



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

ОД 2024. ДО 2030. ГОДИНЕ

ОПШТИНА ПОЖЕГА

ИМПРЕСУМ

НАЗИВ ПРОЈЕКТА:

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ

НАРУЧИЛАЦ:

Општина Пожега, Савет за безбедност саобраћаја



ИЗВОЂАЧ ПРОЈЕКТА:

AGR d.o.o.



АУТОРИ ПРОЈЕКТА:

Дарко Петровић, дипломирани инжењер саобраћаја
Катрина Ђурић, мастер инжењер саобраћаја
Дарјан Форшек Илић, дипломирани инжењер саобраћаја
Александар Глумац, грађевински инжењер
Владимир Томовић, дипломирани инжењер саобраћаја
Владимир Кораћ, дипломирани инжењер саобраћаја
Радос Петровић, дипломирани инжењер саобраћаја

ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА:

октобар – новембар 2024. године



САДРЖАЈ

1	УВОД	2
2	ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА	8
3	ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ	14
3.1	СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ	18
3.2	ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	23
3.3	САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	33
3.4	УКУПНЕ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	50
4	КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	52
4.1	СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	52
4.2	БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	56
4.3	БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА	61
4.4	БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	64
4.5	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	66
5	КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА	67
6	ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	68
6.1	ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	69
6.2	ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ	70
7	НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	73
8	НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ	75
9	СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА	80
10	ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ	83
11	ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ	84
12	РЕФЕРЕНЦЕ И ЛИТЕРАТУРА	85



1 УВОД

У последњих неколико година, савремено друштво се на глобалном нивоу сусреће са низом комплексних изазова који се одражавају на свакодневни живот људи и функционисање различитих друштвених система. Пандемија која је пре само пар година погодила цео свет оставила је дубоке последице, како по здравствене системе, тако и по економије многих земаља. У процесу опоравка од академије и даље је присутан велики број активних ратних конфликта који се воде у различитим деловима света, што доводи до хуманитарних криза и миграција. Упоредо са тиме, нарушавање еколошког баланса, као што су климатске промене, губитак биодиверзитета и загађење животне средине, постаје све озбиљнији проблем који угрожава планету и њене ресурсе.

Утицај брзог технолошког развоја је доминантно позитиван, али такође има своје негативне стране, као што су појаве нових социјалних и економских неједнакости, као и изазови у нарастајућем броју захтева за кретањем. Сви ови фактори, заједно, значајно утичу на



безбедност људи у друштву. Технологија унапређује безбедност људи, али ипак људи свакодневно страдају у саобраћајним незгодама, што је постала једна од главних тема у медијима, и полако заузима значајнију позицију политичким дискусијама.

Иако су ова друштвена питања изузетно важна и представљају озбиљне изазове, саобраћај остаје једна од основних људских активности која и даље носи висок ризик од смртог страдања. Чињеница да саобраћајне незгоде свакодневно одузимају људске животе указује на проблеме у системима безбедности, али и на недостатке у инфраструктури, правним оквирима и свести људи о опасностима којима су изложени у саобраћају. Саобраћај није само важан за функционисање економије и друштва у целини, већ је и саставни део живота сваког



појединца, чиме се додатно наглашава потреба за предузимањем мера како би се смањили ризици и последице саобраћајних незгода.

Неминовност је да друштво мора наставити да функционише у свим својим аспектима, укључујући и саобраћај. Међутим, то подразумева стално преиспитивање и унапређење безбедносних мера, иновација у области технологије и инфраструктуре, као и побољшање свести и образовања грађана у погледу безбедности у саобраћају. Деловање на ове проблеме је комплексно, захтева сарадњу међу владама, стручњацима и грађанима како би се смањили сви негативни утицаји који угрожавају животе и квалитет живота чланова друштва.

Струка указује да страдања у саобраћају не престају, Светска Здравствена организација (WHO) истиче процену да је само током 2021. године евидентирано 1,19 милиона смртних последица у саобраћајним незгодама, што одговара стопи од 15 смртних случајева у саобраћајним незгодама на 100 000 људи¹.



Подаци из 2019. године указују да су страдања у саобраћају најбројнији узрок смрти за децу и младе (од 5 до 29 година старости), а да су по бројности 12. узрок смрти целе људске популације. Чак 23% од укупног броја погинулих учесника у саобраћају су лица старија од 60 година. У фокусу негативних последица саобраћаја су увек страдања људи, али не треба занемарити негативан утицај који саобраћај има на екологију и загађење, као и последице у виду високих економских трошкова који се крећу од 1 до 3% бруто домаћег производа.

Охрабрујући податак је смањење броја смртних страдања од 2010. године за 5%, према истраживању Светске Здравствене организације. Позитивни резултати додато су оснажили глобалну одлучност да се друштво усмери на проблеме безбедности у саобраћају, августа 2020. године, Генерална скупштина УН усвојила је резолуцију 74/299 „Побољшање глобалне безбедности на путевима“, проглашавајући нову Декаду акције за безбедност на путевима 2021-2030, са амбициозним



Општина Пожега

циљем да се спречи најмање 50% смртних последица и повреда у друмском саобраћају до 2030. године.

Глобални позитивни ефекат у области безбедности саобраћаја постаје све израженији кроз примере земаља које су усвојиле концепт да „улагање у безбедност саобраћаја није трошак, већ инвестиција“. Ове земље су показале значајан напредак у смањењу броја саобраћајних незгода и њихових последица. Усвајањем овог концепта политичкој елити постало је јасно да средства која се улажу у унапређење саобраћајне инфраструктуре, безбедносне технологије и превентивне мере не представљају само расходе, већ дугорочне инвестиције које значајно доприносе безбедности и добробити друштва.

Примена овог концепта није само економски оправдана, већ има и дубоке друштвене користи. Наиме, новац који се уложи у побољшање безбедности саобраћаја не само да помаже у смањењу броја незгода и жртава, већ се вишеструко враћа кроз смањење трошкова лечења



повређених, поправке штете на имовини и изгубљену производност, изгубљен друштвени допринос, а све услед саобраћајне незгоде. Такође, смањење броја смртог страдања и тежих повреда у саобраћају умањује и дубље социјалне последице, попут стреса и бола који настају у породицама настрадалих, али и економске трошкове које друштво доживљава услед губитка радне снаге.

Ширење овог концепта подразумева не само велику свест о друштвене важности безбедности саобраћаја на свим нивоима – од појединаца, преко локалних заједница, до националних влада – већ и активну сарадњу између јавног и приватног сектора, стручњака, као и грађана, као учесника у саобраћају. Улагањем у безбедност саобраћаја, земље побољшавају квалитет живота својих грађана, стварају стабилнију и одговорнију друштвену атмосферу, која препознаје и превентивно делује на деструктивне ефекте саобраћајних незгода. Концепт „улагања



Општина Пожега

у безбедност саобраћаја као инвестиције“ тиме постаје суштински део стратегије сваке одговорне земље која тежи трајном развоју и побољшању живота својих грађана.

Настављајући континуитет, Република Србија је крајем 2023. године усвојила другу Националну Стратегију безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године, са пратећим Акционим планом од 2023. до 2025. године. Национална Стратегија указала је на усклађеност са глобалним правцима деловања и успешном праксом у безбедности саобраћаја. Усвајањем Закона о безбедности саобраћаја на путевима, 2009. године, иницирана је четврта етапа у управљању системом безбедности саобраћаја у Републици Србији, која још увек траје.

Анализом претходног периода, од 2017 до 2020. године може се уочити да је у Републици Србији успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих у саобраћајним незгодама, док је након 2020. године број погинулих у саобраћају у поновном порасту. На територији Репу-



блике Србије **2023.** године догодило се укупно **470** саобраћајних незгода са погинулим лицима у којима су погинула **503 лица**, док је у **2017.** години погинуло **579 лица**. Као базична година другог стратешког периода усвојена је **2019.** година када су се догодиле **494** саобраћајне незгоде у којима су погинула **534** лица

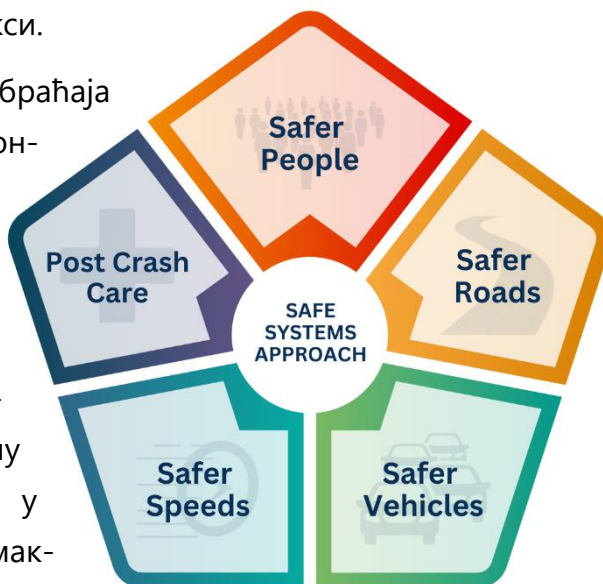
Развој стратешког приступа безбедности саобраћаја инициран је првом националном стратегијом безбедности саобраћаја која је усвојена 2016. године. Стратегија је донела и промене у концептуалном приступу, државни апарат је усмерен на развој и унапређење система управљања безбедношћу саобраћаја, са јасном орјентацијом на дефинисане краткорочне и дугорочне циљеве. Стручна



јавност је добила подршку политичке јавности, док су саобраћајне незгоде су препознате као последица системског (не)деловања, а не као случајни догађаји у саобраћају.

У другом стратешком циклусу препознато је да је систем безбедности саобраћаја комплексан и свеобухватан, интегрисан и повезан са многим другим системима од којих директно или индиректно зависи, што захтева значајна прилагођења и усклађивања. Традиционални приступ проблемима безбедности саобраћаја који је до сада коришћен је дао своје ефекте и резултате, али очигледно је неопходно проналажење нових упоришта и сагледавања проблема како би се стабилизовао опадајући тренд броја погинулих у саобраћају. Сложеност система увећава његову инертност и захтева брзу и конкретну реакцију како би ефекти били што пре видљиви у пракси.

Развој система безбедности саобраћаја данас је усмерен ка имплементацији концепта познатог као „сигурни систем“ (Safe System Approach). Овај приступ ставља човека у центар пажње, препознајући га као кључни елемент система безбедности саобраћаја. Истовремено, он подразумева јасну поделу одговорности између свих учесника у систему, како би се створили услови за максималну сигурност у саобраћају.



Концепт сигурног система заснован је на принципу да безбедност није одговорност само једне институције или појединца, већ колективна обавеза свих учесника. Ово обухвата широк спектар актера, од националних институција које доносе стратегије и прописе, преко локалних самоуправа које спроводе мере безбедности, до саобраћајних инжењера, полиције, едукатора, као и самих учесника у саобраћају, било да су они возачи, пешаци или бициклисти.

Основа овог приступа је чињеница да људи природно греше. Уместо да се грешке кажњавају или потпуно елиминишу, концепт сигурног система тежи сма-



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега

њењу последица грешака. То се постиже кроз проактивно планирање, пројектовање саобраћајне инфраструктуре, употребу савремених технологија у возилима, унапређење едукације учесника у саобраћају, као и примену ригорозних закона и прописа.

Сигурни систем јасно истиче преузимање одговорности за постигнуте резултате. То значи да успех овог концепта зависи од сарадње свих заинтересованих страна – од креирања и спровођења политика на националном нивоу до одговорног понашања сваког



појединца у саобраћају. Успостављање оваквог система није само техничко питање, већ и културолошка промена која захтева време, посвећеност и континуирано унапређење.

Системски приступ кроз постојећи стратешки оквир безбедности саобраћаја препознаје опште циљеве за ниво Републике Србије, док су смернице за деловање локалних тела за координацију безбедности саобраћаја препознате у оквиру мера. За разлику од претходне стратегије, стратегија из 2023. јасно додељује активности локалним самоуправа и дефинише циљеве које треба постићи у одређеним интервалима.

Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији Општине Пожега у периоду од 2014. до 2023. године је 44, а број повређених лица је 1.029. Усвајањем Стратегије безбедности саобраћаја за период од 2024. до 2030. године општина Пожега отпочеће да системски развија и унапређује безбедност саобраћаја и усмерено делује на достизање Стратегијом дефинисаних циљева.

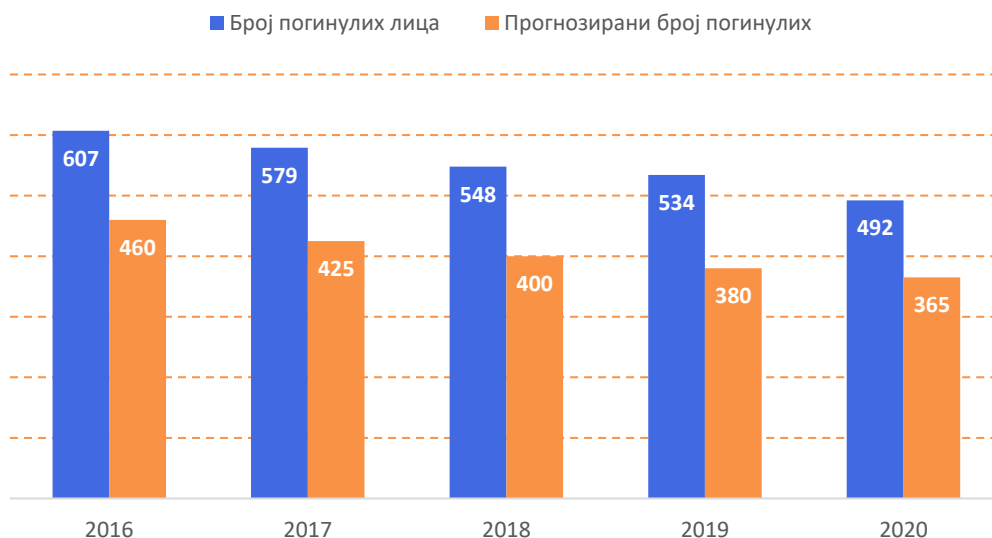


2 ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЛОКАЛУ ДО САДА

Прва национална Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2015. до 2020. година дефинисала је приоритетне циљеве:

- да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године;
- да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години и
- да се преполове укупни, годишњи друштвено - економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.

Сви дефинисани иницијални циљеви националне стратегије успостављени су у односу на базну годину, за коју је одабрана 2011. година, када је погинуло 731 лице, 3.777 лица је тешко повређено, док је 15.539 лица лако повређено у саобраћајним незгодама на територији Републике Србије.



Слика 1 Број погинулих у периоду од 2016. до 2020. године, у односу на циљеве прве Стратегије безбедности саобраћаја, Република Србија

План прве националне стратегије подразумевао је остваривање дефинисаних циљева који би спасили 2.125 живота, односно смањили број тешко повређених лица за 9.528, док је процена била да би укупна уштеда била најмање 926,6



Општина Пожега

милиона евра у периоду од посматраних пет година. Свеукупно посматрано циљеви прве националне стратегије су само делимично испуњени. Циљеви у погледу смањења страдања у саобраћају нису досегнути, али је системски приступ изградњи институција безбедности саобраћаја дао резултате.

Концепт прве Националне стратегије предвидео је да су циљеви квалификовани и кроз вредности индикатора перформанси система безбедности саобраћаја. У погледу индикатора уочен је напредак, али су изостала остваривања циљаних вредности индикатора, баш као и код директних показатеља безбедности саобраћаја.



- *Проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту*, тренутна вредност индикатора је 19,1%, док је стратегијом циљана вредност 85%,
- *Проценат возача путничких аутомобила под дејством алкохола*, тренутна вредност индикатора је 0,68%, тренутна вредност индикатора је 0,10%,
- *Проценат прекорачења брзине*, тренутна вредност индикатора је 51,1%, тренутна вредност индикатора је 19,0% и
- *Проценат употребе система заштите за децу*, тренутна вредност индикатора је само 48,7%, тренутна вредност индикатора је 96,0%.

Током периода примене прве Националне стратегије безбедности саобраћаја, велика пажња била је посвећена изградњи и јачању институција које се баве безбедношћу саобраћаја, нарочито на националном нивоу. У овом периоду дошло је до значајног напретка у раду Тела за координацију послова безбедности саобраћаја Владе Републике Србије, које је преузело кључну улогу у стратешком управљању области безбедности саобраћаја.

Агенција за безбедност саобраћаја је институционално ојачана, преузевши и успешно успоставивши низ надлежности дефинисаних Законом о безбедности



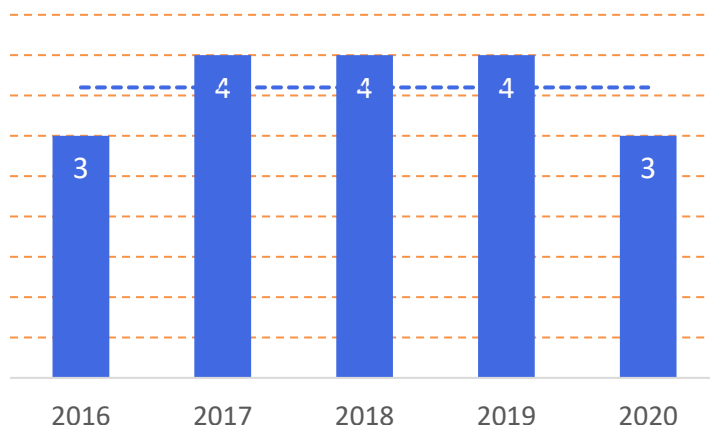
Општина Пожега

саобраћаја. Активан рад Агенције је допринео бољој организацији, праћењу и координацији активности на терену, односно по локалним самоуправама.

На локалном нивоу, успостављено је чак 140 општинских тела за координацију послова безбедности саобраћаја. Ова тела су омогућила да се активности и мере за побољшање безбедности саобраћаја прилагоде специфичним потребама и изазовима у различитим срединама, што је у знатној мери допринело унапређењу система безбедности саобраћаја на националном нивоу.

Како би се осигурала ефикасна организација и координација рада локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја, Министар унутрашњих послова је, на предлог Агенције за безбедност саобраћаја, 2020. године донео Правилник о раду тих тела. Овај правилник је дефинисао структуру, надлежности и начин рада локалних тела, истовремено утврђујући улогу Агенције као централне институције задужене за њихову координацију. На тај начин, обезбеђена је боља повезаност и сарадња између локалних и националних нивоа у управљању безбедношћу саобраћаја.

Иако је успостављање системског приступа у овој области корак у правом смеру, било је јасно да ће реализација мера у пракси захтевати више времена за постизање видљивих ефеката. Сложеност и свеобухватност система безбедности саобраћаја природно доводе до одређене инертности, због чега је потребан дугорочан, доследан и континуиран рад како би се остварили постављени циљеви.



Слика 2 Број погинулих у периоду од 2016. до 2020. године, општина Пожега



Делимично испуњење циљева прве Националне стратегије безбедности саобраћаја треба посматрати као важан почетни корак у изградњи и припреми система. Овај период поставио је основе за будући развој и омогућио креирање оквира који ће у наредној фази омогућити пуно остварење амбициозних циљева стратегије. Уз континуирано праћење, усавршавање и прилагођавање мера, очекује се да систем безбедности саобраћаја постигне значајне резултате у наредном периоду.

На слици је приказана расподела укупног броја погинулих лица на територији општине Пожега у периоду трајања прве Националне стратегије безбедности саобраћаја, за период од 2016. до 2020. године у којем је погинуло 18 људи. Може се закључити да у овом периоду број погинулих у саобраћајним незгодама практично и нема тренд, иницијалне године је погинуло 3 лица, а циљане 2020. године такође 3 људи, а максималан број погинулих у години је 4 људи. Национална Стратегија је дефинисала смањење смртог страдања за 50% у односу на 2011. годину, када је на територији општине Пожега погинуло 6 људи. Имајући у виду националне циљеве, јасан је циљ локалне самоуправе, да током 2020. године у саобраћају не сме погинути више од 3 људи. Сви подаци указују да су дефинисани циљеви остварени и да је стабилног тренда смањења броја погинулих остварен.



Детаљна анализа локација саобраћајних незгода показује да се већина незгода са најтежим последицама догодила на државним путевима ван насеља, где локалне самоуправе немају директну надлежност. Овај податак указује на потребу за унапређењем координације између националних и локалних нивоа у циљу побољшања безбедности на овим критичним саобраћајним правцима.

Током периода спровођења прве Националне стратегије безбедности саобраћаја, активности локалних самоуправа биле су усмерене на изградњу и јачање



Општина Пожега

система безбедности саобраћаја у оквиру њихових надлежности. Посебан акценат стављен је на укључивање што већег броја локалних институција у процес, како би се креирао интегрисан и координисан приступ решавању проблема.

Локална тела за координацију послова безбедности саобраћаја фокусирали су се на подизање свести грађана, унапређење инфраструктуре у насељеним



местима, едукацију учесника у саобраћају и примену мера које су допринеле повећању безбедности. Координисан рад ка заједничким циљевима омогућио је бољу сарадњу локалних и националних институција, постављајући темеље за дугорочно унапређење стања безбедности саобраћаја управо кроз рад на локалу.

Иако је напредак био ограничен у областима које нису у надлежности локалних самоуправа, створена је основа за будуће иницијативе које би укључивале свеобухватнији приступ, уз ангажовање свих релевантних чинилаца у решавању проблема на државним путевима.

Општина Пожега је потпуно прихватила стратешки концепт развоја система безбедности саобраћаја, у периоду иза нас покренут је низ активности усмерених на достизање националних циљева безбедности саобраћаја.

Формирано Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја – Савет безбедности саобраћаја и спроводе се активности за доношење Стратегије безбедности саобраћаја за општину Пожега.

