

Стратегија безбедности саобраћаја општине Србобран за период 2026-2030. године



Садржај:

ПРЕДГОВОР: 3

1. УВОД 8

2. ШТА СМО УРАДИЛИ ДО САД? 13

3. ШТА НИСМО УРАДИЛИ ДО САД? 15

4. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ 18

4.1. Индикатори безбедности саобраћаја и ставови учесника у саобраћају 20

4.2. Саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода 26

4.3. Укупни друштвено-економске последице саобраћајних незгода 46

4.4. Кључни проблеми безбедности саобраћаја 50

4.4.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја 50

4.4.2. Безбедни путеви 57

4.4.3. Безбедниja возила 59

4.4.4. Безбедни учесници у саобраћају 63

4.4.5. Деловање након саобраћајне незгоде 64

5. ЗАШТО МОРАМО ДА НАСТАВИМО 66

6. ЦИЉЕВИ КОЈЕ ЖЕЛИМО ДА ОСТВАРИМО 68

6.1. Општи циљеви 69

6.2. Посебни циљеви 71

6.2.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја 73

6.2.2. Безбеднији путеви 78

6.2.3. Безбедна возила 84

6.2.4. Безбедни учесници у саобраћају 88

6.2.5. Деловање након саобраћајне незгоде 94

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 5 95

7. НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА 101

8. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ 104

9. СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА 107

10. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ 110

ПРЕДГОВОР:



Посматрајући безбедност у саобраћају, охрабрујући је податак да је од 1997. године број саобраћајних незгода и број погинулих у сталном опадању. Саобраћај данас представља једну од најзначајнијих делатности за живот човека, али упоредо са порастом степена моторизације повећавају и негативни ефекти саобраћаја. Један од циљева савременог друштва је да одговори на питање „Како смањити или потпуно елиминисати негативне ефекте саобраћаја на живот људи?“. Тренутни ниво техничког и технолошког развоја друштва не омогућава потпуну елиминацију свих негативних ефеката, односно достизање потпуно безбедног нивоа саобраћајних процеса, али постоји реална могућност за њихово значајно смањење.

У саобраћајним незгодама годишње у свету погине приближно 1,35 милиона људи, а буде повређено више од 50 милиона људи. У саобраћајним незгодама најчешће страдају млади људи, а посебно у земљама у којим улагање у безбедност саобраћаја није препознато као друштвена добит већ као трошак. Имајући у виду огромне људске и економске губитке Уједињене нације и Европска унија су у протеклих 15 година предузеле низ стратешких активности усмерених ка смањењу броја саобраћајних незгода. Уједињене нације су донеле Резолуцију којом се период до 2030. године проглашава Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја, а Светска здравствена организација је припремила Глобални план Друге деценије акције за безбедност саобраћаја. Према бројним анализама, Европа је најбезбеднији континент у саобраћају на свету.

Чланом 13. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 и др. Закон 76/2023 и 19/2025) прописано је да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом.

Влада Републике Србије је, усвајањем националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима 2023. године, заузела одлучан став да је стање безбедности саобраћаја у држави потребно подићи на знатно виши ниво. Достизање националног циља није могуће без подизања нивоа безбедности саобраћаја на путевима локалних самоуправа. Потребно је да све или бар већина локалних самоуправа подигну ниво безбедности саобраћаја на својој територији.

Уважавајући глобалне правце и успешне праксе у безбедности саобраћаја кроз припрему и усвајање Закона о безбедности саобраћаја на путевима, 2009. године, наступила је **четврта етапа у управљању системом безбедности саобраћаја** у Републици Србији, која још увек траје. Ову етапу карактерише

успостављен стабилан опадајући тренд броја погинулих у саобраћајним незгодама, док тренд повређених лица има значајне осцилације. У току 2025. године, 488 особа су изгубиле живот, док су 19.382 особа биле повређене у саобраћајним незгодама на путевима Републике Србије. Ови показатељи су четири пута мањи у односу на 1990. годину, и двоструко мањи у односу на 2000. годину.

Предуслов за стратешко и системско управљање безбедности саобраћаја на националном нивоу је управљање безбедношћу саобраћаја на локалном нивоу, што је дефинисано и Законом о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014, 96/2015-др. закон, 9/2016-одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018-др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 и др. Закон 76/2023 и 19/2025). Закон предвиђа да јединица локалне самоуправе донесе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју, а у складу са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима.

На основу члана 38. став 1. Закона о планском систему Републике Србије („Службени гласник РС”, број 30/18), на 82. седници Владе Републике Србије одржане 28. септембра 2023. године, усвојена је Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023 до 2030. године са пратећим Акционим планом безбедности саобраћаја за период од 2023. до 2025. године.

Законом је истакнута значајна улога локалне самоуправе у систему безбедности саобраћаја, креиран је амбијент у којем је локална самоуправа кроз тело за безбедност саобраћаја носилац и координатор свих активности безбедности саобраћаја. Законом је препозната обавеза локалне самоуправе да донесе Стратегију безбедности саобраћаја

Последњих 40 година најразвијеније земље успешно управљају безбедношћу саобраћаја, тако да омогућавају неометан развој друштва и саобраћаја, уз непрекидно смањење броја саобраћајних незгода и настрадалих лица. У истом периоду је значајно порастао број незгода и број настрадалих лица у земљама са малим и средњим бруто националним дохотком.

Саобраћај је егзистенцијална функција која је допринела развоју цивилизације. Без саобраћаја није могућ опстанак и функционисање живота. Саобраћај има за циљ повезивање осталих функција живота, уз што мање нежељених ефеката.

Данас је саобраћај праћен великим бројем негативних појава, које прате његов развој и интензитет, а истовремено нарушавају интересе друштва. Данас од негативних последица саобраћаја човечанство трпи изузетно велике губитке. Једна од негативних појава у саобраћају, су и саобраћајне незгоде.

Саобраћајне незгоде представљају најзначајнији облик небезбедности саобраћаја због чега су препознате широм света као глобални, здравствени, друштвени и економски проблем. Повреде у саобраћајним незгодама су тренутно водећи узрок смрти у старосној групи од 15 до 29 године.

Саобраћајне "незгоде" нису "несреће", тј. страдање у саобраћају није случајно, већ је резултат системских грешака и нерада.

Овакав приступ потребно је прихватити и промовисати на свим нивоима управљања безбедности саобраћаја, на тај начин се даје значај усвајању система и стратешким управљањем безбедности саобраћаја.

Према извештају Светске здравствене организације (WHO-World Healt Organization) у саобраћајним незгодама највише страдају млади и сиромашни.

Јачање улоге јединице локалне самоуправе у области безбедности саобраћаја има за циљ децентрализацију управљања безбедности саобраћаја и јачање институција, организација, појединаца и стабилан извор финансирања мера безбедности саобраћаја од наплаћених новчаних казни на територији локалне самоуправе.

