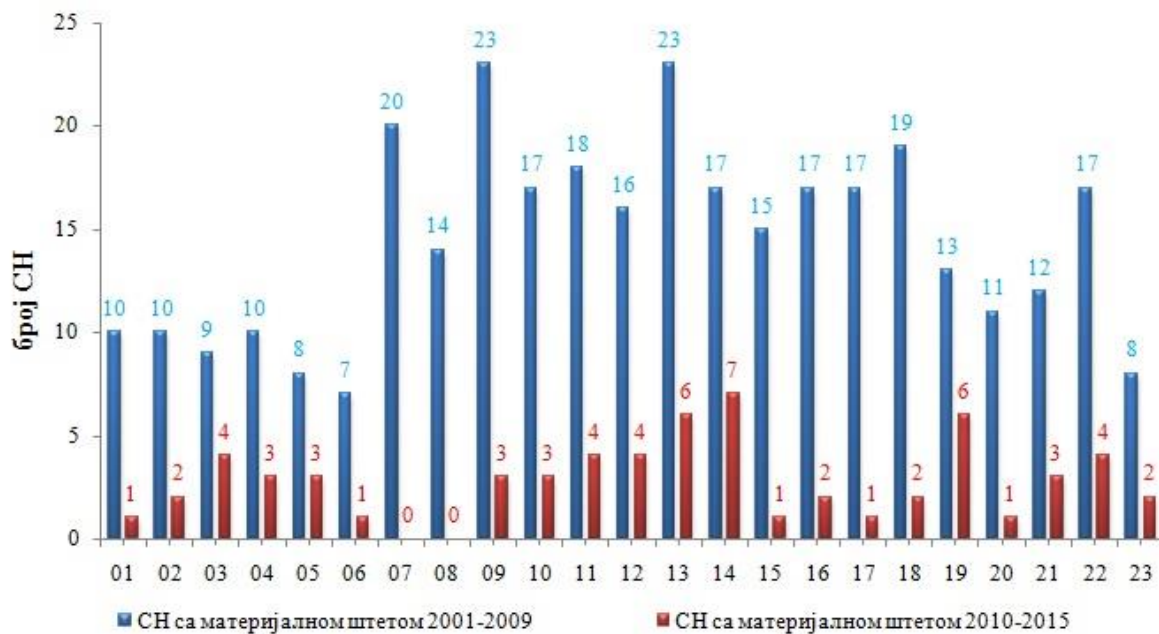
Посматрајући укупан број саобраћајних незгода са погинулима и њихову расподелу по сатима у току дана може се приметити да се углавном догоди по једна саобраћајна незгода осим у 13 и 14 часова где имамо по 2 саобраћајне незгоде и у 18 часова где имамо



3 саобраћајне незгоде. Такође, може се закључити да након примене новог Закона од 2010. године има значајно смањење броја саобраћајних незгода са погинулима.



Графикон 7.14. Расподела саобраћајних незгода са повређеним лицима по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Графикон 7.15. Расподела саобраћајних незгода са материјалном штетом по сатима у току дана на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Крива укупног броја саобраћајних незгода са материјалном штетом у великој мери прати облик криве укупног броја саобраћајних незгода, и ту се може уочити разлика између броја саобраћајних незгода до 2010. и од 2010. године.

7.3. ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

За просторну анализу саобраћајних незгода на територији општине Димитровград коришћена је база података ПС Димитровград и на основу исте саобраћајне незгоде су подељене у три групе:

- саобраћајне незгоде које су се догодиле на општинским путевима;
- саобраћајне незгоде које су се догодиле на делу магистралног пута који пролази на територији општине Димитровград;
- саобраћајне незгоде које су се догодиле на деловима регионалних путева који пролазе на територији општине Димитровград.

ПС Димитровград је до 2013. године водила евиденцију саобраћајних незгода које су се догодиле на делу магистраног пута а од 2013. године ту евиденцију води ПУ Пирот. Због недоступности података од 2013. године јавља се неслагање у укупном броју саобраћајних незгода.

Табела 7.5. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

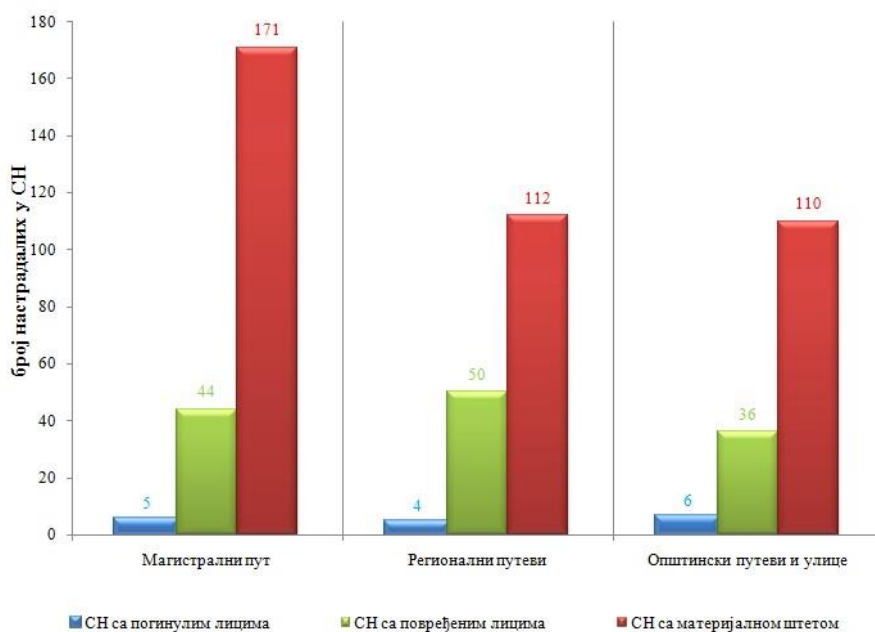
	СН са погинулим лицима	%	СН са повређеним лицима	%	СН са настрадалим лицима	%	СН са материјалном штетом	%	Укупно СН
Магистрални пут	5	33	44	34	49	34	171	44	220
Регионални путеви	4	27	50	38	54	37	112	28	166
Општински путеви и улице	6	40	36	28	42	29	110	28	152
Укупно	15	3	130	24	145	27	393	73	538

Гафикон 7.16. показује да се највећи део укупног броја саобраћајних незгода у периоду 2001-2015. године, догодио на државним путевима првог и другог реда (око 72%) док се далеко мањи број догодио на општинским путевима и улицама (око 28%).



Када се посматра број саобраћајних незгода са настрадалим лицима и њихове последице (број погинулих и повређених лица) по месту настајања, може се закључити да се 40% од укупног броја саобраћајних незгода са погинулим лицима догодило на општинским путевима и улицама, док тај проценат за саобраћајне незгоде са повређенима износи 28%. Највише саобраћајних незгода са повређенима догодило се на регионалним путевима око 50%. Када су у питању саобраћајне незгоде са материјалном штетом највећи број се догодио на магистралном путу око 44%.

Анализирајући Табелу 7.5. може се закључити да се највећи број саобраћајних незгода са погинулим (60%), повређеним (72%) и материјалном штетом (72%) догодио на државним путевима првог и другог реда. Стога је потребно посветити пуну пажњу и у сарадњи са управљачем државних путева дефинисати мере за побољшање безбедности саобраћаја на магистралном и регионалним путевима који се налазе на територији општине Димитровград.



Графикон 7.16. Просторна расподела саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

7.4. ТИПОЛОГИЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Приликом вршења увиђаја припадници МУП-а сачињавају записник о увиђају саобраћајне незгоде у коме се поред осталих релевантних информација утврђује и вид

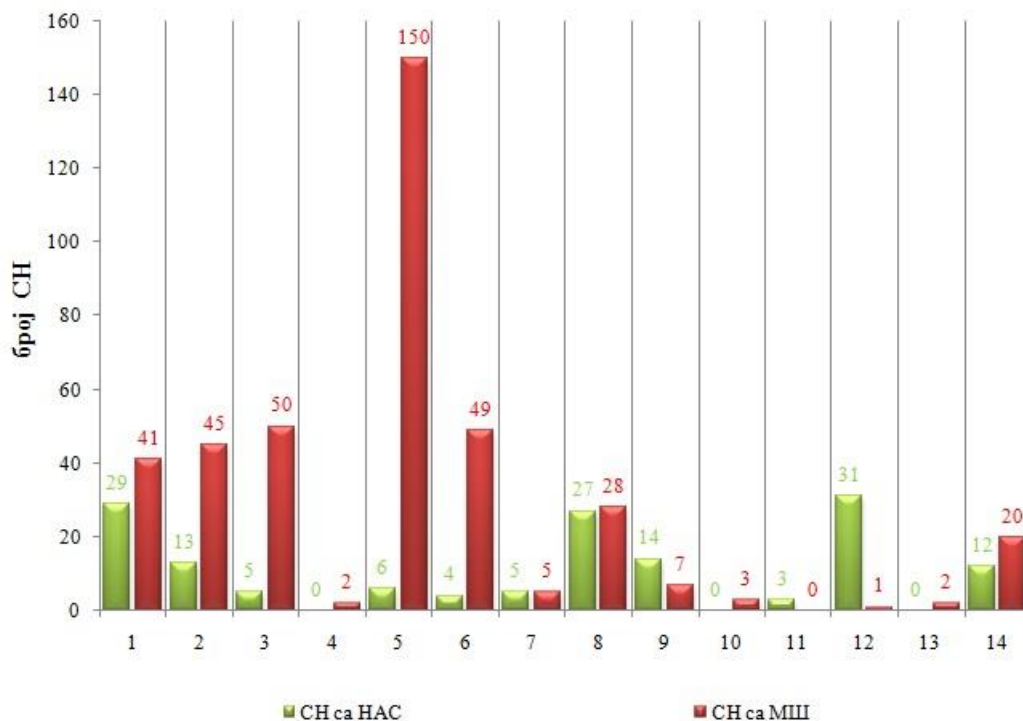


саобраћајне незгоде. Припадницима МУП-а на располагању је 14 вида саобраћајних незгода, и то:

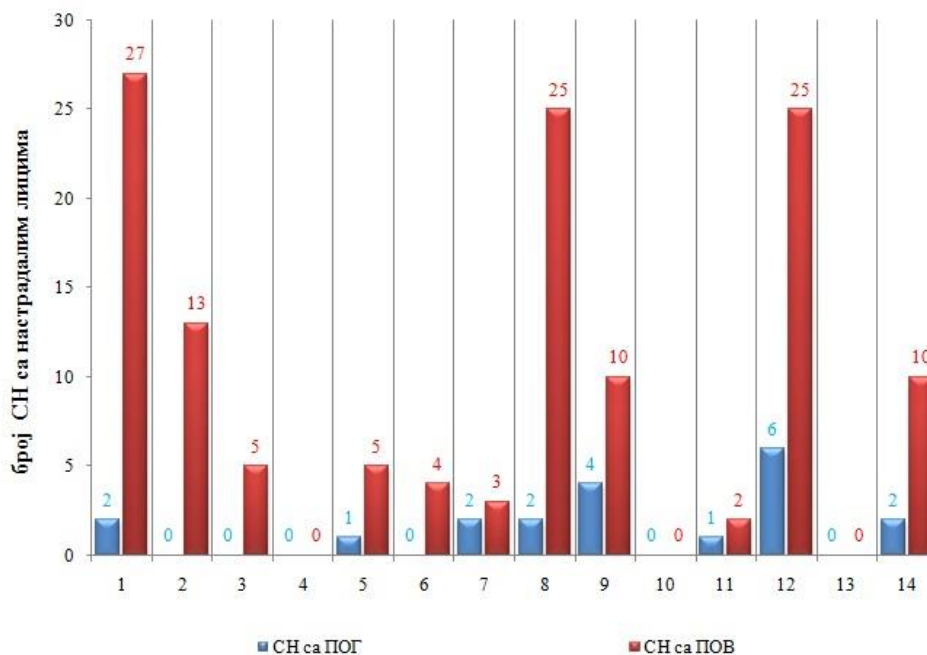
1. судари из супротних смерова;
2. бочни судари;
3. судари при вожњи у истом смеру;
4. судари при упоредној вожњи;
5. удар возила у друго заустављено или паркирано возило;
6. удар возила у неки објект на путу;
7. превртање возила на путу;
8. слетање возила са пута;
9. слетање са коловоза и удар у објект поред пута;
10. међусобни судар друмског и железничког возила;
11. испадање - падање лица из возила;
12. обарање или гажење пешака;
13. обарање или гажење стоке која није у запрези;
14. остале врсте незгода.

