РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ОПШТИНА СРБОБРАН
Општинско веће
Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
Број: 004946415 2026 08910 004 005 000 001 01 003
Дана: 09.11.2026. године
21480 Србобран, Трг слободе 2

И З В Е Ш Т А Ј
о спроведеној анализи ефеката (ex-ante) Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран за период од 2026. до 2030. године и Акционог плана за спровођење Стратегије за период од 2027. до 2029. године

1. Увод и правни основ

Извештај се прилаже уз Нацрт стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран за период од 2026. до 2030. године (у даљем тексту: Стратегија) и Нацрт акционог плана за спровођење Стратегије за период од 2027. до 2029. године (у даљем тексту: Акциони план), у складу са чланом 17. став 5. Одлуке о јавним расправама („Службени лист општине Србобран“, број 2/2026), Законом о планском систему Републике Србије („Службени гласник РС“, број 30/2018) и Уредбом о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика („Службени гласник РС“, број 8/2019).

Обавеза доношења Стратегије произлази из члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, према коме скупштина јединице локалне самоуправе доноси стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, у складу са Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2023. до 2030. године („Службени гласник РС“, број 84/2023). Нацрте је, у складу са чланом 3. став 4. Правилника о раду тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, број 16/2024), припремило Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран (у даљем тексту: Тело). Анализа ефеката заснива се на анализи постојећег стања из Стратегије.

2. Анализа постојећег стања и дефинисање проблема

На путевима општине Србобран у периоду 1997–2025. године у саобраћајним незгодама погинуло је 70 лица, тешке телесне повреде задобило је 371 лице, а лаке 1.102 лица, односно просечно 2,4 погинула и 50,8 повређених лица годишње.

Кључни проблем је изостанак трајног побољшања стања у последњем периоду:

– у периоду 2021–2025. године погинуло је 10 лица, исто као у периоду 2016–2020. године, док је број тешко повређених повећан са 46 на 66, односно за 43,5%;

– после 2022. године, без погинулих, број погинулих узастопно расте (1 у 2023, 2 у 2024. и 5 у 2025. години);

– јавни ризик општине у свим годинама 2020–2025. био је виши од републичког, а у 2025. години приближно три пута већи; саобраћајни ризик у 2025. години био је око 2,8 пута већи од републичког;

– старији учесници чине 11,9% свих страдалих, али 20% погинулих, а најтеже последице бележе се у марту и септембру.

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја указују на ризично понашање учесника: сигурносни појас на задњем седишту користи 21,5% путника, 74,5% деце превози се уз употребу заштитних система, свега 66,6% пешака прелази коловоз на обележеном пешачком прелазу (најнижа вредност међу посматраним општинама подручја ПУ Нови Сад), а 60% деце пешака прелази на обележеном прелазу. Заштитну кацигу користи 77,4% возача мопеда и 78,3% возача мотоцикала.

Процењени друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода на путевима општине износе у просеку око 15,1 милион евра годишње, а у 2025. години 23,0 милиона евра, при чему смртни исходи и тешке телесне повреде чине 90,3% укупних трошкова у периоду 1997–2025. године.

3. Узроци проблема

Према анализи из Стратегије, узроци неповољног стања груписани су у пет стубова система безбедности саобраћаја:

– систем управљања – активности нису биле обједињене стратешким оквиром који повезује проблеме, приоритете, носиоце, рокове, средства и резултате; не постоји континуиран систем прикупљања и анализе података, нити стандардизовано праћење учинка мера;

– путеви – не постоје редовни и методолошки уједначени поступци за препознавање ризичних места, проверу безбедности путева и праћење стања сигнализације, а интервенције су претежно реактивне;

– возила – висок степен моторизације (372 путничка аутомобила на 1.000 становника, у односу на републички просек) и потреба унапређења безбедносних својстава и техничке исправности возног парка, укључујући комерцијална возила и тракторе;

– учесници у саобраћају – едукативне активности и кампање нису спровођене континуирано, за све циљне групе и уз проверу ефеката;

– деловање након незгоде – не постоје усаглашене локалне процедуре поступања хитних служби, нити се мери време одзива.

4. Циљеви јавне политике

Општи циљеви Стратегије до 2030. године су: без погинулих учесника у саобраћају на путевима општине Србобран, без тешко повређене деце, смањење броја тешко повређених за 64% и смањење броја лако повређених за 33% у односу на 2025. годину. Општи циљеви остварују се кроз пет посебних циљева, усклађених са стубовима Стратегије Републике Србије: (1) функционалан систем управљања безбедношћу саобраћаја, (2) безбеднији путеви, (3) безбедна возила, (4) безбедни учесници у саобраћају и (5) делотворно деловање након саобраћајне незгоде. За сваки посебни циљ Акционим планом утврђене су мере, активности, носиоци, рокови, потребна средства и показатељи учинка са почетним и циљним вредностима.

