

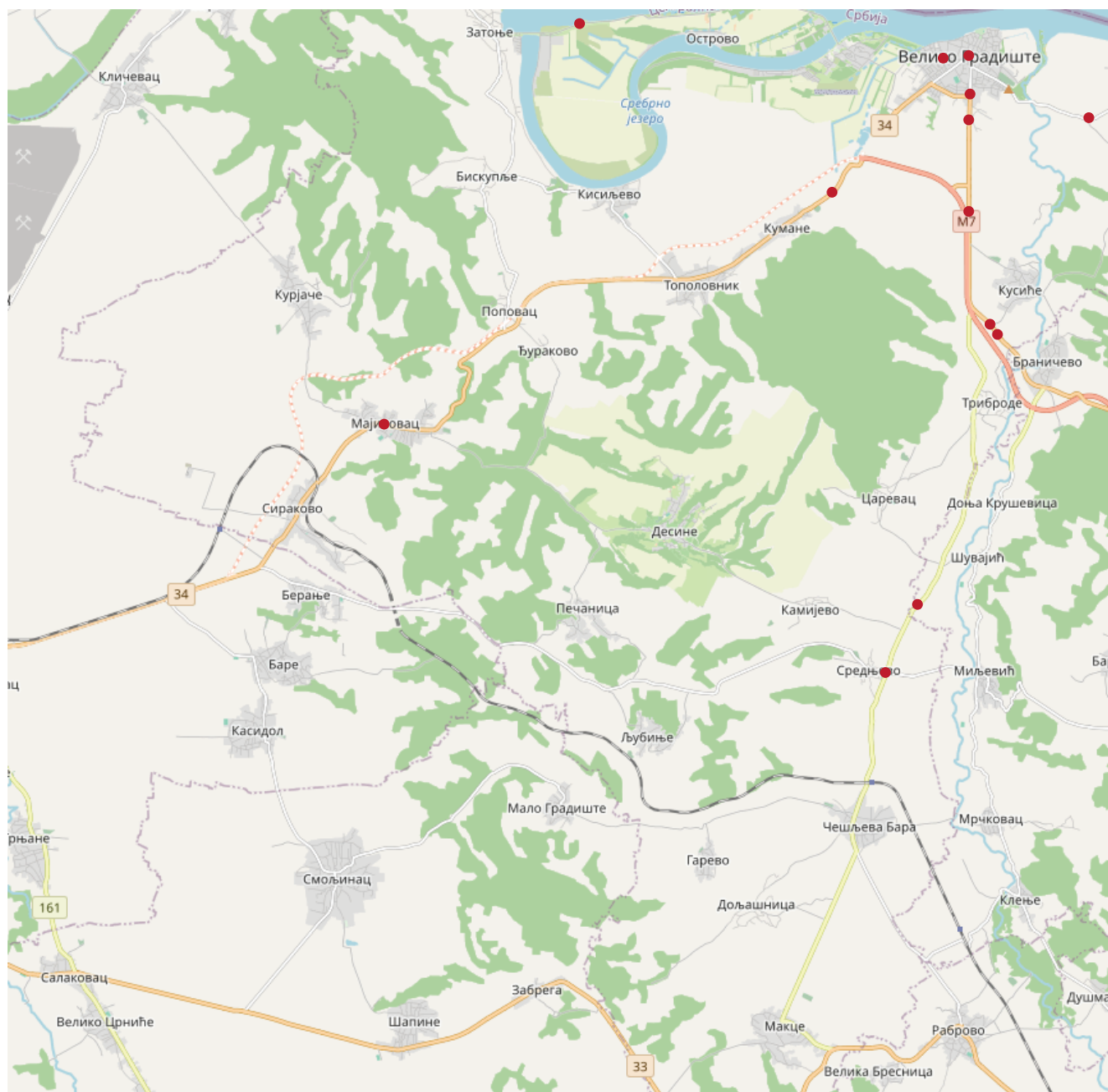


**ОПШТИНА  
ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ**



**ЦЕНТАР ЗА  
НАУЧНО-ИСТРАЖИВАЧКИ РАД**

# **СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ**



**Београд, 2025. године**

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



## 1. Наслов:

**СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ**

## 2. Датум објављивања: март 2025. године

## 3. Руководилац пројекта:

**Тијана Иванишевић**, мастер. инж. саобраћаја.

## 4. Координатор пројекта:

**Ведран ВУКШИЋ**, дипл. инж. саоб.

## 5. Вођа тима истраживача:

**Ведран ВУКШИЋ**, дипл. инж. саоб.

## 6. Истраживачи:

Доц. др **Будиша КОСТИЋ**, дипл. инж. саоб.  
**Тијана ИВАНИШЕВИЋ**, мастер инж. саоб.

**Зоран МИЉАНИЋ**, мастер инж. саоб.  
**Ведран ВУКШИЋ**, дипл. инж. саоб.

## 7. Извођач - носилац студије:

**Центар за научно-истраживачки рад, ул. Сремска бр. 1, Београд.**

## 8. Наручилац студије:

**Општина Велико Градиште, Житни трг бр. 1, Велико Градиште.**

## 9. Врста публикације: Стратегија

## 10. Резиме:

Саобраћајне незгоде представљају јавни здравствени проблем на светском нивоу. Обим проблема потврђују подаци Светске здравствене организације, који указују да у саобраћајним незгодама годишње погине око 1,19 милиона људи у свету и између 20 и 50 милиона учесника у саобраћају претрпи телесне повреде које представљају значајан узрок инвалидитета. Повреде у саобраћају представљају водећи узрок смрти код деце и младих узраста од 5 до 29 година, а више од половине погинулих лица чине рањиви учесници у саобраћају, у које спадају пешаци, бициклисти и мотоциклисти.

У периоду од 2019. до 2023. године у Републици Србији је просечно годишње погинуло 521 лице, 3.265 лица задобило тешке телесне повреде и 15.885 лица задобило лаке телесне повреде. У истом периоду у Великом Градишту је просечно годишње смртно страдало око три лица, око 15 лица задобило тешке телесне повреде и око 46 лица задобило лаке телесне повреде. У Републици Србији препознат је значај стратешког управљања безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу и локалне заједнице су препознате као носиоци одређених активности. Општина Велико Градиште је препознала значај стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и покренула израду Стратегије безбедности саобраћаја, за период од 2025. до 2030. године (у даљем тексту Стратегија) и Акционог плана за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја (у даљем тексту Акциони план).

Основни елементи Стратегије су анализа постојећег стања, дефинисање кључних проблема, концепт развоја безбедности саобраћаја, дефинисање жељеног стања у погледу мисије, визије, амбиције и циљева. Потом садржи најважније принципе рада, дефинисање носилаца одговорности за покретање и реализацију активности дефинисаних Стратегијом и Акционим планом, као и начин стручног праћења, извештавања и евалуације Стратегије. На крају, дефинисана је процена финансијских средстава потребних за спровођење стратегије, процес израде стратегије и завршне одредбе.

## 11. Кључне речи:

саобраћајне незгоде, безбедност саобраћаја, стратегија, постојеће стање, управљачке мере, жељено стање.

## 12. Штампана и дистрибуција:

**Центар за научно-истраживачки рад, ул. Сремска бр. 1, Београд.**

## 13. Тип извештаја:

**Интерни**

## 14. Број делова публикације:

**ПРВИ ДЕО (Стратегија безбедности саобраћаја)  
ДРУГИ ДЕО (Акциони план)**



## САДРЖАЈ

|                                                                                                                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА И АКРОНИМА.....</b>                                                                                                                                          | <b>4</b>  |
| <b>1. УВОД.....</b>                                                                                                                                                              | <b>5</b>  |
| <b>2. ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ ЛИТЕРАТУРЕ О УПРАВЉАЊУ И СТРАТЕГИЈАМА БЕЗБЕДНОСТИ<br/>САОБРАЋАЈА .....</b>                                                                              | <b>7</b>  |
| 2.1. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ НАУЧНЕ ГРАЂЕ И ПРАКТИЧНИХ ИСКУСТАВА У<br>УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА .....                                                                | 7         |
| 2.1.1. Релевантна научна грађа .....                                                                                                                                             | 7         |
| "Bottom-up" и "top-down" приступ при дефинисању стратегије безбедности саобраћаја –<br>студија примера: Град Београд.....                                                        | 7         |
| Управљање безбедношћу саобраћаја према циљевима: Критичка анализа Норвешког<br>приступа.....                                                                                     | 10        |
| Унапређење стратегије третмана црних тачака .....                                                                                                                                | 10        |
| 2.1.2. Практична искуства у управљању безбедношћу саобраћаја.....                                                                                                                | 12        |
| UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 64/255. Глобално унапређење<br>безбедности на путевима .....                                                             | 12        |
| WHO – Европски извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима: Ка безбеднијим<br>путевима и здравијем избору транспорта.....                                                | 12        |
| Уједињено Краљевство (UK), Министарство транспорта – Савети о локалним стратегијама<br>безбедности на путевима .....                                                             | 15        |
| WHO – Приручник за превенцију повреда у друмском саобраћају.....                                                                                                                 | 17        |
| UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 60/05. Глобално унапређење<br>безбедности на путевима .....                                                              | 19        |
| WHO – Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају.....                                                                                                           | 20        |
| WHO – Превенција повреда у друмском саобраћају: јавна здравствена перспектива Европе....                                                                                         | 22        |
| Глобално партнерство за безбедност саобраћаја (GRSP) – Безбедност саобраћаја у градовима<br>– Одрживи транспорт: Приручник намењен доносиоцима одлука у градовима у развоју..... | 24        |
| Међународна безбедност на путевима (PRI) - Национални стратешки план безбедности<br>саобраћаја: кодекс добре праксе.....                                                         | 26        |
| 2.2. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД НАЈВАЖНИЈИХ ДЕЛОВА СТРАТЕГИЈА, ПРОГРАМА И<br>ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА .....                                                                         | 28        |
| 2.2.1. Међународне стратегије, програми и планови.....                                                                                                                           | 28        |
| UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2011-2020 .....                                                                                                              | 28        |
| UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2021-2030 .....                                                                                                              | 30        |
| PRI - Међународна стратегија безбедности саобраћаја.....                                                                                                                         | 31        |
| 2.2.2. Стратегије, програми и планови на нивоу Европе .....                                                                                                                      | 32        |
| Европска комисија (ЕС) - Преполовљавање броја жртава саобраћајних незгода у EU до 2010.<br>године: Заједничка одговорност.....                                                   | 32        |
| The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021-2030.....                                                                                                                | 33        |
| ЕС - спашавање 20.000 живота на нашим путевима: заједничка одговорност.....                                                                                                      | 34        |
| 2.2.3. Регионалне стратегије, програми и планови .....                                                                                                                           | 36        |
| Транспортна опсерваторија југоисточне Европе (SEETO) - Предложена регионална стратегија<br>безбедности саобраћаја .....                                                          | 36        |
| 2.2.4. Националне стратегије, програми и планови .....                                                                                                                           | 37        |
| Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику<br>Србију, за период од 2013. до 2020. године.....                                          | 37        |
| Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са<br>Акционим планом за 2023. до 2025. године.....                                        | 42        |
| <b>3. ДЕФИНИСАЊЕ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ<br/>ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ .....</b>                                  | <b>46</b> |
| 3.1. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ САОБРАЋАЈНИХ<br>НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ.....                                                           | 46        |
| 3.1.1. Стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије.....                                                                                                          | 47        |
| Расподела саобраћајних незгода по општинама на територији Републике Србије .....                                                                                                 | 50        |
| 3.1.2. Стање безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште.....                                                                                                   | 55        |
| Расподела саобраћајних незгода према последицама .....                                                                                                                           | 57        |
| Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према полу учесника.....                                                                                          | 58        |



|                                                                                                                                         |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према годинама старости.....                                             | 60         |
| Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у току године.....                                                                 | 61         |
| Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље.....                                                                   | 63         |
| Временска расподела саобраћајних незгода по часовима у току дана .....                                                                  | 65         |
| Расподела саобраћајних незгода према месту настанка .....                                                                               | 67         |
| Расподела саобраћајних незгода према категорији возила .....                                                                            | 70         |
| Расподела настрадалих лица посматрано према својству учесника.....                                                                      | 72         |
| Расподела саобраћајних незгода према типу саобраћајне незгоде.....                                                                      | 73         |
| Расподела саобраћајних незгода према утицајним факторима .....                                                                          | 75         |
| <b>3.2. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ.....</b>                                    | <b>79</b>  |
| <b>3.3. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ .....</b>                                                                                         | <b>88</b>  |
| 3.3.1. Предмет и метод истраживања.....                                                                                                 | 88         |
| 3.3.2. Резултати истраживања.....                                                                                                       | 88         |
| <b>3.4. ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА .....</b>                                                                    | <b>95</b>  |
| <b>4. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ .....</b>                                            | <b>97</b>  |
| 4.1. Организација и управљање .....                                                                                                     | 97         |
| 4.2. Безбеднији путеви .....                                                                                                            | 97         |
| 4.3. Безбеднија возила .....                                                                                                            | 98         |
| 4.4. Безбеднији учесници у саобраћају.....                                                                                              | 98         |
| 4.5. Безбеднији учесници у саобраћају.....                                                                                              | 99         |
| <b>5. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ.....</b> | <b>100</b> |
| 5.1. СТРАТЕШКИ ЦИЉ .....                                                                                                                | 100        |
| 5.2. ОПЕРАТИВНИ ЦИЉЕВИ .....                                                                                                            | 101        |
| 5.2.1. Организација и управљање безбедношћу саобраћаја .....                                                                            | 102        |
| 5.2.2. Безбеднији путеви .....                                                                                                          | 103        |
| 5.2.3. Безбеднија возила .....                                                                                                          | 104        |
| 5.2.4. Безбеднији учесници у саобраћају.....                                                                                            | 105        |
| 5.2.5. Активности након саобраћајне незгоде.....                                                                                        | 108        |
| <b>6. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ.....</b>                                                                                                       | <b>110</b> |
| <b>7. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ, ЕВАЛУАЦИЈА И ИЗВЕШТАВАЊЕ.....</b>                                                                            | <b>112</b> |
| <b>8. ЛИТЕРАТУРА.....</b>                                                                                                               | <b>114</b> |
| <b>9. ПОПИС СЛИКА.....</b>                                                                                                              | <b>115</b> |
| <b>10. ПОПИС ТАБЕЛА .....</b>                                                                                                           | <b>116</b> |
| <b>11. ПОПИС ДИЈАГРАМА.....</b>                                                                                                         | <b>118</b> |
| <b>ПРИЛОГ 1: ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СА ПОГИНУЛИМ ЛИЦИМА.....</b>                                                      | <b>120</b> |
| <b>ПРИЛОГ 1: ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СА ПОВРЕЂЕНИМ ЛИЦИМА.....</b>                                                     | <b>121</b> |



## ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА И АКРОНИМА

|                   |                                                      |
|-------------------|------------------------------------------------------|
| <b>АБС</b>        | Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије   |
| <b>БДП</b>        | Бруто домаћи производ;                               |
| <b>ЕС</b>         | Европска комисија;                                   |
| <b>EU</b>         | Европска Унија;                                      |
| <b>ETSC</b>       | Европски савет за безбедност у саобраћају;           |
| <b>GRSP</b>       | Глобално партнерство за безбедност саобраћаја;       |
| <b>ИТС</b>        | Интелигентни транспорти систем;                      |
| <b>ЈЛС</b>        | Јединице локалне самоуправе;                         |
| <b>ЛС</b>         | Локалних самоуправа;                                 |
| <b>ЛТП</b>        | Лаке телесне повреде;                                |
| <b>МУП</b>        | Министарство унутрашњих послова;                     |
| <b>OECD</b>       | Организације за економску сарадњу и развој;          |
| <b>PRI</b>        | Међународна организација за безбедност саобраћаја;   |
| <b>ПБС</b>        | Провера безбедности саобраћаја;                      |
| <b>ПОГ</b>        | Погинула лица;                                       |
| <b>PIARC</b>      | Светска друмска асоцијација;                         |
| <b>РБС</b>        | Ревизија безбедности саобраћаја;                     |
| <b>SEETO</b>      | Транспортна опсерваторија југоисточне Европе;        |
| <b>СССР</b>       | Савез Совјетске Социјалистичке Републике;            |
| <b>СН са ПОГ.</b> | Саобраћајне незгоде са погинулим лицима;             |
| <b>СН са ПОВ.</b> | Саобраћајне незгоде са повређеним лицима;            |
| <b>СН са МШ</b>   | Саобраћајне незгоде са материјалном штетом;          |
| <b>ТАС</b>        | Комисија за незгоде у транспорту;                    |
| <b>ТКПБС</b>      | Тело за координацију послова безбедности саобраћаја; |
| <b>ТТП</b>        | Тешке телесне повреде;                               |
| <b>UK</b>         | Уједињено Краљевство;                                |
| <b>UN</b>         | Уједињене нације;                                    |
| <b>УСП</b>        | Управа саобраћајне полиције;                         |
| <b>WHO</b>        | Светска здравствена организација;                    |



## **1. УВОД**

Интензиван развој саобраћаја, поред низа предности, којима је допринео развоју и напретку цивилизације, и чиме се издваја као један од основних елемената на којима почива савремено доба, довео је и до појаве низа штетних ефеката.

Данас, саобраћај је праћен великим бројем негативних друштвених појава који нарушавају интересе друштва. Поред загађивања околине, пожара на превозним средствима или стварима које се превозе, угрожавања од опасних материја, застоја односно прекида у саобраћају и томе слично, у негативне друштвене појаве спадају и саобраћајне незгоде.

Саобраћајне незгоде и последице страдања у саобраћајним незгодама издвојиле су се као значајан глобални проблем. Последњих деценија двадесетог века проблеми безбедности саобраћаја су порасли великом брзином у целом свету.

Узимајући у обзир успешно спроведене стратегије за унапређење безбедности саобраћаја у развијеним земљама током друге половине прошлог века, Уједињене нације су од 2004. године усвојиле низ резолуција којима су указале на глобални проблем страдања у саобраћају. Ове резолуције истичу важност саобраћајне безбедности, потребу за јачањем институција и спровођењем стратегија на свим нивоима. Поред тога, организације као што су Светска здравствена организација, Европска унија и друге међународне организације донеле су стратешке документе који су допринели смањењу страдања у саобраћају и који могу служити као основа за националне, регионалне и локалне стратегије и планове за безбедност саобраћаја. У последњих 40 година најразвијеније земље успешно управљају безбедношћу саобраћаја, стално смањујући број саобраћајних незгода и настрадалих, упркос повећању броја возила, возача и пређених километара. Насупрот томе, у земљама са ниским и средњим бруто националним дохотком број незгода и настрадалих лица значајно расте.

Сваке године, у Свету, погине до 1,2 милиона у саобраћајним незгодама, од којих скоро половину чине пешаци, бициклисти и мотоциклисти, док лаке и тешке повреде задобије до 50 милиона људи (WHO, 2015). Када се посматра популација од 15. до 29. година саобраћајне незгоде су водећи узрок смртности, затим следе самоубиства, AIDS, убиства и тако даље (WHO, 2015).

Економски трошкови саобраћајних незгода, у земљама са „ниским и средњим“ приходима, оптерећују буџете најчешће у нивоу до 5% бруто националног дохотка, док посматрано на глобалном нивоу саобраћајне незгоде оптерећују буџете најчешће у нивоу до 3% бруто националног дохотка (WHO, 2015).

До оваквих поражавајућих резултата дошло је услед пораста броја моторних возила и броја „рањивих“ учесника у саобраћају, али и као последица нереализовања одговарајућих стратегија безбедности саобраћаја на путевима и неспровођења одговарајућих управљачких мера.

Услед лошег стања безбедности саобраћаја и великог броја страдања у саобраћају Уједињене нације су усвојиле Резолуцију 64/255 (марта 2010. године), којом се деценија од 2011. до 2020. године проглашава деценијом акција у безбедности саобраћаја. Међутим, стање безбедности саобраћаја није



унапређено у складу са очекивањима тако да је и деценија од 2021. до 2030. године проглашена другом деценијом акција у безбедности саобраћаја. У складу са тим, дефинисани су глобални циљеви како би се смањио број погинулих и повређених у саобраћају. Усвојени су важни међународни, европски и национални документи који су од значаја за припрему стратешких докумената на нижим нивоима и локалу.

У периоду од 2019. до 2023. године у Републици Србији је просечно годишње погинуло 521 лице, 3.265 лица задобило тешке телесне повреде и 15.885 лица задобило лаке телесне повреде. У истом периоду у Великом Градишту је просечно годишње смртно страдало око три лица, око 15 лица задобило тешке телесне повреде и око 46 лица задобило лаке телесне повреде.

Европска унија је донела низ стратешких докумената, међу којима се истиче стратегија за смањивање броја настрадалих у саобраћају до 2030. године, план европских истраживања у безбедности саобраћаја, директива о унапређењу безбедности инфраструктуре итд. У Републици Србији препознат је значај стратешког управљања безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу и локалне заједнице су препознате као носиоци одређених активности. Општина Велико Градиште је препознала значај стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и покренула израду Стратегије безбедности саобраћаја, за период од 2025. до 2030. године (у даљем тексту Стратегија) и Акционог плана за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја (у даљем тексту Акциони план). Стратегија је у погледу циљева и активности у потпуности усклађена са Националном стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије како би се створили предуслови за реализацију националних циљева безбедности саобраћаја.

Основни елементи Стратегије су анализа постојећег стања, дефинисање кључних проблема, концепт развоја безбедности саобраћаја, дефинисање жељеног стања у погледу мисије, визије, амбиције и циљева. Потом садржи најважније принципе рада, дефинисање носилаца одговорности за покретање и реализацију активности дефинисаних Стратегијом и Акционим планом, као и начин стручног праћења, извештавања и евалуације Стратегије.



## 2. ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ ЛИТЕРАТУРЕ О УПРАВЉАЊУ И СТРАТЕГИЈАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Развијене земље света су још седамдесетих година прошлог века примениле системски приступ управљања безбедношћу саобраћаја, са акцентом на унапређивању безбедности рањивих учесника у саобраћају. Како би циљ Србије требало да буде достизање нивоа безбедности саобраћаја земаља које предњаче у овој области, потребно је детаљно изучити доступну релевантну литературу и усвојити напредне приступе и ефикасна решења. На овај начин могуће је избећи непотребне трошкове (избором мера које су се у пракси показале као ефикасне), уз напомену да локални услови у Србији морају бити узети у обзир. Наиме, специфичност саобраћајних услова у Србији може утицати да неке мере које су у пракси других земаља биле ефикасне, нису применљиве у „домаћим“ околностима. С обзиром на то, веома је значајна улога локалних власти, које најбоље познају конкретно стање на терену на територији своје надлежности и могу дати кључне смернице при избору најефикаснијих контрамера.

### 2.1. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНЕ НАУЧНЕ ГРАЂЕ И ПРАКТИЧНИХ ИСКУСТАВА У УПРАВЉАЊУ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

#### 2.1.1. Релевантна научна грађа

**"Bottom-up" и "top-down" приступ при дефинисању стратегије безбедности саобраћаја – студија примера: Град Београд**

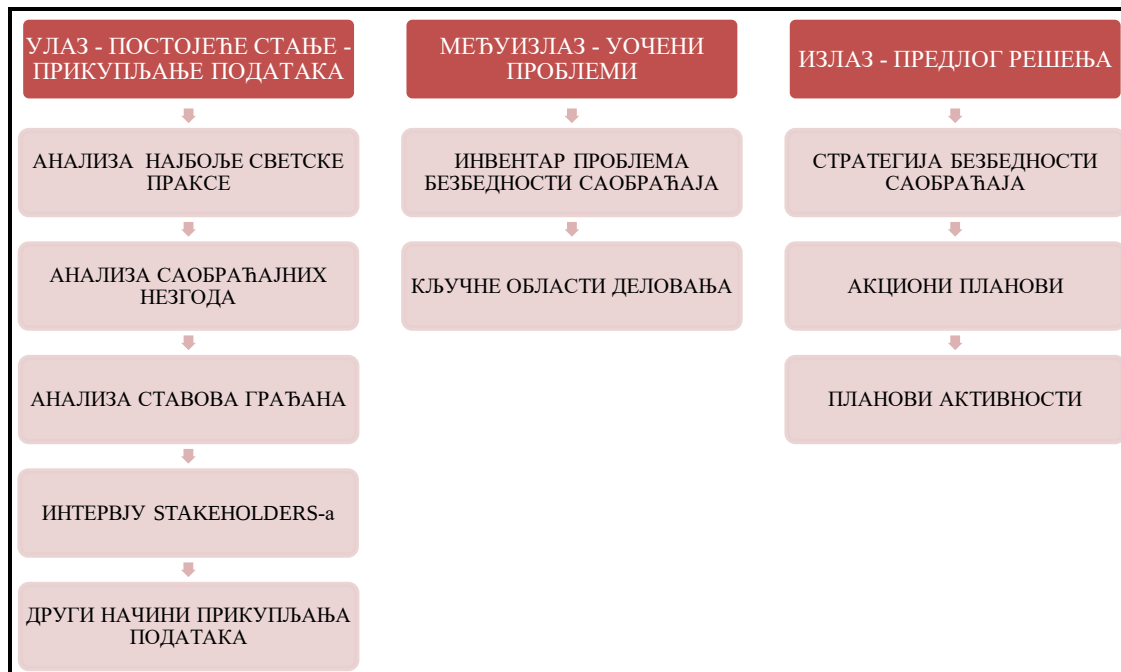
(Vujić, M., Lipovac, K., Jovanović, D., Pešić D., Antić, B (2013): "BOTTOM-UP" AND "TOP-DOWN" APPROACH FOR DEFINING ROAD SAFETY STRATEGY-CASE STUDY: CITY OF BELGRADE, IJTTE Vol. 3(2), pp. 185-203, ISSN 2217-544X (print), ISSN 2217-5652 (online), DOI 10.7708/2217-544X)

У раду је на примеру стратешког документа за град Београд приказан концепт за дефинисање стратегије и кључних области стратегије безбедности саобраћаја, који користи „top-down“ и „bottom-up“ приступ протока информација. Специфичност креирања стратегије је то што се град Београд састоји од 10 урбаних и 7 руралних општина, па је било неопходно наћи модел стратешког документа који би обухватио све проблеме како на градском нивоу, тако и у свих 17 општина. Модел представљен овим радом предвиђа креирање једног кровног стратешког документа и 17 акционих планова за сваку од општина, а кровни документ се добија преклапањем („overlap“) 17 акционих планова.

Први корак при изради стратегије представља дефинисање постојећег стања, а прву фазу првог представља истраживање и детаљна анализа најбоље светске праксе. Потребно је анализирати већ постојеће начине решавања уочених проблема, на какав начин делују примењене мере, односно какви су остварени резултати и ефекти. У наредном кораку анализе постојећег стања спроводи се анализа ставова грађана у циљу утврђивања, односно дефинисања



субјективних ризика у саобраћају. Субјективни ризици у саобраћају су скоро на истом нивоу важности као и објективни по питању деловања. Због тога је важно уочити и јасно дефинисати субјективне ризике, јер се отклањањем субјективних ризика такође утиче на унапређење безбедности саобраћаја.



**Слика бр. 1.** Алгоритам процеса формирања стратегије безбедности саобраћаја

У оквиру реализације процеса израде стратешког документа у свакој од општина је дефинисана радна група, коју су сачињавали најмање три члана и то представник саобраћајне полиције и представници општинске управе задужени за послове саобраћаја.

Радна група је имала задатак да припреми инвентар проблема безбедности саобраћаја имајући у виду: искуства општинске власти – захтеви грађана у погледу безбедности саобраћаја, искуства превозника, искуства предшколских установа, искуства здравствених установа, искуства школа, искуства аутошкола итд. Такође, радна група је спровела и SWOT (Strenght (Снага) - Weakness (Слабост) - Opportunity (Прилика) - Treat (Претња)) анализу саобраћајног система сваке општине.

**Табела бр. 1.** Пример SWOT анализе за једну од општина

| <b>S</b>                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>W</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Постојање законске подршке;</li> <li>➤ Политичка подршка – основано тело за безбедност саобраћаја;</li> <li>➤ Стручна оспособљеност тима;</li> <li>➤ Спремност локалне самоуправе за реализацију акционог плана.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Недостатак надлежности из области послова саобраћаја на локалном нивоу;</li> <li>➤ Недостатак катастра саобраћајне сигнализације;</li> <li>➤ Недовољно развијена саобраћајна инфраструктура;</li> <li>➤ Неприлагођена инфраструктура различитим потребама (лица са посебним потребама, деца, ...);</li> <li>➤ Контрола приступа на саобраћајницама високог ранга;</li> <li>➤ Независност тела која се баве саобраћајем и безбедношћу саобраћаја.</li> </ul> |



| <b>О</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Т</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Стратегија безбедности саобраћаја;</li> <li>➤ Сарадња са Секретаријатом за саобраћај;</li> <li>➤ Заинтересованост школа и предшколских установа за едукацију деце ;</li> <li>➤ Заинтересованост локалних власти;</li> <li>➤ Сарадња са осталим заинтересованим субјектима (МУП, Превозници, Хитна помоћ, Ватрогасци, друга предузећа и институције);</li> <li>➤ Устаљене (континуиране) кампање о безбедности саобраћаја;</li> <li>➤ Подршка медија;</li> <li>➤ Обука/дообука представника локалних власти;</li> <li>➤ Боље коришћење Беовоза.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Нестабилна политичка ситуација;</li> <li>➤ Комплексни захтеви корисника;</li> <li>➤ Спорост у спровођењу Закона;</li> <li>➤ Недостатак финансијских средстава за спровођење планираних акција;</li> <li>➤ Ненаменско трошење средстава;</li> <li>➤ Спорост у решавању имовинско-правних односа;</li> <li>➤ Спорост у добијању грађевинских дозвола.</li> </ul> |

У другом кораку се на основу претходне свеобухватне анализе постојећег стања дефинишу проблеми у безбедности саобраћаја, односно инвентар проблема у безбедности саобраћаја, како на општинском нивоу, тако и након тога на градском нивоу. Након анализе постојећег стања могу се идентификовати фактори ризика и области ризика, односно проблеми у безбедности саобраћаја. Проблеми у безбедности саобраћаја се групишу у кључне области којима би требало да се бави стратегија безбедности саобраћаја. Код дефинисања кључних области потребно је на првом месту водити рачуна да број кључних области буде прихватљивих размера. Другим речима, када се уоче проблеми безбедности саобраћаја потребно је дефинисати неколико кључних области којима ће се стратегија бавити у основи, а никако дефинисати нпр. на десетине кључних области.

Трећи корак подразумева давање смерница и дефинисање активности и мера за решавање проблема у безбедности саобраћаја. Познавањем проблема на свакој општини понаособ могуће је дефинисати акционе планове за сваку општину. Акциони план је скуп мера и акција који се користе ради достизања пројектованог циља. Формирањем акционих планова на нивоу општина дефинисан је правац деловања по питању кључних области за сваку од општина. Градска стратегија ће представљати практично „пресек“ општинских акционих планова. Другим речима, заједнички проблем за све општине ће бити проблем који ће се налазити у градској стратегији безбедности саобраћаја, а посебни проблеми ће се, поред заједничких проблема, налазити у акционим плановима општина.

| <b>ПЛАН АКТИВНОСТИ</b> |                |                        |                    |                           |
|------------------------|----------------|------------------------|--------------------|---------------------------|
| <b>активност</b>       | <b>носилац</b> | <b>остали учесници</b> | <b>циљни датум</b> | <b>процењени трошкови</b> |

*Слика бр. 2. План активности*

У оквиру акционих планова за сваку општину понаособ дефинисани су и планови активности, који представљају конкретне мере и активности које треба спровести на нивоу општине, ради остваривања циља стратегије. Планови активности се припремају за све кључне области и сваки од планова



активности садржи низ мера и акција усмерених ка достизању циља стратегије безбедности саобраћаја града Београда. Планови активности садрже: конкретну активност, акцију, односно меру; носиоца активности; остале учеснике у спровођењу активности; циљни датум остваривања активности; као и процењене трошкове за спровођење активности.

### **Управљање безбедношћу саобраћаја према циљевима: Критичка анализа Норвешког приступа**

(Elvik, R (2007): ROAD SAFETY MANAGEMENT BY OBJECTIVES: A CRITICAL ANALYSIS OF THE NORWEGIAN APPROACH, Accident Analysis and Prevention Vol. 40, pp. 115-122)

Норвешка администрација за јавне путеве развила је свеобухватан систем управљања безбедношћу на путевима према одређеним циљевима. У оквиру Националног транспортног плана за период 2010.–2019., постављен је широк спектар циљева који обухватају понашање учесника у саобраћају, стандарде безбедности возила и безбедност путева, а све с крајњим циљем – смањења броја погинулих и тешко повређених за 50% до 2020. године.

Овај рад описује карактеристике система и садржи његову критичку анализу, при чему су идентификовани фактори који утичу на ефективност оваквог начина управљања. Закључак је да, иако норвешки систем управљања према циљевима има велики број позитивних аспеката, такође садржи и значајне слабости које могу ограничити његову ефективност. Због тога се не може са сигурношћу тврдити да ће главни циљ – смањење броја погинулих и тешко повређених за 50% – заиста бити остварен. Норвешки политичари не пружају довољну подршку квантитативним циљевима безбедности на путевима, па је мало вероватно да ће сви постављени циљеви бити постигнути до 2020. године. Осим тога, неки циљеви се односе на резултате који нису у потпуности у надлежности норвешких власти, док су други постављени сувише амбициозно.

Систем обухвата превише циљева. За ефикаснији систем управљања безбедношћу на путевима према циљевима потребно је: (а) фокусирати се на неколико кључних циљева усмерених на критичне факторе као што су брзина, вожња под дејством алкохола и коришћење сигурносног појаса; (б) добити снажну подршку од стране државних власти и водећих политичара; (в) успоставити систем подстицаја у коме би постизање циљева било награђивано, а они који не постигну циљеве били би санкционисани. Овакав систем подстицаја је неопходан, јер је за постизање свих циљева потребна сарадња неколико владиних агенција.

### **Унапређење стратегије третмана црних тачака**

(Duarte, A., Corben B (1998): IMPROVEMENT TO BLACK SPOT TREATMENT STRATEGY, Report No. 132, Monash University, Accident Research Centre)

Резултати анализе различитих програма третмана црних тачака у Викторији указују на посебну ефикасност неколико типова третмана. Од 43 типа третмана који су обухваћени Програмом црних тачака Комисије за незгоде у транспорту (ТАС), идентификовано је пет типова третмана који нису имали жељене ефекте,



јер се број незгода или повећао или остао непромењен. Типови неефикасних третмана црних тачака се односе на пешачке објекте, заштиту на мостовима, унапређење светла на коловозу, третман проклизавања и подизање пречки на саобраћајним знаковима.

Постоји оквир за унапређење програма кроз ригорознију и систематску примену процедура за идентификацију локација црних тачака. На пример, при третирању рута на којима је однос између незгода у току дана и ноћи значајно изнад просека, за унапређење безбедности саобраћаја, требало би применити мере унапређења осветљења. Пешаци представљају најугроженију и најрањивију групу учесника у саобраћају, зато је јако битно третирати локације где долази до великог броја незгода са учешћем пешака. Подизање нивоа безбедности саобраћаја могуће је постићи инсталацијом сигнала, са могућношћу управљања од стране пешака, уз примену осталих контрамера, као што су непрекидне ограде, изградња разделних острва за пешаке, мерама за контролу брзине возила. Умањење броја проклизавања возила на коловозу, постиже се додатним мерама за смиривање брзина возила пре уласка у хоризонталне кривине, на местима где је радијус кривине мањи од минималног радијуса за постојеће ограничење брзине. Потребно је узети у обзир процену исплативости реконструкције коловоза, са фокусом на радијус кривине, додатно витоперење, заливање ивица и унапређену дренажу. Већа отпорност на проклизавање коловозне конструкције се може постићи и бољим дизајном и употребом савременијих материјала за израду коловоза. Боља уочљивост табли саобраћајних знакова на стубовима, тамо где је видљивост значајно ограничена, може се постићи допунским непрекидним или трепћућим светлосним знаковима, при чему би стратегија одржавања требало да има висок приоритет код овог начина третирања црних тачака.

Подаци који су коришћени у процени Програма црних тачака ТАС за 1992/94 су ажурирани и комбиновани са подацима из 1994/96. Главни налаз студије представља чињеница да од 75 анализираних третираних локација, 34% нису биле локације црних тачака у периоду пре, 30% су биле црне тачке које су успешно третиране и 36% су биле црне тачке чији третман није имао жељени ефекат.

**Табела бр. 2. Ефекти примењених третмана црних тачака**

| Тип третмана         | Број локација | Нису црне тачке у периоду пре | Успешни третмани црних | Третмани нису показали успех |
|----------------------|---------------|-------------------------------|------------------------|------------------------------|
| Пешачки објекти      | 15            | 40%                           | 27%                    | 33%                          |
| Ограде на мостовима  | 19            | 74%                           | 5%                     | 21%                          |
| Осветљење на улицама | 27            | 15%                           | 59%                    | 26%                          |
| Отпорност на клизање | 7             | 28%                           | 44%                    | 28%                          |
| Пречке на стубовима  | 7             | 14%                           | 14%                    | 72%                          |
| <b>УКУПНО</b>        | <b>75</b>     | <b>34%</b>                    | <b>30%</b>             | <b>36%</b>                   |



## **2.1.2. Практична искуства у управљању безбедношћу саобраћаја**

### **UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 64/255. Глобално унапређење безбедности на путевима**

(RESOLUTION ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY, 64/255. IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY, United Nations, General Assembly, sixty-fourth session, agenda item 46, 2010 )

Резолуције Уједињених Нација закључно са резолуцијом број 64/255, од 10. маја 2010. године наглашавају значај за земље чланице да наставе да користе препоруке из Извештаја о превенцији повреда у друмском саобраћају, као оквир за деловање ради унапређења безбедности саобраћаја, посебно обрађујући пажњу на главне факторе ризика које су у њему идентификоване, и то не коришћење сигурносних појасева, не коришћење заштитних седишта за децу у возилима, ношење кациге, вожња под утицајем алкохола, небезбедна брзина и недостатак одговарајуће инфраструктуре, са посебним освртом на рањиве учеснике саобраћаја. Резолуција Уједињених Нација 64/255 позива државе чланице да учествују у пројектима које организује УН, на пружање помоћи земљама са средњим и нижим националним дохотком за остваривање њихових циљева у безбедности саобраћаја, јачање међународне сарадње узимајући у обзир потребе земаља у развоју да изграде капацитете у безбедности саобраћаја, пружање финансијске и техничке помоћи јачању капацитета земаља у развоју.

### **WHO - Европски извештај о стању безбедности саобраћаја на путевима: Ка безбеднијим путевима и здравијем избору транспорта**

(EUROPEAN STATUS REPORT ON ROAD SAFETY: TOWARDS SAFER ROADS AND HEALTHIER TRANSPORT CHOICES. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2009)

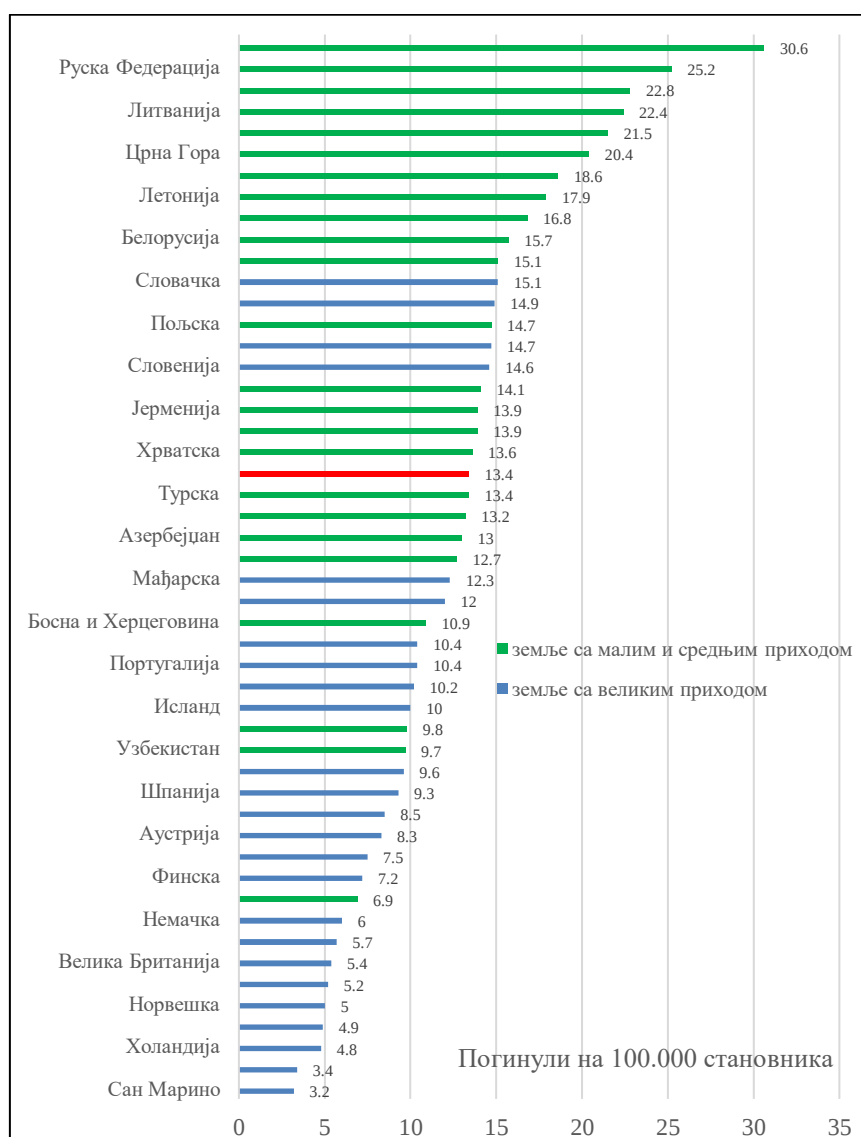
Током 2004. године, Светска здравствена организација (WHO) и Светска банка (WB) су заједнички објавили Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају. У извештају су приказани показатељи тежине последица услед повреда у друмском саобраћају и препоручен је низ акција које би државе могле да реализују. Повреде услед саобраћајних незгода у друмском саобраћају представљају главни здравствени проблем у европском региону WHO (53 земље учеснице) и доводе до преране смрти око 120.000 људи сваке године. Оне су водећи узрок смрти код деце и младих одраслих људи од 5 до 29 година. Поред погинулих, оцењује се да око 2,4 милиона људи бива тешко повређено или примљено у болнице сваке године. Поред бола и патње којима су изложене породице, повређени у друмском саобраћају изазивају значајне економске губитке за друштво и до 3% укупног домаћег бруто производа у свакој земљи.

Пешаци, бициклисти и моторизовани двоточкаши представљају 39% свих погинулих у друмским саобраћајним незгодама. Стопа смртности од повреда у друмском саобраћају у региону износи 13,4 на 100.000 становника, што је мање од глобалне стопе од 18,8 на 100.000 становника. Међутим, у региону су и даље



присутне велике неједнакости, што показују стопе смртности (ови подаци су моделирани у неким земљама, како би се кориговале разлике у дефиницијама и потпуности).

Стопа у земљама са малим и средњим приходима је 18,7 на 100.000 становника, два пута већа него у земљама са великим приходима (7,9 на 100.000 становника). Нордијске земље имају најмање стопе смртности у региону и на свету (просечно 5,7 на 100.000 становника). Насупрот томе, просечна стопа смртности у CIS земљама (заједница независних држава или савез које чине 10 бивших СССР република) (21,8 на 100.000 становника) је скоро четири пута већа. Казахстан тренутно има највећу стопу смртности у региону (30,6 на 100.000 становника), после чега следе остале CIS као што је Руска Федерација (25,2 на 100.000 становника) или Киргистан (22,8 на 100.000 становника). Међу земљама Европске Уније, Летонија и Литванија имају највеће стопе смртности (22,4 и 17,9 на 100.000 становника, респективно).



Дијаграм бр. 1. Стопе смртности од повреда у друмском саобраћају на 100.000 становника, на подручју Европског региона Светске здравствене организације



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

Расподела рањивих учесника у саобраћају у региону битно се разликује. У ЕУ највећи проценат жртава чине возачи моторизованих двоточкаша и бициклисти. У Грчкој, на Кипру, у Италији и Француској, међу жртвама друмских саобраћајних незгода има највише возача моторних двоточкаша, више од 1 на 4 погинуле особе. Делимични разлог за то је већа употреба моторних двоточкаша у овим земљама, нарочито у градским срединама, као и могућност добијања дозволе пре 18 година.

У земљама CIS међу погинулима је највећи проценат пешака: 37% од свих погинулих на путевима. Украјина, Таџикистан и Киргистан имају највећи удео жртава у региону (56%, 44% и 43%, респективно). Један од разлога је чињеница да су градови у многим CIS земљама пројектовани у време када је моторни саобраћај био веома ограничен, а на путевима је највише било професионалних возача. Побољшање друмске инфраструктуре, обуке возача и принуде нису успели да прате појачање моторизованости. Потребе рањивих учесника у саобраћају још увек нису сасвим узете у обзир. На пример, у већини земаља CIS, ограничење брзине у насељу је и даље 60 km/h.

У циљу заштите рањивих учесника у саобраћају требало би поставити максимално ограничење брзине у насељу до 50 km/h. Локалне власти би требало да имају овлашћење да поопште ограничења брзине у стамбеним областима на 30 km/h. Неопходна је строга принуда ограничења брзине од стране полиције, при чему би требало да буду усвојени и примењени свеобухватни закони о обавезној употреби кацига за све возаче моторизованих двоточкаша. Поред тога, градски планери и друмски инжењери морају координирано да спроводе унапређење инфраструктуре, као што су пешачке зоне, мере за умиривање саобраћаја, пешачки прелази, пешачки мостови и подземни пролази и бициклистичке стазе.

Активности у циљу побољшања институционалног оквира обухватају оснивање водеће агенције за безбедност на путевима, која је адекватно финансирана, што се нарочито односи на земље са малим и средњим приходима. Земље са малим и средњим приходима би требало да имају вишесекторске стратегије безбедности на путевима које су формално одобрене, са мерљивим циљевима, како би процес реализације могао бити праћен на одговарајући начин.

Све земље би требало да поседују законску регулативу у вези вожње под дејством алкохола, са границом од 0,05 g/dl или мање. Више земаља би требало да постави посебне (оштрије) границе за младе и нове возаче, уз ефикасније спровођење принуде у области алкохола. Обавезна употреба заштитних кацига на свим типовима моторних двоточкаша, би требало да буде уређена законском регулативом, у свим земљама, уз ефикасније спровођење принуде. Употреба



сигурносног појаса би требало да буде обавезна и за путнике на задњем седишту, па би у том смислу била потребна боља принуда у већини земаља.

Већи број земаља мора усвојити законску регулативу, која регулише главне факторе ризика за настанак саобраћајних незгода, попут брзине, вожње под дејством алкохола, употребом сигурносног појаса, седишта за децу и кацига. Потребно је боље спровођење принуде, а што може бити постигнуто путем непрекидних кампања и масовних медијских кампања, ради бољег информисања јавности.

Кључне акције за побољшање регулисања безбедности на путевима подразумевају учесталију проверу безбедности моторних двоточкаша. Више пажње би требало посветити ревизијама безбедности саобраћаја на путевима, при чему би обавезно осигурање возила требало бити реализовано у земљама које до сада нису увеле обавезно осигурање возила.

### **Уједињено Краљевство (UK), Министарство транспорта – Савети о локалним стратегијама безбедности на путевима**

*(ADVICE ABOUT LOCAL ROAD SAFETY STRATEGIES. London, Department for Transport, 2009)*

Препоруке садржане у овом документу су намењене свима који су укључени у развој и реализацију локалних стратегија безбедности на путевима (Стратегија), у циљу подизања нивоа безбедности на путевима и смањења броја настрадалих. Представљени материјал је базиран на публикацији Министарства за транспорт „Безбеднији начин: Консултације у вези стварања британских путева најбезбеднијим на свету“ (април, 2009. године).

Циљ развоја Стратегија требало би да буде постизање већег локалног смањења жртава на путевима, кроз подстицање бољег функционисања и координираног спровођења активности локалних власти и њихових партнера, уз учешће и информисање јавности.

Локалне власти усмеравају развој и формирају правни основ за имплементацију Стратегије, док остале агенције и партнерства за безбедност на путевима заузимају централно место у реализацији активности на развоју и имплементацији. Ефективна координација доприноси различитих локалних агенција, које употпуњују предузете активности на националном нивоу, представља кључни део локалних стратегија.

Главни циљ Стратегије је смањење броја страдалих, нарочито погинулих и тешко повређених, при чему циљеви стратегије морају бити усклађени са општим циљевима друштва.

Стратегије представљају интегрални део доста обухватнијих локалних транспортних планова, који могу подразумевати сарадњу са главним послодавцима, у вези већег броја транспортних питања, укључујући путне планове. Стратегије су такође у великом степену повезане са питањима ширег опсега од транспорта, на пример са Планом за децу и младе људе. За постизање најбољих резултата препоручује се комбинована примена мера едукације, принуде и инжењеринга.

Ефективна употреба података, укључујући идентификацију циљних локација и категорија (група) учесника у саобраћају, уз паралелно праћење и процену, пресудна је за развој и реализацију Стратегија. Стратегија безбедности



саобраћаја мора бити подржана кроз законске основе као нпр. Закон о друмском саобраћају из 1988, а минимални период обухваћен стратегијом безбедности саобраћаја не би требало да буде краћи од пет година.

Кључни елементи Стратегија обухватају локалне циљеве у виду смањења броја жртава на путевима (броја погинулих или тешко повређених, број погинуле или тешко повређене деце), уз реализацију одрживе транспортне стратегије.

Циљне групе су дефинисане на основу анализе података добијених из Формулара STATS19, за податке о настрадалим лицима у саобраћајним незгодама, тако да три најугроженије групе у саобраћају представљају млади возачи и путници (17 до 24 година), мотоциклисти и пешаци у градским срединама.

**Табела бр. 3.** Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја

| Кључне компоненте локалне стратегије безбедности на путевима  | Садржај                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Локални циљеви смањења жртава подржавају опште циљеве друштва | Циљеви у складу са другим локалним стратегијама; Амбициозни циљеви базирани на доказима (чињеницама).                                                                |
| Приступ базиран на анализи података                           | Дефинисање кључних изазова (нпр., угрожене групе учесника у саобраћају); Приоритети у оквиру програма едукације, инжењеринга и принуде базирани на анализи података. |
| Рад у јаким партнерствима                                     | Кључне партнерске групе активно учествују у развоју; Стратегија има значајно место у приоритетима партнера.                                                          |
| Професионална и систематска реализација                       | Заједничка примена едукације, инжењеринга и принуде; Професионалци из различитих области ангажовани на стратегији; Информисање оперативног особља о стратегији.      |
| Финансирање и процена                                         | Јасан план, укључујући трошкове и планиране излазе; Праћење излазних резултата и процена ефективности.                                                               |
| Приоритетне теме                                              | Фокус на локално важним кључним изазовима, у оквиру <i>Безбеднијег начина</i> ; Остали кључни локални приоритети и обухваћени контексти.                             |

Сарадња са утицајним субјектима је битан елеменат Стратегије, тако да се подстиче формирање партнерстава између локалне друмске управе, полиције, ватрогасне и спасилачке службе, Агенције Министарства за транспорт као и осталих релевантних установа. Професионална и систематска реализација Стратегије подразумева ангажовање професионалаца из различитих области, у оквиру организација у којима су запослени. Реализацији стратегије безбедности на путевима, такође доприноси преношење информација и подизање свести о значају кључних активности међу особљем из других агенција. Систематски приступ при анализи извештаја о саобраћајним незгодама, идентификација места, праваца или области на којима би требало применити контрамере и циљна едукација о безбедности саобраћаја су од виталне важности за ефективну реализацију стратегије.