Изградња институционалних капацитета и јачање система превентивног деловања, као и унапређење деловања принуде кроз ефикаснији рад саобраћајне полиције су били централна тема деловања у овом периоду. Усмереност на унапређење пута и путне инфраструктуре реализовано је кроз примену нових алата,



али управљач локалних путева и улица није добио на снази и кадровском капацитету како би се самостално и доследно укључио у реализацију свих законских обавеза.

Иницијални циклус Националне стратегије безбедности саобраћаја започео је 2015. године, постављајући темеље за успостављање стратешког управљања системом безбедности саобраћаја. Тај циклус настављен је усвајањем друге Националне стратегије безбедности саобраћаја, која обухвата период од 2023. до 2030. године. Овом стратегијом представљен је значајан корак напред, јер су њиме препознати пропусти и недостижање циљева из прве националне стратегије, али су истовремено идентификована и кључна места за побољшање.



Друга стратегија не само да прихвата одговорност за досадашње изазове, већ даје јасне смернице за унапређење рада свих релевантних институција. Акценат је стављен на унапређење координације између националних и локалних нивоа, интеграцију савремених метода управљања безбедношћу саобраћаја и повећање учешћа локалних заједница у спровођењу мера.

У оквиру стратегије, Националним акционим планом безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2025. године дефинисан је низ конкретних мера, јасно одређени носиоци активности и партнери у имплементацији тих мера. План је формиран тако да осигура јасну расподелу улога између националних институција и локалних самоуправа, што је кључно за ефикасно спровођење мера у пракси.

Друга стратегија, уз Акциони план, представља основ за постизање амбициозних циљева у наредним годинама, укључујући смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица. Она је осмишљена кроз динамичан оквир који ће се прилагођавати променама у окружењу и изазовима на путевима, уз континуирано праћење и унапређење.



3 ПРЕГЛЕД НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ АКТИВНОСТИ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА КОЈЕ СУ ИЗОСТАЛЕ НА ЛОКАЛУ ДО САДА ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

Рад националног система безбедности саобраћаја примарно се ослања на смернице дефинисане Националном Стратегијом безбедности саобраћаја, при чему се јасно препознаје очекивани допринос рада локалних институција безбедности саобраћаја.

Првом Националном стратегијом јединице локалне самоуправе су означене као кључни носиоци безбедности саобраћаја на локалном нивоу, са акцентом на енергичне мере и активности које доприносе постизању зацртаних



циљева. Националне институције су задужене за координацију и надзор. Финансирање локалних тела за безбедност саобраћаја било је обезбеђено наменским средствима, која чине 30% прихода од казни за саобраћајне прекршаје на територији локалне самоуправе, према Закону о безбедности саобраћаја.

Активности локалних самоуправа које су изостале у претходном периоду:

- Ефикасна и значајна употреба наменских финансијских средстава од наплаћених саобраћајних прекршаја. На годишњем нивоу просечно је употребљено само око 30% од укупне расположиве суме,
- Планирање системских континуалних мера и активности. Често су мере и активности реализоване као импулсивне у кратком интервалу, без повезаности са другим чиниоцима система и без континуитета у деловању кроз различите приступе у оквиру истих тема,



Општина Пожега

- Праћење ефекта реализованих мера и активности. Спровођење мера на локалу завршавало се имплементацијом мера, без сагледавања ефеката и доприноса тих мера,
- Извештавање о стању безбедности саобраћаја у оквиру локалних институција безбедности саобраћаја и према надлежним националним институцијама. Савети за безбедност саобраћаја су неретко пропуштали да формирање извештаја о раду и стању безбедности саобраћаја које је требало доставити надлежним локалним и републичким институцијама,
- Унапређење и јачање сарадње са управљачем државних путева. Реализација пројеката који обухватају и део путне мреже државних путева у насељу и даље је трема и компликована, не постоји начелна сагласност као ни смернице за унапређење сарадње управљача локалних и управљача државних путева,
- Развој стратешког концепта у систему безбедности саобраћаја. Усвајање прве националне стратегије предвидело је дефинисање локалних стратегија, међутим велики део локалних самоуправа није се усмерио ка испуњењу ове обавезе, већ је управљање сведено на импулсивно и хаотично,
- Јачање кадровских капацитета локалних самоуправа. Овај сегмент долази као последица опште друштвене проблематике у којем је све присутнији проблем недостатка квалификованих кадрова. Локалне институције имају потешкоћа, посебно оне мање, да задрже младе и образовне кадрове и дају им мотив да остану у малој средини и раде у струци за коју су школовани.
- Интензивна подршка локалних политичких чинилаца. Ова подршка се заснива на разумевању проблематике од стране челних људи, што се показало као проблематично, посебно у процесу промене водећих локалних политичких личности, јер је потребно време за упућивање у проблематику и изградњу подршке теми безбедности саобраћаја.





Недовољна активност на локалном нивоу у спровођењу мера безбедности саобраћаја иницирала је промену модела финансирања у овој области. Као резултат иницијативе, током 2023. године измењен је Закон о безбедности саобраћаја, а потом и Правилник о раду локалних тела за координацију послова безбедности саобраћаја. Овим изменама уведен је потпуно нови модел финансирања заснован на пројектном приступу.

Према новом моделу, јединице локалне самоуправе сада подносе конкурсне пријаве за добијање средстава за реализацију конкретних пројеката у области безбедности саобраћаја. Пријаве разматрају Агенција за безбедност саобраћаја и Министарство унутрашњих послова



(МУП), који одлучују о прихватању, одбијању или допуни пројектних предлога. Након одобрења пројекта, склапа се уговор са локалним самоуправама, чиме се дефинише наменско коришћење додељених средстава за планиране активности.

Овај приступ омогућава расподелу средстава у складу са залагањем представника локалне самоуправе и усмерава финансије ка пројектима који су добро осмишљени и могу да остваре конкретне резултате. Такође, овај модел подстиче локалне самоуправе да буду активније у идентификовању проблема, креирању решења и обезбеђивању ефикасног спровођења мера безбедности саобраћаја.

Нови систем доприноси и бољој контроли коришћења средстава, јер се финансирање везује за конкретне пројекте, уз обавезу извештавања о реализацији и постигнутим ефектима. На овај начин, унапређена је транспарентност и одговорност у управљању средствима, а укупно гледано мере и активности у области безбедности саобраћаја постају систематичније и ефикасније.

Да би се свеобухватно сагледали ефекти мера безбедности саобраћаја на локалном нивоу, неопходно је анализирати постојеће стање и идентификовати трендове који се развијају или које је потребно покренути. Ово подразумева дубље разумевање проблема и усмеравање активности према утврђеним приоритетима.



Национална стратегија је у том контексту донела значајну промену приступа. Од традиционалног приступа, који је био заснован искључиво на праћењу директних показатеља као што су број саобраћајних незгода и њихове последице, прешло се на савремени приступ који укључује и индиректне показатеље. Ови индикатори пружају ширу слику о безбедности саобраћаја и укључују, а посебно мерење индикатора безбедности саобраћаја, као што су брзина кретања возила, употреба сигурносних појасева и заштитне опреме, учесталост алкохолисаности возача, као и анализу ставова учесника у саобраћају о ризицима.

Савремени приступ омогућава прецизније праћење стања и ефикасности мера, јер се не ослања само на финалне исходе – последице (попут броја саобраћајних незгода), већ и на факторе који до тих исхода доводе. На тај начин, могуће



је благовремено уочити потенцијалне проблеме и предузети превентивне мере.

Поред тога, праћење ставова учесника у саобраћају доприноси бољем разумевању њиховог понашања, што је кључно за креирање едукативних кампања и других активности усмерених на промену понашања и креирање позитивних ставова. Овакав интегрисани приступ обезбеђује свеобухватнији увид у безбедност саобраћаја и ствара основ за доношење одлука заснованих на подацима, што је неопходно за дугорочно унапређење стања на терену.

Како би се доследно описало постојеће стање безбедности саобраћаја, врши се анализа кроз четири сегмента и то:

- ставови учесника у саобраћају;
- индикатори безбедности саобраћаја;



Општина Пожега

- саобраћајне незгоде и последице и
- укупни друштвено- економски трошкови саобраћајних незгода

3.1 СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Савремени концепт праћења стања безбедности саобраћаја базира се на проактивним алатима који се не ослањају искључиво на податке о саобраћајним незгодама. Овај приступ, познат као хумани приступ, одбацује идеју да је за процену безбедности неопходно чекати да се догоди незгода или страдање. Уместо тога, тежиште је на превентивном деловању и предвиђању потенцијалних ризика, што омогућава благовремену примену мера за спречавање саобраћајних незгода.

Кључна компонента овог приступа је праћење ставова учесника у саобраћају кроз сложен модел анонимних анкета. Методологија ових истраживања мора уважавати територијалне и социјалне специфичности сваког



подручја, како би резултати били што репрезентативнији. Анализа ставова учесника пружа увид у њихов однос према ризицима у саобраћају, као и однос према поштовању саобраћајних прописа.

Ово истраживање је важан алат за процену степена развијености позитивних ставова, знања и вештина потребних за безбедно понашање у саобраћају. Добијени подаци омогућавају креирање ефикасних превентивних мера и активности прилагођених различитим категоријама учесника у саобраћају. На основу резултата могу се осмислити циљане кампање, обуке, трибине и друге активности које доприносе подизању свести и знања становништва о ризицима у саобраћају.

Поред тога, овакав приступ пружа основ за дугорочно планирање мера које не само да смањују број саобраћајних незгода, већ и доприносе стварању културе



одговорног и безбедног понашања у саобраћају. На тај начин, унапређује се целокупни систем безбедности саобраћаја, а акценат се ставља на спречавање проблема пре него што они ескалирају у озбиљне последице.

Модел усаглашеног праћења ставова о ризицима у саобраћају инициран је средином деведесетих година прошлог века, као пројекат SARTRE. Овим пројектом формиран је јединствени упитник о процени ризика у саобраћају намењен свим учесницима у саобраћају у европским земљама.



Пројекат је иницирало 16 института из 16 европских земаља са циљем да се на истоветан начин сагледају ставови учесника у саобраћају у што више земаља и међусобно пореде. Овај пројекат је реализован 4 пута (од 1991. до 2012. године), кроз унапређене упитнике, чиме је постављена основа за праћење и поређење ставова учесника у саобраћају на међународном нивоу.

Репрезентативно истраживање ставова учесника у саобраћају на територији Републике Србије први пут је реализовано 2014. године и други пут 2017. године, где су као територијалне јединице посматране полицијске управе, њих 29, а Агенција за безбедност саобраћаја ја била носилац. Последње истраживање реализовано је у оквиру пројекта ЕСПА 2018. за који је коришћена унапређена методологија, која се може сматрати наследницом SARTRE методологије.

Истраживање је спроведено путем анонимног анкетирања, са фокусом на три циљне групе: возаче путничких аутомобила, мотоциклисте и немоторизоване учеснике у саобраћају (пешаци, бициклисти и корисници јавног превоза).



Резултати истраживања на нивоу Републике Србије у погледу прихватања појединих ризичних понашања указују да је:

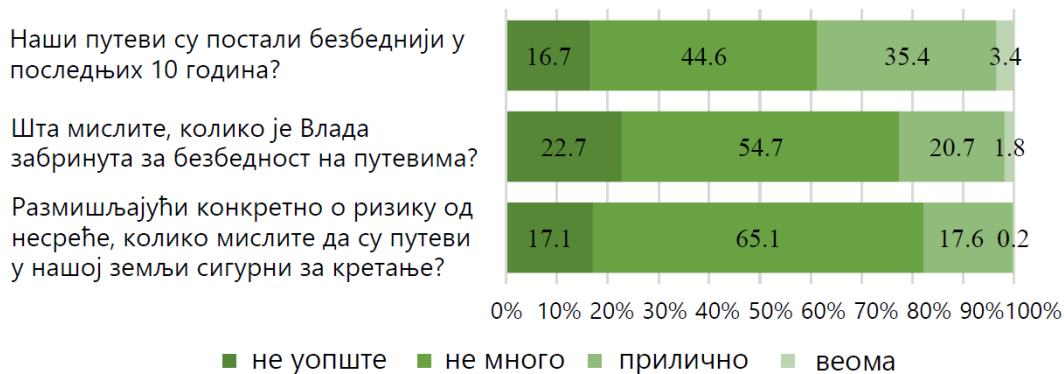
- вожња након употребе алкохола неприхватљиво понашање за 63,3% испитаника,
- писање порука или мејлова током вожње неприхватљиво понашање за 61,7% испитаника,
- некоришћење сигурносних појасева од стране возача током вожње неприхватљиво понашање за 52% испитаника,
- некоришћење сигурносних појасева од стране путника неприхватљиво понашање за око 28% испитаника.

Подаци о оцени ризичног понашања које се односи на пешаке и то коришћење мобилног телефона или слушање музике током прелаза пешачког прелаза и прелазак пешака на местима где није дозвољено је неприхватљиво за само нешто више од 24% испитаника.

Сви подаци истраживања у оквиру ЕСРА пројекта јавно су доступни изражени су по полицијским управама. У периоду формирања ове стратегије податке који се подносе на ПУ Ужице, која је надлежна за општину Пожега, нису јавно доступни услед кvara на приступној форми.

Подаци ЕСРА истраживања уврштени су у извештај за Републику Србију, у оквиру генералног извештаја за Земље Западног Балкана, који је донет у оквиру пројекта Европске комисије. У оквиру тог извештаја приказани су резултати 444 испитаника из Србије.





Слика 3 Одговор на питање: „Колико се слажу са следећим тврдњама?“, у процентуалној расподели броја одговора

Анкета је истраживала ставове испитаника о безбедности путева, ангажовању владе и прихватљивости небезбедног понашања у саобраћају.

На питање да ли су путеви у Републици Србији постали безбеднији у последњих 10 година, већина испитаника (44,6%) сматра да се безбедност није значајно побољшала, док само 3,4% верује да су путеви постали знатно безбеднији. Када је реч о ставу о бризи Владе Републике Србије за безбедност саобраћаја, 54,7% испитаника сматра да Влада није посвећена овом питању, а 22,7% сматра да је Влада потпуно незаинтересована за унапређење безбедности.

На питање о општем ризику на путевима у Републици Србији, 65,1% анкетираних сматра да путеви нису много безбедни, док 17,1% наводи да су потпуно небезбедни. С друге стране, само 17,8% испитаника верује да су путеви веома безбедни за путовање.

Што се тиче прихватљивости небезбедног понашања, испитаници су оценили прихватљивост за себе и за друге на петостепеној скали, где је "1" означавало неприхватљиво, а "5" прихватљиво. Овај део анкете служи за боље разумевање ставова о друштвеној толеранцији на небезбедно понашање у саобраћају.

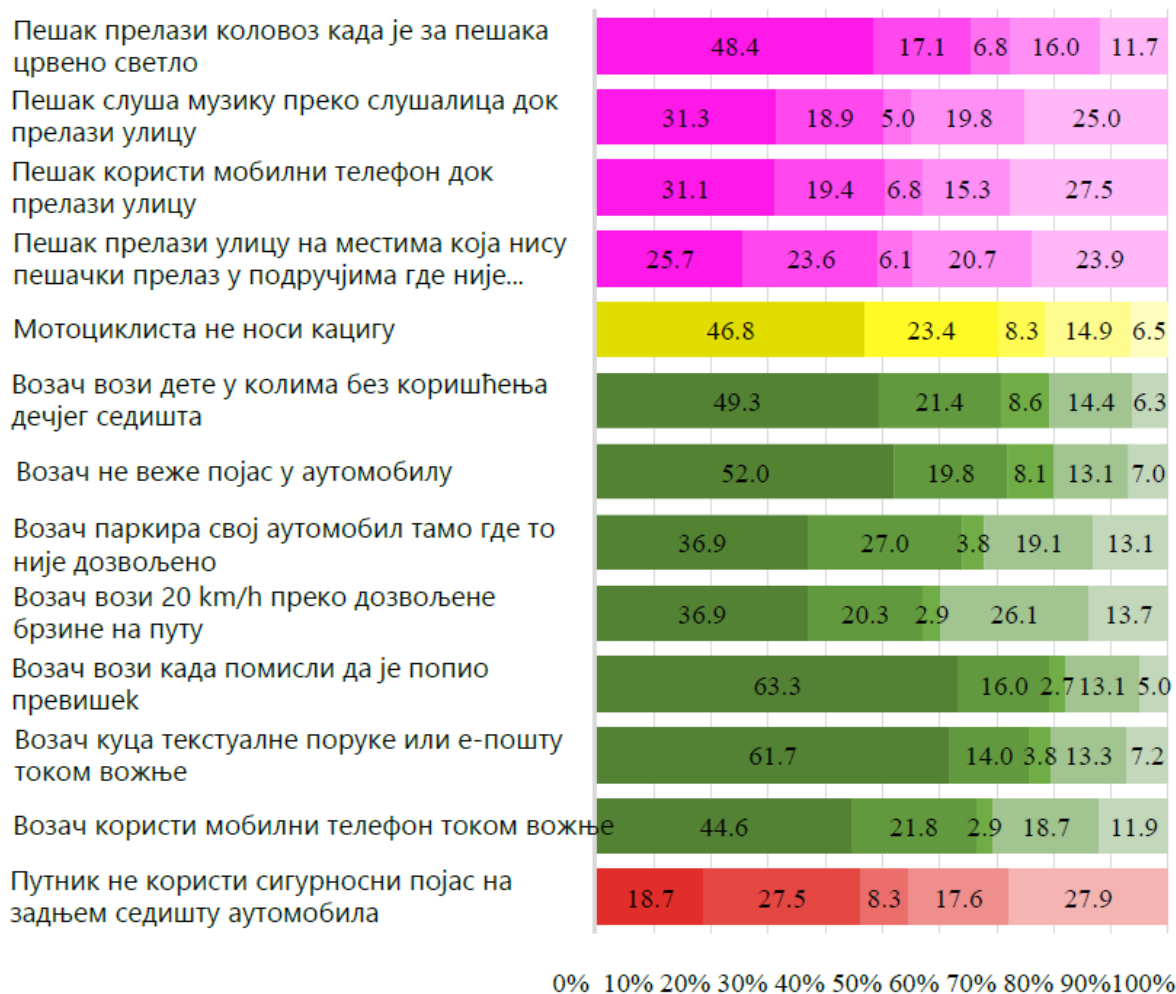
Резултати анкете указују на низак ниво поверења у безбедност путева и залагање институција, али и на потребу за радом на промени ставова и понашања како би се унапредила општа безбедност у саобраћају.



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега



Слика 4 Процентуална расподела одговора на питање да процене прихватљивост наведеног понашања

На слици са презентованим одговорима тамнији контраст боја одражава мању прихватљивост, а светлији контраст боја већу прихватљивост одређеног ризичног понашања.

Резултати истраживања показују да испитаници најмање толеришу вожњу након употребе алкохола, што је као неприхватљиво оценило 63,3% учесника. Одмах иза тога, 61,7% испитаника сматра да је писање порука или мејлова током вожње такође неприхватљиво. Треће најмање прихватљиво понашање је некоришћење сигурносних појасева од стране возача, које је као неприхватљиво означило 52% анкетираних.

С друге стране, некоришћење сигурносних појасева од стране путника сматра се најприхватљивијим ризичним понашањем, што је прихватљиво за око 28%



испитаника. Понашања пешака, попут употребе мобилних телефона или слушања музике током преласка пешачког прелаза, као и преласка ван обележених места, неприхватљива су за само 24% учесника.

Ови резултати указују на низак ниво свести о ризицима у саобраћају међу учесницима у саобраћају на територији Републике Србије. Поред тога, приметна је разлика у перцепцији – испитаници су склонији да строжије оцењују понашање других учесника у саобраћају него своје, што указује на толерантнији однос према сопственом понашању у ризичним ситуацијама. Ови подаци наглашавају потребу за интензивнијим едукативним кампањама и активностима које ће подићи свест о ризицима и опасностима у саобраћају.

3.2 ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Праћење индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији иницирано је 2012. године од стране Агенције за безбедност саобраћаја. Постављене су основе за рад у области и препозната је важност праћења индикатора, усмерен је развој оваквог проактивног приступа сагледавању мере стања безбедности саобраћаја.

Последњих 10 година, Агенција редовно унапређује методологију и спроводи истраживања индикатора, стварајући амбијент у којем концепт мерења безбедности саобраћаја има јасну димензију и кроз показатеље који не користе податке о саобраћајним незгодама. Вредности индикатора перформанси постали су признати модле и за препознавање обавеза и одговорности појединих организација и институција које раде у области безбедности саобраћаја. Стручна јавност је усмерила индикаторе тако да указују на појединости које доприносе небезбедности у саобраћају, које могу допринети настанку саобраћајних незгода и то на начин врло близак терминологији и разумевању просечног учесника у саобраћају.





СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

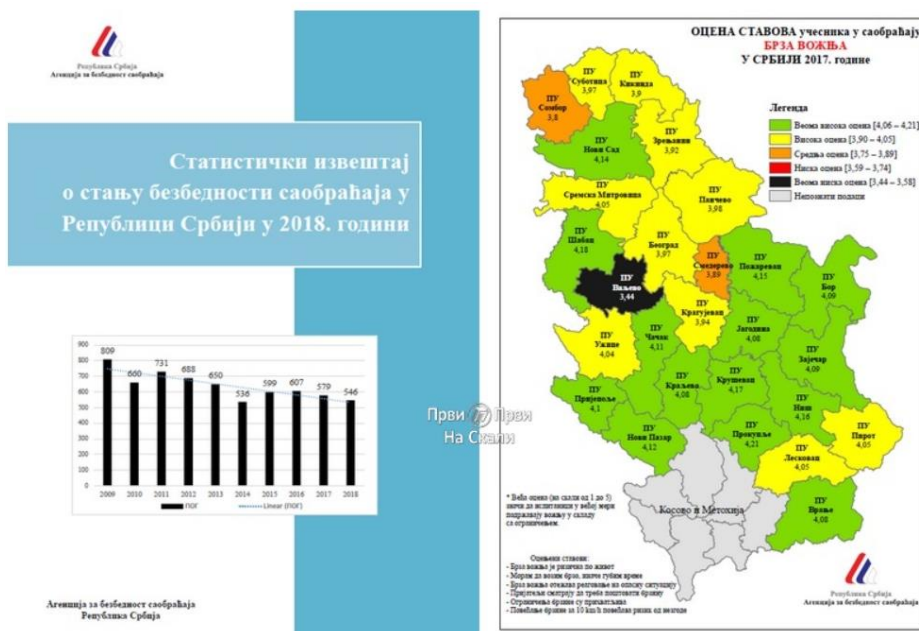
за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега

За јединицу локалне самоуправе концепт праћења и анализе индикатора омогућава и анализу успешности и унапређења целокупног система безбедности. Индикаторима се описују перформансе система безбедности саобраћаја уз јако корелацију са коначним последицама, односно са бројем и последицама саобраћајних незгода.