Табела 7.6.Расподела саобраћајних незгода према видовима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Редни број вида СН	СН са ПОГ	%	СН са ПОВ	%	СН са НАС	%	СН са МШ	%	Укупно
1	2	10	27	21	29	19	41	10	70
2	0	0	13	10	13	9	45	11	58
3	0	0	5	4	5	3	50	12	55
4	0	0	0	0	0	0	2	0	2
5	1	5	5	4	6	4	150	37	156
6	0	0	4	3	4	3	49	12	53
7	2	10	3	2	5	3	5	1	10
8	2	10	25	19	27	18	28	7	55
9	4	20	10	8	14	9	7	2	21
10	0	0	0	0	0	0	3	1	3
11	1	5	2	2	3	2	0	0	3
12	6	30	25	19	31	21	1	0	32
13	0	0	0	0	0	0	2	0	2
14	2	10	10	8	12	8	20	5	32
Укупно	20	4	129	23	149	27	403	73	552



Графикон 7.17. Расподела саобраћајних незгода према видовима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Графикон 7.18. Расподела саобраћајних незгода са настрадалима према видовима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Обарање или гажење пешака је најчешћи тип саобраћајних незгода са смртним последицама (30%), као и слетање са коловоза и удар у објекат поред пута (20%). Иако ови типови саобраћајних незгода нису најчешће саобраћајне незгоде у укупном броју оне најчешће имају најтеже последице.

Код незгода са повређеним лицима најчешће се догађају незгоде типа судари из супротних смерова (21%) као и слетање возила са пута (19%) и обарање или гажење пешака (19%).

Остале саобраћајне незгоде представљају све саобраћајне незгоде за које није предвиђена посебна категорије, и оне чине око 6% у укупном броју саобраћајних незгода.

7.5. УЗРОЦИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Приликом анализе узрока саобраћајних незгода треба имати у виду да су то узроци које опредељују припадници МУП-а у својим записницима, који нису обучени за утврђивање узрока незгоде, и заправо представљају околности под којима се догодила саобраћајна незгода, на начин како то квалификују судски вештаци саобраћајно-техничке струке и суд. Иако непрецизна и непоуздана, анализа узрока под којима се догодила саобраћајна незгода може указати на потенцијалне проблеме у систему безбедности саобраћаја.

Саобраћајна полиција приликом увиђаја саобраћајних незгода могу да изабере један или више узрока који су допринели настанку саобраћајне незгоде. Приликом прикупљања података из базе података ПС Димитровград код саобраћајних незгода код којих је евидентирано више узрока узет је онај узрок који највише доприноси настанку саобраћајне незгоде.

Најчешћи узроци који доприносе настанку саобраћајних незгода су:

1. извођење других радњи возилом;
2. неприлагођена брзина стању пута, видљивости, атмосферским приликама;
3. неприлагођена брзина с обзиром на међусобну удаљеност возила;
4. кретање непрописном страном коловоза;
5. неуступање првенства пролаза;



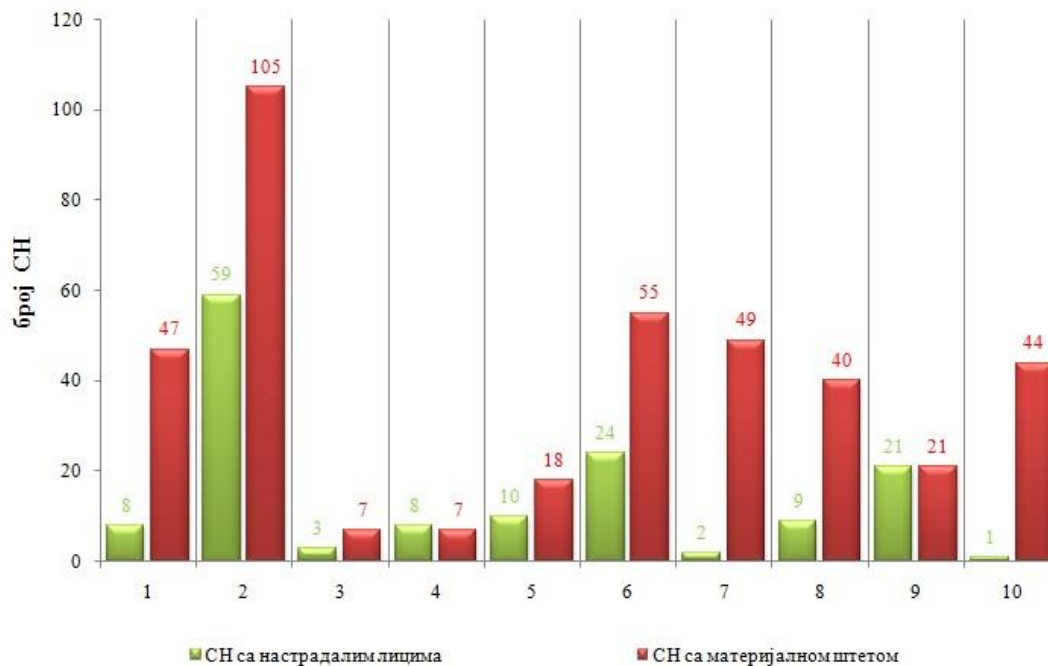
6. алкохолисаност;
7. кретање уназад;
8. непрописно и неправилно претицање, обилажење и мимоилажење;
9. не заустављање на пружном прелазу;
10. други непредвиђени узроци.

Табела 7.7. Расподела саобраћајних незгода према узроцима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

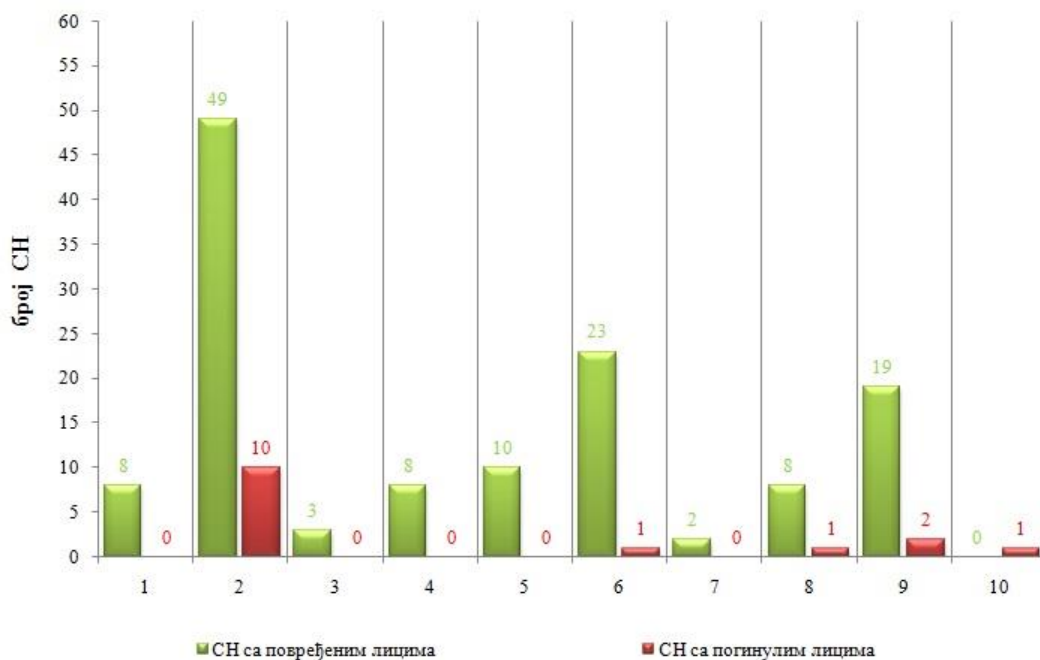
	СН са погинулим лицима	%	СН са повређеним лицима	%	СН са настрадалим лицима	%	СН са материјалном штетом	%	Укупно СН
1	0	0	8	6	8	6	47	12	55
2	10	67	49	38	59	41	105	27	164
3	0	0	3	2	3	2	7	2	10
4	0	0	8	6	8	6	7	2	15
5	0	0	10	8	10	7	18	5	28
6	1	7	23	18	24	17	55	14	79
7	0	0	2	2	2	1	49	12	51
8	1	7	8	6	9	6	40	10	49
9	2	13	19	15	21	14	21	5	42
10	1	7	0	0	1	1	44	11	45
Укупно	15	3	130	24	145	27	393	73	538

Анализом узрока саобраћајних незгода на територији општине Димитровград за посматрани период може се уочити да су најчешћи узроци неприлагођена брзина стању пута, видљивости, атмосфери (164 саобраћајне незгоде) и алкохолисаност (79 саобраћајне незгоде).

Под извођењем других радњи возилом подразумевају се све радње које нису обухваћене класификацијом узрока и ту спадају окретање на путу, укључивање из гараже, укључивање на регионални пут и слично. Овакве радње возилом су узрок настанка око 10% саобраћајних незгода од укупног броја.



Графикон 7.19. Расподела саобраћајних незгода према узроцима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Графикон 7.20. Расподела саобраћајних незгода са настрадалим лицима према узроцима саобраћајних незгода на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Анализом саобраћајних незгода са погинулим лицима, уочљиво је да је основни узрок саобраћајних незгода неприлагођена брзина стању пута, видљивости и атмосферским приликама (око 67%). Иста ситуација је и код саобраћајних незгода са повређеним (око 38%) што представља доказ да повећање брзине знатно утиче на последице саобраћајних незгода.