Најзначајнији негативни ефекти и последице саобраћаја су:

- настрадали у саобраћајним незгодама
- исцрпљивање природних ресурса
- загађивање околине отпадним материјалима и гасовима
- загађивање међуљудских односа проузроковано учешћем у саобраћају
- стресови проузроковани учешћем у саобраћају
- физичка неактивност
- материјалне штете, губици и трошкови у вези са саобраћајним незгодама
- загађивање околине буком

Поред циљева, мисија и визија, стратешко управљање безбедности саобраћаја предвиђа планирање и акције које имају за циљ подизање нивоа безбедности саобраћаја, као и подизање свести учесника у саобраћају о правилним ставовима о безбедности саобраћаја.

Квалитетно управљање безбедношћу саобраћаја је дефинисање жељеног стања, смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица, координација рада институција и активности које се спроводе, а све у циљу подизања нивоа безбедности саобраћаја.

Међутим, унапређење стања безбедности саобраћаја на националном нивоу није могуће без унапређења стања безбедности саобраћаја на локалном нивоу, односно у општинама и градовима Републике Србије. Општина Србобран је препознала потребу за унапређењем безбедности саобраћаја стављањем у план израду Стратегије и акционог плана.

Тренд пораста броја погинулих и повређених у саобраћају може се променити добро организованим радом и спровођењем добро осмишљених и координираних мера.

1. УВОД



Човек је имао потребу да се креће кроз простор, да осваја нова пространства и нове територије. Живот човека је одувек био угрожен, само што су се извори, природа и домашај опасности временом мењали. Раније је човек био више угрожен од разних природних појава, док је касније био све више угрожен од производа свога ума. Један од производа који угрожава свог креатора је и превозно средство које се користи у саобраћају. Човек је једино биће које себе угрожава на овај начин.

Развој моторног саобраћаја унео је велике промене, не само у саобраћају него и у живот човека, изменио је постојеће услове и створио нове изворе опасности. Безбедност друмског саобраћаја је постала једна од главних друштвених брига. Човек је током година усавршавао свој изум и створио је изванредне техничке услове да се брзо креће. Безбедност саобраћаја није само друштвени проблем, већ првенствено проблем који је изазван неуравнотеженим техничким и другим напретком друштва.

Друштво није увек имало исте проблеме безбедности саобраћаја (по врсти и обиму). Ови проблеми нису имали исти значај, нису били на исти начин третирани, нити су на исти начин решавани.

Колико је безбедност саобраћаја битна тема, између осталог говори и чињеница да Уједињене нације и цео свет посвећују пажњу и регулишу услове и понашање у саобраћају. Саобраћај представља неизбежни предуслов размене добара. Другим речима, саобраћај није избор појединца и без саобраћаја се не може замислити савремено друштво.

Сврха доношења Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран за период од 2026. до 2030. године јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се налазимо сада, стање инфраструктуре, упознавање са ставовима и понашањем учесника у саобраћају, приказ стања безбедности саобраћаја којем тежимо и смернице којима ћемо најбрже и најлакше доћи од постојећег до жељеног стања безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран.

Израда једног стратешког документа из области безбедности саобраћаја представља комплексан процес који обухвата детаљну анализу и сагледавање постојећег стања безбедности саобраћаја, усаглашавање и дефинисање параметара жељеног стања и координирано планирање и спровођење оптималних управљачких мера којима ће се постојеће стање приближавати жељеном стању безбедности саобраћаја. Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја подразумева постојање развијеног заштитног система у безбедности саобраћаја, активно учешће многобројних субјеката, сарадњу и усаглашено деловање. Ово су веома амбициозне, али неопходне претпоставке које нису обезбеђене у потпуности. Успех у реализацији ове стратегије ће зависити од квалитета садржаја, од одмерености циљева, избора и планирања оптималних мера, од активности надлежних субјеката у различитим областима и посвећености директно задужених за успех у реализацији Стратегије, а посебно од политичке и полицијске подршке.

Основна сврха управљања безбедношћу саобраћаја јесте смањење свих штетних последица саобраћаја, а пре свих саобраћајних незгода и настрадалих лица у саобраћајним незгодама. Одлука о доношењу Стратегије јесте пре свега друштвено-морална, хумана, законски подржана и политичка одлука носиоца власти општине.

Повреде у саобраћајним незгодама се могу спречити. 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 казненим мерама у случају непоштовања закона.

Унапређење безбедности саобраћаја на територији општине Србобран има индиректан утицај на целокупну привреду општине, смањење трошкова због мањег броја саобраћајних незгода, ефикаснији како транзитни тако и локални саобраћај и стварање осећаја сигурног окружења за све становнике општине и све друге учеснике у саобраћају који користе путеве и улице на територији општине.



Праћење постојећег стања подразумева низ поступака везаних за прикупљање тачних података, формирање и стално ажурирање базе података о саобраћају, путу, о саобраћајним незгодама, о последицама незгода, као и о осталим важним обележјима безбедности саобраћаја. Узимањем у обзир политичких, економских, социјалних, Србобрантуролошких и саобраћајних услова, друштво поставља циљеве, односно жељени ниво безбедности својих грађана у саобраћају, односно прихватљив ниво угрожености у саобраћају.

Жељено стање се достиже планским деловањем и применом добро осмишљених и стручно пројектованих, одрживих мера како би се постојећи ниво угрожености грађана приближио друштвено и политички прихватљивом нивоу. Као и у другим областима, припрема, доношење и доследно спровођење стратешких докумената (политика, Ревизија стратегије и стратешки акциони планови) је најбољи начин да се обезбеди амбијент за успешно и ефикасно политичко управљање и достизање циљева.

Стратешким документима се обезбеђује политички прихватљив, стручан и добро усмераван утицај на најважније елементе саобраћајног система. Искуства најразвијенијих земаља указују да су се одрживи позитивни резултати постигли тек успостављањем снажних заштитних система и добре сарадње између појединих елемената овог система. Неопходно је успоставити сарадњу између корисника којима саобраћај служи да остваре неке своје потребе, оних који зарађују од саобраћаја и оних чији је задатак да се брину о саобраћају.

У сврху израде ове Стратегије безбедности саобраћаја, а у процесу прикупљања стручне и научне грађе везане за израду Стратегије у свету и код нас, прикупљена су најсавременија светска искуства у безбедности саобраћаја, као и позитивна

пракса. Анализом ових докумената се дошло до најсавременијих концепата управљања саобраћајним системима у свету, као најбоље светске праксе. Извршено је поређење са домаћом праксом, при чему је вршено сагледавање могућности примена најбоље светске праксе на нашим просторима, а посебно на простору општине Србобран. Прикупљена светска искуства су била основ за стратегију безбедности саобраћаја општине Србобран, и предлог одговарајућих решења за унапређење безбедности саобраћајног система.