Комбиновањем мера едукације, принуде и инжењеринга остварују се већи ефекти у односу на суму ефеката мера из појединачних области. Дефинисање начина финансирања и усмеравања средстава представља кључни услов за ефективан рад партнерстава, па је у складу са тим неопходно постизање договора међу члановима партнерстава (као што су локалне власти, полиција, ватрогасне и спасилачке службе) о расподели финансијских средстава. Праћење реализације и ефективности дефинисаних мера у стратегији безбедности на путевима, без обзира да ли су у питању инжењерске или едукативне мере, требало би да представља интегралну компоненту Стратегије.

### ВНО – Приручник за превенцију повреда у друмском саобраћају

(ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION: TRAINING MANUAL. WHO, 2006)

Повреде у друмском саобраћају се, као узрок смрти у свету, налазе на једнаестом месту, тако да, према прорачунима, имају удео од 2,1% у односу на све умрле на свету. Даље, смрти узроковане повредама у друмском саобраћају, по прорачунима чине 23% од укупног броја људи у свету, који су подлегли повредама. Од укупног броја смртно страдалих у саобраћајним незгодама, у земљама са ниским или средњим дохотком, смртно страда далеко највећи проценат људи (90%), при чему у овим земљама живи 5.098 милиона људи или 81% светске популације, која поседује око 20% возила у свету.

**Табела бр. 4.** Стопа смртности услед повреда у друмском саобраћају (на 100.000 становника) у регионима ВНО, 2002. година

| ВНО регион                 | Земље са ниским и средњим дохотком | Земље са високим дохотком |
|----------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| Афрички регион             | 28.3                               | —                         |
| Регион Америка             | 16.2                               | 14.8                      |
| Регион југоисточне Азије   | 18.6                               | —                         |
| Европски регион            | 17.4                               | 11.0                      |
| Источномедитерански регион | 26.4                               | 19.0                      |
| Западнопацифички регион    | 18.5                               | 12.0                      |

ВНО афричког региона има највишу стопу смртности, са 28,3 смрти на 100.000 становника, а незнатно боља ситуација заступљена је у земљама ниског и средњег дохотка источно-медитеранског региона, са 26,4 смрти на 100.000 становника. Процењено је да у земљама ВНО западно-пацифичког региона и ВНО југо-источног региона Азије, броја смртно страдалих у саобраћају износи 50% у односу на број смртно страдалих у саобраћају на светском нивоу.

Више од 50% смртно страдалих у саобраћајним незгодама припадају старосној категорији између 15-44 година, при чему 73% погинулих у друмском саобраћају, на глобалном нивоу, чине мушкарци. Рањиви учесници у саобраћају (пешаци, бициклисти и мотоциклисти) имају много веће учешће, у односу на укупан број повређених, у земљама са ниским и средњим, него у земљама са високим дохотком.

Процењено је да трошкови саобраћајних незгода у друмском саобраћају, на светском нивоу, износе 518 милијарди америчких долара, при чему висина трошкова незгода у земљама ниског и средњег дохотка, износи 65 милиона америчких долара, што превазилази количину средстава примљену као помоћ



за развој. Између 1% и 1,5% бруто националног дохотка у земљама са ниским и средњим дохотком, а 2% бруто националног дохотка у земљама са високим дохотком, бива усмерено на санирање последица саобраћајних незгода.

Повреде у друмском саобраћају веома оптерећују породице, јер иза сваког погинулог, повређеног или лица са трајним последицама, постоји још пуно људи који су тиме дубоко погођени. Много је породица осиромашило због трошкова медицинске неге, губитка главе породице која је обезбеђивала средства за живот, или због додатних трошкова који су били потребни за негу особа са трајним инвалидитетом. Особе које су преживеле судар, њихове породице, пријатељи и други људи који брину често горко пате, па су спроведене многе студије у циљу детаљнијег испитивања ових аспеката, уз напомену да је потребно спроводити додатна истраживања у овој области.

Прекорачење ограничења брзине, односно брза вожња, представља један од кључних фактора ризика, јер при већој брзини возила, возач има мање могућности да заустави возило и избегне незгоду. На пример, аутомобил који је вожен брзином од 50 km/h има пут кочења просечне дужине 13 m, док аутомобилу који је вожен брзином од 40 km/h пут кочења износи мање од 8,5 метара. Просечно повећање брзине од 1 km/h је повезано са повећањем ризика настанка повреда у судару за 3%.

Вожња брзином од 5 km/h изнад дозвољене границе од 65 km/h резултира у повећању релативног ризика учешћа у саобраћајној незгоди са страдалим лицима, што се може поредити са концентрацијом алкохола у крви од 0,05 g/dl. За путнике у возилу које се креће брзином од 80 km/h, вероватноћа смртог страдања је 20 пута већа него при брзини од 30 km/h. Пешаци имају 90% више шанси да преживе судар при брзини од 30 km/h или мање, али шансе за преживљавање опадају на мање од 50%, уколико је до удара дошло при брзини од 45 km/h или више. Вероватноћа смртог страдања пешака, при повећању брзине са 30 km/h на 50 km/h, је 8 пута већа.

Вожња под утицајем алкохола је битан фактор који утиче на вероватноћу учествовања у саобраћајној незгоди, као и на озбиљност последица (повреда) саобраћајне незгоде. Учесталост вожње након конзумирања алкохола варира од државе до државе, али у свим државама представља главни фактор ризика за настанак незгода у друмском саобраћају. У многим земљама са високим дохотком, око 20% возача који су смртно страдали у саобраћајним незгодама, имали су већу концентрацију алкохола у крви од максимално дозвољене. Студије у земљама са ниским дохотком су показале да је 33% до 69% возача, који су смртно страдали у саобраћајним незгодама, имало алкохол у крви. Ризик учешћа у саобраћајној незгоди, лица која су под утицајем алкохола, варира у односу на године старости, тако да су тинејџери знатно угроженија категорија возача, у односу на старије возаче. При истој концентрацији алкохола у крви, ризик од смртог страдања у судару смањује се са повећањем година старости и искуства возача.

Судари у друмском саобраћају нису равномерно распоређени по мрежи путева, већ могу бити концентрисани на једној локацији, дуж неких потеза путева, или нпр. распоређени на ширем подручју у насељу. Инжењери саобраћаја могу пуно помоћи у смањењу учесталости и озбиљности последица судара, јер је битан начин преношења информација и инструкција учесницима у саобраћају, путем саобраћајних знакова и контроле саобраћаја. Фактор



саобраћајног инжењеринга је важан код оних неправилности на путу које директно доводе до судара, на местима где одређени елементи окружења пута наводе учеснике у саобраћају на грешку, или где би постављање уочљивијег упозорења смањило вероватноћу настанка незгоде.

При планирању, дизајнирању и одржавању мреже путева, дефинисана су следећа четири елемента која утичу на безбедност путева:

- разматрање питања безбедности саобраћаја, при планирању нових путева,
- увођење карактеристика при пројектовању нових путева, које доприносе безбедности саобраћаја,
- унапређење безбедности саобраћаја постојећих путева,
- спровођење мера за санацију локација са високим ризиком настанка незгода.

Стопа употребе сигурносног појаса у великој мери варира у различитим земљама, у зависности од постојања закона о обавезној уградњи и употреби, као и од степена принуде поштовања прописа у вези употребе сигурносног појаса. У земљама са ниским и средњим дохотком, стопе употребе појаса су значајно мање у односу на земље са високим дохотком. Знатно је мања стопа употребе сигурносног појаса у незгодама са смртно страдалим лицима, у односу на услове нормалног саобраћаја. Употреба сигурносних појасева од стране младих возача мушког пола је знатно мања у односу на остале категорије возача, при чему млади возачи мушког пола имају много већу вероватноћу учествовања у саобраћајној незгоди. Ефикасност сигурносног појаса зависи од типа и озбиљности судара и од положаја путника у колима, тако да појасеви имају највише ефекта при сударима предњег дела возила и незгодама са превртањем возила. Правилна употреба сигурносног појаса смањује ризик од смртог страдања у саобраћајној незгоди за око 60%.

### **UN - Резолуција усвојена од стране Генералне Скупштине, 60/05. Глобално унапређење безбедности на путевима**

*(RESOLUTION ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY, 60/05. IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY, United Nations, General Assembly, sixtieth session, agenda item 60, 2005)*

Генерална скупштина Уједињених Нација је 01. децембра 2005. године донела Резолуцију унапређења глобалне безбедности на путевима. Основ за доношење ове Резолуције, између осталог, била је велика забринутост због пораста броја погинулих и повређених у друмском саобраћају, извештај генералног секретара о глобалној кризи на пољу безбедности на путевима и прва Глобална недеља безбедности на путевима у организацији Светске здравствене организације.

Основе за доношење Резолуције биле су и:

- Резолуција 27.59 Светске здравствене организације из 1974. године у којој се наводи да су друмске саобраћајне незгоде велики здравствени проблем,
- преузимање улоге координатора на пољу безбедности на путевима од стране Светске здравствене организације,
- потреба преузимања одговорности за безбедност саобраћаја и поштовање прописа, од стране учесника у саобраћају,



- потреба за свеобухватним приступом у решавању проблема безбедности на путевима.

Веома важан фактор у циљу побољшања ситуације у земљама у развоју представља међународна сарадња због пораста броја погинулих и повређених на путевима у тим земљама. Поред тога важну улогу има и позивање земаља чланица, регионалних комисија Уједињених Нација и међународних партнера на наставак старих и покретање нових иницијатива, поштовање Конвенције о друмском саобраћају и Конвенције о друмским знаковима и сигнализацији, као и побољшање међународних норми за безбедност саобраћаја кроз активности Радне групе за безбедност саобраћаја.

Резолуцијом су одређене основне препоруке за повећање нивоа безбедности, које се односе на даље јачање међународне сарадње у решавању глобалног проблема безбедности на путевима, пружање финансијске, техничке и политичке подршке регионалним комисијама Уједињених Нација, формирање водећих агенција за безбедност на путевима на националном нивоу, прву Глобалну недељу безбедности на путевима у организацији регионалних комисија Уједињених Нација и Светске здравствене организације и извештај генералног секретара о оствареном напретку у побољшању безбедности на путевима.

#### WHO – Светски извештај о превенцији повреда у друмском саобраћају

(WORLD REPORT ON ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION. WHO, 2004)

У свету, на дневном нивоу, више од 3.000 људи смртно страда у друмским саобраћајним незгодама. Око 85% погинулих и 90% повређених са трајним инвалидитетом годишње, налази се у земљама са ниским и средњим приходима – што представља велики број изгубљених година живота због повреда у друмским саобраћајним незгодама. Према прогнозама, између 2000. године и 2020. године, број погинулих у друмском саобраћају ће бити мањи за 30% у земљама са високим приходима, док ће у земљама са малим и средњим приходима овај број бити значајно повећан. Без одговарајућег деловања, прогнозирано је да би до 2020. године, повреде у друмском саобраћају, могле да се налазе на трећем месту на листи водећих глобалних узрока болести и повреда.

Табела бр. 5. Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја

| Промена редоследа по броју изгубљених година живота за 10 водећих узрока болести |                                      |       |                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------|--------------------------------------|
| 1990.                                                                            |                                      | 2020. |                                      |
|                                                                                  | Болест или повреда                   |       | Болест или повреда                   |
| 1                                                                                | Респираторне инфекције               | 1     | Изохемијска срчана обољења           |
| 2                                                                                | Дијареја                             | 2     | Униполарна велика депресија          |
| 3                                                                                | Перинатална стања                    | 3     | <b>Повреде у друмском саобраћају</b> |
| 4                                                                                | Униполарна велика депресија          | 4     | Кардиоваскуларне болести             |
| 5                                                                                | Исхемијска срчана обољења            | 5     | Хронична дисајна обољења             |
| 6                                                                                | Кардиоваскуларне болести             | 6     | Респираторне инфекције               |
| 7                                                                                | Туберкулоза                          | 7     | Туберкулоза                          |
| 8                                                                                | Мале богиње                          | 8     | Ратови                               |
| 9                                                                                | <b>Повреде у друмском саобраћају</b> | 9     | Дијареја                             |
| 10                                                                               | Урођене аномалије                    | 10    | ХИВ                                  |



Процењени економски трошкови саобраћајних незгода на путевима и повреда износе 1% од укупног националног производа у земљама са малим приходима, 1,5% у земљама са средњим приходима и 2% у земљама са великим приходима. Глобални трошкови процењени су на око 518 милијарди америчких долара годишње.

Трошкови земља са ниским и средњим приходима износе 65 милијарди америчких долара, што је више од помоћи коју добијају за развој. Повреде у друмским саобраћајним незгодама углавном се могу спречити и предвидети, јер то представља проблем који су створили људи, који се може рационално анализирати и решавати. Безбедност на путевима је проблем више сектора и здравствени проблем – сви сектори, укључујући здравство, морају се потпуно ангажовати у одговорностима, активностима и залагању за превенцију повреда у саобраћајним незгодама.

Табела бр. 6. Фактори безбедности саобраћаја

|         |                 | ФАЗЕ                                                                          |                                                                                                                 |                                             |
|---------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|         |                 | ПРЕ НЕЗГОДЕ                                                                   | ТОКОМ НЕЗГОДЕ                                                                                                   | ПОСЛЕ НЕЗГОДЕ                               |
|         |                 | Превенција саобраћајних незгода                                               | Превенција повреда у саобраћајним незгодама                                                                     | Одржавање живота                            |
| ФАКТОРИ | ЧОВЕК           | Информације<br>Ставови<br>Погоршање перформанси<br>Полицијска принуда         | Употреба заштитних система<br>Погоршање перформанси                                                             | Пружање прве помоћи<br>Расположивост лекара |
|         | ВОЗИЛА И ОПРЕМА | Прилагођеност путева<br>Осветљење<br>Кочење<br>Управљање<br>Регулисање брзине | Путнички заштитни системи<br>Остали безбедносни системи<br>Пројектовање у циљу заштите у саобраћајним незгодама | Лак приступ<br>Опасност од пожара           |
|         | ОКРУЖЕЊЕ        | Пројектовање и изглед путева<br>Ограничење брзине<br>Објекти за пешаке        | Објекти поред путева за заштиту у случају саобраћајних незгода                                                  | Могућности за спасавање<br>Застоји          |

Одређене грешке у вожњи и понашања пешака не би требало да доводе до смрти и тешких повреда – саобраћајни систем требало би да помаже корисницима. Рањивост људског тела требало би да буде ограничавајући параметар у пројектовању саобраћајног система, а централни параметар при регулисању брзине.

Повреде у друмским саобраћајним незгодама су питање друштвене једнакости – једнака заштита свих учесника у саобраћају је неопходна, обзиром да су особе ван возила изложене несразмерно увећаној опасности од повреда.



Преношење технологија из земаља са високим у земље са ниским приходима мора бити прилагођено локалним условима, на бази истраживања локалних потреба.

Пешаци, бициклисти и мотоциклисти су најрањивији учесници у саобраћају и у земљама са малим и средњим приходима они представљају велики део друмског саобраћаја, и чине највећи део погинулих у саобраћају. У земљама са високим приходима, велики број учесника у саобраћају су власници аутомобила и возачи, па возачи чине највећи број погинулих у саобраћају. Без обзира на то, чак и у овим земљама, пешаци, бициклисти и мотоциклисти изложени су доста већој опасности по пређеном километру.

Смањење опасности на светским друмским саобраћајним системима подразумева посвећеност и информисање власти пре доношења одлука од стране власти, индустрије, невладиних организација и међународних агенција, као и учешће људи из различитих дисциплина, као што су друмски инжењери, пројектанти моторних возила, полицајци, здравствени радници и припадници заједнице.

### **WHO – Превенција повреда у друмском саобраћају: јавна здравствена перспектива Европе**

*(PREVENTING ROAD TRAFFIC INJURY: A PUBLIC HEALTH PERSPECTIVE FOR EUROPE. WHO, 2004)*

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

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

Током 2002. године у европском региону је од повреда задобијених у друмском саобраћају погинуло 127.378 људи, што представља око 10% од укупног броја смртно страдалих у друмском саобраћају на светском нивоу. Према транспортној бази података Економске комисије Уједињених Нација за Европу, током 2001. године је у 1,9 милиона друмских саобраћајних незгода у европском региону, било 2,4 милиона повређених.



Од ових саобраћајних незгода, скоро 67% догађа се у урбаним областима, што указује важност реализације мера безбедности на путевима у урбаним областима, где се на путевима најчешће крећу различите категорије учесника у саобраћају.

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

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

Оцењује се да је на путевима у Европској Унији током 2001. године погинуло 40.000 људи, док се најмање и највеће стопе погинулих на 100.000 становника разликују четири пута. У Европској Унији, друмске саобраћајне незгоде представљају узрок у 97% случајева погинулих, представљају више од 93% трошкова транспортних незгода и водећи су узрок смрти и пријема у болнице људи млађих од 50 година.

Просечна стопа погинулих у земљама Комонвелта независних држава била је скоро три пута већа него у нордијским земљама (Данска, Финска, Исланд, Норвешка и Шведска). Ова разлика није се нарочито променила од средине до краја 1990-тих. У западном делу региона, мада је број погинулих у друмском саобраћају наставио да се смањује, напредак је последњих година нешто успорен, чак и у земљама које су увек имале добре перформансе.

Значајне разлике између различитих делова региона могу се делимично објаснити економском ситуацијом, при чему земље са малим и средњим приходима имају компаративно већи број година живота са инвалидитетом. Поред тога, административни и законски аранжмани и институционални капацитети нису могли да одрже корак са релативно скорим растом приватног транспорта у многим земљама јужне и источне Европе, што представља велику препреку у развоју ефективнијих, боље координираних и кохерентнијих стратегија безбедности на путевима.

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



**Глобално партнерство за безбедност саобраћаја (GRSP) – Безбедност саобраћаја у градовима – Одрживи транспорт: Приручник намењен доносиоцима одлука у градовима у развоју**

*(Lacroix, J., Silcock, D (2002). URBAN ROAD SAFETY, SUSTAINABLE TRANSPORT: A SOURCEBOOK FOR POLICY-MAKERS IN DEVELOPING CITIES. BMZ)*

Циљ Немачког Савета за безбедност саобраћаја (DVR) је било спровођење мера усмерених ка унапређењу безбедности свих учесника у саобраћају, са акцентом на питањима у вези инжењеринга, едукације, законодавства и принуде.

Приручник о одрживом транспорту у градовима (Приручник) обухвата кључне области оквира политике о одрживом транспорту, у градовима у развоју.

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

Активности на унапређењу локалне безбедности саобраћаја би требало да укључују:

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

Квалитетне стратегије за унапређење безбедности саобраћаја у градовима подразумевају координацију локалних органа, безбедносне политике, процену проблема и дефинисање циљева у погледу смањења броја жртава. Такође, обухваћено је и креирање безбеднијег окружења, подизање нивоа свести јавности о безбедности саобраћаја и унапређење едукације учесника у саобраћају.

Принуда поштовања саобраћајних прописа представља један од механизма за постизање безбедног понашања учесника у саобраћају. Промовисање употребе безбеднијих возила, адекватно пружање помоћи жртвама саобраћајних незгода, као и адекватно финансирање политике безбедности саобраћаја и интеграција свих елемената у „свеобухватну политику безбедности саобраћаја“, чине саставни део квалитетне стратегије безбедности саобраћаја.



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

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

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

Подизање нивоа свести јавности и едукација у погледу безбедности саобраћаја игра веома важну улогу, а циљеве ове кампање представљају информисање јавности о природи проблема и припреме за промене (доношење нових закона), као и промене ставова понашања учесника у саобраћају. Јака, али коректна и циљана принуда је од кључног значаја за безбедно и ефикасно коришћење путне мреже у градовима. основни циљ принуде на поштовање саобраћајних прописа представља застрашивање прекршилаца, са циљем повећања безбедности, а не броја издатих казни.

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

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



**Међународна безбедност на путевима (PRI) - Национални стратешки план безбедности саобраћаја: кодекс добре праксе**

*(NATIONAL STRATEGIC ROAD SAFETY PLANS: CODE OF GOOD PRACTICE. PRI, 2000)*

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

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

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

- прекорачење ограничења брзине,
- младе возаче,
- преоптерећеност возила,
- лоше стање путева,
- неискусне возаче,
- коришћење мобилних телефона у саобраћају,
- вожња под утицајем алкохола,
- учествовање у саобраћају под утицајем алкохола,
- незгоде на раскрсницама,
- техничко стање возила,
- умор,
- не коришћење сигурносних појасева.

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



доступно довољно неопходних средстава за рад. Мере за смањење броја жртава у саобраћају изузетно су исплативе и често се вишеструко враћају.

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

Неопходно је дефинисати детаљан распоред рада од самог почетка, међутим, треба бити пажљив, посебно током прве године, јер постоји природна тенденција ка веровању да је могуће постићи више него што то реалне могућности дозвољавају. Током прве године, важно је поставити стабилан систем који ће без проблема функционисати у наредном периоду, при чему је у сврху презентације, значајно представити неки упечатљив ефекат, како би јавност била уверена у оправданост спровођења даљих активности.

Позната је чињеница да вожња брзином већом од ограничења представља основни узрок смртог страдања у саобраћају у многим земљама. Политика којом се смањује овај проблем подразумева коришћење много алата, као што је увођење ограничења брзине, што представља релативно јефтин начин за решавање прекорачења брзине. Да би возачи поштовали ограничења брзине, није довољно нагласити ризике или негативне ефекте пребрзе вожње, већ је потребно и указати на користи од прилагођавања брзине одговарајућем ограничењу.

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

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

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

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



Да би било који план безбедности саобраћаја успео, важна је политичка подршка. Подршка ресорног министра је наравно битна, али је још боље имати подршку владе као целине. Слично томе, на регионалном и локалном нивоу власти пожељна је широка подршка од стране свих политичких партија. Већи изгледи за остваривање циљева и реализацију планова безбедности остварени су када су за њихово спровођење задужени службеници и чиновници пуни ентузијазма. Прихватање „саобраћајне културе“ од стране целе организације представља значајан успех, јер се онда одлуке у другим областима (еколошко и урбано планирање, социјалне службе, здравство, итд.) не доносе без узимања у обзир последица на безбедност саобраћаја.

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

## **2.2. ЛИТЕРАРНИ ПРЕГЛЕД НАЈВАЖНИЈИХ ДЕЛОВА СТРАТЕГИЈА, ПРОГРАМА И ПЛАНОВА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

### **2.2.1. Међународне стратегије, програми и планови**

#### **UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2011-2020**

*(GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020. United Nations)*

Овај План представља водећи документ који омогућава спровођење и координирање заједничких активности ка постизању циљева Декаде акције за безбедност на путевима 2011.-2020. Пројекат је усмерен ка представницима националних и локалних власти, цивилног друштва и приватних компанија који желе да током наредне деценије ускладе своје активности са активностима на глобалном нивоу.

Повреде у саобраћајним незгодама се могу спречити. Искуства показују да су адекватно финансирана Агенција за безбедност на путевима и Национални план или стратегија са мерљивим циљевима кључне компоненте одрживог одговора на захтеве безбедности у саобраћају. У ефективне интервенције спадају: укључивање принципа безбедности саобраћаја у планско искоришћавање земљишта, урбано планирање и планирање саобраћаја, пројектовање безбеднијих путева и независне провере безбедности на путевима приликом планирања нових пројеката, унапређење безбедности самих возила, промовисање јавног превоза, ефикасна контрола брзине од стране полиције и коришћење других мера за успоравање саобраћаја, доношење и спровођење закона који обавезују на коришћење сигурносних појасева, кацига и дечијих седишта, одређивање дозвољеног нивоа и провера концентрације алкохола у крви за возаче, побољшање начина непосредног збрињавања настрадалих у саобраћајним незгодама. Кампање за подизања свести такође играју важну улогу у пружању подршке спровођењу законских мера кроз повећање свести о ризицима и казним мерама у случају непоштовања закона.



Водећи принципи на којима је заснован план Декаде су укључени у приступ „безбедног система“. Овај приступ има за циљ да развије систем друмског саобраћаја који ће бити у могућности да се боље прилагоди људским грешкама и да узме у обзир рањивост људског тела. Он полази од прихватања људске грешке, а у складу са тим и схватања да се саобраћајне незгоде не могу у потпуности избећи.

Циљ безбедног система је осигурати да саобраћајна незгода не доведе до озбиљнијег повређивања. Приступ сматра да су људска ограничења - јачина кинетичке енергије коју људско тело може да поднесе - важна основа у складу са којом ће бити дизајниран систем друмског транспорта, а да други аспекти, као што су развој непосредног путног окружења и самих возила, морају бити усклађени са постављеним ограничењима.

Учесницима у саобраћају, возилима и путној мрежи / окружењу се приступа на један свеобухватан начин, кроз широк спектар интервенција, са већом пажњом усмереном на контролу брзине и пројектовање саобраћајница него на традиционалне приступе безбедности на путевима.

У складу са националним и локалним законским регулативама државе се охрабрују да своје активности спроводе у оквиру 5 основних области деловања приказаних у следећим колонама („стубовима“).

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

Слика бр. 3. Приказ главних области деловања (стубова)

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

Друга област подразумева подстицање органа надлежних за путеве да 10% од буџета намењеног изградњи и реконструкцији путне мреже издвоје за програме посвећене сигурнијој инфраструктури путева и именовање специјалиста за безбедност на путевима или формирање саобраћајних јединица са задатком праћења и побољшања безбедности на путевима.

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

Четврта област деловања подразумева подизање свести о факторима ризика безбедности на путевима и превентивним мерама и спровођењу маркетиншких



кампанја како би се подстакли позитивни ставови и мишљења о неопходности програма побољшања безбедности и доношење и усклађивање закона о возњи под дејством алкохола са стандардима и правилима заснованим на доказима.

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

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

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

### **UN - Глобални план декаде за безбедност на путевима 2021-2030**

*(GLOBAL PLAN FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030. United Nations)*

Светска здравствена организација (WHO) и регионалне комисије UN, у сарадњи с другим партнерима у оквиру UN-ове Колаборације за безбедност саобраћаја, развиле су Глобални план за Декаду акције за безбедност саобраћаја (2021-2030), који је објављен истовремено када је званично започета декада акције (28. октобар 2021).

WHO наводи да глобално више од 3.500 људи свакодневно губи живот на путевима, што годишње доводи до скоро 1,3 милиона смртних случајева и процењених 50 милиона повређених лица. Смртни случајеви у саобраћају водећи су узрок смрти деце и младих широм света.

Ако се настави овакав тренд, предвиђа се да ће саобраћајне несреће проузроковати додатних 13 милиона смртних случајева и 500 милиона повреда у наредној деценији, посебно у земљама с ниским и средњим приходима. WHO овај број сматра „неприхватљивим“, како у апсолутном, тако и у релативном смислу.

Глобални план описује потребне акције за постизање циља смањења смртности за 50%, укључујући убрзане мере које промовишу безбедно пешачење, возњу бицикла и коришћење јавног превоза као здравијих и еколошки прихватљивијих облика транспорта; обезбеђивање безбедних путева, возила и понашања; и гарантовање правовремене и ефикасне хитне медицинске помоћи.

План садржи препоручене акције засноване на доказаним, ефикасним интервенцијама и најбољим праксама за превенцију повреда у саобраћају. WHO наводи да план треба да служи као смерница за националне и локалне стратегије прилагођене локалним околностима, ресурсима и капацитетима.

Глобални план усмерен је на високе доносиоца одлука и друге актере који могу утицати на безбедност саобраћаја, укључујући представнике цивилног



друштва, академске заједнице, приватног сектора, као и вође заједница и омладине.

### **PRI - Међународна стратегија безбедности саобраћаја**

*(INTERNATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY. PRI, 2000)*

При разматрању фактора ризика у саобраћају, често се врши категоризације на ризике који се односе на човека, возила и средину. Чак и ако се још много тога мора урадити, учињен је велики прогрес по питању побољшања окружења и безбедности возила. Људско понашање се све више узима у обзир при осмишљавају инфраструктуре путева и градских улица. Побољшање законодавства и поштовања прописа је приоритет, како би нове технологије и савети о безбедном понашању били примењиви.

Сви напори, у виду разноврсних и допунских акција усмерених ка окружењу пешака и возача, неће имати потпун ефекат уколико изостане утицај на возаче. Основе морају бити постављене још у раном детињству адекватним образовањем, док деца и тинејџери не стекну право управљања возилом. Квалитетна обука возача захтева не само добре инструкторе, већ и време током којег кандидат мора стећи вештине предвиђања и избегавања ризичних ситуација.

Технички развој возила, у погледу заштите путника у возилу, квалитета гума, система ослањања и осветљења, допринео је томе да возила буду безбеднија. Исто тако, чињеница је да је побољшање безбедности, које је постигнуто овим техничким развојем, само део континуираног развоја у перформансама возила (све већи јаз између оствариве и максималне дозвољене брзине). У овом контексту, морају се наставити напори прилагођавања захтевима повећане безбедности на путевима.

Бициклисти, нарочито између 15 и 24 година старости, страдају у незгодама, о којима најчешће не постоји довољно податка и статистика, па узроци настанка незгода нису довољно расветљени. Препорука је побољшање уочљивости бициклиста од стране других учесника у саобраћају, у циљу подизања нивоа безбедности у саобраћају. Развој мреже путева је једна од најефикаснијих и најдуготрајнијих акција за побољшање безбедности, јер се уз техничке мере, утиче на понашање корисника путева и остварује се ефекат смањења броја саобраћајних незгода.

Посебна пажња треба да се посвети ивицама путева, где извесна побољшања могу значајно допринети ублажавању последица незгода. При развоју и стварању мреже морају бити узети у обзир одређени захтеви, проистекли из студија и радова који су реализовани и објављени у различитим земљама. Усклађивање прописа и сигнализације у многим земљама Европе, позитивно утиче на безбедност саобраћаја, због тога што је знатно смањен ризик од незгода које би проистекле из тешкоћа при прилагођавању возача на другачији систем саобраћајне сигнализације у другој земљи.

Глобални план за безбедност у саобраћају поставља амбициозан циљ смањења броја смртних случајева и повреда у саобраћајним незгодама за најмање 50%, апелујући на све државе да одмах делују у овој области. Овај позив наглашава хитност проблема и истиче да је, уз прави приступ и одговарајуће



мере, могуће остварити значајне резултате у заштити људских живота. План такође има за циљ да инспирише и води земље у развоју и примени стратегија које су усклађене са специфичним локалним условима и ресурсима, омогућавајући свакој земљи да развије приступ који ће најефикасније одговорити на њихове потребе.

### **2.2.2. Стратегије, програми и планови на нивоу Европе**

#### **Европска комисија (ЕС) - Преполовљавање броја жртава саобраћајних незгода у ЕУ до 2010. године: Заједничка одговорност**

*(HALVING THE NUMBER OF ROAD ACCIDENT VICTIMS IN THE EU BY 2010: A SHARED RESPONSIBILITY. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport)*

Током задњих 30 година укупан интензитет саобраћаја се утростручио, док је број погинулих у незгодама у саобраћају опао за половину. Међутим, ово споро али константно побољшање безбедности саобраћаја не сме да да илузију да је ситуација задовољавајућа. Напротив, овај проблем постаје све више социјално неприхватљив и тежак за оправдање са стране грађана. Главни узроци незгода су јасно дефинисани:

- прекомерна или неадекватна брзина је узрок скоро трећине озбиљних незгода и незгода са погинулима,
- употреба алкохола и дрога или поспаност. Вожња под дејством алкохола је одговорна за преко 10.000 погинулих сваке године,
- невезивање сигурносних појасева или неношење кацига је главни доприноси фактор у незгодама. Ако би се стопа употребе сигурносних појасева могла повећати у свим земљама и на интернационалном нивоу, сваке године би било могуће спасти 7.000 живота,
- недовољна заштита од стране возила у случају удара. Анализе незгода показују да уколико би сви аутомобили били дизајнирани да пружају сигурност као и најбољи аутомобили из те класе, у случају незгоде, половина фаталних или повреда са инвалидитетом би се могло избећи,
- високо ризичне локације незгода (црне тачке),
- не поштовање прописаног времена вожње и прописаног времена за одмарање од стране комерцијалних возача,
- лоша видљивост других учесника у саобраћају или непотпуно видно поље возача. Лоша видљивост у мртвом углу према задњем делу возила узрокује незгоде са 500 погинулих сваке године.

ЕУ на располагању има различита средства расположивих акција у погледу безбедности саобраћаја на путевима:

- члан 71 ЕС Споразума дозвољава Европској Унији да озакони усвојене мере како би се побољшала безбедност транспорта унутар принципа преношења овлашћења на ниже нивое,
- ЕУ подржава истраживачке и пројекте технолошког развоја,
- ЕУ има финансијска средства која јој омогућују да, уз жељене позиве на предлоге, подржи иницијативе усмерене ка подизању свести међу



- доносиоцима одлука, професионалцима и јавности, о главним безбедносним питањима и решењима,
- EU је до сада играла важну улогу успостављању и ширењу најбољих пракси,
  - EU је играла активну улогу у дефиницији метода за истраживање незгода и стварању CARE базе података.

Након завршетка акције „Смањење броја жртава саобраћајних несрећа у ЕУ до 2010. године: Заједничка одговорност“, која је поставила амбициозан циљ да се број смртних случајева у саобраћају преполови, Европска комисија наставила је са сличним иницијативама које су усмерене на унапређење безбедности на путевима. Следећа значајна иницијатива била је *Европски акциони програм за безбедност на путевима 2011.-2020.*, који је имао за циљ да настави смањивање броја смртних случајева и повреда у саобраћају, као и унапређење саобраћајне инфраструктуре, безбедности возила и едукације возача. Овај програм је нагласио потребу за елиминацијом опасних места на путу („црне тачке“) и развојем „паметних путева“ који користе нове технологије за унапређење безбедности.

Програм је, између осталог, подржао изградњу и примену нових безбедносних стандарда за возила, као и развој система за помоћ возачу, који укључују технологије као што су системи за контролу брзине и системи за аутоматско кочење у случају опасности. Такође, фокус је стављен и на имплементацију нових метода у едукацији и обуци возача, као и на подизање свести о важности саобраћајне безбедности у широј јавности.

### **The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021-2030**

*(The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021.-2030. European Parliament)*

Нова стратегија, која је покренута у складу са *Европским стратешким акционим планом за безбедност на путевима 2021-2030*, поставила је нови циљ да се број смртних случајева на путевима смањи за 50% до 2030. године. У оквиру овог плана, Европска комисија се фокусира на три кључне области: безбедност саобраћајне инфраструктуре, развој и примену савремених технологија у возилима, као и побољшање система за хитну помоћ. Такође, стратегија подразумева подршку увођењу иновација као што су сателитски системи и примена интелигентних транспортних система (ИТС), који омогућавају бољу комуникацију између возила и саобраћајне инфраструктуре, чиме се повећава безбедност.

Европска комисија је такође нагласила значај координисаног рада између владиних институција, локалних власти, индустрије, али и цивилног друштва у реализацији ових амбициозних циљева. Безбедност саобраћаја више није само питање државних институција, већ захтева активно учешће свих актера у друштву, укључујући и приватни сектор и заједнице.

Један од важних аспеката који се акцентују у новим стратегијама јесте и прилагођавање мера специфичним локалним условима. То значи да је за сваку земљу или регион потребно развијати индивидуалне стратегије које ће бити у складу са њиховим економским, друштвеним и географским условима. Ово



такође подразумева пажљиво планирање и коришћење доступних ресурса како би се постигли најбољи резултати.

У овом контексту, важну улогу играју и политичка подршка и јасна законска регулатива, као и континуирано праћење и евалуација напретка у спровођењу стратегија. Само уз сталну примену мера и пратећих акција могу се постићи трајни резултати у смислу безбедности на путевима и смањења броја жртава и повређених у саобраћајним несрећама.

Европски стратешки акциони план за безбедност на путевима 2021.-2030., који је усвојен од стране Европске комисије, представља кључни документ у настојању да се значајно побољша безбедност саобраћаја у Европи. Овај план предвиђа свеобухватан приступ који комбинује правне, техничке и социјалне мере ради смањења броја саобраћајних несрећа и жртава.

Основни циљ овог акционог плана је да се у периоду од 2020. до 2030. године смањи број саобраћајних смртних случајева за 50%. Такође, предвиђено је смањење тежих повреда за исти проценат. План укључује мере у области иновација у саобраћају, као што су аутоматизовани системи и нове технологије у возилима, као и унапређење саобраћајне инфраструктуре, која мора да буде безбедна и прилагођена за све учеснике у саобраћају, укључујући пешаке и бициклисте.

Акциони план се фокусира на основне стубове безбедности, као што су унапредљени закони о контроли брзине, нове стратегије за смањење опојних супстанци у саобраћају, као и имплементацију безбедних зона у градовима и стварање безбеднијих јавних транспортних система. Поред тога, план укључује нове мере за процену и смањење ризика на путевима, као и едукацију и обуку возача и других учесника у саобраћају.

Европска комисија такође предвиђа значајну финансијску подршку за ову стратегију, укључујући нове фондове и повећан интензитет истраживања у области безбедности саобраћаја. Финансирање ће бити усмерено на пројекте који имају висок потенцијал за спасавање живота, као што су побољшање инфраструктуре на најопаснијим деоницама и изградња зона са смањеном брзином у густо насељеним подручјима.

Овај стратешки план представља велики корак ка постизању „Визије нуле“, односно циља да се у потпуности елиминишу смртни случајеви и озбиљне повреде у саобраћају.

### **ЕС - спасавање 20.000 живота на нашим путевима: заједничка одговорност**

*(SAVING 20 000 LIVES ON OUR ROADS: A SHARED RESPONSIBILITY. European Comission, 2003)*

Сваке године у Европској Унији (EU-15) више од 40.000 људи погине у друмским саобраћајним незгодама, док их 1.700.000 бива повређено. Ове саобраћајне незгоде су главни узрок смрти у старосној групи испод 45 година, узрок који се по броју смрти налази испред болести срца или рака. Укупни друштвени трошкови оцењују се на више од 160 милијарди еура годишње, што одговара вредности од 2% укупног националног прихода Европске Уније.

Главни узроци саобраћајних незгода су пребрза вожња, вожња под дејством алкохола или дрога и замор, неупотреба сигурносног појаса и заштитних



кацига, недовољна заштита у возилима у случају судара, постојање црних тачака, непоштовање прописа о радном времену професионалних возача и слаба уочљивост других учесника у саобраћају или недовољно видно поље возача. Главне области деловања ЕУ се огледају у подстицању учесника у саобраћају на побољшање понашања. Непрописна (опасна) вожња може се сврстати у ранг са криминалом, и Комисија планира, у оквиру правосудне политике Заједнице, покретање иницијативе усмерене не само на возаче теретних возила, већ на све возаче.

Непоштовање основних закона на путевима од стране возача (вожња под дејством алкохола, неупотреба сигурносног појаса или заштитних кацига и прекорачење брзине) представља главни узрок саобраћајних незгода са тешким последицама. Неке од мера су:

- појачана принуда поштовања саобраћајних прописа,
- упутства за активности саобраћајне полиције,
- кампање у комбинацији са принудом,
- усвајање препорука за дозвољени ниво алкохола у крви,
- увођење минималних стандарда за инструкторе вожње,
- научни приступ у обуци возача.

Правила за пројектовање возила омогућавају минимални ниво заштите за избегавање саобраћајних незгода и за заштиту од повреда. Захваљујући технолошком напретку, у свим земљама чланицама постигнути су значајни резултати на пољу заштите путника у возилима. ЕУ тренутно има надлежност за одобравање свих типова аутомобила и двоточкаша. Најважније мере чине:

- унапређење пројектовања возила,
- информисање потрошача – Европски програм за оцењивање нових аутомобила (EuroNCAP),
- имплементација елемената пасивне безбедности – заштита у случају саобраћајних незгода,
- имплементација елемената активне безбедности – превенција саобраћајних незгода,
- увођење периодичних техничких прегледа.

Унапређење друмске инфраструктуре и увођење процедура могу значајно да допринесу смањењу учесталости и тежине последица саобраћајних незгода. Концепт „самообјашњавајућих путева“ омогућава побољшање понашања возача, путем бољег информисања о одговарајућој брзини. Даље, прилагођавањем окружења путева (нпр., бочне баријере и ивице путева), тако да последице људских грешака бивају ублажене, утиче се на унапређење безбедности на путевима. Најважније мере обухватају:

- формирање нацрта техничких упутстава о безбедности инфраструктуре,
- подизање нивоа безбедности саобраћаја у тунелима,
- увођење нових „интелигентних“ путева,
- употреба европског сателитског система за позиционирање GALILEO.

Током претходне деценије значајно је повећан број тешких теретних возила на европским путевима. Промена тренда саобраћајних незгода са тешким теретним возилима представља велики изазов, како за друштво, тако и за сектор теретног транспорта. Вожња теретних возила је једна од најопаснијих



професија, а комерцијални возачи такође имају право на безбедно радно окружење, у складу са најновијим стандардима за услове рада. Неке од мера су:

- директива о обуци комерцијалних возача,
- закони о радном времену професионалних возача,
- дигитални тахографи у комерцијалним возилима,
- сигурносни појас у аутобусима,
- прописи о возилима за превоз деце,

За објективно оцењивање проблема безбедности на путевима од суштинске важности је формирање базе података о саобраћајним незгодама и повредама. Најважније мере обухватају:

- базу података CARE са широким приступом,
- систем за повезивање болничких података и статистика саобраћајних незгода,
- црне кутије у возилима,
- европску опсерваторију за безбедност на путевима,
- независне истраге саобраћајних незгода.

### **2.2.3. Регионалне стратегије, програми и планови**

#### **Транспортна опсерваторија југоисточне Европе (SEETO) - Предложена регионална стратегија безбедности саобраћаја**

*(PROPOSED REGIONAL ROAD SAFETY STRATEGY: Information and discussion about the draft of the RRSS. SEETO)*

За формирање предлога стратегије безбедности саобраћаја коришћене су смернице релевантне литературе, као што су документи White Paper on Transport 2001, Road Safety Action Programme 2003, Mid term review of the Road Safety Action Programme 2006, Mid term review of the White Paper on Transport 2006, као и објављене директиве, резолуције, приручници и примери најбоље праксе међународних организација попут WHO, PRI, ETSC, PIARC.

Предложена визија стратегије представља успостављање позитивних трендова непрекидног смањења броја смртно страдалих и повређених у саобраћају, као што је то случај у земљама чланицама EU 27.

Циљеви су дефинисани као:

- стварање услова за одрживи развој саобраћаја и друштва у коме ће сви грађани, а посебно рањиви учесници у саобраћају, бити безбедни у саобраћају,
- оснивање ефектних система за одржавање и унапређење нивоа безбедности саобраћаја, који ће укључивати утицајне субјекте, као што су Парламенти, Владе, Министарства, где ће сви препознати позитивне ефекте и одговорност,
- проширивање система одговорности за настанак саобраћајне незгоде, са директних учесника, на све одговорне субјекте.

Генерални циљ регионалне стратегије безбедности саобраћаја представља смањење броја повреда у саобраћајним незгодама за 50% до 2019. године, у односу на податке из 2007. године.

Краткорочне циљеве представљају:



- јачање институционалних капацитета (формирање водећег тела на регионалном нивоу, као и на националном нивоу),
- успостављање процеса трансфера знања
- хармонизацију правног оквира међу свим земљама чланицама SEETO са EU и употреба најбоље праксе,
- редуковати број смртно страдалих за 30% до 2014. године, у односу на 2007. годину,
- редуковати број тешко повређених за 20% до 2014. године, у односу на 2007. годину.

Дугорочни циљеви су:

- хармонизација нивоа безбедности саобраћаја и квалитет путне инфраструктуре земаља чланица SEETO, са просечним нивоом у EU,
- основати стабилан и општеприхваћен систем заштите у безбедности саобраћаја, подржан од стране свих утицајних субјеката,
- смањити број настрадалих по јединици дужине пута,
- смањити број смртно страдалих за 50% до 2019. године, у односу на 2007. годину,
- смањити број тешко повређених за 30% до 2019. године, у односу на 2007. годину.

#### **2.2.4. Националне стратегије, програми и планови**

##### **Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику Србију, за период од 2013. до 2020. године**

Национална стратегија Републике Србије и Акциони план обликовани су према националним и регионалним стратешким плановима који су успешно имплементирани у многим земљама. Национална стратегија следи приступ мулти-секторске стратегије OECD-а (Организације за економску сарадњу и развој) према којој сви кључни субјекти сарађују у имплементацији координисане стратегије спроводећи активности које су у њиховој директној надлежности. Са друге стране, она је развијена и кројена по мери специфичних потреба и услова који постоје у Републици Србији и креирана да подржи политичке тежње и циљеве.

Акциони план се заснива на Националној стратегији и даје детаљан приказ планираних мера и активности безбедности саобраћаја за прве две године и кратак преглед активности за следеће три године. На овај начин се укупно покрива период од пет година, почев од 2013. године. Процене трошкова и ефекти активности дате су за прве две године.

На основу анализе стања безбедности саобраћаја, добијени су подаци који указују на области, односно проблеме, којима је потребно посветити посебну пажњу, као што су:

- прекорачење брзине и насилничка возња узрокују 54,4% смртних исхода и 41,4% повреда,
- просторна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима у 2010. години показује да се већина ових незгода догодила на локалним путевима и улицама (53,6%),



- комерцијална возила чине мање од 9,7% возног парка, али су директно укључена у 25% свих смртних исхода и 12,6% озбиљних повреда,
- пешаци чине око 23,9% погинулих у саобраћајним незгодама на путевима,
- млади возачи (19-25) су одговорни за 12,9% саобраћајних незгода са смртним исходом и 15,4% саобраћајних незгода са повређенима,
- возња у алкохолисаном стању је била узрок 6% смртних исхода и 9,3% укупних повреда у 2010. години,
- сигурносне појасеве користи 70,3% возача, 65,2% путника на предњем седишту и свега 2,4 % путника на задњем седишту. Безбедносна седишта за децу користи 50% деце испод 3 године старости. Заштитне кациге користи 94% возача мотоцикла и свега 56% путника.

Проблеме у управљању и понашању учесника у саобраћају представљају:

- неприлагођена брзина и прекорачење брзине,
- нагло престројавање, претицање и непоштовање безбедног растојања и одстојања између возила,
- неадекватно сагледавање безбедности пешака и бициклиста приликом планирања,
- недовољна употреба сигурносних појасева и дечјих безбедносних седишта (на предњем и задњем седишту),
- мотоциклисти као проблем у настајању (тренд повећања угрожености мотоциклиста у саобраћају),
- обука кандидата за возаче, возачки испит и контрола нових возача,
- небезбедна комерцијална возила и небезбедно понашање возача комерцијалних возила,
- умањене способности возача под дејством алкохола и психоактивних супстанци,
- континуирано обучавање о управљању безбедношћу саобраћаја у оквиру свих субјеката безбедности саобраћаја,
- неадекватна координација активности безбедности саобраћаја.

Административни проблеми обухватају:

- недостатак реалне политичке и административне подршке у решавању проблема безбедности саобраћаја чест је проблем који је присутан у многим земљама, а који битно утиче на усвајање и спровођење Националне стратегије на државном и локалном нивоу,
- унапређење и јачање институционалног уређења и људских ресурса свих заинтересованих организација,
- ограничени финансијски и људски ресурси за унапређење безбедности саобраћаја, а тиме и спровођење циљева постављених Акционим планом;
- недостатак координисаног рада на државном нивоу,
- ограничен интерес за праћење и евалуацију деловања у безбедности саобраћаја;
- непостојање функционалне координације између база података о саобраћајним незгодама (нпр. база података саобраћајне полиције, Агенције, ЈП „Путеви Србије“ и Министарства здравља).

Технички проблеми (Инжењеринг) су следећи:



- у неким случајевима, кашњење у доношењу одређених подзаконских аката користи се као изговор за неактивност,
- недовољно разумевање фактора безбедности саобраћаја приликом планирања, изградње и одржавања,
- недостатак безбедних пешачких прелаза и тротоара,
- непостојање систематичног плана/програма за санацију опасних места (црних тачака) на мрежи путева,
- недовољно iRAP мерења на мрежи главних путева,
- непостојање ревизије безбедности саобраћаја (РБС) приликом пројектовања и изградње нових путева,
- непостојање провере безбедности саобраћаја (ПБС) на постојећим путевима;
- непостојање анализа доприноса пута саобраћајној незгоди са погинулим лицима (у даљем тексту: дубинске анализе),
- активности које су усмерене на унапређење стања безбедности, нпр. инвестирање у безбедност пешака, не треба сматрати „додатним трошком“ већ унапређењем квалитета са високом стопом приноса на инвестирана средства,
- недовољан надзор.

ВИЗИЈА је дефинисана као достизање нивоа безбедности саобраћаја земаља Европске уније са најбољим перформансама безбедности саобраћаја (SUN земљама) и успостављање позитивног тренда у континуираном смањењу броја погинулих и повређених лица.

МИСИЈА је дефинисана као успостављање ефективног система безбедности саобраћаја који ће укључивати широк спектар заинтересованих страна, попут: Владе Републике Србије, министарстава, различитих институција, осигуравајућих компанија, универзитета, невладиних организација, ауто-мото клубова и удружења, професионалаца, итд. и у коме ће свако препознати своје користи и одговорности.

Стратешки циљ бр. 1 је унапређење безбедности саобраћаја у Републици Србији до 2020. године, тако да број погинулих лица у саобраћајним незгодама буде смањен за 50% у односу на број погинулих лица у 2011. години. Средњорочни циљ је смањење броја погинулих за 30% до 2017. године;

Стратешки циљ бр. 2 је унапређење безбедности саобраћаја у Републици Србији до 2020. године, тако да број лица са тешким телесним повредама у саобраћајним незгодама буде смањен за 30% у односу на број лица са тешким телесним повредама у 2011. години. Средњорочни циљ је смањење броја тешких телесних повреда за 20% до 2017. године;

Најважније циљеве представљају:

- смањење броја погинулих на 100.000 становника (јавни ризик) за око 50%, са 10,07 у 2011. години на око 5 до 2020. године,
- смањење броја погинулих за 30% у односу на број из 2011. године до 2017. године,
- смањење броја лица са тешким телесним повредама за 20% у односу на број из 2011. године до 2017. године,
- спасавање близу 1.000 живота који могу бити изгубљени у наредном периоду (2011.-2020.) уколико се Национална стратегија и Акциони план не имплементирају.



Саобраћајно образовање и васпитање деце предшколског и школског узраста представља једну од мера за подизање нивоа безбедности саобраћаја, па би у циљу осигурања адекватног понашања свих учесника у саобраћају, требало спроводити одговарајућу обуку у предшколским установама (обдаништима), те основним и средњим школама. Неке од препоручених активности су:

- основна и практична настава о безбедности саобраћаја у обдаништима,
- како тинејџери треба да се понашају у саобраћају,
- понашање бициклиста (основно познавање саобраћајних знакова, првенства пролаза, опасности конзумирања алкохола и дрога и пружање прве помоћи) за старије ученике,
- припрема за стицање возачке дозволе.