Агенција за безбедност саобраћаја је спровела истраживање индикатора перформанси система безбедности саобраћаја у току 2023. године, за разлику од претходних година истраживање је спроведено према градовима, односно општинама. На овај начин формиран су подаци о вредностима индикатора који указују на кључне проблеме у безбедности саобраћаја управо на територијалним јединицама у оквиру којих је успостављен систем безбедности саобраћаја, са саветом као централном институцијом.

Вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја имају кључну улогу у стратешком управљању безбедношћу саобраћаја, а посебно након усвајања Националне Стратегије безбедности саобраћаја, у којој су дефинисане циљне вредности за 2025, 2027. и 2030. годину. На Републичком нивоу остваривање ових циљних вредности је пут ка остваривању циљева Стратегије безбедности саобраћаја. Схватање и разумевање индикатора перформанси и њихове повезаности са стањем система безбедности саобраћаја подстиче усмеравање мера и активности на рад у областима које захтевају сталну присутност и пажњу.





Општина Пожега

Концепт приказивања вредности индикатора су усклађене са „позитивистичким“ приступом, представљају се подаци о учесницима који се понашају безбедно. Изузетак су вредности индикатора „вожња под утицајем алкохола“ који се исказују кроз проценат оних возача који су под утицајем алкохола (ниво алкохола већи од Законом дефинисаног).

Сагледане су вредности индикатора за саобраћајнице у насељу, ван насеља и на аутопуту (уколико се на територији конкретне општине налази аутопут) и укупно (обједињена вредност). За сваки анализирани индикатор



извршена је агрегација резултата мерења, тако да су утврђене обједињене вредности индикатора безбедности саобраћаја за полицијске управе, локалне самоуправе и Републику Србију.

Одабрани, најважнијих резултати истраживања, које је спровела Агенција за безбедност саобраћаја за ниво Републике Србије су:

- 86,9% возача путничких аутомобилима је користило сигурносни појас,
- 70,2% млађе деце се превозе у дечјим ауто-седиштима,
- 96,3% возача путничких аутомобила није користило мобилни телефон за време вожње у току мерења,
- 54,9% возача путничких аутомобила је поштовало ограничење брзине у насељу, при чему је просечна брзина 50,5 км/х,
- 83,6% пешака је поштовало зелено светло на семафору,
- 76,6% деце основношколског узраста је прописно прелазило коловоз на обележеном пешачком прелазу и
- 0,55% возача у саобраћајном току је управљало возилом под дејством алкохола.

У табели су приказане вредности индикатора за одабране индикаторе, у складу са доступним вредностима како би се омогућило поређење вредностима



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега

на нивоу Републике и општине Пожега. Црвеном бојом су приказане вредности индикатора које су лошије у општини Пожега у односу на вредности на Републичком нивоу, за 2023 годину, за индикаторе за које су вредности биле доступне, за индикатор „% употребе кациге код моторизованих двоточкаша“ приказане су вредности индикатора за 2022. годину.

Индикатор ⁱⁱ	Насеље	Ван насеља	Укупно
% употребе појаса од стране возача путничких возила	86.7	88.5	87.6
% употребе кациге возача моторизованих двоточкаша	100	100	100
% превоза деце у децјим ауто-седиштима	67.9	62.9	65.2
% возача путничких аутомобила НИЈЕ користио мобилни телефон за време вожње	96.3	95.5	96.4
% возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу	31.6	74.2	68.4
% пешака који је поштовао зелено светло на семафору	92.3	-	-
% деце основношколског узраста који је прописно прелазило коловоз на обележеном пешачком прелазу	86	-	-

Индикатор „% употребе појаса од стране возача путничких возила“ указује на веома ниска вредности. Овај индикатор се односи на сагледавање активности возача у погледу употребе сигурносног појаса, док је до 2022. године овај индикатор се посматран као проценат неупотребе појаса. Концепт је промењен на позитивистички приступ, као проценат праћења позитивног понашања, односно употребе појаса. Вредности овог индикатора у савременом концепту безбедности саобраћаја се тумаче са стратешке тачке, као свест о ризицима и односу према безбедности саобраћаја.

Сигурносни појас је стандардизован уређај у свим возилима који постоји само у сврху унапређења безбедности људи у возилу и као такав је у примени преко 50 година (у данашњој форми од 1959. године). Општа препознатљивост употребе сигурносног појаса као основног система безбедности је велика, доступна свима учесницима у саобраћају. Међутим, истраживања указују да учесници у саобраћају који су спремни да се излажу већим ризицима и да својим

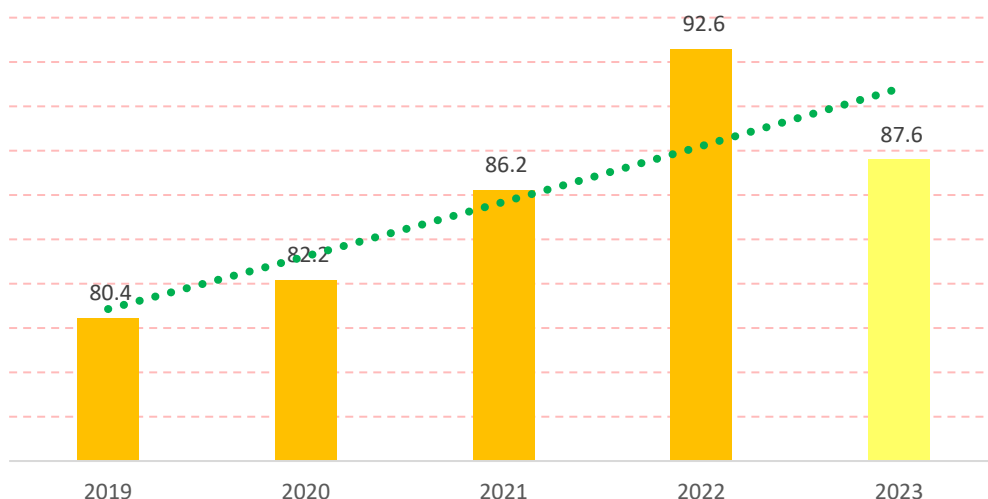


Општина Пожега

понашањем угрожавају своје животе, као и животе других учесника доминантно карактерише да избегавају употребу сигурносног појаса. Они који својим ставом и односом према ризицима негирају важност сигурносног појаса, доминантно доприносе повећању ризика од страдања у саобраћају.

Управо деловањем на учеснике који не користе појас индиректно се делује на цео систем, јер се у овој групи налазе најризичнији учесници. Досадашње мере и активности у овој области заснивају се на интензивним репресивним мерама, али изостаје едукација и кампања у координацији са радом саобраћајне полиције.

Посматрано у последњих 5 година овај индикатор има тренд пораста за општину Пожега, али са јасно израженим осцилацијама, што упућује да постоје мере које делују, али да је њихов континуитет упитан. У претходном периоду успешно је појачан број контрола и активности усмерених на превенцију вожње без употребе сигурносног појаса. На вредности индикатора се одражава ефекат ових мера, али и јасно указује да је потребно одржати континуитет и проширити спектар мера, са посебним нагласком на едукацију и унапређење свести учесника у саобраћају, како искусних возача тако и младих возача. Рад у овој области треба да буде посебно појачан јер општина Пожега није доследно пратила вредности и активности на овом пољу које се реализују на нивоу Републике.



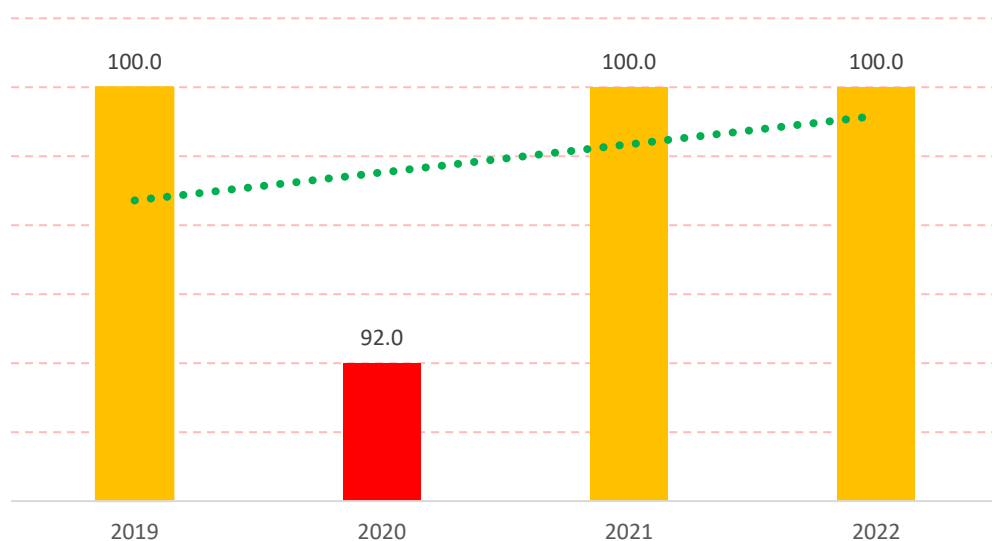
Слика 5, Вредности % употребе појаса од стране возача путничких возила, од 2019. до 2023. године

Вредност индикатора „% употребе кациге возача моторизованих двоточ-каша“ приказана је за 2022. годину, јер подаци за 2023. годину нису доступни. Овај



Општина Пожега

индикатор одликује стабилним трендом за посматрани четворогодишњи период је у свим годинама, сем токо 2020. године био највише вредности. Овакви позитивни резултати су очигледно допринели да се активности на овом пољу примире и делују посредно. Може се закључити да су на локалном нивоу препознате ефикасне мере за унапређење примене заштитне кациге код моторизованих двоточкаша, али и да је неопходно одржати континуитет у њиховом спровођењу.



Слика 6 Вредности % употребе кациге возача моторизованих двоточкаша, од 2019. до 2022. године

Вредност индикатора „% превоза деце у дечјим ауто-седиштима“ односи се на децу до 14 година старости. Овај индикатор упућује на однос и схватање безбедности деце у саобраћају од стране њиховог непосредног окружења, родитеља и шире породице. Вредност овог индикатора у насељу је испод републичког нивоа, што јасно упућује да је неопходно енергичније деловање у области принуде, али и едукације о значају и правилној употреби ауто седишта за децу.

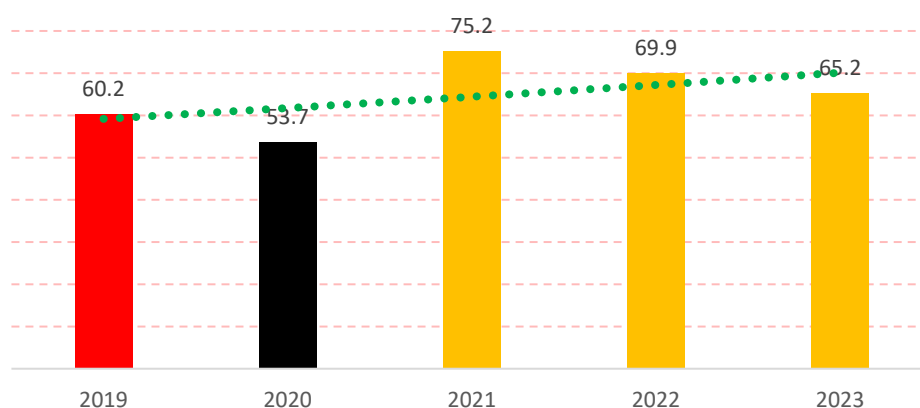
У оквиру општине Пожега организован је низ едукација и акција поделе дечјих седишта, пратећи у томе иницијативу и модел који је промовисала Агенција за безбедност саобраћаја. Јасан је и позитиван ефекат ових мера, јер се вредност овог индикатора са 60.2% током 2019. године повећала на преко 75% током 2021. године. Иако су бројне и интензивне мере и активности у овој области, резултати су далеко од задовољавајућих, јер након 2021. године постоји опадајући тренд у вредности овог индикатора.



Општина Пожега

У наредном периоду потребно је проширити спектар деловање и мере изместити и у област образовања и подизања свести родитеља који превозе децу у колима. Овакав приступ потребно је искористити и као прилику да се унапреди и свест родитеља о ризицима у саобраћају, којих очигледно нису потпуно свесни.

Пракса је показала да су се реализоване мере и активности односиле на појединачне кампање које су испраћене акцијама саобраћајне полиције, али су ово активности које се спроводе периодично, док је период између њих остао „слободан“, што је и умањило значај оваквог приступа. У наредном периоду потребно је тежиште поставити на континуално деловање и искоришћење свих кадрова који се налазе у образовном систему основних школа, у којем деца ове категорије проводе добар део дана.



Слика 7 Вредности % употребе заштитних система за децу, Општина Пожега, од 2019. до 2023. године

Вредности индикатора „% возача путничких аутомобила НИЈЕ користио мобилни телефон за време вожње“ за су испод вредности овог индикатора на републичком нивоу. Анализом је препознато да је овај индикатор испод вредности на републичком нивоу, за саобраћајнице које се налазе у насељу. Управо у насељу је велики број активности који захтевају пажњу возача, па је ризик који уноси коришћење телефона вишеструко већи у односу на путеве ван насеља. Анализом вредности овог индикатора указују да из године у годину вредности варирају, док није формиран јасан тренд смањења употребе мобилног телефона током вожње.

На територији Општине Пожега реализован је низ активности на промоцији негативног утицаја коришћења мобилног телефона, са акцентом на кампање. Ове

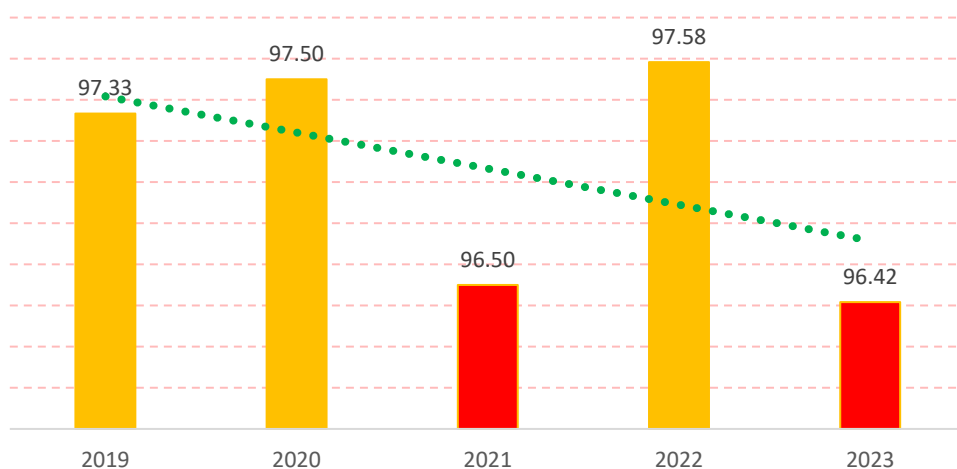


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

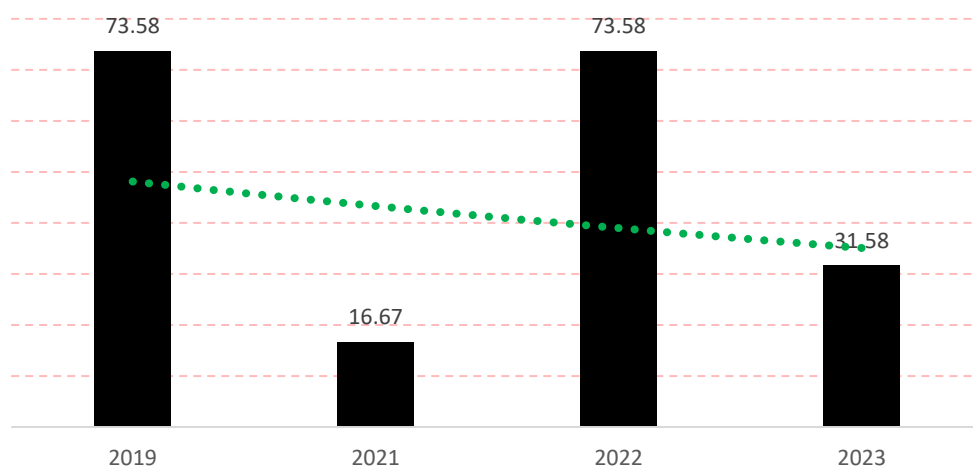
за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега

активности су пратиле иницијативу Агенције за безбедност саобраћаја у спровођењу кампања и едукација, али у периодима који нису били покривени националном иницијативом нису интензивирани активности на локалном нивоу. У наредном периоду неопходно је да се кроз координацију и синхронизацију рада локалних институција изгради капацитет за стално присуство теме негативног утицаја мобилних телефона на вожњу, а да се са саобраћајном полицијом формирају дугорочни планови појачане принуде за ове прекршаје.



Слика 8 Вредности % возача путничких аутомобила који НИСУ користили мобилни телефон за време вожње



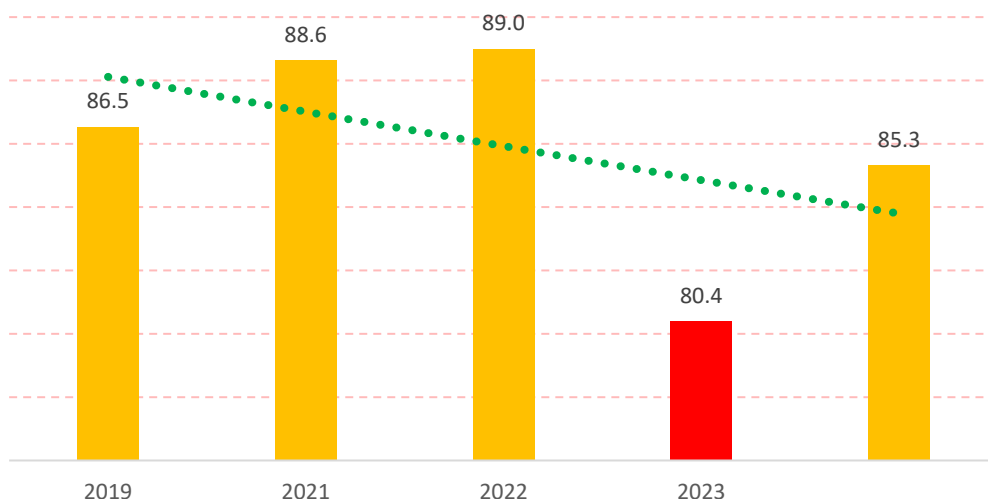
Слика 9 Вредности % возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу

Вредности индикатора „% возача путничких аутомобила који је поштовао ограничење брзине у насељу“ указују да је овај индикатор имао позитивније



Општина Пожега

вредности на почетку посматраног периода. Упркос реализованим мерама и активностима формиран је опадајући тренд овог индикатора.



Слика 10 Вредности % пешака који је поштовао зелено светло на семафору

Вредност индикатора „% пешака који је поштовао зелено светло на семафору“ казује на свест пешака да у условима потпуне регулисаности орвенства пролаза и јасног сигнала да не треба да ступају на коловоз, они поштују зелени, односно црвени сигнал на семафору за пешаке. Вредност индикатора у посматраном петогодишњем периоду указује на постојање опадајућег тренда, проценуално све мањи број пешака поштује зелени сигнал за пешаке. У овом индикатору понашања пешака могу се препознати и ставови пешака и њихов однос према прописном понашању у саобраћају. Вредност индикатора у казује да ће један од 10 пешака проћи на црвени сигнал за пешаке на семафору.

Вредности индикатора „% деце основношколског узраста који је прописно прелазило коловоз на обеле-женом пешачком прелазу“ су мерене само током 2022. и 2023. године, док је овај индикатор 2022. године имао вредност 92%, а 2023. године 86%. Овакав пад вредности индикатора се може повезати са активностима локалне самоуправе у погледу унапређења инфраструктуре у зони основних школа, са посебним акцентом на вођење пешачког саобраћаја у тим зонама, које су биле интензивније током 2022 године.



Општина Пожега

Сагледавајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за територију Општине Пожега и поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима стратегије безбедности саобраћаја, кључни проблеми безбедности саобраћаја којима треба посветити пажњу на територији локалне самоуправе су:

- Коришћење мобилног телефона. На територији Општине Пожега, индикатор коришћења мобилног телефона у путничким аутомобилима током вожње је на нивоу републичког просека, али спада у категорији средњих вредности.
- Употреба сигурносног појаса на предњем седишту. Вредност овог индикатора је на нивоу републичког просека и спада у категорији средњих вредности. Посебно забрињава тренд пада вредности овог индикатора и то за око 6% у 2023. години у односу на 2022. годину.
- Употреба сигурносног појаса на задњем седишту. Вредности овог индикатора за Општину Пожега су изнад републичког просека, али је вредност веома ниска и износи свега 24,0%.