Анализом доступних података је дат преглед тренутног стања безбедности саобраћаја, као и приказ стања безбедности саобраћаја у протеклом периоду, на основу чега су препознати одређени периоди са повећаном угроженошћу учесника у саобраћају.

2. ШТА СМО УРАДИЛИ ДО САД?



Формирање, као и акивно деловање Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобранје темељ за успостављање система безбедности саобраћаја, како и унапређење свих негативних појава које саобраћај има.

Општина Србобран је у више наврата реализовала пројекте изградње и реконструкције путева. Ови пројекти често укључују побољшање путне инфраструктуре, попут проширења путева, изградње нових путева и поправке постојећих који су били у лошем стању. Такође, општина Србобран редовно обнавља саобраћајну сигнализацију, као и ознаке на коловозу, што свакако доприноси унапређењу безбедноти саобраћаја.

Општина Србобран сарађује са локалном полицијом ради побољшања спровођења саобраћајних прописа. Ово укључује заједничке акције и кампање усмерене на контролу брзине и безбедност на путевима. Преглед и ажурирање саобраћајних прописа и правила који могу утицати на безбедност.

Обаразовне установе општине Србобран раде на едукацији, као и подизању свести безбедности саобраћаја код најмлађих. Развијање образовних програма за школе који обухватају теме као што су безбедност на путу, важност појасева и правила понашања у саобраћају.

Унапређењу безбедности саобраћаја, наручито рањивих категорија значано доприноси и изградња и обнављање пешачких и бициклистичких стаза које је општина Србобран радила у презтходном периоду.

Општина Србобран је предузела разне активности у циљу унапређења безбедности саобраћаја, укључујући инвестиције у инфраструктуру, образовне кампање, сарадњу са другим институцијама, и примена савремених технологија. Међутим, успешна реализација мера често захтева свеобухватан приступ који укључује и укључивање јавности, систематско праћење резултата и континуирано унапређење система безбедности саобраћаја. Савакако мора се споменути изузетно значајна политичка одлука о припреми и усвајању Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран са пратећим Акционим планом.

3. ШТА НИСМО УРАДИЛИ ДО САД?



Сагледавање онога што у претходном периоду није урађено у довољној мери не представља оцену да је безбедност саобраћаја била занемарена, нити умањује значај активности које су Општина Србобран и други надлежни субјекти већ спроводили. Сврха овог поглавља је да, у складу са приступом националне стратегије, препозна области у којима постоји простор за даље унапређење и да досадашње појединачне активности повеже у целовит, мерљив и дугорочно одржив систем управљања безбедношћу саобраћаја.

У претходном периоду предузимане су мере на унапређењу путне инфраструктуре, саобраћајне сигнализације, заштите деце и других осетљивих категорија учесника, као и активности усмерене на едукацију и подизање свести грађана. Међутим, као и у великом броју локалних самоуправа, ове активности нису увек биле обједињене јединственим стратешким оквиром који би јасно повезао проблеме, приоритете, носиоце, рокове, потребна средства и очекиване резултате. Због тога је било теже сагледати укупан учинак предузетих мера и правовремено усмеравати ресурсе ка проблемима који носе највећи ризик.

Није у пуној мери успостављен континуиран систем прикупљања, обједињавања и анализе података значајних за безбедност саобраћаја на локалном нивоу. Подаци о саобраћајним незгодама, стању путева и сигнализације, брзинама кретања, понашању учесника и потребама грађана постоје код различитих институција, али нису увек посматрани заједно и у редовним временским интервалима. Недостатак таквог интегрисаног приступа ограничава могућност да се мере доследно бирају на основу процењеног ризика, као и да се њихови ефекти упореде пре и после реализације.

Праћење реализације планираних активности и извештавање о достигнутим резултатима такође није било у потпуности стандардизовано. Нагласак је чешће био на томе да се одређена активност спроведе, док су показатељи њеног стварног утицаја на безбедност саобраћаја били мање заступљени. У наредном периоду потребно је да се за сваку значајнију меру унапред одреде носилац, рок, извор финансирања и мерљиви показатељи успеха. На тај начин ће се јасније препознати које мере дају најбоље резултате и где је потребно извршити корекције.

Сарадња надлежних субјеката постојала је кроз редовне послове и решавање конкретних питања, али није увек била организована као сталан процес размене података, заједничког планирања и периодичног преиспитивања приоритета. Безбедност саобраћаја зависи од деловања локалне самоуправе, полиције, управљача путева, образовних и здравствених установа, месних заједница, организација цивилног друштва и других учесника. Простор за напредак постоји у јаснијем утврђивању улога и одговорности, као и у чешћем заједничком разматрању стања и резултата.

Планирање финансирања није у свим периодима било непосредно повезано са дугорочно утврђеним приоритетима и проценом ризика. На расположиви обим активности утицали су ограничени буџетски капацитети, законске промене, потреба за координацијом са управљачима државних путева и бројне друге надлежности локалне самоуправе. Због тога поједине оправдане мере нису могле бити реализоване у жељеном року или обиму.

Стратегија треба да омогући вишегодишње планирање, боље редоследно одређивање приоритета и правовремено коришћење доступних локалних, покрајинских, републичких и других извора финансирања.

У области путне инфраструктуре нису у потпуности успостављени редовни и методолошки уједначени поступци за препознавање ризичних места, проверу безбедности путева и праћење стања саобраћајне сигнализације и опреме. Интервенције су често оправдано предузимане по уоченом проблему или иницијативи грађана, али је потребно да реактивни приступ постепено буде допуњен превентивним. То подразумева периодичне стручне прегледе, рангирање локација према степену ризика и планирање мера пре него што дође до најтежих последица.

Активности едукације и кампање нису увек реализоване у континуитету, за све циљне групе и уз проверу постигнутих ефеката. Посебну пажњу потребно је систематски усмеравати на децу, младе возаче, пешаке, бициклисте, кориснике двоточкаша и старије учеснике у саобраћају. Повремене активности имају значај, али трајније промене понашања захтевају понављање порука, сарадњу са школама и породицама, прилагођавање локалним условима и мерење промена у знању, ставовима и понашању.

Комуникација са грађанима углавном је била усмерена на појединачне захтеве и конкретне проблеме. Није у довољној мери развијен јединствен и лако доступан механизам за пријаву ризика, праћење поступања и информисање јавности о разлозима за избор одређених мера. Унапређењем овог сегмента повећала би се транспарентност, грађани би били боље укључени у препознавање проблема, а надлежни органи би располагали додатним информацијама за утврђивање приоритета.