Истраживање саобраћајних незгода показује да млади и неискусни возачи често учествују у тешким саобраћајним незгодама на путевима. Како би се постојеће стање унапредило и спречиле будуће незгоде, неопходно је предузети следеће мере:

- унапредити обуку кандидата за возаче. Све процедуре и наставни материјал треба прегледати имајући у виду како захтеве у погледу безбедности саобраћаја, тако и захтеве Европске уније;
- возачка дозвола треба да садржи јединствени код центра за обуку возача;
- пратити нове возаче и рано реаговати на испољавање опасног и насилничког понашања;
- даље развијање система додатне теоријске и практичне обуке возача, нпр. након одузимања дозволе;
- искоренити корупцију у процедурама које се односе на возачке дозволе.

Потребно је реализовати јавне кампање, и циљу подизања свести јавности о значају безбедности саобраћаја, које би пре свега требало да буду усмерене:

- против насилничке вожње,
- на смањење брзине кретања учесника у саобраћају,
- против вожње под утицајем алкохола,
- за коришћење сигурносних појасева,
- за безбедност деце,
- за ношење заштитних кацига,
- за поштовање првенства пролаза за пешаке на пешачким прелазима,
- за поштовање црвеног светла (и од стране пешака),
- на понашање пешака и бициклиста у саобраћају,
- на смањење употребе мобилног телефона за време управљања возилом и др.

Унапређење контроле техничке исправности моторних и прикључних возила и подизање квалитета путне мреже представљају мере за достизање жељених циљева. Наиме, ефикасан приступ и контрола развоја представљају кључне елементе за превентиву развијања небезбедних путних мрежа, а предложени систем обавезне РБС као и спровођење других врста контрола умањиће шансе да будући путеви постану извор проблема.

Потребно је реализовати спровођење и примену следећих међународно признатих алата у домену безбедности саобраћаја:



- управљање црним тачкама;
- ревизија безбедности саобраћаја;
- провера безбедности саобраћаја;
- анализа доприноса пута саобраћајној незгоди са погинулим лицима (дубинска анализа).
- iRAP и других.

Унапређење безбедности рањивих учесника у саобраћају и увођење само-објашњавајућих путева и опраштајуће околине пута представљају препоручене активности за побољшање тренутног стања безбедности саобраћаја. Само-објашњавајући путеви и опраштајућа околина пута подразумевају:

- јасно препознатљиви путеви и њихове садржаје,
- одвојене саобраћајне траке или путеви за возила која се крећу различитим брзинама нпр. теретна возила која се спорије крећу,
- одржавање коловоза чистим / обезбеђивање објеката поред пута (нпр. постављањем заштитних ограда или уклањањем препрека),
- прилагођавање ограничења брзине условима локалне инфраструктуре и окружења,
- уклањање рекламних билборда који ометају пажњу возача и других објеката који представљају ризик за безбедност саобраћаја.

Према информацијама добијеним од саобраћајне полиције, прекорачење брзине (неприлагођена брзина) и насилничка вожња, представљају главни узрок саобраћајних незгода са фаталним исходом. Треба споменути да у већини случајева, поред непоштовања брзине, и други фактори остварују додатни утицај на појаву незгоде. Међутим, одлука возача да возе прописаном брзином која је прилагођена условима саобраћаја, несумњиво ће допринети смањењу броја и тежине саобраћајних незгода.

Конкретне полицијске мере које треба увести или на које треба обратити већу пажњу:

- поставити стационарне безбедносне камере и АКС, нарочито у насељима и на високоризичним укрштајима путева (постепено),
- камере које раде по принципу „контрола деонице“ треба користити на високоризичним деоницама пута и поставити их дуж трансевропске мреже путева (коридора), постепено до 2015. године. Доказано је да је ово једна од најефикаснијих мера за успоравање саобраћаја,
- мобилне камере и ручне ласерске уређаје за контролу брзине такође треба користити јер пружају могућност да се региструје прекршај на одабраној локацији,
- додатна контрола брзине на уоченим високоризичним местима,
- размотрити одговорност власника аутомобила у случају саобраћајног прекршаја када је возило коришћено од стране трећих лица.

Дубинска анализа је систематичан приступ фаталном пропусту који се догодио у саобраћајном систему. Она открива узрок трагедије као што је саобраћајна незгода са погинулим лицима. Повод за анализу може бити било која саобраћајна незгода са смртним исходом независно од места на коме се догодила. Циљ је да се пронађе ланац догађаја који је довео до ове појединачне незгоде укључујући недостатке у пројектовању пута, функционисању возила, људског или понашања животиња, итд., као и да се предложи мере које би



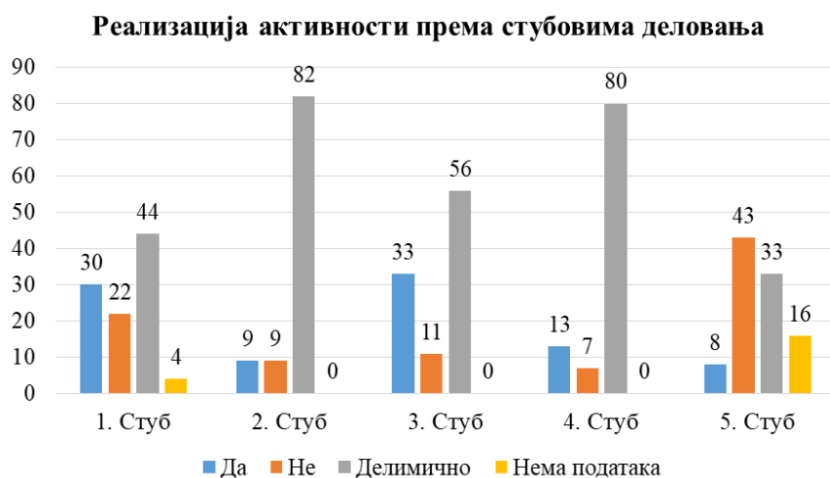
спречиле дешавање оваквог типа незгода на истом месту или на неком другом сличном месту на путној мрежи.

Циљ дубинске анализе може се сажети на следећи начин:

- дубинске анализе помоћи ће Управљачу саобраћајног система на путевима да постане свестан недостатака у систему који су узроковали смртни исход или повреду корисника путева. Анализа треба на систематичан начин да покуша да пронађе узрок овог недостатка и начин интервенисања који ће спречити да се исти тип незгоде поново догоди;
- дубинске анализе су један од начина да све заинтересоване стране постану свесне грешака у саобраћајном систему које доводе до погинулих и повређених учесника у саобраћају. Анализа ће различитим заинтересованим странама дати могућност да преузму одговорност и предузму активности на унапређењу безбедности саобраћаја у делу за који су надлежни.

### **Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за 2023. до 2025. године**

Након спровођења Националне стратегије безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику Србију, за период од 2013. до 2020. године уочени су недостаци у реализацији прве националне стратегије као што су: недоследно спровођење финансирања безбедности саобраћаја, слаба организација и управљање безбедношћу саобраћаја, недовољна свест доносиоца одлука о улагању у безбедност саобраћаја, системски недостатак одрживог планирања изградње и јачања капацитета субјеката у области безбедности саобраћаја, недовољна посвећеност појединаца и појединих субјеката, недовољна међународна сарадња и примена успешних пракси, изостанак редовних стручних анализа и извештавања о безбедности саобраћаја, неспремност да се редовно прати спровођење мера и активности и да се сагледава достизање зацртаних циљева, слаба комуникација, координација и кооперација важних субјеката итд.



*Дијаграм бр. 2. Расподела активности према стубовима деловања, изражено у проценти*



Наиме, у периоду од 2016. до 2020. године, било је за 730 погинулих лица (од којих 66 погинуле деце) и 5.122 тешко повређених лица, више него што је прогнозирано претходном стратегијом.

Акционим планом за спровођење прве националне стратегије, било је предвиђено укупно 95 активности за пет области деловања. Анализом реализованих активности утврђено је да је највећи проценат реализованих активности био у оквиру Стуба 1. Управљање безбедношћу саобраћаја и Стуба 3. Безбеднија возила, где је у потпуности реализована трећина активности. Најмањи проценат активности је реализован у оквиру Стуба 5. Деловање након саобраћајне незгоде, где скоро половина активности (43%) уопште није реализована, а за 16% активности нису добијени подаци. Преко 90% активности је делимично или потпуно реализовано у оквиру Стуба 2. Безбеднији путеви и Стуба 4. Безбеднији учесници у саобраћају.

Степен достизања зацртаних циљева анализиран је у погледу индикатора безбедности саобраћаја и последица саобраћајних незгода. Нису достигнути зацртани циљеви у погледу индикатора перформанси система безбедности саобраћаја. Најлошије вредности индикатора су:

- проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту (само 19,1%, уместо 85%);
- проценат возача путничких аутомобила под дејством алкохола (0,68%, уместо 0,10%);
- проценат прекорачења брзине (51,1%, уместо 19,0%);
- проценат употребе система заштите за децу (само 48,7%, уместо 96,0%).

Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период 2023.–2030. године са Акционим планом за 2023.–2025. годину усвојена је са циљем да се смање број погинулих и повређених у саобраћају, унапређењем свих аспеката безбедности саобраћаја. Овај документ представља темељ за активности и мере које ће се спроводити у наредним годинама како би се обезбедила одржива безбедност на путевима у Србији.

Основни циљ Стратегије је смањење броја погинулих и тешко повређених лица за 50% у саобраћајним незгодама 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, и 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.



Акциони план за први трогодишњи период (2023.–2025.) обухвата конкретне активности, као што су кампање за подизање свести о безбедности, едукација возача и пешака, унапређење закона, као и модернизација саобраћајних система. Посебан акценат стављен је на заштиту рањивих група, попут деце, пешака и бициклиста, као и на решавање проблема прекомерне брзине и употребе алкохола у саобраћају.

Акциони план дефинише 5 стуба деловања и то: систем управљања безбедности саобраћаја, безбеднији путеви, безбедна возила, безбедни учесници у саобраћају и активности након саобраћајне незгоде. Систем управљања безбедности саобраћаја састоји се од унапређења стратешког оквира безбедности саобраћаја, унапређења прописа у безбедности саобраћаја, унапређења финансирања безбедности саобраћаја, јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у областима безбедности саобраћаја, као и унапређења комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја. Стуб „Безбедни путеви“ састоји се од мера које се односе на унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева, унапређења процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута, јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре, унапређења безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља, Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама и унапређења безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге. Мере унапређења безбедносних својстава возила, унапређења система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила, јачање капацитета институција и интегритет појединаца у области управљања безбедности возила, унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности и дефинисања услова за безбедно учешће возила микромобилности чине стуб који је усмерен ка безбедним возилима. Стуб бр. 4 односно безбедни учесници у саобраћају састоји се од мера које се односе на: унапређење система саобраћајног образовања и васпитања, унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања, унапређење мера принуде и праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају. Активности након саобраћајне незгоде односно стуб бр. 5 чине мере: нормативизација националних процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода, нормативизација опремљености и обучености хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде, успостављање савременог квалитетног комуникационог система, успостављање службе хеликоптерске хитне медицинске помоћи, унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде, успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде, опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде, успостављање система координације за брз и делотворан одговор свих хитних служби на масовне саобраћајне незгоде, успостављање недостајућих јединица хитних служби за деловање на државним путевима првог реда, успостављање повољног окружења за брзо деловање хитних служби након саобраћајне незгоде,



успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама.

Овај документ усмерен је на остварење визије „Нула погинулих у саобраћају“, што подразумева да дугорочно ниједан живот не би требало да буде изгубљен у саобраћају. Важно је нагласити и укључивање свих друштвених актера у реализацију мера, укључујући државне органе, локалне самоуправе, цивилно друштво и приватни сектор.



### 3. ДЕФИНИСАЊЕ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ

Дефинисање постојећег стања безбедности саобраћаја састоји се од четири целине и то:

- Стање безбедности саобраћаја на основу анализе саобраћајних незгода;
- Индикатори перформанси безбедности саобраћаја;
- Ставови учесника у саобраћају;
- Укупне друштвено-економске последице саобраћајних незгода.

#### 3.1. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ

Саобраћајне незгоде са смртним исходима и повредама представљају велики глобални здравствени и развојни проблем. Сваке године, у Свету, погине до 1,35 милиона људи у саобраћајним незгодама, док лаке и тешке телесне повреде задобије до 50 милиона људи. Такође, према подацима Светске здравствене организације, од 2019. године, саобраћајне незгоде су главни узрок смрти деце и младих узраста од 5 до 29 година и 12-ти водећи узрок смртности када су у питању све старосне групе. Две трећине погинулих су особе радног узраста (18–59 година), што узрокује огромне здравствене, друштвене и економске последице широм света. Возачи мотоцикала и других моторних двоточкаша и троточкаша чине 30% од укупног броја погинулих, док пешаци чине 21%, а бициклисти 5% од укупног броја погинулих у саобраћајним незгодама. Више од половине погинулих чине рањиве категорије учесника у саобраћају (WHO, 2023). Девет од десет смртних исхода дешава се у земљама са „средњим“ и „ниским“ приходима, док становници земаља са „ниским“ приходима и даље имају највећи ризик од смрти по становништву. Економски трошкови саобраћајних незгода, у земљама са „ниским и средњим“ приходима, оптерећују буџете најчешће у нивоу до 5% бруто националног дохотка, док посматрано на глобалном нивоу саобраћајне незгоде оптерећују буџете најчешће у нивоу до 3% бруто националног дохотка (WHO, 2023).

У овом поглављу извршена је анализа безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште кроз анализу 407 саобраћајних незгода, у петогодишњем периоду од 2019. године до 2023. године. Подаци о саобраћајним незгодама који су представљени и анализирани у овом поглављу преузети су из Јединствене базе података о саобраћајним незгодама Агенције за безбедност саобраћаја.

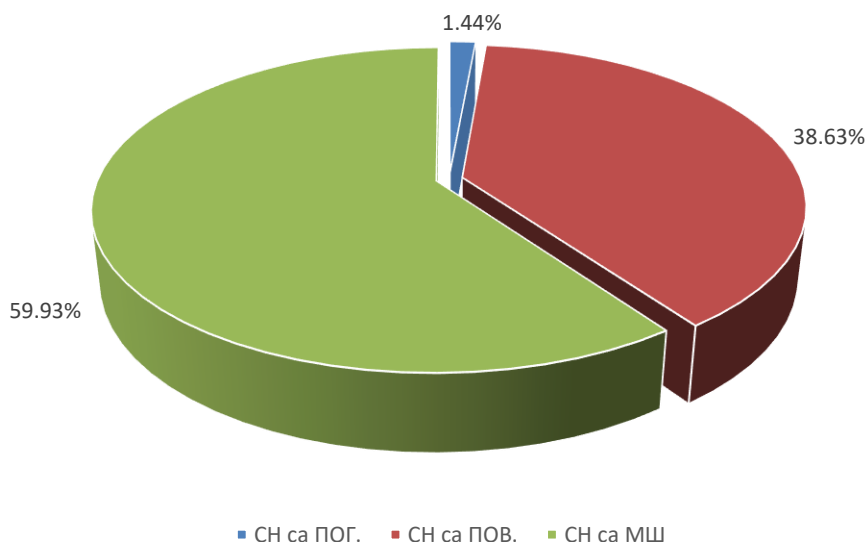
Приликом анализе саобраћајне незгоде анализиране су према: укупном броју саобраћајних незгода и последицама, временским карактеристикама (месечна расподела, дневна расподела и часовна расподела у току дана), типовима, месту настанка, категорији возила и пута, утицајним факторима, својству учесника као и према карактеристикама учесника саобраћајних незгода (полна и старосна расподела).



Статистичка анализа саобраћајних незгода представља основ за доношење одређених управљачких мера које ће за циљ имати смањење учесталости и тежину последица. Иако, статистичка анализа података представља ретроактиван приступ проблемима безбедности саобраћаја, она је од изузетног значаја јер је за ефикасну превенцију пре свега потребно разумети узроке и околности у којима се саобраћајне незгода догађају.

### 3.1.1. Стање безбедности саобраћаја на територији Републике Србије

На територији Републике Србије, у периоду од 2019. до 2023. године догодило се 166.711 саобраћајних незгода, од чега су 99.906 саобраћајних незгода са материјалном штетом (59,93%), 64.404 саобраћајне незгоде са повређеним лицима (38,63%) и 2.401 саобраћајних незгода са погинулим лицима (1,44%) (Дијаграм бр. 3).



Дијаграм бр. 3. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде

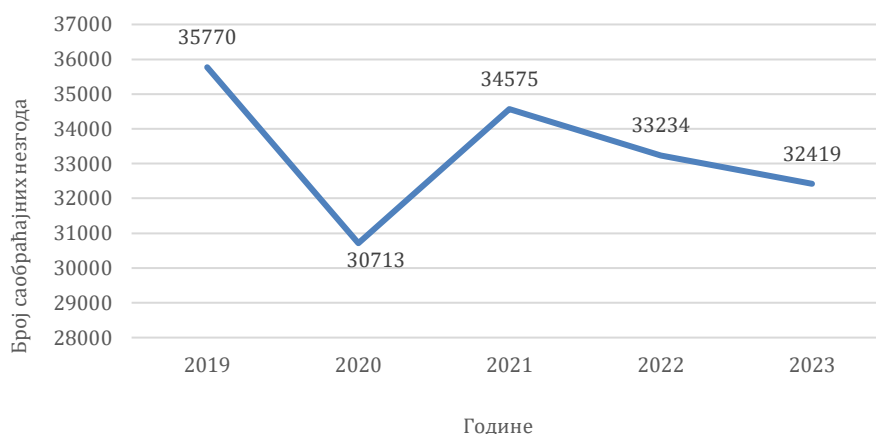
Табела бр. 7. Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године

| Година | CH са ПОГ. | CH са ПОВ. | CH са МШ | Укупно |
|--------|------------|------------|----------|--------|
| 2019   | 494        | 13748      | 21525    | 35767  |
| 2020   | 459        | 11850      | 18401    | 30710  |
| 2021   | 482        | 13271      | 20821    | 34574  |
| 2022   | 505        | 12802      | 19933    | 33240  |
| 2023   | 470        | 12994      | 19385    | 32849  |

Највећи број саобраћајних незгода на територији Републике Србије догодио се 2019. године, и то 35.770 саобраћајних незгода, док се најмањи број саобраћајних незгода догодио 2020. године и то 30.713 саобраћајних незгода. Након 2020. године на територији Републике Србије уочен је значајан пораст броја саобраћајних незгода, односно 2021. године догодило се 34.575 саобраћајних незгода (Дијаграм бр. 4).

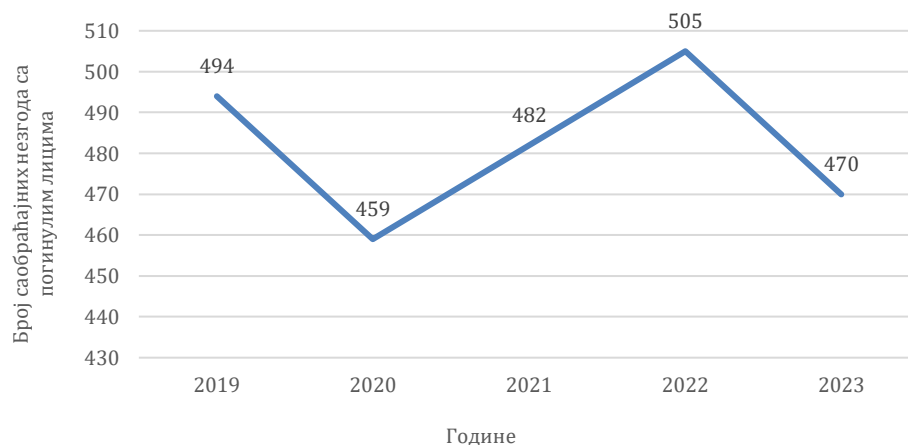


Драстично смањење броја саобраћајних незгода у Републици Србији у 2020. години и годинама које су уследиле може се делом објаснити утицајем пандемије COVID-19 и њених последица на друштвене активности и кретање становништва. Увођењем ванредног стања, полицијског часа, ограничења кретања, забране јавних окупљања и преласка на рад од куће, значајно је смањена потреба за кретањем. Затварање школа и других институција такође је допринело смањењу интензитета саобраћаја, јер су потребе за свакодневним путовањима знатно редуковане. Ова ограничења су колективно утицала на опадање броја саобраћајних незгода, што указује на директну корелацију између епидемиолошких мера и смањења саобраћајних незгода (Дијаграм бр. 4 и Табела бр. 7).



**Дијаграм бр. 4.** Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године

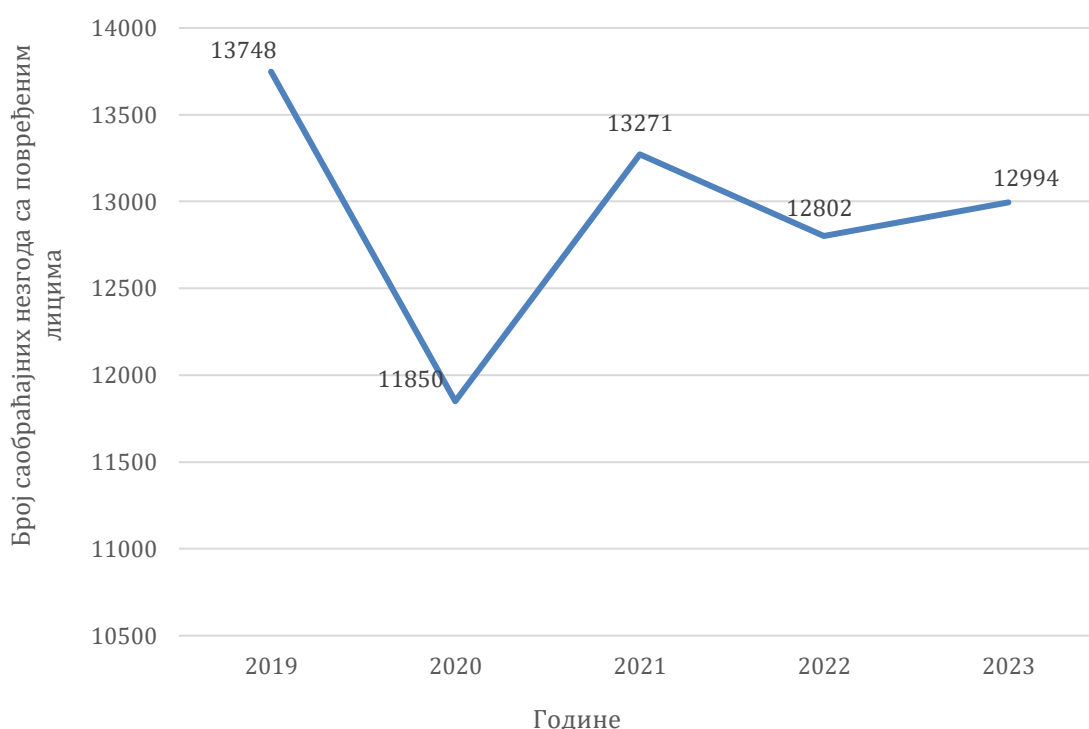
Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима евидентиран је 2019. (494 саобраћајних незгода) и 2022. (505 саобраћајних незгода) године. Иако је након 2021. године уочен тренд пада броја саобраћајних незгода, анализирајући дијаграм бр. 5 може се уочити да су последице тих незгода биле теже односно уочен је већи број погинулих лица.



**Дијаграм бр. 5.** Број саобраћајних незгода са погинулим лицима на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године

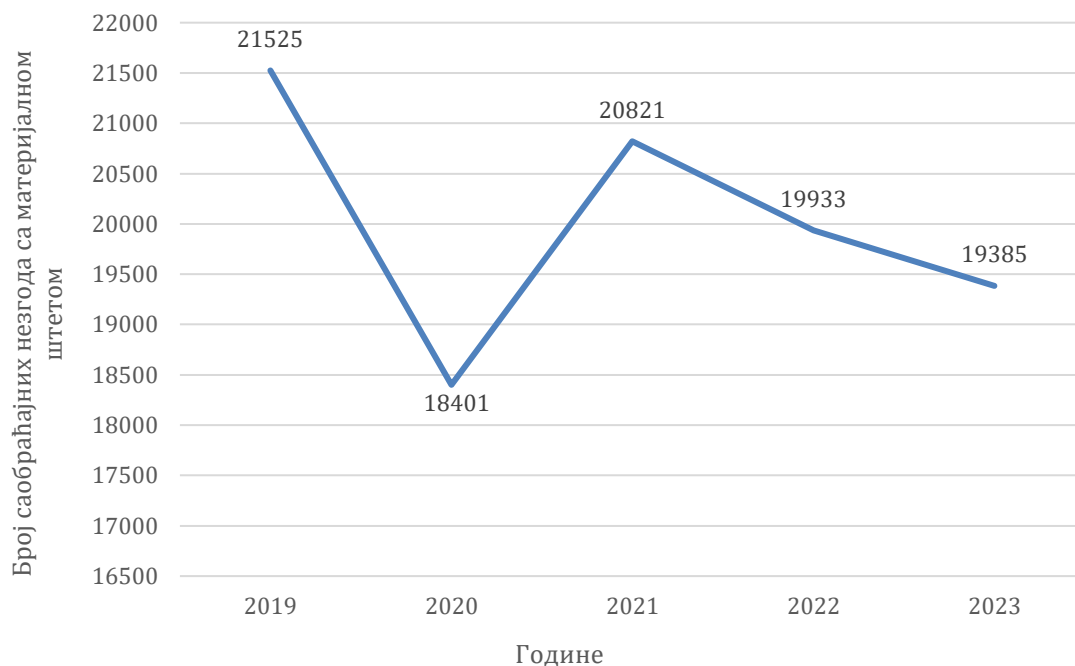


Анализирајући број саобраћајних незгода са повређеним лицима може се уочити да се највећи број саобраћајних незгода догодио 2019. године (13.748 саобраћајних незгода), док се најмањи број догодио 2020. године (11.850 саобраћајних незгода). Након 2020. године уочен је тренд раста број саобраћајних незгода и 2021. године износио је 13.271 саобраћајних незгода. Након 2021. године број саобраћајних незгода са повређеним лицима опада и 2022. године износио је 12.802 саобраћајне незгоде. Након 2022. године уочен је тренд раста броја саобраћајних незгода са повређеним лицима и 2023. године број саобраћајних незгода са повређеним лицима износио је 12.994 саобраћајних незгода (Дијаграм бр. 6 и Табела бр. 7).



**Дијаграм бр. 6.** Број саобраћајних незгода са повређеним лицима на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године

Анализа саобраћајних незгода са материјалном штетом на територији Републике Србије указује да се најмањи број саобраћајних незгода са материјалним штетом догодио 2020. године (18.401 саобраћајна незгода), а што је последица мера за спречавање ширења пандемије вируса COVID-19. Након 2020. године уочен је пораст броја саобраћајних незгода са материјалном штетом, а након чега је уочен тренд опадања броја саобраћајних незгода на територији Републике Србије. Када је реч о подацима који се односе на број саобраћајних незгода са материјалном штетом треба имати у виду да се одређени број саобраћајних незгода у којима су настале само материјалне штете на возилима не евидентира од стране МУП-а, већ се такве незгоде евидентирају од стране осигуравајућих друштава. Наиме, имајући наведено у виду може се закључити да је број саобраћајних незгода са материјалним штетама значајно већи од евидентираног броја (Дијаграм бр. 7 и Табела бр. 7).



**Дијаграм бр. 7.** Број саобраћајних незгода са материјалном штетом на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године

### **Расподела саобраћајних незгода по општинама на територији Републике Србије**

Упоредном анализом саобраћајних незгода које су се догодиле на територијама општина Републике Србије, може се закључити да су општине са највећим бројем саобраћајних незгода: Нови Сад (10.903 саобраћајних незгода), Нови Београд (10.523 саобраћајних незгода), Вождовац (8.644 саобраћајних незгода) и Палилула (8.063 саобраћајних незгода), док је најмањи број саобраћајних незгода уочен у општинама: Црна Трава (18 саобраћајних незгода), Медвеђа (34 саобраћајних незгода), Босилеград (39 саобраћајних незгода) и Трговиште (43 саобраћајних незгода).

На територији општине Велико Градиште догодило се 0,24% саобраћајних незгода, од укупног броја саобраћајних незгода које су се догодиле, у посматраном временском периоду, на територији Републике Србије и по укупном броју саобраћајних незгода општина Велико Градиште се налази на 70 месту од укупно 161 општине колико их је регистровано у бази података о саобраћајним незгодама Агенције за безбедност саобраћаја.

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима догодио се на територијама општина: Нови Сад (88 саобраћајних незгода), Ниш (63 саобраћајних незгода) и Шабац (61 саобраћајна незгода), док се најмањи број догодио на територијама општина: Нови Књажевац (0 саобраћајних незгода), Тител (1 саобраћајна незгода) и Деспотовац (1 саобраћајна незгода).

Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима догодио се на територијама општина: Нови Сад (5.035 саобраћајних незгода), Нови Београд (2.557 саобраћајних незгода) и Палилула (2.187 саобраћајних незгода), док се најмањи број догодио на територијама општина: Босилеград (11 саобраћајних



незгода), Црна Трава (12 саобраћајних незгода) и Трговиште (15 саобраћајних незгода).

**Табела бр. 8. Расподела саобраћајних незгода по општинама у Републици Србији, према врсти незгоде за период од 2019. - 2023. године**

| Општина        | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ | Укупно |
|----------------|------------|------------|----------|--------|
| Ада            | 4          | 92         | 79       | 175    |
| Александровац  | 9          | 181        | 140      | 330    |
| Алексинач      | 26         | 349        | 577      | 952    |
| Алибунар       | 8          | 116        | 118      | 242    |
| Апатин         | 14         | 190        | 163      | 367    |
| Аранђеловац    | 10         | 302        | 345      | 657    |
| Ариље          | 4          | 145        | 138      | 287    |
| Бабушница      | 1          | 50         | 32       | 83     |
| Бач            | 4          | 92         | 49       | 145    |
| Бачка Паланка  | 18         | 491        | 311      | 820    |
| Бачка Топола   | 13         | 228        | 216      | 457    |
| Бачки Петровац | 5          | 132        | 120      | 257    |
| Бајина Башта   | 11         | 180        | 128      | 319    |
| Барајево       | 14         | 269        | 470      | 753    |
| Баточина       | 6          | 65         | 78       | 149    |
| Бечеј          | 13         | 339        | 237      | 589    |
| Бела Црква     | 6          | 93         | 40       | 139    |
| Бела Паланка   | 6          | 84         | 69       | 159    |
| Беоцин         | 8          | 137        | 129      | 274    |
| Блаце          | 3          | 76         | 77       | 156    |
| Богатић        | 14         | 236        | 139      | 389    |
| Бојник         | 2          | 69         | 63       | 134    |
| Бољевац        | 7          | 103        | 135      | 245    |
| Бор            | 11         | 319        | 304      | 634    |
| Босилеград     | 1          | 11         | 27       | 39     |
| Брус           | 4          | 100        | 80       | 184    |
| Бујановац      | 6          | 151        | 130      | 287    |
| Чачак          | 51         | 1.171      | 756      | 1.978  |
| Чајетина       | 13         | 199        | 266      | 478    |
| Ћићевац        | 9          | 79         | 109      | 197    |
| Чока           | 5          | 68         | 39       | 112    |
| Црна Трава     | 1          | 12         | 5        | 18     |
| Чукарица       | 58         | 1.859      | 5.109    | 7.026  |
| Ћуприја        | 14         | 229        | 334      | 577    |
| Деспотовац     | 1          | 99         | 101      | 201    |
| Димитровград   | 3          | 29         | 52       | 84     |
| Дољевац        | 12         | 160        | 175      | 347    |



|                 |    |       |       |       |
|-----------------|----|-------|-------|-------|
| Гаџин Хан       | 5  | 43    | 48    | 96    |
| Голубац         | 3  | 67    | 84    | 154   |
| Горњи Милановац | 15 | 308   | 234   | 557   |
| Гроцка          | 23 | 691   | 1.486 | 2.200 |
| Инђија          | 21 | 407   | 283   | 711   |
| Ириг            | 4  | 125   | 107   | 236   |
| Ивањица         | 8  | 167   | 105   | 280   |
| Јагодина        | 20 | 554   | 960   | 1.534 |
| Кањижа          | 18 | 167   | 191   | 376   |
| Кикинда         | 19 | 451   | 470   | 940   |
| Кладово         | 12 | 108   | 206   | 326   |
| Кнић            | 11 | 118   | 91    | 220   |
| Књажевац        | 11 | 216   | 196   | 423   |
| Коцељева        | 10 | 82    | 61    | 153   |
| Косјерић        | 5  | 70    | 81    | 156   |
| Ковачица        | 11 | 163   | 74    | 248   |
| Ковин           | 21 | 232   | 113   | 366   |
| Крагујевац      | 40 | 1.521 | 1.520 | 3.081 |
| Краљево         | 51 | 1.005 | 1.109 | 2.165 |
| Крупањ          | 3  | 69    | 64    | 136   |
| Крушевац        | 43 | 1.111 | 719   | 1.873 |
| Кучево          | 8  | 70    | 142   | 220   |
| Кула            | 13 | 324   | 218   | 555   |
| Куршумлија      | 8  | 119   | 48    | 175   |
| Лајковац        | 18 | 121   | 193   | 332   |
| Лапово          | 5  | 80    | 121   | 206   |
| Лазаревац       | 30 | 635   | 708   | 1.373 |
| Лебане          | 3  | 91    | 65    | 159   |
| Лесковац        | 49 | 947   | 599   | 1.595 |
| Љиг             | 15 | 85    | 118   | 218   |
| Љубовија        | 8  | 87    | 53    | 148   |
| Лозница         | 36 | 644   | 414   | 1.094 |
| Лучани          | 10 | 130   | 105   | 245   |
| Мајданпек       | 11 | 79    | 120   | 210   |
| Мали Иђош       | 9  | 70    | 79    | 158   |
| Мали Зворник    | 3  | 49    | 55    | 107   |
| Мало Црниће     | 8  | 100   | 72    | 180   |
| Медвеђа         | 2  | 19    | 13    | 34    |
| Мерошина        | 7  | 90    | 119   | 216   |
| Мионица         | 4  | 128   | 106   | 238   |
| Младеновац      | 19 | 513   | 650   | 1.182 |
| Неготин         | 9  | 210   | 306   | 525   |

**Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом**



|                     |    |       |       |        |
|---------------------|----|-------|-------|--------|
| Ниш                 | 63 | 1.910 | 2.502 | 4.475  |
| Нова Црња           | 1  | 36    | 18    | 55     |
| Нова Варош          | 7  | 150   | 103   | 260    |
| Нови Бечеј          | 7  | 178   | 94    | 279    |
| Нови Београд        | 27 | 2.557 | 7.939 | 10.523 |
| Нови Кнежевац       | 0  | 57    | 56    | 113    |
| Нови Пазар          | 19 | 868   | 561   | 1.448  |
| Нови Сад            | 88 | 5.035 | 5.780 | 10.903 |
| Обреновац           | 40 | 995   | 1.383 | 2.418  |
| Оџаци               | 11 | 241   | 204   | 456    |
| Опово               | 3  | 53    | 26    | 82     |
| Осечина             | 5  | 39    | 40    | 84     |
| Палилула            | 46 | 2.187 | 5.830 | 8.063  |
| Панчево             | 52 | 1.040 | 738   | 1.830  |
| Параћин             | 16 | 309   | 325   | 650    |
| Пећинци             | 19 | 192   | 170   | 381    |
| Петровац на Млави   | 14 | 161   | 150   | 325    |
| Пирот               | 16 | 276   | 237   | 529    |
| Пландиште           | 4  | 45    | 23    | 72     |
| Пожаревац           | 28 | 748   | 1.249 | 2.025  |
| Пожега              | 17 | 304   | 408   | 729    |
| Прешево             | 3  | 148   | 224   | 375    |
| Прибој              | 2  | 62    | 63    | 127    |
| Пријеполје          | 8  | 190   | 187   | 385    |
| Прокупље            | 11 | 226   | 226   | 463    |
| Рача                | 10 | 62    | 72    | 144    |
| Раковица            | 18 | 669   | 2.240 | 2.927  |
| Рашка               | 15 | 192   | 272   | 479    |
| Ражањ               | 5  | 55    | 107   | 167    |
| Рековац             | 4  | 47    | 58    | 109    |
| Рума                | 23 | 665   | 420   | 1.108  |
| Шабац               | 61 | 1.519 | 1.351 | 2.931  |
| Савски Венац        | 3  | 1.373 | 5.282 | 6.658  |
| Сечањ               | 3  | 57    | 32    | 92     |
| Сента               | 8  | 151   | 173   | 332    |
| Шид                 | 10 | 240   | 244   | 494    |
| Сјеница             | 7  | 174   | 203   | 384    |
| Смедерево           | 37 | 1.048 | 1.446 | 2.531  |
| Смедеревска Паланка | 15 | 341   | 479   | 835    |
| Сокобања            | 3  | 85    | 81    | 169    |
| Сомбор              | 34 | 846   | 614   | 1.494  |
| Сопот               | 9  | 222   | 276   | 507    |



|                   |              |               |               |                |
|-------------------|--------------|---------------|---------------|----------------|
| Србобран          | 6            | 188           | 115           | 309            |
| Сремска Митровица | 42           | 726           | 761           | 1.529          |
| Сремски Карловци  | 6            | 61            | 111           | 178            |
| Стара Пазова      | 28           | 509           | 373           | 910            |
| Стари Град        | 8            | 812           | 3.219         | 4.039          |
| Суботица          | 33           | 1.082         | 842           | 1.957          |
| Сурчин            | 35           | 577           | 1.433         | 2.045          |
| Сурдулица         | 4            | 91            | 101           | 196            |
| Свилајнац         | 8            | 170           | 225           | 403            |
| Сврљиг            | 5            | 69            | 60            | 134            |
| Темерин           | 11           | 281           | 194           | 486            |
| Тител             | 1            | 80            | 138           | 219            |
| Топола            | 17           | 173           | 148           | 338            |
| Трговиште         | 1            | 15            | 27            | 43             |
| Трстеник          | 12           | 224           | 112           | 348            |
| Тутин             | 2            | 175           | 154           | 331            |
| Уб                | 17           | 330           | 342           | 689            |
| Ужице             | 32           | 535           | 778           | 1.345          |
| Ваљево            | 30           | 950           | 1.249         | 2.229          |
| Варварин          | 6            | 111           | 106           | 223            |
| Велика Плана      | 12           | 399           | 510           | 921            |
| Велико Градиште   | 14           | 177           | 216           | 407            |
| Владичин Хан      | 10           | 89            | 104           | 203            |
| Владимирци        | 16           | 160           | 207           | 383            |
| Власотинце        | 7            | 140           | 130           | 277            |
| Вождовац          | 33           | 2.085         | 6.526         | 8.644          |
| Врачар            | 9            | 923           | 3.177         | 4.109          |
| Врање             | 15           | 458           | 849           | 1.322          |
| Врбас             | 22           | 565           | 379           | 966            |
| Врњачка Бања      | 10           | 251           | 226           | 487            |
| Вршац             | 17           | 342           | 177           | 536            |
| Жабалъ            | 13           | 243           | 151           | 407            |
| Жабари            | 1            | 62            | 79            | 142            |
| Жагубица          | 2            | 51            | 30            | 83             |
| Зајечар           | 15           | 297           | 342           | 654            |
| Земун             | 42           | 1.877         | 4.937         | 6.856          |
| Житиште           | 5            | 84            | 29            | 118            |
| Житорађа          | 6            | 54            | 30            | 90             |
| Зрењанин          | 31           | 984           | 494           | 1.509          |
| Звездара          | 21           | 1.480         | 5.093         | 6.594          |
| <b>Укупно</b>     | <b>2.401</b> | <b>64.404</b> | <b>99.906</b> | <b>166.711</b> |

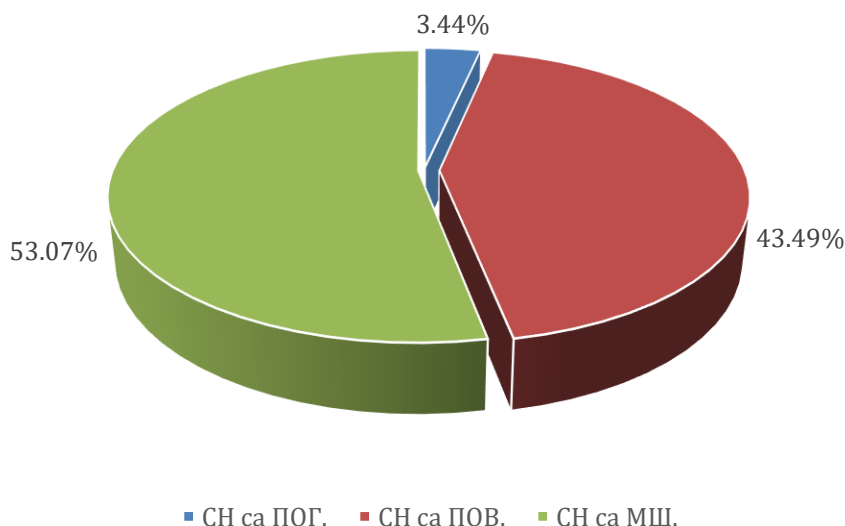


Највећи број саобраћајних незгода са материјалном штетом догодио се на територијама општина: Нови Београд (7.939 саобраћајних незгода), Вождовац (6.526 саобраћајних незгода) и Палилула (5.830 саобраћајних незгода), док се најмањи број догодио на територијама општина: Црна Трава (5 саобраћајних незгода), Медвеђа (13 саобраћајних незгода) и Нова Црња (18 саобраћајних незгода).

На територији општине Велико Градиште догодило се 0,58% саобраћајних незгода са погинулим лицима, 0,27% саобраћајних незгода са повређеним лицима и 0,22% саобраћајних незгода са материјалном штетом од укупног броја саобраћајних незгода на територији Републике Србије. Дакле, општина Велико Градиште се налази на 68 месту посматрано по броју саобраћајних незгода са материјалном штетом, 81 месту по броју саобраћајних незгода са повређеним лицима и на 61 месту посматрано према броју саобраћајних незгода са погинулим лицима од укупно 161 општине колико их је регистровано у бази података о саобраћајним незгодама Агенције за безбедност саобраћаја.

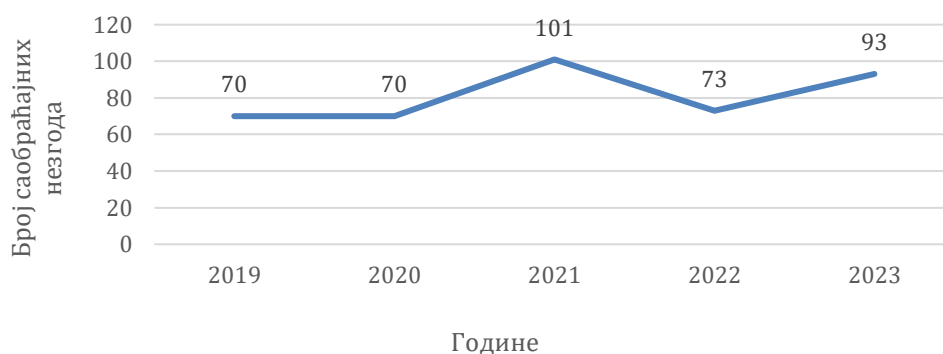
### 3.1.2. Стање безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште

На територији општине Велико Градиште, у периоду од 2019. до 2023. године догодило се 407 саобраћајних незгода, од чега су 216 саобраћајних незгода са материјалном штетом (53,07%), 177 саобраћајних незгода са повређеним лицима (43,49%) и 14 саобраћајних незгода са погинулим лицима (3,44%) (Табела бр. 9 и Дијаграм бр. 8).



Дијаграм бр. 8. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде

Највећи број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште (Дијаграм бр. 9) евидентиран је 2021. године (101 саобраћајна незгода), затим 2023. године (93 саобраћајне незгоде) и 2022. године (73 саобраћајне незгоде).

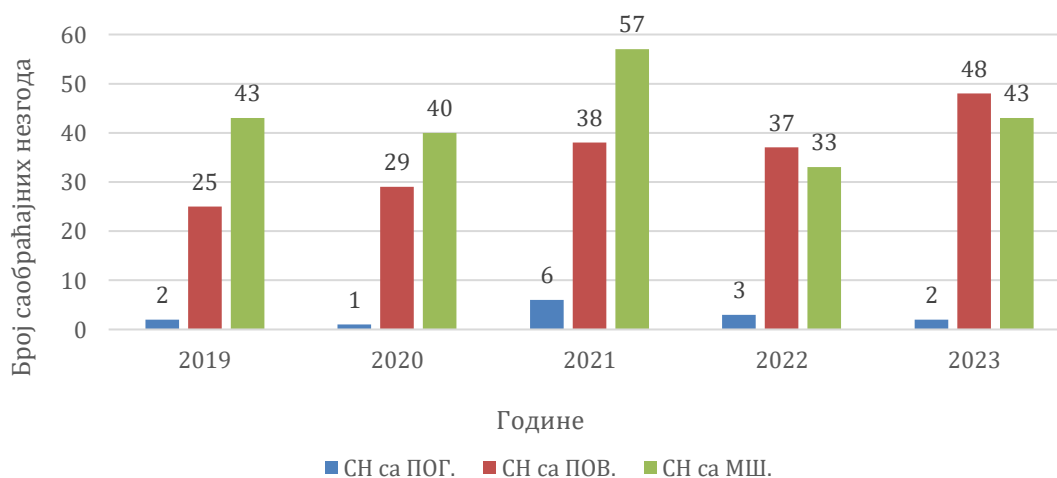


**Дијаграм бр. 9.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, посматрано према годинама

**Табела бр. 9.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти незгода и годинама

| Година        | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ.  | Укупно     |
|---------------|------------|------------|------------|------------|
| 2019          | 2          | 25         | 43         | 70         |
| 2020          | 1          | 29         | 40         | 70         |
| 2021          | 6          | 38         | 57         | 101        |
| 2022          | 3          | 37         | 33         | 73         |
| 2023          | 2          | 48         | 43         | 93         |
| <b>Укупно</b> | <b>14</b>  | <b>177</b> | <b>216</b> | <b>407</b> |

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима евидентиран је 2021. године и износио је 6 саобраћајних незгода, док је најмањи број саобраћајних незгода евидентиран 2020. године и износио је једну саобраћајну незгоду (Дијаграм бр. 10). Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима евидентиран је 2023. године (48 саобраћајних незгода), док је најмањи број евидентиран 2019. године (25 саобраћајних незгода). Највећи број саобраћајних незгода са материјалном штетом евидентиран је 2021. године (57 саобраћајних незгода), док је најмањи број евидентиран 2022. године (33 саобраћајне незгоде) (Дијаграм бр. 10).



**Дијаграм бр. 10.** Број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, посматрано према врсти незгода и годинама



На основу анализе наведених података може се закључити да је највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима (6 саобраћајних незгода) и са материјалном штетом (57 саобраћајних незгода) евидентиран 2021. године, док је највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима евидентиран 2023. године (48 саобраћајних незгода).

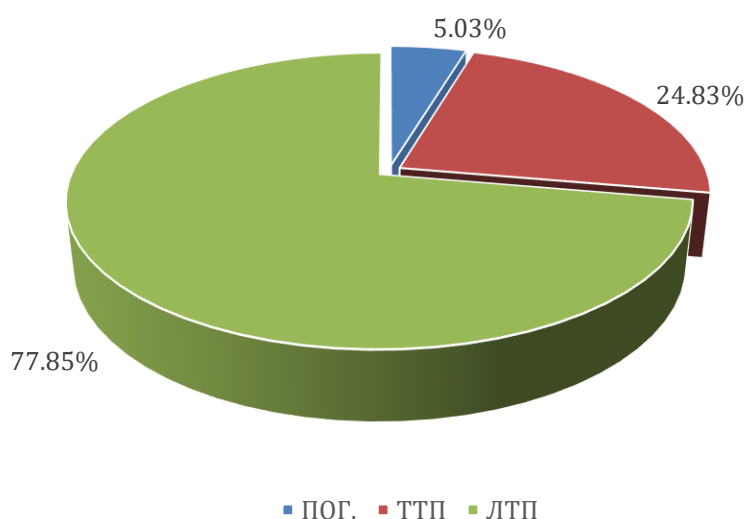
Наведени подаци указују да је пандемија вируса COVID-19 имала значајан утицај на смањење број саобраћајних незгода, али и да се број незгода у години након пандемије повећао што указује на постепени повратак ка броју незгода сличним онима у годинама пре пандемије. Такође, може се закључити да број саобраћајних незгода „варира“ из године у годину, односно може се уочити да ни на нивоу локалне самоуправе није успостављен тренд управљања безбедношћу саобраћаја (Табела бр. 9 и Дијаграм бр. 10).

### Расподела саобраћајних незгода према последицама

На територији општине Велико Градиште, у саобраћајним незгодама које су се догодиле у периоду од 2019. до 2023. године погинуло је 15 лица (5,03%), тешке телесне повреде задобило је 74 лица (24,83%), док је лаке телесне повреде задобило 232 лица (77,85%) (Табела бр. 10 и Дијаграм бр. 11).

**Табела бр. 10.** Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, за период од 2019. до 2023. године

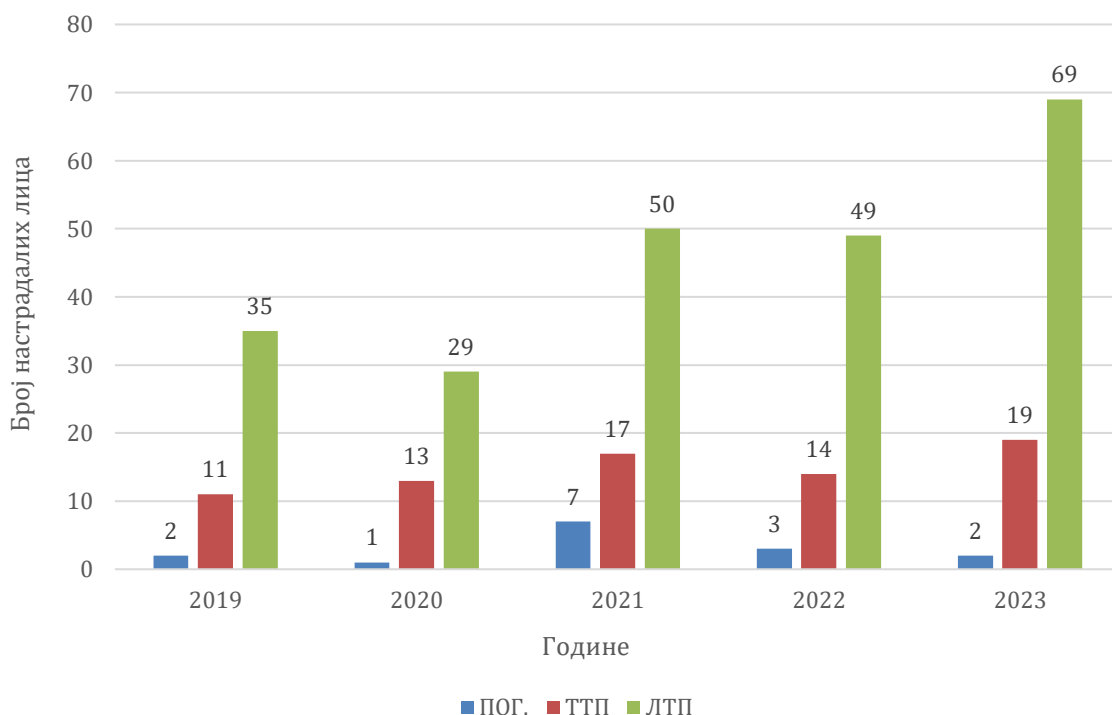
| Година | ПОГ. | ТТП | ЛТП |
|--------|------|-----|-----|
| 2019   | 2    | 11  | 35  |
| 2020   | 1    | 13  | 29  |
| 2021   | 7    | 17  | 50  |
| 2022   | 3    | 14  | 49  |
| 2023   | 2    | 19  | 69  |
| Укупно | 15   | 74  | 232 |



**Дијаграм бр. 11.** Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, за период од 2019. до 2023. године



Анализом последица саобраћајних незгода може се закључити да је највећи број лица погинуло током 2021. године, и то 7 лица, док је најмањи број погинулих лица евидентиран 2020. године, и то једно лице. Највећи број лица са тешким телесним повредама евидентиран је 2023. године, и то 19 лица, док је најмањи број евидентиран 2019. године, и то 11 лица. Године 2023. евидентиран је и највећи број лица који су задобили лаке телесне повреде, и то 69 лица, док је најмањи број евидентиран 2020. године, и то 29 лица. Дакле, највећи број лица са тешким и лаким телесним повредама евидентиран је 2023. године, док је највећи број погинулих лица евидентиран 2021. године. Имајући у виду наведене резултате, може се закључити да није успостављан систем управљања безбедношћу саобраћаја (Табела бр. 10 и Дијаграм бр. 12).