Анализом индикатора перформанси система безбедности саобраћаја за територију Општине Пожега може се закључити да мере и активности које се спроводе на локалном нивоу прате националне мере, али да се активност и даље иницира примарно на основу националних активности, те да изостају локалне мере којима се обезбеђује континуитет у раду и стално присуство тема безбедности саобраћаја. Реализоване мере дају резултате, али не доприносе формирању стабилних опадајућих трендова, што директно упућује да је потребно проширити спектар деловања и обезбедити континуитет присуства тема. Ова смерница у практичној примени захтева напредну координацију послова не само између локалних, већ и са националним институцијама безбедности саобраћаја.



3.3 САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Саобраћај представља једну од четири основне функције сваког животног простора и друштва, заједно са радом, становањем и рекреацијом. Његова примарна улога је да обезбеди повезаност и интеграцију свих осталих функција, чиме доприноси хармоничном функционисању друштва. Основни циљ саобраћаја је да омогући ову повезаност на ефикасан начин, уз минимизацију негативних ефеката, попут загађења, саобраћајних незгода или нарушавања квалитета живота.



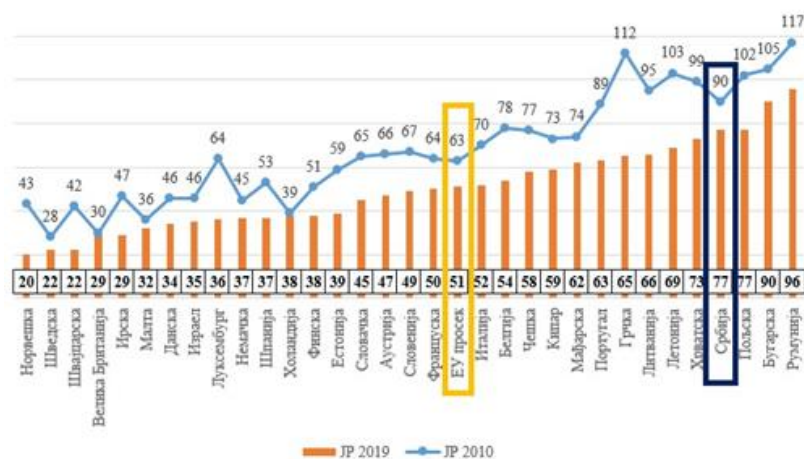
Као егзистенцијална функција, саобраћај је незаобилазан услов за функционисање, развој и одрживост животног простора у сваком уређеном друштву. Без ефикасног саобраћајног система, економска активност, доступност јавних услуга и друштвени развој били би знатно ограничени. Уређење саобраћајног система представља изазов који захтева балансирање између економских потреба, друштвене одговорности и еколошке одрживости.

Савремени приступ планирању и управљању саобраћајем све више наглашава потребу за унапређењем безбедности, ефикасности и еколошке прихватљивости, како би се осигурао трајан и одржив развој животног простора у складу са потребама будућих генерација. Развој савременог друштва трансформише и саобраћај, али не успева да елиминише и негативне ефекте савременог саобраћаја, међу којима се најчешће помињу:

- погинули, односно настрадали у саобраћајним незгодама,
- загађивање околине буком, издувним гасовима и отпадним материјама,
- материјалне штете, губици и трошкови саобраћајних незгода и
- социјално загађивање међуљудских односа изазвано саобраћајем.



Саобраћајне незгоде представљају директне показатеље безбедности саобраћаја, док се тежина њихових последица додатно квалификује, из посебан осврт на најтеже последице, смртно страдале. Праћење директних показатеља безбедности саобраћаја традиционално је прихваћено као најважнији модел за квалификовање, односно оцену стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју. Упоредо са оцењивањем анализа саобраћајних незгода и њихових последица кључна је за планирање мера и активности као и праћење ефеката реализованих мера.



Слика 11 Јавни ризик смрти у саобраћају, у Републици Србији и другим државама Европе, у 2019, у односу на 2010. годину.

Традиционални приступ је да се за поређење на нивоу локалних самоуправа, или међу државама користе се индиректни показатељи. На националном и локалном нивоу се прате вредности јавног ризика. Подаци указују да се јавни ризик смртог страдања у саобраћају у Републици Србији смањено са 90 погинулих/милион становника у 2010. години, на 77 погинулих лица/милион становника у 2019. години. Иако значајан напредак, ова вредност јавног ризика је знатно виша од вредности јавног ризика смрти у саобраћају у ЕУ (51 погинуло лице/милион становника, у 2019. години), као и од најуспешнијих земаља Европе.

Доступни подаци за земље ЕУ, за 2022. годину показују да се 52% саобраћајних незгода са смртним исходом догодило на путевима ван насеља, наспрам 38% у насељима и 9% на аутопутевима.

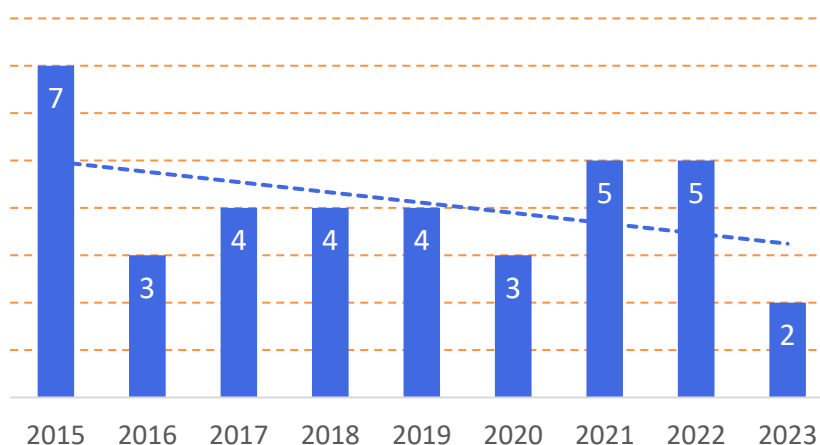


3.3.1 Број и структура настрадалих

У периоду од 2015. до 2023. године у саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Пожега погинуло је укупно 37 особа, 193 су особе тешко повређене, док је 728 особа лакше повређено. У овом деветогодишњем периоду у саобраћајним незгодама настрадало је 958 особа.

	Погинули	ТПП	ЛТП
2015	7	29	65
2016	3	23	98
2017	4	20	78
2018	4	22	94
2019	4	15	75
2020	3	13	79
2021	5	28	107
2022	5	16	66
2023	2	27	66
Укупно	37	193	728

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише опадајући тренд, а да је током 2023. године погинуо најмањи број особа у односу на све посматране године. Сагледавајући овако ширу слику може се закључити да општина Пожега унапређује свој приступ безбедности саобраћаја и да директни показатељи јасно указују на то.



Слика 12 Број погинулих особа у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2015. до 2023. године

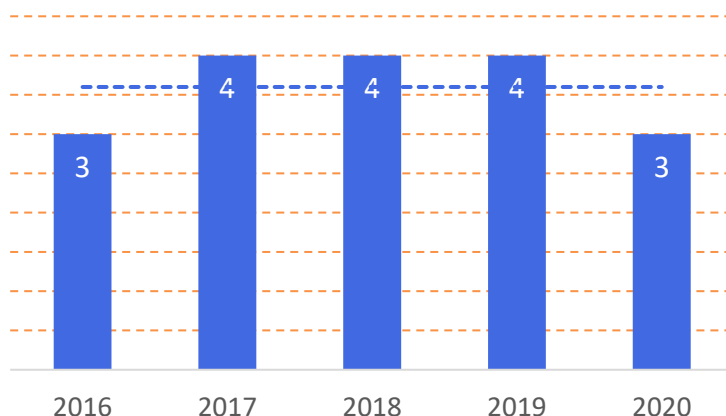


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

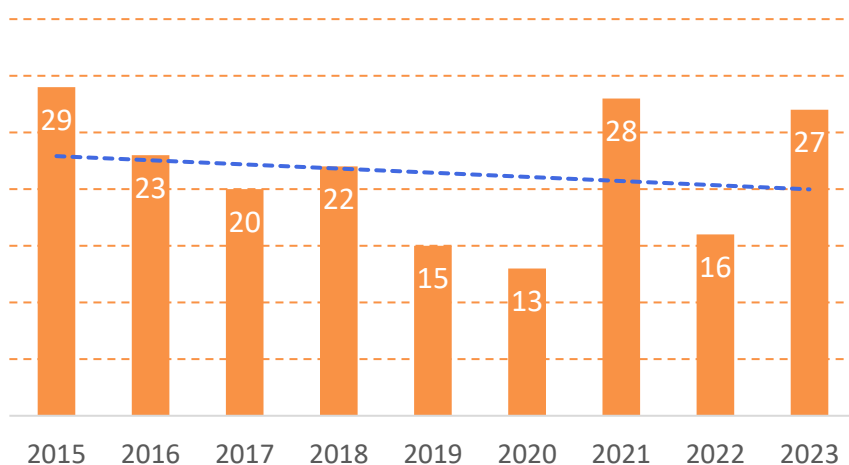
Општина Пожега

Имајући у виду се претходни стратешки период Националне Стратегије безбедности саобраћаја односио на период од 2016. до 2020. године, посебно је издвојен и анализиран управо тај период, односно број смртно страдалих према годинама тог периода.



Слика 13 Број погинулих особа у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2020. године

У овом периоду може се јасно уочити да не постоји тренд броја погинулих у саобраћају, практично нема изражених значајних осцилација, број погинулих особа је приближно исти током година. У овом периоду фокус је усмерен на концепт стратегије који се темељио на јачању институција безбедности саобраћаја и изградњи стручних капацитета. Управо такав приступ условио је и појаву опадајућег тренда након 2020. године.

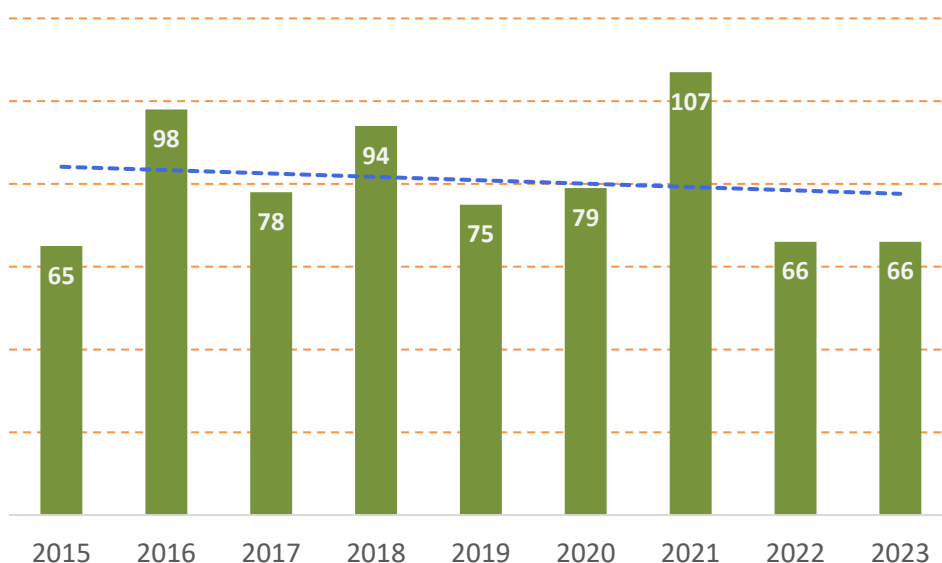


Слика 14 Број тешко повређених особа у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2015. до 2023. године



Општина Пожега

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише благо опадајући тренд броја тешко повређених особа, али са израженим осцилацијама. У пракси је уобичајено да смањивање најтежих последица прати повећање броја тешко повређених особа, што је и овде случај.



Слика 15 Број лако повређених особа у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2015. до 2023. године

На графикону се може видети да је овај посматрани дужи период од 2015. до 2023. године карактерише јасан опадајући тренд броја лако повређених лица, са осцилацијама. Приказани подаци такође доказују да реализоване мере и активности усмерене на најтеже последице успевају да задрже опадајући број лако повређених особа, тешко повређених као и смањење броја погинулих особа.

3.3.2 Врста возила у саобраћајним незгодама

Број и структура возила која учествују у саобраћајним незгодама упућују на најризичнију категорију возила, као и на заступљеност рањивих категорија. У периоду од 2016. до 2023. година у саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Пожега највећи број учесника су била путничка возила, у незгодама са погинулим лицима их је било 19. У табели су приказани број и структура возила према саобраћајним незгодама и њиховим последицама.

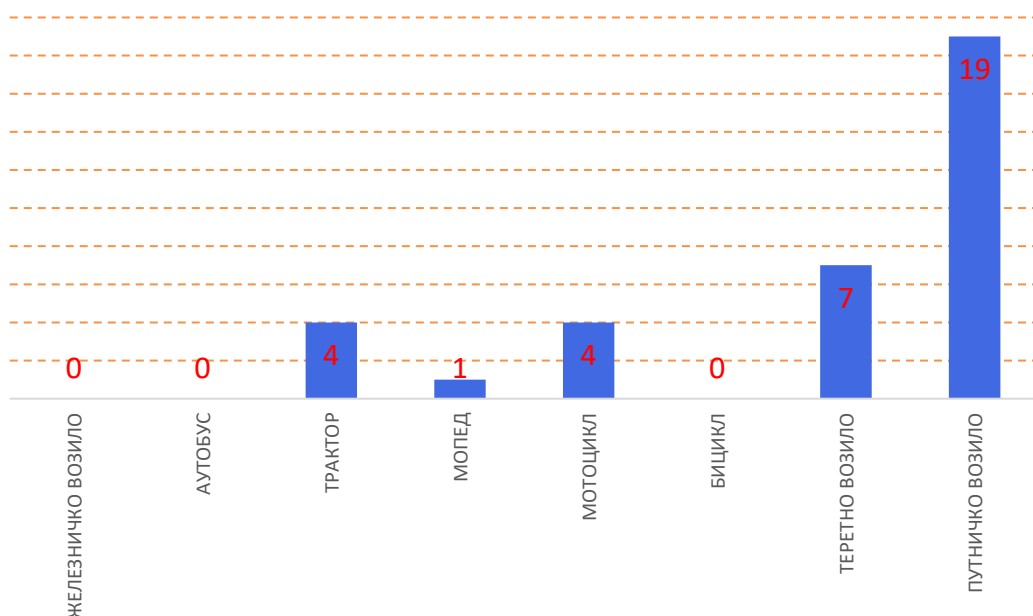


СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега

Саобраћајне незгоде са:	Погинулима	ТПП	ЛТП
Железничко возило	0	0	0
Аутобус	0	2	16
Трактор	4	9	8
Мопед	1	3	4
Мотоцикл	4	17	13
Бицикл	0	11	23
Теретно возило	7	20	44
Путничко возило	19	130	614



Слика 16 Број и структура возила која су учествовала у саобраћајним незгодама са **погинулим лицима** на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2023. године

3.3.3 Својство учесника у саобраћајним незгодама

Анализа структуре настрадалих у саобраћајним незгодама, према њиховој улози у саобраћају, представља кључан корак у разумевању узрока незгода и дефинисању мера за унапређење безбедности. Глобално посматрано, пешаци су најбројнија група настрадалих, што их чини примарним фокусом у планирању превентивних мера. Следе возачи, а као трећа категорија издвајају се путници, али и други учесници,

Разумевање својстава учесника у незгодама омогућава усмеравање активности на оне групе које су најугроженије или оне које уносе највећи ризик за

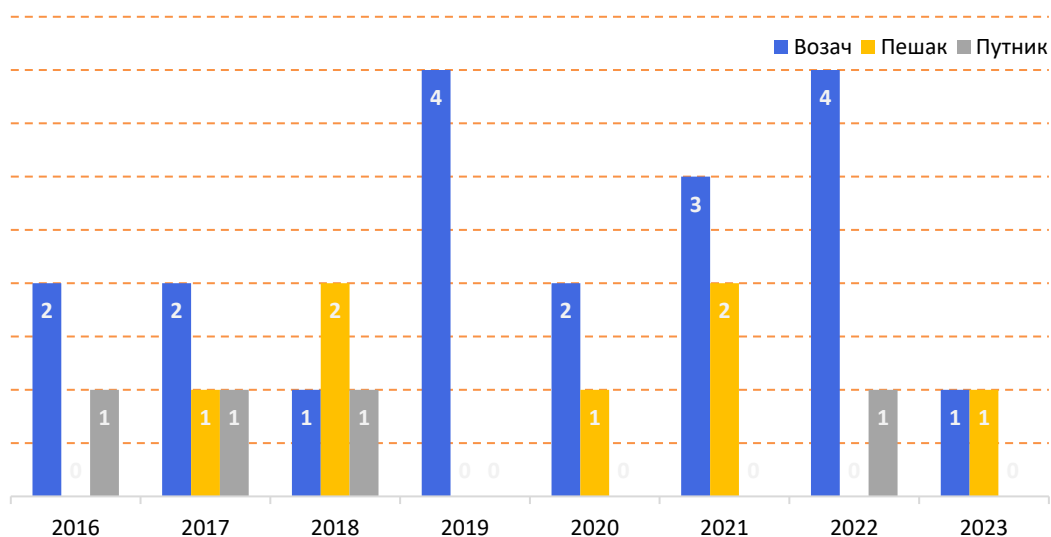


Општина Пожега

настанак незгода. За пешаке, то може укључивати унапређење инфраструктуре попут пешачких прелаза и сигнализације, као и едукативне кампање о безбедном кретању. Код возача, фокус је на смањењу брзине, контроли алкохолисаности и употреби сигурносног појаса.

Ова анализа не само да помаже у приоритизацији мера већ и у оптимизацији расположивих ресурса, осигуравајући да интервенције буду усмерене на групе где ће оне имати највећи утицај. Поред тога, препознавање растућих изазова, попут укључивања нових врста возила и облика мобилности, додатно подстиче развој савремених приступа који обухватају све учеснике у саобраћају.

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији општине Пожега, погинуло је 19 возача, 7 пешака и 4 путника. Највећи број лица гине у својству возача, 2019. и 2022. године погинуло је по 4 возача и то је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача погинуо је 2023. године, када је погинуо 1 возач. Током 2019., 2020., 2021. и 2022. године није погинуо ни један пешак на територији општине Пожега.



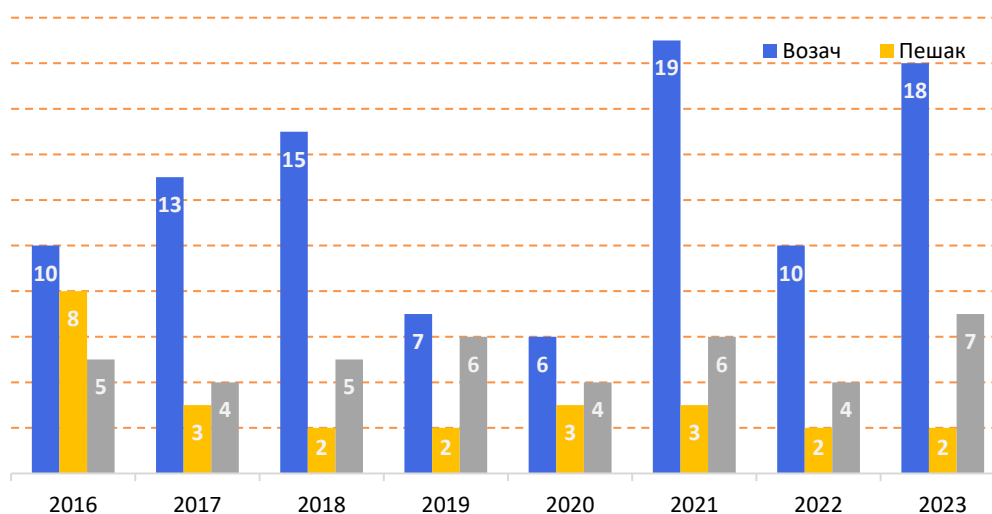
Слика 17 Број **погинулих** у саобраћајним незгодама на територији Општине Пожега периоду од 2016. до 2023. године, **према својству учесника**

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији општине Пожега, тешко је повређено 98 возача, 25 пешака и 41 путник. Највећи број лица тешке телесне повреде задобило је у својству возача,



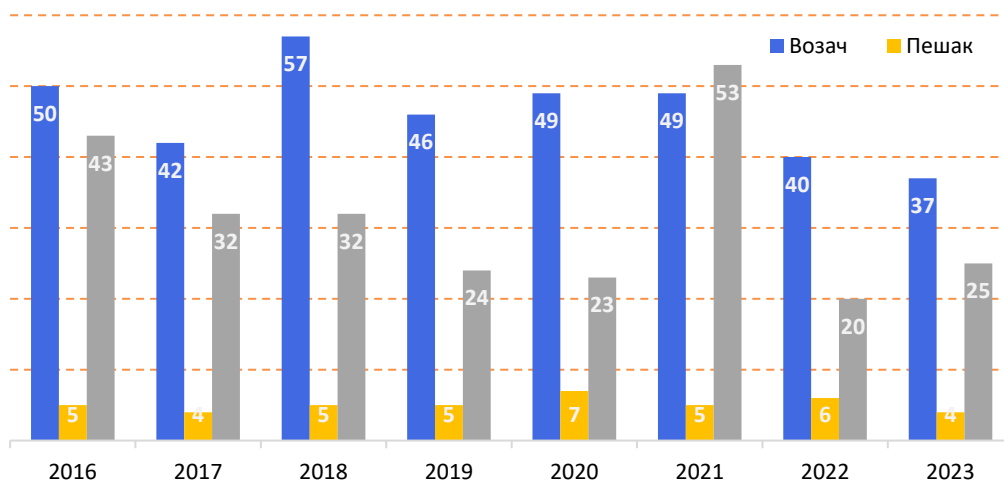
Општина Пожега

2021. године када је тешко повређено 19 возача и то је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача тешко је повређен током 2020. године, када је тешко повређено 6 возача. Током 2017., 2020., и 2022. године тешко је повређено по 4 пешака, што је уједно и најмањи број тешко повређених по једном од ова три својства учесника у незгодама на територији општине Пожега.