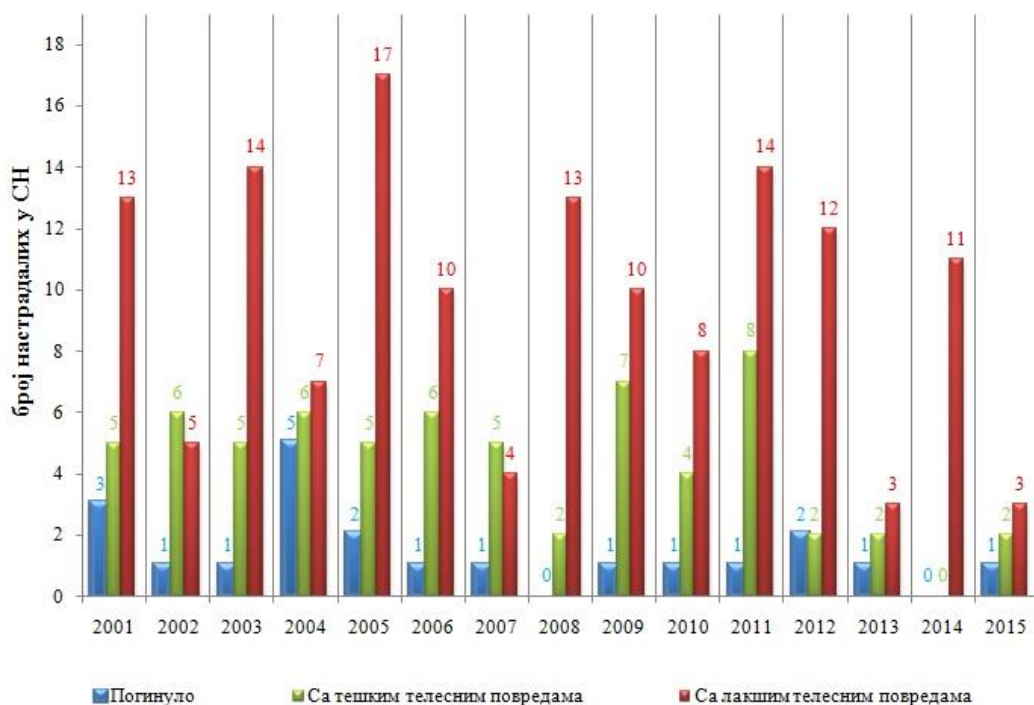
7.6. РАСПОДЕЛА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

У посматраном периоду од 2001-2015. године на територији општине Димитровград укупно је настрадало 230 лица од тога је 21 лице изгубило живот, 65 особа је задобило тешке телесне повреде, а 144 особа задобило лакше телесне повреде.

Табела 7.8. Расподелаучесника у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Година	Погинуло	%	Са тешким телесним повредама	%	Са лакшим телесним повредама	%	Укупно
2001	3	14	5	8	13	9	21
2002	1	5	6	9	5	3	12
2003	1	5	5	8	14	10	20
2004	5	24	6	9	7	5	18
2005	2	10	5	8	17	12	24
2006	1	5	6	9	10	7	17
2007	1	5	5	8	4	3	10
2008	0	0	2	3	13	9	15
2009	1	5	7	11	10	7	18
2010	1	5	4	6	8	6	13
2011	1	5	8	12	14	10	23
2012	2	10	2	3	12	8	16
2013	1	5	2	3	3	2	6
2014	0	0	0	0	11	8	11
2015	1	5	2	3	3	2	6
Укупно	21	9	65	28	144	63	230

Под погинулим лицима сматрају се лица која су погинула на лицу места, лица која су преминула током транспорта у здравствену установу и лица која су преминула до 30 дана од дана саобраћајне незгоде.



Графикон 7.21. Распoдeлa учесникa у саобраћајним незгодама прeмa тежини послeдицa пo гoдинaмa нa тeриторији општинe Димитровград, зa пeриoд 2001-2015. гoдинa



Графикон 7.22. Прoцeнтуaлнa рaспoдeлa учесникa у саобраћајним незгодама прeмa тежини послeдицa нa тeриторији општинe Димитровград, зa пeриoд 2001-2014. гoдинa

Када су у питању лица која су преминула до 30 дана од дана саобраћајне незгоде јавља се проблем који се огледа у томе да није праћено њихово стање након саобраћајне незгоде и нису биле евидентиране све преминуле особе у том периоду. Оваква пракса се мења од 2010. године што може имати утицај на укупан број погинулих. Такође, класификација тежине повреда зависи искључиво од процене

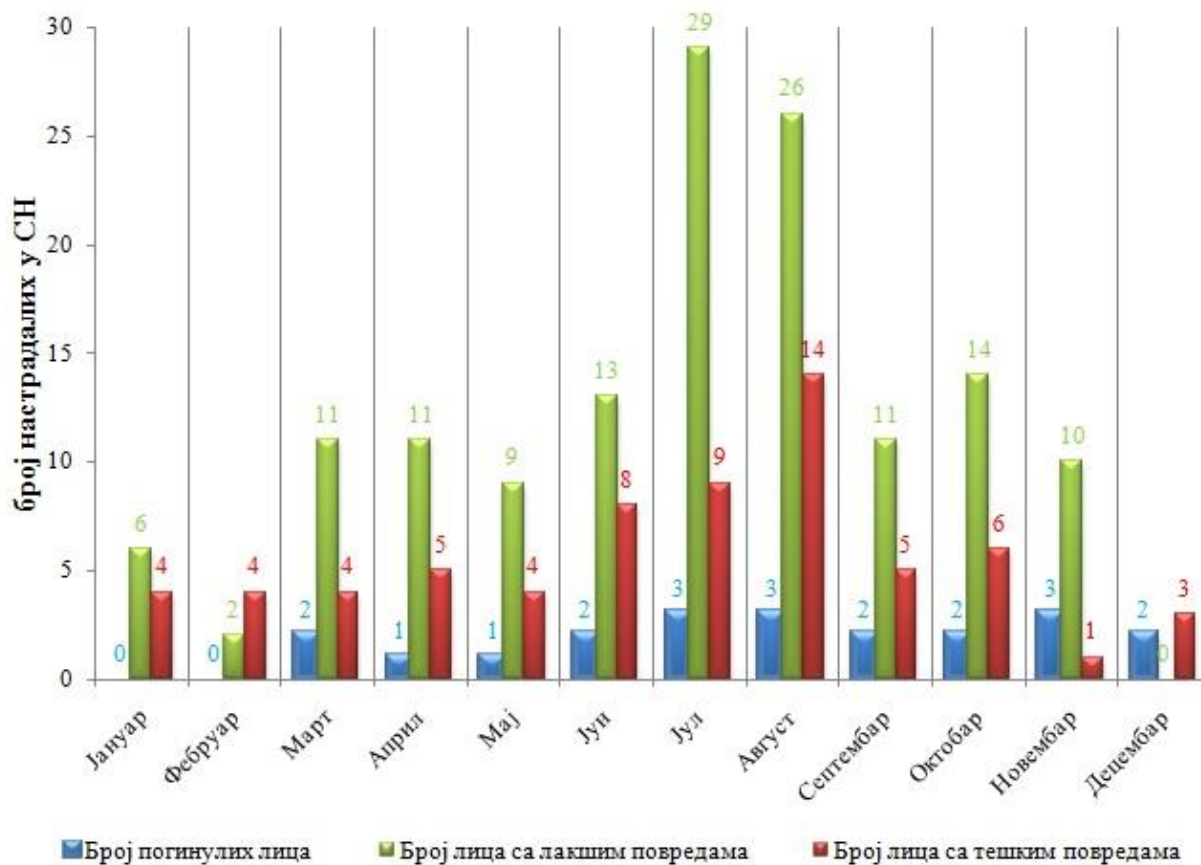


полицијских службеника који су вршили увиђај саобраћајне незгоде и лекара који се ослањају на искуства у лекарској пракси.

Детаљном анализом Графикана 7.17. може се уочити да је у посматраном периоду на територији општине Димитровград, највећи број повређених лица у саобраћајним незгодама био у 2005. и 2011. години. Највише лако повређених лица евидентирано је 2005. године, а тешко повређених лица током 2011. године. Такође, може се закључити да је након 2011. године успостављен тренд пада броја повређених лица у саобраћајним незгодама. Најмањеповређених лица у саобраћајним незгодама, у посматраном периоду, било је у 2013. години. Посматрајући успостављен тренд броја погинулих лица у саобраћајним незгодама може се уочити да је највећи број погинулих лица био у 2004. години. Од 2006. године до краја посматраног периода број погинулих лица у саобраћајним незгодама осцилује од један до два погинула лица годишње, с тим да у 2008. и 2014. години није било погинулих лица. На основу временске расподеле броја погинулих лица у саобраћајним незгодама, гледано по месецима у току године, може се закључити да је највећи број погинулих лица у саобраћајним незгодама био у лето и јесен, тачније у јулу, августу и новембру месецу.

Табела 7.9. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица по месецима у току године на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година

	Број погинулих лица	%	Број лица са лакшим повредама	%	Број лица са тешким повредама	%	Укупан број настрадалих
	2001-2014		2001-2014		2001-2014		2001-2014
Јануар	0	0	6	4	4	6	10
Фебруар	0	0	2	1	4	6	6
Март	2	10	11	8	4	6	17
Април	1	5	11	8	5	7	17
Мај	1	5	9	6	4	6	14
Јун	2	10	13	9	8	12	23
Јул	3	14	29	20	9	13	41
Август	3	14	26	18	14	21	43
Септембар	2	10	11	8	5	7	18
Октобар	2	10	14	10	6	9	22
Новембар	3	14	10	7	1	1	14
Децембар	2	10	0	0	3	4	5
Укупно	21	9	142	62	67	29	230



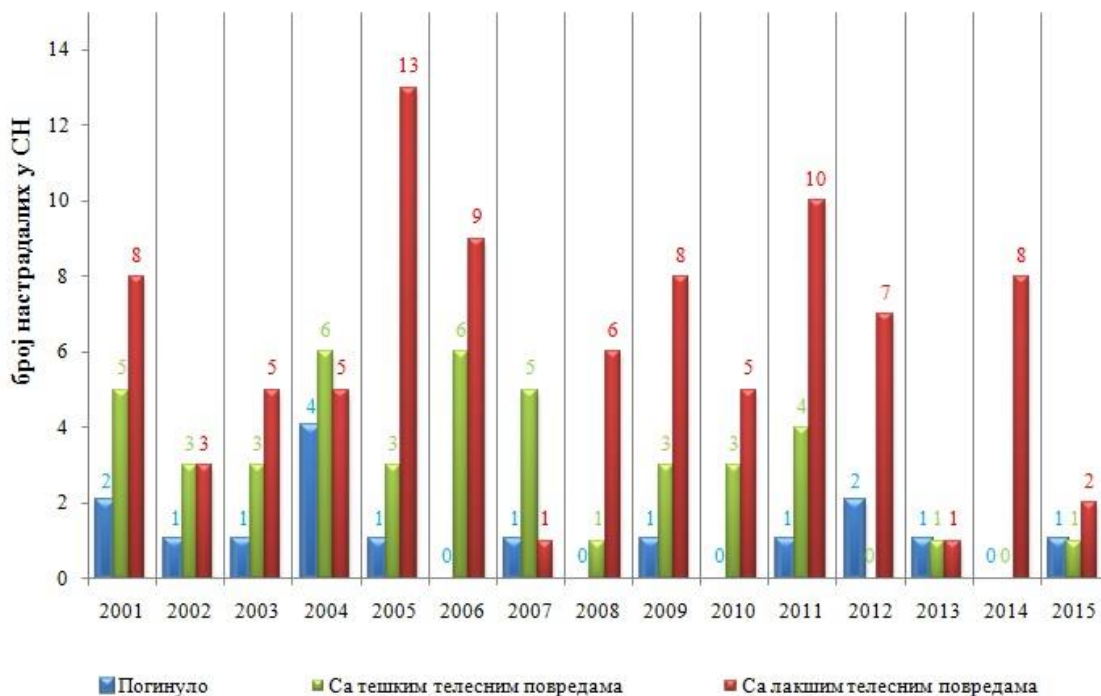
Графикон 7.23. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица по месецима у току године на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година

Највећи број повређених лица у саобраћајним незгодама забележен је у току летњих месеци јул и август, а најмањи у току зимских месеци односно у децембру. Овакви показатељи се могу тумачити мањом мобилношћу становништва у зимском периоду, односно повећаном активношћу становништва у летњим месецима када је и повећан број путовања а нарочито транзитних. Такође, брзине кретања возила су веће у летњим него у зимским условима вожње, високе температуре могу да ометају концентрацију и сл.