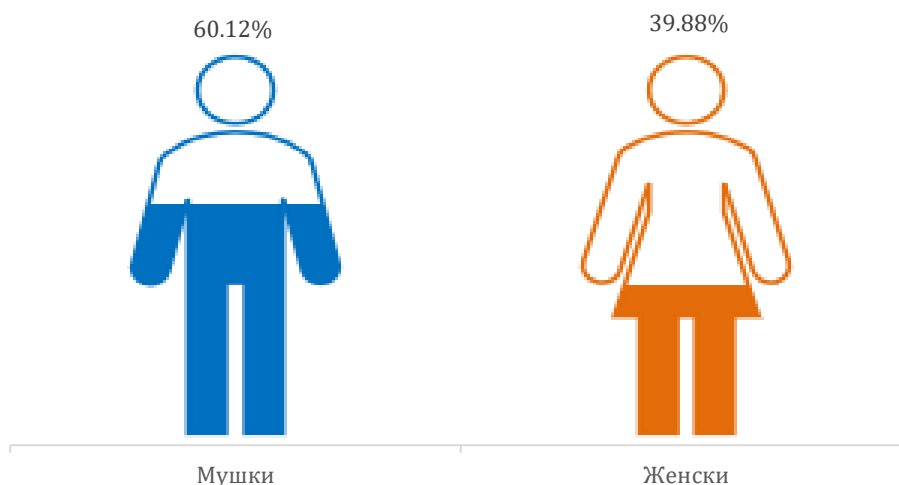
Дијаграм бр. 12. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, за период од 2019. до 2023. године

### Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према полу учесника

У саобраћајним незгодама које су се догодиле на територији општине Велико Градиште највећи проценат настрадалих лица (погинулих лица, тешко и лако телесно поврешених лица) чинила су лица мушког пола, чак 60,12%, док су лица женског пола била заступљена у 39,88% (Табела бр. 11 и Дијаграм бр. 13).

Табела бр. 11. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и половима, за период од 2019. до 2023. године

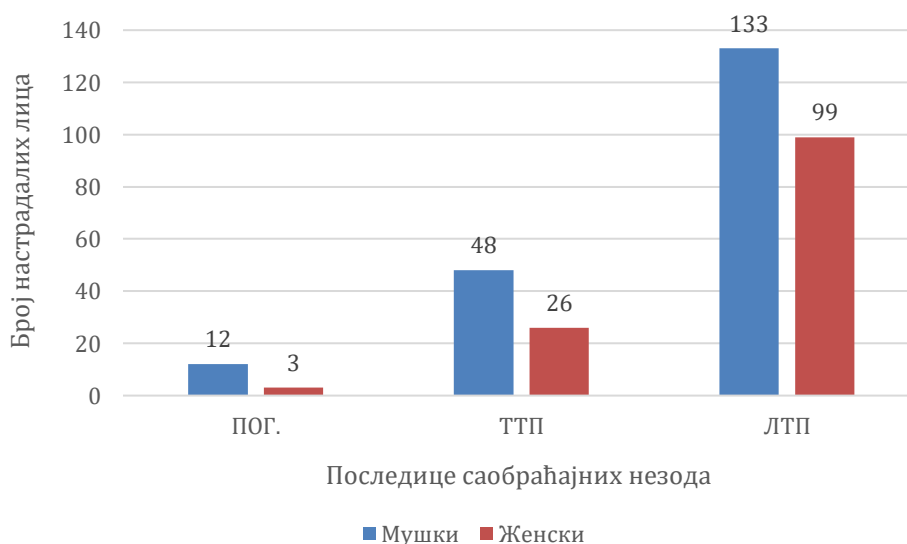
| Пол    | ПОГ. | ТТП | ЛТП | Укупно |
|--------|------|-----|-----|--------|
| Мушки  | 12   | 48  | 133 | 193    |
| Женски | 3    | 26  | 99  | 128    |



**Дијаграм бр. 13.** Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и половима, за период од 2019. до 2023. године

Спроведена истраживања у свету указују да су мушкарци склонији ризичнијим понашањима саобраћају (прекорачење брзине, употреба мобилног телефона у току вожње, вожња под дејством алкохола и психоактивних супстанци, ноћна вожња и слично), али су и заступљенији као возачи моторних возила у саобраћају. Све наведено може објаснити већи проценат страдања мушкараца у саобраћају.

У анализираном периоду, односно од 2019. године до 2023. године, погинуло је 12 лица мушког пола, као и 3 лица женског пола. Тешке телесне повреде задобило је 48 лица мушког и 26 лица женског пола, док је лаке телесне повреде задобило 133 лица мушког и 99 лица женског пола (Табела бр. 11 и Дијаграм бр. 14).



**Дијаграм бр. 14.** Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и половима, за период од 2019. до 2023. године

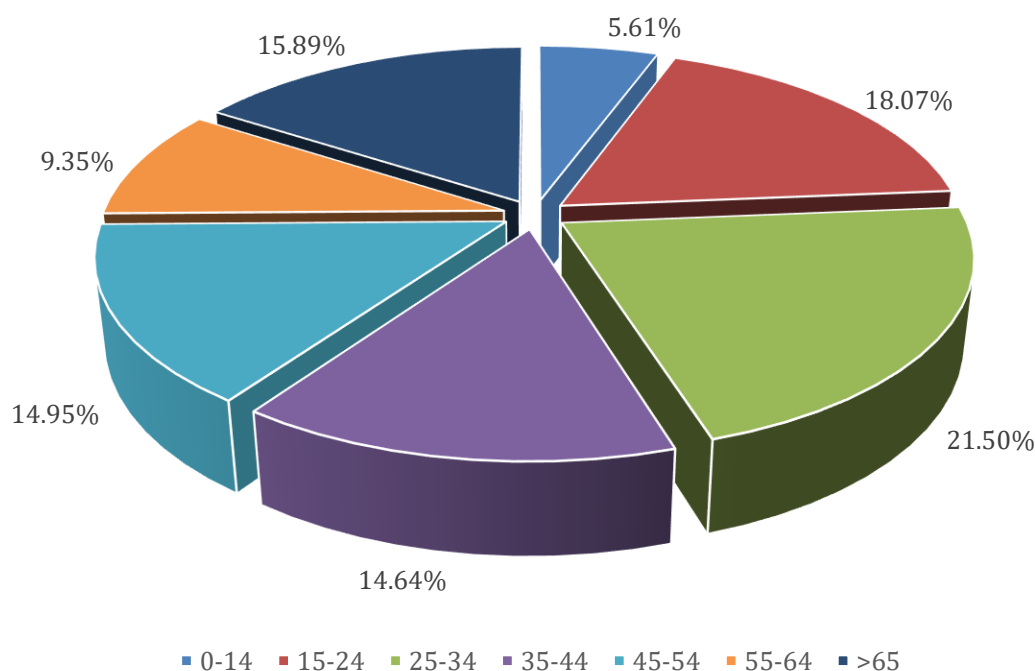


### Расподела настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према годинама старости

Највећи проценат настрадалих лица на територији општине Велико Градиште чине лица старости од 25 до 34 година (21,50%), затим лица старости од 15 до 24 године (18,07%) односно млади учесници у саобраћају, као и лица старости преко 65 година (15,89%) (Табела бр. 12 и Дијаграм бр. 15).

**Табела бр. 12.** Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и старости учесника, за период од 2019. до 2023. године

| Старост учесника | ПОГ.      | ТТП       | ЛТП        | Укупно     |
|------------------|-----------|-----------|------------|------------|
| 0-14             | 0         | 1         | 17         | 18         |
| 15-24            | 3         | 12        | 43         | 58         |
| 25-34            | 1         | 13        | 55         | 69         |
| 35-44            | 0         | 9         | 38         | 47         |
| 45-54            | 2         | 15        | 31         | 48         |
| 55-64            | 1         | 6         | 23         | 30         |
| >65              | 8         | 18        | 25         | 51         |
| <b>Укупно</b>    | <b>15</b> | <b>74</b> | <b>232</b> | <b>321</b> |

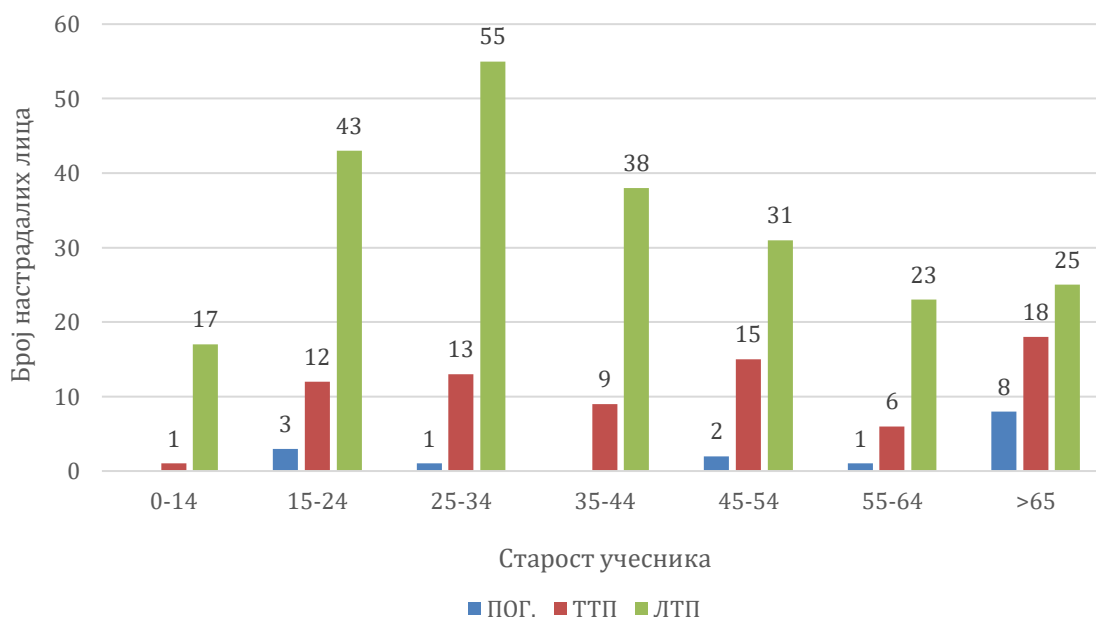


**Дијаграм бр. 15.** Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према старости учесника, за период од 2019. до 2023. године

Дакле, на основу спроведене анализе настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према годинама старости може се закључити да на територији општине Велико Градиште нема погинуле деце и лица старости од 35 до 44 године. Највећи број погинулих лица евидентиран је код лица старости преко 65 година (8 лица). Највећи број тешко телесно повређених лица



евидентирани су код лица старости преко 65 година (18 лица), док је највећи број лако телесно повређених лица евидентирани код учесника старости од 25 до 34 године (55 лица) (Табела бр. 12 и Дијаграм бр. 16). Наиме, млади возачи често имају ограничено искуство у саобраћају, слабу перцепцију безбедног понашања у саобраћају, нису свести својих способности и ограничења у саобраћају. Све наведено иде у прилог чињеници да су лица старости од 15 до 34 године били заступљени у 39% настрадалих лица (Табела бр. 12 и Дијаграм бр. 16). Забрињавајући податак који се може уочити представља чињеница да је на територији општине Велико Градиште лаке телесне повреде задобило 17 лица старости до 14 година, односно деца (Табела бр. 12 и Дијаграм бр. 16). Поражавајући резултати страдалих лица су уочени и код старосне групе лица преко 65 година. Стара лица имају смањену способност реаговања, нарочито у сложеним и стресним ситуацијама, проблеми са видом и слухом могу утицати на перцепцију саобраћајног окружења, смањену способност процене брзине кретања учесника у саобраћају и удаљености и због својих физичких предиспозиција „осетљивији“ су на повреде, а што утиче на вероватноћу да ће у саобраћајној незгоди задобити тешке телесне повреде или повреде са смртних исходом.



**Дијаграм бр. 16.** Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и старости учесника, за период од 2019. до 2023. године

Имајући у виду анализу настрадалих лица у саобраћајним незгодама посматрано према годинама старости потребно је посебну пажњу усмерити на едукацију свих учесника у саобраћају, а чиме ће се утицати на унапређење безбедности саобраћаја на путевима општине Велико Градиште.

### Временска расподела саобраћајних незгода по месецима у току године

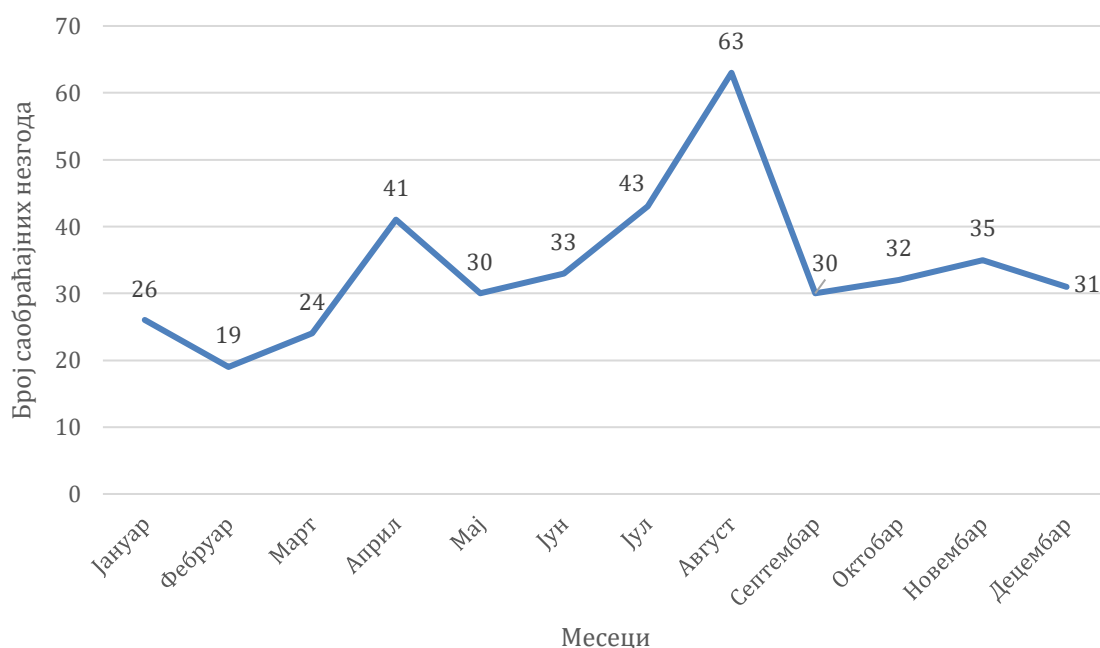
Анализом временске расподеле последица саобраћајних незгода по месецима у току године може се закључити да се током августа (63 саобраћајне



незгоде) и јула (43 саобраћајних незгода) догодило највише саобраћајним незгодама, док се током фебруара (19 саобраћајних незгода) и марта (24 саобраћајне незгоде) догодило најмање саобраћајних незгода (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 17).

**Табела бр. 13.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и месецима у току године, за период од 2019. до 2023. године

| Месец         | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ   | Укупно     |
|---------------|------------|------------|------------|------------|
| Јануар        | 1          | 8          | 17         | 26         |
| Фебруар       | 0          | 7          | 12         | 19         |
| Март          | 2          | 9          | 13         | 24         |
| Април         | 0          | 22         | 19         | 41         |
| Мај           | 1          | 13         | 16         | 30         |
| Јун           | 1          | 14         | 18         | 33         |
| Јул           | 2          | 18         | 23         | 43         |
| Август        | 4          | 35         | 24         | 63         |
| Септембар     | 1          | 13         | 16         | 30         |
| Октобар       | 0          | 13         | 19         | 32         |
| Новембар      | 1          | 12         | 22         | 35         |
| Децембар      | 1          | 13         | 17         | 31         |
| <b>Укупно</b> | <b>14</b>  | <b>177</b> | <b>216</b> | <b>407</b> |

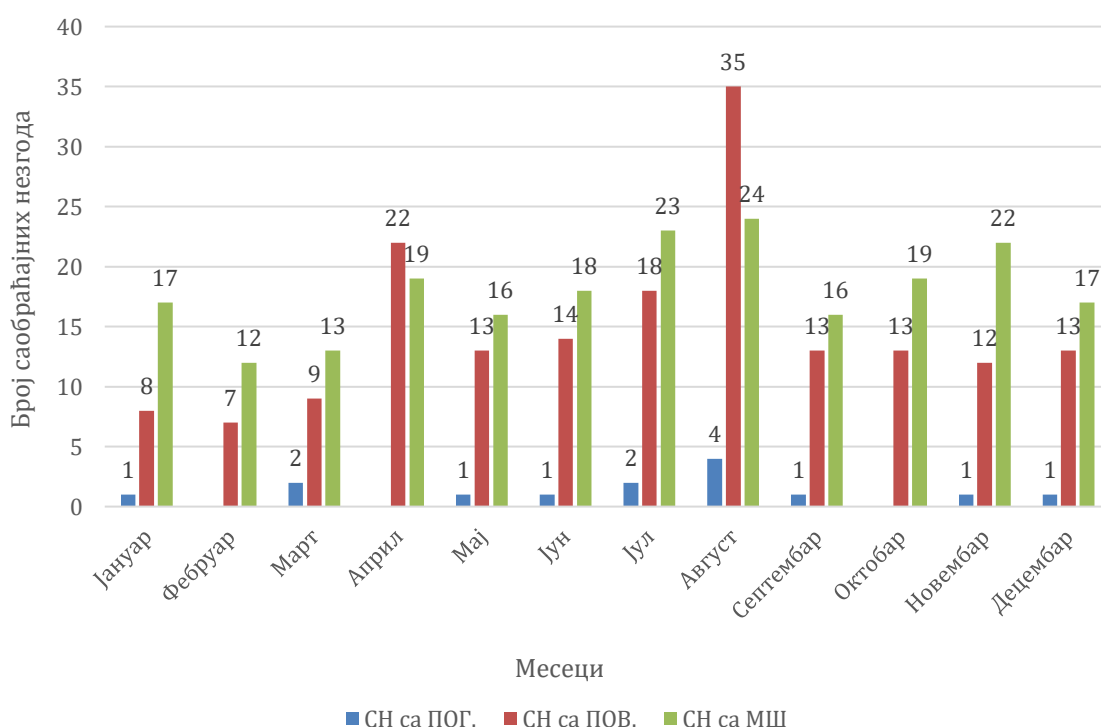


**Дијаграм бр. 17.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано по месецима у току године, за период од 2019. до 2023. године



Повећан број саобраћајних незгода у месецима као што су јул и септембар могу бити повезани са интензивнијим саобраћајем у периодима лепшег времена, туристичке сезоне и повратка на посао након годишњих одмора, односно у школу након летњег распуста. У зимским месецима као што су фебруар и март број саобраћајних незгода је релативно нижи, вероватно због лошијих временских услова и мањег интензитета саобраћаја (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 17).

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима (4 саобраћајне незгоде), са повређеним лицима (35 саобраћајних незгода) и са материјалном штетом (24 саобраћајних незгода) догодило се током августа месеца (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 18). Није било саобраћајних незгода са погинулим лицима током фебруара месеца, док је најмањи број саобраћајних незгода са повређеним лицима (7 саобраћајних незгода) и са материјалном штетом (12 саобраћајних незгода), такође, евидентиран у месецу фебруару месеца (Табела бр. 13 и Дијаграм бр. 18).



**Дијаграм бр. 18.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и месецима у току године, за период од 2019. до 2023. године

Ова анализа указује на сезонске осцилације у броју саобраћајних незгода са порастом током летњих месеци и може помоћи у планирању сезонских превентивних кампања како би се додатно смањио број саобраћајних незгода у месецима високог ризика.

#### Временска расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље

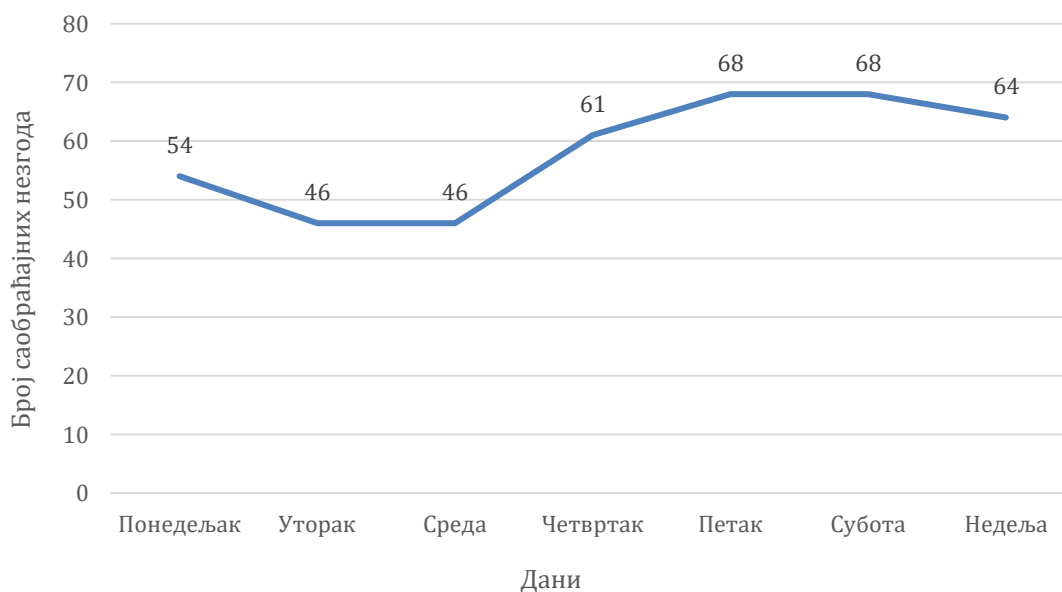
Расподела саобраћајних незгода по данима у току недеље указује да се највећи број саобраћајних незгода догоди петком (68 саобраћајних незгода),



суботом (68 саобраћајних незгода) и недељом (64 саобраћајних незгода), док се најмањи број саобраћајних незгода догоди уторком и четвртком (по 46 саобраћајних незгода). Повећан број саобраћајних незгода током викенда може бити повезан са повећаним кретањем учесника у саобраћају, као и могућом присутношћу утицајних фактора (умора, алкохола, психоактивних супстанци и слично) код учесника у саобраћају (Табела бр. 14 и Дијаграм бр. 19).

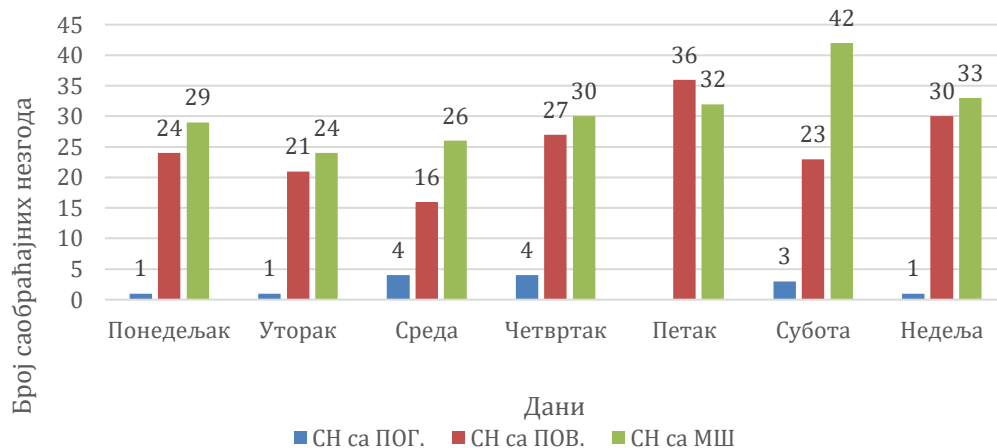
**Табела бр. 14.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2019. до 2023. године

| Дани          | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ   | Укупно     |
|---------------|------------|------------|------------|------------|
| Понедељак     | 1          | 24         | 29         | 54         |
| Уторак        | 1          | 21         | 24         | 46         |
| Среда         | 4          | 16         | 26         | 46         |
| Четвртак      | 4          | 27         | 30         | 61         |
| Петак         | 0          | 36         | 32         | 68         |
| Субота        | 3          | 23         | 42         | 68         |
| Недеља        | 1          | 30         | 33         | 64         |
| <b>Укупно</b> | <b>14</b>  | <b>177</b> | <b>216</b> | <b>407</b> |



**Дијаграм бр. 19.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према данима у току недеље, за период од 2019. до 2023. године

Средом и четвртком се догађа највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима (по 4 саобраћајне незгоде), при чему се петком није догодила ни једна саобраћајна незгода са погинулим лицима. Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима евидентиран је током петка (36 саобраћајних незгода), а најмањи број током среде (16 саобраћајних незгода). Суботом се догађа највећи број саобраћајних незгода са материјалном штетом (42 саобраћајне незгоде), док се најмањи број саобраћајних незгода са материјалном штетом догађа уторком (24 саобраћајне незгоде) (Табела бр. 14 и Дијаграм бр. 20).

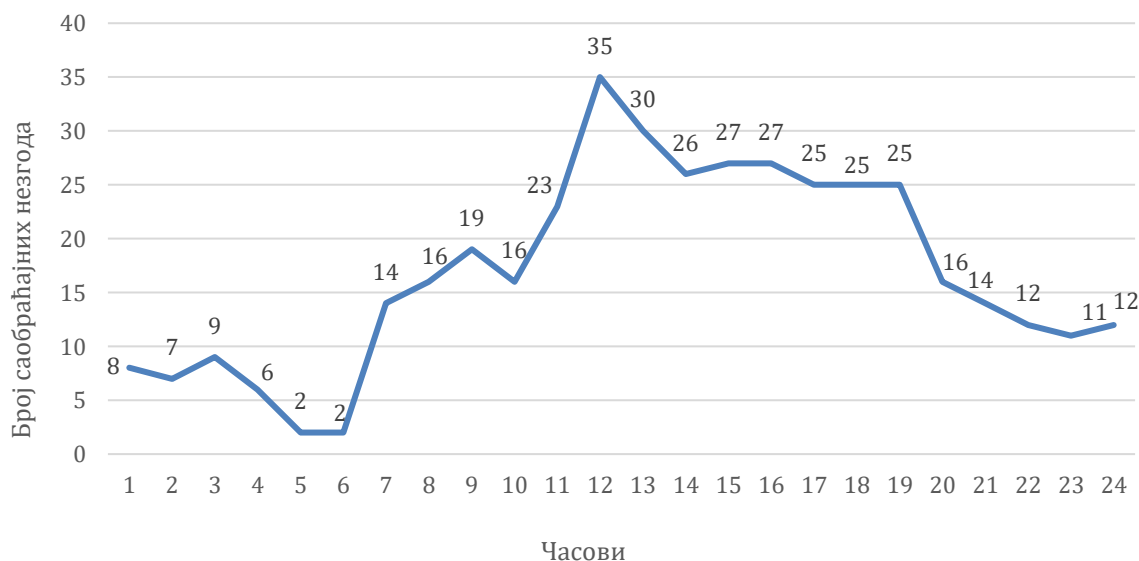


**Дијаграм бр. 20.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2019. до 2023. године

Анализа саобраћајних незгода, у периоду од 2019. до 2023. године, на територији општине Велико Градиште, а посматрано према данима у недељи, указује на потребе за додатним мерама безбедности у саобраћају током петка, суботе и недеље (строжија контрола, подизање свести о опасностима вожње под утицајем алкохола, као и већа присутност саобраћајне полиције). На наведени начин утицаће се на унапређење безбедност саобраћаја на територији општине Велико Градиште.

#### Временска расподела саобраћајних незгода по часовима у току дана

Учесници у саобраћају на територији општине Велико Градиште су најугроженији у временском периоду од 11:00-11:59 часова (35 саобраћајних незгода) као и у периоду од 12:00-12:59 часова (30 саобраћајних незгода) када се догодило највише саобраћајних незгода (Табела бр. 15 и Дијаграм бр. 21).



**Дијаграм бр. 21.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према часовима у току дана, за период од 2019. до 2023. године

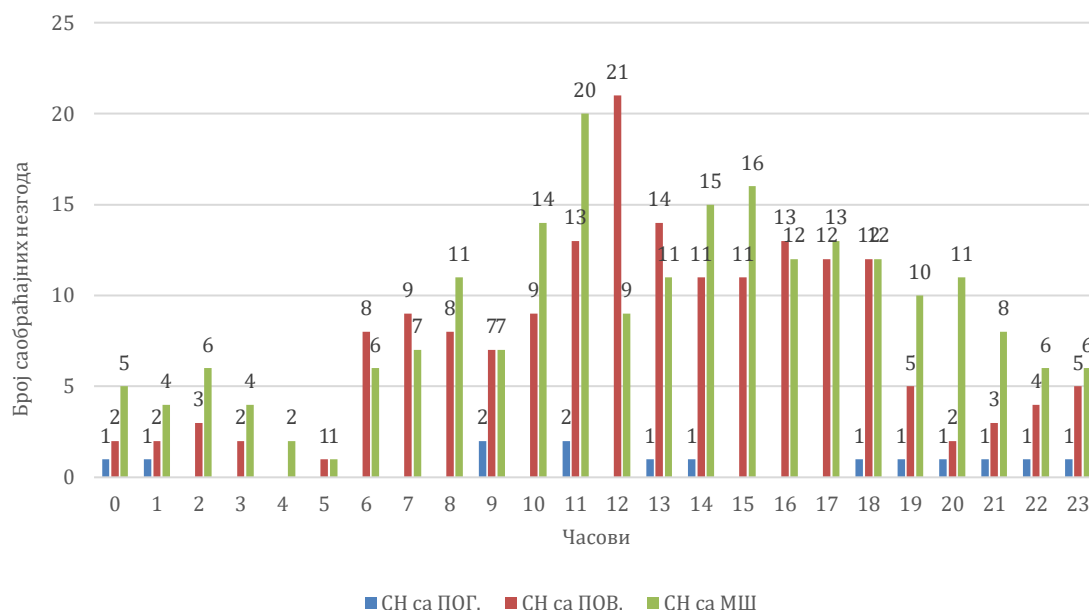


**Табела бр. 15.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2019. до 2023. године

| Часови        | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ   | Укупно     |
|---------------|------------|------------|------------|------------|
| 0             | 1          | 2          | 5          | 8          |
| 1             | 1          | 2          | 4          | 7          |
| 2             | 0          | 3          | 6          | 9          |
| 3             | 0          | 2          | 4          | 6          |
| 4             | 0          | 0          | 2          | 2          |
| 5             | 0          | 1          | 1          | 2          |
| 6             | 0          | 8          | 6          | 14         |
| 7             | 0          | 9          | 7          | 16         |
| 8             | 0          | 8          | 11         | 19         |
| 9             | 2          | 7          | 7          | 16         |
| 10            | 0          | 9          | 14         | 23         |
| 11            | 2          | 13         | 20         | 35         |
| 12            | 0          | 21         | 9          | 30         |
| 13            | 1          | 14         | 11         | 26         |
| 14            | 1          | 11         | 15         | 27         |
| 15            | 0          | 11         | 16         | 27         |
| 16            | 0          | 13         | 12         | 25         |
| 17            | 0          | 12         | 13         | 25         |
| 18            | 1          | 12         | 12         | 25         |
| 19            | 1          | 5          | 10         | 16         |
| 20            | 1          | 2          | 11         | 14         |
| 21            | 1          | 3          | 8          | 12         |
| 22            | 1          | 4          | 6          | 11         |
| 23            | 1          | 5          | 6          | 12         |
| <b>Укупно</b> | <b>14</b>  | <b>177</b> | <b>216</b> | <b>407</b> |

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио у временском периоду од 09:00-09:59 часова и од 11:00-11:59 часова (по 2 саобраћајне незгоде). Саобраћајних незгода са погинулим лицима није било у периодима од 02:00 до 08:59 часова, у периоду од 12:00-12:59, као и у периоду од 15:00-17:59 часова. У периоду од 18:00-01:59 часова догађала се по једна саобраћајна незгода са погинулим лицима (Табела бр. 15 и Дијаграм бр. 22). Наведене незгоде на територији општине Велико Градиште евидентирани су у врло карактеристичном периоду, који карактерише „вршни“ период, ноћни услови вожње и смањени услови видљивости, али и повећан ризик због умора и евентуалне вожње под утицајем алкохола.

Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима евидентиран је у периоду од 12:00-12:59 часова (21 саобраћајна незгода), док је највећи број саобраћајних незгода са материјалном штетом евидентиран у периоду од 11:00-11:59 часова (20 саобраћајних незгода) (Табела бр. 15 и Дијаграм бр. 22).

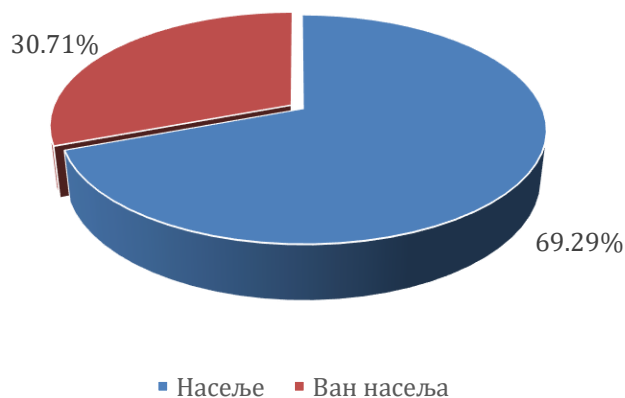


**Дијаграм бр. 22.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2019. до 2023. године

Наиме, повећан број саобраћајних незгода у одређеним периодима дана или континуитет у броју саобраћајних незгода у одређеном периоду могу јасно и недвосмислено указивати на потребу за већим присуством полиције у тим периодима. Такође, кампање усмерене на промену свести возача о опасностима ноћне вожње, утицају умора и вожње под дејством алкохола могу значајно допринети смањењу броја саобраћајних незгода.

### Расподела саобраћајних незгода према месту настанка

На територији општине Велико Градиште, у временском периоду од 2019. до 2023. године, од укупног броја саобраћајних незгода 69,29% (167 саобраћајна незгода) се догодило у насељу, док се 30,71% (74 саобраћајних незгода) догодило ван насеља (Табела бр. 16 и Дијаграм бр. 23).



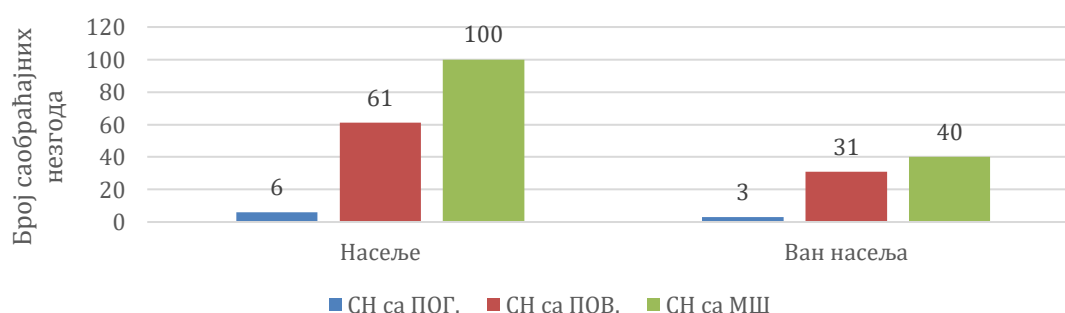
**Дијаграм бр. 23.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према месту настанка, за период од 2019. до 2023. године



**Табела бр. 16.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и месту настанка, за период од 2019. до 2023. године

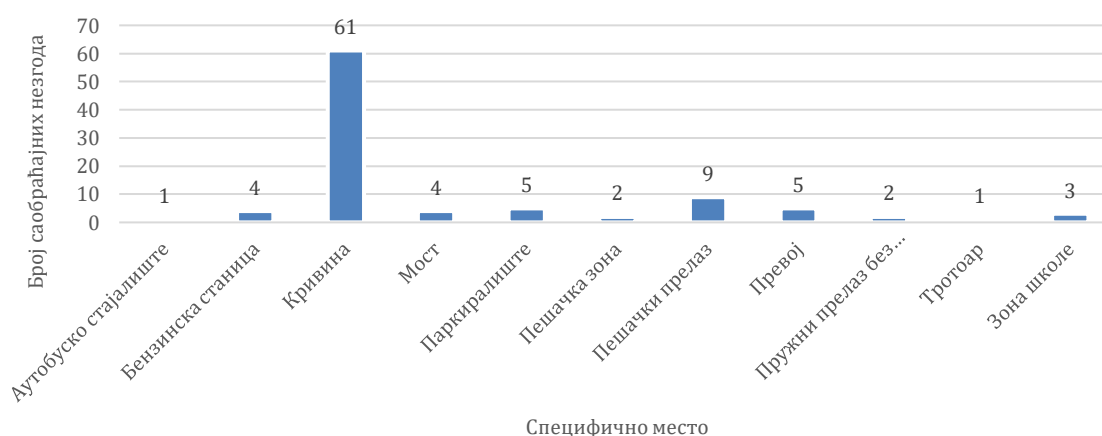
| Место настанка | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ   | Укупно     |
|----------------|------------|------------|------------|------------|
| Насеље         | 6          | 61         | 100        | 167        |
| Ван насеља     | 3          | 31         | 40         | 74         |
| <b>Укупно</b>  | <b>9</b>   | <b>92</b>  | <b>140</b> | <b>241</b> |

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима (6 саобраћајних незгода), са повређеним лицима (61 саобраћајна незгода) и са материјалном штетом (100 саобраћајних незгода) догодило се у насељу (Табела бр. 16 и Дијаграм бр. 24). Овај број саобраћајних незгода у насељу је очекиван, а због повећаног интензитета саобраћаја у насељу, повећаним интеракцијама између моторних возила, пешака и бициклиста, као и повећаним бројем конфликтних тачака.



**Дијаграм бр. 24.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и месту настанка, за период од 2019. до 2023. године

Највећи број саобраћајних незгода догодио се у кривини (61 саобраћајна незгода) и то 2 саобраћајне незгоде са погинулим лицима, 31 саобраћајна незгода са повређеним лицима и 28 саобраћајних незгода са материјалном штетом. Треба напоменути да се 9 саобраћајних незгода догодило на пешачком прелазу и то 1 саобраћајна незгода са погинулим лицима, 6 саобраћајних незгода са повређеним лицима и 2 саобраћајне незгоде са материјалном штетом (Табела бр. 17 и Дијаграм бр. 25 и 26).

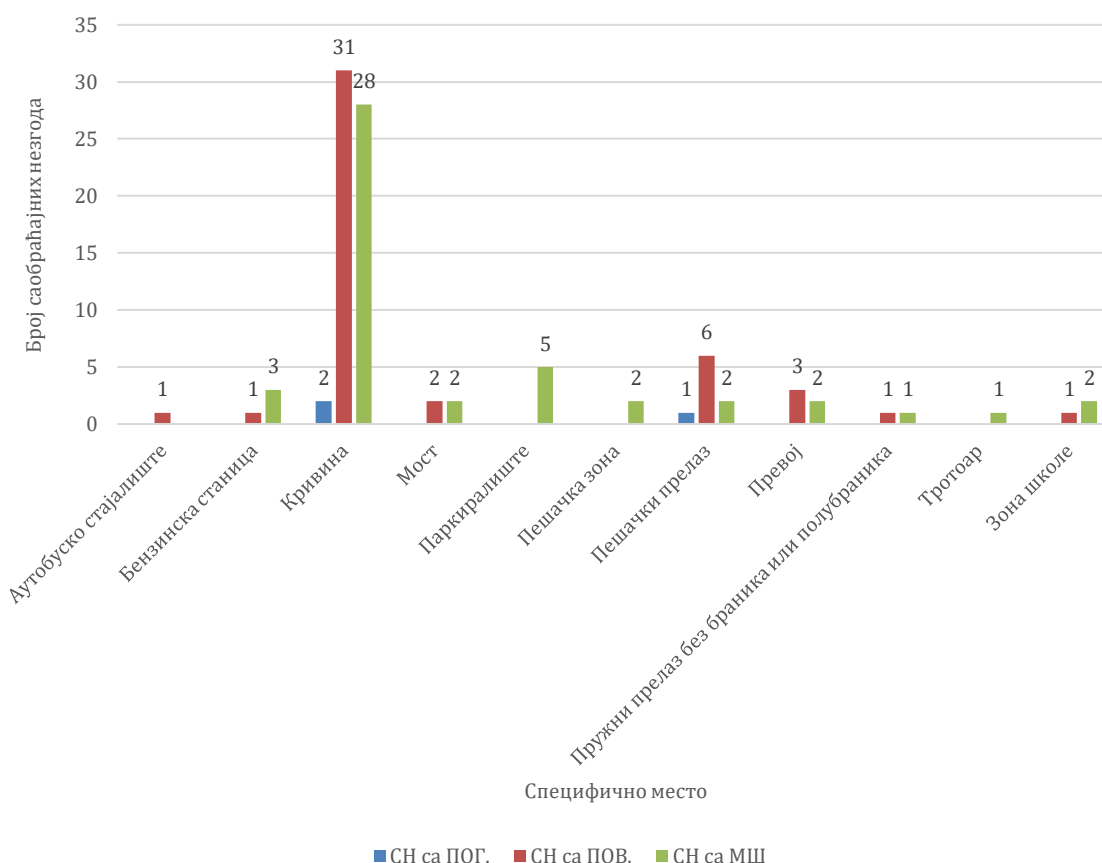


**Дијаграм бр. 25.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према специфичном месту настанка саобраћајне незгоде, за период од 2019. до 2023. године



**Табела бр. 17.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и специфичном месту настанка саобраћајне незгоде, за период од 2019. до 2023. године

| Специфично место                          | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ  | Укупно    |
|-------------------------------------------|------------|------------|-----------|-----------|
| Аутобуско стајалиште                      | 0          | 1          | 0         | 1         |
| Бензинска станица                         | 0          | 1          | 3         | 4         |
| Кривина                                   | 2          | 31         | 28        | 61        |
| Мост                                      | 0          | 2          | 2         | 4         |
| Паркиралиште                              | 0          | 0          | 5         | 5         |
| Пешачка зона                              | 0          | 0          | 2         | 2         |
| Пешачки прелаз                            | 1          | 6          | 2         | 9         |
| Превој                                    | 0          | 3          | 2         | 5         |
| Пружни прелаз без браника или полубраника | 0          | 1          | 1         | 2         |
| Тротоар                                   | 0          | 0          | 1         | 1         |
| Зона школе                                | 0          | 1          | 2         | 3         |
| <b>Укупно</b>                             | <b>3</b>   | <b>46</b>  | <b>48</b> | <b>97</b> |



**Дијаграм бр. 26.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и специфичном месту настанка саобраћајне незгоде, за период од 2019. до 2023. године



Наиме, кривине представљају ризична места услед смањене прегледности, већих брзина и могућности губитка контроле возила. Такође, безбедност на пешачким прелазима мора бити приоритет.

Ово може укључивати постављање успоривача саобраћаја, хоризонталне и вертикалне сигнализације, ограничавање паркирања и уклањања непрописно паркираних возила која утичу на прегледност у непосредној близини пешачких прелаза, као и едукацију учесника у саобраћају о безбедном понашању у саобраћају.

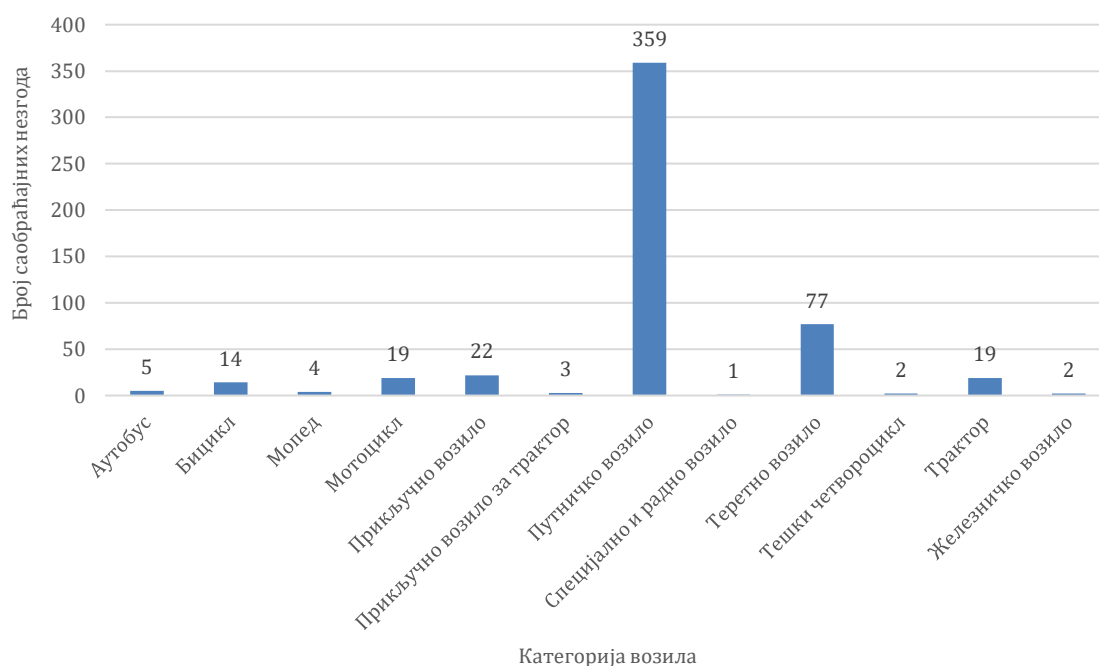
### Расподела саобраћајних незгода према категорији возила

Анализа саобраћајних незгода, које су се догодиле у временском периоду од 2019. до 2023. године, на територији општине Велико Градиште указује на то да је најзаступљенија категорија возила у укупном броју саобраћајних незгода путничко возило (359 саобраћајних незгода) односно у саобраћајним незгодама са погинулим лицима (14 саобраћајних незгода), са повређеним лицима (144 саобраћајних незгода) и са материјалном штетом (201 саобраћајна незгода) (Табела бр. 18 и Дијаграм бр. 27 и 28).

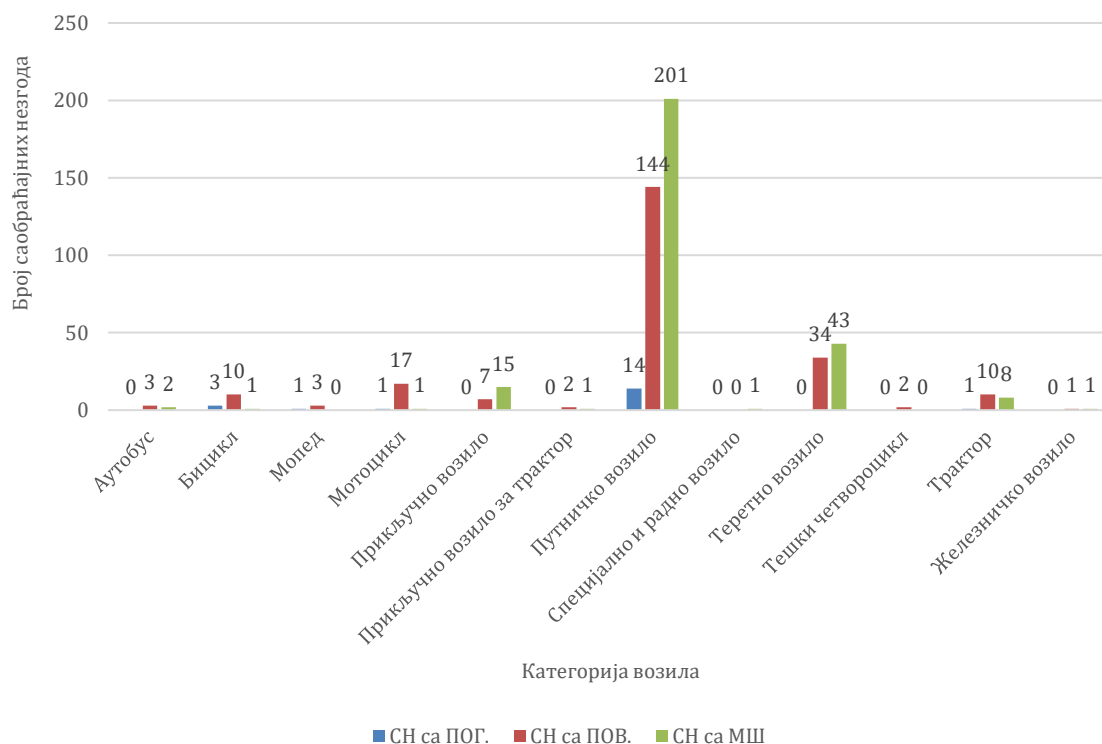
**Табела бр. 18.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и категорији возила, за период од 2019. до 2023. године

| Категорија возила           | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ | Укупно |
|-----------------------------|------------|------------|----------|--------|
| Аутобус                     | 0          | 3          | 2        | 5      |
| Бицикл                      | 3          | 10         | 1        | 14     |
| Мопед                       | 1          | 3          | 0        | 4      |
| Мотоцикл                    | 1          | 17         | 1        | 19     |
| Прикључно возило            | 0          | 7          | 15       | 22     |
| Прикључно возило за трактор | 0          | 2          | 1        | 3      |
| Путничко возило             | 14         | 144        | 201      | 359    |
| Специјално и радно возило   | 0          | 0          | 1        | 1      |
| Теретно возило              | 0          | 34         | 43       | 77     |
| Тешки четвороцикл           | 0          | 2          | 0        | 2      |
| Трактор                     | 1          | 10         | 8        | 19     |
| Железничко возило           | 0          | 1          | 1        | 2      |

Увидом у анализу саобраћајних незгода према категорији возила може се закључити да су путничка возила најзаступљенија, што је уобичајено у већини саобраћајних окружења.