Такође, није у пуној мери коришћена могућност систематске размене искустава са другим локалним самоуправама и примене решења која су дала добре резултате у упоредивим срединама. Преузимање добре праксе не подразумева механичко пресликавање, већ њено прилагођавање карактеристикама насеља, путне мреже, структури учесника и расположивим ресурсима општине Србобран. Стручно усавршавање лица која учествују у планирању и спровођењу мера треба да постане редован део система.

Најважније што до сада није било у потпуности остварено јесте повезивање свих наведених активности у јединствен циклус управљања: анализа стања, избор приоритета, планирање мера, обезбеђивање средстава, реализација, праћење показатеља и вредновање резултата. Усвајањем ове стратегије Општина Србобран не полази од почетка, већ надограђује постојеће активности и ствара услове да оне буду доследније, видљивије и делотворније. Препознати недостаци зато треба да се посматрају као развојни задаци и основ за одговорније планирање у наредном периоду, а не као оспоравање досадашњег рада локалне самоуправе и њених партнера.

4. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ



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 општина обухватају следеће:

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



Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности и праћење ефеката примењених мера. Имајући наведено у виду, извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије

учесника у саобраћају у односу на својство учешћа, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника.

4.1. Индикатори безбедности саобраћаја и ставови учесника у саобраћају

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја (у даљем тексту: индикатори) представљају савремени алат за праћење безбедности саобраћаја, показују тенденције у безбедности саобраћаја и истичу проблеме страдања у саобраћајним незгодама. Индикатори најчешће описују понашање учесника у саобраћају. Савремени приступ у раду у области безбедности саобраћаја се у великој мери базира на праћењу стања и планирању активности применом индикатора перформанси безбедности саобраћаја.

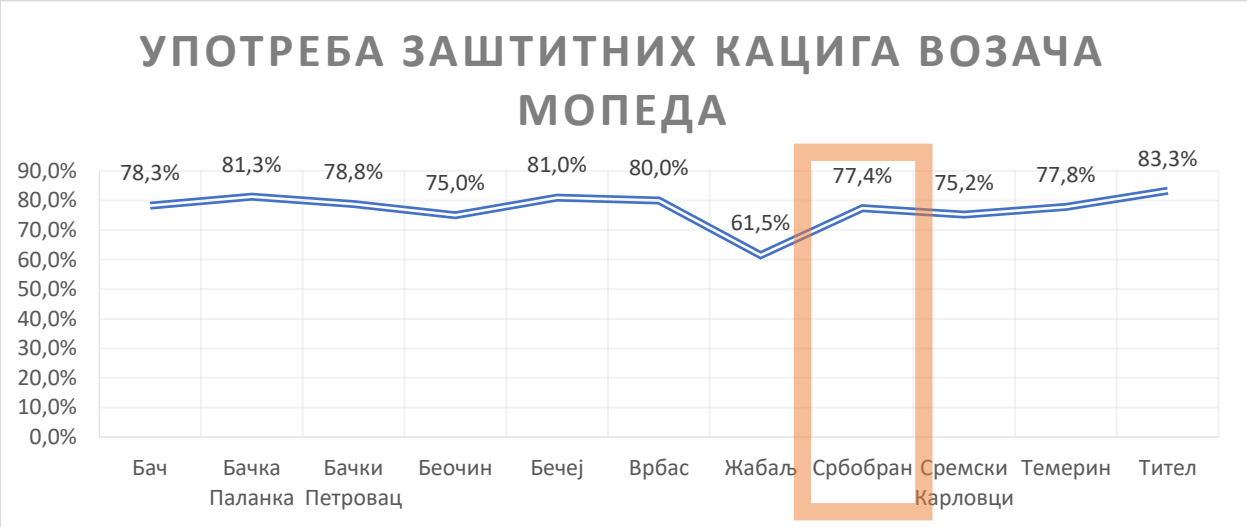


График 4.1. Употреба заштитних кацига возача мопета на територији ПУ Нови Сад

На територији општине Србобран забележена је употреба заштитне кациге код **77,4% возача мопеда**, што је приближно просечној вредности посматраних локалних самоуправа. Иако је остварени резултат релативно повољан, податак да готово сваки четврти возач мопеда не користи заштитну кацигу указује на потребу за наставком превентивних активности, појачаном контролом и едукацијом о значају употребе заштитне опреме. Посебну пажњу потребно је усмерити на младе возаче и друге категорије код којих је препозната повећана склоност ка ризичном понашању.

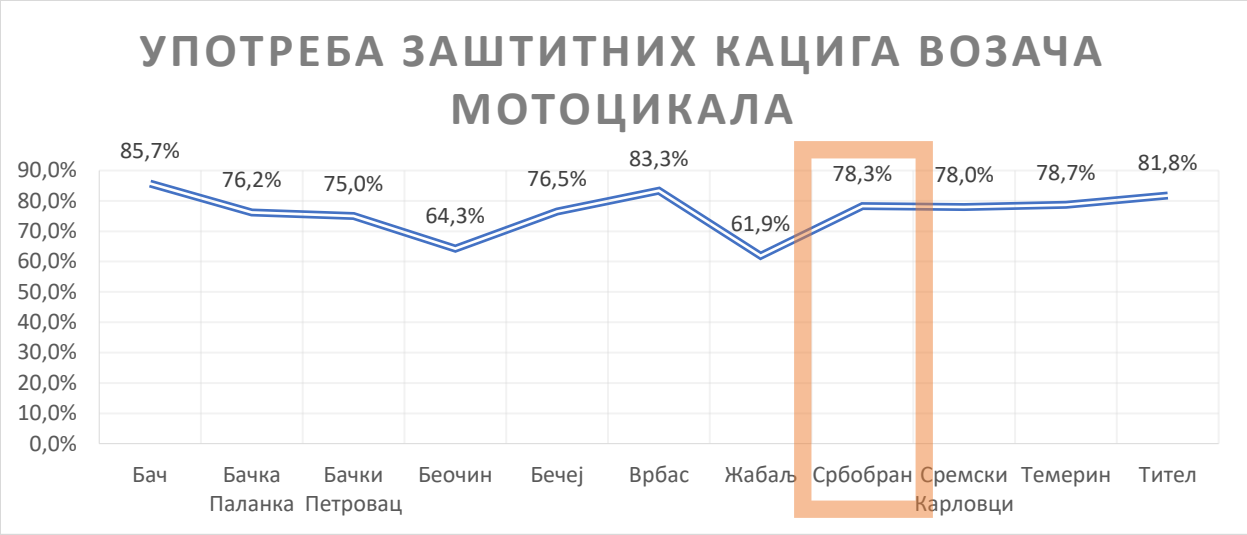


График 4.2. Употреба заштитних кацига возача мотоцикала на територији ПУ Нови Сад

На територији општине Србобран забележена је употреба заштитне кациге код **78,3% возача мотоцикала**, што је нешто изнад просечне вредности посматраних локалних самоуправа. Ипак, податак да приближно сваки пети возач мотоцикла не користи заштитну кацигу указује на постојање значајног простора за унапређење. Потребно је наставити са превентивним кампањама, едукацијом и контролом употребе заштитне опреме, нарочито имајући у виду висок ризик од настанка тешких и смртних повреда мотоциклиста у саобраћајним незгодама.