5. Опције јавне политике

Опција 1 – задржавање постојећег стања (status quo). Општина би наставила са појединачним мерама у оквиру редовних надлежности, без вишегодишњег оквира. Ова опција није прихватљива јер не испуњава законску обавезу из члана 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, не обезбеђује усклађеност са националном стратегијом, а резултати периода 2021–2025. показују да досадашњи приступ није довео до трајног смањења броја погинулих и тешко повређених.

Опција 2 – доношење Стратегије и Акционог плана. Ова опција успоставља целовит циклус управљања безбедношћу саобраћаја (анализа стања, приоритети, мере, финансирање, праћење и вредновање), повезује носиоце активности и омогућава планско коришћење буџетских средстава и средстава из других извора. Изабрана је као једина опција која испуњава законску обавезу и омогућава достизање циљева.

6. Анализа ефеката изабране опције

Финансијски ефекти. Средства се обезбеђују из средстава Агенције за безбедност саобраћаја по јавним позивима, покрајинских, републичких и других извора. Износи по годинама представљају процену и утврђују се одлуком о буџету за сваку годину.

Економски ефекти. Улагања из Акционог плана вишеструко су мања од процењених годишњих друштвено-економских губитака услед саобраћајних незгода. Сваки спречени смртни исход и тешка телесна повреда смањују трошкове лечења, рехабилитације, губитка радне способности и материјалне штете, па је очекивана корист већа од трошкова спровођења. Очекивана корист сваке појединачне мере утврђиваће се посебно приликом њеног планирања.

Друштвени ефекти. Стратегија непосредно штити рањиве категорије учесника у саобраћају – децу, старије, пешаке, бициклисте и возаче двоточкаша, кроз уређење зона школа, безбедних пешачких прелаза и проласка државних путева кроз насеља, едукацију и превентивне кампање. Не очекују се негативни ефекти на поједине групе становништва.

Ефекти на животну средину. Мере смиривања саобраћаја, унапређења пешачке и бициклистичке инфраструктуре и одржавања возила доприносе смањењу брзина, буке и емисија. Значајни негативни ефекти нису препознати; за појединачне инфраструктурне пројекте ефекти ће се оцењивати у поступцима прописаним посебним законима.

Управљачки ефекти. Спровођење не захтева нове организационе јединице. Кључну улогу има Тело, уз носиоце активности утврђене Стратегијом (Општинска управа, управљачи локалних и државних путева, ПС Србобран, Дом здравља, ватрогасно-спасилачка јединица, образовне установе и др.). Потребно је ојачати капацитете за прикупљање и анализу података и праћење показатеља.

7. Ризици у спровођењу

– недовољна буџетска средства у појединим годинама и зависност дела мера од одобрења средстава по јавним позивима;

– зависност мера на државним путевима од управљача државних путева;

– ограничени кадровски капацитети за праћење и анализу података;

– годишње осцилације показатеља због малог броја незгода, због чега се оцена мора заснивати на вишегодишњем кретању.

Ризици се ублажавају годишњим планирањем средстава у складу са Акционим планом, приоритетним избором мера према процењеном ризику, редовном координацијом у оквиру Тела и правовременим конкурисањем за средства из других извора.

8. Консултације

Подаци о консултацијама спроведеним током израде нацрта дати су у посебној Информацији о резултатима консултација, која се објављује уз јавни позив. Грађани и остала заинтересована јавност укључују се кроз јавну расправу од 10.11.2026. до 30.11.2026. године.

9. Праћење и вредновање

Тело на седницама прати показатеље безбедности саобраћаја и реализацију мера, најмање два пута годишње подноси извештај о стању безбедности саобраћаја Општинском већу, ради разматрања у Скупштини општине, и годишње прати реализацију Акционог плана. После три године спровођења Тело ће извршити ex-post анализу Стратегије и Акционог плана, а по потреби предложити ревизију циљева.

10. Закључак

Анализом ефеката утврђено је да је доношење Стратегије и Акционог плана неопходно ради испуњења законске обавезе и заустављања неповољног тренда у безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран, да су очекиване друштвене и економске користи веће од трошкова спровођења и да се не очекују значајни негативни ефекти.

ПРЕДСЕДНИК ТЕЛА

Vladimir Šarčev

Digitally signed by Vladimir Šarčev
Date: 2026.11.09 10:26:51 +01'00'

Владимир Шарчев