**Дијаграм бр. 27.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према категорији возила, за период од 2019. до 2023. године

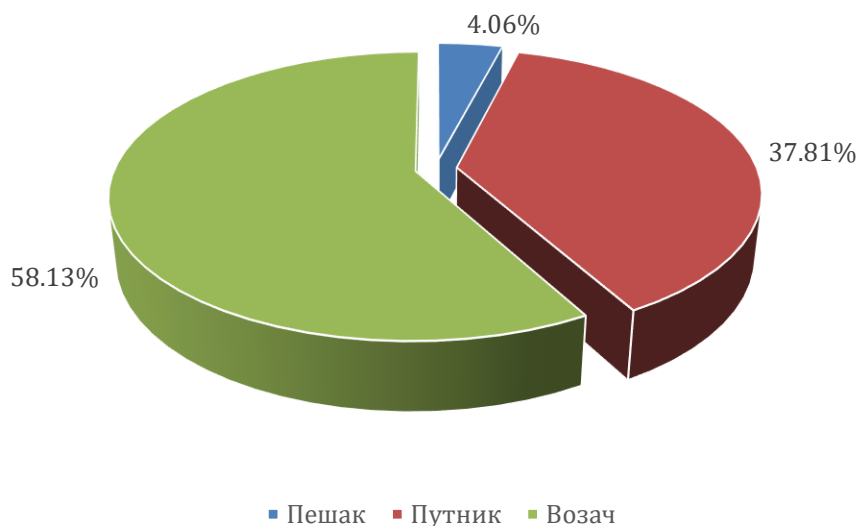


**Дијаграм бр. 28.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и категорији возила, за период од 2019. до 2023. године



### Расподела настрадалих лица посматрано према својству учесника

Највећи проценат настрадалих у саобраћајним незгодама, на територији општине Велико Градиште, посматрано према својству учесника у саобраћају чине возачи (58,13% настрадалих лица), затим путници у возилу (37,81% настрадалих лица) и пешаци (4,06% настрадалих лица) (Табела бр. 19 и Дијаграм бр. 29).

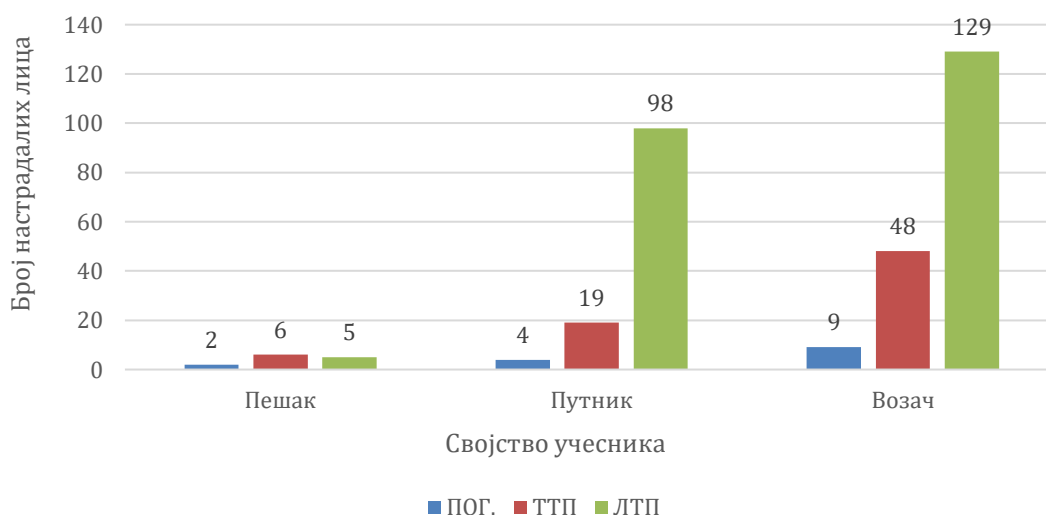


**Дијаграм бр. 29.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према својству учесника у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године

Наиме, највећи број погинулих лица чине возачи (9 лица), затим путници у возилу (4) и пешаци (2 лица). Највећи број тешких телесних повреда задобили су возачи (48 лица), затим путници у возилу (19 лица) и пешаци (6 лица). Такође, највећи број лакших телесних повреда задобили су возачи (129 лица). Анализом последица саобраћајних незгода према својству учесника у саобраћају може се закључити да су возачи моторних возила најугроженија категорија учесника у саобраћају са највећим бројем погинулих, тешко и лакше телесно повређених лица. Наведени резултати су очекивани, јер су возачи најзаступљенији учесници у саобраћају и највише изложени ризику (Табела бр. 19 и Дијаграм бр. 30).

**Табела бр. 19.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према последицама и својству учесника у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године

| Својство учесника | ПОГ. | ТТП | ЛТП | Укупно |
|-------------------|------|-----|-----|--------|
| Пешак             | 2    | 6   | 5   | 13     |
| Путник            | 4    | 19  | 98  | 121    |
| Возач             | 9    | 48  | 129 | 186    |



**Дијаграм бр. 30.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према последицама и својству учесника у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године

### Расподела саобраћајних незгода према типу саобраћајне незгоде

Најчешћи типови саобраћајних незгода који се догађају на територији општине Велико Градиште су: незгоде са једним возилом – силазак са возила у кривини (32 саобраћајне незгоде) и најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила (27 саобраћајних незгода) (Табела бр. 20).

На основу ове анализе може се закључити да је потребно извршити унапређење саобраћајне инфраструктуре (јасно обележавање линија пута и постављање рефлектујуће сигнализације, постављање заштитних ограда, постављање вибро-акустичних трака на ивицама пута или средишњој линији које упозоравају возача на напуштање траке, корекција нагиба у кривинама како би се смањио ризик од превртања или излетања и сл.).

**Табела бр. 20.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и типовима, за период од 2019. до 2023. године

| Тип СН                                                                                                           | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ | Укупно |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|----------|--------|
| Најмање два возила – чеони судар                                                                                 | 4          | 11         | 4        | 19     |
| Најмање два возила – супротни смерови без скретања – кретање уназад                                              | 0          | 2          | 2        | 4      |
| Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, полукружно окретање испред другог возила | 0          | 4          | 1        | 5      |
| Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, скретање удесно испред другог возила     | 0          | 0          | 1        | 1      |
| Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, скретање улево испред другог возила      | 1          | 7          | 4        | 12     |
| Најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање, судар у сустизању                        | 0          | 6          | 4        | 10     |
| Најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила        | 1          | 15         | 11       | 27     |

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



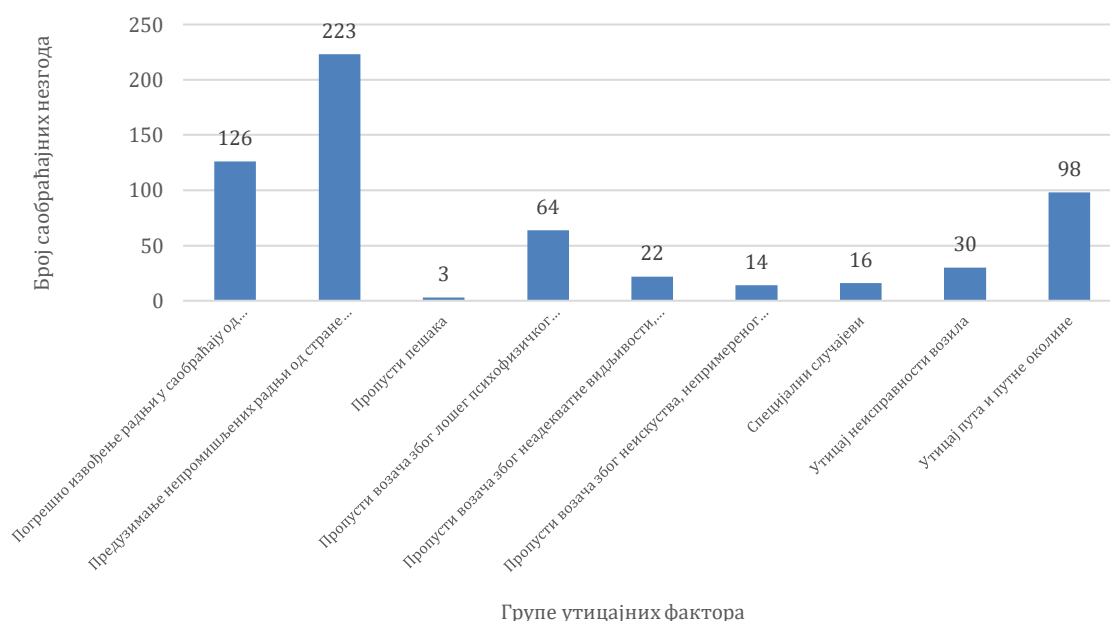
|                                                                                                                                           |   |    |    |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|----|----|
| Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз пролазак кроз раскрсницу, или од којих једно прелази преко коловоза, без скретања | 1 | 14 | 9  | 24 |
| Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање удесно – чеони судар са возилом које наилази здесна                      | 0 | 0  | 3  | 3  |
| Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање удесно испред возила које наилази слева                                  | 0 | 0  | 2  | 2  |
| Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање улево и уз наилазак возила слева                                         | 0 | 3  | 1  | 4  |
| Најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање улево и уз наилазак возила здесна                                        | 0 | 1  | 3  | 4  |
| Најмање два возила која се крећу у истом смеру – претицање                                                                                | 1 | 6  | 4  | 11 |
| Најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизање                                                                                | 1 | 10 | 14 | 25 |
| Најмање два возила која се крећу у истом смеру – укључивање у саобраћај                                                                   | 0 | 1  | 2  | 3  |
| Незгода са једним возилом – силазак са коловоза у кривини                                                                                 | 0 | 16 | 16 | 32 |
| Незгода са једним возилом – силазак удесно са коловоза на правцу                                                                          | 1 | 8  | 18 | 27 |
| Незгода са једним возилом – силазак улево са коловоза на правцу                                                                           | 0 | 13 | 6  | 19 |
| Незгода са једним возилом без препрека на коловозу на непознат, неспецифициран начин                                                      | 0 | 1  | 2  | 3  |
| Незгода са једним возилом и превртањем                                                                                                    | 0 | 10 | 3  | 13 |
| Незгода са једним возилом на коловозу                                                                                                     | 1 | 4  | 1  | 6  |
| Незгоде са једним возилом у раскрсници или на петљи                                                                                       | 0 | 1  | 3  | 4  |
| Незгоде са учешћем једног возила и препрекама на или изнад коловоза                                                                       | 0 | 1  | 4  | 5  |
| Незгоде са учешћем једног возила и животиња                                                                                               | 0 | 0  | 10 | 10 |
| Остале незгоде са најмање два возила – супротни смерови без скретања                                                                      | 1 | 12 | 22 | 35 |
| Остале незгоде са најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање                                                  | 0 | 2  | 4  | 6  |
| Остале незгоде са најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање                                          | 0 | 0  | 8  | 8  |
| Остале незгоде са најмање два возила која се крећу различитим путевима уз скретање                                                        | 0 | 2  | 4  | 6  |
| Остале незгоде са учешћем најмање два возила без скретања (без података о смеру)                                                          | 1 | 7  | 10 | 18 |
| Остали судари са најмање два возила која се крећу у истом смеру – остало                                                                  | 0 | 5  | 6  | 11 |
| Остали судари са паркираним возилом                                                                                                       | 0 | 1  | 3  | 4  |
| Пешак – остале ситуације                                                                                                                  | 0 | 1  | 0  | 1  |
| Пешак се креће дуж коловоза у смеру кретања возила                                                                                        | 0 | 1  | 0  | 1  |
| Пешак се на тротоару или бициклистичкој стази креће у смеру кретања возила                                                                | 0 | 1  | 0  | 1  |
| Пешак стоји или се креће, са кретањем возила уназад                                                                                       | 1 | 0  | 0  | 1  |
| Пешак стоји на коловозу                                                                                                                   | 0 | 1  | 0  | 1  |
| Прелазак пешака преко коловоза са скретањем возила улево, у раскрсници                                                                    | 0 | 1  | 0  | 1  |
| Прелазак пешака преко коловоза, ван раскрснице, без скретања возила                                                                       | 0 | 1  | 0  | 1  |
| Прелазак пешака слева, са скретањем возила улево, у раскрсници                                                                            | 0 | 1  | 0  | 1  |



|                                                                         |   |   |    |    |
|-------------------------------------------------------------------------|---|---|----|----|
| Прелазак пешака слева, ван раскрснице, без скретања возила              | 0 | 1 | 0  | 1  |
| Прелазак пешака здесна, са скретањем возила улево, у раскрсници         | 0 | 2 | 0  | 2  |
| Судар са паркираним возилом – било са леве или са десне стране коловоза | 0 | 0 | 1  | 1  |
| Судар са паркираним возилом при отварању врата                          | 0 | 0 | 2  | 2  |
| Судар са паркираним возилом са десне стране коловоза                    | 0 | 4 | 19 | 23 |
| Судар са паркираним возилом са леве стране коловоза                     | 0 | 0 | 9  | 9  |

### Расподела саобраћајних незгода према утицајним факторима

Уколико се анализирају „групе утицајних фактора“ под којима су се догодиле саобраћајне незгоде на територији општине Велико Градиште, може се доћи до закључка да саобраћајне незгоде најчешће настају као последица „предузимања непромишљених радњи од стране возача“ (223 саобраћајних незгода), затим као последица „погрешно изведених радњи у саобраћају од стране возача“ (126 саобраћајних незгода) и као последица „утицаја пута и путне околине“ (98 саобраћајних незгода) (Табела бр. 21 и Дијаграм бр. 31).



**Дијаграм бр. 31.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према групи утицајних фактора, за период од 2019. до 2023. године

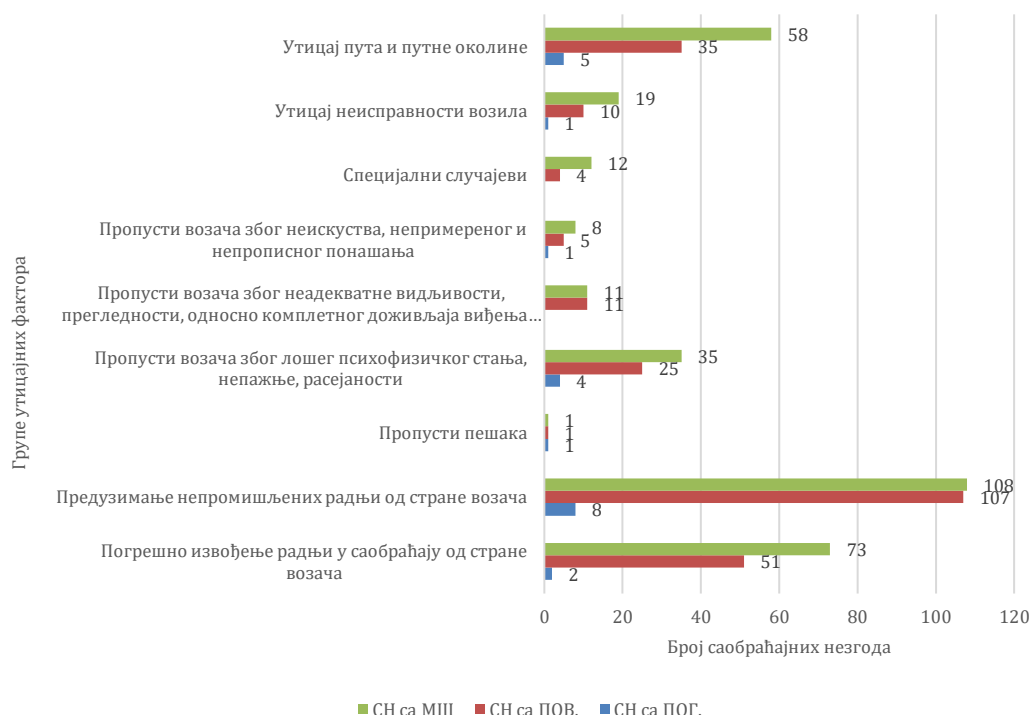
Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодио као последица „предузимања непромишљених радњи од стране возача“ (8 саобраћајних незгода) и као последица „утицаја пута и путне околине“ (5 саобраћајних незгода). Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима се догодио као последица „предузимања непромишљених радњи од стране возача“ (107 саобраћајних незгода), затим као последица „погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ (51 саобраћајна незгода). Највећи број саобраћајних незгода са материјалном штетом се догодио као последица „предузимања непромишљених радњи од стране возача“ (223



саобраћајних незгода) и као последица „погрешно извођења радњи у саобраћају од стране возача“ (126 саобраћајних незгода) (Табела бр. 21 и Дијаграм бр. 31).

**Табела бр. 21.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2019. до 2023. године

| Групе утицајних фактора                                                                                          | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ | Укупно |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|----------|--------|
| Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача                                                            | 2          | 51         | 73       | 126    |
| Предузимање непромишљених радњи од стране возача                                                                 | 8          | 107        | 108      | 223    |
| Пропусти пешака                                                                                                  | 1          | 1          | 1        | 3      |
| Пропусти возача због лошег психофизичког стања, непажње, расејаности                                             | 4          | 25         | 35       | 64     |
| Пропусти возача због неадекватне видљивости, прегледности, односно комплетног доживљаја виђења пута и саобраћаја | 0          | 11         | 11       | 22     |
| Пропусти возача због неискуства, непримереног и непрописног понашања                                             | 1          | 5          | 8        | 14     |
| Специјални случајеви                                                                                             | 0          | 4          | 12       | 16     |
| Утицај неисправности возила                                                                                      | 1          | 10         | 19       | 30     |
| Утицај пута и путне околине                                                                                      | 5          | 35         | 58       | 98     |



**Дијаграм бр. 32.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2019. до 2023. године



„Утицајни фактори“ под којима се догодило највише саобраћајних незгода (108 саобраћајних незгода) као и највише саобраћајних незгода са повређеним лицима (52 саобраћајне незгоде) и материјалном штетом (52 саобраћајне незгоде) је „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ (Табела бр. 22). Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима настало је под „утицајним факторима“: „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ и „вожња под утицајем алкохола“ (по 4 саобраћајне незгоде) (Табела бр. 22).

**Табела бр. 22.** Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и утицајним факторима, за период од 2019. до 2023. године

| Утицајни фактори                                                                                                        | СН са ПОГ. | СН са ПОВ. | СН са МШ | Укупно |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|----------|--------|
| Болест, инвалидитет, ментални или физички                                                                               | 0          | 1          | 1        | 2      |
| Губитак контроле над возилом                                                                                            | 0          | 14         | 10       | 24     |
| Испадање или падање лица са/из возила у покрету, укључујући и повређивање путника у јавном превозу                      | 0          | 1          | 0        | 1      |
| Клизав коловоз због временских прилика                                                                                  | 0          | 7          | 20       | 27     |
| Кретање површином која није намењена за кретање те врсте возила                                                         | 0          | 0          | 1        | 1      |
| Лош или неадекватно одржаван коловоз                                                                                    | 1          | 1          | 4        | 6      |
| Маневар возилом у раскрсници након успешног заустављања пред раскрсницом                                                | 0          | 0          | 1        | 1      |
| Нагла (изненадна) промена смера кретања возила                                                                          | 0          | 4          | 7        | 11     |
| Небезбедно одстојање или растојање између возила                                                                        | 1          | 9          | 24       | 34     |
| Недостатак бициклистичке стазе или траке у насељу                                                                       | 1          | 1          | 0        | 2      |
| Недостатак тротоара у насељу                                                                                            | 1          | 1          | 3        | 5      |
| Недовољно познавање модела возила                                                                                       | 0          | 0          | 1        | 1      |
| Неискуство возача које је допринело незгоди                                                                             | 0          | 2          | 5        | 7      |
| Некоришћење светала ноћу или у условима смањене видљивости                                                              | 0          | 0          | 1        | 1      |
| Немарна, безобзирна и ужурбана вожња                                                                                    | 1          | 2          | 2        | 5      |
| Неодговарајућа процена путање или брзине кретања другог учесника у саобраћају                                           | 0          | 1          | 7        | 8      |
| Неодговарајућа/непостојећа или недовољно уочљива саобраћајна сигнализација и/или опрема пута                            | 1          | 2          | 3        | 6      |
| Неодговарајуће (преблизу) претицање/обилажење пешака, бициклисте или јачаха                                             | 0          | 4          | 0        | 4      |
| Неодговарајући, неисправни или лоше надувани пнеуматици                                                                 | 1          | 1          | 0        | 2      |
| Неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини                         | 1          | 1          | 1        | 3      |
| Неправилно или немарно отворена (отварање) или затворена (затварање) врата на возилу (укључује и возила јавног превоза) | 0          | 0          | 1        | 1      |
| Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута                                                                   | 4          | 52         | 52       | 108    |



|                                                                                                                         |   |    |    |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|----|----|
| Непрописан смер кретања или непрописно окретање возила                                                                  | 0 | 5  | 4  | 9  |
| Нервозна, панична и непредвидива возња                                                                                  | 0 | 1  | 1  | 2  |
| Неуступање првенстава пролаза дефинисаног знаком службеног лица, саобраћајним знаковима или правилима саобраћаја        | 2 | 30 | 21 | 53 |
| Незаустављање возача на раскрсници испред обележене зауставне линије или заустављеног возила                            | 0 | 7  | 2  | 9  |
| Незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза                                                                 | 0 | 4  | 0  | 4  |
| Остале неисправности на возилу                                                                                          | 0 | 8  | 18 | 26 |
| Остали фактори који се не могу придружити претходно наведеним факторима, а имају утицај на настанак саобраћајне незгоде | 0 | 3  | 11 | 14 |
| Погрешно или неуспело давање сигнала другом учеснику у саобраћају пре извођења радње возилом                            | 0 | 0  | 1  | 1  |
| Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом                                                                   | 1 | 7  | 21 | 29 |
| Постојање појава или догађаја изван возила који су утицали на возача                                                    | 0 | 0  | 2  | 2  |
| Прекорачење дозвољене брзине кретања                                                                                    | 1 | 4  | 2  | 7  |
| Прелазак преко неискриване разделне линије на коловозу                                                                  | 1 | 8  | 9  | 18 |
| Преоптерећеност или погрешан смештај терета у возилу или прикључном возилу                                              | 0 | 1  | 1  | 2  |
| Проблем са видом возача због неношења одговарајућих наочара (сочива)                                                    | 0 | 1  | 0  | 1  |
| Пролазак возила када му светлосним сигналом семафора није дозвољен пролаз (стална или привремена сигнализација)         | 0 | 0  | 1  | 1  |
| Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације                                           | 2 | 18 | 30 | 50 |
| Укључивање бициклисте на пут са тротоара                                                                                | 1 | 0  | 0  | 1  |
| Умор возача                                                                                                             | 0 | 1  | 1  | 2  |
| Утицај кише, суснежице, снега, магле, дима и др. на видљивост возача                                                    | 0 | 2  | 0  | 2  |
| Утицај примењених мера за смиривање саобраћаја                                                                          | 0 | 2  | 0  | 2  |
| Утицај пружања пута (превој, усек, засек и сл.)                                                                         | 1 | 21 | 20 | 42 |
| Утицај пружања пута на прегледност возача (превој, кривина и сл.)                                                       | 0 | 3  | 7  | 10 |
| Утицај следе тачке на возилу (због дизајна возила) на видљивост возача                                                  | 0 | 0  | 2  | 2  |
| Утицај вегетације (дрвеће, жива ограда или неки други облик вегетације)                                                 | 0 | 3  | 1  | 4  |
| Утицај заустављеног или паркираног возила                                                                               | 0 | 4  | 1  | 5  |
| Возач под утицајем алкохола                                                                                             | 4 | 23 | 33 | 60 |
| Животиња или објект на коловозу                                                                                         | 0 | 0  | 8  | 8  |

Утицајни фактори „неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“, као и „возња под утицајем алкохола“ наглашавају потребу за бољом едукацијом возача, интензивнијим превентивним мерама (алкотестирања), строжијим репресивним мерама за прекршаје и унапређењем саобраћајне



инфраструктуре (означавање, постављање заштитних ограда, бољи радијус кривина и сл.).

### 3.2. ИНДИКАТОРИ ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ

Резултати мерења индикатора безбедности саобраћаја се класификују у различите категорије, које су представљене бојама како би се лакше визуализовала разлика у квалитету безбедности. Најбоље вредности индикатора су означене тамно зеленом бојом, док се са погоршањем вредности користе следеће боје: жута, наранџаста, црвена, и најлошије - црна. Овај приступ омогућава брзо и једноставно разумевање стања безбедности у саобраћају, као и препознавање области које захтевају унапређење (Слике бр. 4, 5 и 6).

| квалитативна величина вредности ИБС | квантитативна величина вредности ИБС | боја         |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------|
| врло висока вредност ИБС            | $99\% \leq \text{ИБС}$               | Тамно зелено |
| висока вредност ИБС                 | $98\% \leq \text{ИБС} < 99\%$        | Жута         |
| средња вредност ИБС                 | $97\% \leq \text{ИБС} < 98\%$        | Наранџаста   |
| ниска вредност ИБС                  | $96\% \leq \text{ИБС} < 97\%$        | Црвена       |
| веома ниска вредност ИБС            | $\text{ИБС} < 96\%$                  | Црна         |

Слика бр. 4. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са не коришћењем мобилних телефона у вожњи и прелазак пешака на „зелено“ светло (АБС, 2023)

На слици бр. 4 представљене су квалитативне и квантитативне величине вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са не коришћењем мобилних телефона у вожњи и преласком пешака на „зелено“ светло на семафору.

| квалитативна величина вредности ИБС | квантитативна величина вредности ИБС | боја         |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------|
| врло висока вредност ИБС            | $95\% \leq \text{ИБС}$               | Тамно зелено |
| висока вредност ИБС                 | $90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$        | Жута         |
| средња вредност ИБС                 | $80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$        | Наранџаста   |
| ниска вредност ИБС                  | $70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$        | Црвена       |
| веома ниска вредност ИБС            | $\text{ИБС} < 70\%$                  | Црна         |

Слика бр. 5. Дефинисање боје индикатора у вези са заштитним системима (АБС, 2023)

На слици бр. 5 представљене су квалитативне и квантитативне величине вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са коришћењем заштитних система.

| квалитативна величина вредности ИБС | квантитативна величина вредности ИБС | боја         |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------|
| врло висока вредност ИБС            | $95\% \leq \text{ИБС}$               | Тамно зелено |
| висока вредност ИБС                 | $90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$        | Жута         |
| средња вредност ИБС                 | $85\% \leq \text{ИБС} < 90\%$        | Наранџаста   |
| ниска вредност ИБС                  | $80\% \leq \text{ИБС} < 85\%$        | Црвена       |
| веома ниска вредност ИБС            | $\text{ИБС} < 80\%$                  | Црна         |

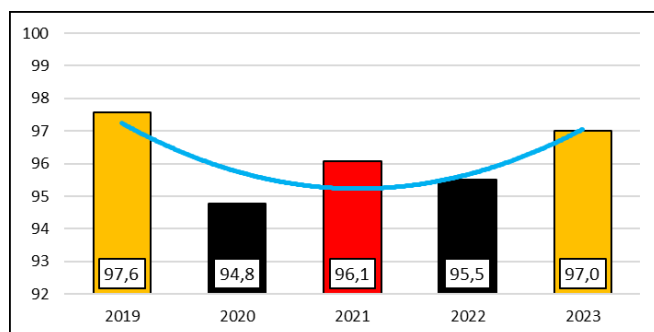
Слика бр. 6. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са преласком коловоза од стране пешака на пешачком прелазу (АБС, 2023)



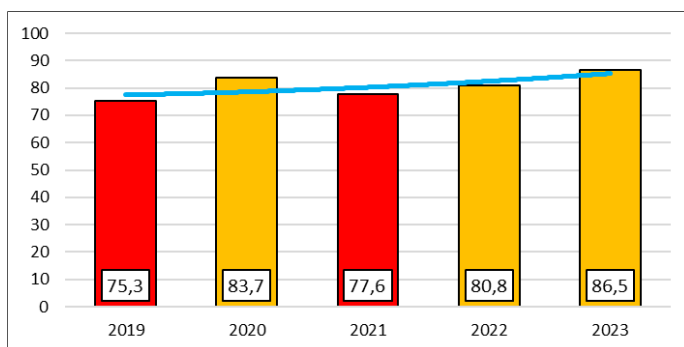
На слици бр. 6 представљене су квалитативне и квантитативне величине вредности индикатора безбедности саобраћаја у вези са преласком коловоза од стране пешака, на пешачком прелазу.

| Индикатори                  | Индикатори                      | Насеље |      |      | Ван насеља |      |      | Укупно |      |      |
|-----------------------------|---------------------------------|--------|------|------|------------|------|------|--------|------|------|
|                             |                                 | ЛС     | Ранг | СРБ  | ЛС         | Ранг | СРБ  | ЛС     | Ранг | СРБ  |
| Мобилни телефон             | ПА                              | 98,2   | 32   | 96,4 | 95,8       | 93   | 96,1 | 97,0   | 59   | 96,3 |
|                             | ТВ                              | 90,5   | 113  | 92,3 | 87,5       | 121  | 90,7 | 89,0   | 115  | 91,4 |
|                             | БУС                             | 96,9   | 14   | 89,7 | 93,8       | 33   | 89,9 | 95,3   | 21   | 90,2 |
| Сигурносни појас            | Возачи ПА                       | 82,7   | 113  | 84,1 | 87,8       | 102  | 88,3 | 85,3   | 112  | 86,9 |
|                             | Сувозачи ПА                     | 86,7   | 44   | 80,4 | 90,4       | 38   | 84,1 | 88,5   | 32   | 82,7 |
|                             | Предње седиште ПА               | 84,2   | 86   | 82,7 | 88,8       | 65   | 86,7 | 86,5   | 76   | 85,2 |
|                             | Задње седиште ПА                | 23,0   | 27   | 14,7 | 21,1       | 51   | 18,1 | 22,0   | 43   | 17,1 |
|                             | Возачи ТВ                       | 71,4   | 30   | 51,3 | 50,0       | 90   | 55,5 | 61,0   | 58   | 53,7 |
|                             | Сувозачи ТВ                     | 0,0    | 129  | 50,0 | 33,3       | 104  | 52,4 | 19,4   | 135  | 51,0 |
|                             | Предње седиште ТВ               | 54,5   | 71   | 51,0 | 44,8       | 124  | 54,7 | 49,6   | 100  | 53,0 |
|                             | Возачи БУС                      | 0,0    | 109  | 22,3 | 34,4       | 64   | 31,9 | 17,2   | 114  | 28,7 |
|                             | Сувозачи БУС                    | 0,0    | 51   | 13,8 | 0,0        | 55   | 16,2 | 0,0    | 84   | 16,3 |
| Заштитни системи за децу    | Предње седиште БУС              | 0,0    | 112  | 20,1 | 31,4       | 63   | 28,2 | 13,8   | 121  | 25,6 |
|                             | Дечије седиште                  | 38,7   | 152  | 67,0 | 87,9       | 24   | 71,0 | 64,1   | 115  | 70,2 |
|                             | Сигурносни појас                | 22,2   | 134  | 45,0 | 35,5       | 103  | 44,7 | 29,3   | 131  | 47,1 |
| Укупно – деца               |                                 | 31,0   | 149  | 56,8 | 62,5       | 78   | 59,2 | 47,5   | 137  | 59,7 |
| Заштитни системи – сви у ПА |                                 | 76,2   | 69   | 73,9 | 81,0       | 51   | 77,6 | 78,6   | 57   | 76,3 |
| Заштитне кациге             | Возачи mopеда                   | 33,3   | 120  | 67,5 | 50,0       | 99   | 65,6 | 40,0   | 120  | 66,9 |
|                             | Путници на mopедима             | N/A    | N/A  | 48,1 | N/A        | N/A  | 52,1 | N/A    | N/A  | 49,6 |
|                             | Возачи и путници на mopедима    | 33,3   | 120  | 65,9 | 50,0       | 99   | 64,4 | 40,0   | 119  | 65,4 |
|                             | Возачи мотоцикала               | 0,0    | 159  | 86,6 | 100,0      | 1    | 88,3 | 77,8   | 117  | 88,1 |
|                             | Путници на мотоциклима          | N/A    | N/A  | 70,2 | 100,0      | 1    | 87,3 | 100,0  | 1    | 80,0 |
|                             | Возача и путника на мотоциклима | 0,0    | 159  | 84,8 | 100,0      | 1    | 88,2 | 80,0   | 108  | 87,0 |
|                             | Mopedиста и мотоциклиста        | 20,0   | 156  | 74,6 | 90,0       | 36   | 78,6 | 66,7   | 113  | 77,2 |
|                             | Бициклисти                      | 1,0    | 49   | 4,3  | 0,0        | 64   | 11,5 | 0,9    | 82   | 6,4  |
| Пешаци                      | % прелазака на "зелено" светло  | N/A    | N/A  | 83,6 | N/A        | N/A  | N/A  | N/A    | N/A  | 83,6 |
|                             | % прелазака на ОПП              | 68,5   | 97   | 67,4 | N/A        | N/A  | N/A  | 68,5   | 97   | 67,4 |
|                             | % исправних прелазака           | 68,5   | 110  | 73,8 | N/A        | N/A  | N/A  | 68,5   | 110  | 73,8 |
|                             | % исправних прелазака деце      | 88,0   | 37   | 76,6 | N/A        | N/A  | N/A  | 88,0   | 37   | 76,6 |
|                             | % прелазака без ометања         | 92,0   | 132  | 94,5 | N/A        | N/A  | N/A  | 92,0   | 132  | 94,5 |

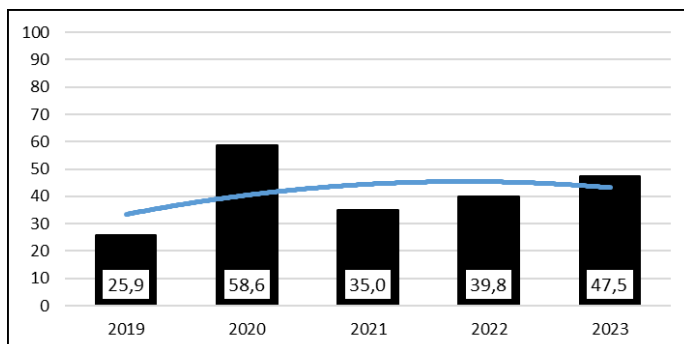
Слика бр. 7. Вредности свих индикатора за посматрању локалну самоуправу у Републици Србији (АБС, 2023)



Слика бр. 8. Тренд % некоришћења мобилних телефона у возњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023)



Слика бр. 9. Тренд % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023)

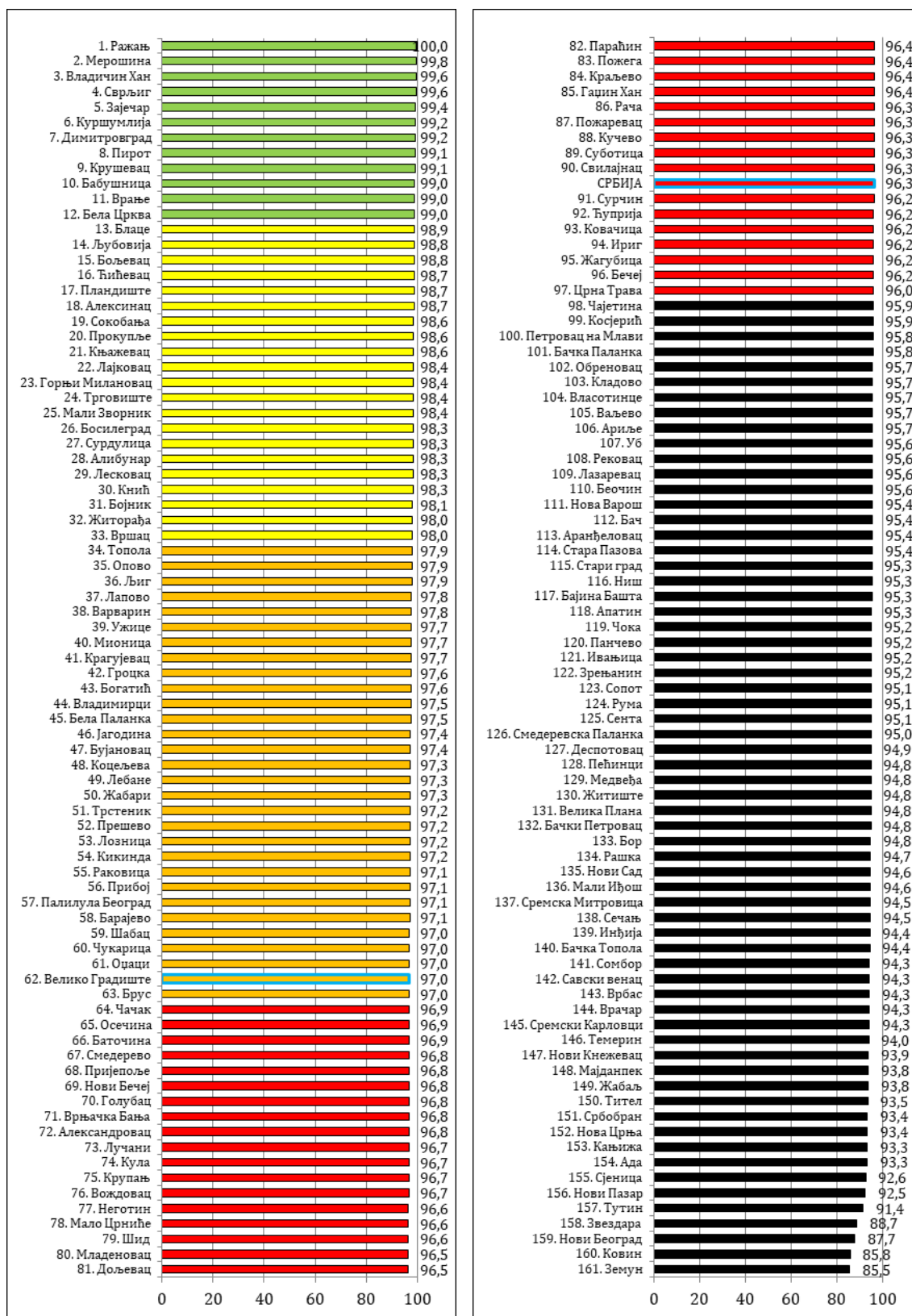


Слика бр. 10. Тренд % употребе заштитних система за децу до 12 година у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023)

Кључни проблеми безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште којима треба посветити пажњу:

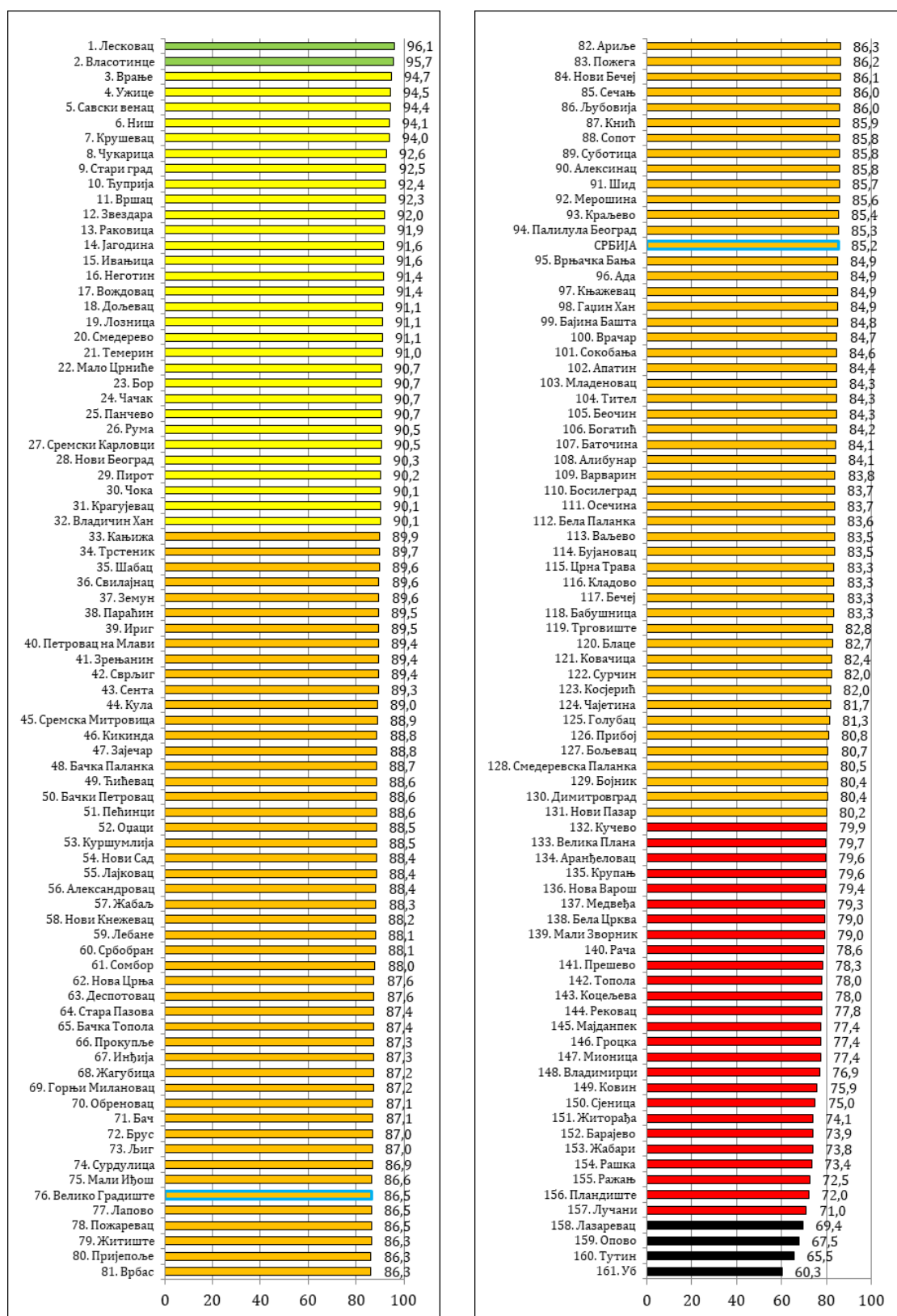
- **Коришћење мобилног телефона** - На територији општине Велико Градиште, индикатор коришћења мобилног телефона у путничким аутомобилима током вожње је на нивоу републичког просека. Вредност овог индикатора припада категорији средњих вредности.
- **Употреба сигурносног појаса на предњем седишту** - Вредност овог индикатора је на нивоу републичког просека и спада у категорији средњих вредности. Вредност овог индикатора бележи тенденцију раста током претходних година.
- **Употреба сигурносног појаса на задњем седишту** - Иако је општина Велико Градиште изнад републичког просека по овом индикатору, вредност овог индикатора је веома ниска и износи свега 22,0%.
- **Коришћење заштитних система за децу** - Вредност овог индикатора спада у категорију веома ниских вредности индикатора и испод је националног просека. Коришћење дечијих седишта у општини Велико Градиште је за преко 10% ниже у односу на републички просек.
- **Понашање пешака** - Вредности свих посматраних индикатора који анализирају понашање пешака припадају категорији средњих и веома ниских вредности.

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



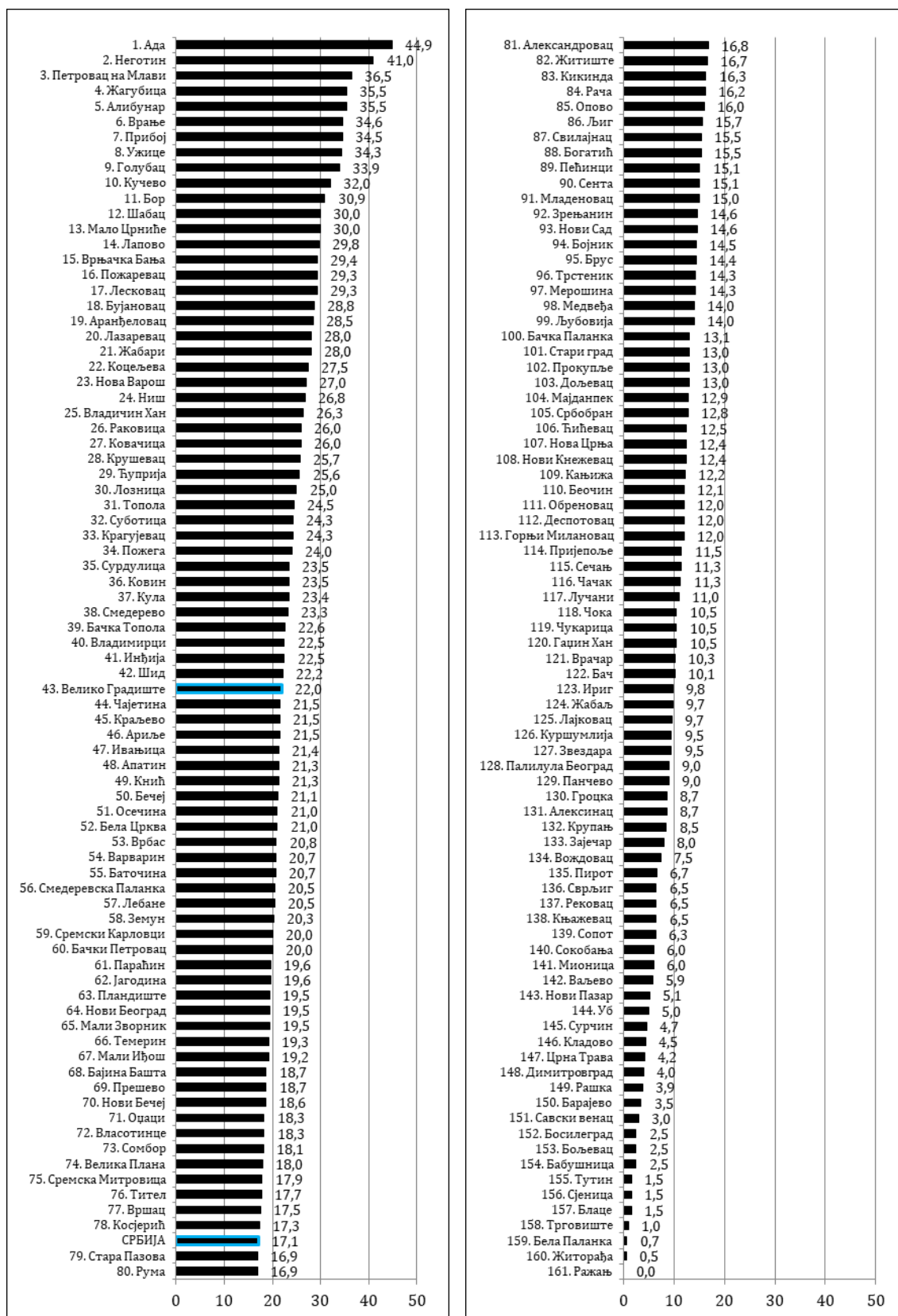
Дијаграм бр. 33. % некористишења мобилних телефона у возњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



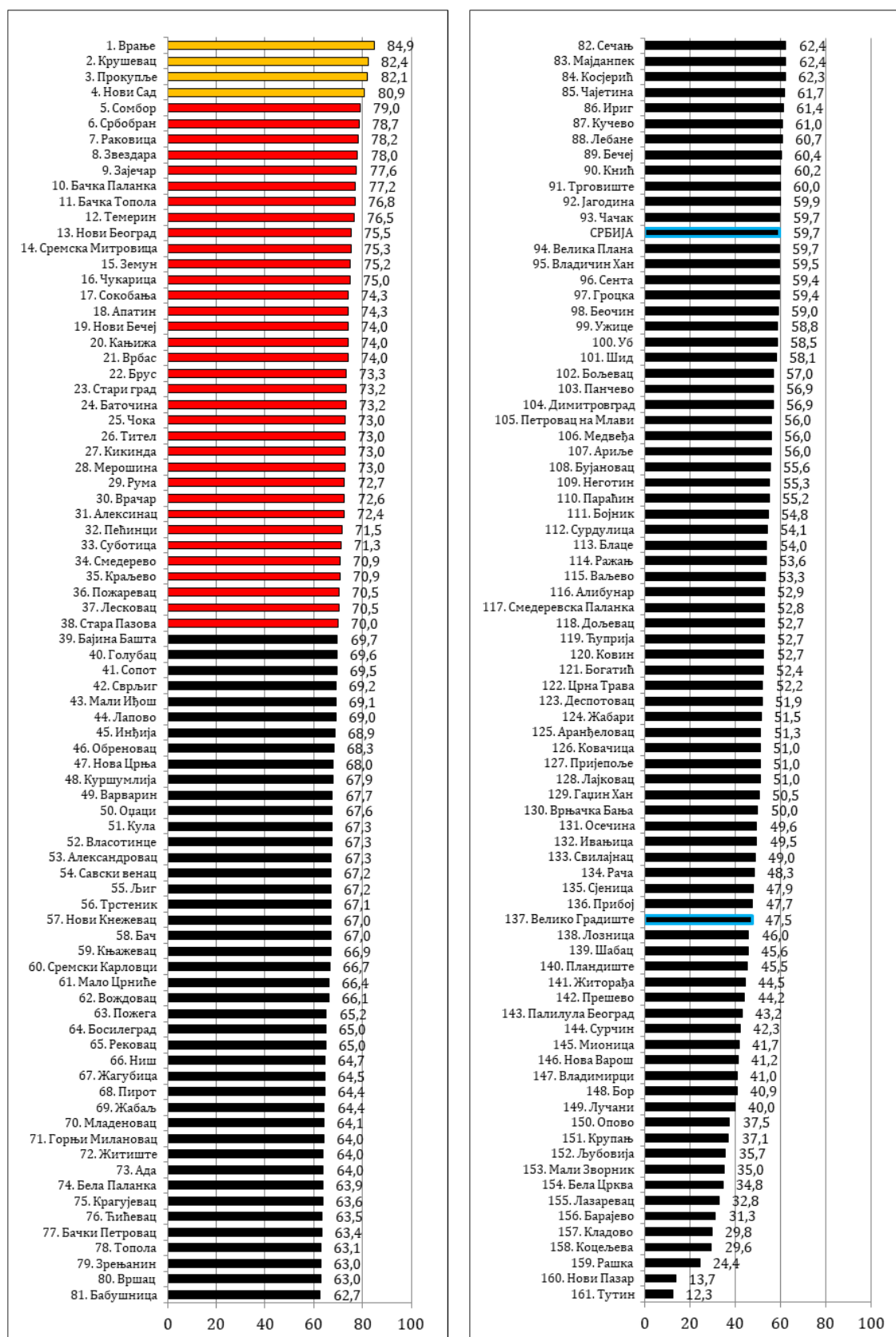
Дијаграм бр. 34. % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