У саобраћајним незгодама за посматрани период настрадало је 151 особа мушког пола (око 66%) и 79 особа женског пола (око 34%). Анализом броја погинулих учесника, особе женског пола су смртно страдале у 24% случајева, а особе мушког пола у 76% случајева.

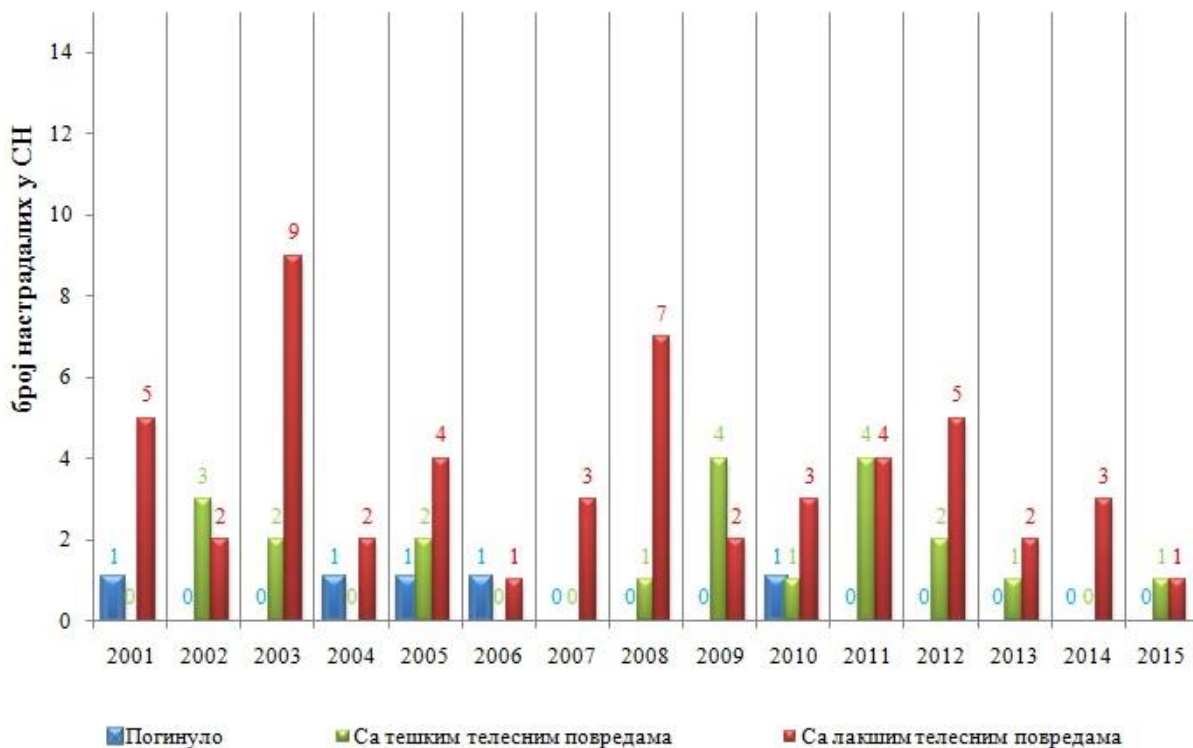
**Табела 7.10.** Расподела учесника у саобраћајним незгодама према тежини последица и полу по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година

Година	МУШКИ				ЖЕНСКИ			
	ПОГ	ТПП	ЛТП	Укупно	ПОГ	ТПП	ЛТП	Укупно
2001	2	5	8	15	1	0	5	6
2002	1	3	3	7	0	3	2	5
2003	1	3	5	9	0	2	9	11
2004	4	6	5	15	1	0	2	3
2005	1	3	13	17	1	2	4	7
2006	0	6	9	15	1	0	1	2
2007	1	5	1	7	0	0	3	3
2008	0	1	6	7	0	1	7	8
2009	1	3	8	12	0	4	2	6
2010	0	3	5	8	1	1	3	5
2011	1	4	10	15	0	4	4	8
2012	2	0	7	9	0	2	5	7
2013	1	1	1	3	0	1	2	3
2014	0	0	8	8	0	0	3	3
2015	1	1	2	4	0	1	1	2
Укупно	16	44	91	151	5	21	53	79

МУШКА ЛИЦА**Графикон 7.24.** Расподела мушких особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година



ЖЕНСКА ЛИЦА



Графикон 7.25. Расподела женских особа у саобраћајним незгодама према тежини последица по годинама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година

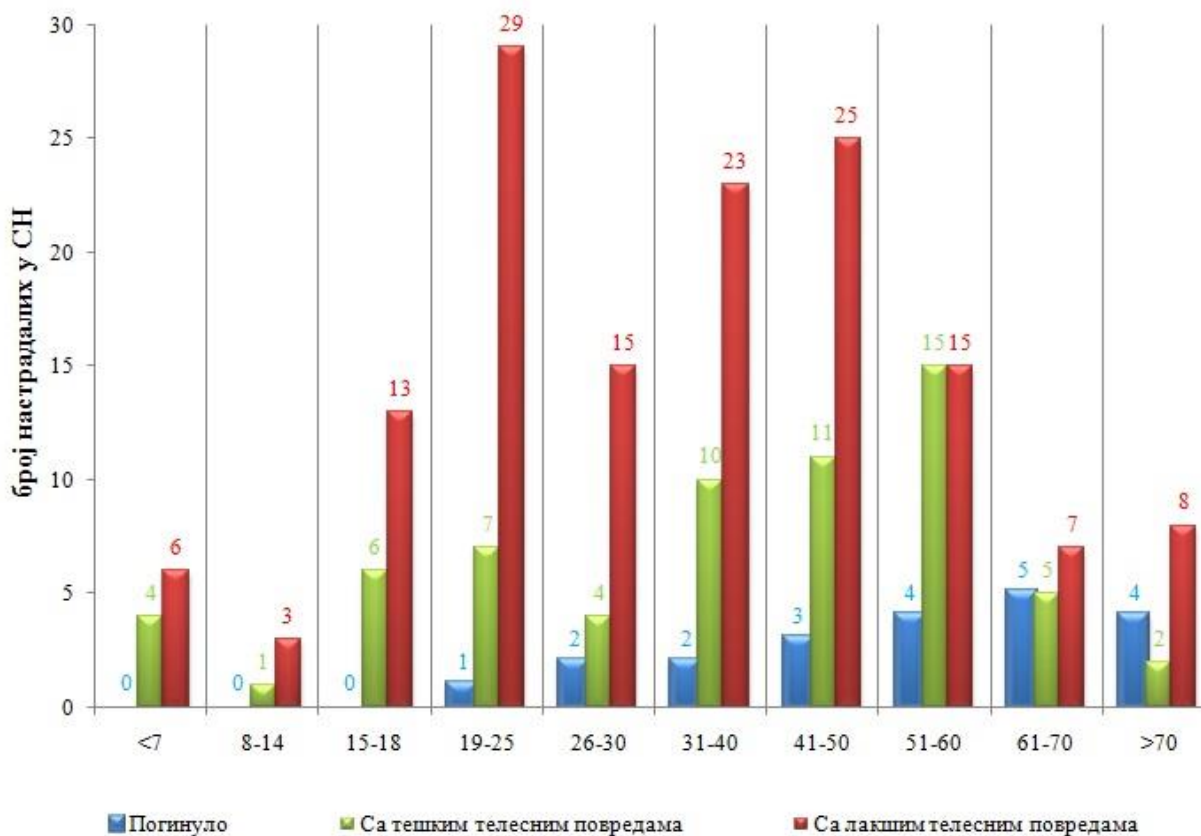
Табела 7.11. Расподела учесника у саобраћајним незгодама према старости на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. година

Године старости	2001-2015						Укупно
	ПОГ	%	ТПП	%	ЛТП	%	
<7	0	0	4	6	6	4	10
8-14	0	0	1	2	3	2	4
15-18	0	0	6	9	13	9	19
19-25	1	5	7	11	29	20	37
26-30	2	10	4	6	15	10	21
31-40	2	10	10	15	23	16	35
41-50	3	14	11	17	25	17	39
51-60	4	19	15	23	15	10	34
61-70	5	24	5	8	7	5	17
>70	4	19	2	3	8	6	14
Укупно	21	9	65	28	144	63	230



Просечна старост учесника у саобраћајним незгодама за посматрани период износи 36 година. Највечи број погинулих лица припада старосној групи преко 50 година што чини око 62% свих погинулих лица.

Број тешко повређених лица свој максимум достиже за старосну групу 51-60 година, док највише лако повређених лица припада старосној групи 19-25 што потенцијално указује на проблем младих возача у саобраћају.



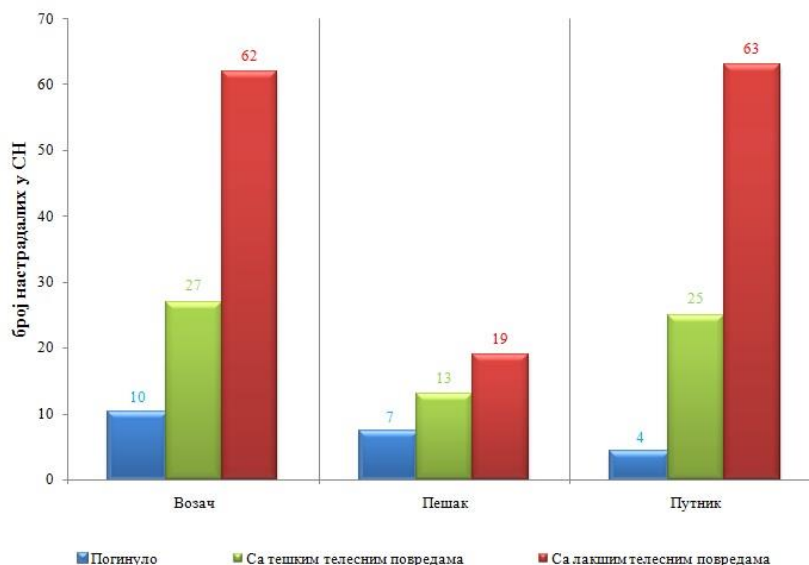
Приликом евидентирања учесника у саобраћајним незгодама припадници МУП-а имају на располагању пет типова учесника: возаче, пешаке, путнике, тераоце стоке и јахаче, при чему су на територији општине Димитровград заступљена само прва три типа учесника у саобраћајним незгодама.

**Табела 7.12.** Расподела учесника у саобраћајним незгодама према својству на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Својство	2001-2015						Укупно
	ПОГ	%	ТПП	%	ЛТП	%	
Возач	10	48	27	42	62	43	99
Пешак	7	33	13	20	19	13	39
Путник	4	19	25	38	63	44	92
Укупно	21	9	65	28	144	63	230

Возачи и путници представљају најзаступљеније категорије учесника у саобраћају, које су учествовале у саобраћајним незгодама, и чине око 83% свих учесника.

Анализом броја погинулих учесника у саобраћају, а у односу на својство учесника, возачи су најзаступљенија категорија учесника, али не у истој мери као у укупном броју учесника независно од последица задобијених у незгоди. Наиме, пешаци чине 33% смртно страдалих учесника у саобраћају, а заједно са путницима у возилу око 50% свих смртно страдалих учесника у саобраћају. Удео пешака у броју лица која су задобила тешке телесне повреде је 20%, а у броју лица који су задобила лаке телесне повреде 13%, док у укупном броју свих учесника пешаци чине око 17%. Наиме, подаци указују на рањивост пешака као учесника у саобраћају, јер иако су у укупном броју учесника мало заступљени, они по правилу задобијају теже последице у саобраћајним незгодама.