Слика 18 Број **тешко повређених** у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2023. године, **према својству учешћа**

У саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2016. до 2023. на територији општине Пожега, лако је повређено 370 возача, 41 пешак и 293 путника. Највећи број лица лаке телесне повреде задобило је у својству возача, 2018. године лако је повређено 57 возача и то је највећи број у једној години посматраног периода. Најмањи број возача лако је повређен током 2023. године, 37 возача. Током 2017. године лако је повређено 4 пешака, што је уједно и најмањи број лако повређених по једном од ова три својства учесника у незгодама на територији Пожеге.



Слика 19 Број **лако повређених** у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2023. године, **према својству учешћа**

У посматраном периоду највећи број настрадалих у саобраћајним незгодама био је у својству путника, њих 590, док је 487 особа учествовала у својству возача, а 73 у својству пешака.

За разлику од глобалног нивоа, на територији општине Пожега највећем ризику од смртог страдања у саобраћајним незгодама су изложени возачи, док су пешаци изложени 3 пута мањем ризику.

Уобичајено, значајно већем ризику од страдања у саобраћају су изложени пешаци. Ипак, на основу доступних података може се закључити да су на територији општине Пожега пешаци безбеднији него што је републички просек.

3.3.4 Старосна категорија учесника у саобраћају

Анализа ризика у саобраћају према старосним категоријама има кључну улогу у препознавању специфичних проблема који су повезани са различитим старосним групама учесника у саобраћају. Циљ ове анализе је да пружи јасне и прецизне информације које ће служити као основа за усмеравање мера и активности на групе које су најугроженије или које показују специфичне ризике у саобраћају.

Приликом креирања мера, начин комуникације и приступ едукацији мора бити пажљиво осмишљен и прилагођен свакој старосној групи. За младе возаче, на пример, активне и динамичне кампање које користе модерне медије као што су друштвене мреже могу бити ефикасне, док се за старије особе могу користити



Општина Пожега

традиционалнији облици комуникације, као што су радији, телевизија и директне едукације у заједници.

Концепт едукације такође треба да буде разнолик и одговара потребама старосних категорија. Млађи учесници треба да уче о безбедности кроз интерактивне и визуелне методе, као што су симулације и видео материјали, док старије категорије могу имати користи од обука које се фокусирају на физичке аспекте безбедности, као што су савети за побољшање реакције на путу и употребу технолошких помагала у возилима.

Кроз свеобухватан и прилагођен приступ, могуће је значајно побољшати безбедност саобраћаја и смањити ризик од незгода у свим старосним групама. Циљ сагледавања старосне структуре учесника у саобраћајним незгодама је усмеравање оптималних мера, ка конкретној циљаној групи учесника у саобраћају, чиме се ефикасно распоређују и користе расположиви ресурси. У табели је приказана расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2023. године, према тежини последица и према старости. Посебно су издвојене и разматране категорије, деца, млади и старији учесници у саобраћају.

СТАРОСТ	ПОГ	ТПП	ЛТП
Деца, 0-14 год.	1	5	63
Млади, 15-29 год	3	39	183
30-64 год	20	91	355
65+	6	29	62
Укупно	30	164	663

ДЕЦА УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Деца су једна од најрањивијих категорија учесника у саобраћају, јер често немају довољно развијену свест о ризицима и опасностима које саобраћај може да донесе. Њихова физичка конструкција је специфична, јер су деца растом мања и теже су уочљива у саобраћају, нарочито када су инфраструктурни елементи прилагођени одраслим учесницима. За потребе безбедности у саобраћају, под децом се сматрају особе узраста од 0 до 14 година, што је период у којем још увек

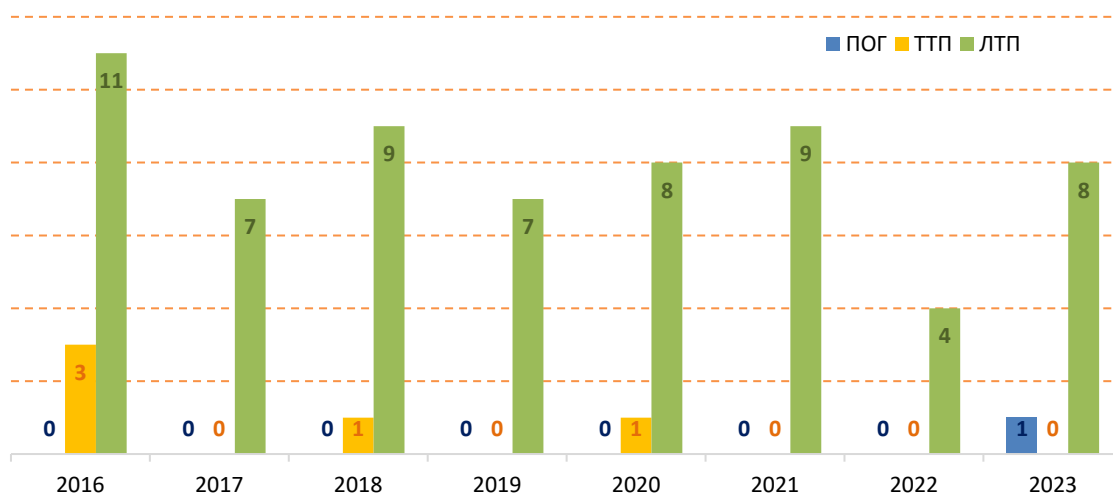


Општина Пожега

није могуће да самостално процене сложене саобраћајне ситуације и да брзо доносе одлуке које се односе на њихову безбедност.

Због специфичности деце, њихова безбедност у саобраћају је један од кључних циљева и приоритета националне стратегије безбедности саобраћаја. Безбедност деце није само одговорност родитеља или старатеља, већ свих одраслих у друштву. Успостављање позитивних ставова и знања о безбедности саобраћаја од креће од најранијих година има за циљ формирање позитивних понашања одраслих у саобраћају. Ако деца одрастају уз образовање о саобраћајним правилима, усмеравању ка процени постојећих ризика, постаће одговорнији и разбодиритији учесници у саобраћају који ће у будућности боље процењивати ситуације и доносити сигурније одлуке.

У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега настрадало је укупно 179 деце, од чега је лаке телесне повреде задобило 69 деце, тешке телесне повреде 5 деце, док је 1 дете погинуло у овим незгодама.



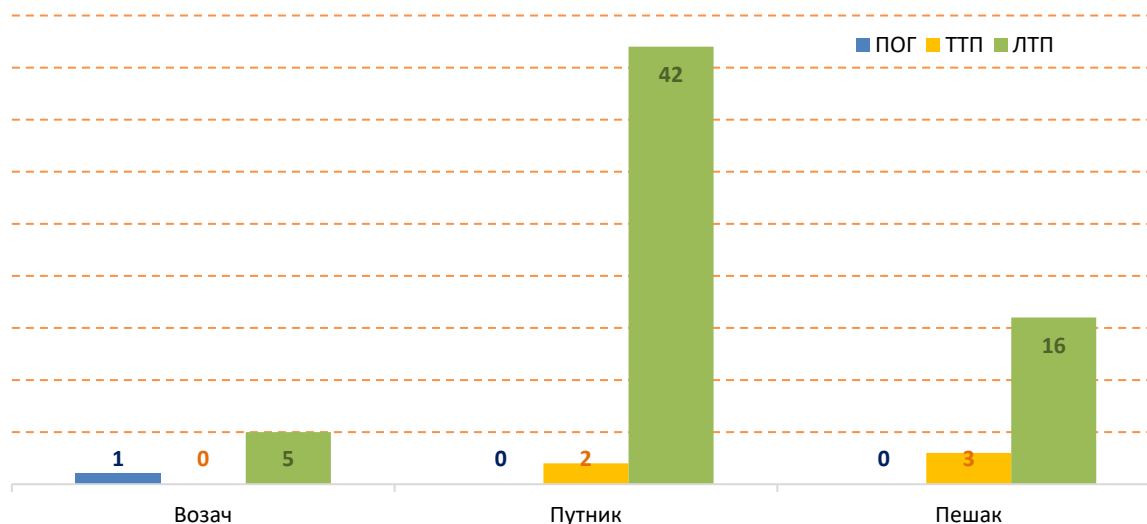
Слика 20 Број и структура последица настрадале деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године

На графику се може видети расподела броја и последица настрадале деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинуло је једно дете, и то 2023. године. Број тешко повређене деце у 2016. години био је 3, 2018. и 2020. године по једно дете. Број лако повређене деце највећи је



Општина Пожега

био 2016. године, када је лако повређена 11 детета, док је најмањи број лако повређене деце био 2022. године, њих 4.



Слика 21 Број и структура последица настрадале деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа

На графикону је приказан број и структура последица настрадале деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа. Погинуло је једно дете у саобраћају и то у својству возача (бицикла), док је највећи број и лако повређене деце био у својству путника.

Подаци указују да систем заштите деце у саобраћају постоји, као и да локалне активности дају ефекта, међутим потребно је додатно појачати и проширити спектар активности како би се осигурао континуални ефекат. Деца која страдају у саобраћају као путници су страдали у возилима са члановима своје најуже породице, што јасно упућује да је потребно изградити боље ставове одраслих о ризицима, посебно када у саобраћају учествују у пратњи деце.

МЛАДИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

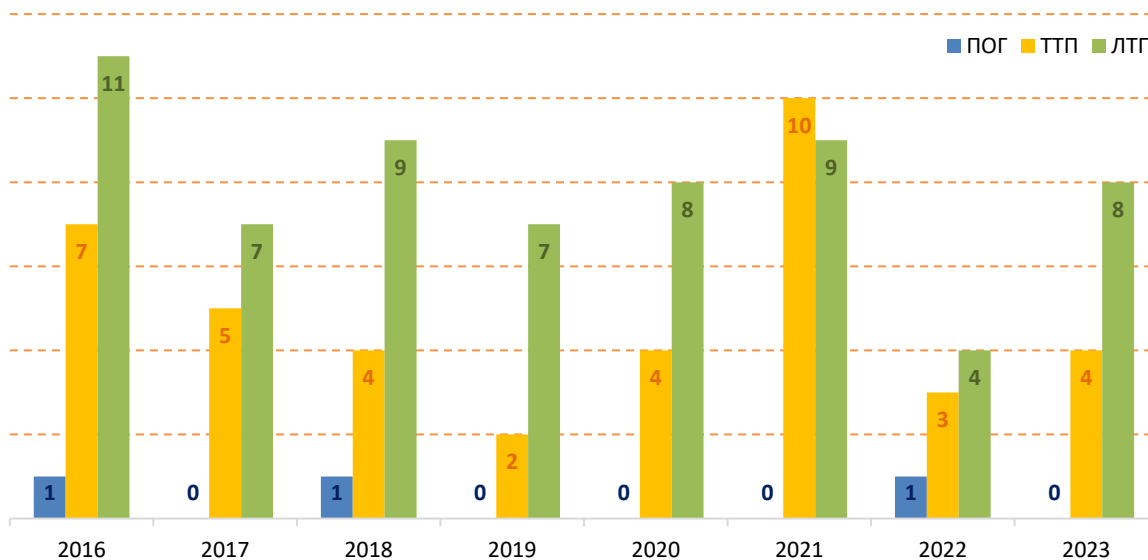
Младе особе су пуне енергије, имају жељу за кретањем и доказивањем, али су такође склоније ризичним понашањима, посебно у друштву вршњака. Као учесници у саобраћају, млади су препознати као високо ризична група, с обзиром



Општина Пожега

да око 20% свих погинулих у саобраћајним незгодама у Републици Србији припада старосној групи од 15 до 30 година. Овај податак чини младе учеснике у саобраћају ризичном групом у саобраћају, на коју треба енергично усмерити мере и активности за побољшање безбедности саобраћаја.

Посебно важна за ову категорију су млади возачи, односно они који су недавно стекли возачку дозволу и тек су започели самостално учешће у саобраћају. Током овог периода, они су укључени у едукацију у ауто школама, што представља кључни тренутак за формирање њихових ставова према саобраћају, ризицима и опасностима које он носи. Едукација младих возача игра пресудну улогу у развоју примерног учесника у саобраћају, који је свестан својих одговорности и способан да доноси одмерене одлуке у свакодневним саобраћајним ситуацијама. У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама настрадало је укупно 225 младих особа, од чега је лаке телесне повреде задобило 183 младих, тешке телесне повреде 39 младе особе, док 3 младих особа погинуло у овим незгодама.



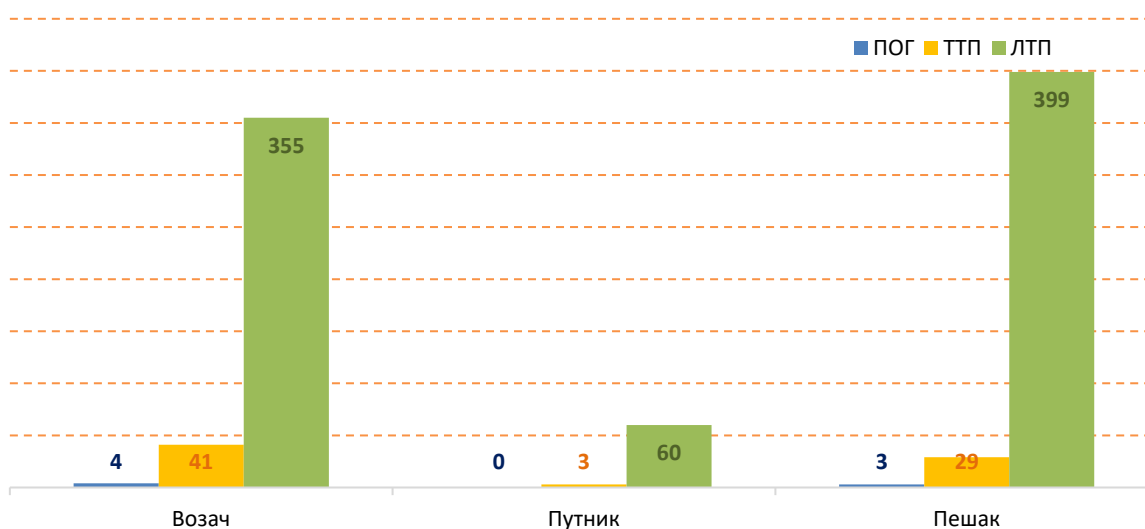
Слика 22 Број и структура последица настрадалих младих особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године

На графику је приказана расподела броја и последица настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинула су 3 младе особе током 2016.,



Општина Пожега

2018. и 2022. године. Број тешко повређених младих учесника у саобраћају варира од 2 младе особе током 2019. године, до највише 10 тешко повређених током 2021. године. Број лако повређених младих особа највећи је био 2016. године, када су лако повређена 11 младих учесника у саобраћају, док је најмањи број лако повређених био током 2022. године, њих 4.



Слика 23 Број и структура последица настрадалих младих особа у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа

На графикону је приказана расподела броја и структура последица настрадалих младих у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа. Карактеристично за страдање младих учесника у саобраћају је да страдају доминантно као пешаци, а затим као возачи. Млади најтеже страдају у својству возача, али и у својству пешака. Овакав податак упућује на потребу за подизањем свести ове старосне категорије о правилима и ризицима које доноси пешачење.

Млади учесници у саобраћају су специфична, високоризична категорија учесника у саобраћају, склона неочекиваним прихватањем ризика и непотребним излагањем опасностима. Истовремено, ова старосна категорија је основа за развој друштва, од ње се очекује највећи допринос у раду и развоју, па је са аспекта сваког друштва неопходно усмерити значајну пажњу на безбедност управо ове старосне категорије.



Национална Стратегија безбедности саобраћаја препознала је младе као ризичну категорију учесника, велика очекивања су да ће мере унапређења едукације возача почетника, као и циљане кампање дати свој допринос у формирању заштитног система за ову категорију учесника у саобраћају. За ефекат ових мера неопходна је јака координација рада локалних и националних институција безбедности саобраћаја, као и успостављање додатних капацитета кроз повезивањем са институцијама из других сфера живота у којима су млади високо присутни.

СТАРИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Просечна старост друштва је све већа, што значи да је и типичан учесник у саобраћају све старији. Стручна јавност безбедности саобраћаја одавно је препознала специфичност учешћа старијих особа у саобраћају. Под старијим особама, сматрамо особе старости од преко 65 година и они су препознати као специфична рањива категорија у саобраћају. Ове учеснике у саобраћају одликује велико искуство, прилично су активни у саобраћају, али су и склони да прецењују свој физичке могућности, и тиме се излажу додатним, а често непотребним ризицима у саобраћају. Карактеристично за ову старосну категорију је да тешке повреде често остављају трајне последице, јер се могућност тела да се регенирише у овим годинама живота значајно умањује. Такође, у овој доби живота свака саобраћајна незгода носи и повећан ризик од настанка тешких телесних повреда или фаталних последица управо због губитка телесне еластичности.

У посматраном периоду од 2016. до 2023. године у саобраћајним незгодама настрадало је укупно 246 особа старости преко 65 година, од чега је лаке телесне повреде задобило 99 старијих, тешке телесне повреде задобило је 31 старија особа, док чак 6 особа старости преко 65 година погинуло у овим незгодама.

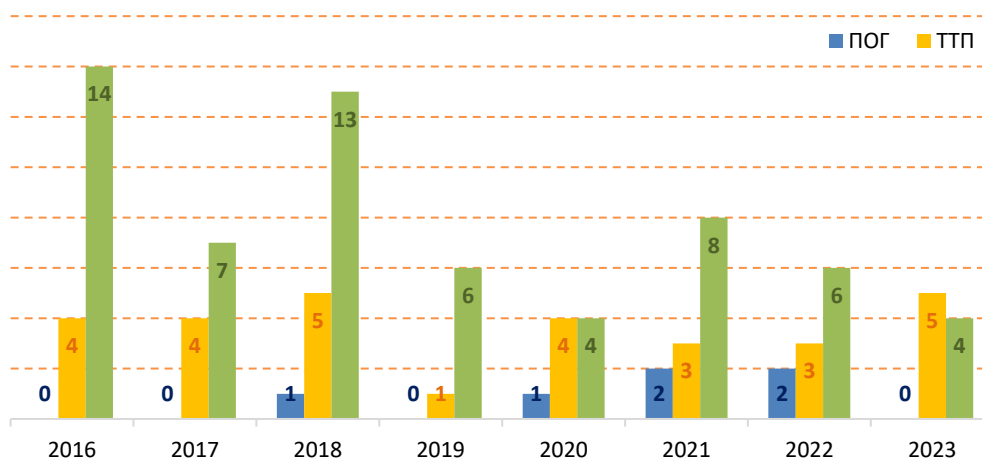




СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

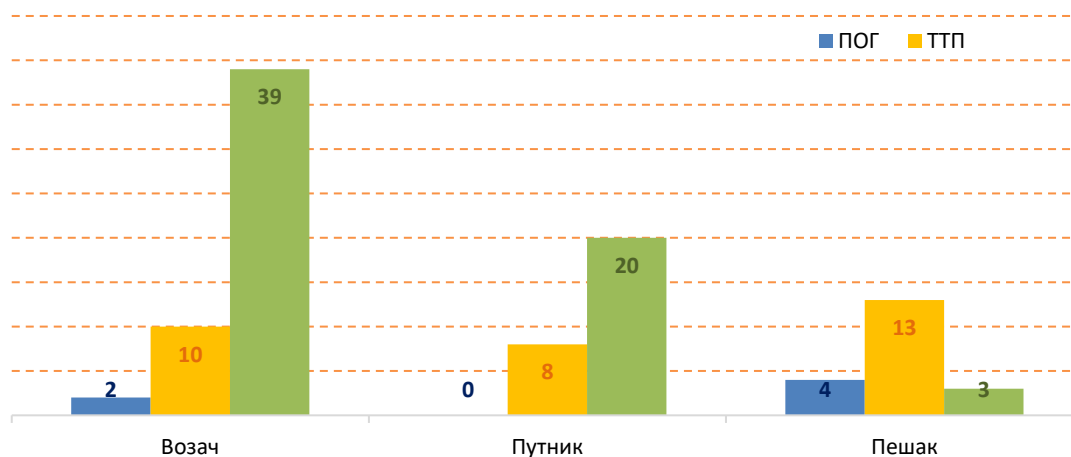
за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега



Слика 24 Број и структура последица настрадалих старијих особа 65+ у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године

На графику је приказана расподела броја и последица настрадалих особа старости преко 65 година, а која су учествовале у саобраћајним незгодама на територији општине Пожега у периоду од 2016. до 2023. године. У овом периоду погинуло је по 2 старије особе током 2021. и 2022. године. Број тешко повређених старијих учесника у саобраћају варира од 1 током 2019. године, до највише 5 тешко повређених током 2018. и 2023. године. Број лако повређених особа старијих од 65 година био је највећи током 2016. године, када је лако повређено 14 старијих учесника у саобраћају, док је најмањи број лако повређених био током 2023. године, њих 4.



Слика 25 Број и структура последица настрадалих особа старости преко 65 година у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа



На графикону су приказани број и структура последица настрадалих старијих учесника у саобраћајним незгодама у периоду од 2016. до 2023. године, према својству учешћа.

Особе старосне категорије 65+ представљају специфичну категорију учесника, са изграђеним ставовима, знањем и искуством, али ограниченим и променљивим психофизичким способностима. Ова категорија најизложенија је у својству пешака, а саобраћајна инфраструктура није у потпуности прилагођена.