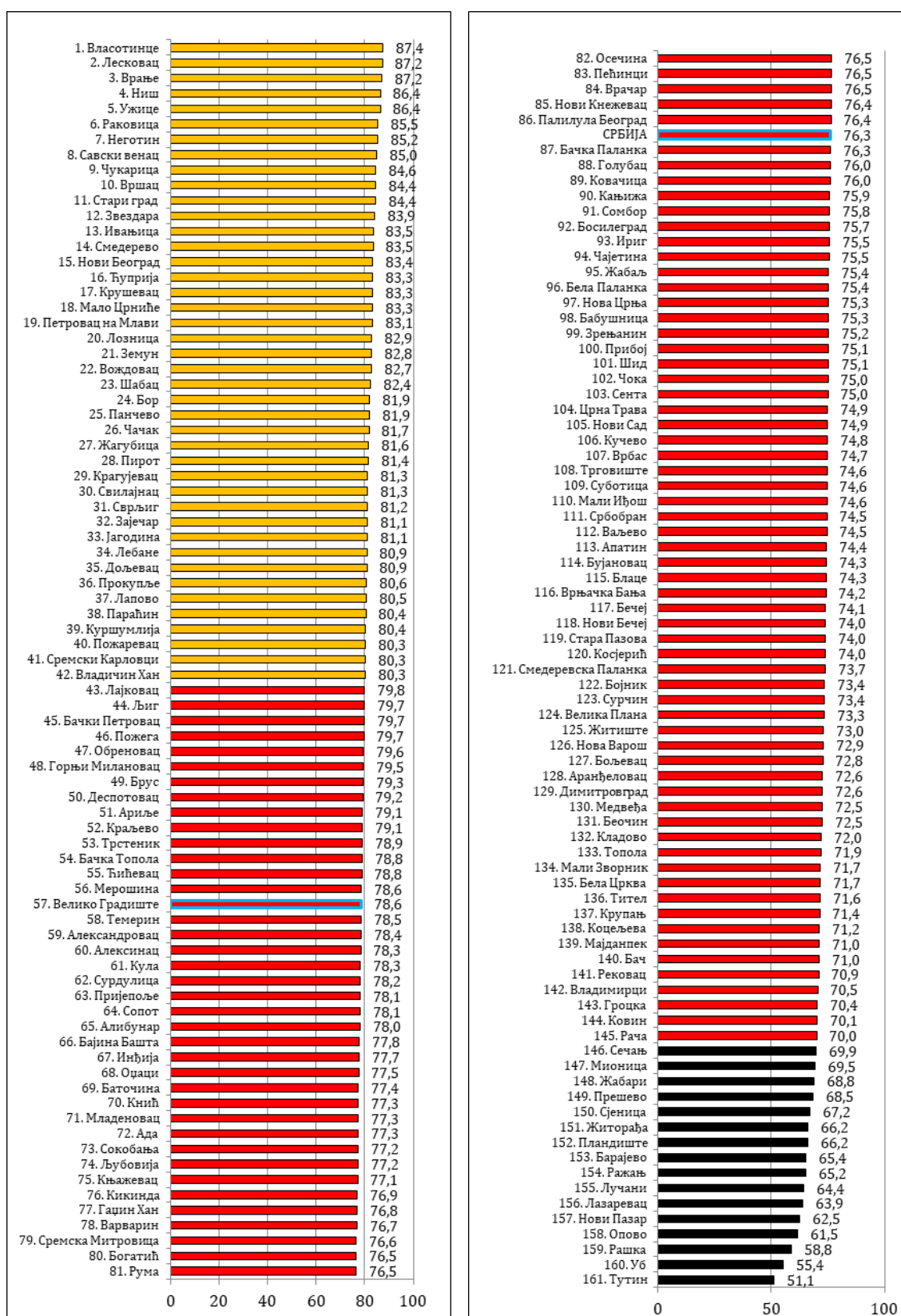
Дијаграм бр. 35. % употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5т по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



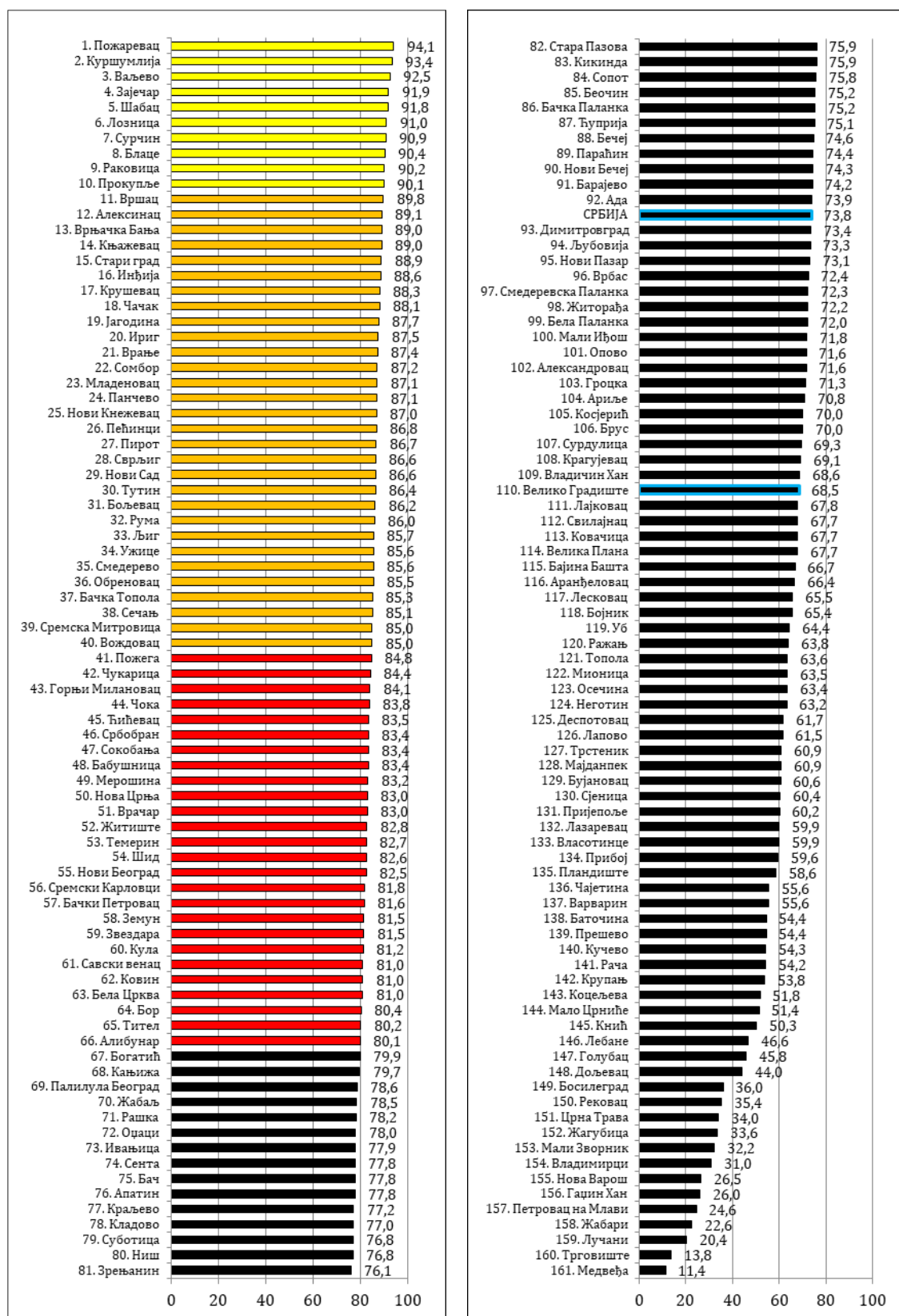
Дијаграм бр. 36. % употребе заштитних система за децу до 12 година по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



Дијаграм бр. 37. % правилног коришћења сигурносних појасева, односно дечијих система заштите у путничким аутомобилима по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)

# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом



Дијаграм бр. 38. % који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима (укупно за несемафорисане и несемафорисане пешачке прелазе) по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023)



### 3.3. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

#### 3.3.1. Предмет и метод истраживања

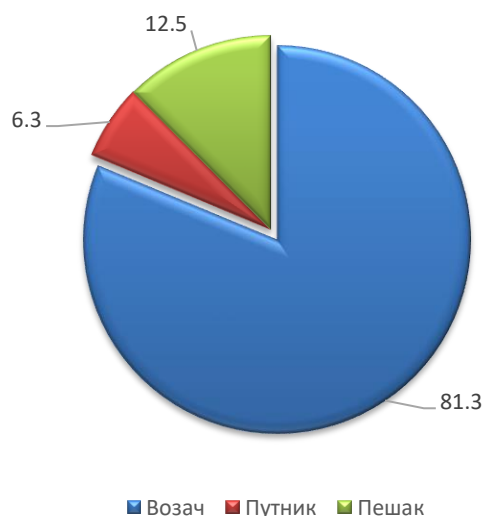
За потребе израде Стратегије безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом, као и за потребе утврђивања постојећег стања безбедности саобраћаја спроведено је анкетно истраживање ставова грађана који живе на територији општине Велико Градиште. Анкетирање је вршено on line, путем платформе google forms. Анкетирање је вршено у периоду од 25.02.2025. године до 06.03.2025. године. Након прикупљања довољног броја анкета од стране анкетираних грађана, база података је са google forms преузета у MS Excel, након чега се приступило валидацији и обради података. Обрада података је вршена у статистичком програму IBM SPSS Statistics 26. Анкета се састојала од 14 питања затвореног типа односно од 14 питања са понуђеним одговорима. Анкету је попунило 48 испитаника односно становника који живе на територији општине Велико Градиште.

#### 3.3.2. Резултати истраживања

Прво питање у анкетном истраживању становника на територији општине Велико Градиште гласило је: „У саобраћају најчешће учествујете као:“. Највећи проценат испитаника који су попунили анкету, најчешће учествују као возачи (81,3%), затим као пешаци (12,5%) и као путници (6,3%) (Табела бр. 23 и Дијаграм 39).

Табела бр. 23. Одговор на питање: „У саобраћају најчешће учествујете као:“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат |
|-------------------|------------|----------|
| Возач             | 39         | 81.3     |
| Путник            | 3          | 6.3      |
| Пешак             | 6          | 12.5     |
| Укупно            | 48         | 100.0    |



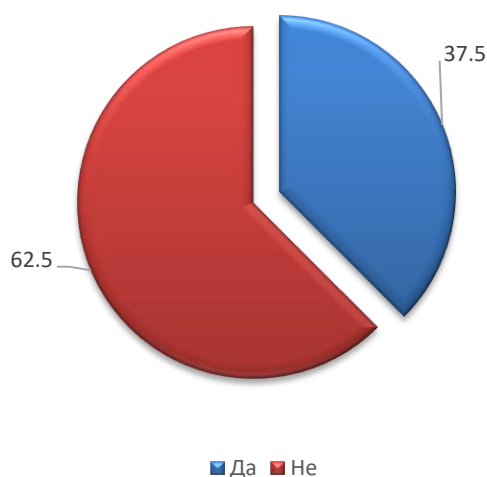
Дијаграм бр. 39. Одговор на питање: „У саобраћају најчешће учествујете као:“



Највећи проценат испитаника, чак 62,5%, никада нису учествовали у саобраћајној незгоди, док је 37,5% испитаника учествовало у саобраћајној незгоди (Табела бр. 24 и Дијаграм 40). Сви испитаници који су били учесници у саобраћајним незгодама учествовали су као возачи.

Табела бр. 24. Одговор на питање: „Да ли сте некада учествовали у саобраћајној незгоди?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| Да                | 18         | 37.5         |
| Не                | 30         | 62.5         |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |



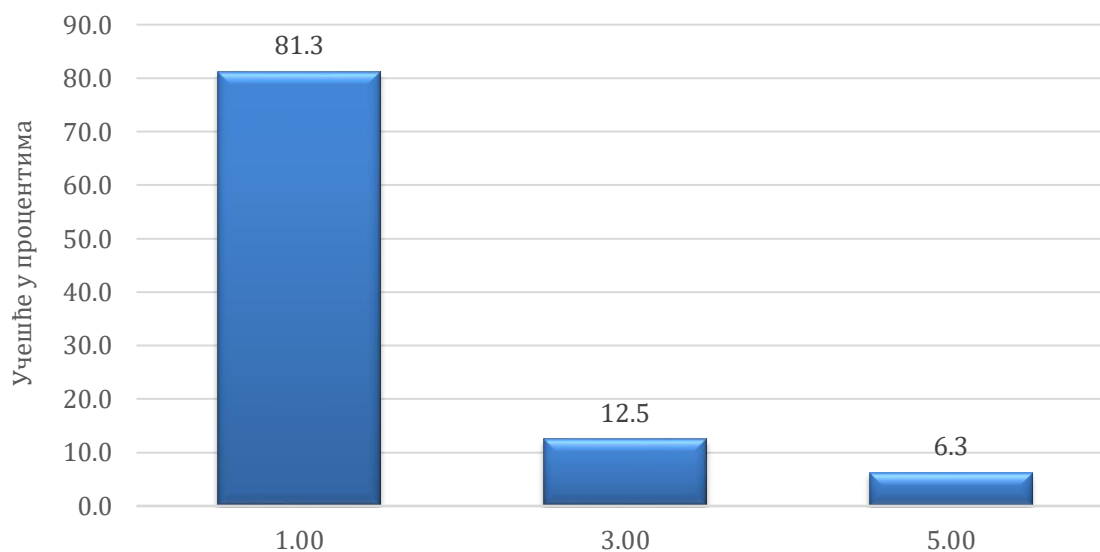
Дијаграм бр. 40. Одговор на питање: „Да ли сте некада учествовали у саобраћајној незгоди?“

На питање „Да ли користите сигурносни појас док управљате моторним возилом?“ сви испитаници (100%), су навели да користе сигурносни појас док управљају возилом.

Анкетни упитник је садржао и питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили без употребе сигурносног појаса?“. Испитаници су на скали од 1 до 10 процењивали често коришћење сигурносног појаса у улози возача у последњих 30 дана, при чему је оцена 1 представљала потпуну не употребу сигурносног појаса, док је оцена 10 представљала потпуну односно свакодневну употребу сигурносног појаса. Испитаници су употребу сигурносног појаса, у последњих 30 дана, у највећем проценту (81,3%) оценили оценом 1, затим оценом 3 (12,5%) и оценом 5 (6,3%) (Табела бр. 25 и Дијаграм 41).

Табела бр. 25. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили без употребе сигурносног појаса?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| 1.00              | 39         | 81.3         |
| 3.00              | 6          | 12.5         |
| 5.00              | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |

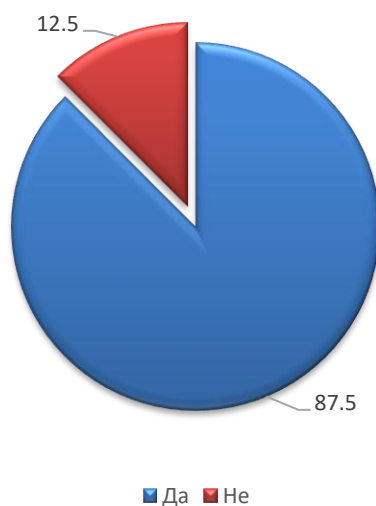


**Дијаграм бр. 41.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили без употребе сигурносног појаса?“

На питање „Да ли користите сигурносни појас као путник у возилу?“ 87,5% испитаника је навело да користи сигурносни појас, док је 12,5% испитаника навело да не користи сигурносни појас као путник у возилу (Табела бр. 26 и Дијаграм 42).

**Табела бр. 26.** Одговор на питање: „Да ли користите сигурносни појас као путник у возилу?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| Да                | 42         | 87.5         |
| Не                | 6          | 12.5         |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |



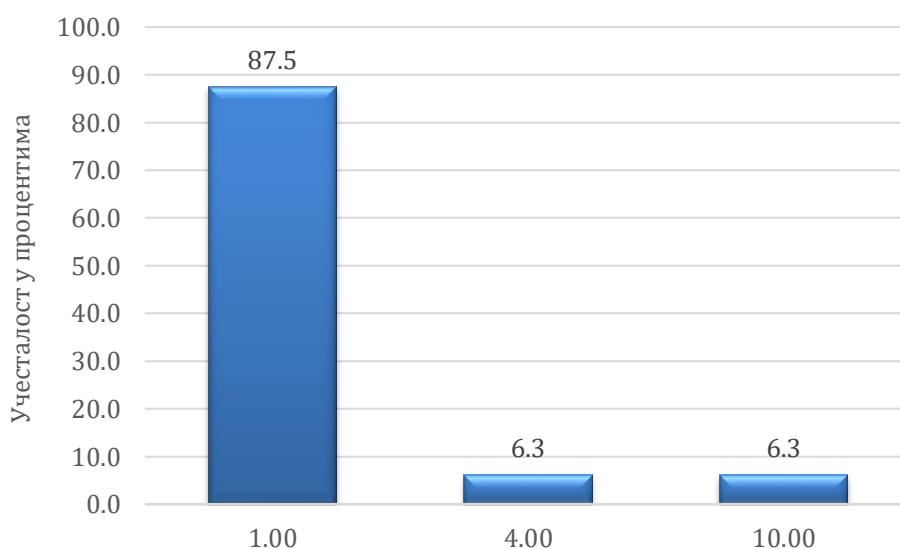
**Дијаграм бр. 42.** Одговор на питање: „Да ли користите сигурносни појас као путник у возилу?“



Анкетни упитник је садржао и питање: „У последњих 30 дана колико често сте путовали без употребе сигурносног појаса на задњем седишту аутомобила?“. Испитаници су на скали од 1 до 10 процењивали често коришћење сигурносног појаса на задњој клупи аутомобила у последњих 30 дана, при чему је оцена 1 представљала потпуну не употребу сигурносног појаса на задњој клупи возила, док је оцена 10 представљала потпуну односно свакодневну употребу сигурносног појаса на задњој клупи. Испитаници су употребу сигурносног појаса на задњој клупи возила, у последњих 30 дана, у највећем проценту (87,5%) оценили оценом 1, затим оценом 4 и оценом 10 (по 6,3%) (Табела бр. 27 и Дијаграм 43).

**Табела бр. 27.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте путовали без употребе сигурносног појаса на задњем седишту аутомобила?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| 1.00              | 42         | 87.5         |
| 4.00              | 3          | 6.3          |
| 10.00             | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |

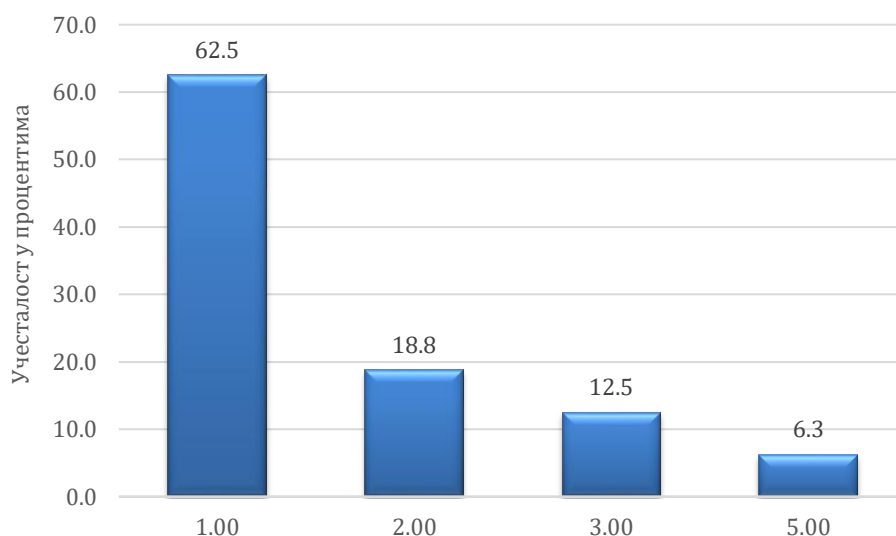


**Дијаграм бр. 43.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте путовали без употребе сигурносног појаса на задњем седишту аутомобила?“

На питање „у последњих 30 дана колико често сте возили изнад ограничења брзине у насељу“ већина испитаника је, на дефинисаној скали од оцене 1 (никада) до оцене 10 (свакодневно), навела оцену 1 (62,5%), оцену 2 (18,8%), оцену 3 (12,5%) и оцену 5 (6,3%) (Табела бр. 28 и Дијаграм 44).

**Табела бр. 28.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили изнад ограничења брзине у насељу“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| 1.00              | 30         | 62.5         |
| 2.00              | 9          | 18.8         |
| 3.00              | 6          | 12.5         |
| 5.00              | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |

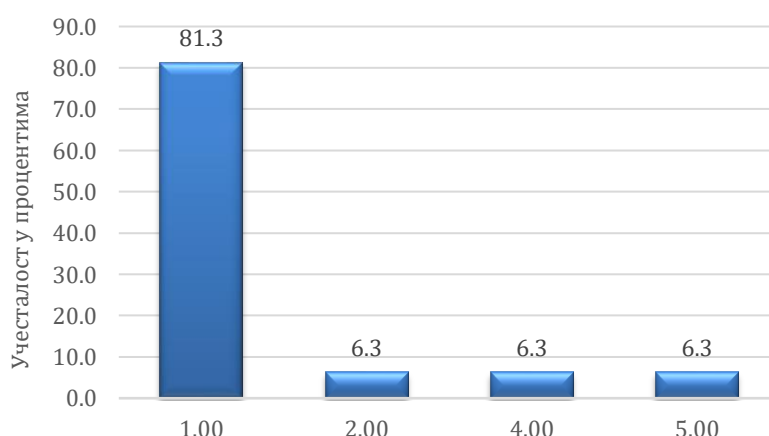


**Дијаграм бр. 44.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили изнад ограничења брзине у насељу“

Анкетни упитник је садржао и питање: „У последњих 30 дана колико често сте разговарали телефоном током вожње користећи руке?“. На дефинисаној скали од оцене 1 (никада) до оцене 10 (свакодневно), највећи проценат испитаника је навео оцену 1 (81,3%), оцену 2, оцену 3 и оцену 4 (по 6,3%) (Табела бр. 29 и Дијаграм 45).

**Табела бр. 29.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте разговарали телефоном током вожње користећи руке?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| 1.00              | 39         | 81.3         |
| 2.00              | 3          | 6.3          |
| 4.00              | 3          | 6.3          |
| 5.00              | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |



**Дијаграм бр. 45.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте разговарали телефоном током вожње користећи руке?“

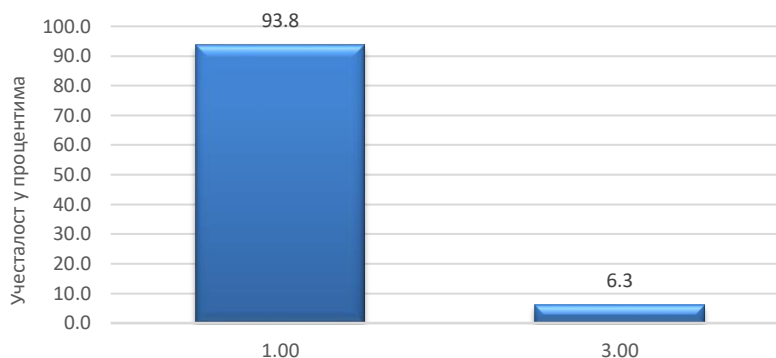
На питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили под дејством алкохола?“, на дефинисаној скали од оцене 1 (никада) до оцене 10



(свакодневно), највећи проценат испитаника је навео оцену 1 (93,8%), као и оцену 3 (6,3%) (Табела бр. 30 и Дијаграм 46).

**Табела бр. 30.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили под дејством алкохола?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| 1.00              | 45         | 93.8         |
| 3.00              | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |

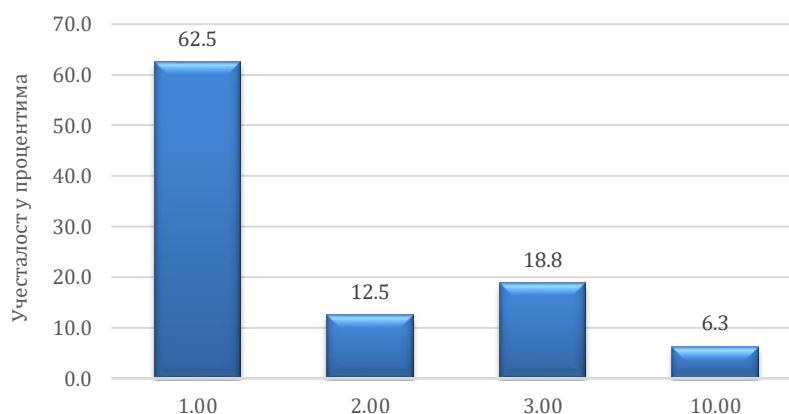


**Дијаграм бр. 46.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили под дејством алкохола?“

На питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили уморни?“, на дефинисаној скали од оцене 1 (никада) до оцене 10 (свакодневно), највећи проценат испитаника је навео оцену 1 (62,5%), оцену 3 (18,8%), оцену 2 (12,5%), као и оцену 10 (6,3%) (Табела бр. 31 и Дијаграм 47).

**Табела бр. 31.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили уморни?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| 1.00              | 30         | 62.5         |
| 2.00              | 6          | 12.5         |
| 3.00              | 9          | 18.8         |
| 10.00             | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |



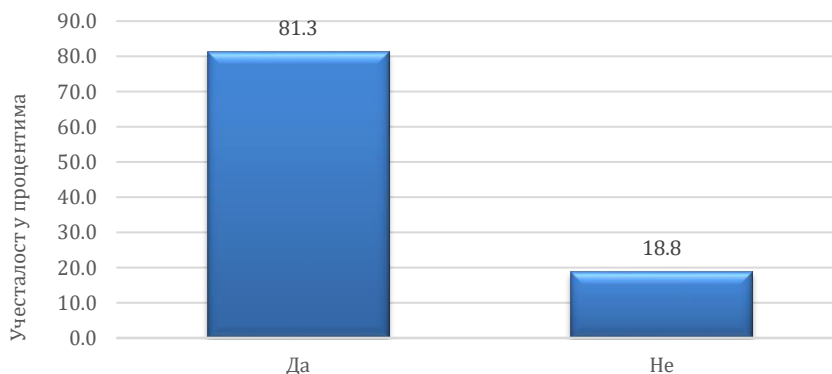
**Дијаграм бр. 47.** Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили уморни?“



Анкетни упитник је садржао и питање: „Да ли коловоз прелазите на пешачком прелазу?“. 81,3% испитаника је навело да коловоз прелази на пешачком прелазу, док је 18,8% испитаника навело да не прелази на пешачком прелазу (Табела бр. 32 и Дијаграм 48).

**Табела бр. 32.** Одговор на питање: „Да ли коловоз прелазите на пешачком прелазу?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| Да                | 39         | 81.3         |
| Не                | 9          | 18.8         |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |

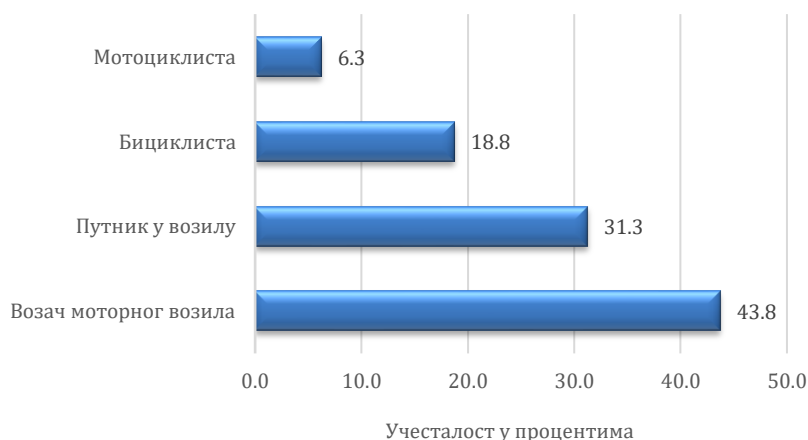


**Дијаграм бр. 48.** Одговор на питање: „Да ли коловоз прелазите на пешачком прелазу?“

Највећи проценат испитаника је навео да се у саобраћају, на територији општине Велико Градиште, осећају најбезбедније као возачи моторног возила (43,8%), као путници у возилу (31,3%), бициклисти (18,8%) и као мотоциклисти (6,3%) (Табела бр. 33 и Дијаграм 49).

**Табела бр. 33.** Одговор на питање: „У саобраћају, на територији општине Велико Градиште, најбезбедније се осећате као:“

| Одговор на питање     | Учесталост | Проценат     |
|-----------------------|------------|--------------|
| Возач моторног возила | 21         | 43.8         |
| Путник у возилу       | 15         | 31.3         |
| Бициклиста            | 9          | 18.8         |
| Мотоциклиста          | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>         | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |



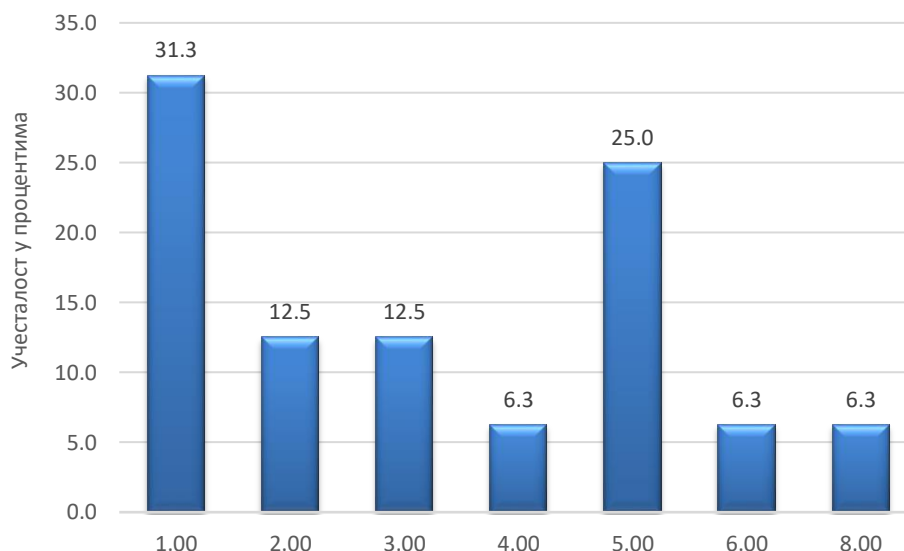
**Дијаграм бр. 49.** Одговор на питање: „У саобраћају, на територији општине Велико Градиште, најбезбедније се осећате као:“



Анкетни упитник је садржао и питање: „На скали од 1 до 10 којом оценом бисте оценили стање безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште?“. На дефинисаној скали од оценом 1 (врло лоше стање безбедности саобраћаја) до оценом 10 (одлично стање безбедности саобраћаја), највећи проценат испитаника је навео оценом 1 (31,3%) и оценом 5 (25%) (Табела бр. 34 и Дијаграм 50).

**Табела бр. 34.** Одговор на питање: „На скали од 1 до 10 којом оценом бисте оценили стање безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште?“

| Одговор на питање | Учесталост | Проценат     |
|-------------------|------------|--------------|
| 1.00              | 15         | 31.3         |
| 2.00              | 6          | 12.5         |
| 3.00              | 6          | 12.5         |
| 4.00              | 3          | 6.3          |
| 5.00              | 12         | 25.0         |
| 6.00              | 3          | 6.3          |
| 8.00              | 3          | 6.3          |
| <b>Укупно</b>     | <b>48</b>  | <b>100.0</b> |



**Дијаграм бр. 50.** Одговор на питање: „На скали од 1 до 10 којом оценом бисте оценили стање безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште?“

### 3.4. ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ПОСЛЕДИЦЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Како у Републици Србији још увек није развијена методологија за израчунавање укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода, по угледу на националну Стратегију, у општини Велико Градиште, коришћена је методологија Европске комисије (EC, DG for Mobility and Transport (2019): Handbook on the external costs of transport, version 2019).

По коришћеној методологији, укупни друштвено-економски трошкови по саобраћајној незгоди са погинулима износе 3.273.909 евра, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591 евра, док

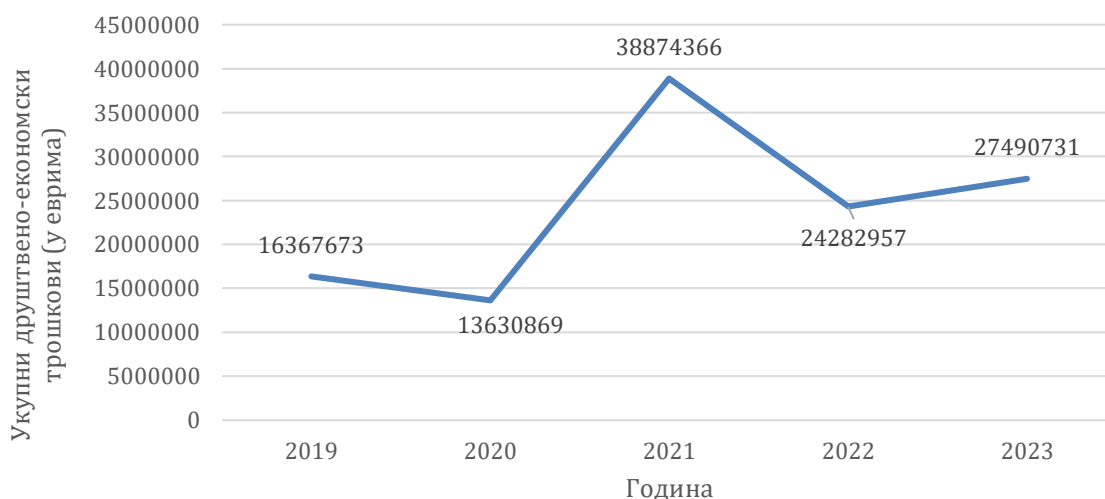


трошак једне саобраћајне незгоде са лако повређеним лицем износи 38.514 евра.

У табели бр. 35 дати су укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, у периоду од 2019. до 2023. године.

**Табела бр. 35.** Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште

| Година | СНПОГ | СНТП | СНЛТП | Укупни друштвено-економски трошкови (у еврима) |
|--------|-------|------|-------|------------------------------------------------|
| 2019   | 2     | 19   | 9     | 16.367.673                                     |
| 2020   | 1     | 20   | 10    | 13.630.869                                     |
| 2021   | 7     | 31   | 13    | 38.874.366                                     |
| 2022   | 3     | 28   | 13    | 24.282.957                                     |
| 2023   | 2     | 41   | 13    | 27.490.731                                     |
| укупно | 15    | 139  | 58    | 120.646.596                                    |



**Дијаграм бр. 51.** Друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, посматрано по годинама

Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, за период од 2019. до 2023. године износе 120.646.596 евра, односно просечно годишње око 24,3 милиона евра.



## 4. КЉУЧНИ ПРОБЛЕМИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ

На основу свеобухватне анализе постојећег стања безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште утврђени су кључни проблеми који се могу сврстати у пет категорија:



Дијаграм бр. 52. Кључни проблеми безбедности саобраћаја

### 4.1. Организација и управљање

На основу спроведене анализе постојећег стања безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште утврђено је да у претходном периоду није постојало стратешко управљање безбедношћу саобраћаја односно није успостављен тренд управљања безбедношћу саобраћаја.

### 4.2. Безбеднији путеви

Сагледавањем активности у претходном периоду утврђено је да није успостављена примена савремених алата за унапређење безбедности путева као што су нпр. провера безбедности саобраћаја, мапирање ризика и независне оцене утицаја пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим лицима на локалном нивоу. Анализом саобраћајних незгода и последица утврђено је да се највећи број саобраћајних незгода догађа у насељу, при чему су најзаступљенија специфична места на којима се догађају саобраћајне незгоде кривине и пешачки прелази, док је у настанку саобраћајних незгода у великом броју



присутан утицајни фактор „клизав коловоз због временских прилика“. Имајући наведено у виду, савремени алати би омогућили идентификацију евентуалних специфичних недостатака пута са аспекта безбедности саобраћаја и дефинисање управљачких мера за унапређење безбедности саобраћаја.

### **4.3. Безбеднија возила**

Низак ниво техничке културе доводи до занемаривања редовног одржавања возила, посебно старијих возила, што неповољно утиче на безбедност саобраћаја. Национални проблем који има утицај и на локални ниво јесте већа старост возног парка. Мале су могућности унапређења возног парка кроз систем редовног техничког прегледа возила, међутим могу се спроводити квалитетније контроле возила у саобраћају и на тај начин повећавати ниво безбедности возила.

Просечна старост свих возила у ПУ Пожаревац, која обухвата и општину Велико Градиште, 2023. године износила је 19 година. Имајући наведено у виду потребно је радити на стварању услова за субвенције за куповину нових возила, како би се поспешило обнављање возног парка и утицало на смањење просечне старости возила у саобраћају, на територији Републике Србије, па и на територији општине Велико Градиште. Унапређењу техничке исправности возног парка доприноси појачана контрола опремљености и рада техничких прегледа возила, а што може зависити од рада на локалу.

Велики број саобраћајних незгода догодило се при утицајном фактору „утицај неисправности возила“ на настанак саобраћајне незгоде. Анализом саобраћајних незгода утврђено је да су у највећем броју саобраћајних незгода учествовала путничка возила, а затим теретна возила и трактори. Наведени подаци указују на потребу да се посебна пажња усмери на наведене три категорије учесника. На пример, промовисати безбедност трактора употребом ротоационих светала, чистача пнеуматика, кабина, заштитних рамова и друго.

### **4.4. Безбеднији учесници у саобраћају**

Континуираним праћењем знања, ставова и понашања различитих категорија учесника у саобраћају могу се дефинисати одговарајуће мере, и на крајим временским пресецима, што би довело до смањења страдања у саобраћајним незгодама.

Кључни проблеми који се односе на учеснике у саобраћају су низак ниво свести о опасностима прекорачења брзине, посебно у насељу, што за последицу има повећана страдања управо у насељу. „Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута“ представља најзаступљенији утицајни фактор у укупном броју саобраћајних незгода.

Идентификован је низак ниво свести о употреби заштитних система, посебно сигурносног појаса на задњем седишту и безбедносних седишта за децу. И као последица технолошког развоја у 21. веку, велики проблем представља дистракција у току вожње првенствено услед употребе мобилног телефона или мултимедије у возилима.

Поред уочених проблема који се односе на ниво свести, као кључни проблем безбедности саобраћаја издваја се недостатак континуираног унапређења



знања, ставова и понашања одређених категорија учесника у саобраћају као што су деца, млади возачи и старија лица.

Да би се успоставио безбедан систем саобраћаја неопходан је стручан трансфер знања до професионалаца који се баве образовањем, васпитањем и сличним делатностима. Недостатак континуираног усавршавања знања, ставова и понашања професионалаца у безбедности саобраћаја, као што су васпитачи, учитељи, руководиоци транспортних компанија и сл. представља један од кључних проблема безбедности саобраћаја у општини Велико Градиште.

Утврђен је недостатак примене друштвеног маркетинга, односно кампања, усмерених на развијање знања, безбедних ставова и понашања у саобраћају посебно за категорије учесника у саобраћају као што су деца, млади возачи, старија лица, пешаци, возачи трактора и мотоциклисти.

Имајући у виду вредности индикатора перформанси безбедности саобраћаја, поред превентивних мера недостају и појачане репресивне мере према пешацима који не поштују прописе који се односе на начин и место преласка коловоза, према возачима који не поштују прописе који се односе на забрану употребе мобилног телефона у току вожње, поштовање ограничења брзине, вожњу под утицајем, на употребу заштитних система према путницима, са посебним акцентом на путнике на задњем седишту у путничким аутомобилима, који не поштују прописе који се односе на употребу заштитних система. Такође, репресивне мере су изостављене и код употребе заштитних система код возача мопеда, мотоцикала и бицикала. Посебно забрињавајући податак је и изостанак репресивних мера усмерених према не коришћењу заштитних система за децу (употреба дечијих седишта и сигурносних појасева).

#### **4.5. Безбеднији учесници у саобраћају**

Хитне службе које делују након саобраћајне незгоде су полиција, хитна медицинска помоћ и ватрогасци. Примарни проблем из ове области је што нису успостављене мере за унапређење активности након саобраћајне незгоде на локалном нивоу.

Кључни проблем представља недостатак организовања стручног усавршавања и унапређења координације рада интервентних служби (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других) који има за циљ да скрати време одзива, односно да унапреди ниво пружања хитне медицинске помоћи и рехабилитације након саобраћајне незгоде.



## 5. ДЕФИНИСАЊЕ ЖЕЉЕНОГ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ

### АМБИЦИЈА

Општина Велико Градиште међу 10 најбезбеднијих локалних заједница у Републици Србији према вредностима пондерисаног јавног ризика.

### МИСИЈА

Систем безбедности друмског саобраћаја који се заснива на принципима безбедног система стварајући одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице.

### ВИЗИЈА

Велико Градиште без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћајним незгодама

#### 5.1. СТРАТЕШКИ ЦИЉ

*Смањен број погинулих лица за најмање 50% и тешко повређених лица за најмање 50% до 2030. године у односу на 2019. годину и без погинуле и тешко повређене деце у саобраћају.*

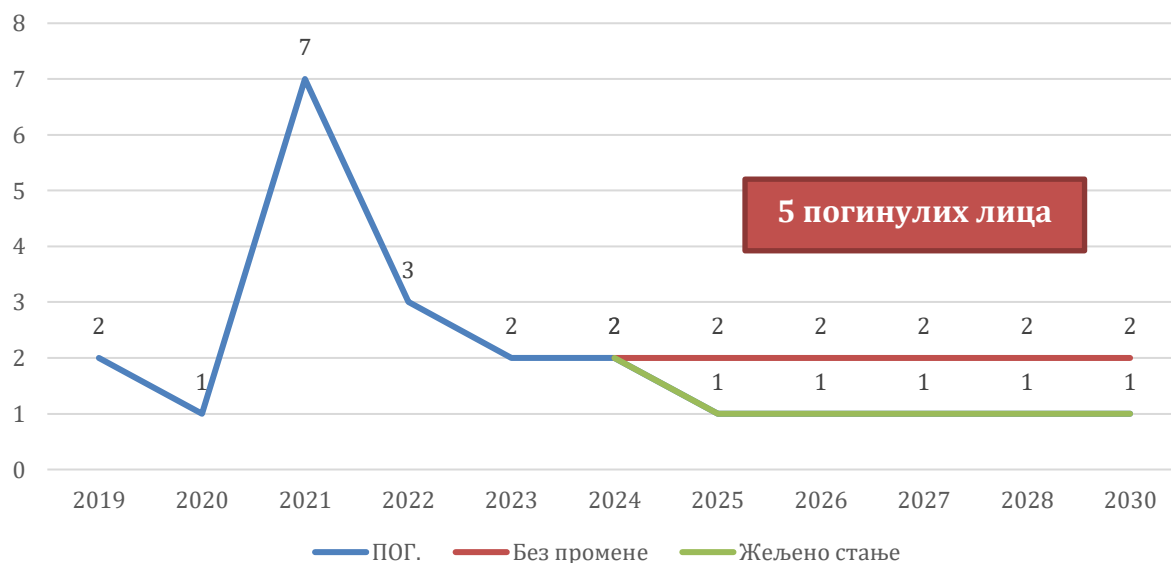
Табела бр. 36. Индикатор успешности за погинула и повређена лица

| Индикатори успешности      | Начин верификације    | Почетна вредност (2019) | Циљна вредност (2030) |
|----------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| Број погинулих лица        | број погинулих        | 2                       | 1                     |
| Број тешко повређених лица | број тешко повређених | 11                      | 5                     |
| Број погинуле деце         | број погинулих        | 1                       | 0                     |
| Број тешко повређене деце  | број тешко повређених | 0                       | 0                     |

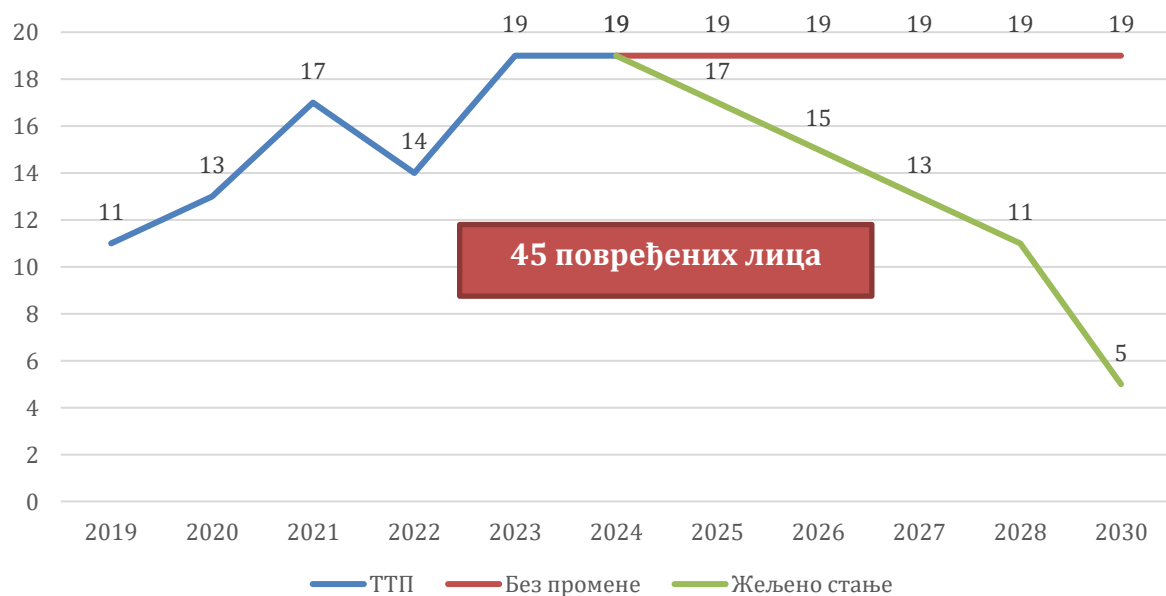
Индикатори успешности за погинула и повређена лица су приказани и графички, са дефинисаним прелазним циљевима на Дијаграму бр. 41 и бр. 42. У



погледу безбедности деце циљ је без погинуле деце у 2030. години и да се одржи ниво у погледу тешко повређене деце.



Дијаграм бр. 53. Жељено стање броја погинулих лица, у односу на 2019. годину



Дијаграм бр. 54. Жељено стање броја тешко повређених лица, у односу на 2019. годину

## 5.2. ОПЕРАТИВНИ ЦИЉЕВИ

До достизања општег циља води пет посебних циљева усаглашених са циљевима националне Стратегије безбедности саобраћаја, који су у вези са пет стубова безбедности саобраћаја.



|                                                 |                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Организација и управљање безбедношћу саобраћаја | Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су сви субјекти посвећени остваривању циљева Стратегије и Акционог плана                                  |
| Безбеднији путеви                               | Најмање 75% путовања се обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила |
| Безбеднија возила                               | Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 13 година                                                                     |
| Безбеднији учесници у саобраћају                | Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу најбезбеднијих локалних заједница у Републици Србији                                               |
| Активности након саобраћајне незгоде            | Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама.                 |

### 5.2.1. Организација и управљање безбедношћу саобраћаја

|                  |                                                                                                                            |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Оперативни циљ 1 | Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су сви субјекти посвећени остваривању циљева Стратегије и Акционог плана |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Индикатори успешности                                                                                                                                  | Начин верификације     | Почетна вредност (2019) | Циљна вредност (2030) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Проценат усаглашености Стратегије и Акционог плана са националним и њихова примена.                                                                    | Према Извештају Савета | Није мерено             | 100%                  |
| Проценат финансијских средстава која се користе за унапређење безбедности саобраћаја, у односу на укупна средства опредељена за безбедност саобраћаја. | Према Извештају Савета | Није мерено             | 100%                  |
| Капацитет субјеката безбедности саобраћаја за вршење послова безбедности саобраћаја.                                                                   | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено             | 9                     |
| Квалитет комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедности саобраћаја                                                              | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено             | 10                    |

За достизање Оперативног циља 1 потребно је реализовати следеће мере:



**Мера 1.1**

**Успостављање и имплементација стратешког управљања безбедношћу саобраћаја**

Успостављање и имплементација стратешког управљања безбедношћу саобраћаја подразумева усвајање и доследно спровођење Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја, који су усаглашени са националном Стратегијом и Акционим планом. Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја подразумева и редовну анализу стања безбедности саобраћаја и извештавање. Скупштина општине ће најмање два пута годишње, анализирати стање безбедности саобраћаја и спровођење мера и активности из ове Стратегије. Савет се састаје најмање једном месечно и најмање два пута годишње припремају и објављују извештаје о стању и проблемима безбедности саобраћаја.

**Мера 1.2**

**Унапређење финансирања безбедности саобраћаја**

Средства намењена за безбедност саобраћаја ће се доследно користити кроз имплементацију пројектног финансирања безбедности саобраћаја уз константан надзор над трошењем ових средстава, а обезбедиће се и додатни извори финансирања.

**Мера 1.3**

**Унапређење институционалног капацитета**

Јачање институционалног капацитета ће се вршити новим кадровима, а поред тога стручно ће се усавршавати постојећи кадрови у области безбедности саобраћаја, посебно у јавном сектору.

**Мера 1.4**

**Унапређење комуникације, координације и кооперације институција у безбедности саобраћаја**

Обезбедиће се стално унапређење комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедности саобраћаја, које подразумева редовно одржавање седница Савета, унапређење сарадње између институција кроз заједничку реализацију активности, као и унапређење хоризонталне и вертикалне координације између субјеката који се баве безбедношћу саобраћаја у јавном и приватном сектору.

**5.2.2. Безбеднији путеви**

Најмање 75% путовања се обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила

**Оперативни циљ 2**



| Индикатори успешности                                                                                                                                                                                                          | Начин верификације          | Почетна вредност (2019) | Циљна вредност (2030) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Проценат km путева од укупне дужине путева на територији општине Велико Градиште, који задовољавају најстрожије захтеве безбедности саобраћаја, односно на којима је мапирањем ризика утврђена оцена безбедности од 60% и више | Из извештаја Управљача пута | Није мерено             | 75%                   |
| Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних општинских путева и улица, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самообјашњавајућих и опраштајућих путева                  | Експертска оцена, 1-10      | Није мерено             | 9                     |
| Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних државних путева који пролазе кроз насеље, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самообјашњавајућих и опраштајућих путева   | Експертска оцена, 1-10      | Није мерено             | 9                     |

За достизање Оперативног циља 2 потребно је реализовати следеће мере:

#### Мера 2.1

Примена савремених алата за унапређење безбедности путева

Управљачи путева редовно ће спроводити све прописане алате унапређења безбедности путне инфраструктуре и имплементирати прихваћене предлоге мера и то: проверу безбедности саобраћаја, мапирање ризика, идентификацију и рангирање опасних места, као и независну оцену утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима.

За пројекте нових путева и за пројекте реконструкције путева редовно ће се спроводити ревизија пројеката пута са аспекта безбедносних карактеристика пута.

#### Мера 2.2

Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају

Управљач пута уређиваће зоне школа, а друге угрожене локације са већим ризиком страдања по рањиве учеснике у саобраћају третираће адекватним мерама и активностима кроз пројекте побољшања безбедности саобраћаја.

### 5.2.3. Безбеднија возила

#### Оперативни циљ 3

Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 13 година



| Индикатори успешности                                                   | Начин верификације     | Почетна вредност (2019) | Циљна вредност (2030) |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Просечна старост путничких возила.                                      | Није мерено            |                         | 13 година             |
| Просечна старост возног парка                                           | Према Извештају АБС-а  | 19                      | 13 година             |
| Заступљеност возила микромобилности у саобраћају                        | Према Извештају Савета | Није мерено             | 20%                   |
| Проценат безбедних и исправних пољопривредних возила на јавним путевима | Према Извештају Савета | Није мерено             | 85%                   |

За достизање Оперативног циља 3 потребно је реализовати следеће мере:

#### Мера 3.1

#### Унапређење техничке исправности возила

Успоставиће се чешће контроле техничке исправности возила у саобраћају и чешће контроле рада техничких прегледа. Успоставиће се систем добровољних бесплатних ванредних техничких прегледа за све заинтересоване власнике и кориснике возила. Дефинисаће се и увести начини стимулисања набавке нових возила.