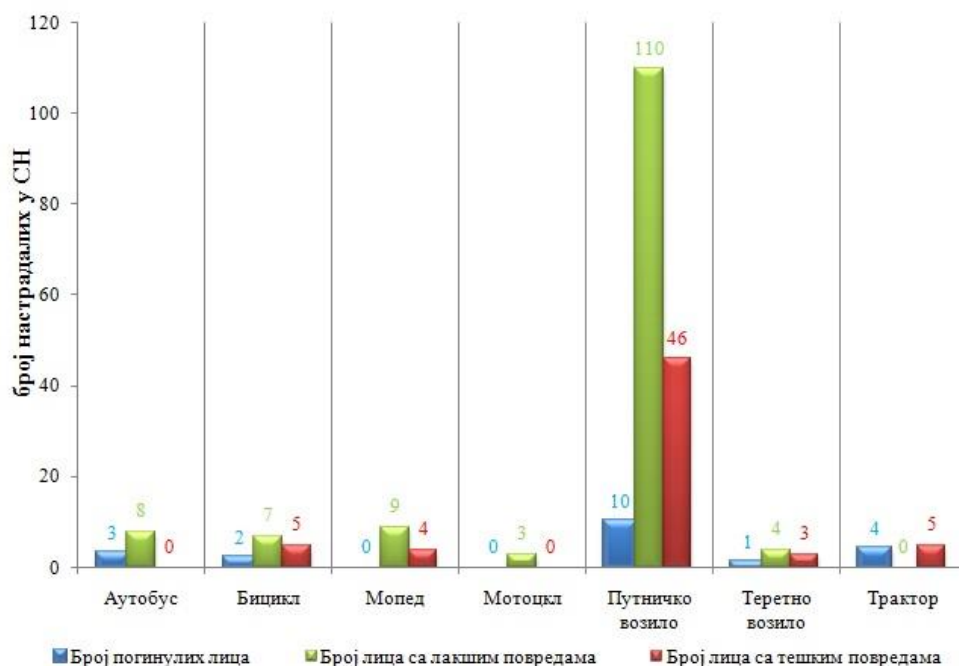
**Графикон 7.26.** Расподела учесника у саобраћајним незгодама према својству на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



Анализом настрадалих према категорији возила може се закључити да је, око 75 % од укупног броја настрадалих, настрадало у путничким возилима. Живот је изгубило 10, тешке телесне повреде 46 а лакше телесне повреде задобило је 110 лица. Друга категорија која се издваја према броју погинулих лица у односу на укупана број погинулих је категорија трактор и због тога је потребно спроводити мере и активности на едукацији возача трактора.

Табела 7.13. Расподела настрадалих према категорији возила на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Категорија возила	2001-2015						Укупно
	ПОГ	%	ТПП	%	ЛТП	%	
Аутобус	3	15	0	0	8	6	11
Бицикл	2	10	5	8	7	5	14
Мопед	0	0	4	6	9	6	13
Мотоцкл	0	0	0	0	3	2	3
Путничко возило	10	50	46	73	110	78	166
Теретно возило	1	5	3	5	4	3	8
Трактор	4	20	5	8	0	0	9
Укупно	20	9	63	28	141	63	224



Графикон 7.27. Расподела настрадалих према категорији возила на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године



7.7. ДИРЕКТНИ И ИНДИРЕКТНИ ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Трошкови саобраћајних незгода представљају економску вредност штета изазваних саобраћајним незгодама и деле се на тржишне и нетржишне⁷.

У тржишне трошкове саобраћајних незгода спадају:

- **Медицински трошкови** у које спадају сви трошкови медицинске неге везани за повреде настале у саобраћајној незгоди, укључујући и оне настале током амбулантног превоза. Поред тога, медицински трошкови обухватају трошкове "шок собе", болничке трошкове, кућне посете, физикалну терапију, рехабилитацију, лекове, протетичке уређаје и сл.;
- **Трошкове хитних служби** у које спадају трошкови полиције, ватрогасних служби, служби за вучу и сл.
- **Изгубљена продуктивност** која обухвата трошкове изгубљене тржишне (производне) продуктивности и продуктивности домаћинства. Тржишна продуктивност представља дисконтована вредност изгубљеног дохода током преосталог животног века, док продуктивност домаћинства подразумева тренутну вредност умањених активности у домаћинству, одређену као "цену" најма особе запослене за спровођење тих активности.
- **Администрација осигурања** који подразумевају трошкове осигуравајућих компанија проистекле из надокнада за осигурана лица, која су учествовала у незгоди, као и трошкове правних заступника одбране.
- **Трошкови радног места** укључују трошкове настале ремећењем радног процеса услед одсуства или потпуног губитка радника. Они такође обухватају и трошкове упошљавања и "тренинга" новозапосленог, прековремени рад у циљу надокнаде губитка насталог као последица одсуства радника, као и административне трошкове промена персонала.
- **Правни трошкови** представљају трошкове правосудног система у процесима који су последица саобраћајних незгода.

⁷ „Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2015. до 2020. године“



- **Временски губици** представљају вредност изгубљеног времена особа које нису учествовале у незгоди, али које су биле задржане услед настале саобраћајне незгоде.
- **Материјална штета** обухвата трошкове оштећења на возилима, роби, опреми или објектима на путу, као и другим стварима услед настале саобраћајне незгоде.

Нетржишни трпшкови обухватају бол и патњу жртава саобраћајних незгода, губитак квалитета живота жртава саобраћајних незгода и некомпензована бол и недостатак жртве родбини и њеним пријатељима.

Висина штете настале у саобраћајним незгодама се не може прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. У Републици Србији још увек није званично прихваћен и усвојен модел за процену штете у саобраћајној незгоди.

Табела 7.14. Трошкови саобраћајних незгода према последицама на територији општине Димитровград, за период 2001-2015. године

Година	Трошкови по настрадалом у еврима			
	Погинули	Лакше телесне повреде	Тешке телесне повреде	Укупно трошкова
2001	865.410,00	30.186,00	124.430,00	1.020.026,00
2002	288.470,00	11.610,00	149.316,00	449.396,00
2003	288.470,00	32.508,00	124.430,00	445.408,00
2004	1.442.350,00	16.254,00	149.316,00	1.607.920,00
2005	576.940,00	39.474,00	124.430,00	740.844,00
2006	288.470,00	23.220,00	149.316,00	461.006,00
2007	288.470,00	9.288,00	124.430,00	422.188,00
2008	0,00	30.186,00	49.772,00	79.958,00
2009	288.470,00	23.220,00	174.202,00	485.892,00
2010	288.470,00	18.576,00	99.544,00	406.590,00
2011	288.470,00	32.508,00	199.088,00	520.066,00
2012	576.940,00	27.864,00	49.772,00	654.576,00
2013	288.470,00	6.966,00	49.772,00	345.208,00
2014	0,00	25.542,00	0,00	25.542,00
2015	288.470,00	4.644,00	74.658,00	367.772,00
Укупно	6.057.870,00	332.046,00	1.642.476,00	8.032.392,00



На основу модела рачунања висине штете по истраживањима у Републици Српској (Ros и др, 2012)⁸ процењено је да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317 €, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094 €, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181 €. Трошкови по настрадалом са лакшим телесним повредама износи 2.322 €, са тешким телесним повредама 24.886 € док трошкови за једно погинуло лице износе 288.470 €.

Рачунајући трошкове по настрадалом у саобраћајним незгодама на територији општине Димитровград, применом методологије (Ros и др, 2012) израчуната је штета на основу свих последица за посматрани период од 2001. до 2015. године.

⁸ А.Рос, К.Липовац, Р.Родић, В.Станетић, Б.Кременовић, Д.Радовић, М.Симић, Ј.Родић (2012): Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској, Економски институт-SweRoad, Бања Лука



8. ВИЗИЈА И МИСИЈА СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

8.1. ВИЗИЈА

Визија је порука којом се изражавају друштвене, економске, демографске, психолошке и културне особине друштва. То је филозофија којом се настоји да се постигну постављени циљеви. Држава и локална самоуправа дужна је да својим грађанима пружи безбедност на јавним местима и да осигура њихово безбедно путовање као учеснике у саобраћају. Сваки грађанин има право на безбедност у саобраћају, а истовремено и дужност да обезбеди сигурност других учесника у саобраћају.

С обзиром да визија представља одговор на питање где идемо и на који начин, визија општине Димитровград у погледу стварања услова за безбедност свих учесника у саобраћају може се дефинисати као:

„Стварање услова да општина Димитровград буде безбедан град за све учеснике у саобраћају“

За реализацију визије Стратегије важно је да сваки грађанин и сваки субјект у друштвеном систему живи и ради са мишљу о безбедности саобраћаја. Ако се сваки субјект у друштвеном систему буде понашао у складу са циљем да сви буду безбедни, тада ће визија бити достигнута.

8.2. МИСИЈА

Мисија ове стратегије је успоставити ефикасан заштитни система покренути и јачати постојеће ресурсе и изградња нових капацитета који ће, уз снажну политичку подршку и вођство, користећи системски приступ, непрекидно радити у циљу смањивања ризика учешћа у саобраћају, а посебно радити у областима система управљања безбедношћу саобраћаја, безбеднијих путева и кретања, безбеднијих возила, безбеднијих учесника у саобраћају и збрињавања након незгода. Такође, потребно је успоставити функционални концепт подељене одговорности за безбедност саобраћаја и проширити ситем одговорности за саобраћајне незгоде са директних учесника у незгодама на оне субјекте који могу допринети смањењу броја и последица саобраћајних незгода.



9. ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Основни циљеви Стратегије безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград је да нема погинулих као и смањивање броја повређених, тако да у 2020. години број повређених буде мањи за 50% у односу на 2015. годину.

За постизање циљева Стратегије безбедности саобраћаја и Акционог плана општине Димитровград потребно је препознати субјекте који су заинтересовани за одређену кључну област.

9.1. КРАТКОРОЧНИ ЦИЉЕВИ

У наредних 5 година, најзначајнији краткорочни циљеви у области безбедности саобраћаја које би општина Димитровград требало да достигне односе се на:

- у наредних годину дана извршити анализу индикатора перформанси безбедности саобраћаја, анализу ставова учесника у саобраћају и теренску анализу стања саобраћајне инфраструктуре и на основу резултата извршити допуну Стратегије;
- у наредне 2 године неопходно је уложити напоре у организацији и „покретању“ локалног система безбедности саобраћаја;
- у наредне 2 године потребно је изменити и прилагодити одлуке, планове и остале акте са важећим законима и на тај начин остварити нормативну функцију саобраћајног система на територији општине Димитровград;
- у наредне 2 године јачати интегритет, капацитет и одговорност институција и субјеката локалног система управљања безбедношћу саобраћаја на територији општине Димитровград;
- у наредне 2 године активирати локалне медије и средства информисања како би припремали и емитовали квалитетне емисије и другихприлога којима се доприноси унапређењу ставова о безбедности саобраћаја;
- у наредне 2 године успоставити систем прикупљања података, извештавања и анализирања стања и проблема безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград;



- у наредне 2 године неопходно је повећати одговорност, надзор и контролу над и у предузећима за пројектовање, изградњу и одржавање путева;
- у наредне 2 године увести у праксу савремене процедуре унапређења безбедности пута односно имплементација члана 156. Закона о безбедности саобраћаја на путевима;
- у наредне 3 године неопходно је успоставити системски процес трансфера знања и искуства других општина и градова Републике Србије и увести концепт стручног усавршавања професионалаца у области безбедности саобраћаја;
- у наредне 3 године неопходна је имплементација савременог концепта образовања и васпитања за безбедно учешће у саобраћају за предшколске установе, основне и средње школе као и перманентно стручно усавршавање наставничког особља;