Након анализе старосне структуре учесника у саобраћају може се закључити да је највећим ризицима изложена старосна категорија особа преко 65 година старости. Упркос смањеном динамиком и изложеношћу у саобраћају, сваки 5. погинули учесник у саобраћају је припадник ове категорије. У наредном периоду потребно је успоставити канале комуникације и доступност информисања за ове категорије учесника, што је озбиљан изазов имајући у виду да се ради о потпуно форми-



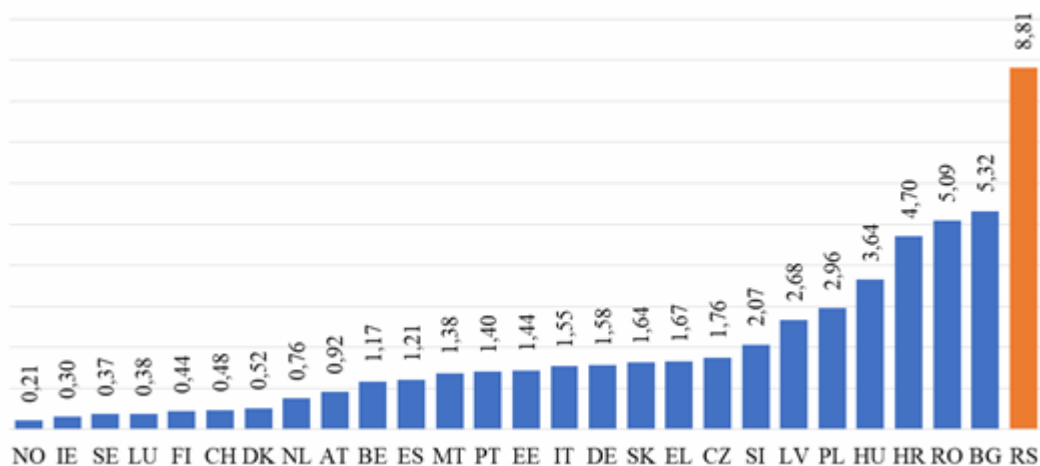
раним и изграђеним личностима, са великим искуством у саобраћају. Могући модел за унапређење безбедности старосне категорије 65+ је управо кроз организовање активности на самопроцени физичких способности.



3.4 УКУПНЕ ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Национална Стратегија безбедности саобраћаја за период од 2015. до 2020. године дефинисала је циљ да се укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години преполове у односу на 2011. годину, нажалост овај циљ није испуњен.

И након периода прве националне стратегије безбедности саобраћаја, још увек не постоји званична национална методологија, за прорачун трошкова саобраћајних незгода у Републици Србији. За процену ових трошкова у 2019. години, коришћена је методологија Европске комисије, према којој су укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији процењени на 4,1 милијарде евра. На графикону је приказана позиција Србије у односу на друге земље ЕУ, према уделу укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу.



Слика 26 Удео укупних трошкова саобраћајних незгода у укупном бруто домаћем производу, у процентима

У складу са овом методологијом, трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909 евра, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591 евра, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514 евра. Применом ове калкулације, укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у Републици Србији у 2019. години износили су 4.061.943.660 евра (4,1 милијарде евра).



При процени ових трошкова важно је разумети да су процене трошкова вршене свеобухватно, уз приступ да се квалификују сви настали губици, кроз социо економску сферу, а посебно губитак доприноса друштву, окупираност здравствених капацитета, социјални негативни ефекат на окружење и слично. Овакав приступ у Србији јавност не подржава, јер „живот нема цену“ што јесте морални концепт, али да би се друштво покренуло у заштити живота људи, мора суштински квалификовати и разумети дубину последица страдања у саобраћају.

У периоду од 2016. до 2023. године на територији Општине Пожега догодило се укупно 28 саобраћајних незгода са погинулима (погинуло 37 особа). У саобраћајним незгодама је тешко је повређена 139 особа, док је лако повређено 728 особа, у укупно 555



незгода са настрадалима. Како на основу доступних података није могуће издвојити посебно незгоде са тешки и посебно незгоде лаким повредама, примењена је апроксимација. Применом методологије која је презентована и у Националној стратегији безбедности саобраћаја, процењени укупни друштвено-економски трошкови ових саобраћајних незгода на територији Општине Пожега износе 161,286,466.03 динара, односно 1,378,516.80 ЕВРА.

Само током 2019. године трошак саобраћајних незгода које су се догодиле на територији Општине Пожега процењен је на 20,516,064.98 динара, односно на око 175,350.98 ЕВРА.



4 КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Анализирајући вредности индикатора безбедности саобраћаја за Општину Пожега поредећи их са резултатима за Републику Србију, као и са циљевима националне Стратегије безбедности саобраћаја, препознати су кључни проблеми безбедности саобраћаја. Кључни проблеми представљају појединости на које треба приоритетно усмерити мере и активности безбедности саобраћаја.

4.1 СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Стање безбедности саобраћаја на националном и локалном нивоу може се разумети само ако се узму у обзир различити кључни аспекти који чине овај сложен и динамичан систем. То подразумева стратешки оквир који усмерава активности и циљеве у области безбедности саобраћаја, правни оквир који дефинише законске регулативе и стандарде, као и институционални оквир који обухвата све организације и органе одговорне за имплементацију тих регулатива. Такође, од пресудне важности је финансирање безбедности саобраћаја, које обезбеђује ресурсе за реализацију мера, али и комуникација, координација и кооперација међу различитим инстанцама које се баве овим питањем.

Безбедност саобраћаја је свеобухватна област која захтева сарадњу многих чинилаца од владе, локалних самоуправа, полиције, образовних институција, до самих учесника у саобраћају и других релевантних организација. Сви ови субјекти морају деловати синхронизовано како би се смањио број саобраћајних незгода и последице које оне носе. Ова сарадња подразумева ефикасну размену информација, као и активно укључивање различитих стручњака и заједничке иницијативе у спровођењу превентивних мера, кампања за подизање свести и правовремено реаговање на изазове који се јављају у саобраћају. Крајњи циљ је стварање безбеднијег окружења за све учеснике у саобраћају и значајно смањење броја незгода, као и минимизирање њихових последица.



4.1.1 Стратешки оквир

У претходном периоду на глобалном и националном нивоу усвојен је сет стратешких докумената из области безбедности саобраћаја. Важећи Закон о безбедности саобраћаја на путевима предвиђа обавезу свих јединица локалне самоуправе да припреме, усвоје и на крају спроведу Стратегије безбедности саобраћаја са акционим плановима за територију за коју су надлежне.

Кровни стратешки документ је Национална стратегија безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2030. године, са пратећим акционим планом. Локалне стратегије безбедности саобраћаја треба да усвоје и прате националне циљеве безбедности саобраћаја, јер једино остваривањем или премашивањем ових циљева у свакој локалној самоуправи је могуће достићи и национални циљ.

Општина Пожега наставља стратешки приступ, чиме се потпуно прати национални концепт стратешког приступа. У овом стратешком деловању неопходно је унапредити сарадњу са другим областима као што екологија, одрживи развој, развој урбане мобилности, заштита на раду, развој младих, образовање и слично. Интеграција ових тема и усаглашавање локалних стратегија по основу уважавања и препознавања заједничких тачака деловања може бити кључ за унапређење ефикасности рада на локалу.

4.1.2 Правни оквир

Систем безбедности саобраћаја у локалној самоуправи, исто као и на републичком нивоу, организован је у складу са Уставом, важећим међународним документима, законима и подзаконским актима Републике Србије. Кључни закони за ову област су Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Закон о путевима и Закон о прекршајима. Поред тога, у неким тренутцима пресудан утицај могу да имају и Закон о буџетском систему и Закон о планирању и изградњи.

Такође подзаконска акта која доносе локалне скупштине регулишу одређене специфичне делове система од значаја за безбедност саобраћаја. Најзначајније акта на локалном нивоу су Одлука о јавним паркиралиштима, Одлука о аутобуским стајалиштима, Одлука о такси превозу, Општинска одлука о превозу путника,



Општина Пожега

Одлука о категоризацији општинских путева и улица, Одлука о некатегорисаним путевима и Одлука о комуналном уређењу.

Поред обавезе усвајања и деловња према локалној стратегији, Закон о безбедности саобраћаја дефинише кључне алате за управљање саобраћајном безбедношћу, попут праћења стања, извештавања, надзора, финансирања и стратешког управљања.

Препознати недостаци на локалном нивоу као и у општини Пожега су непостојање стратешког управљања саобраћајним системом, које је формално, док се суштински не прате постојећи стратешки документи. Изостанак редовног извештавања о стању безбедности саобраћаја, поред јасне обавезе дефинисане Законом ове активности се не реализују. Законом је формиран јасан модел финансирања безбедности саобраћаја, али је и поред тога присутан проблем адекватног финансирања и усмеравања финансија у примарне активности. Поред јачања система на локалу приметан је недовољан обим активне координације кључних субјеката задужених за безбедност саобраћаја на локалом, као и на националном нивоу. Законом о путевима је дефинисан сет савремених алата за унапређење безбедности путева, али изостаје примене свих ових доступних савремених алата за унапређење путне инфраструктуре.

Правни оквир је уредио обавезе и препознао носице активности, али није јасно уредио одговорности за рад у области саобраћаја, чиме неактивност или погрешна усмереност немају последицу. Нажалост локална самоуправа нема надлежности на формирању ових специфичних одговорности, већ иницијатива за то треба да буде покренута на националном нивоу.

4.1.3 Финансијски оквир

Током 2023. године усвојен је нови начин финансирања безбедности саобраћаја (прописан изменама Закона о безбедности саобраћаја на путевима). Овај концепт предвиђа да се финансирање безбедности саобраћаја у јединицама локалне самоуправе спроводи путем јавног позива, који расписује Агенција за безбедност саобраћаја.

Овај концепт омогућава локалним самоуправама да реализују подактивности у складу са препознатим активностима, мерама и циљевима



дефинисаних националном Стратегијом безбедности саобраћаја и Акционим планом. Применом новог концепта одговорност за реализацију мера и активности по основу конкурса директно је померен на локалну самоуправу, односно на савет за безбедност саобраћаја као централну институцију система безбедности саобраћаја на локалу.

Модел који се први пут примењује 2024. године функционише тако што надлежно Министарство унутрашњих послова и Агенције за безбедност саобраћаја републике Србије објављују јавни позив на који локалне самоуправе могу аплицирати. На локалним самоуправама је остављена могућност да саме процене обим и структуру активности које објективно могу реализовати, а у складу са постојећим капацитетима. Овај модел је заснован на кључној промени, да су финансијска средства намењена безбедности саобраћаја централно позиционорана, док се расподела врши у складу са иницијативама локалних самоуправа, чиме је остављена могућност да се заинтересоване локалне самоуправе додатно стимулишу за рад, а незаинтересоване дестимулишу, јер практично остају без расположених финансијских средстава.

Кључне карактеристике овог модела укључују публикување јавног позива, тако што надлежно министарство и Агенција за безбедност саобраћаја периодично објављују јавне позиве са јасно дефинисаним условима, критеријумима и циљевима Програма који може бити финансиран. Јавни позив обухвата информације о расположивом буџету и областима као и врстама пројеката који су предмет конкурса. Локалне самоуправе припремају Програме који морају испуњавати услове и критеријуме јавног позива и дефинисати финансијске оквире.

Пристигли програми се оцењују на основу дефинисаних критеријума, као што су квалитет и одрживост предложених мера, усаглашеност са националном Стратегијом безбедности саобраћаја и акционим планом као и према искуствима и капацитету локалне самоуправе за реализацију предложеног Програма.

Квалификованим јединицама локалне самоуправе, које су својим програмом задовољиле услове, се додељују средства на основу усвојеног буџета, а локалне самоуправе су обавезне да извештавају о реализацији пројеката према прописаним процедурама. Праћење и контрола се спроводе како би се



осигурало да су средства наменски утрошена и да је пројекат у складу са циљевима и планираним активностима.

По завршетку предвиђених рокова за реализацију врши се процена постигнутих резултата, односно утицај на саобраћајну безбедност у датој локалној самоуправи. Пројекти који су успешно реализовани и који показују значајно побољшање у безбедности саобраћаја могу послужити као примери добре праксе за друге јединице локалне самоуправе.

Овај модел омогућава локалним самоуправама флексибилност и подстицај да предложи иновативна и прилагођена решења за проблеме безбедности у својим заједницама, уз финансијску подршку из средстава надлежних органа.

4.2 БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ

У складу са Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период 2023–2030, област „Безбедни путеви“ за локалну путну мрежу има за циљ смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица кроз унапређење инфраструктуре и примену мера које повећавају безбедност свих учесника у саобраћају. У оквиру ове стратегије, посебан акценат се ставља на локалну путну мрежу, где ће се радити на превазилажењу постојећих недостатака и побољшању безбедности путева.

Посебан део унапређења безбедности путева је употреба савремених технологија које ће помоћи у мониторингу саобраћаја и идентификацији критичних тачака у саобраћајној мрежи. Инсталирање камера, сензора и других система који могу благовремено уочити и пријавити проблеме у саобраћају, као и нови системи за управљање саобраћајем, биће од великог значаја за повећање безбедности на путевима. Приоритети у овој области обухватају следеће кључне аспекте:

4.2.1 Побољшање квалитета и одржавање путева

Локалне самоуправе имају задатак да редовно одржавају путну инфраструктуру, укључујући обнову коловоза, поправку оштећења, побољшање видљивости и адекватно обележавање путева. Посебно је важно одржавање и обележавање



деоница са повећаним ризиком настанака саобраћајне незгоде. Од локалних самоуправа се очекује да применом нових технолошких решења остварити већи ефекат побољшања квалитета путне мреже на локалу.

4.2.2 Заштита рањивих учесника у саобраћају

Изградња тротоара, бициклистичких стаза и обезбеђивање адекватне саобраћајне сигнализације на местима са великим обимом пешака и бициклиста приоритети су за локалне заједнице. Овакав концепт подразумева анализу токова кретања специфичних рањивих категорија уз пројектовање посебне саобраћајне опреме намењене захтевима ових категорија. У складу са националним приоритетима посебан акценат потребно је ставити се на зоне школа, вртића и других објеката где је повећано присуство деце. На територији општине Пожега је неопходно препознати токове кретања лица старијих од 65 године, као и објекте посебне атракције за пешаке ове старосне доби и инфраструктуру прилагодити за олакшано кретање ове категорије.

4.2.3 Коришћење савремених технологија

Увођење паметних технолошких решења, као што су системи за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја прекорачења дозвољене брзине, пролазак на црвено светло на семафору, непрописно паркирање као и друга паметна решења имају највећи потенцијал за спровођење жељених мера са циљем постизања жељеног стања безбедности саобраћаја. Ограничени људски ресурси у принуди и контроли саобраћаја треба да буду надомештени усмереном и циљаном употребом савремених технологија.

4.2.4 Планска изградња и реконструкција

Локалне самоуправе су охрабрене да, у складу са дугорочним плановима развоја, спроводе изградњу нових путева и реконструкцију постојећих деоница са фокусом на безбедност. Овај процес укључује интеграцију важећих стандарда и препорука. Иницирање ових поступака потребно је покренути из ревизије и анализе планске документације и њеном прилагођењу тренутним и процењеним нарастајућим потребама за саобраћајем.



Општина Пожега

Фокус на овим аспектима у оквиру локалне путне мреже има за циљ да унапреди безбедност у свим деловима јединице локалне самоуправе и значајно смањи број незгода и последица по становништво, доприносећи остварењу циљева из националне Стратегије безбедности саобраћаја.

Путну мрежу на подручју општине Пожега чине државни и општински путеви и улице у насељеним местима као и некатегорисани путеви.

Управљач пута (општинских путева и улица као и државних путева) је одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља. Врши заштиту јавних путева, инвеститорску функцију на изградњи и реконструкцији јавних путева, организује и обавља стручне послове на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавних путева. Уступа радове на одржавање јавних путева, организује стручни надзор над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавних путева, планира изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавних путева, означава јавне путеве и води евиденцију о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за путеве. Управља саобраћајем и организује и обавља бројање возила.

Важећим Законом о путевима и Законом о безбедности саобраћаја на путевима су дефинисани посебни захтеви које јавни пут мора да испуни са аспекта безбедности саобраћаја, односно дефинисани су алати безбедности саобраћаја који се користе за процену стања безбедности саобраћаја, а који разматрају и допринос пута и његове околине у настанку саобраћајних незгода су:

- Мапирање ризика,
- Управљање црним тачкама (Black Spot Management),
- Оцена утицаја на безбедност саобраћаја (Road Safety Impact Assessment)
- Ревизија безбедности пута (Road Safety Audit),
- Провера безбедности пута (Road Safety Inspection),
- Управљање безбедношћу путне мреже (Network Safety Management),
- Дубинска анализа саобраћајних незгода (In Depth Analysis) и
- Независна оцена доприноса пута настанку саобраћајних незгода.



Мапирање ризика представља један од најефикаснијих алата за утврђивање тренутног стања безбедности саобраћаја на избраном подручју. Овај алат обезбеђује стручно и квалитетно сагледавање тренутног стања безбедности саобраћаја на избраном подручју или деоници пута уз могућност међусобног поређења. Овај ефикасан метод нам помаже да брзо издвојимо небезбедне деонице и предузмемо мере у циљу смањења најтежих саобраћајних незгода.

Управљање опасним местима – „црним тачкама“ је један од најстаријих реактивних алата – представља накнадну реакцију на уочене специфичне недостатке на опасним местима на путу, идентификованим на основу података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама. У Закону о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије овај алат је препознат и дефинисан је дужност управљача пута да обезбеди пројекте у циљу идентификације опасних места, али и да обавља стручне анализе црних тачака, сачини појединачне пројекте за санирање опасних места и предузме мере за санирање опасних места у складу са тим пројектима. Директива Европске уније (2008/96/ЕС) о управљању безбедношћу путне инфраструктуре, која се обрађује и прати у оквиру преговарачког поглавља 14 – Друмски саобраћај и важна је за испуњавање услова за придруживање Републике Србије Европској унији, такође, захтева рангирање локација са великом концентрацијом саобраћајних незгода.

Управљање опасним местима – „црним тачкама“ се састоји од следећих активности:

- дефинисање и идентификација опасних места на путевима,
- анализа саобраћајних незгода и фактора ризика на опасним местима, у циљу идентификације фактора који доприносе саобраћајним незгодама и предлога одговарајућег „третмана“ опасних места и
- имплементација и евалуација примењених третмана на опасним местима.

Оцена утицаја изградње новог пута на безбедност саобраћаја представља анализу која се врши у процесу пројектовања саобраћајница и путева. RSIA представља стратешку компаративну анализу утицаја новог пута или модификација постојеће мреже на безбедносне карактеристике мреже.

Ревизија безбедности пута представља независну детаљну системску проверу безбедности која се односи на пројектоване карактеристике саобраћајница



у свим фазама пројектовања, до ране фазе извођења. Ове активности усмерене су тако да препознају и отклоне све недостатке и потенцијално опасне детаље у раној фази пројектовања саобраћајнице.

Провера безбедности пута „инспекција безбедности саобраћаја“ на постојећим путевима подразумева периодичну, детаљну проверу безбедности саобраћаја са циљем препознавања недостатака и неопходног одржавања постојеће саобраћајнице како би се осигурао захтевани ниво безбедности саобраћаја.

Управљање безбедношћу путне мреже (Network Safety Management) „менаџмент саобраћајне мреже са аспекта безбедности саобраћаја“ подразумева примену познатих и верификованих модела идентификације и рангирања деоница саобраћајница које су у употреби више од три године, а на којима је евидентиран повећани број саобраћајних незгода. Ова активност усмерена је на препознавање опасних деоница са повећаним ризиком од настанка саобраћајних незгода, и дефинисање ранг листе приоритетних деоница на које ће бити усмерене мере анализе и унапређења безбедности саобраћаја.

Дубинска анализа саобраћајних незгода (In Depth Analysis) је метод за утврђивање утицајних фактора на настанак и последице саобраћајне незгоде. Европски савет је дефинисао дубинске анализе као једну од основних процедура за утврђивање утицаја фактора пут на настанак и последице саобраћајне незгоде. За развој савременог модела дубинских анализа је најпре неопходно препознати и прикупити што већи број утицаја фактора пут на саобраћајне незгоде, како би се препознати утицаји могли систематизовати у циљу бржег и лакшег препознавања њиховог утицаја. На овај начин би било могуће препознати доминантне утицаје фактора пут и остале утицаје пута. Систематизацијом утицаја би било могуће утврдити који од утицаја узрокују настанак саобраћајних незгода, који доприносе настанку, а који утичу на могућност избегавања или тежину последица. Задатак дубинских анализа саобраћајних незгода је детаљно прикупљање података о насталој саобраћајној незгоди у циљу препознавања и утврђивања фактора који су узроковали настанак саобраћајне незгоде, као и фактора који су имали утицаја на последице саобраћајне незгоде.



Општина Пожега

Независна оцена доприноса пута настанку саобраћајне незгоде препозната је као обавеза управљача пута, према Закону, за све саобраћајне незгоде са погинулим лицима. Овај поступак спада у модел дубинске анализе, али је акценат директно стављен само на допринос пута, што не искључује и разматрање других фактора доприноса, али свакако захтева директно дефинисање доприноса пута. Овај модел је након 2009. године препознат као обавеза управљача пута (регулисано ЗобС-ом) у Републици Србији за све незгоде са погинулим лицима.