#### Мера 3.2

#### Субвенције за набавку возила микромобилности

Дефинисаће се и увести начини стимулисања набавке возила микромобилности (лаких електричних возила, бицикала, електричних бицикала и сл.) за све заинтересоване становнике општине Великог Градишта.

#### Мера 3.3

#### Унапређење безбедности пољопривредних возила која учествују у саобраћају на јавним путевима

Успоставиће се систем бесплатних техничких прегледа за пољопривредна возила у циљу унапређења техничке исправности ових возила.

Дефинисаће се и увести субвенције за набавку безбедносних рамова за тракторе које би заједно са националним субвенцијама омогућиле возачима трактора да веома повољно обезбеде безбедносне рамове за тракторе и чистаче за пнеуматиле.

Имплементираће се мере за унапређење означавања пољопривредних возила на јавним путевима, посебно у условима смањене видљивости.

### 5.2.4. Безбеднији учесници у саобраћају

#### Оперативни циљ 4

Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу најбезбеднијих локалних заједница у Републици Србији



| Индикатори успешности                                                                                                           | Начин верификације     | Почетна вредност (2019) | Циљна вредност (2030) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Успостављен систем саобраћајног образовања и васпитања по нивоима                                                               | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено             | 8                     |
| Проценат возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас                        | Проценат               | Није мерено             | 2%                    |
| Проценат путника у путничким аутомобилима којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас на задњем седишту | Проценат               | Није мерено             | 5%                    |
| Проценат возача мопеда/мотоцикла којима је прихватљиво да у току вожње не користе заштитну кацигу                               | Проценат               | Није мерено             | 2%                    |
| Проценат возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да прекорачују ограничење брзине у насељу                            | Проценат               | Није мерено             | 3%                    |
| Проценат возача којима је прихватљиво да возе и после конзумирања алкохола                                                      | Проценат               | Није мерено             | 1%                    |
| Проценат возача којима је прихватљиво да, у току вожње, користе мобилни телефон који држе у руци                                | Проценат               | Није мерено             | 3%                    |
| Проценат возача и сувозача путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас                                     | Проценат               | 85,2%                   | 99,0%                 |
| Проценат путника на задњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас                             | Проценат               | 17,1%                   | 65,0%                 |
| Проценат деце која у путничким аутомобилима правилно користе одговарајуће системе заштите                                       | Проценат               | 59,7%                   | 90%                   |
| Проценат мотоциклиста и мопедиста који правилно користе заштитне кациге                                                         | Проценат               | 77,2%                   | 90%                   |
| Проценат пешака који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу                                                             | Проценат               | 67,4%                   | 90,0%                 |
| Проценат пешака који прелазе коловоз поштујући знаке на семафору                                                                | Проценат               | 83,6%                   | 95,0%                 |
| Проценат возача путничких аутомобила који поштују ограничење брзине у насељу                                                    | Проценат               | Није мерено             | 85,0%                 |
| Проценат возача путничких аутомобила који не прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h                          | Проценат               | Није мерено             | 95,0%                 |
| Проценат возача путничких аутомобила који не прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h                        | Проценат               | Није мерено             | 95,0%                 |



| Индикатори успешности                                                            | Начин верификације | Почетна вредност (2019) | Циљна вредност (2030) |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|
| Проценат возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола | Проценат           | Није мерено             | 0,2%                  |

За достизање Оперативног циља 4 потребно је реализовати следеће мере:

#### Мера 4.1

#### Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања

Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања је неопходно спроводити у континуитету, још од најранијег детињства. У предшколским и школским установама развиће се наставни планови и програми, који ће на адекватан начин, у значајно већој мери третирали тематику безбедног учествовања у саобраћају, што би омогућило деци да стекну одговарајућа знања, способности, навике и саобраћајну културу. Едукативне активности ће се спроводити у учионици, на полигону и у реалном саобраћају применом различитих метода прилагођених узрасту детета (од предшколског до краја основне школе).

Образовне институције као што су предшколске установе, основне школе и средње школе обезбедиће стицање знања, формирање исправних ставова још од предшколских установа и утемељивање исправног понашања од пешака до, касније, возача. Да би се мере успешно имплементирале обезбедиће се стручно усавршавање професионалаца, као што су васпитачи, учитељи и наставници из области безбедности деце у саобраћају.

Ауто-школе ће професионалним односом према обуци кандидата у које спада поштовање плана и систематичности у обуци, поштовање трајања часова обуке, формирањем возача са исправним ставовима, квалитетним знањем и безбедним понашањем формирати безбедне возаче.

Одрасле и старије учеснике у саобраћају неопходно је перманентно едуковати кроз прилагођене програме целоживотног учења, посебно старије учеснике у саобраћају и професионалне возаче. Организовати едукације, специјализоване обуке и дообуке прилагођене свакој од циљних група.

#### Мера 4.2

#### Примена превентивно пропагандног деловања

Имплементирати друштвени маркетинг, односно кампање, усмерене на развијање знања, ставова и понашања у саобраћају са посебним освртом на штетно дејство алкохола, значај употребе заштитних система, негативан утицај употребе мобилног телефона у току вожње, значај употребе заштитне опреме, понашања и повећање уочљивости рањивих учесника у саобраћају у условима смањене видљивости, посебно пешака.

Такође, у руралним деловима општине Великог Градишта реализовати кампање за унапређење знања, ставова и понашања возача трактора у



саобраћају са акцентом на значај исправности светлосно-сигналних уређаја и угрожавања безбедности наношењем блата на коловоз и сл.

#### Мера 4.3

#### Унапређење система саобраћајне принуде

Саобраћајна принуда има двоструки ефекат, који се огледа у објективном ризику кажњавања и субјективном ризику кажњавања. На овај начин принудом се делује репресивно, али и превентивно (васпитно). Репресивне мере ће се усмерити према пешацима који не поштују прописе који се односе на начин и место преласка коловоза, према возачима који не поштују прописе који се односе на забрану употребе мобилног телефона у току вожње, поштовање ограничења брзине, вожњу под утицајем алкохола, на употребу заштитних система и према путницима, са посебним акцентом на путнике на задњем седишту у путничким аутомобилима који не поштују прописе који се односе на употребу заштитних система.

#### Мера 4.4

#### Праћење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају

Да би се обезбедила успешна примена Стратегије и мера дефинисаних Акционим планом потребно је континуирано пратити стање безбедности саобраћаја у погледу знања, ставова и понашања свих учесника у саобраћају. То подразумева спровођење пројеката који се односе на мерење индикатора перформанси безбедности саобраћаја и утврђивање ставова учесника у саобраћају како би се током периода спровођења Стратегије поједине активности могле, по потреби, интензивирати.

### 5.2.5. Активности након саобраћајне незгоде

#### Оперативни циљ 5

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

| Индикатори успешности                                                 | Начин верификације     | Почетна вредност (2019) | Циљна вредност (2030) |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Време одзива хитне медицинске помоћи.                                 | Минути                 | Није мерено             | 8                     |
| Ниво знања хитних служби за деловање након саобраћајних незгода.      | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено             | 9                     |
| Ниво увежбаности хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде. | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено             | 9                     |



Ниво оспособљености хитних служби за  
деловање на месту саобраћајне незгоде.

Експертска оцена,  
1-10

Није мерено

9

За достизање Оперативног циља 5 потребно је реализовати следеће мере:

#### Мера 5.1

#### Успостављање савременог квалитетног комуникационог система

Успоставиће се комуникациони систем, на нивоу општине Велико Градиште, који омогућава квалитетну једновремену гласовну комуникацију међу свим хитним службама односно јединицама хитних служби и који омогућава квалитетну аудио и видео везу и брзо слање и пријем података између хитних служби, што ће омогућити значајно већу брзину и квалитет деловања свих хитних служби једновременно.

#### Мера 5.2

#### Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде

Иновираће се и спроводити програми образовања, обуке, стручног усавршавања и увежбавања хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде, у циљу стицања неопходних знања, вештина и оспособљености, укључујући и масовне саобраћајне незгоде. Поред тога, успоставиће се систем непрекидног, периодичног, заједничког обучавања и увежбавања припадника хитних служби.

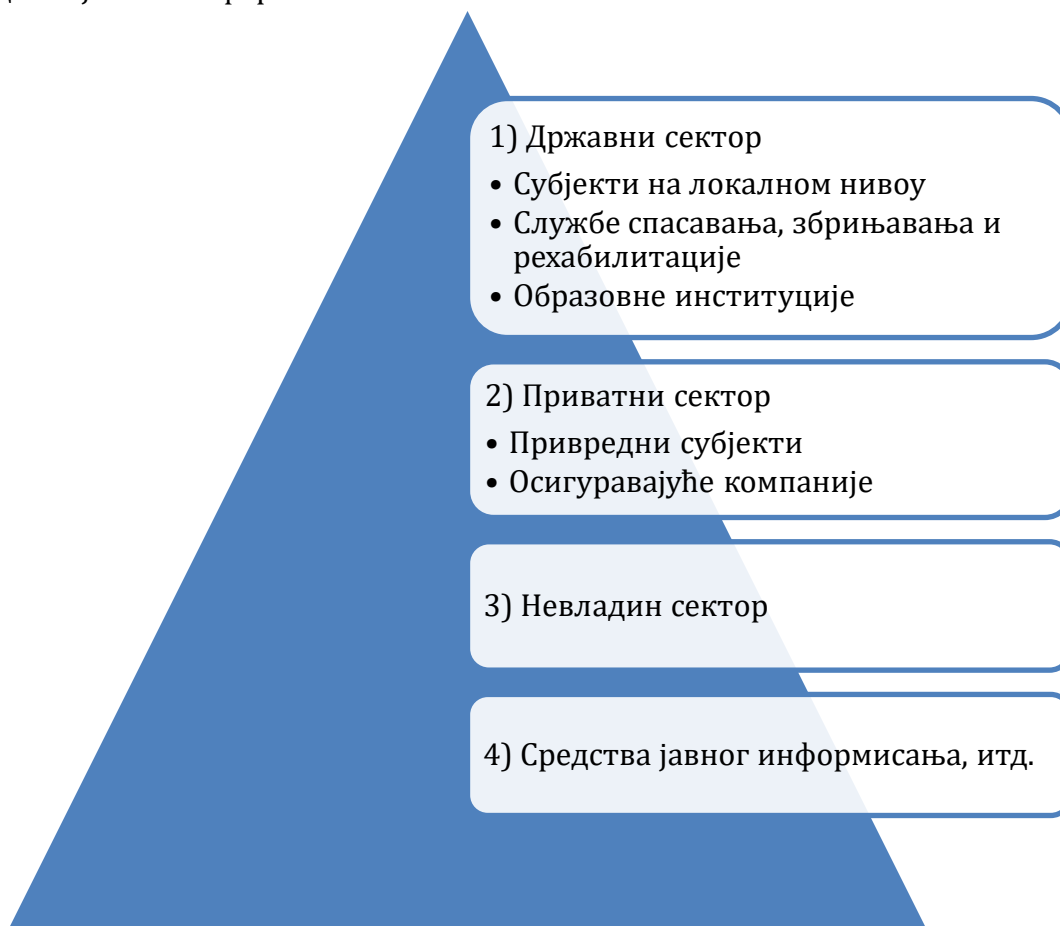


## 6. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ

Носиоци активности су примарни за покретање и реализацију активности дефинисаних Стратегијом и Акционим планом. У Акционом плану безбедности саобраћаја биће одређени носиоци за сваку меру и активност појединачно. Они ће, у складу са Акционим планом, планирати и благовремено покретати све субјекте који су укључени у реализацију активности, обезбеђивати предуслове за успешну реализацију, реализовати активности, пратити реализацију и извештавати о резултатима.

У циљу што успешније реализације и достизања стратешких циљева безбедности саобраћаја, носилац активности ће у реализацију, благовремено укључивати друге субјекте и старати се о доброј комуникацији, координацији и кооперацији. Други субјекти учествоваће у реализацији, у складу са својим надлежностима, облашћу деловања и могућностима.

Носиоци активности могу бити препознати у различитим организацијама – секторима, као што је државни сектор, приватни сектор, невладин сектор, средства јавног информисања и сл.



Слика бр. 11. Носиоци активности



Посебно се истичу следећи субјекти, као кључни носиоци активности:

|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b><u>ДРЖАВНИ СЕКТОР</u></b>              | <b>СУБЈЕКТИ НА ЛОКАЛНОМ НИВОУ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Скупштина општине</li><li>• Председник општине</li><li>• Веће општине</li><li>• Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Велико Градиште</li><li>• Управљач општинских путева и улица</li><li>• Месне заједнице</li></ul> |
|                                           | <b>СЛУЖБЕ СПАСАВАЊА, ЗБРИЊАВАЊА И РЕХАБИЛИТАЦИЈЕ</b>                                                                                                                                                                                                                                                            |
|                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ватрогасци</li><li>• Хитна помоћ</li><li>• Болница</li><li>• Дом здравља</li><li>• Амбуланте</li></ul>                                                                                                                                                                  |
|                                           | <b>ОБРАЗОВНЕ ИНСТИТУЦИЈЕ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b><u>ПРИВАТНИ СЕКТОР</u></b>             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Дечији вртићи и предшколске установе</li><li>• Основне и средње школе</li></ul>                                                                                                                                                                                         |
|                                           | <b>ПРАВОСУДНИ ОРГАНИ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Тужилаштво</li><li>• Суд</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b><u>ПРИВАТНИ СЕКТОР</u></b>             | <b>ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТИ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ауто-школе</li><li>• Технички прегледи</li><li>• Транспортне компаније</li><li>• Привреда</li></ul>                                                                                                                                                                     |
|                                           | <b>ОСИГУРАВАЈУЋЕ КОМПАНИЈЕ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b><u>НЕВЛАДИН СЕКТОР</u></b>             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Невладине организације и удружења грађана</li><li>• Политичке партије</li></ul>                                                                                                                                                                                         |
| <b><u>СРЕДСТВА ЈАВНОГ ИНФОРМИСАЊА</u></b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Телевизија</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                    |



## **7. ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ, ЕВАЛУАЦИЈА И ИЗВЕШТАВАЊЕ**

Основ за успостављање стручног и научно аргументованог праћења стања безбедности саобраћаја је управо стручно праћење, извештавање и евалуација мера и активности које предвиђа Стратегија. Анализа достизања пролазних и коначних циљева на годишњем нивоу и редовно извештавање о стању безбедности саобраћаја су од примарног значаја за достизање постављених циљева, како општих тако и посебних.

Праћење стања безбедности саобраћаја представља непрекидан процес који је заснован на подацима и на науци. Праћење стања безбедности саобраћаја спроводи се у циљу редовног извештавања надлежних институција, стручне и најшире јавности, као и у циљу дефинисања остварених и неостварених циљеве Стратегије.

У циљу праћења стања безбедности саобраћаја неопходно је успоставити редовно праћење најважнијих обележја безбедности саобраћаја за територију општине Велико Градиште и то:

- Апсолутних и релативних показатеља о саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода;
- Индикатора перформанси система безбедности саобраћаја;
- Угрожености учесника у саобраћају;
- Ставова о ризицима у саобраћају;
- Показатеља о путевима;
- Показатеља о возилима;
- Саобраћајних прекршаја;
- Стања капацитета и интегритета најважнијих субјеката на државном и нижим нивоима и других релевантних показатеља.

Праћење реализације мера и активности које су предвиђене овом Стратегијом подразумева да се на годишњем нивоу прати степен реализације мера и активности дефинисаних Акционим планом. За све активности које нису реализоване неопходно је сагледати разлоге због којих нису реализоване и дефинисати мере за решавање конкретних проблема.

Постојеће стање безбедности саобраћаја и степен реализације мера и активности утврђивати кроз научно-истраживачке пројекте, затим публиковати и саопштавати. У програмима рада предвидети учешће на научно-стручним скуповима из области безбедности саобраћаја, најмање једном годишње. На овим научно-стручним скуповима приказати реализоване активности, ефекте спроведених мера и степен достизања циљева.

На свакој седници Савета анализирати најважније показатеље безбедности саобраћаја, спровођење мера и активности из Стратегије. Савет треба да припреми и достави Извештаје о стању безбедности саобраћаја, најмање два пута годишње, на разматрање Скупштини општине Велико Градиште.

Извештавање о стању безбедности на територији општине Велико Градиште подразумева:

- Годишње извештавање;
- Јавне презентације;
- Ревизије и препоруке.

Годишњи извештаји требају да обухвате праћење тока, тренда и реализације свих дефинисаних циљева како у Стратегији, тако и у Акционом плану. Дакле,



годишњи извештаји требају да садрже почетну и постигнуту вредност неког показатеља, односно циља, као и тренд који је остварен. Уколико постигнути резултати одступају од тренда потребно је утврдити утицајне факторе који су довели до одступања, али утврдити и корективне управљачке мере којима би се обезбедило достизање дефинисаног циља. Годишње извештаје потребно је приказивати путем статистичке анализе, као и помоћу графичких статистичких приказа.

Обједињени извештаји свих појединих субјеката, носилаца активности из Акционог план потребно је подносити Општинском већу и Скупштини општине и јавно презентовати. На јавном презентацији Извештаја анализираће се спроведене мере и активности, односно ефекти спроведених мера и степен достизања циљева. За све активности које нису реализоване неопходно је сагледати разлоге због којих нису реализоване и дефинисати мере односно препоруке за решавање конкретних проблема. Стручна јавност ће, по потреби, предлагати корективне мере: интензивирање спровођења планираних мера и активности, кориговање планираних или додавање нових мера и активности.

Посебно је важно омогућити редовно извештавање јавности о стању безбедности саобраћаја путем електронских и других медија. Извештаје треба учинити доступним стручној и најширој јавности путем интернета. У штампаним и електронским медијима објављивати најважније податке о стању безбедности саобраћаја. У телевизијским и радио емисијама говорити о ризицима у саобраћају, као и мерама и активностима за унапређење безбедности саобраћаја.



## 8. ЛИТЕРАТУРА

- [1] АБС. (2023.) Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2023. годину. Београд. [https://www.abs.gov.rs/static/uploads/15294\\_zitiste2023ls.pdf](https://www.abs.gov.rs/static/uploads/15294_zitiste2023ls.pdf)
- [2] Department for Transport. (2009). Advice about local road safety strategies. London.
- [3] Duarte, A., Corben, B. (1998). IMPROVEMENT TO BLACK SPOT TREATMENT STRATEGY, Report No. 132, Monash University, Accident Research Centre.
- [4] EC, DG for Mobility and Transport (2019): Handbook on the external costs of transport, version 2019.
- [5] Elvik, R. (2007). ROAD SAFETY MANAGEMENT BY OBJECTIVES: A CRITICAL ANALYSIS OF THE NORWEGIAN APPROACH, Accident Analysis and Prevention Vol. 40, pp. 115-122.
- [6] European Commission, Directorate-General for Energy and Transport. Halving the number of road accident victims in the eu by 2010: a shared responsibility.
- [7] European Commission. 2003. Saving 20 000 lives on our roads: a shared responsibility.
- [8] European Parliament. The European Strategic Action Plan for Road Safety 2021-2030.
- [9] [https://www.abs.gov.rs/static/uploads/15133\\_ibs\\_2023\\_brosura\\_sajt.pdf](https://www.abs.gov.rs/static/uploads/15133_ibs_2023_brosura_sajt.pdf) преузето дана 15.02.2025. године.
- [10] Lacroix, J., Silcock, D. (2002). Urban road safety, sustainable transport: a sourcebook for policy-makers in developing cities. BMZ.
- [11] PRI. (2000). International road safety strategy.
- [12] PRI. (2000). National strategic road safety plans: code of good practice.
- [13] SEETO. Proposed regional road safety strategy: Information and discussion about the draft of the RRSS.
- [14] Службени гласник РС. бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14. Национална стратегија безбедности саобраћаја на путевима и акциони план за Републику Србију, за период од 2013. до 2020. године
- [15] Службени гласник РС. број 30/18. Стратегија безбедности саобраћаја републике србије за период од 2023 до 2030. године са акционим планом за 2023. до 2025. године. <https://www.abs.gov.rs/rsc/strateska-dokumenta>
- [16] United Nations. (2005). Resolution adopted by the general assembly, 60/05. Improving global road safety, General Assembly, sixtieth session, agenda item 60.
- [17] United Nations. (2010). Resolution adopted by the general assembly, 64/255. Improving global road safety, General Assembly, sixty-fourth session, agenda item 46.
- [18] United Nations. Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020.
- [19] United Nations. Global plan for the decade of action for road safety 2021-2030.
- [20] Vujanić, M., Lipovac, K., Jovanović, D., Pešić D., Antić, B. (2013). "BOTTOM-UP" AND "TOP-DOWN" Approach for defining road safety strategy- case study: city of Belgrade, IJTTE vol. 3(2), pp. 185-203, issn 2217-544x (print), issn 2217-5652 (online), doi 10.7708/2217-544x
- [21] WHO Regional Office for Europe. (2009). European status report on road safety: towards safer roads and healthier transport choices. Copenhagen.
- [22] WHO. (2004). Preventing road traffic injury: a public health perspective for europe.
- [23] WHO. (2004). World report on road traffic injury prevention.
- [24] WHO. (2006). Road traffic injury prevention: training manual.
- [25] WHO. (2015). Global Status Report on Road Safety, дана 12.10.2024. године. интернет адреса: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/)



## 9. ПОПИС СЛИКА

|                                                                                                                                                                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Слика бр. 1. Алгоритам процеса формирања стратегије безбедности саобраћаја .....                                                                                                                                  | 8   |
| Слика бр. 2. План активности .....                                                                                                                                                                                | 9   |
| Слика бр. 3. Приказ главних области деловања (стубова) .....                                                                                                                                                      | 29  |
| Слика бр. 4. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са не коришћењем мобилних телефона у вожњи и прелазака пешака на „зелено“ светло (АБС, 2023) .....                                          | 79  |
| Слика бр. 5. Дефинисање боје индикатора у вези са заштитним системима (АБС, 2023) .....                                                                                                                           | 79  |
| Слика бр. 6. Дефинисање боје индикатора безбедности саобраћаја у вези са преласком коловоза од стране пешака на пешачком прелазу (АБС, 2023) .....                                                                | 79  |
| Слика бр. 7. Вредности свих индикатора за посматрану локалну самоуправу у Републици Србији (АБС, 2023) .....                                                                                                      | 80  |
| Слика бр. 8. Тренд % некоришћења мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023) .....         | 80  |
| Слика бр. 9. Тренд % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023) ..... | 81  |
| Слика бр. 10. Тренд % употребе заштитних система за децу до 12 година у посматраној локалној самоуправи, за период од 2019. до 2023. године (АБС, 2023) .....                                                     | 81  |
| Слика бр. 11. Носиоци активности .....                                                                                                                                                                            | 110 |



## 10. ПОПИС ТАБЕЛА

|                                                                                                                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Табела бр. 1. Пример SWOT анализе за једну од општина.....                                                                                                                                  | 8  |
| Табела бр. 2. Ефекти примењених третмана црних тачака .....                                                                                                                                 | 11 |
| Табела бр. 3. Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја.....                                                                                                              | 16 |
| Табела бр. 4. Стопа смртности услед повреда у друмском саобраћају (на 100.000 становника) у регионима WHO, 2002. година.....                                                                | 17 |
| Табела бр. 5. Кључне компоненте локалне стратегије безбедности саобраћаја.....                                                                                                              | 20 |
| Табела бр. 6. Фактори безбедности саобраћаја .....                                                                                                                                          | 21 |
| Табела бр. 7. Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије према врсти незгоде, за период од 2014. до 2023. године.....                                                  | 47 |
| Табела бр. 8. Расподела саобраћајних незгода по општинама у Републици Србији, према врсти незгоде за период од 2019. - 2023. године.....                                                    | 51 |
| Табела бр. 9. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти незгода и годинама.....                                                         | 56 |
| Табела бр. 10. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, за период од 2019. до 2023. године .....                                                               | 57 |
| Табела бр. 11. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и половима, за период од 2019. до 2023. године .....                             | 58 |
| Табела бр. 12. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и старости учесника, за период од 2019. до 2023. године .....                    | 60 |
| Табела бр. 13. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и месецима у току године, за период од 2019. до 2023. године .....                        | 62 |
| Табела бр. 14. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2019. до 2023. године .....                          | 64 |
| Табела бр. 15. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2019. до 2023. године .....                          | 66 |
| Табела бр. 16. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и месту настанка, за период од 2019. до 2023. године .....                                | 68 |
| Табела бр. 17. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и специфичном месту настанка саобраћајне незгоде, за период од 2019. до 2023. године..... | 69 |
| Табела бр. 18. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и категорији возила, за период од 2019. до 2023. године .....                             | 70 |
| Табела бр. 19. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према последицама и својству учесника у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године.....           | 72 |
| Табела бр. 20. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и типовима, за период од 2019. до 2023. године .....                                      | 73 |
| Табела бр. 21. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2019. до 2023. године.....                        | 76 |
| Табела бр. 22. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и утицајним факторима, за период од 2019. до 2023. године.....                            | 77 |
| Табела бр. 23. Одговор на питање: „У саобраћају најчешће учествујете као:“ .....                                                                                                            | 88 |
| Табела бр. 24. Одговор на питање: „Да ли сте некада учествовали у саобраћајној незгоди?“ .....                                                                                              | 89 |
| Табела бр. 25. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили без употребе сигурносног појаса?“ .....                                                                      | 89 |
| Табела бр. 26. Одговор на питање: „Да ли користите сигурносни појас као путник у возилу?“ .....                                                                                             | 90 |
| Табела бр. 27. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте путовали без употребе сигурносног појаса на задњем седишту аутомобила?“.....                                        | 91 |
| Табела бр. 28. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили изнад ограничења брзине у насељу“ .....                                                                      | 91 |
| Табела бр. 29. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте разговарали телефоном током вожње користећи руке?“ .....                                                            | 92 |
| Табела бр. 30. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили под дејством алкохола?“ .....                                                                                | 93 |
| Табела бр. 31. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили уморни?“ ...                                                                                                 | 93 |



|                                                                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Табела бр. 32. Одговор на питање: „Да ли коловоз прелазите на пешачком прелазу?“ .....                                                                       | 94  |
| Табела бр. 33. Одговор на питање: „У саобраћају, на територији општине Велико Градиште, најбезбедније се осећате као:“ .....                                 | 94  |
| Табела бр. 34. Одговор на питање: „На скали од 1 до 10 којом оценом бисте оценили стање безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште?“ ..... | 95  |
| Табела бр. 35. Укупни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште.....                                           | 96  |
| Табела бр. 36. Индикатор успешности за погинула и повређена лица .....                                                                                       | 100 |



## 11. ПОПИС ДИЈАГРАМА

|                                                                                                                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Дијаграм бр. 1. Стопе смртности од повреда у друмском саобраћају на 100.000 становника, на подручју Европског региона Светске здравствене организације.....                                       | 13 |
| Дијаграм бр. 2. Расподела активности према стубовима деловања, изражено у процентима....                                                                                                          | 42 |
| Дијаграм бр. 3. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде.....                                                                                                                           | 47 |
| Дијаграм бр. 4. Укупан број саобраћајних незгода на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године.....                                                                          | 48 |
| Дијаграм бр. 5. Број саобраћајних незгода са погинулим лицима на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године.....                                                             | 48 |
| Дијаграм бр. 6. Број саобраћајних незгода са повређеним лицима на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године.....                                                            | 49 |
| Дијаграм бр. 7. Број саобраћајних незгода са материјалном штетом на територији Републике Србије, за период од 2019. до 2023. године.....                                                          | 50 |
| Дијаграм бр. 8. Расподела саобраћајних незгода према врсти незгоде.....                                                                                                                           | 55 |
| Дијаграм бр. 9. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, посматрано према годинама.....                                                                            | 56 |
| Дијаграм бр. 10. Број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, посматрано према врсти незгода и годинама.....                                                                  | 56 |
| Дијаграм бр. 11. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, за период од 2019. до 2023. године .....                                                                   | 57 |
| Дијаграм бр. 12. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, за период од 2019. до 2023. године .....                                                                   | 58 |
| Дијаграм бр. 13. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и половима, за период од 2019. до 2023. године .....                                 | 59 |
| Дијаграм бр. 14. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и половима, за период од 2019. до 2023. године.....                                  | 59 |
| Дијаграм бр. 15. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према старости учесника, за период од 2019. до 2023. године .....                                | 60 |
| Дијаграм бр. 16. Последице саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и старости учесника, за период од 2019. до 2023. године .....                        | 61 |
| Дијаграм бр. 17. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано по месецима у току године, за период од 2019. до 2023. године.....                             | 62 |
| Дијаграм бр. 18. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према врсти и месецима у току године, за период од 2019. до 2023. године .....                 | 63 |
| Дијаграм бр. 19. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према данима у току недеље, за период од 2019. до 2023. године.....                                       | 64 |
| Дијаграм бр. 20. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и данима у току недеље, за период од 2019. до 2023. године .....                              | 65 |
| Дијаграм бр. 21. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према часовима у току дана, за период од 2019. до 2023. године .....                           | 65 |
| Дијаграм бр. 22. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и часовима у току дана, за период од 2019. до 2023. године .....                              | 67 |
| Дијаграм бр. 23. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према месту настанка, за период од 2019. до 2023. године.....                                  | 67 |
| Дијаграм бр. 24. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и месту настанка, за период од 2019. до 2023. године .....                                    | 68 |
| Дијаграм бр. 25. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према специфичном месту настанка саобраћајне незгоде, за период од 2019. до 2023. године ..... | 68 |
| Дијаграм бр. 26. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и специфичном месту настанка саобраћајне незгоде, за период од 2019. до 2023. године.....     | 69 |
| Дијаграм бр. 27. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према категорији возила, за период од 2019. до 2023. године.....                               | 71 |



|                                                                                                                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Дијаграм бр. 28. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и категорији возила, за период од 2019. до 2023. године .....                                         | 71  |
| Дијаграм бр. 29. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште посматрано према својству учесника у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године .....                         | 72  |
| Дијаграм бр. 30. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према последицама и својству учесника у саобраћају, за период од 2019. до 2023. године .....                      | 73  |
| Дијаграм бр. 31. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према групи утицајних фактора, за период од 2019. до 2023. године .....                                           | 75  |
| Дијаграм бр. 32. Укупан број саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште према врсти и групи утицајних фактора, за период од 2019. до 2023. године .....                                   | 76  |
| Дијаграм бр. 33. % некоришћења мобилних телефона у вожњи возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023) .....                               | 82  |
| Дијаграм бр. 34. % употребе сигурносног појаса на предњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023) .....                       | 83  |
| Дијаграм бр. 35. % употребе сигурносног појаса на задњем седишту у путничким аутомобилима и доставним возилима до 3,5t по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023) .....                        | 84  |
| Дијаграм бр. 36. % употребе заштитних система за децу до 12 година по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023) .....                                                                            | 85  |
| Дијаграм бр. 37. % правилног коришћења сигурносних појасева, односно дечијих система заштите у путничким аутомобилима по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023) .....                         | 86  |
| Дијаграм бр. 38. % који прописно прелазе коловоз на обележеним пешачким прелазима (укупно за несемафорисане и несемафорисане пешачке прелазе) по локалним самоуправама, за 2023. годину (АБС, 2023) ..... | 87  |
| Дијаграм бр. 39. Одговор на питање: „У саобраћају најчешће учествујете као:“ .....                                                                                                                        | 88  |
| Дијаграм бр. 40. Одговор на питање: „Да ли сте некада учествовали у саобраћајној незгоди?“ .....                                                                                                          | 89  |
| Дијаграм бр. 41. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили без употребе сигурносног појаса?“ .....                                                                                  | 90  |
| Дијаграм бр. 42. Одговор на питање: „Да ли користите сигурносни појас као путник у возилу?“ .....                                                                                                         | 90  |
| Дијаграм бр. 43. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте путовали без употребе сигурносног појаса на задњем седишту аутомобила?“ .....                                                   | 91  |
| Дијаграм бр. 44. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили изнад ограничења брзине у насељу“ .....                                                                                  | 92  |
| Дијаграм бр. 45. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте разговарали телефоном током вожње користећи руке?“ .....                                                                        | 92  |
| Дијаграм бр. 46. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили под дејством алкохола?“ .....                                                                                            | 93  |
| Дијаграм бр. 47. Одговор на питање: „У последњих 30 дана колико често сте возили уморни?“ .....                                                                                                           | 93  |
| Дијаграм бр. 48. Одговор на питање: „Да ли коловоз прелазите на пешачком прелазу?“ .....                                                                                                                  | 94  |
| Дијаграм бр. 49. Одговор на питање: „У саобраћају, на територији општине Велико Градиште, најбезбедније се осећате као:“ .....                                                                            | 94  |
| Дијаграм бр. 50. Одговор на питање: „На скали од 1 до 10 којом оценом бисте оценили стање безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште?“ .....                                            | 95  |
| Дијаграм бр. 51. Друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на територији општине Велико Градиште, посматрано по годинама .....                                                                    | 96  |
| Дијаграм бр. 52. Кључни проблеми безбедности саобраћаја .....                                                                                                                                             | 97  |
| Дијаграм бр. 53. Жељено стање броја погинулих лица, у односу на 2019. годину .....                                                                                                                        | 101 |
| Дијаграм бр. 54. Жељено стање броја тешко повређених лица, у односу на 2019. годину .....                                                                                                                 | 101 |



## **ПРИЛОГ 1: ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СА ПОГИНУЛИМ ЛИЦИМА**



## **ПРИЛОГ 1: ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА СА ПОВРЕЂЕНИМ ЛИЦИМА**

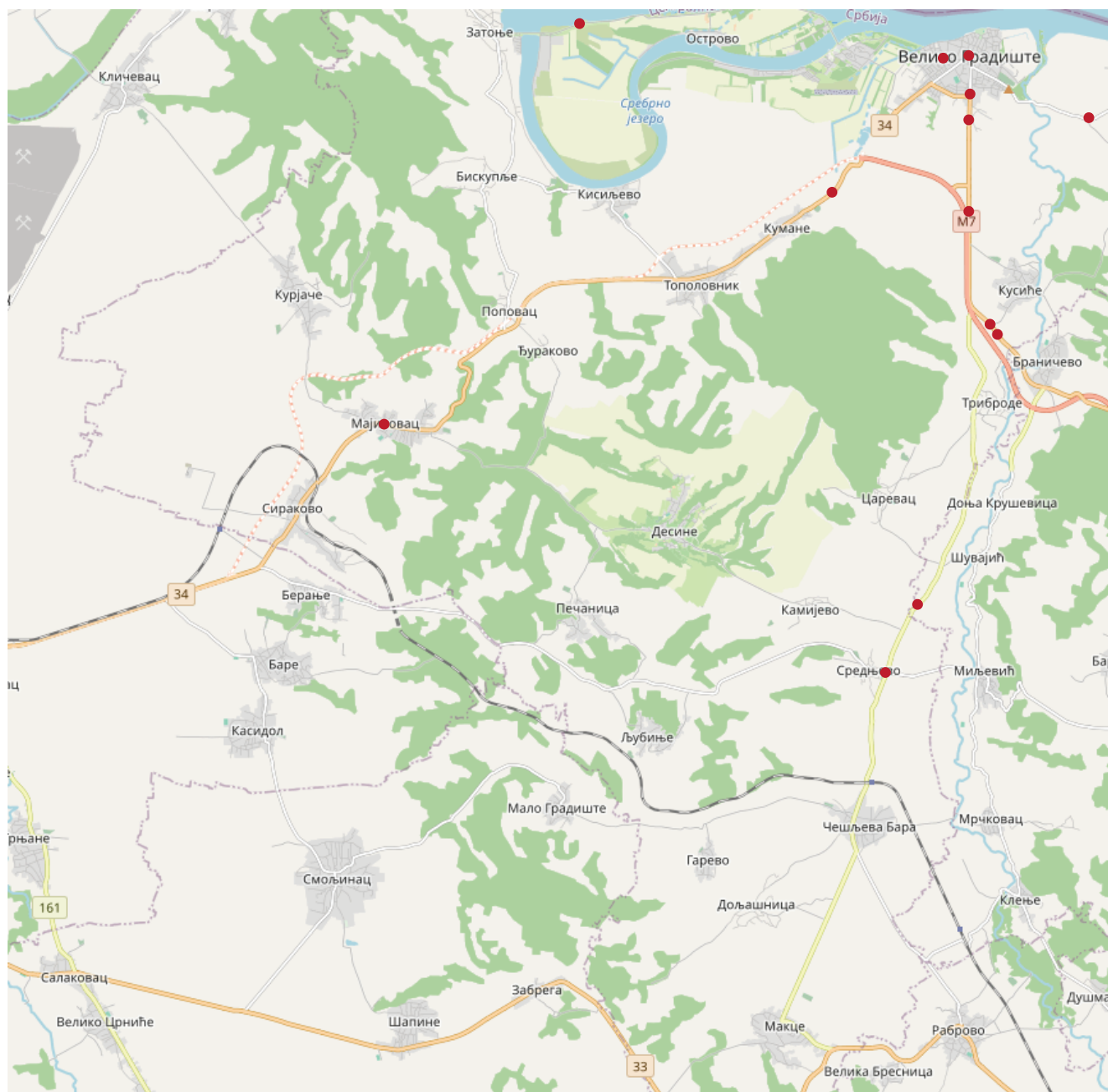


**ОПШТИНА  
ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ**



**ЦЕНТАР ЗА  
НАУЧНО-ИСТРАЖИВАЧКИ РАД**

# **СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ОПШТИНЕ ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ ЗА ПЕРИОД ОД 2025. ДО 2030. ГОДИНЕ СА АКЦИОНИМ ПЛАНОМ**



**Београд, 2025. године**



## САДРЖАЈ

|                                                                                                                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА И АКРОНИМА .....</b>                                                                                                                    | <b>2</b>  |
| <b>1. СТУБ 1. ОРГАНИЗАЦИЈА И УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА .....</b>                                                                                     | <b>3</b>  |
| 1.1. Мера 1.1.: Успостављање и имплементација стратешког управљања безбедношћу саобраћаја .....                                                             | 4         |
| 1.2. Мера 1.2.: Унапређење финансирања безбедности саобраћаја .....                                                                                         | 5         |
| 1.3. Мера 1.3.: Унапређење институционалног капацитета .....                                                                                                | 6         |
| 1.4. Мера 1.4.: Унапређење комуникације, координације и кооперације институција у безбедности саобраћаја .....                                              | 6         |
| <b>2. СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ .....</b>                                                                                                                     | <b>7</b>  |
| 2.1. Мера 2.1.: Примена савремених алата за унапређење безбедности путева .....                                                                             | 9         |
| 2.2. Мера 2.2.: Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама ..... | 11        |
| <b>3. СТУБ 3. БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА .....</b>                                                                                                                     | <b>12</b> |
| 3.1. Мера 3.1.: Унапређење техничке исправности возила .....                                                                                                | 13        |
| 3.2. Мера 3.2.: Субвенције за набавку возила микробилности .....                                                                                            | 14        |
| 3.3. Мера 3.3.: Унапређење безбедности пољопривредних возила .....                                                                                          | 15        |
| <b>4. СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ .....</b>                                                                                                      | <b>16</b> |
| 4.1. Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања .....                                                                                 | 17        |
| 4.2. Мера 4.2. Реализација превентивно пропагандног деловања .....                                                                                          | 18        |
| 4.3. Мера 4.3. Унапређење система саобраћајне принуде .....                                                                                                 | 20        |
| 4.4. Мера 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају .....                                                                | 20        |
| <b>5. СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ .....</b>                                                                                                | <b>22</b> |
| 5.1. Мера 5.1.: Набавка опреме за хитне службе .....                                                                                                        | 22        |
| 5.2. Мера 5.2.: Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде .....                    | 23        |
| <b>6. ПРЕГЛЕД ПРОЦЕНЕ ТРОШКОВА ПРЕМА ОПЕРАТИВНИМ ЦИЉЕВИМА .....</b>                                                                                         | <b>24</b> |



## ЛИСТА СКРАЋЕНИЦА И АКРОНИМА

|             |                                                     |
|-------------|-----------------------------------------------------|
| <b>АБС</b>  | Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије; |
| <b>БС</b>   | Безбедност саобраћаја;                              |
| <b>БХМО</b> | Болничка хитна медицинска помоћ;                    |
| <b>ВСЈ</b>  | Ватрогасно спасилачка јединица;                     |
| <b>ЗУОВ</b> | Завод за унапређивање образовања и васпитања;       |
| <b>ЈЛС</b>  | Јединице локалне самоуправе;                        |
| <b>МУП</b>  | Министарство унутрашњих послова;                    |
| <b>НВО</b>  | Невладине организације;                             |
| <b>НОУ</b>  | Научно-образовне институције;                       |
| <b>ОСН</b>  | Основни суд;                                        |
| <b>ОШ</b>   | Основне школе;                                      |
| <b>ТУЖ</b>  | Тужилаштва;                                         |
| <b>ЦК</b>   | Црвени крст;                                        |
| <b>нп</b>   | Није применљиво                                     |



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                             |                                                                                                                               |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Акциони план:               | Акциони план безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године                                |
| Предлагач:                  | Општина Велико Градиште                                                                                                       |
| Координација и извештавање: | Савет за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима на територији општине Велико Градиште (у даљем тексту Савет) |

| Стратешки циљ:                                           |               |                 | Смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године у односу на 2019. годину и без погинуле и тешко повређене деце у саобраћају. |              |                |      |      |      |      |      |                           |
|----------------------------------------------------------|---------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------|------|------|------|------|------|---------------------------|
| Институција одговорна за праћење и контролу реализације: |               |                 | Савет                                                                                                                                             |              |                |      |      |      |      |      |                           |
| Показатељ(и) на нивоу општег циља (Показатељ ефекта)     | Јединица мере | Извор провере   | Почетна вредност                                                                                                                                  | Базна година | Циљна вредност |      |      |      |      |      | Последња година важења АП |
|                                                          |               |                 |                                                                                                                                                   |              | 2025           | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |                           |
| Број погинулих лица                                      | Број          | Извештај Савета | 2                                                                                                                                                 | 2019         | 1              | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 2030.                     |
| Број тешко повређених лица                               | Број          | Извештај Савета | 11                                                                                                                                                | 2019         | 17             | 15   | 13   | 11   | 7    | 5    | 2030.                     |
| Број погинуле деце                                       | Број          | Извештај Савета | 1                                                                                                                                                 | 2019         | 0              | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2030.                     |
| Број тешко повређене деце                                | Број          | Извештај Савета | 0                                                                                                                                                 | 2019         | 0              | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2030.                     |

### 1. СТУБ 1. ОРГАНИЗАЦИЈА И УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Да би се обезбедио функционалан и ефикасан систем управљања безбедношћу саобраћаја на територији општине Велико Градиште неопходно је на првом месту поседовати стратешке документе која дефинишу циљеве, мисије, визије и амбиције, са јасно дефинисаним кључним проблемима безбедности саобраћаја, дефинисаним одговорним институцијама и усмереним мерама ка постизању циљева. Циљеви морају одговорити специфичним захтевима и околностима општине Велико Градиште, са једне стране, али са друге стране морају пратити национална стратешка документа.

Основ за даље финансирање безбедности саобраћаја управо представља постојање стратешког документа и његових акционих планова, као саставни део. Поред наведеног, од изузетног значаја за организацију и управљање безбедношћу саобраћаја представља стабилно финансирање, које са друге стране треба да омогући да се средства за унапређење безбедности саобраћаја користе управо у те сврхе и да се сва средства искористе.



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

Капацитет свих субјеката безбедности саобраћаја на територији општине Велико Градиште је од изузетног значаја за ефикасно и квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја, а заједно са адекватном комуникацијом, кооперацијом и координацијом свих тих субјеката, доводи до успешности и достизања опредељених циљева стратегије.

### Оперативни циљ 1: Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су сви субјекти посвећени остваривању циљева Стратегије и АП

| Показатељ(и) на нивоу посебног циља<br>(Показатељ исхода)                                                   | Јединица мере    | Извор провере          | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2026 | Циљна вредност у 2027 | Циљна вредност у 2028 | Циљна вредност у 2029 | Циљна вредност у 2030 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Проценат усаглашености Стратегије и Акционог плана са националним нивоом и њихова примена.                  | Проценат         | Извештај Савета        | 0%               | 2019         | 100%                  | 100%                  | 100%                  | 100%                  | 100%                  | 100%                  |
| Проценат финансијских средстава која се користе од укупно опредељених за унапређење безбедности саобраћаја. | Проценат         | Извештај Савета        | Није мерено      | 2019         | 75%                   | 85%                   | 95%                   | 100%                  | 100%                  | 100%                  |
| Капацитет субјеката безбедности саобраћаја за вршење послова безбедности саобраћаја.                        | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 7                     | 7                     | 8                     | 8                     | 9                     | 9                     |
| Квалитет комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедности саобраћаја                   | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 7                     | 7                     | 8                     | 9                     | 10                    |

#### 1.1. Мера 1.1.: Успостављање и имплементација стратешког управљања безбедношћу саобраћаја

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: организационо-управљачко-институционална

Опис и образложење мере: Поред усвајања стратешких докумената и акционих планова од изузетног значаја је исте усагласити са националним нивоом, реализовати предвиђене мере и активности и пратити реализацију акционог плана, односно годишњих програма, а за шта је надлежна ЈЛС, односно Савет и сви субјекти на нивоу ЈЛС предвиђени стратегијом и акционим планом због чега је неопходно одржавати редовне, а по потреби и ванредне седнице Савета.

| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                        | Јединица мере               | Извор провере                                            | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------|
| Проценат усаглашености Стратегије и Акционог плана са националним нивоом и њихова примена. | Проценат                    | Извештај Савета                                          | 0%               | 2019         | 100%                  | 100%                  |           |
| Извор финансирања мере                                                                     | Веза са програмским буџетом | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                  |              |                       |                       |           |
|                                                                                            |                             | 2025                                                     | 2026             | 2027         | 2028                  | 2029                  | 2030      |
| Приходи из буџета                                                                          |                             | -                                                        | -                | -            | -                     | -                     | 1.450.000 |



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

| Назив активности:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности   | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                                  | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |      |                       |      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|------|-----------------------|------|-----------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                               |                                           |                             |                                                                    | 2025                                                     | 2026                  | 2027 | 2028                  | 2029 | 2030      |
| 1.1.1. Савет одржава редовне, а по потреби и ванредне седнице и прати реализацију стратегије, акционог плана и годишњих планова                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Савет                         | Сви субјекти обухваћени стратегијом       | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    | -         |
| 1.1.2. ЈЛС припрема и доставља АБС годишње програме безбедности саобраћаја                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | ЈЛС                           | АБС                                       | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    | -         |
| 1.1.3. Спровођење мера и активности из акционог плана и годишњих програма безбедности саобраћаја                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | ЈЛС                           | сви субјекти у ЈЛС обухваћени стратегијом | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    | -         |
| 1.1.4. Израда Стратегије безбедности саобраћаја и акционог плана за период 2031-2035.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ЈЛС                           | сви субјекти у ЈЛС обухваћени стратегијом | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                              | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    | 1.450.000 |
| 1.2. Мера 1.2.: Унапређење финансирања безбедности саобраћаја                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                               |                                           |                             |                                                                    |                                                          |                       |      |                       |      |           |
| Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                               |                                           |                             |                                                                    |                                                          |                       |      |                       |      |           |
| Период спровођења: 2025-2030                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                               |                                           |                             | Тип мере: регулаторна/ подстицајна                                 |                                                          |                       |      |                       |      |           |
| Опис мере: Ова мера треба да обезбеди стабилно финансирање безбедности саобраћаја и треба да омогући да се средства за унапређење безбедности саобраћаја користе управо у те сврхе, као и да се сва опредељена средства искористе. Поред наведеног, од изузетног значаја је тражити додатне изворе финансирања из доступних националних и међународних фондова којима би се значајно могла унапредити урбана мобилност и безбедност. |                               |                                           |                             |                                                                    |                                                          |                       |      |                       |      |           |
| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Јединица мере                 |                                           | Извор провере               | Почетна вредност                                                   | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 |      | Циљна вредност у 2030 |      |           |
| Проценат финансијских средстава која се користе за унапређење безбедности саобраћаја, у односу на укупна средства опредељена за безбедност саобраћаја..                                                                                                                                                                                                                                                                              | Експертска оцена              |                                           | Експертска оцена, 1-10      | Није мерено                                                        | 2019                                                     | 75%                   |      | 100%                  |      |           |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Веза са програмским буџетом   |                                           |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама           |                                                          |                       |      |                       |      |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                               |                                           |                             | 2025                                                               | 2026                                                     | 2027                  | 2028 | 2029                  | 2030 |           |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                               |                                           |                             | -                                                                  | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    |           |
| Назив активности:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности   | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                                  | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |      |                       |      |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                               |                                           |                             |                                                                    | 2025                                                     | 2026                  | 2027 | 2028                  | 2029 | 2030      |



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                                                                                                                            |       |                                     |                 |                                                                    |   |   |   |   |   |   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|---|
| 1.2.1. Савет прати финансијску реализацију мера и активности предвиђених стратегијом, акционим планом и годишњим плановима | Савет | Сви субјекти обухваћени стратегијом | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | - | - | - | - | - | - |
| 1.2.2. ЈЛС конкурише за додатне изворе финансирања безбедности саобраћаја кроз доступне националне, ИПА и друге фондове    | ЈЛС   | Сви субјекти обухваћени стратегијом | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | - | - | - | - | - | - |

### 1.3. Мера 1.3.: Унапређење институционалног капацитета

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: организационо-управљачко- институционална

Опис мере: Ради обезбеђења ефикасне реализације мера и активности предвиђених стратегијом, акционим планом и годишњим програмом безбедности саобраћаја неопходно је стално јачање институционалног капацитета кроз стручно усавршавање постојећих кадрова (нпр. редовна посета чланова Савета, али и других лица представника субјеката обухваћених стратегијом конференцијама и семинарима), али и кроз анализу потреба и изналажење могућности запошљавања нових кадрова који би се у основи бавили пословима безбедности саобраћаја.

| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                  | Јединица мере    | Извор провере          | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|
| Капацитет субјеката безбедности саобраћаја за вршење послова безбедности саобраћаја. | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 9                     |

| Извор финансирања мере | Веза са програмским буџетом | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |         |         |         |         |         |
|------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                        |                             | 2025                                                     | 2026    | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    |
| Приходи из буџета      |                             | 500.000                                                  | 500.000 | 600.000 | 600.000 | 750.000 | 750.000 |

| Назив активности:                                                                                 | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                                  | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |         |         |         |         |         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                                   |                               |                                         |                             |                                                                    | 2025                                                     | 2026    | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    |
| 1.3.1. Стручно усавршавање кадрова у области безбедности саобраћаја (семинари, конференције, ...) | Савет                         | Сви субјекти обухваћени стратегијом     | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                              | 500.000                                                  | 500.000 | 600.000 | 600.000 | 750.000 | 750.000 |
| 1.3.2. Анализа потреба и запошљавање кадрова за послове безбедности саобраћаја                    | Савет                         | Сви субјекти обухваћени стратегијом     | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | -                                                        | -       | -       | -       | -       | -       |

### 1.4. Мера 1.4.: Унапређење комуникације, координације и кооперације институција у безбедности саобраћаја

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: организационо-управљачко-институционална



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                               |                                          |                             |                                                                    |                                                          |                       |      |                       |      |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|------|-----------------------|------|------|
| Опис мере: Јасна подршка и одлична комуникација, кооперација и координација између свих субјеката безбедности саобраћаја на нивоу ЈЛС је неопходна за успешну реализацију мера и активности предвиђених стратегијом, акционим планом и годишњим програмом безбедности саобраћаја, при чему посебна сарадња мора бити са АБС, која претходно може обезбедити применом софтверских решења за брзу комуникацију и размену информација. |                               |                                          |                             |                                                                    |                                                          |                       |      |                       |      |      |
| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Јединица мере                 |                                          | Извор провере               | Почетна вредност                                                   | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 |      | Циљна вредност у 2030 |      |      |
| Квалитет комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедности саобраћаја                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Експертска оцена              |                                          | Експертска оцена, 1-10      | Није мерено                                                        | 2019                                                     | 6                     |      | 10                    |      |      |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Веза са програмским буџетом   |                                          |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама           |                                                          |                       |      |                       |      |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                               |                                          |                             | 2025                                                               | 2026                                                     | 2027                  | 2028 | 2029                  | 2030 |      |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                               |                                          |                             | -                                                                  | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    |      |
| Назив активности:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности  | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                                  | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |      |                       |      |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                               |                                          |                             |                                                                    | 2025                                                     | 2026                  | 2027 | 2028                  | 2029 | 2030 |
| 1.4.1. Унапређивање кооперације субјеката безбедности саобраћаја кроз заједничку реализацију активности унапређења безбедности саобраћаја                                                                                                                                                                                                                                                                                           | ЈЛС                           | Сви субјекти обухваћени стратегијом      | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    |      |
| 1.4.2. Унапређивање комуникације и координације на релацији АБС - ЈЛС (израда софтверских пакета за бољу координацију, одржавање састанака, обуке, радионице, конференције)                                                                                                                                                                                                                                                         | ЈЛС                           | АБС, Сви субјекти обухваћени стратегијом | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС - спроводи се у оквиру постојећих капацитета | -                                                        | -                     | -    | -                     | -    |      |

## 2. СТУБ 2. БЕЗБЕДНИ ПУТЕВИ

Безбедни путеви, односно безбедна путна инфраструктура представљају основ за безбедан саобраћај. Да би путеви били безбедни потребно је од почетка животног циклуса сваког пута, сваке саобраћајнице, сваке улице, практично од планирања, па преко пројектовања, изградње и све до експлоатације водити рачуна о безбедности саобраћаја. То се у данашње време најбоље постиже применом савремених алата за унапређење безбедности путева, које спроводе лиценцирани ревизори и проверавачи, дакле лица која су оспособљена да у сваком тренутку могу уочити проблеме безбедности путева. Примена ових алата је обавезна и по закону, како за државне путеве тако и за путеве којима управља општина. С тим у вези, најхитније је за општину Велико Градиште спровести провере безбедности саобраћаја на мрежи путева којима општина управља, као и државних путева, посебно на путевима где је просторна анализа стања безбедности саобраћаја показала да су ти путеви најугроженији. Пошто су државни путеви у надлежности управљача државних путева, општина Велико Градиште, односно Савет могу у сарадњи са управљачем државних путева покренути наведене процедуре провера безбедности саобраћаја. Поред тога, на путевима и



улицама где је општина надлежна требају се спровести провере безбедности саобраћаја и то на главним саобраћајницама које припадају општини Велико Градиште, односно на оним улицама и саобраћајницама општине Велико Градиште које су се посебно истакле као ризичне у анализи безбедности саобраћаја, а која је саставни део Стратегије. За саобраћајне незгоде са погинулим лицима неопходно је применити савремени алат независне оцене утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима. Са аспекта путне инфраструктуре и безбедности путева неопходно је осигурати да се на улазима у Велико Градиште, на адекватним местима, које треба утврдити прецизно Студијом, изграде тзв. „капије насеља“, што може бити реализовано мини кружним раскрсницама, или другим начинима, са додатним уређењем уличног мобилијара и адекватним снижавањем брзине, чиме се јасно ставља до знања да се са ванградских деоница улази у насеље где се очекује повећан број рањивих учесника у саобраћају.