9.2. ДУГОРОЧНИ ЦИЉЕВИ

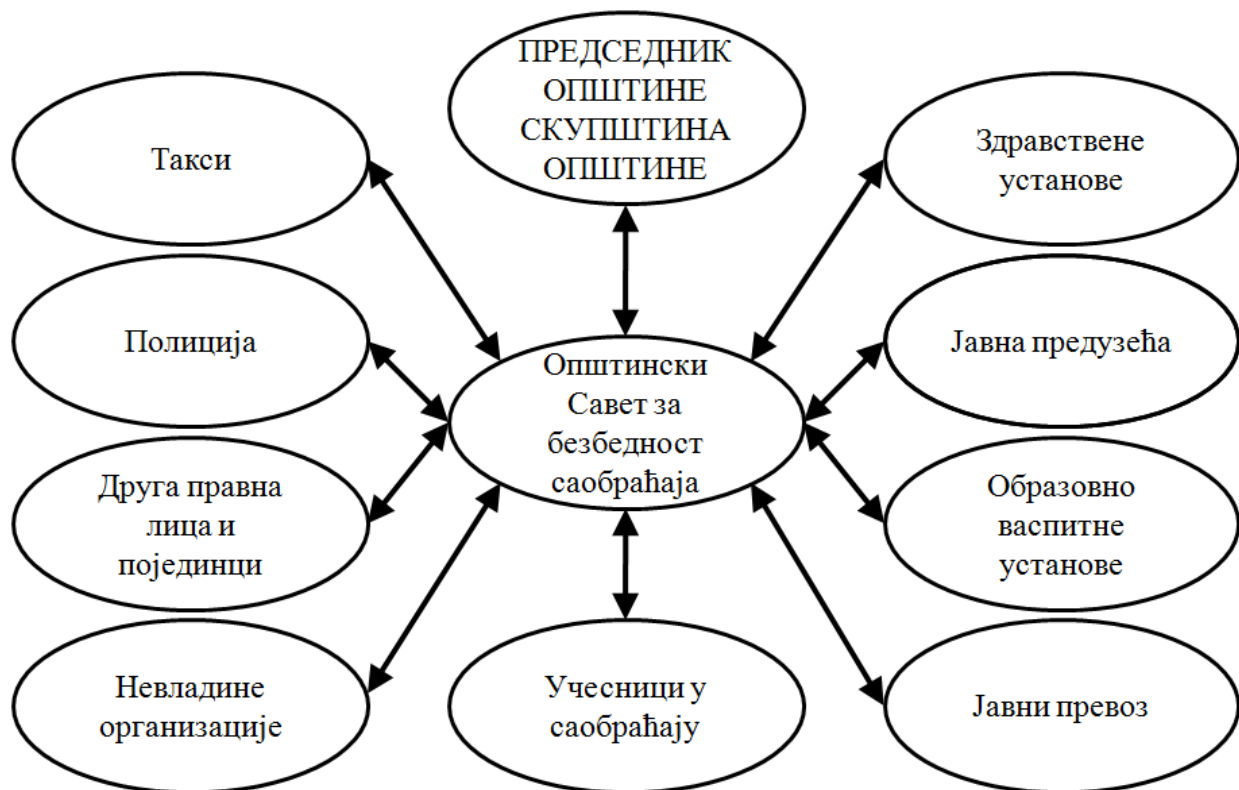
Најважнији дугорочни циљеви у области безбедности саобраћаја које би општина Димитровград требало да достигне до 2020. године су:

- успостављање заштитног система у безбедности саобраћаја директно подржаном од стране политичара, стручњака и шире јавности;
- до 2020. године да нема погинулог у саобраћајним незгодама;
- смањити број повређених за 50% до 2020. године у односу на 2015. годину.
- започети и константно спроводити мере за заштиту рањивих учесника у саобраћају;
- пермаментно реализовати акције и кампање које за циљ имају да подигну ниво безбедности саобраћаја;
- изградити саобраћајне пројекте и студије;
- реализовати стратешке документе;
- анализирати и оцењивати предузете активности и управљачке мере;
- редовно размењивати искуства са другим локалним самоуправама.



10. САРАДЊА И НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Увођењем концепта подељене одговорности за безбедност саобраћаја на територији општине Димитровград одговорност ће бити подељена између великог броја субјеката као што је приказано на Слици 10.1. при чему ће најважнији субјекти односно носиоци мера и активности морати да стално јачају сарадњу и унапређивати усаглашавање мера и активности.



Слика 10.1. Шематски приказ субјеката заинтересованих за безбедност саобраћаја

Према Закону о локалној самоуправи⁹ и Статуту општине Димитровград управљање општином поверено је општинским органима Скупштини општине, председнику општине, Општинском већу и Општинској управи.

Скупштина општине је највиши орган општине који врши основне функције локалне власти утврђене Уставом, законом и статутом. Састављена је од одборника који се бирају на непосредним изборима.

⁹ Закон о локалној самоуправи („Сл. гласник РС“, бр. 129/2007 и 83/2014-др.закон)



Председник општине и Општинско веће представљају извршне органе општине. Улога председника општине огледа се, поред заступања и представљања општине, и у располагању буџетом и потписивању нормативних аката. Општинско веће представља спону између Скупштине општине и Општинске управе чији је задатак усвајање и предлагање одлука и аката које доноси скупштина општина.

На челу Општинске управе је начелник који руководи овим органом и на тај начин утиче на саму организацију функционисања општине према одлукама и актима које доноси скупштина општине.

Поред носиоца мера и активности субјекти који својим деловањем могу значајно унапредити безбедност саобраћаја су:

- ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам Општине Димитровград“;
- ЈП „Комуналац“ Димитровград;
- превозници путника;
- полиција-саобраћајна полиција;
- Ауто-мото савез Србије југо-исток ДОО Димитровград;
- Основна школа „Христо Ботев“, гимназија „Свети Кирило и Методије“, предшколска установа „8. септембар“;
- ЈИП РТ „Цароброд“;
- невладине организације;
- политичке странке;
- Дунав осигурање АД: експозитура Димитровград;
- Ауто школа „Winterra“ Пирот- испостава Димитровград и др.

Доследно вршење основних делатности и на тај начин доприношење јачању система безбедности саобраћаја су оно што се очекује од свих субјеката. Поред тога, потребно је уводити нове мере и активности, односно уводити нове процедуре безбедности саобраћаја, што захтева унапређење послова безбедности саобраћаја и запошљавање нових кадрова који би били задужени за поједине аспекте саобраћајног система.



11. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ

У оквиру Стратегије и Акционог плана препознате су и дефинисане кључне области деловања у безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград, и то:

- изградња и унапређење заштитног система;
- безбеднији учесници у саобраћају;
- промоција безбедности у саобраћају;
- безбеднија инфраструктура;
- остале активности.

11.1. ИЗГРАДЊА ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА

Како би се обезбедило стратешко управљање безбедношћу саобраћаја потребно је постојање заштитног система, активно учешће свих субјеката и њихова међусобна сарадња. Међутим, није довољно само постојање система већ је потребно перманентно развијати постојеће и изграђивати нове институционалне капацитете безбедности саобраћаја. Још један предуслов за успешно унапређење безбедности саобраћаја је усавршавање и праћење најбоље наше и светске праксе.

Јачање капацитета подразумева редовно усавршавање и унапређивање знања и ставова субјеката који су задужени за послове саобраћаја и безбедности саобраћаја.

У општини Димитровград у предходном периоду није препознат значај безбедности саобраћаја па самим тим није се поклањало довољно пажње и нису спровођене посебне и редовне активности на унапређењу безбедности саобраћаја.

Озбиљан помак везан за управљање безбедношћу саобраћаја општина Димитровград направила је формирањем Општинског Савета за безбедност саобраћаја 13.01.2015. године. Правни основ за формирање Општинског Савета садржан је у одредбама новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима који је, такође, основа и оквир за доношење локалне Стратегије безбедности саобраћаја општине Димитровград.

Анализом стања безбедности саобраћаја и постојећих капацитета за управљањем безбедности саобраћаја указују на одређене недостатке који се огледају у следећем:

- недовољна подршка носиоца власти;



- недовољно прецизно дефинисана права, обавезе и одговорности сваког субјекта посебно;
- делимична нормативна функција система;
- недовољан број запослених који су едуковани и стручни за управљање безбедношћу саобраћаја у Општинској управи и у свим јавним предузећима;
- нестручност, неискуство, недовољна спремност и мотивисаност за рад на унапређењу безбедности саобраћаја;
- постоје одређени капацитети који обављају послове из области саобраћаја и безбедности саобраћаја али ти капацитети нису довољни да би се квалитетно управљало безбедношћу саобраћаја;
- непостојање планова активности за унапређење безбедности саобраћаја у оквиру планова и програма рада ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам“ и ЈП „Комуналац“;
- недовољно развијена међусобна сарадња између Општинске управе, месних заједница, надлежних институција и осталих релевантних субјеката у погледу унапређивања безбедности саобраћаја;
- недовољна техничка и финансијка подршка раду Општинског Савета за безбедност саобраћаја;
- доступност података о саобраћајним незгодама и индикаторима безбедности саобраћаја;
- недостатак невладиних организација које се баве безбедношћу саобраћаја.

У циљу успостављања стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и јачању институционалних капацитета на територији општине Димитровград потребно је:

- успоставити рад Општинског Савета за безбедност саобраћаја на вишем нивоу са прецизно дефинисаним активностима;
- ускладити и изградити нове нормативне акте у складу са важећим законима и специфичностима општине Димитровград;
- стручно оспособљавати носиоце најважнијих активности у безбедности саобраћаја;



- унапредити координацију и кооперацију у раду свих субјеката безбедности саобраћаја;
- формирати базу података и унапредити размену података између релевантних субјеката;
- припремати извештаје о стању безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград;
- пратити спровођење Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја и припремати извештај о напретку у остваривању циљева;
- успоставити стабилни ситем финансирања активности на унапређењу безбедности саобраћаја.

11.2. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Човек је најзначајнији фактор у систему Човек-Возило-Пут-Окружење. Много је елемената човека који на различите начине утичу на активну и пасивну безбедност саобраћаја. Анализирајући разлоге због којих човек, као учесник у саобраћају, може бити узрочник саобраћајне незгоде, може се закључити да на неке од њих се не може утицати јер не зависе од воље човека, већ су урођени као што су узраст, искуство, пол и др. Други директно зависе од човека, као што је конзумирање алкохола, дроге и других опојних средстава, замора услед дуготрајне вожње и др. и на њих се може утицати у великој мери.

С обзиром да човек има највише утицаја на безбедност саобраћаја потребно је посветити посебно пажњу на рад образовно-васпитних установа, а нарочито на рад предшколских установа и основних школа.

Ове установе треба да дају одлучујући допринос креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, знања и свестио могућности управљања безбедношћу саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја. Саобраћајно образовање и васпитање директно или индиректно доприносе безбедности саобраћаја. Директан утицај се огледа у унапређивању понашања људи у саобраћају, у бољем поштовању прописа, безбеднијем коришћењу путева итд.¹⁰.

¹⁰ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“ Саобраћајни факултет, Београд 2014.