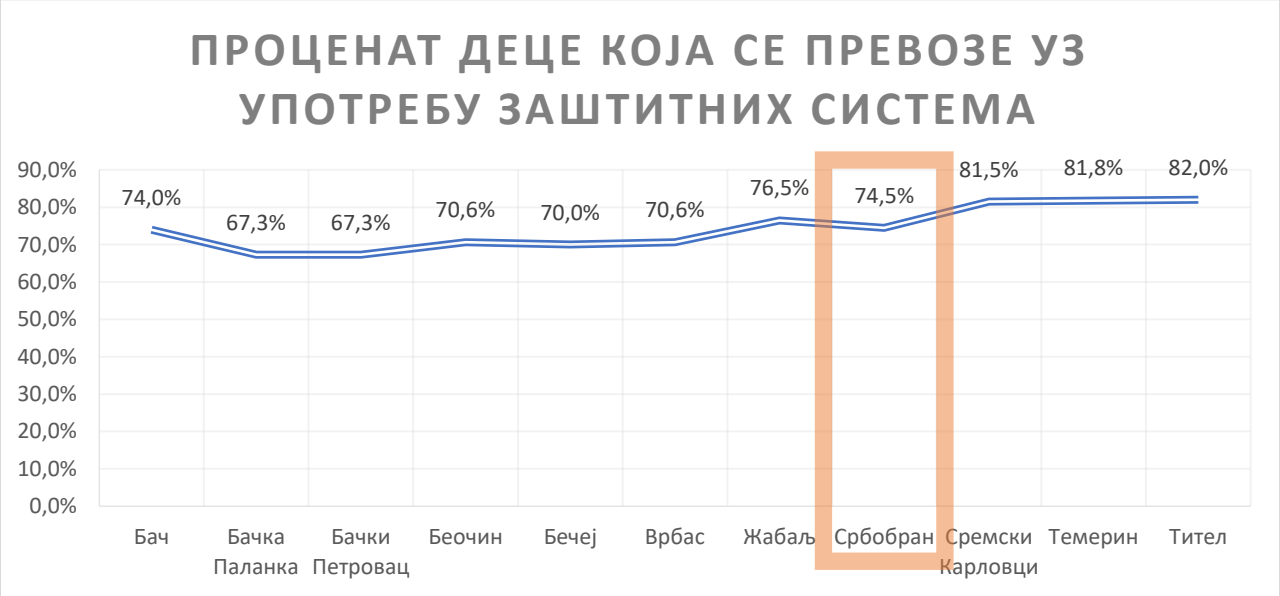


График 4.3. Проценат деце која се превозе уз употребу заштитних система на територији ПУ Нови Сад

На територији општине Србобран **74,5% деце превози се уз употребу заштитних система**. То значи да се приближно свако четврто дете превози без њихове употребе. Вредност је нижа од приказаних вредности за суседне општине Темерин (81,8%) и Сремске Карловце (81,5%), што указује на простор за унапређење. Овај показатељ је посебно важан јер се безбедност деце не односи само на њихово кретање као пешака и бициклиста. Према анализи Агенције за безбедност саобраћаја за период **2019–2021. године**, деца су у Србији најчешће смртно страдала **као путници у возилима** (56%), затим као пешаци (29%) и бициклисти (12%). Зато у наредном периоду треба посветити пажњу едукацији родитеља о правилном избору и коришћењу дечјих седишта, уз праћење употребе заштитних система на територији општине.

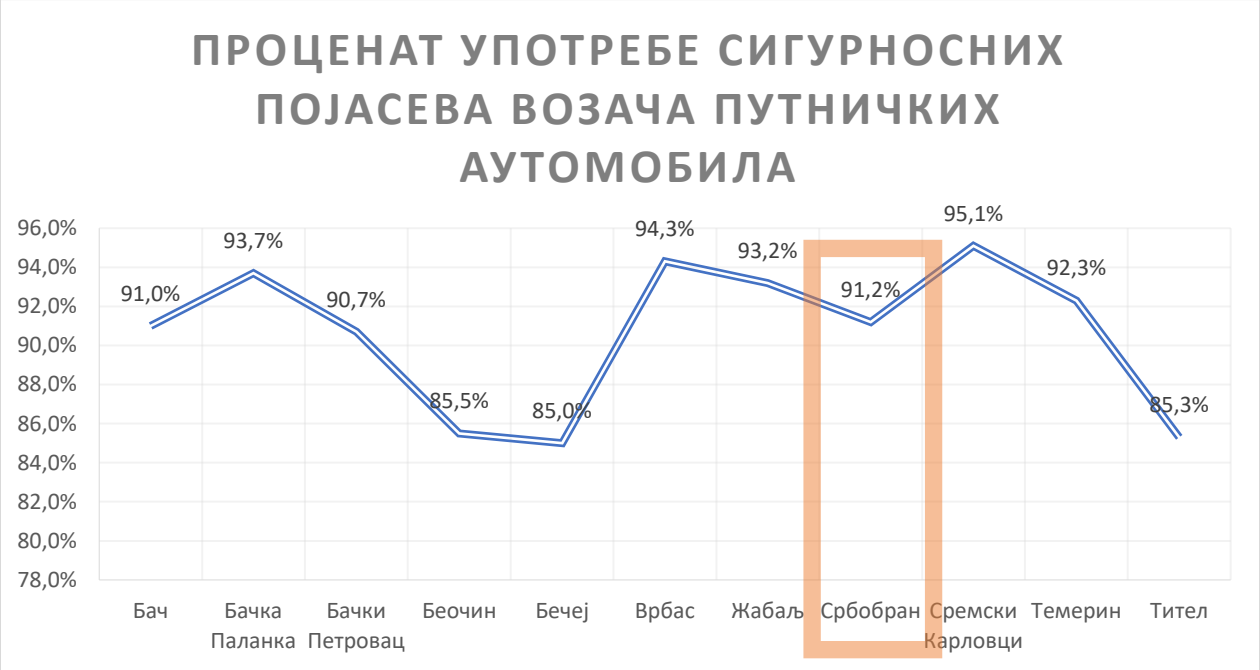


График 4.4. Проценат употребе сигурносних појасева возача путничких аутомобила на територији ПУ Нови Сад

Према приказаним подацима, сигурносни појас користи **91,2% возача путничких аутомобила у општини Србобран**. То је повољније од вредности забележене за Републику Србију, када је употреба појаса на предњем седишту износила **85,8%**. Ипак, приближно сваки једанаести возач обухваћен приказаним показатељем не користи појас. Зато су континуирана едукација и контрола употребе појаса и даље оправдане мере.