**Оперативни циљ 2: Најмање 75% путовања се обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила**

Институција одговорна за координацију и извештавање: Савет

| Показатељ(и) на нивоу посебног циља<br>(Показатељ исхода)                                                                                                                                                                      | Јединица мере    | Извор провере          | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2026 | Циљна вредност у 2027 | Циљна вредност у 2028 | Циљна вредност у 2029 | Циљна вредност у 2030 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Проценат км путева од укупне дужине путева на територији општине Велико Градиште, који задовољавају најстрожије захтеве безбедности саобраћаја, односно на којима је мапирањем ризика утврђена оцена безбедности од 60% и више | Проценат         | Извештај Савета        | Није мерено      | 2019         | 40%                   | 50%                   | 60%                   | 65%                   | 70%                   | 75%                   |
| Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних општинских путева и улица, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самообјашњавајућих и опраштајућих путева                  | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 5                     | 6                     | 7                     | 7                     | 8                     | 9                     |
| Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних државних путева који пролазе кроз насеље, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самообјашњавајућих и опраштајућих путева   | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 5                     | 6                     | 7                     | 7                     | 8                     | 9                     |

**2.1. Мера 2.1.: Примена савремених алата за унапређење безбедности путева**

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: регулаторна

Опис мере: Да би путеви били безбедни потребно је од почетка животног циклуса сваког пута, сваке саобраћајнице, сваке улице, практично од планирања, па преко пројектовања, изградње и све до експлоатације водити рачуна о безбедности саобраћаја. То се постиже применом савремених алата за унапређење безбедности путева, односно ревизијама и проверама безбедности саобраћаја, али и применом осталих алата.

| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                                                                               | Јединица мере                 |                                         | Извор провере                                | Почетна вредност                                         | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |           |           |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|-----------|------|
| Проценат км државних путева од укупне дужине државних путева на територији општине Велико Градиште за које је спроведена провера безбедности саобраћаја                           | Проценат                      |                                         | Извештај управљача државних путева           | Није мерено                                              | 2019                                                     | 40%                   | 75%                   |           |           |      |
| Проценат км општинских путева и улица од укупне дужине општинских путева и улица на територији општине Велико Градиште за које је спроведена провера безбедности саобраћаја       | Проценат                      |                                         | Извештај управљача општинских путева и улица | Није мерено                                              | 2019                                                     | 40%                   | 75%                   |           |           |      |
| Степен примене осталих савремених алата за унапређење безбедности пута (ревизија безбедности саобраћаја, мапирање ризика, независне оцене утицаја пута на настанак незгода, итд.) | Експертска оцена              |                                         | Експертска оцена, 1-10                       | Није мерено                                              | 2019                                                     | 4                     | 8                     |           |           |      |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                            | Веза са програмским буџетом   |                                         |                                              | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |                       |                       |           |           |      |
|                                                                                                                                                                                   |                               |                                         |                                              | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027                  | 2028                  | 2029      | 2030      |      |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                 |                               |                                         |                                              | 2.050.000                                                | 2.750.000                                                | 1.700.000             | 2.500.000             | 1.700.000 | 1.300.000 |      |
| Назив активности:                                                                                                                                                                 | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности                  | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |                       |           |           |      |
|                                                                                                                                                                                   |                               |                                         |                                              |                                                          | 2025                                                     | 2026                  | 2027                  | 2028      | 2029      | 2030 |
| 2.1.1. Иницирање Провера безбедности саобраћаја на државним путевима                                                                                                              | ЈЛС                           | Управљач државних путева                | 1. квартал 2025                              | Буџетска средства управљача државних путева              | -                                                        | -                     | -                     | -         | -         | -    |



# Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                                                                                                                                                          |                                    |                                                                            |                 |                                                                    |         |           |           |           |           |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 2.1.2. Спровођење Провера безбедности саобраћаја на путу, за општинске путеве и улице                                                                    | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС и др. субјекти                                                         | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС                                              | 800.000 | 1.200.000 | 1.200.000 | 1.200.000 | 1.200.000 | 800.000 |
| 2.1.3. Имплементација мера из Извештаја Провера безбедности саобраћаја за општинске путеве и улице                                                       | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС и др. субјекти                                                         | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС                                              | -       | нп        | нп        | нп        | нп        | нп      |
| 2.1.4. Спровођење Мапирања ризика, идентификација и рангирање опасних места за општинске путеве и улице                                                  | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС и др. субјекти                                                         | 4. квартал 2025 | Буџетска средства ЈЛС                                              | 750.000 | -         | -         | 800.000   | -         | -       |
| 2.1.5. Израда Студије за санацију опасних места                                                                                                          | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС и др. субјекти                                                         | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС                                              | -       | нп        | нп        | нп        | нп        | нп      |
| 2.1.6. Спровођење Независних оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за општинске путеве и улице                                   | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС и др. субјекти                                                         | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС                                              | 500.000 | 500.000   | 500.000   | 500.000   | 500.000   | 500.000 |
| 2.1.7. Имплементација мера из Извештаја спроведених Независних оцена утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима за општинске путеве и улице | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС и др. субјекти                                                         | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС                                              | нп      | нп        | нп        | нп        | нп        | нп      |
| 2.1.8. Надзор над спровођењем алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре и препоручених мера за општинске путеве и улице                       | ЈЛС                                | -                                                                          | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС (спроводи се у оквиру постојећих капацитета) | -       | -         | -         | -         | -         | -       |
| 2.1.9. Израда Студије за утврђивање локација изградње тзв. "капија насеља"                                                                               | ЈЛС                                | Управљач општинских путева и улица, Туристичка организација и др. субјекти | 4. квартал 2026 | Буџетска средства ЈЛС                                              | -       | 1.050.000 | -         | -         | -         | -       |



## 2.2. Мера 2.2: Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: организационо-управљачко- институционална

Опис мере: Рањиви учесници у саобраћају спадају међу најугроженије учеснике у саобраћају. С тим у вези, могуће је применити бројне мере за побољшање путне инфраструктуре, како би се са једне стране мотивисало веће коришћење алтернативних начина кретања и мобилности, пешачење, бициклизам и сл., а са друге стране како би се рањиви учесници у саобраћају заштитили од незгода и страдања.

| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                                                                                                                            | Јединица мере                 |                                         | Извор провере               | Почетна вредност                                         | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 |           | Циљна вредност у 2030 |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| Проценат км путева од укупне дужине путева на територији општине Велико Градиште, који задовољавају најстрожије захтеве безбедности саобраћаја, односно на којима је мапирањем ризика утврђена оцена безбедности од 60% и више | Проценат                      |                                         | Извештај Савета             | Није мерено                                              | 2023                                                     | 40%                   |           | 75%                   |           |
| Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних општинских путева и улица, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самообјашњавајућих и опраштајућих путева                  | Експертска оцена              |                                         | Експертска оцена, 1-10      | Није мерено                                              | 2023                                                     | 5                     |           | 9                     |           |
| Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних државних путева који пролазе кроз насеље, уз потпуно уважавање рањивости свих учесника у саобраћају и уз примену концепта самообјашњавајућих и опраштајућих путева   | Експертска оцена              |                                         | Експертска оцена, 1-10      | Није мерено                                              | 2023                                                     | 5                     |           | 9                     |           |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                                                                         | Веза са програмским буџетом   |                                         |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |                       |           |                       |           |
|                                                                                                                                                                                                                                |                               |                                         |                             | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027                  | 2028      | 2029                  | 2030      |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                                                              |                               |                                         |                             | 2.450.000                                                | 1.750.000                                                | 2.000.000             | 2.000.000 | 2.300.000             | 4.100.000 |
| Назив активности:                                                                                                                                                                                                              | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |           |                       |           |
|                                                                                                                                                                                                                                |                               |                                         |                             |                                                          | 2025                                                     | 2026                  | 2027      | 2028                  | 2029      |



|                                                                                                                                                                                         |                                    |                                                   |                 |                       |           |           |           |           |           |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 2.2.1. Израда Студије безбедности саобраћаја у зонама школа са предлогом мера за унапређење безбедности саобраћаја и предлогом обележавања зона школа                                   | ЈЛС                                | Управљач општинских путева и улица и др. субјекти | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС | 1.250.000 | 1.750.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | 2.300.000 | 2.300.000 |
| 2.2.2. Примена мера из Студије безбедности саобраћаја у зонама школа са предлогом мера за унапређење безбедности саобраћаја и предлогом обележавања зона школа                          | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС                                               | 4. квартал 2030 | Буџетска средства ЈЛС | нп        | нп        | нп        | нп        | нп        | нп        |
| 2.2.3. Израда Студије за унапређење безбедности пешака у саобраћају са посебним освртом на унапређење инфраструктуре намењене пешацима на проласцима државног пута кроз насеље          | ЈЛС                                | Управљач општинских путева и улица и др. субјекти | 4. квартал 2025 | Буџетска средства ЈЛС | 1.200.000 | -         | -         | -         | -         | 1.800.000 |
| 2.2.4. Примена мера из Студије за унапређење безбедности пешака у саобраћају са посебним освртом на унапређење инфраструктуре намењене пешацима на проласцима државног пута кроз насеље | Управљач општинских путева и улица | ЈЛС                                               | 4. квартал 2026 | Буџетска средства ЈЛС | -         | нп        | -         | -         | -         | -         |

### 3. СТУБ 3. БЕЗБЕДНА ВОЗИЛА

Безбедност возила се првенствено огледа кроз технички исправно возило, а за шта је највећа одговорност на власнику возила. Међутим, контрола техничке исправности возила у саобраћају, као и контрола рада техничких прегледа може значајно унапредити свест возача о одржавању возила на начин да су у потпуности исправна и безбедна за учествовање у саобраћају. С тим у вези, потребно је обезбедити возачима могућност и бесплатне провере техничке исправности возила кроз такве врсте акција и то у сарадњи са техничким прегледима.

Имајући у виду светске трендове урбане мобилности која заједно са урбаном безбедношћу подразумева алтернативне видове транспорта, дакле пешачење на првом месту, али и возила микромобилности на другом месту, као и бициклизам итд., а ради растерећења централног општинског језгра паркираним аутомобилима, неопходно је додатно стимулисати употребу еколошки чистијих видова транспорта бициклом и возилима микромобилности. С тим у вези, субвенције при набавци нових бицикала и возила микромобилности може бити од великог утицаја, на првом месту на безбедност саобраћаја, али и на растерећење уличне мреже динамичким и стационарним саобраћајем.

С обзиром да је општина Велико Градиште у највећем делу сачињена од села у којима су пољопривредне машине уобичајена појава не само у пољима, већ и у јавном саобраћају, а посебно што је анализа безбедности саобраћаја у општини показала не тако мали ризик страдања у



саобраћајним незгодама у којима учествују пољопривредне машине, првенствено трактори, посебну пажњу треба управо усмерити на безбедности ових возила. У оквиру кампања усмерених ка трактористима, које могу бити у форми трибина по селима и месним заједницама, спроводити додатно опремање за бољу уочљивост (жута ротациона светла), а посебан део активности усмерити на субвенције за рамове за оне тракторе који немају кабине, као и на субвенције за куповину чистача за пнеуматике за тракторе.

| <b>Оперативни циљ 3.: Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 13 година</b> |               |                 |                  |              |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Институција одговорна за координацију и извештавање: <b>Савет</b>                                                 |               |                 |                  |              |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| Показатељ(и) на нивоу посебног циља<br>(Показатељ исхода)                                                         | Јединица мере | Извор провере   | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2026 | Циљна вредност у 2027 | Циљна вредност у 2028 | Циљна вредност у 2029 | Циљна вредност у 2030 |
| Просечна старост путничких возила.                                                                                | Година        | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 17                    | 16                    | 15                    | 14                    | 13,5                  | 13                    |
| Просечна старост возног парка                                                                                     | Година        | Извештај АБС    | 19               | 2019         | 18                    | 17                    | 16                    | 15                    | 14                    | 13                    |
| Заступљеност возила микромобилности у саобраћају                                                                  | Проценат      | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 4%                    | 8%                    | 12%                   | 16%                   | 18%                   | 20%                   |
| Проценат безбедних и исправних пољопривредних возила на јавним путевима                                           | Проценат      | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 60%                   | 65%                   | 70%                   | 75%                   | 80%                   | 85%                   |

### 3.1. Мера 3.1.: Унапређење техничке исправности возила

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                             |                                                          |                  |                                                 |                       |                       |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|------------------|-------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------|
| Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                             |                                                          |                  |                                                 |                       |                       |         |
| Период спровођења: 2025-2030                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                             |                                                          |                  | Тип мере: организационо-управљачко- регулаторна |                       |                       |         |
| Опис мере: Техничка исправност возила представља један од најважнијих елемената активне безбедности саобраћаја која има задатак да спречи настанак саобраћајних незгода, па је неопходно спровести активности које подразумевају појачану контролу рада техничких прегледа возила, као и појачану контролу техничке исправности возила у саобраћају, уз омогућавање бесплатних контрола исправности возила. У циљу подмлађивања возног парка неопходно је обезбедити субвенције за набавку нових возила. |                             |                                                          |                  |                                                 |                       |                       |         |
| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Јединица мере               | Извор провере                                            | Почетна вредност | Базна година                                    | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |         |
| Просечна старост путничких возила.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Година                      | Извештај Савета                                          | Није мерено      | 2019                                            | 17                    | 13                    |         |
| Просечна старост возног парка                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Година                      | Извештај АБС                                             | 19               | 2019                                            | 18                    | 13                    |         |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Веза са програмским буџетом | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                  |                                                 |                       |                       |         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                             | 2025                                                     | 2026             | 2027                                            | 2028                  | 2029                  | 2030    |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                             | 200.000                                                  | 200.000          | 300.000                                         | 300.000               | 400.000               | 400.000 |



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

| Назив активности:                                                                                                                               | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                                    | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |         |         |         |         |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                                                                                 |                               |                                         |                             |                                                                      | 2025                                                     | 2026    | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    |
| 3.1.1. Спровођење редовних и ванредних надзора над радом техничких прегледа                                                                     | МУП                           | Савет                                   | 4. квартал 2030             | Буџетска средства МУП-а (спроводи се у оквиру постојећих капацитета) | -                                                        | -       | -       | -       | -       | -       |
| 3.1.2. Спровођење појачане контроле техничке исправности возила у саобраћају                                                                    | МУП                           | Савет                                   | 4. квартал 2030             | Буџетска средства МУП-а (спроводи се у оквиру постојећих капацитета) | -                                                        | -       | -       | -       | -       | -       |
| 3.1.3. Спровођење акција бесплатних техничких прегледа возила                                                                                   | Савет                         | Технички прегледи                       | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                                | 200.000                                                  | 200.000 | 300.000 | 300.000 | 400.000 | 400.000 |
| 3.1.4. Подршка и учешће у изradi Програма обнове возног парка у циљу смањења просечне старости возног парка и унапређењу безбедносних својстава | АБС                           | Савет, НОУ и др.                        | 4. квартал 2030             | Буџетска средства АБС                                                | -                                                        | -       | -       | -       | -       | -       |

### 3.2. Мера 3.2.: Субвенције за набавку возила микромобилности

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: подстицајна

Опис мере: Повећањем броја возила микромобилности (бицикли, лака електрична возила, електрични бицикли), кроз субвенције ће се значајно унапредити урбана мобилност и смањити потреба за паркинг простором и употребом путничких аутомобила, што ће подићи стање безбедности саобраћаја.

| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                    | Јединица мере                 |                                         | Извор провере                | Почетна вредност                                         | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 |         | Циљна вредност у 2030 |         |         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|---------|
| Заступљеност возила микромобилности                                                                                    | Проценат                      |                                         | Извештај Савета              | Није мерено                                              | 2019                                                     | 4%                    |         | 20%                   |         |         |
| Извор финансирања мере                                                                                                 | Веза са програмским буџетом   |                                         |                              | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |                       |         |                       |         |         |
|                                                                                                                        |                               |                                         |                              | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027                  | 2028    | 2029                  | 2030    |         |
| Приходи из буџета                                                                                                      |                               |                                         |                              | 200.000                                                  | 200.000                                                  | 200.000               | 300.000 | 300.000               | 300.000 |         |
| Назив активности:                                                                                                      | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активност и | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |         |                       |         |         |
|                                                                                                                        |                               |                                         |                              |                                                          | 2025                                                     | 2026                  | 2027    | 2028                  | 2029    | 2030    |
| 3.2.1. Субвенционисање набавке возила микромобилности (лаких електричних возила, бицикала, електричних бицикала и сл.) | Савет                         | Сви субјекти обухваћени стратегијом     | 4. квартал 2030              | Буџетска средства ЈЛС                                    | 200.000                                                  | 200.000               | 200.000 | 300.000               | 300.000 | 300.000 |



### 3.3. Мера 3.3.: Унапређење безбедности пољопривредних возила

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: подстицајна

Опис мере: Пољопривредна возила у општини Велико Градиште представљају посебан изазов у погледу безбедности саобраћаја, а имајући у виду њихову заступљеност, као и ризике које носе небезбедним учествовањем у јавном саобраћају. С тим у вези, спровођењем акција бесплатних техничких прегледа за тракторе, субвенционисање набавке рамова за тракторе и едукација возача трактора са унапређењем уочљивости пољопривредних возила у јавном саобраћају, као и примена средстава и опреме за спречавање изношења блата на коловоз представљају активности које ће значајно утицати на унапређење безбедности у саобраћају ових учесника.

|                                                                                                                                                                                                                                                             |                               |                                           |                             |                                                          |                                                          |                       |             |                       |             |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-------------|
| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                                                                                                                                                         | Јединица мере                 |                                           | Извор провере               | Почетна вредност                                         | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 |             | Циљна вредност у 2030 |             |             |
| Проценат безбедних и исправних пољопривредних возила на јавним путевима                                                                                                                                                                                     | Проценат                      |                                           | Извештај Савета             | Није мерено                                              | 2019                                                     | 60%                   |             | 85%                   |             |             |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                                                                                                      | Веза са програмским буџетом   |                                           |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |                       |             |                       |             |             |
|                                                                                                                                                                                                                                                             |                               |                                           |                             | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027                  | 2028        | 2029                  | 2030        |             |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                                                                                           |                               |                                           |                             | 500.000                                                  | 900.000                                                  | 500.000               | 1.100.000   | 600.000               | 1.100.000   |             |
| Назив активности:                                                                                                                                                                                                                                           | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности   | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |             |                       |             |             |
|                                                                                                                                                                                                                                                             |                               |                                           |                             |                                                          | 2025                                                     | 2026                  | 2027        | 2028                  | 2029        | 2030        |
| 3.3.1. Субвенционисање набавке безбедносних рамова за тракторе (које би заједно са националним субвенцијама омогућиле возачима трактора да повољно обезбеде безбедносне рамове за тракторе) и уређаја и опреме за спречавање изношења блата на коловоз      | Савет                         | ЈЛС                                       | 4. квартал 2028             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 250.00<br>0                                              | 250.00<br>0           | 250.0<br>00 | 300.00<br>0           | 300.0<br>00 | 300.0<br>00 |
| 3.3.2. Спровођење акција бесплатних техничких прегледа пољопривредних возила                                                                                                                                                                                | Савет                         | Технички прегледи                         | 4. квартал 2029             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 250.00<br>0                                              | 250.00<br>0           | 250.0<br>00 | 300.00<br>0           | 300.0<br>00 | 300.0<br>00 |
| 3.3.3. Реализација едукације возача пољопривредних возила у погледу означавања пољопривредних возила и чишћења пнеуматика при учешћу у саобраћају на јавним путевима и спровођење акције доделе бесплатних жутих ротационих светала за пољопривредна возила | Савет                         | НОУ, НВО, МУП, ЈЛС, медији и др. субјекти | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | 400.00<br>0           | -           | 500.00<br>0           | -           | 500.0<br>00 |



#### 4. СТУБ 4. БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Фактор човек утиче на настанак саобраћајних незгода, па самим тим и на безбедност саобраћаја у преко 90% случајева. Због тога је највећи могући допринос унапређењу безбедности саобраћаја стварање безбедних учесника у саобраћају, и то свих учесника у саобраћају, од моторизованих до немоторизованих. За постизање циљева који се односе на учеснике у саобраћају, на првом месту неопходно је спроводити адекватно саобраћајно образовање и васпитање, почев од предшколског, преко основношколског па све до средњошколског узраста. Поред наведеног, можда један од највећих утицаја на примену понашања и ставова учесника у саобраћају су превентивно пропагандне активности, као што су кампање, трибине, и сл. У целом систему деловања на учеснике у саобраћају незаобилазни део представља саобраћајна принуда. Мере и активности на побољшању саобраћајне принуде су усмерене на стручно усавршавање лица из система принуде, саобраћајних полицајаца, тужиоца и судија, са једне стране, док су са друге стране усмерене на аутоматизацију детекције прекршаја у саобраћају.

| Оперативни циљ 4.: Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу најбезбеднијих локалних заједница у Републици Србији |                        |                 |                  |              |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Институција одговорна за координацију и извештавање: Савет                                                                       |                        |                 |                  |              |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| Показатељ(и) на нивоу посебног циља<br>(показатељ исхода)                                                                        | Јединица мере          | Извор провере   | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2026 | Циљна вредност у 2027 | Циљна вредност у 2028 | Циљна вредност у 2029 | Циљна вредност у 2030 |
| Успостављен систем саобраћајног образовања и васпитања по нивоима                                                                | Експертска оцена, 1-10 | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 5                     | 6                     | 7                     | 7                     | 8                     | 8                     |
| Проценат возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас                         | Проценат               | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 8%                    | 6%                    | 5%                    | 4%                    | 3%                    | 2%                    |
| Проценат путника у путничким аутомобилима којима је прихватљиво да, у току вожње, не користе сигурносни појас на задњем седишту  | Проценат               | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 10%                   | 9%                    | 8%                    | 7%                    | 6%                    | 5%                    |
| Проценат возача мопеда/мотоцикла којима је прихватљиво да у току вожње не користе заштитну кацигу                                | Проценат               | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 8%                    | 6%                    | 5%                    | 4%                    | 3%                    | 2%                    |
| Проценат возача путничких аутомобила којима је прихватљиво да прекорачују ограничење брзине у насељу                             | Проценат               | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 10%                   | 8%                    | 7%                    | 6%                    | 5%                    | 3%                    |
| Проценат возача којима је прихватљиво да возе и непосредно после конзумирања алкохола                                            | Проценат               | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 8%                    | 6%                    | 5%                    | 4%                    | 3%                    | 1%                    |
| Проценат возача којима је прихватљиво да, у току вожње, користе мобилни телефон који држе у руци                                 | Проценат               | Извештај Савета | Није мерено      | 2019         | 10%                   | 8%                    | 7%                    | 6%                    | 5%                    | 3%                    |



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                                                                                                          |          |                 |             |      |       |       |       |       |       |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------|-------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Проценат возача и сувозача путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас              | Проценат | Извештај Савета | 85,2%       | 2019 | 86,0% | 89,0% | 91,0% | 94,0% | 97,0% | 99,0% |
| Проценат путника на задњем седишту путничких аутомобила који, у току вожње користе сигурносни појас      | Проценат | Извештај Савета | 17,1%       | 2019 | 30,0% | 40,0% | 45,0% | 50,0% | 60,0% | 65,0% |
| Проценат деце која у путничким аутомобилима правилно користе одговарајуће системе заштите                | Проценат | Извештај Савета | 59,7%       | 2019 | 60,0% | 70,0% | 75,0% | 80,0% | 85,0% | 90,0% |
| Проценат мотоциклиста и мопедиста који правилно користе заштитне кациге                                  | Проценат | Извештај Савета | 77,2%       | 2019 | 80,0% | 82,0% | 84,0% | 86,0% | 88,0% | 90,0% |
| Проценат пешака који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу                                      | Проценат | Извештај Савета | 67,4%       | 2019 | 70,0% | 75,0% | 80,0% | 84,5% | 88,0% | 90,0% |
| Проценат пешака који прелазе коловоз поштујући знаке на семафору                                         | Проценат | Извештај Савета | 83,6%       | 2019 | 85,0% | 87,0% | 90,0% | 92,0% | 94,0% | 95,0% |
| Проценат возача путничких аутомобила који поштују ограничење брзине у насељу                             | Проценат | Извештај Савета | Није мерено | 2019 | 60,0% | 65,0% | 70,0% | 75,0% | 80,0% | 85,0% |
| Проценат возача путничких аутомобила који не прекорачују ограничење брзине у насељу за више од 10 km/h   | Проценат | Извештај Савета | Није мерено | 2019 | 70,0% | 75,0% | 80,0% | 85,0% | 90,0% | 95,0% |
| Проценат возача путничких аутомобила који не прекорачују ограничење брзине ван насеља за више од 10 km/h | Проценат | Извештај Савета | Није мерено | 2019 | 70,0% | 75,0% | 80,0% | 85,0% | 90,0% | 95,0% |
| Проценат возача у саобраћајном току који управљају возилом под утицајем алкохола                         | Проценат | Извештај Савета | Није мерено | 2019 | 2%    | 1,5%  | 1%    | 0,8%  | 0,5%  | 0,2%  |

### 4.1. Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: информативно-едукативна

Опис мере: За постизање циљева који се односе на учеснике у саобраћаја, на првом месту неопходно је спроводити адекватно саобраћајно образовање и васпитање, почев од предшколског, преко основношколског па све до средњошколског узраста.

|                                                  |               |               |                  |              |                       |                       |
|--------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|
| Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата) | Јединица мере | Извор провере | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |
|--------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                                                                                                                                   |                               |                                         |                             |                                                          |                                                          |           |           |             |           |         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|-------------|-----------|---------|
| Број спроведених стручних усавршавања васпитача, учитеља и наставника                                                             | број                          |                                         | Извештај Савета             | Није мерено                                              | 2019                                                     | 3         |           | 18 (укупно) |           |         |
| Број спроведених едукација деце предшколског, основношколског и средњошколског узраста                                            | број                          |                                         | Извештај Савета             | Није мерено                                              | 2019                                                     | 3         |           | 18 (укупно) |           |         |
| Извор финансирања мере                                                                                                            | Веза са програмским буџетом   |                                         |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |           |           |             |           |         |
|                                                                                                                                   |                               |                                         |                             | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027      | 2028      |             | 2029      | 2030    |
| Приходи из буџета                                                                                                                 |                               |                                         |                             | 2.000.000                                                | 2.000.000                                                | 2.000.000 | 2.400.000 | 2.600.000   | 2.600.000 |         |
| Назив активности:                                                                                                                 | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |           |           |             |           |         |
|                                                                                                                                   |                               |                                         |                             |                                                          | 2025                                                     | 2026      | 2027      | 2028        | 2029      | 2030    |
| 4.1.1. Стручно усавршавање васпитача у вези плана и програма васпитања и образовања деце предшколског узраста у БС                | Савет                         | НОУ, ПУ                                 | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 300.000                                                  | 300.000   | 300.000   | 400.000     | 400.000   | 400.000 |
| 4.1.2. Едукација деце предшколског узраста                                                                                        | Савет                         | ЗУОВ, НОУ, ПУ, НВО, и др.               | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 300.000                                                  | 300.000   | 300.000   | 400.000     | 400.000   | 400.000 |
| 4.1.3. Стручно усавршавање учитеља и наставника у вези плана и програма образовања и васпитања деце основношколског узраста у БС  | Савет                         | ЗУОВ, НОУ, ОШ                           | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 300.000                                                  | 300.000   | 300.000   | 400.000     | 400.000   | 400.000 |
| 4.1.4. Едукација ученика основношколског узраста                                                                                  | Савет                         | НОУ, ОШ, НВО, и др.                     | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 400.000                                                  | 400.000   | 400.000   | 400.000     | 500.000   | 500.000 |
| 4.1.5. Стручно усавршавање наставника и професора у вези плана и програма образовања и васпитања деце средњошколског узраста у БС | Савет                         | ЗУОВ, НОУ, СШ                           | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 300.000                                                  | 300.000   | 300.000   | 400.000     | 400.000   | 400.000 |
| 4.1.6. Едукација ученика средњошколског узраста                                                                                   | Савет                         | ЗУОВ, НОУ, СШ, НВО, и др.               | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 400.000                                                  | 400.000   | 400.000   | 400.000     | 500.000   | 500.000 |

### 4.2. Мера 4.2. Реализација превентивно пропагандног деловања

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: информативно-едукативна



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

Опис мере: Промена знања, ставова и понашања се најбоље и најдуготрајније спроводи путем превентивно пропагандних активности, као што су кампање и трибине у безбедности саобраћаја, па самим тим за сваки уочени кључни проблем – фактор ризика страдања становништва у општини Велико Градиште у наредном периоду треба осмислити и спроводити адекватне превентивно-пропагандне активности. На пример, у оквиру породилишта спроводити обуке, тренинге и друге активности за побољшање употребе заштитних система за децу. Надаље, по месним заједницама и селима организовати трибине за трактористе, како би им се скренула пажња на ризике у саобраћају. У средњим школама спроводити вршњачку едукацију. На локалним телевизијама емитовати постојеће националне спотове у оквиру кампања безбедности саобраћаја, али и креирати сопствене кампање и спотове итд.

| Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)                                                                      | Јединица мере                 |                                         | Извор провере               | Почетна вредност                                         | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |           |           |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Број реализованих превентивно-пропагандних активности (кампање, трибине, ...)                                         | број                          |                                         | Извештај Савета             | Није мерено                                              | 2019                                                     | 2                     | 12 (укупно)           |           |           |           |
| Извор финансирања мере                                                                                                | Веза са програмским буџетом   |                                         |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |                       |                       |           |           |           |
|                                                                                                                       |                               |                                         |                             | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027                  | 2028                  | 2029      | 2030      |           |
| Приходи из буџета                                                                                                     |                               |                                         |                             | 2.000.000                                                | 2.000.000                                                | 2.000.000             | 2.000.000             | 2.000.000 | 2.000.000 |           |
| Назив активности:                                                                                                     | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |                       |           |           |           |
|                                                                                                                       |                               |                                         |                             |                                                          | 2025                                                     | 2026                  | 2027                  | 2028      | 2029      | 2030      |
| 4.2.1. Реализација кампања и трибина на унапређењу знања, ставова и понашања код младих учесника у саобраћају         | Савет                         | Медији, НВО, МУП, и др. субјекти        | 4. квартал 2028             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 1.000.000                                                | -                     | -                     | 1.000.000 | -         | -         |
| 4.2.2. Реализација кампања и трибина на унапређењу знања, ставова и понашања код старијих (65+) учесника у саобраћају | Савет                         | Медији, НВО, МУП, и др. субјекти        | 4. квартал 2028             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 1.000.000                                                | -                     | -                     | 1.000.000 | -         | -         |
| 4.2.3. Реализација кампања и трибина на унапређењу знања, ставова и понашања родитеља                                 | Савет                         | Медији, НВО, МУП, и др. субјекти        | 4. квартал 2029             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | 1.000.000             | -                     | -         | 1.000.000 | -         |
| 4.2.4. Реализација кампања и трибина на унапређењу знања, ставова и понашања рањивих учесника у саобраћају            | Савет                         | Медији, НВО, МУП, и др. субјекти        | 4. квартал 2029             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | 1.000.000             | -                     | -         | 1.000.000 | -         |
| 4.2.5. Реализација кампања и трибина на унапређењу знања, ставова и понашања тракториста                              | Савет                         | Медији, НВО, МУП, и др. субјекти        | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | -                     | 1.000.000             | -         | -         | 1.000.000 |
| 4.2.6. Реализација кампања и трибина на унапређењу знања, ставова и понашања професионалних возача                    | Савет                         | Медији, НВО, МУП, и др. субјекти        | 4. квартал 2030             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | -                     | 1.000.000             | -         | -         | 1.000.000 |



### 4.3. Мера 4.3. Унапређење система саобраћајне принуде

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: регулаторна

Опис мере: Саобраћајна принуда представља незаобилазни део сваког система унапређења безбедности саобраћаја, па је стручно усавршавање кадрова који раде у систему принуде, а то су саобраћајна полиција, судство и тужилаштво, кроз присуство на конференцијама и семинарима из области безбедности саобраћаја од значаја за касније поступање. Поред тога значајни ефекти у безбедности саобраћаја су доказани присуством и функционисањем камера за аутоматску детекцију прекршаја, па би се постављањем ових камера створио како објективан, тако и субјективан ризик кажњавања и самим тим утицало на промену понашања учесника у саобраћају.

|                                                                                                                                                                                     |                               |                                         |                             |                                                          |                                                          |                       |         |                       |         |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|------|
| Показатељ(и) на нивоу мере (показатељ резултата)                                                                                                                                    | Јединица мере                 |                                         | Извор провере               | Почетна вредност                                         | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 |         | Циљна вредност у 2030 |         |      |
| Број стручно усавршених саобраћајних полицајаца, тужилаца и судија у области безбедности саобраћаја                                                                                 | Број                          |                                         | Извештај Савета             | Није мерено                                              | 2019                                                     | -                     |         | 100%                  |         |      |
| Број реализованих Студија у вези са аутоматском детекцијом прекршаја у саобраћају                                                                                                   | Број                          |                                         | Извештај Савета             | Није мерено                                              | 2019                                                     | 1                     |         | 1 (2025)              |         |      |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                              | Веза са програмским буџетом   |                                         |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |                       |         |                       |         |      |
|                                                                                                                                                                                     |                               |                                         |                             | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027                  | 2028    | 2029                  | 2030    |      |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                   |                               |                                         |                             | 1.300.000                                                | -                                                        | 500.000               | -       | 500.000               | -       |      |
| Назив активности:                                                                                                                                                                   | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |         |                       |         |      |
|                                                                                                                                                                                     |                               |                                         |                             |                                                          | 2025                                                     | 2026                  | 2027    | 2028                  | 2029    | 2030 |
| 4.3.1. Стручно усавршавање полицијских службеника, судија и тужилаца у области безбедности саобраћаја кроз присуство на семинарима и конференцијама са темом безбедности саобраћаја | Савет                         | МУП, ОСН, ТУЖ                           | 4. квартал 2029             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 500.000                                                  | -                     | 500.000 | -                     | 500.000 | -    |
| 4.3.2. Реализација Студије за дефинисање локација за постављање камера за аутоматску детекцију прекршаја у саобраћају                                                               | Савет                         | МУП, НОУ, НВО и др. субјекти            | 4. квартал 2025             | Буџетска средства ЈЛС                                    | 800.000                                                  | -                     | -       | -                     | -       | -    |

### 4.4. Мера 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: Савет



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                               |                                         |                             |                                                          |                                                          |                       |           |                       |           |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|------|
| Период спровођења: 2025-2030                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                               |                                         |                             | Тип мере: регулаторна                                    |                                                          |                       |           |                       |           |      |
| Опис мере: За утврђивање стања и праћење достизања тзв. пролазних и коначних циљева стратегије безбедности саобраћаја, неопходно је, поред података о саобраћајним незгодама и последицама истих, пратити и понашање учесника у саобраћају кроз мониторинг индикатора безбедности саобраћаја, али и пратити ставове учесника у саобраћаја о безбедности саобраћаја. С тим у вези, редовно праћење наведених показатеља безбедности саобраћаја ће, поред осталог, моћи да покаже напредак у достизању стратешких циљева. |                               |                                         |                             |                                                          |                                                          |                       |           |                       |           |      |
| Показатељ(и) на нивоу мере <i>(показатељ резултата)</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Јединица мере                 |                                         | Извор провере               | Почетна вредност                                         | Базна година                                             | Циљна вредност у 2025 |           | Циљна вредност у 2030 |           |      |
| Број пројеката везаних за истраживање знања, ставова и понашања учесника у саобраћају на локалном нивоу                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Број укупно до краја периода  |                                         | Извештаји Савета            | Није мерено                                              | 2019                                                     | -                     |           | 4                     |           |      |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Веза са програмским буџетом   |                                         |                             | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                          |                       |           |                       |           |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                               |                                         |                             | 2025                                                     | 2026                                                     | 2027                  | 2028      | 2029                  | 2030      |      |
| Приходи из буџета                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                               |                                         |                             | -                                                        | 900.000                                                  | 2.200.000             | 900.000   | 2.350.000             | -         |      |
| Назив активности:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања                                        | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |                       |           |                       |           |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                               |                                         |                             |                                                          | 2025                                                     | 2026                  | 2027      | 2028                  | 2029      | 2030 |
| 4.4.1. Реализација пројеката за истраживање знања и ставова учесника у саобраћају                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Савет                         | НОУ, НВО др. субјекти                   | 4. квартал 2026             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | 900.000               | -         | -                     | 1.150.000 | -    |
| 4.4.2. Реализација пројеката за истраживање угрожености рањивих учесника у саобраћају                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Савет                         | НОУ, НВО и др. субјекти                 | 4. квартал 2027             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | -                     | 2.200.000 | -                     | -         | -    |
| 4.4.3. Реализација пројеката за истраживање угрожености старијих учесника у саобраћају                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Савет                         | НОУ, НВО и др. субјекти                 | 4. квартал 2028             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | -                     | -         | 900.000               | -         | -    |
| 4.4.4. Реализација пројеката за истраживање угрожености младих учесника у саобраћају                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Савет                         | НОУ, НВО и др. субјекти                 | 4. квартал 2029             | Буџетска средства ЈЛС                                    | -                                                        | -                     | -         | -                     | 1.200.000 | -    |



## 5. СТУБ 5. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

У погледу активности након саобраћајне незгоде примарни проблем је што нису успостављене мере за унапређење активности након саобраћајне незгоде на локалном нивоу. Кључни проблем представља недостатак организовања стручног усавршавања и унапређења координације рада интервентних служби (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других) који има за циљ да скрати време одзива, односно да унапреди ниво пружања хитне медицинске помоћи и рехабилитације након саобраћајне незгоде.

| <b>Оперативни циљ 5.: Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама</b> |                  |                        |                  |              |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Институција одговорна за координацију и извештавање: <b>Хитна помоћ</b>                                                                                              |                  |                        |                  |              |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
| Показатељ(и) на нивоу посебног циља<br>(Показатељ исхода)                                                                                                            | Јединица мере    | Извор провере          | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2026 | Циљна вредност у 2027 | Циљна вредност у 2028 | Циљна вредност у 2029 | Циљна вредност у 2030 |
| Време одзива хитне медицинске помоћи.                                                                                                                                | минут            | Извештај Савета        | Није мерено      | 2019         | 11                    | 10                    | 9                     | 9                     | 8                     | 8                     |
| Ниво знања хитних служби за деловање након саобраћајних незгода.                                                                                                     | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 7                     | 7                     | 8                     | 8                     | 9                     |
| Ниво увежбаности хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде.                                                                                                | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 7                     | 7                     | 8                     | 8                     | 9                     |
| Ниво оспособљености хитних служби за деловање на месту саобраћајне незгоде.                                                                                          | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 7                     | 7                     | 8                     | 8                     | 9                     |

### 5.1. Мера 5.1.: Набавка опреме за хитне службе

|                                                                                                                                                                                                                                                                    |                             |                 |                                                          |                                                           |                       |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Институција одговорна за праћење и контролу реализације: <b>Савет</b>                                                                                                                                                                                              |                             |                 |                                                          |                                                           |                       |                       |
| Период спровођења: 2025-2030                                                                                                                                                                                                                                       |                             |                 |                                                          | Тип мере: регулаторна, обезбеђење добара и пружање услуга |                       |                       |
| Опис мере: Деловање хитних служби након саобраћајне незгоде је од изузетног значаја због спречавања већих последица, дешавања секундарних саобраћајних незгода и повећања вероватноће преживљавања, а за то је неопходно да хитне службе буду адекватно опремљене. |                             |                 |                                                          |                                                           |                       |                       |
| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                                                                                                                                                                                                                | Јединица мере               | Извор провере   | Почетна вредност                                         | Базна година                                              | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |
| Време одзива хитне медицинске помоћи.                                                                                                                                                                                                                              | минут                       | Извештај Савета | Није мерено                                              | 2019                                                      | 11                    | 8                     |
| Извор финансирања мере                                                                                                                                                                                                                                             | Веза са програмским буџетом |                 | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |                                                           |                       |                       |



## Стратегија безбедности саобраћаја општине Велико Градиште за период од 2025. до 2030. године са Акционим планом

|                                                                                                            |                               |                                         |                             | 2025                  | 2026                                                     | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    |         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Приходи из буџета                                                                                          |                               |                                         |                             | 500.000               | 500.000                                                  | 550.000 | 550.000 | 600.000 | 600.000 |         |
| Назив активности:                                                                                          | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања     | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |         |         |         |         |         |
|                                                                                                            |                               |                                         |                             |                       | 2025                                                     | 2026    | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    |
| 5.1.1. Опремање саобраћајне полиције опремом за вршење увиђаја и обезбеђење лица места саобраћајне незгоде | ЈЛС                           | МУП,                                    | 4. квартал 2030.            | Буџетска средства ЈЛС | 500.000                                                  | 500.000 | 550.000 | 550.000 | 600.000 | 600.000 |

### 5.2. Мера 5.2.: Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде

Институција одговорна за праћење и контролу реализације: **Савет**

Период спровођења: 2025-2030

Тип мере: регулаторна, обезбеђење добара и пружање услуга

Опис мере: Стручност, оспособљеност и увежбаност припадника хитних служби је најважнији елемент унапређења безбедности саобраћаја када се саобраћајне незгоде већ догоде, јер се са претходно наведеним обезбеђује правовремено пристизање на лице места саобраћајне незгоде, адекватни обезбеђење лица места, спасавање настрадалих, вршење увиђаја и све друге радње које спадају у деловање након саобраћајне незгоде.

| Показатељ(и) на нивоу мере<br>(Показатељ резултата)                         | Јединица мере    | Извор провере          | Почетна вредност | Базна година | Циљна вредност у 2025 | Циљна вредност у 2030 |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|
| Ниво знања хитних служби за деловање након саобраћајних незгода.            | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 9                     |
| Ниво увежбаности хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде.       | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 9                     |
| Ниво оспособљености хитних служби за деловање на месту саобраћајне незгоде. | Експертска оцена | Експертска оцена, 1-10 | Није мерено      | 2019         | 6                     | 9                     |

| Извор финансирања мере | Веза са програмским буџетом | Укупна процењена финансијска средства у дин. по годинама |         |         |         |         |         |
|------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                        |                             | 2025                                                     | 2026    | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    |
| Приходи из буџета      |                             | 300.000                                                  | 300.000 | 350.000 | 350.000 | 400.000 | 400.000 |

| Назив активности:                                                                                                                                                                       | Орган који спроводи активност | Органи партнери у спровођењу активности | Рок за завршетак активности | Извор финансирања     | Укупна процењена финансијска средства по изворима у дин. |         |         |         |         |         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                                                                                                                         |                               |                                         |                             |                       | 2025                                                     | 2026    | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    |
| 5.2.1. Обавезна континуирана едукација здравствених радника и сарадника запослених у ПХМП и БХМП за деловање након саобраћајне незгоде и заједничко деловање са осталим хитним службама | ЈЛС                           | ВСЈ, СЛД, МУП, ЦК                       | 4. квартал 2030.            | Буџетска средства ЈЛС | 300.000                                                  | 300.000 | 350.000 | 350.000 | 400.000 | 400.000 |



НАПОМЕНА: Приликом израде Акционог плана, препознате су активности чија реализација зависи од других активности. У складу са тим, процена неопходних средстава за реализацију таквих активности није примењива (скр. нп), јер захтева обрачун средстава на основу резултата активности које им претходе.

## 6. ПРЕГЛЕД ПРОЦЕНЕ ТРОШКОВА ПРЕМА ОПЕРАТИВНИМ ЦИЉЕВИМА

| Преглед процене трошкова према оперативним циљевима                                                                                                                                  | Износ у динарима |           |           |           |           |           |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
|                                                                                                                                                                                      | 2025             | 2026      | 2027      | 2028      | 2029      | 2030      | Укупно     |
| <b>Оперативни циљ 1: Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су сви субјекти посвећени остваривању циљева Стратегије и АП</b>                                              |                  |           |           |           |           |           |            |
| Мера 1.1. Успостављање и имплементација стратешког управљања безбедношћу саобраћаја                                                                                                  | -                | -         | -         | -         | -         | 1.450.000 | 1.450.000  |
| Мера 1.2. Унапређење финансирања безбедности саобраћаја                                                                                                                              | -                | -         | -         | -         | -         | -         | -          |
| Мера 1.3. Унапређење институционалног капацитета                                                                                                                                     | 500.000          | 500.000   | 600.000   | 600.000   | 750.000   | 750.000   | 3.700.000  |
| Мера 1.4. Унапређење комуникације, координације и кооперације институција у безбедности саобраћаја                                                                                   | -                | -         | -         | -         | -         | -         | -          |
| <b>Оперативни циљ 2: Најмање 75% путовања се обавља путевима са високим стандардима безбедности саобраћаја у складу са приступом безбедног система и захтевима аутономних возила</b> |                  |           |           |           |           |           |            |
| Мера 2.1. Примена савремених алата за унапређење безбедности путева                                                                                                                  | 2.050.000        | 2.750.000 | 1.700.000 | 2.500.000 | 1.700.000 | 1.300.000 | 12.000.000 |
| Мера 2.2. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама                                      | 2.450.000        | 1.750.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | 2.300.000 | 4.100.000 | 14.600.000 |
| <b>Оперативни циљ 3: Просечна старост путничких и комерцијалних моторних возила у саобраћају испод 13 година</b>                                                                     |                  |           |           |           |           |           |            |
| Мера 3.1. Унапређење техничке контроле возила                                                                                                                                        | 200.000          | 200.000   | 300.000   | 300.000   | 400.000   | 400.000   | 1.800.000  |
| Мера 3.2. Субвенције за набавку возила микромобилности                                                                                                                               | 200.000          | 200.000   | 200.000   | 300.000   | 300.000   | 300.000   | 1.500.000  |
| Мера 3.3. Унапређење безбедности пољопривредних возила                                                                                                                               | 500.000          | 900.000   | 500.000   | 1.100.000 | 600.000   | 1.100.000 | 4.700.000  |
| <b>Оперативни циљ 4: Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу најбезбеднијих локалних заједница у Републици Србији</b>                                               |                  |           |           |           |           |           |            |
| Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања                                                                                                                     | 2.000.000        | 2.000.000 | 2.000.000 | 2.400.000 | 2.600.000 | 2.600.000 | 13.600.000 |
| Мера 4.2. Реализација превентивно пропагандног деловања                                                                                                                              | 2.000.000        | 2.000.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | 12.000.000 |
| Мера 4.3. Унапређење система саобраћајне принуде                                                                                                                                     | 1.300.000        | -         | 500.000   | -         | 500.000   | -         | 2.300.000  |
| Мера 4.4. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају                                                                                                    | -                | 900.000   | 2.200.000 | 900.000   | 2.350.000 | -         | 6.350.000  |



| <b>Оперативни циљ 5: Систем спасања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност медицинског опоравка повређених у саобраћајним незгодама.</b> |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Мера 5.1. Набавка опреме за хитне службе                                                                                                                           | 500.000           | 500.000           | 550.000           | 550.000           | 600.000           | 600.000           | 3.300.000         |
| Мера 5.2. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде                                       | 300.000           | 300.000           | 350.000           | 350.000           | 400.000           | 400.000           | 2.100.000         |
| <b>Укупно по годинама (у динарима)</b>                                                                                                                             | <b>12.000.000</b> | <b>12.000.000</b> | <b>12.900.000</b> | <b>13.000.000</b> | <b>14.500.000</b> | <b>15.000.000</b> | <b>79.400.000</b> |