Индиректни утицај је још значајнији и дугорочнији, а огледа се у каснијем доприносу безбедности саобраћаја. Наиме, људи са добрим ставовима обезбедности саобраћаја, у току целог живота ће "живети и радити са свешћу обезбедности саобраћаја". Мада је овај утицај тешко мерити, дугорочно гледано, ово је најзначајније за трајно и одрживо унапређење безбедности саобраћаја. Наиме, будући учитељи, родитељи, професори, лекари, путари, инжењери, министри, полицајци, инспектори, државни чиновници, посланици и др. данас су деца, играју се у дечијим вртићима и седе у школским клупама, а сутра ће бити доносиоци одлука на различитим нивоима и у различитим областима. Уколико деца данас стекну квалитетно саобраћајно образовање и васпитање, сутра ће боље и више радити на унапређивању безбедности саобраћаја¹¹.

Како у образовно-васпитне установе спадају и ауто-школе веома је битно успостављање савременог система едукације и обуке возача који за циљ има формирање свести о безбедном учествовању у саобраћају.

Поред едукације и обуке, за унапређење понашања возача неопходне су и друге мере као што су присила и кампање како би се постигли позитивни резултати и дуготрајни ефекти.

У циљу унапређења саобраћајног образовања и васпитања на територији општине Димитровград потребно је:

- унапредити сарадњу између васпитно-образовних институција (основна школа „Христо Ботев“, гимназија „Свети Кирило и Методије“ и предшколска установа „8. септембар“) и Општинског Савета за безбедност саобраћаја;
- Изградити саобраћајни полигон за обуку предшколске и школске деце ;
- успоставити сарадњу са ауто-школама на територији општине Димитровград и општине Пирот;
- успоставити одрживу координацију и кооперацију између општинских органа и представника ауто-школа, саобраћајне полиције, предузећа и послодаваца који имају професионалне возаче;

¹¹ „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“ Саобраћајни факултет, Београд 2014.



- формирати базу података о саобраћајним незгодама и прекршајима у циљу праћења понашања возача а нарочито возача почетника и младих возача са територије општине Димитровград;
- стимулисати дообуке у јавним и приватним предузећима;
- припремати извештај на годишњем нивоу.

11.3. ПРОМОЦИЈА БЕЗБЕДНОСТИ У САОБРАЋАЈУ

Промоције безбедности имају за циљ подизање нивоа свести о значају безбедности саобраћаја и промоцију безбеднијег понашања. На првом месту под промоцијама безбедности саобраћаја су кампање. Третирајући поједина питања кампањама подиже се се свест свих, а посебно шире јавности о значају безбедности саобраћаја, а уз одговарајућу принуду од стране полиције постижу се најбољи ефекти.

На територији општине Димитровград у предходном периоду нису вршене кампање или било које друге активности које би допринеле унапређењу понашања учесника у саобраћају. Како би се овакав тренд променио потребно је извршити анализе појединих области које недостају у овој Стратегији и сагледавањем шире слике стања безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград утврдити и дефинисати у Акционом плану правце деловања ка унапређењу понашања учесника у саобраћаја.

11.4. БЕЗБЕДНИЈА ИНФРАСТРУКТУРА

Инфраструктура представља мрежу путева и саобраћајница по којој се крећу возила и други учесници у саобраћају. За безбедно учествовање у саобраћају предуслов је обезбедити постојање одговарајуће инфраструктуре, али и одржавати постојећу инфраструктуру не само употребљивом, већ и безбедно употребљивом. Због тога је посебно значајно водити рачуна о безбедности саобраћаја како нових тако и постојећих путева.

За саобраћајну инфраструктуру на територији општине Димитровград надлежни су ЈП „Дирекција за изградњу и урбанизам “ и ЈП „Комуналац“ Димитровград коме је дато искључиво право обављања зимског одржавања општинских и некатегорисаних путева. Као посебан проблем на територији општине Димитровград, по питању саобраћајне инфраструктуре, издвајају се државни пут првог (магистрални пут) и државни путеви



другог реда (регионални путеви), над којим је надлежност републичка, а не локалне самоуправе.

У циљу унапређења саобраћајне инфраструктуре на територији општине Димитровград потребно је:

- у наредном периоду извршити анализу саобраћајне инфраструктуре и дефинисати кључне проблеме а на основу њих дефинисати активности у Акционом плану;
- успоставити годишње анализе безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград;
- изградити катастар саобраћајне сигнализације;
- успоставити годишњу идентификацију и управљање црним тачкама на саобраћајној мрежи општине Димитровград;
- успоставити редовну проверу безбедности саобраћаја на општинским путевима;
- припремати и спроводити годишње планове изградње, реконструкције и одржавање путне мреже.

11.5. ОСТАЛЕ АКТИВНОСТИ

Како би се дефинисале остале активности којима би се посебно бавила Стратегија и Акциони план потребно је имати потпуну анализу безбедности саобраћаја.

Због тога је веома важно у наредном периоду извршити анализе које недостају, допунити Стратегију и дефинисати активности у Акционом плану.



12. ФИНАНСИРАЊЕ И ПЛАН ТРОШЕЊА СРЕДСТАВА НАМЕЊЕНИХ УНАПРЕЂЕЊУ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Према одредбама ЗоБС-а реално и прецизно су дефинисани извори финансирања безбедности саобраћаја, начин расподеле и намену средстава, и пружа се могућност јединици локалне самоуправе да успостави заштитни системи предузима мере и активности на локалном нивоу, независно од управљања на државном нивоу. Систем управљања безбедношћу саобраћаја биће успешан и одржив само ако се трајно обезбеди прилив средстава довољних за његово финансирање.

Поред финансирања из буџета локалне самоуправе, одређено је да најзначајнији извори буду наплаћене новчане казне за прекршаје из безбедности саобраћаја на путевима. То је ускладу са савременим приступом по коме *безбедност саобраћаја финансирају небезбедни*, јер они и јесу најзначајнији извор небезбедности пасе због њих и успостављају институције и предузимају разноврсне мере и активности у безбедности саобраћаја.

Такође, према ЗоБС-у остављена је могућност да се део средстава обезбеди и кроз разне донације. Ту се првенствено мисли на осигурања, техничке прегледе, привредна друштва и сл. У сваком случају, локална самоуправа је одговорна за искоришћење понуђених могућности финансирања безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Као стимуланс, Република може, у складу са Националном стратегијом и Националним планом безбедности саобраћаја, да издвоји кључне области безбедности саобраћаја и понуди суфинансирање.

Када су упитању средства од казни ЗоБС-ом је расподела тих средстава детаљно утврђена.

Законом је одређено да 70% средстава од новчаних казни припада буџету Републике, а 30% буџету локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен. За опремање саобраћајне полиције опредељено је 52,5% од укупних средстава од новчаних казни, што подржава улогу саобраћајно полицијске принуде као једне од најзначајнијих активности у безбедности саобраћаја. То подразумева да се та средства усмеравају у набавку савремене



опreme за контролу саобраћаја, савремених уређаја за снимање и документовање саобраћајних прекршаја као и за стручноусавршавање полицијских службеника.

Јединицама локалне самоуправе опредељено је 30% од укупних средстава од казни, а од тога 15% за потребе поправки саобраћајне инфраструктуре, али искључиво у циљу унапређења безбедности саобраћаја на путевима, и обухвата:

1. Крпљење ударних рупа;
2. Набавка вертикалне саобраћајне сигнализације;
3. Асфалтирање путева и улица;
4. Израда студија:
 - Анализа стања безбедности саобраћаја на путевима општине;
 - Идентификација црних тачака на путевима и улицама општине;
 - Мапирање ризика на путевима и улицама општине;
 - Идентификација и санација црних тачака и опасних деоница;
 - Дубинска анализа саобраћајних незгода са погинулим лицима и независне оцене доприноса пута настанку и обиму последица оваквих незгода;
 - Периодична провера безбедности саобраћаја (RSI), Ревизија безбедности саобраћаја (RSA), провера безбедности саобраћаја на високоризичним деоницама путева и улица;
5. Постављање техничких средстава за успорење саобраћаја, уређење зоне школе, постављање заштитних (сигурносних) ограда;

Преосталих 15% Законом је предвиђено је финансирање неких значајних послова и активности од којих зависи успешност заштитног система, а то су:

1. рад Општинског Савета за безбедност саобраћаја на путевима општине Димитровград (у даљем тексту Општински Савет) ;
2. унапређење саобраћајног васпитања и образовања:
 - стручно усавршавање учитеља и наставника у основним и средњим школама;
 - израда и набавка публикација за децу;
 - финансирање пројеката у циљу унапређења саобраћајног образовања и васпитања деце и одраслих ;



- стручно усавршавање чланова тела за безбедност саобраћаја;
- подршка јавним скуповима и манифестацијама које имају за циљ унапређење свести о значају безбедности саобраћаја;

3. превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја:

- припрема и реализација кампања безбедности саобраћаја;
- припрема и израда извештаја или билтена о стању безбедности саобраћаја у општини;
- подршка манифестацијама које промовишу безбедно коришћење путева и улица;
- едукација и опремање школских саобраћајних патрола и саобраћајних патрола грађана;

4. научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја:

- израда стратегије безбедности саобраћаја за општину;
- израда Извршног плана безбедности саобраћаја за општину;
- израда методологије за управљање црним тачкама на путевима и на високоризичним деоницама ;
- истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају на подручју општине;
- израда студија изводљивости за увођење система видео надзора односно система за снимање прекршаја проласка кроз црвено светло и прекршаја за прекорачење дозвољене брзине кретања;
- истраживање других проблема у безбедности саобраћаја на подручју општине;

5. техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

Када је у питању ЗоБС, за локалну самоуправу најзначајнија је одредба члана 19. у којој је недвосмислено прописано да се наведена средства користе само према програму који доноси надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе на предлог Општинског Савета.



До 2014. године средства намењена за унапређење безбедности саобраћаја трошена су без плана и програма. Предвиђена средства за 2016. годину састоје се од средства из 2014., 2015. и текуће 2016. године и износе 3.600.000,00 динара. Предвиђени износ подељен је по областима у складу са законом (Табела 12.1.)

ред. бр.	Област рада	Износ средстава (дин.)
1.	Унапређење саобраћајне инфраструктуре	1.800.000,00
1.1.	Израда пројекта "Зона школе": - ОШ "Христо Ботев" укључујући и истурени објекат у насељеном месту сл.Жељуша; - вртић "8. септембар"-Пчелица (ул. Светосавска бр.2); - вртић "8. септембар"-Лептирић (ул. Бошко Бухе);	400.000,00
1.2.	Израда пројекта "техничка регулације саобраћаја на територији општине Димитровград" по сегментима (студијама)	1.400.000,00
1.2.1.	израда студије: Анализа одвијања саобраћаја на основној путној и уличној мрежи општине Димитровград	
1.2.2.	израд студије: Анализа јавног превоза путника на територији општине Димитровград са предлогом унапређења	
1.2.3.	израда студије: Анализа карактеристика паркирања на уличној мрежи општине Димитровград са предлогом унапређења	
1.2.4.	израда студије: Дефинисање зона са посебним режимом саобраћаја	
2.	Унапређење саобраћајног васпитања и образовања	480.000,00
2.1.	Стручно усавршавање наставника, учитеља и васпитача у циљу унапређења рада са децом	20.000,00
2.3.	Израда и набавка публикација и другог штампаног материјала за децу у предшколским установама, основним, средњим и високим школама у општини Димитровград	30.000,00
2.4.	Финансирање пројеката невладиних и других организација у циљу унапређења саобраћајног образовања и васпитања деце	430.000,00
3.	Превентивно-промотивне активности	500.000,00
3.1.	Реализација кампања из области безбедности саобраћаја	150.000,00
3.2.	Припрема и израда извештаја и билтена о стању безбедности саобраћаја у општини	50.000,00
3.3.	Подршка манифестацијама које промовишу безбедност у саобраћају	100.000,00
3.4.	Финансирање пројеката невладиних и других организација	200.000,00
4.	Научно-истраживачки рад	540.000,00
4.1.	Израда предлога Стратегије безбедности саобраћаја општине Димитровград за период 2016-2020. година	450.000,00
4.2.	Истраживање других проблема у безбедности саобраћаја на територији општине Димитровград	90.000,00
5.	Рад Општинског Савета за безбедност саобраћаја	280.000,00
5.1.	Накнаде члановима Савета за долазак и рад на седницама	40.000,00
5.2.	Трошкови стручног усавршавања и унапређивања знања из области безбедности саобраћаја	60.000,00
5.3.	Опремање органа задужених за безбедност саобраћаја специфичном техничком опремом	170.000,00
5.4.	Трошкови припреме материјала за седнице, репрезентација, други трошкови	10.000,00
6.	УКУПНО 1+2+3+4+5	3.600.000,00