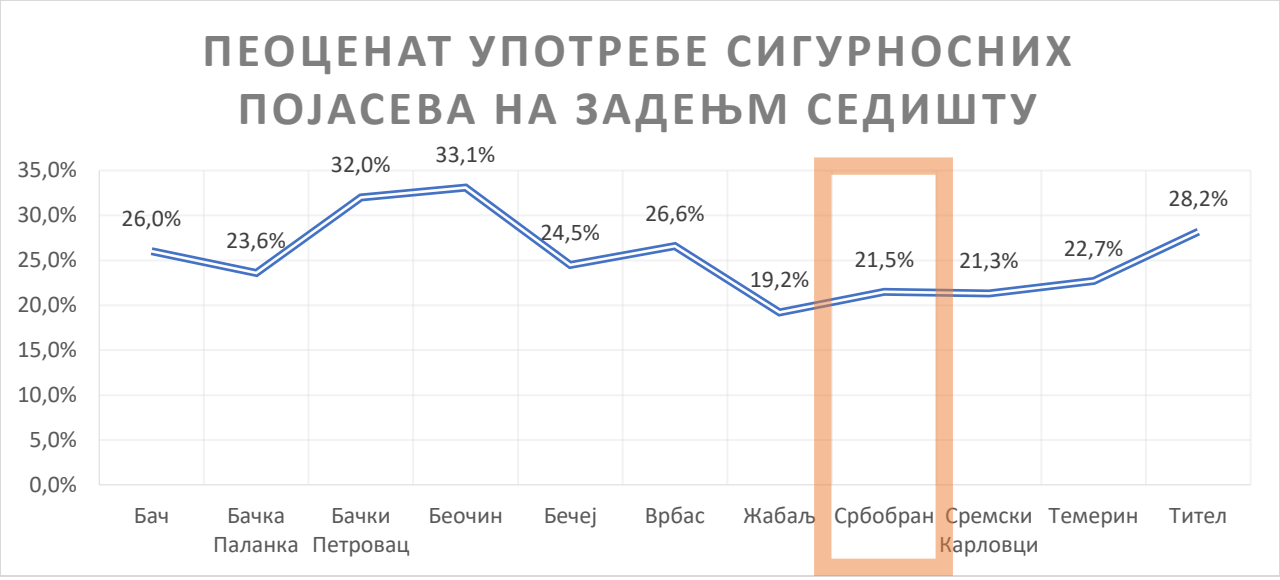


График 4.5. Проценат употребе сигурносних појасева на задњем седишту на територији ПУ Нови Сад

У општини Србобран сигурносни појас на задњем седишту користи **21,5% путника**, односно приближно сваки пети. Ова вредност је готово једнака републичком показатељу, који износи **21,3%**, али указује да већина путника на задњем седишту и даље путује без појаса. Зато употребу појаса на задњем седишту треба издвојити као један од приоритета у едукативним активностима и контроли саобраћаја на територији општине.

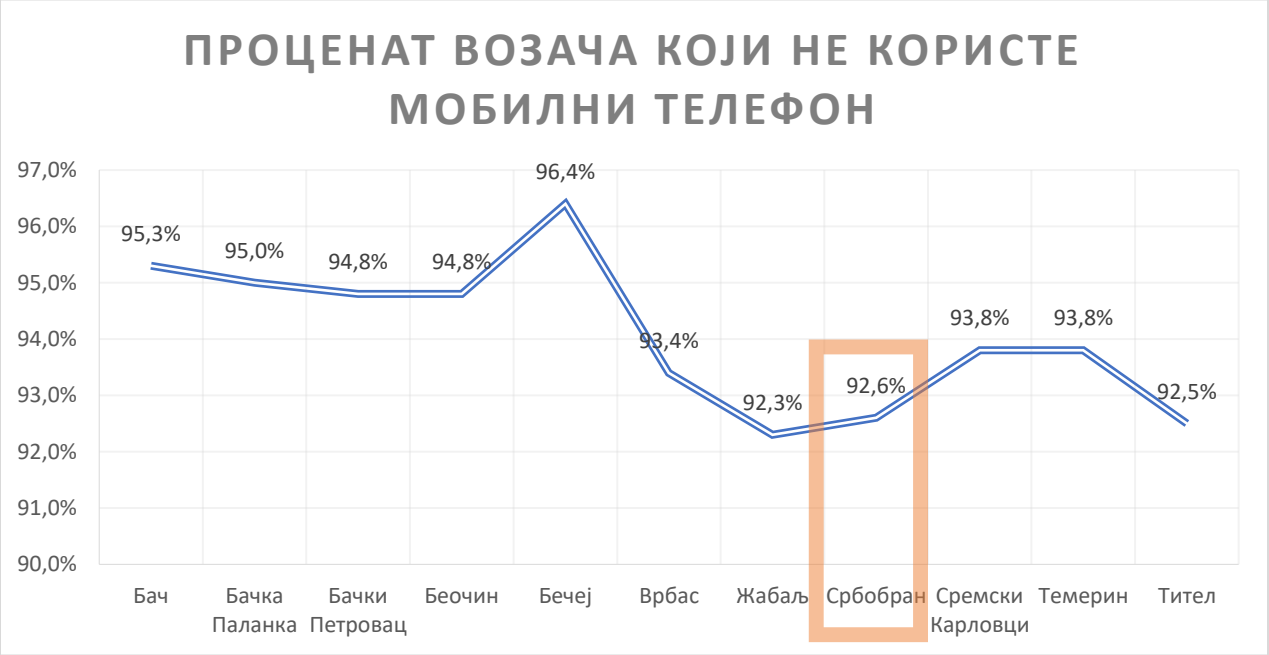


График 4.6 Проценат возача који не користе мобилни телефон на територији ПУ Нови Сад

На графику је приказано да **92,6% возача у општини Србобран не користи мобилни телефон током вожње**. Посматрано са друге стране, то значи да га **7,4% возача користи**, односно приближно сваки тринаести возач. Овај удео је нешто виши него у Темерину (6,2%), а близак вредностима у Жабљу (7,7%) и Тителу (7,5%). Резултат указује да коришћење телефона током вожње треба обухватити едукативним активностима и контролом саобраћаја на територији општине.