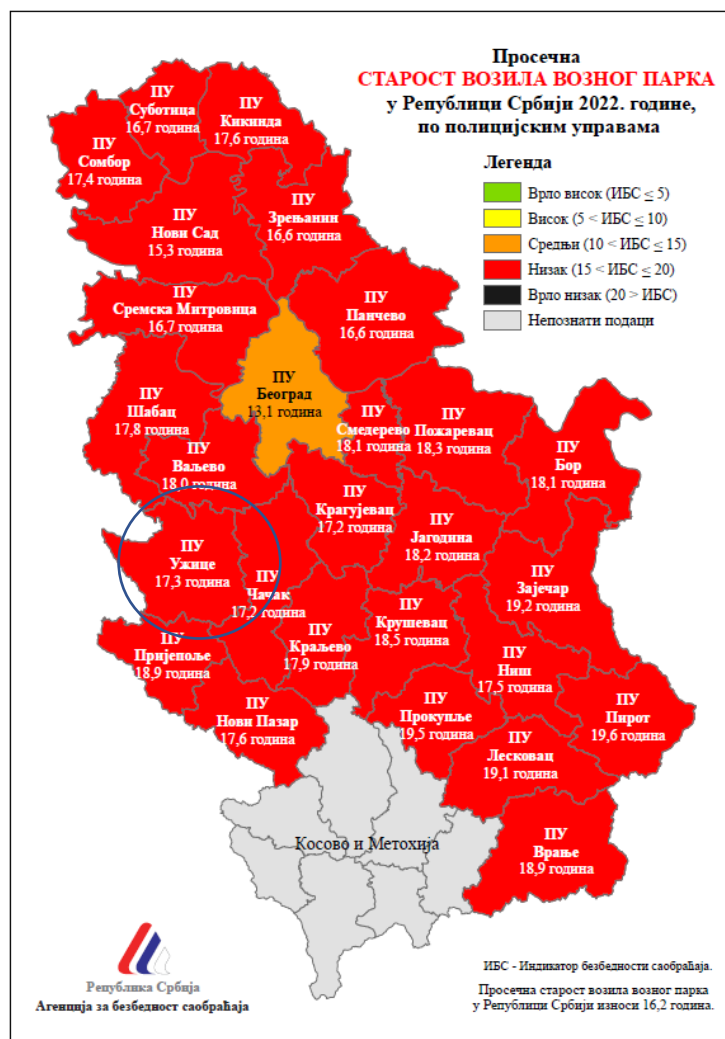
Управљач општинских путева и улица треба горе описане алате да сврста у своје програме рада, као и да обезбеди довољан број обучених кадрова који ће ове алате покретати, пратити њихово спровођење и контролисати, а затим на основу добијених резултата одредити адекватне мере. Јасно је да јачање капацитета управљача пута мора постојати као важан сегмент унапређења заштитног система безбедности саобраћаја.

Управљач општинских путева је дужан да ове алате покреће и реализује, али и да о њима извештава локалне институције безбедности саобраћаја.

4.3 БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА

У прегледу безбедности возила на територији општине Пожега, кључни аспекти укључују анализу старости возног парка, специфичне ризике појединих категорија возила, и активности техничких прегледа и саобраћајне полиције.

Старост возила возног парка према расположивима подацима по Полицијским управама, односно према подацима за ПУ Ужице (која је надлежна за општину Пожега), из 2022. године, је 17,3 година, што је знатно више од републичког просека који износи 16,2 године. Просечна старост возног парка представља битан индикатор у процени ризика. Старија возила су технички захтевнија за одржавање и могу представљати већи ризик у саобраћају због могућих неисправности.



На територији општине Пожега послује велики број техничких прегледа који обављају редовне и ванредне прегледе техничке исправности возила приликом регистрације возила. Подаци о идентификованим недостацима уређаја на прегледаним возилима нису нам били доступни приликом израде овог документа.

Важно је истаћи да подаци које прикупљају технички прегледи могу помоћи приликом идентификације утицаја исправности возила на безбедност саобраћаја. Ове податке треба учинити доступним институцијама безбедности саобраћаја на локалу, како би се на доследан начин проценио утицај овог параметара возила на безбедност саобраћаја.



Општина Пожега

На територији општине Пожега проблеми безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу возила су просечна старост возила, неодговарајуће одржавање техничке исправности возила, мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила, недовољна промоција "чистих" и енергетски ефикасних возила.

У складу са новим технологијама развоја возила, као и нарастајућег притиска да се поостре еколошки стандарди у емисији штетних гасова, локална самоуправа треба да изграђује основу инфраструктуре за примену ових глобалних и националних циљева. Општина Пожега треба да се усмери ка изградњи мреже електро пуњача за возила, да организује друге кључне субјекте на локалу и усмери их као подршку. Савет за безбедност саобраћаја треба да иницира скупове локалних компанија за доставу, које имају комерцијална возила и да их усмери на промену концепта, на електрична возила, уз подршку локалне самоуправе која ће започети пројектовање и изградњу мреже пуњача.

Локална самоуправа треба кроз јавно промовисање и стимулисање корисника да усмери грађане Пожеге ка употреби возила на алтернативни погон, са смањеном емисијом негативних честица.

Општине Пожега у централној урбаној зони треба да покрене успостављање стратешког развоја микромобилности као концепта који ће у централној зони решити проблеме нарастајућег саобраћаја, а уз задовољење свих захтева за подршку зеленим облицима саобраћаја.

Општине Пожега треба да реализује моделе стимулације и дестимулације одређених приступ категорија возила у одређене централне урбане зоне, које су од посебног значаја. Применом савремених технологија треба створити услове за контролу приступа и наплату приступа, као мере дестимулације корисника циљаних група возила.

Возила одрђених категорија, као што су теретна и комерцијална возила не сме бити узрок саобраћајне незгоде, у централном делу. На овом концепту иницијално треба поставити систем који ће се циљано усмерити да елиминише допринос возила настанку саобраћајних незгода и тежини последица.



4.4 БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Фактор „човек“ у систему безбедности саобраћаја је кључан, јер је препознат као фактор доприноса у преко 95% саобраћајних незгода. Због тога, највећи потенцијал за унапређење безбедности саобраћаја лежи у мерама усмереним на понашање учесника у саобраћају. Да би се успоставио одржив систем безбедности, потребно је постићи опште прихваћено позитивно понашање возача, пешака и бициклиста, које се заснива на знању и позитивним ставовима према правилима и прописима.

Овај приступ наглашава важност образовања и свести међу учесницима у саобраћају како би се смањила стопа незгода и повећала безбедност на путевима. Само кроз заједнички напор и промену понашања можемо створити ефикасан и сигуран саобраћајни систем.

Утицај знања и вештина различитих категорија учесника у саобраћају на безбедност саобраћаја је кључан за разумевање и унапређење безбедности на путевима. Значај знања и вештина учесника у саобраћају не сме се потценити. Развијање програма обуке и едукације за све категорије учесника, као и промоција свести о безбедности, кључно је за смањење ризика од саобраћајних незгода. Ови напори доприносе не само побољшању индивидуалних вештина, већ и укупној безбедности на путевима.

Јединица локалне самоуправе треба да усвоји концепт поделе одговорности и у систему локалних институција препозна надлежности и одговорности, али не само институција већ и конкретних лица. Овакав приступ поделе одговорности треба да буде не правни, већ концептуални уз крајњи циљ да се јасно препозна ко је и за шта задужен у процесу остваривања циљева дефинисаних овом Стратегијом.

У наредном периоду посебну пажњу треба обратити најмлађим учесницима у саобраћају. Потребно је осигурати континуитет мера и проширити област деловања, уз енергичније укључивање образовних институција. Инфраструктура, посебно у зони школа, треба да буде усклађена са потребама и карактеристикама деце учесника у саобраћају.



Родитељи деце, посебно деце до 14 година старости треба да буду усмерени на изградњу позитивних ставова у саобраћају и бољу процену ризика, посебно у присуству деце. Мере кампања и едукација треба усмерити на промену понашања родитеља, прихватање нових савремених модела и стављања безбедности детета у фокус. Овакав приступ потребно је реализовати кроз едукације и кампање, које ће бити координисане са принудом и појачаним активностима саобраћајне полиције.

Млади учесници у саобраћају су склони високим ризицима, теме безбедности саобраћаја им нису у фокусу, али савремено друштво оставља могућност за примену нових канала комуникације са овом старосном категоријом. Потребно је да локална самоуправа уз подршку центра за младе успостави канале на друштвеним мрежама и пласира садржаје који ће индиректно стимулисати и усмеравати младе да се безбедно понашају у саобраћају. Истовремено, младима кроз квалитетнију обуку за стицање возачке дозволе треба пружити подршку да боље разумеју ризике у саобраћају. Локална самоуправа треба да подржи едукативна такмичења младих из домена саобраћаја, треба да покрене локалне компаније које комуницирају са том старосном категоријом и уз њихову подршку изгради план активности који је свеобухватан, а усмерен ка младима у саобраћају.

Учесници у саобраћају старосне категорије 65+ су врло ризична категорија учесника у саобраћају на територији Општине Пожега. Потребно је извршити анализу локалних специфичности и капацитета како би се препознали канали комуникације са овом специфичном категоријом. Иницијалне активности треба да буду усмерене на изградњу сталног модела за самопроцену физичких могућности ове категорије.

Локална самоуправа треба да се усмери ка периодичној реализацији истраживања индикатора безбедности саобраћаја и ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају, како би се на што бољи начин препознале специфичности локалних учесника у саобраћају и њихова понашања.



4.5 ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Хитне службе које делују након саобраћајне незгоде јесу: полиција, ватрогасно-спасилачке јединице (ВСЈ), преболничка хитна медицинска помоћ (ПХМП) и болничка хитна медицинска помоћ (БХМП).

У читавој републици, у јединицама локалних самоуправа са више од 25.000 становника постоје организоване службе хитне помоћи које по правилу пружају помоћ повређеним у саобраћајним незгодама.

На основу података Министарства здравља, време одзива службе хитне медицинске помоћи креће се у оквирима просека европских земаља (мање од 10 минута). Одзив хитне медицинске помоћи у Пожеги е у овом просеку. У случају да има настрадалих у саобраћајним незгодама излазак медицинске екипе Хитне медицинске помоћи је приоритетан. Постоје услови за смештај и рехабилитацију настрадалих, а тежи случајеви се транспортују у клинике и болнице у Београду, који се налази на релативно малој удаљености, што је у одређеним ситуацијама од изузетног значаја.

Постоји израз "златни сат" који подразумева да се у првом сату након догађања саобраћајне незгоде може спасити више од 50% лица која имају шансу да буду спасена.

Поред одзива службе хитне медицинске помоћи веома је важно правовремено реаговање и осталих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде и отклањању последица на путу. Под овим пре свих подразумевамо одзив ватрогасно-спасилачких служби и одзив саобраћајне полиције.

Анализирајући рад ових служби у националној Стратегији безбедности саобраћаја идентификовано је да време одзива хитних служби није на прихватљивом нивоу. Зато је важно и неопходно у локалним Акционим плановима који прате Стратегије безбедности саобраћаја предвидети адекватне подактивности које ће допринети да се време одзива хитних служби доведе на прихватљив ниво. Овим се директно утиче на смањење тежине последица повређених у саобраћајним незгодама.



5 КОНЦЕПТ РАЗВОЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ДОПРИНОС РАЗВОЈУ САВРЕМЕНОГ ДРУШТВА

Генерална скупштина Уједињених нација и Светска здравствена организација су проблем страдања у саобраћају сврстале у глобални проблем. У прилогу томе, говори чињеница да је у правцу решавања овог проблема, Генерална скупштина Уједињених нација усвојила неколико резолуција о безбедности саобраћаја. Уједињене нације су на скупу одржаном у септембру 2015. године усвојиле резолуцију A/RES/70/1 „Трансформисање нашег света: Агенда за одрживи развој 2030“, као универзалну стратегију за остварење циљева.

Страдање у саобраћају представља озбиљан јавни здравствени проблем, али и социјални, етички, хумани и економски изазов за заједницу. Саобраћајне незгоде, као негативна последица саобраћаја, погађају све људе. Многи људи у саобраћају страдају или се повређују, а неки остају трајни инвалиди. Ово значајно утиче на здравље људи, смањује квалитет живота и узрокује велике друштвено-економске трошкове. Проблем безбедности саобраћаја захтева мултидисциплинарни приступ, који разматра различите аспекте друштвене заједнице као што су величина популације, старост, пол, као и економски и социјални фактори.

За решавање овог проблема потребне су адекватне мере које ће значајно унапредити безбедност саобраћаја. Ове мере укључују прописане полицијске контроле - принуду, већу заступљеност коришћења информационих технологија за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја, као и мере из области саобраћајне психологије, као што су кампање и едукације. Ове активности имају за циљ подизање свести и креирање исправних ставова код свих учесника у саобраћају. Подстицање и подршка различитих субјеката у области безбедности саобраћаја да спроводе активности и креирају одрживе и ефикасне системе безбедности треба да буде системски организована.

Стратешко деловање је неопходно за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја, нарочито на нивоу локалних самоуправа. Правилно управљање и плански приступ доприносе значајном смањењу броја незгода и последица које оне носе, те омогућавају развој безбедног саобраћајног окружења за све учеснике.



6 ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Кровни стратешки документ безбедности саобраћаја је Национална стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023 до 2030. године са пратећим Акционим планом за 2023. до 2025. године. Овим документом постављене су смернице за рад локалних тела за безбедност саобраћаја, како би се координисано и усаглашено деловало на постизању заједничких националних циљева. Циљеви дефинисани Националном стратегијом се преносе на локални ниво, пружајући локалним институцијама јасно усмерење у раду. Националном Стратегијом су дефинисани и:

- АМБИЦИЈА, да Република Србија буде међу 10 најбезбеднијих земаља Европе, према вредностима јавног ризика смрти и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају,
- МИСИЈА, да у Републици Србији буде успостављен систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице и
- ВИЗИЈА, да у Републици Србији друмски саобраћај буде без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.

Локални стратешки документи (стратегије и акциони планови), требају у потпуности да прате дефинисане циљеве, односно амбицију, мисију и визију из националне стратегије, тако што ће преузети јасно описану улогу у наведеним документима.

Стратешки документи донети на локалном нивоу, треба да обухвате рад на достизању циљева на територији за коју су надлежни, односно појединачно свака локална самоуправа треба да ради на склапању мозаика који чини територија Републике Србије, како би се остварио јединствен циљ дефинисан националном стратегијом.

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима за Општину Пожега омогућава се континуитет стратешког управљања безбедношћу саобраћаја (који је сам по себи један од циљева), а који такође служи и за постизање дефинисаних циљева Националном стратегијом.

**6.1 ОПШТИ ЦИЉ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Националном стратегијом је дефинисан општи циљ а то је смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

Анализом тренутног стања, може се видети да је у последњој, 2023. години Општина Пожега заправо и достигла овај циљ, посматрано у односу на 2019. годину. Изазов у практичном раду је да се овако успешан резултат одржи, односно да се формира стабилан тренд, без осцилација. Како би се ово осигурало Општина Пожега дефинише циљ:

Саобраћај без погинулих лица и смањен број повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2023. годину.

Показатељи исхода (успешности) за општи циљ за територију Општине Пожега су:

година	Погинули	ТПП	ЛТП
2019	4	15	75
2023	2	27	66
2024	1	25	61
2025	1	22	56
2026	1	19	51
2027	1	16	46
2028	1	13	41
2029	1	10	39
2030	0	7	37

Општи циљ ће бити испуњен уколико на територији Општине Пожега у 2030. години, у саобраћају, не буде смртно страдалих више, а буде највише 7 лица која су задобила тешке телесне повреде, уз највише 37 лица која су задобила лаке телесне повреде.



6.2 ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ

До достизања дефинисаног општег Националног циља, на нивоу јединице локалне самоуправе, као и на националном нивоу, води достизање пет посебних циљева, који су такође дефинисани националном стратегијом.

За сваки посебан циљ дефинисани су показатељи (исходи) успешности, а како би се испунили посебни циљеви чиниоци безбедности саобраћаја на локалном нивоу спроводиће:

- мере усмерене на унапређење стратешког, правног, финансијског и институционалног оквира, као и
- мере унапређења комуникација, координације и кооперације у области безбедности саобраћаја.

Општи циљ националне стратегије: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године.

До достизања општег циља води пет посебних циљева, то:

Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују

Планирање, пројектовање, изградња и одржавање путева, тако да се најмање 75% путовања обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја, у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила

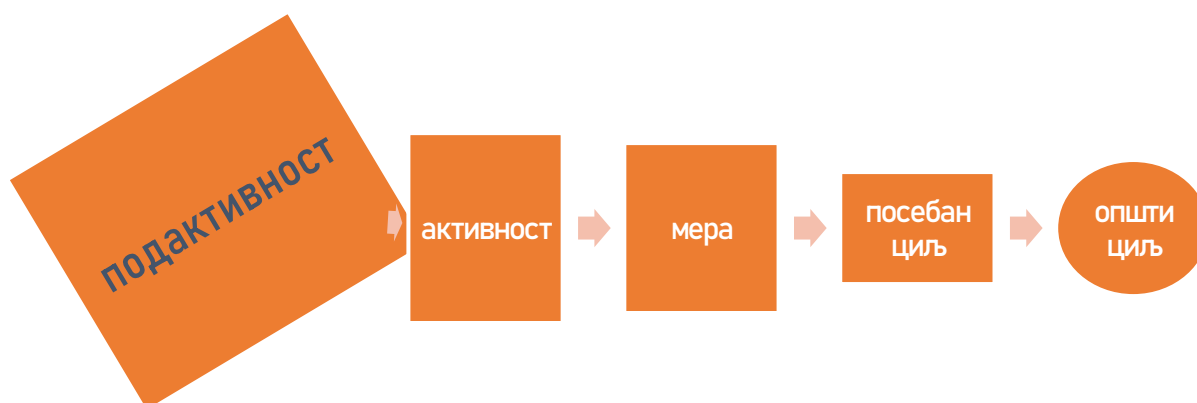
Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 14 година

Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја

Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама



Националном стратегијом и пратећим акционим планом је дефинисан горе описан ОПШТИ ЦИЉ, који је прате ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ и то кроз дефинисане МЕРЕ и АКТИВНОСТИ. Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Општине Пожега са пратећим акционим планом дефинисане су ПОДАКТИВНОСТИ. Ове подактивности су креиране и примерене за спровођење на локалном нивоу, односно усмерене су ка локалним проблемима безбедности саобраћаја. Подактивности су прилагођене субјектима безбедности саобраћаја који делују на подручју локалних самоуправа и усклађене су са активностима, мерама и циљевима Националне стратегије и плана.



Акционим планом за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на локалном нивоу је одређен низ ПОДАКТИВНОСТИ у оквиру сваке дефинисане АКТИВНОСТИ и припадајуће МЕРЕ, ПОСЕБНОГ и ОПШТЕГ ЦИЉА из Националне Стратегије и Акционог плана. Такође за сваку подактивност дефинисани су: Орган локалних тела који спроводи ПОДАКТИВНОСТ, партнери у спровођењу ПОДАКТИВНОСТИ, извори финансирања и укупна процењена финансијска средства потребна за реализацију сваке појединачне ПОДАКТИВНОСТИ.

Подактивности које су предвиђене Акционим планом реализоваће институције, привредни субјекти, организације цивилног друштва и други, доминантно са локалног нивоа, а уз сарадњу са националним институцијама.

Носиоци активности су одговорни за покретање, праћење и реализацију подактивности. Планирање и благовремено покретање свих субјеката који су укљу-



чени у реализацију активности, обезбеђивање предуслова за успешну реализацију, реализовање подактивности, праћење и реализацију као и достављање извештаја о резултатима спроводи носилац активности.

Зависно од врсте подактивности, носилац подактивности може у реализацију, благовремено укључивати друге субјекте и старати се о доброј комуникацији, сарадњи и усаглашеном деловању (унапређивати комуникацију, координацију и кооперацију).

Други субјекти који могу помоћи успешној реализацији мера и активности, учествоваће у реализацији, у складу са својим надлежностима, облашћу деловања и могућностима, а све у циљу што успешније реализације и достизања стратешких циљева безбедности саобраћаја. При томе ће носилац активности и сви укључени субјекти радити у складу са принципима безбедног система и другим принципима на којима се темељи стратегија и акциони план.

Период који је обухваћен стратегијом и пратећим акционим планом усмерен је на развој система безбедности саобраћаја јединице локалне самоуправе, деловање кроз системске мере и координацију свих кључних институција безбедности саобраћаја.

Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Општине Пожега је усмерена на националну стратегију и на њене циљеве и изазове, а манифестована кроз конкретне подактивности које треба реализовати.



7 НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Предметна Стратегија безбедности саобраћаја за општину Пожега, као и национална стратегија прати следеће принципе :

- Принцип, Поштовања међународних стандарда и докумената општине Пожега подржава све релевантне међународне стандарде у области безбедности саобраћаја, те настоји да обезбеди безбедно саобраћајно окружење у складу са светским достигнућима.
- Принцип, Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидитета нису прихватљиви у саобраћају на територији Пожеге, јер ниједан облик саобраћаја не оправдава губитак живота или здравља.
- Принцип, Људски је грешити, у саобраћају је природно да људи праве грешке. Због тога, систем безбедности на територији Општине мора да узме у обзир ову реалност и буде спреман да одговори на изазове које доносе грешке учесника.
- Принцип, Постоји граница људске толеранције на силу.
- Принцип, Подељене одговорности. Безбедност саобраћаја је одговорност и локалних власти, као креатора сигурног система, и грађана као учесника који треба да поштују саобраћајне прописе.
- Принцип, Проширене одговорности Осим правне одговорности, Органи Општине ће редовно разматрати стручну, моралну и политичку одговорност у области безбедности саобраћаја.
- Принцип, Систем треба да опрашта грешке. У случају грешке једног елемента система, Органи Општине ће настојати да се спрече смрт или тешка повреда кроз интервенцију других делова система.
- Принцип, Превентивног деловања. општине Пожега ће у континуитету спроводити превентивне мере, укључујући редовну анализу и смањење ризика, како би се унапредила безбедност саобраћаја.
- Принцип, Безбедности саобраћаја заснована на подацима. У општини Пожега ће се прикупљати, анализирати и користити подаци о саобраћајним незгодама и понашању учесника како би се утврдиле најбоље мере за унапређење безбедности.