Табела 12.1. План утрошка средстава за 2016. годину на територији општине Димитровград



13. SWOT АНАЛИЗА СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ДИМИТРОВГРАД

Strengths (ПРЕДНОСТИ, СНАГЕ)
→ Основан Општински Савет за безбедност саобраћаја → Политичка воља носиоца власти и органа локалне самоуправе у погледу унапређења система безбедности саобраћаја → Дефинисан извор финансирања (наплаћене казне) у буџету општине

Weaknesses (СЛАБОСТИ)
→ Недовољна подршка носиоца власти → Недовољан кадровски капацитет → Неразвијена међусобна сарадња између субјеката ка унапређењу безбедности саобраћаја → Недовољно учешће релевантних институција ка унапређењу безбедности саобраћаја → Нормативна функција система - застарели и неприменљиви правилници и одлуке → Непостојање невладиних организација које се баве унапређењем безбедности саобраћаја → Доступност података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама → Нису дефинисана средства за унапређење БС у буџету општине

Opportunities (МОГУЋНОСТИ, ШАНСЕ)
→ Закон о безбедности саобраћаја на путевима → Стратегија безбедности саобраћаја → Примена стандарда ISO 39001 у области безбедности саобраћаја → Реализација кампања → Подршка локалних медија

Threats (ОПАСНОСТИ, ПРЕТЊЕ)
→ Политичка ситуација → Непримењивање законске регулативе → Недостатак финансијских средстава за спровођење планираних активности → Ненаменско трошење средстава



14. АКЦИОНИ ПЛАН



Акциони план: Изградња и унапређење заштитног система

Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха
Изградња и унапређење капацитета	Успоставити рад Општинског Савета за безбедност саобраћаја	ОУ	Општински савет за БС			
	Стручно усавршавање чланова Општинског Савета за безбедност саобраћаја	ОУ	Општински савет за БС	У континуиуту	100.000,00	2 усавршена члана
	Стручно оспособљавање носиоце најважнијих активности у безбедности саобраћаја	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	У континуиуту	100.000,00	Присуство на 2 семинара
	Анализа расположивих капацитета у ОУ и јавним предузећима	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	октобар 2016. год.		Усвојен слаборат
	Реструктурирање јавних предузећа	Јавна предузећа	ОУ	јануар 2017. год.		Систематизација радних места
	Изrada Планова и програма пословања ЈП	Јавна предузећа	ОУ, Општински Савет за БС	децембар 2016. год.		Израђени и усвојени Планови и програми
	Периодичне стручне расправе о проблемима БС	Општински савет за БС	ОУ, ЈП, МУП, здравство, образовање....	Периодично два пута годишње		Реализоване 2 стручне расправе
Остваривање нормативне функције заштитног система безбедности саобраћаја	Изrada плана техничке регулације саобраћаја	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	фебруар 2017. год.	500.000,00	Урађен план техничке регулације саобраћаја
	Изrada одлуке о техничком регулисању саобраћаја на територији општине Димитровград	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	јун 2017. год.		Усвојена одлука
	Изrada одлуке о зонама	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	јун 2017. год.		Усвојена одлука
	Изrada одлуке о заштити животне средине	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	јун 2017. год.		Усвојена одлука
	Изrada одлуке о јавним паркиралиштима и паркирању возила	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	јун 2017. год.		Усвојена одлука
	Изrada одлуке о категоризацији општинских путева и улица	ОУ	Општински савет за БС, ЈП	јун 2017. год.		Усвојена одлука
	Изrada Програма утрошка средстава за унапређење безбедности саобраћаја	Општински Савет за БС	ОУ	на крају сваке календарске		Усвојен Програм
	Изrada Извршног плана активности за унапређење БС	Општински Савет за БС	ОУ, ЈП	на крају сваке године		Усвојен Извршни план



Унапређење координације и кооперације између субјеката	Периодични радни састанци између субјеката	ОУ	Општински савет за БС, ЈП, МУП...	Периодично годишње	Број радних састанака
	Утврђивање надлежности	ОУ	Општински савет за БС, ЈП, МУП...	јануар 2017. год.	Решење, одлука
	Усаглашавање интерних нормативних аката	ОУ	Општински савет за БС, ЈП, МУП...	јануар 2017. год.	Усаглашеност нормативних аката
Праћење и евалуација	Праћење реализације Стратегије и активности Акционог плана	Општински Савет за БС	ОУ	У континуиету	Разматрање и усвајање 2
	Припрема и разматрање извештаја о стању БС и спровођењу Стратегије и Акционог плана	Општински Савет за БС		два пута годишње	Разматрање и усвајање 2
	Формирање базе података о СН	ОУ	Општински савет за БС, МУП...	децембар 2016. год.	Функционално оперативна база

Акциони план: Безбеднији учесници у саобраћају

Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха
Анализа фактора ризика БС	Анализа индикатора перформанси БС	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, образовање ...	октобар 2016. год.		Усвојен елаборат
	Анализа ставова учесника у саобраћају	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, образовање ...	октобар 2016. год.		Усвојен елаборат
	Периодични радни састанци са представницима основне школе и предшколске установе	Општински Савет за БС	ОШ, предшколске установе	периодично годишње		Број радних састанака
Унапређење саобраћајног образовања и васпитавања	Израда Пројекта зона школе	ОУ	Општински Савет за БС	децембар 2016. год.	400.000,00	Израђен пројекат
	Израда Пројекта саобраћајни полигон за едукацију деце	ОУ	Општински Савет за БС, ОШ, предшколске установе	децембар 2016. год.	500.000,00	Израђен пројекат
	Израда Пројекта саобраћајног полигона за едукацију деце	ОУ	ЈП, Општински Савет за БС, ОШ, предшколске установе	октобар 2017. год.	1.500.000,00	Израђен саобраћајни полигон



Праћење и евалуација	Периодични радни састанци са представницима ауто-школа на територији Димитровграда и Пирога	Општински Савет за БС	Представници ауто-школа, МУП...	Периодично годишње	Одржана 2 радна састанка
	Периодични радни састанци са представницима ЈП и приватних предузећа који имају професионалне возаче	Општински Савет за БС	ЈП, приватни сектор, МУП...	Периодично годишње	Одржана 2 радна састанка
	Праћење реализације Стратегије и активности Акционог плана	Општински Савет за БС	ОУ	у континуиутету	Разматрање и усвајање 2 извештаја
	Припрема и разматрање извештаја	Општински Савет за БС		два пута годишње	Разматрање и усвајање 2 извештаја

Акциони план: Промоција безбедности саобраћаја

Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха
Организација	Припрема програма за промоцију безбедности саобраћаја	Општински Савет за БС		мај 2016. год.		Усвојен програм
	Периодичне стручне расправе о проблемима безбедности саобраћаја	Општински Савет за БС	Остали субјекти	Периодично годишње		Реализоване 2 стручне расправе
	Кампања: "ЗА БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ. СВИ ЗАЈЕДНО"	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, образоване...	септембар 2016. год.	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања: "ПАЖЉИВКОВА ПРАВИЛА У САОБРАЋАЈУ"	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, образоване...	септембар 2016. год.	50.000,00	Реализована кампања
Подизање свести код возача нарочито код младих возача-почетника	Кампања везана за штетно дејство алкохола и дроге на возачке способности	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, Дом здравља...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања за младе возаче	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања за брзину	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања за сигурносни појас	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања везана за агресивну вожњу	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања за мотоциклисте	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања везана за употребу мобилних телефона у току вожње	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
		Општински Савет за БС		Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања



Праћење и евалуација	Кампања за возаче пољопривредних машина	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе, МЗ...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Кампања везана за употребу мобилних телефона у току вође	Општински Савет за БС	ОУ, МУП, АБС, ауто-школе...	Периодично годишње	50.000,00	Реализована кампања
	Праћење и процена ефеката, мењање и унапређење програма кампања	Општински Савет за БС		Периодично годишње		Разматрање и усвајање 2 извештаја
	Припрема и разматрање извештаја	Општински Савет за БС		Периодично годишње		Разматрање и усвајање 2 извештаја
Акциони план: Безбеднија инфраструктура						
Јачање капацитета	Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)
		Анализа, припрема и разматрање увођења катастра саобраћајне сигнализације	Општински Савет за БС	ОУ, ЛП, МУП, МЗ...	август 2016. год.	Извештај
		Израда катастра саобраћајне сигнализације	ЛП Дирекција за изградњу и урбанизам	Општински Савет за БС	фебруар 2017. год.	Функционално оперативни катастар саобраћајне сигнализације
		Припрема и спровођење годишњег плана активности на одржавању постојећих инфраструктурних објеката, улица, тротоара, бициклистичких стаза...	ЛП Дирекција за изградњу и урбанизам	Општински Савет за БС	на крају сваке године	Усвојен план активности
Студије и истраживања		Припрема и спровођење годишњег плана активности на изградњи нових инфраструктурних објеката, улица, тротоара, бициклистичких стаза...	ЛП Дирекција за изградњу и урбанизам	Општински Савет за БС	на крају сваке године	Усвојен план активности
		Припрема предлога унапређења саобраћајне инфраструктуре за коју је надлежна република и слање одговарајућих захтева	Општински Савет за БС	ОУ, ЛП Дирекција за изградњу и урбанизам	новембар 2016. год.	Усвојен елаборат
		Анализа безбедности саобраћаја, мапирање ризика на путевима и улицама општине	Општински Савет за БС	ОУ, ЛП Дирекција за изградњу и урбанизам, МУП...	Периодично годишње	Усвојен елаборат
		Дубинска анализа саобраћајних незгода са настрадалим лицима и независне оцене доприноса пута настанку и величини последица СН	Општински Савет за БС	ОУ, ЛП Дирекција за изградњу и урбанизам, МУП...	Периодично годишње	Усвојен елаборат



Праћење и евалуација	Годишње спровођење идентификације и план санације прних тачака на нивоу општине	Општински Савет за БС	ОУ, ЈП Дирекција за изградњу и урбанизам, МУП...	децембар 2016. год.		Усвојен елаборат
	Периодична провера безбедности саобраћаја (RSI)	Општински Савет за БС	ОУ, ЈП Дирекција за изградњу и урбанизам, МУП...	Периодично годишње		Усвојен елаборат
	Праћење реализације Стратегије и активности Акционог плана	Општински Савет за БС		Периодично годишње		Разматрање и усвајање 2 извештаја
	Припрема и разматрање извештаја о стању инфраструктуре	Општински Савет за БС	ОУ, ЈП, МУП...	Периодично годишње		Разматрање и усвајање 2 извештаја
Акциони план: Остале активности						
Област деловања	Активност	Носилац активности	Остали учесници	Рок за реализацију	Процењени трошкови (дин)	Индикатор успеха