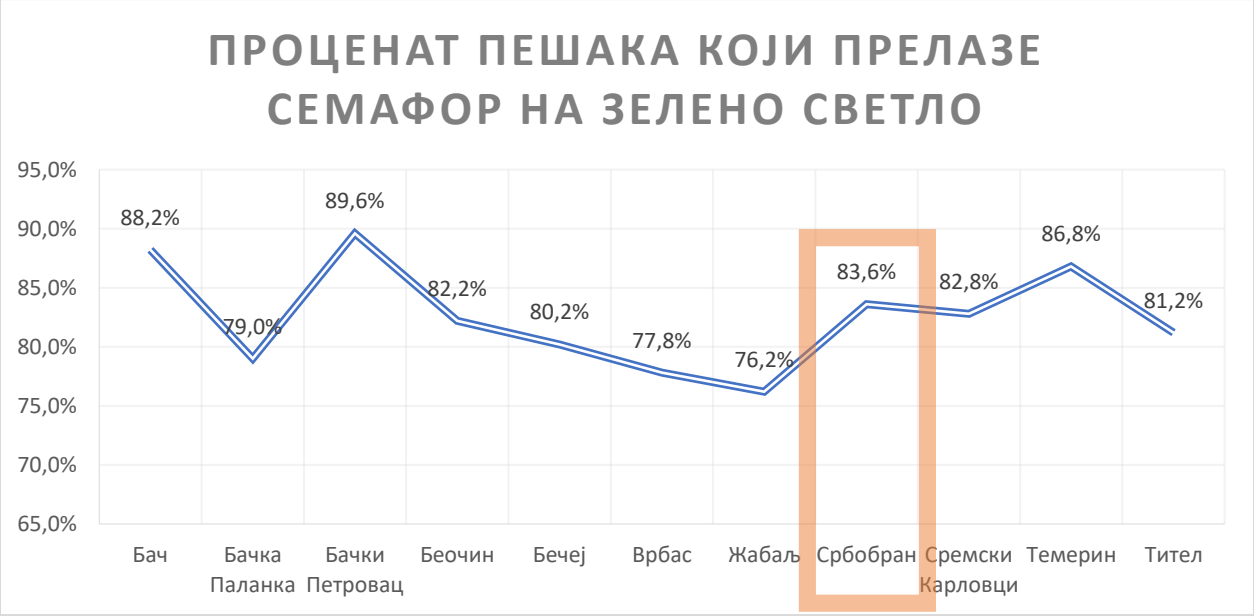


График 4.7 Проценат пешака који прелазе семафор на зелено светло на територији ПУ Нови Сад

На графику је приказано да **92,6% возача у општини Србобран не користи мобилни телефон током вожње**. Посматрано са друге стране, то значи да га **7,4% возача користи**, односно приближно сваки тринаести возач. Овај удео је нешто виши него у Темерину (6,2%), а близак вредностима у Жабљу (7,7%) и Тителу (7,5%). Резултат указује да коришћење телефона током вожње треба обухватити едукативним активностима и контролом саобраћаја на територији општине.

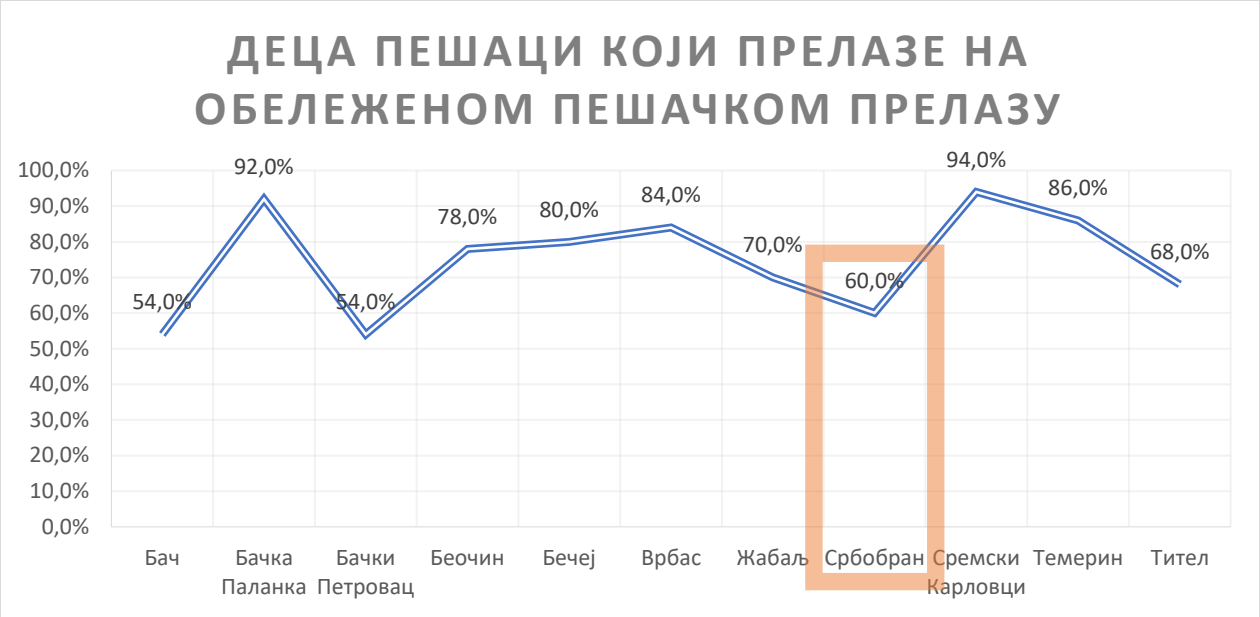


График 4.8 Деца пешаци који прелазе на обележеном пешачком прелазу на територији ПУ Нови Сад

У општини Србобран **60% деце пешака прелази коловоз на обележеном пешачком прелазу**, што је једна од нижих вредности међу приказаним општинама. Другим речима, код 40% деце обухваћене овим показатељем прелазак није забележен на обележеном прелазу. Резултат указује на потребу да се провери да ли су постојећи прелази постављени на правцима којима се деца стварно крећу, посебно на путевима до школа, и да се са децом настави рад на безбедном преласку коловоза.