Општина Пожега

- Принцип, Безбедност саобраћаја заснована на науци. Општина Пожега ће обезбедити трансфер и примену знања и најбољих пракси из безбедности саобраћаја, како би се повећала ефикасност мера и активности у локалној средини.
- Принцип, Редовне комуникације. Општина Пожега ће установити редовне канале комуникације између свих надлежних институција у циљу боље сарадње и усклађености у спровођењу мера безбедности.
- Принцип, Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање). Јединица локалне самоуправе ће обезбедити хоризонталну координацију на нивоу локалних институција, као и вертикалну координацију са републичким институцијама у циљу ефикасног спровођења мера безбедности.
- Принцип, Кооперације (сарадње) између субјеката безбедности саобраћаја. У Пожеги ће тесно сарађивати и координисати активности у циљу постизања безбедног и ефикасног саобраћајног окружења уз оптимално коришћење ресурса.



8 НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Најзначајнији субјекти, односно носиоци активности у систему безбедности саобраћаја на територији општине Пожега су:

- Скупштина општине,
- Председник општине,
- Општинско веће,
- Савет за координацију послова безбедност саобраћаја,
- Општинска управа,
- Управљач општинских путева и улица,
- Саобраћајна полиција,
- Ватрогасна јединица, хитна помоћ, дом здравља,
- Установе образовања и васпитања,
- Правна лица за вршење техничких прегледа,
- Транспортне компаније,
- Невладине организације и удружења грађана,
- Средства јавног информисања, итд.

Скупштина је највиши орган ЈЛС који врши основне функције локалне власти, утврђене Уставом, законом и подзаконским актима. Скупштина уређује нормативно - правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедности саобраћаја. Скупштина јединице локалне самоуправе најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра Извештај о стању безбедности саобраћаја и резултате спроведених активности које припрема локални Савет за координацију послова безбедности саобраћаја. Такође унапређује правне акте из своје надлежности као и стратешке и планске документе који имају додира са безбедношћу саобраћаја.

Председник општине је извршни орган ЈЛС, има широк спектар надлежности, као и веома значајну улогу у безбедности саобраћаја јер само уз његову подршку је могуће спровести адекватне мере и активности у области саобраћаја.



Општина Пожега

Општинско веће је такође извршни орган и, између осталих својих многобројних надлежности, формира Савет за координацију послова безбедности саобраћаја, именује председника и чланове и најмање два пута годишње подноси Скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на територији ЈЛС, који је дужно да учини доступним јавности. Општинско Веће има задатак и одговорност да створи и унапређује услове за безбедност свих грађана у саобраћају на путевима. У систему управљања безбедношћу саобраћаја Веће има најзначајнију улогу као орган који утврђује политику безбедности саобраћаја и спроводи мере из области безбедности саобраћаја на локалном нивоу.

Савет за координацију послова безбедност саобраћаја је стручно радно тело ЈЛС, које обавља послове из области безбедности саобраћаја на путевима, из надлежности, односно јединице локалне самоуправе. Савет чине представници органа, организација, институција, невладиног сектора и других субјеката који делују у систему безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, а нарочито у областима финансија, јавних набавки, безбедности саобраћаја на путевима, комуналних и инспекцијских послова, правосуђа, здравства, школског и предшколског васпитања и образовања, медија и управљања путевима.

Савет предлаже Стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на својој територији у складу са Националном стратегијом и Националним планом Републике Србије, предлаже Већу годишњи Програм расподеле новчаних средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја и припрема Извештај о стању безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама најмање двапут годишње за потребе Већа.

Савет такође разматра питања из области безбедности саобраћаја, предлаже мере за унапређење безбедности саобраћаја на општинским путевима и улицама, даје мишљење о предлозима одлука и другим актима којима се уређује безбедност саобраћаја, сарађује са републичким, регионалним и локалним телима та безбедност саобраћаја, остварује и подстиче координацију и сарадњу локалних органа и других субјеката у безбедности саобраћаја, даје мишљење и подстиче активност на саобраћајном васпитању и образовању грађана, врши и друге послове од интереса за безбедност саобраћаја на путевима.



Општина Пожега

Општинска управа обавља из области саобраћаја, управне послове пре свега у складу са важећим Законом о безбедности саобраћаја на путевима, техничко регулисање на општинским путевима и улицама на територији јединице локалне самоуправе али и обавља административно-техничке послове за потребе Савета за координацију послова безбедности саобраћаја.

Управљач пута, надлежности управљача пута односе на: издавање услова за израду техничке документације за изградњу и реконструкцију саобраћајног прикључка на јавни пут и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање услова за израду техничке документације, односно за постављање линијског инфраструктурног објекта на јавном путу и заштитном појасу јавног пута и доношење решења инвеститору о испуњености издатих услова; издавање сагласности за одржавање спортске и друге приредбе на јавном путу; издавање дозволе за обављање ванредног превоза на јавном путу, издавање дозволе за прекомерно коришћење јавног пута; издавање одобрења за постављање рекламних табли и паноа, издавање одобрења за постављање уређаја за обавештавање или оглашавање на јавном путу; издавање сагласности за преусмеравање саобраћаја на јавни пут у случају обављања радова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута.

Саобраћајна полиција је субјект безбедности саобраћаја доминантно препознат као носилац активности на локалном нивоу у области безбедности саобраћаја и надлежности саобраћајне полиције су јасно дефинисане Законом о безбедности саобраћаја на путевима.

Најважнији послови саобраћајне полиције су:

- Непосредна контрола и интервентно регулисање саобраћаја;
- Управни послови безбедности саобраћаја;
- Праћење и унапређење прописа у безбедности саобраћаја;
- Обрада и расветљавање саобраћајних прекршаја и саобраћајних незгода;
- Инспекцијско технички послови безбедности саобраћаја;
- Превентивно пропагандни послови безбедности саобраћаја;
- Остали послови безбедности саобраћаја.



Здравствене установе учествују у сталном праћењу здравственог стања возача, врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуство алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом.

Установе образовања и васпитања, представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају. Образовање и васпитање генерација о исправном понашању у саобраћају је кључна улога ових институција а ефекти оваквих активности су трајног карактера.

Невладине организације и удружења грађана (невладине и стручне организације) окупљају грађане и правна лица ради организованог деловања у систему безбедности саобраћаја са циљем унапређења безбедности саобраћаја. Удружења могу да имају улогу корективног фактора према органима и осталим субјектима у систему управљања безбедношћу саобраћаја тако што јавно критикују рад субјеката безбедности саобраћаја и указују на пропусте и недостатке. Могу спроводити и конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.

Средства јавног информисања - Медији имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност, медији омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији. На основу досадашњег искуства примећено је да су медији у Републици Србији знатно утицали на смањење броја погинулих учесника у саобраћају.

Привреда би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја а посебно директно заинтересовани привредни субјекти. Спровођење стратешких докумената о безбедности саобраћаја на нивоу привредних субјеката доприноси унапређењу укупне безбедности саобраћаја.

Сви други наведени субјекти безбедности саобраћаја имају своју одговарајућу улогу у процесу унапређења безбедности саобраћаја. У складу са националном Стратегијом, „сваки субјекат безбедности саобраћаја треба да дефинише циљеве у оквиру свог делокруга послова, као и показатеље достизања циљева”.



За успешно управљање саобраћајем и безбедношћу саобраћаја, мора постојати подршка и сарадња свих субјеката који су надлежни за област саобраћаја, на националном нивоу, пре свега министарства надлежног за послове саобраћаја, полиције, Агенције за безбедност саобраћаја, ЈП „Путеви Србије“, као и осталих субјеката укључених у спровођење мера и активности на унапређењу безбедности саобраћаја дефинисаних стратегијом и другим правним, стратешким и планским документима, на локалном нивоу.

Рад локалног савета за безбедност саобраћаја, надлежних инспекцијских и других локалних органа, као и постојање локалног фонда за саобраћаја, од суштинског је значаја за спровођење стратегије безбедности саобраћаја. У том циљу, потребно је континуирано јачање постојећих институционалних капацитета, као и увођење нових, како би се допринело већем нивоу безбедности саобраћаја на територији ЈЛС.

Препознати све чиниоце безбедности саобраћаја на локалу, као директне и непосредне чиниоце локалног система безбедности саобраћаја, али и на доследан начин препознати и описати и друге националне и-или међународне чиниоце који сво-

јим деловањем доприносе унапређењу система безбедности саобраћаја у оквиру предметне локалне самоуправе.





9 СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА

Праћење стања безбедности саобраћаја је важан сегмент управљања безбедношћу саобраћаја. Предуслов за управљање безбедношћу саобраћаја на оптималан и одржив начин је константно анализирање постојећег стања, дефинисање жељеног стања и предузимање оптималних управљачких мера и активности које ће постојеће стање што више приближити жељеном. Поред праћење постојећег стања као важан део иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја, које је као обавеза препознато и у Закону о безбедности саобраћаја на путевима.

Важећим Правилником о раду савета за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима дефинисана је обавезе Савета да прати стање безбедности саобраћаја, односно да континуирано анализира стање безбедности саобраћаја, анализира показатеље безбедности саобраћаја (индикаторе) и ставове учесника у саобраћају на подручју јединице локалне самоуправе и на седницама савета предлаже одређене мере и активности. Приликом предлагања мера и активности, чланови савета треба да препознају угрожене категорије учесника у саобраћају и активности усмере на унапређење безбедности најугроженијих категорија учесника у саобраћају. Савет треба да сагледава и оцењује проблеме безбедности саобраћаја са прецизним одређивањем надлежности субјеката који делују у систему безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе.

Истим Правилником је прописано и извештавање о стању безбедности саобраћаја на путевима, као саставном делу праћења стања безбедности саобраћаја на путевима на подручју јединице локалне самоуправе.

Савет за безбедност саобраћаја подноси извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима надлежном органу најмање два пута годишње. Законом о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисано да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе, подноси скупштини извештај о стању безбедности саобраћаја на својој територији најмање двапут годишње.



Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да укаже на тренутно стање безбедности саобраћаја на подручју јединице локалне самоуправе са јасно издвојеним проблемима, најважнијим реализованим активностима и активностима које је потребно реализовати у наредном периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима треба да садржи следеће делове, односно податке:

- уводни део, са кратким описом стања безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе,
- поређење стања безбедности саобраћаја на подручју јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе са истим периодом у претходних пет година (број саобраћајних незгода, последице саобраћајних незгода, односно број тешких телесних повреда, лаких телесних повреда и погинулих лица, вредности јавног и саобраћајног ризика, процентуална угроженост категорија учесника у саобраћају и сл.),
- основне показатеље стања безбедности саобраћаја: најугроженије категорије учесника у саобраћају (пешаци, бициклисти, путници и возачи аутомобила и сл.), расподелу саобраћајних незгода по месецима, данима и часовима, просторну расподелу саобраћајних незгода у односу на државне путеве и улице, као и просторну анализу у односу на конкретне деонице и улице где се догађају саобраћајне незгоде,
- кратак извештај о последњим доступним подацима о понашању учесника у саобраћају на подручју јединице локалне самоуправе, односно полицијске управе,
- праћење достизања претходно дефинисаних циљева (циљеви у складу са стратегијом безбедности саобраћаја јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, односно националном стратегијом уколико друга није донета),
- кратак преглед најважнијих активности и мера које су предузете у претходном периоду са прегледом утрошених финансијских средстава и активности које је потребно реализовати у будућем периоду са циљем унапређења безбедности саобраћаја на подручју



Општина Пожега

јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе,

- закључни део са сумирањем најважнијих проблема у безбедности саобраћаја на путевима.

Савет поред праћење стања безбедности саобраћаја припрема и Извештај о реализацији планираних активности. Овај извештај садржи податке о спроведеним мерама и активностима, као и утрошку финансијских средстава за реализацију истих у оквиру кључних области рада дефинисаних Програмом.



10 ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

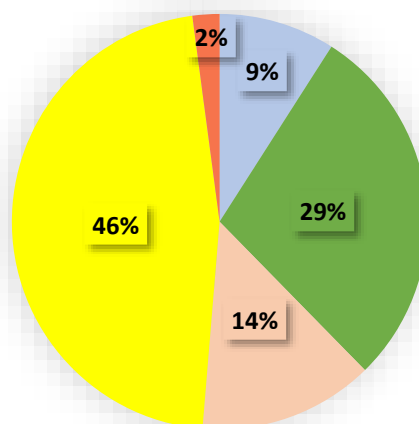
На основу доступних података, а у складу са позитивном правном регулативом извршена је процена расположивих финансијских средстава која су неопходна за реализацију мера и активности дефинисаних акционим планом.

У табели је приказан распоред финансијских средстава према стубовима деловања, односно према посебним циљевима Стратегије. Укупна процењена вредност финансијских средстава за овај трогодишњи период је 76.200.000 динара.

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА посебни циљеви:	ГОДИНА			УКУПНО
	2024	2025	2026	
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	1.7	2.2	3	6.9
БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ	2	9.1	10.7	21.8
БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	0	5.1	5.3	10.4
БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	4.4	16	15.1	35.5
АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	0.4	0.7	0.5	1.6
УКУПНО	8.5	33.1	34.6	76.2

СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

- ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА
- БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ
- БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА
- БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ
- АКТИВНОСТИ НАКОН НЕЗГОДЕ



Слика 27 Расподела финансијских средстава потребних за спровођење Стратегије, према посебним циљевима у %



11 ЗАВРШНА ОДРЕДБА И ПРОЦЕС ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ

Чланом 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023), дефинисано је да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Акционим планом.

Доношењем СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2023 ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ ЗА 2023. ДО 2025. ГОДИНЕ са пратећим Акционим планом за прве три године спровођења Стратегије, стекли су се услови за доношење стратегија и годишњих планова безбедности саобраћаја на путевима на подручјима свих јединица локалних самоуправа у Републици Србији.

Локални Савет за координацију послова безбедности саобраћаја је у Програму за 2024. годину у области Научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја, планирао Активност Израде стратегије безбедности саобраћаја на путевима.

У складу са претходним расписана је набавка и уговорена израда услуге израде Стратегије безбедности саобраћаја на путевима.

Након доставе предметног стратешког документа од стране извршиоца исти ће бити прослеђен Скупштини на доношење, а све у складу са горе наведеним чланом Закона о безбедности саобраћаја на путевима.



12 РЕФЕРЕНЦЕ И ЛИТЕРАТУРА

- [1] Агенција за безбедност саобраћаја (2024). Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2022. години. https://www.abs.gov.rs/static/uploads/14458_statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-republici-srbiji-za-2022.-godinu.pdf (преузето: октобар 2024.)
- [2] Benoit Matsha-Carpentier/ IFRC (1998). The World Disaster Report, <https://www.ifrc.org/sites/default/files/WDR-2014.pdf>, (октобар 2024.)
- [3] Липовац, К, Д. Јовановић и М. Нешић (2019). Основе безбедности саобраћаја, Криминалистичко полицијски универзитет, Београд.
- [4] Baljonet P.E., Benjamin T., Huguenin R.D., Wittink R.D. (1994) SARTRE: Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe
- [5] Lipovac, K. Ross, A. and Tesic, M. (2014). Road safety management at the national level: the case study of the Republic of Srpska and Serbia. ICTTE, 27-28 November 2014, Belgrade.
- [6] Петровић, Д. Вујанић, М. и Красић, П. Улога локалних стратегија безбедности саобраћаја у систему управљања безбедношћу саобраћаја, 13th International Conference "Road Safety in Local Community" Serbia, Копаоник, Хотел Краљеви Чардаци, 2018. (преузето: октобар 2024.)
- [7] Петровић, Д. Војиновић И. Трајковић, И. Значај стратегије безбедности саобраћаја за успостављење система управљања – анализа примера Град Ниш, 14th International Conference "Road Safety in Local Community" Serbia, Копаоник, Хотел Краљеви Чардаци, 2019. (преузето: октобар 2024.)
- [8] Петровић, Д. др Кукић, Д. Приручник за унапређење безбедности путева са предлогом мера и могућностима локалног управљач пута и земљишта за смањење утицаја пута и путне околине на настанак саобраћајних незгода, Агенција за безбедност саобраћаја, 2016. године (преузето: октобар 2024.)
- [9] Извештај о анкети у земљама Западног Балкана, Improving the Traffic Safety in the Western Balkan Countries through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies, 2019. године
- [10] Transportation research board, Washington DC. <https://nap.nationalacademies.org/catalog/27804/tackling-the-road-safety-crisis-saving-lives-through-research-and>



- [11] Handbook on the external costs of transport, Version 2019 – 1.1, Luxembourg: Publications Office of the EU, 2020. https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_4K83_Handbook_on_the_external_costs_of_transport_Final.pdf (преузето, октобар 2024.)
- [12] European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271> <https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>, (преузето октобар 2024.).
- [13] Transport Community: Road Safety Action Plan for Western Balkan, <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>, (преузето, октобар 2024.).
- [14] WHO Global status report on road safety, <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>, (преузето октобар 2024.).
- [15] PIARC: Road safety management - Safe system – scientific safety principles and their application, <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>, (преузето октобар 2024.).
- [16] Републички завод за статистику (2024). Трендови – Модел макроекономских пројекција за тестирање дугорочне одрживости дуга и перформанси раста 2019–2030. (ISSN 1820-1148), Београд, Република Србија. <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/Pdf/G20198006.pdf> (преузето октобар 2024.).
- [17] World Health Organization (WHO), First Global Ministerial Conference on road safety (http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html, (преузето октобар 2024.).
- [18] World Health Organization (WHO), Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/decade_booklet/en/index.html, (преузето октобар 2024.).
- [19] Global Alliance of NGOs for Road Safety, The second Decade of Action for Road Safety 2021-2030, <https://www.roadafetyngos.org/about/about-road-safety/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030/#:~:text=The%20second%20Decade%20of%20Action,injuries%20by%2050%25%20by%202030>. (преузето октобар 2024.).



- [20] World Health Organization (WHO), Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (преузето октобар 2024.).
- [21] Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за период од 2023. до 2025. године, "Службени гласник РС", 84/2023, преузето октобар 2024.
- [22] Агенција за Безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа, Анализе стања безбедности саобраћаја за период од 2018. до 2022. године, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [23] Агенција за Безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа Индикатори безбедности саобраћаја за 2023. годину, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [24] Агенција за Безбедност саобраћаја Републике Србије, Подаци о стању безбедности саобраћаја на нивоу Локалних самоуправа и Полицијских управа Индикатори безбедности саобраћаја за 2023. годину, по локалним самоуправама, (преузето октобар 2024.).
- [25] Правилник о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима, "Службени гласник РС", број 16 од 1. марта 2024. (преузето октобар 2024.).
- [26] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) (преузето октобар 2024.). (преузето октобар 2024.).
- [27] Закон о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018, 95/2018 - др. закон и 92/2023 - др. закон) (преузето октобар 2024.).
- [28] Правилник о саобраћајној сигнализацији, ("Сл. гласник РС", бр. 85/2017, 14/2021 и 21/2024) (преузето октобар 2024.).
- [29] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, прегледни Извештаји, <https://www.abs.gov.rs/rsl/pregledni-izvestaji>, (преузето октобар 2024.).



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

за период 2024. до 2030. године

Општина Пожега

ⁱ Global status report on road safety 2023

ⁱⁱ Подаци преузети са сајта агенције за безбедност саобраћаја, <https://bazaabs.abs.gov.rs/smartPortal/indikatori>, новембар 2024. године

Преузете фотографије:

- [1] <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSaUgeYDroI9DMrkmESQvO9txue7EF65nuH6w&s>
- [2] <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQwtW2ZR518Nrw0D-hO4LK1oHG1NFg3RIHTSg&s>
- [3] <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQQJIMacnBxif-hefRh-9cyk8KqgeXiDewnRQ&s>
- [4] https://www.freepik.com/premium-photo/aerial-drone-view-highway-with-busy-urban-traffic-modern-city-traffic-jam-from_16649592.htm
- [5] <https://www.safetyconnect.io/post/an-introduction-to-the-safe-systems-approach>
- [6] https://zivotjelep.com/ista-ja-na-malo-drugaciji-nacin/strategija_3x3/
- [7] <https://www.euronews.com/2023/06/28/eus-deadly-roads-traffic-accident-deaths-increase-for-first-time-in-a-decade>
- [8] <https://indeksonline.rs/2021/12/teska-saobracajna-nezgoda-na-magistralnom-putu-cack-pozega/>
- [9] <https://sandzacke.rs/vijesti/sandzak/np-obustava-saobracaja-kod-banjske-petlje/>
- [10] <https://www.republika.rs/vesti/srbija/567369/cacak-pozega-radovi-na-putu-kolona>
- [11] <https://www.ozonpress.net/tag/pozega/>
- [12] <https://www.republika.rs/vesti/srbija/567369/cacak-pozega-radovi-na-putu-kolona>
- [13] <https://trubaci-beograd.com/gradovi/trubaci-pozega/>
- [14] <https://www.danas.rs/zivot/auto/saobracaj-vozaci-automobila/>
- [15] <https://sigurnestaze.com/blog.php?blog=uloga-saobracajne-%28ne%29kulture-u-bezbednosti-saobracaja>
- [16] <https://javniservis.net/analiza/uticaj-mobilnog-telefona-na-nastanak-saobracajne-nezgode/>
- [17] <https://bazaabs.abs.gov.rs/absPortal/>
- [18] <https://prviprvinaskali.com/clanci/dom/roditelji/statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-republici-srbiji-u-2018-godini.html>
- [19] <https://sites.utexas.edu/cm2/policy-brief-4/>
- [20] <https://www.edmunds.com/car-safety/aging-drivers-intersections-are-danger-zones.html>
- [21] <https://rightpathlaw.com/how-do-car-accident-settlements-work/>
- [22] <https://www.profitcentar.rs/finansijski-kontroling-i-izvestavanje/>

A large, thick blue spiral graphic with a dashed inner line, winding from the top left towards the bottom right. It is set against a solid orange background. In the lower-left quadrant, there is a faint, thin-lined orange square grid.

ОПШТИНА ПОЖЕГА

новембар 2024. године