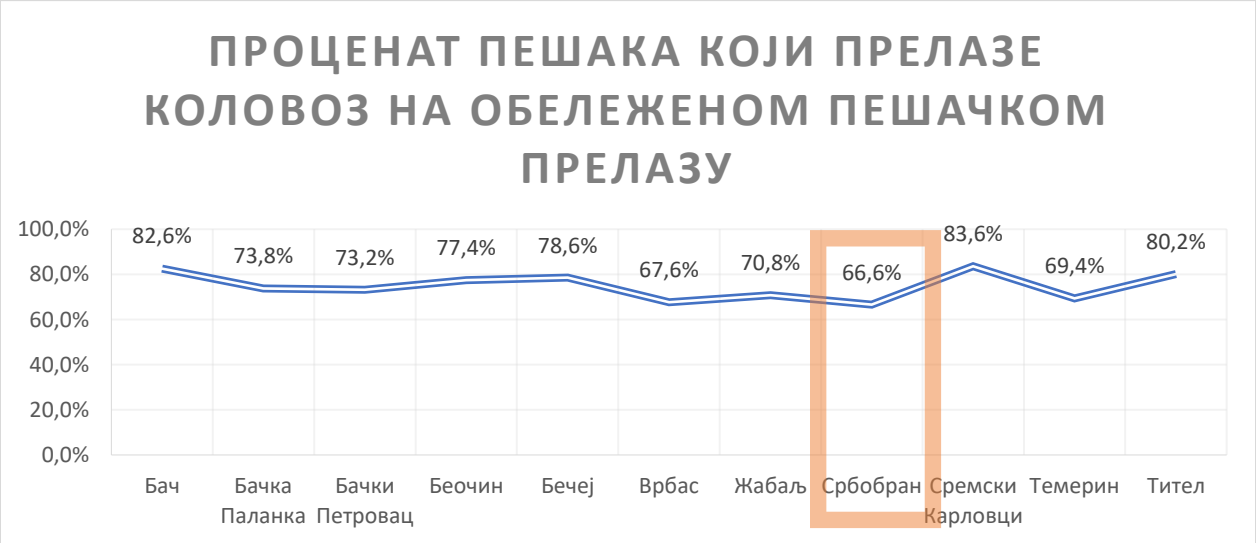


График 4.9 Проценат пешака који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу на територији ПУ Нови Сад

У општини Србобран **66,6% пешака прелази коловоз на обележеном пешачком прелазу**, што је најнижа вредност међу општинама приказаним на графику. То значи да код приближно сваког трећег пешака прелазак није забележен на обележеном прелазу. Показатељ упућује на потребу да се, поред едукације пешака, на терену провери положај и видљивост постојећих прелаза у односу на места на којима грађани стварно прелазе коловоз.

При разматрању индикатора перформанси безбедности саобраћаја треба имати у виду да то нису саобраћајни прекршаји (откривени од стране саобраћајне полиције), већ евидентирано понашање учесника у саобраћају. Важно је истаћи да приликом прикупљања података о индикаторима не постоје утицаји других елемената на промене понашања учесника у саобраћају, попут саобраћајне полиције на путу, односно лице које прикупља податке о индикаторима не утиче на промену понашања учесника у саобраћају.

Индикатори су у виду пасивне безбедности (употреба сигурносних појасева на предњем и на задњем седишту, употреба сигурносних кацига, употреба дечијих седишта), елементи пасивне безбедности имају за циљ да ублаже последице саобраћајне незгоде када се саобраћајна незгода догоди.

4.2. Саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода

Праћење апсолутних показатеља безбедности саобраћаја (број и последице саобраћајних незгода) представља један од најчешће коришћених елемената за праћење стања безбедности саобраћаја на одређеном подручју, планирање мера и активности и праћење ефеката примењених мера. Имајући наведено у виду, извршена је анализа стања безбедности саобраћаја за различите категорије учесника у саобраћају у односу на својство учешћа, категорију возила у којој су се налазили и старост учесника.

За сваку од посматраних категорија учесника у саобраћају су приказани основни подаци о стању безбедности саобраћаја и околностима настанка саобраћајних незгода у којима су учествовали. У табели приказано је стање безбендости саобраћаја у општини Србобран од 1997. године. Приказано је број погинулих, број тешко и лако повређених учесника саобраћајних незгода.

Табела 4.1. Број страдалих учесника у саобраћају

Година	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
1997 год.	3	15	30	45	48
1998 год.	1	22	31	53	54
1999 год.	1	8	25	33	34
2000 год.	3	11	11	22	25
2001 год.	4	19	25	44	48
2002 год.	2	11	29	40	42
2003 год.	2	13	18	31	33
2004 год.	7	17	37	54	61
2005 год.	3	21	34	55	58
2006 год.	3	11	25	36	39
2007 год.	3	19	43	62	65
2008 год.	0	16	36	52	52
2009 год.	3	15	57	72	75
2010 год.	3	8	62	70	73
2011 год.	0	8	57	65	65
2012 год.	3	12	59	71	74
2013 год.	4	7	48	55	59
2014 год.	3	11	23	34	37
2015 год.	2	15	44	59	61
2016 год.	2	9	28	37	39
2017 год.	5	9	65	74	79
2018 год.	0	6	45	51	51
2019 год.	2	14	41	55	57
2020 год.	1	8	30	38	39
2021 год.	2	9	28	37	39
2022 год.	0	15	49	64	64
2023 год.	1	19	52	71	72
2024 год.	2	12	40	52	54
2025 год.	5	11	30	41	46
Укупно	**70**	**371**	**1102**	**1473**	**1543**

Анализа погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама на путевима општине Србобран у периоду 1997–2025. године

У посматраном периоду од 29 година, на путевима општине Србобран у саобраћајним незгодама погинуло је 70 лица, док су 1.473 лица задобила телесне повреде. Од укупног броја повређених, 371 лице задобило је тешке телесне

повреде, а 1.102 лица лаке телесне повреде. Укупан број погинулих и повређених лица износио је 1.543. Посматрано на годишњем нивоу, просечно су погинула 2,4 лица, а повређено је 50,8 лица, од којих је приближно 12,8 задобило тешке, а 38 лаке телесне повреде.

У структури свих страдалих лица, погинули чине 4,5%, тешко повређени 24,0%, а лако повређени 71,4%. Међу повређеним лицима, удео тешких телесних повреда износи 25,2%, што значи да је приближно свако четврто повређено лице задобило тешке телесне повреде. Овај показатељ указује на значајну тежину последица саобраћајних незгода, чак и у годинама у којима није било погинулих.

Број погинулих лица кретао се од нула до седам годишње, уз изражене осцилације. Највећи број погинулих забележен је 2004. године, када је живот изгубило седам лица. То је 10% свих погинулих у целом посматраном периоду и приближно 2,9 пута више од просечног годишњег броја погинулих. У истој години повређена су 54 лица, од којих је 17 задобило тешке телесне повреде, па је укупан број страдалих износио 61. Иако ова година није имала највећи укупан број страдалих, издваја се као најтежа по броју изгубљених живота.

После 2004. године, по броју погинулих издвајају се 2017. и 2025. година, са по пет погинулих лица. У ове три године заједно погинуло је 17 лица, односно 24,3% свих погинулих у периоду 1997–2025. године. По четири погинула лица забележена су 2001. и 2013. године.

Посебно су значајне 2008, 2011, 2018. и 2022. година, у којима није било погинулих лица. Оне чине четири од 29 посматраних година, односно 13,8% периода. Међутим, одсуство смртних исхода није било праћено одсуством других тешких последица. У 2008. години повређена су 52 лица, од којих 16 тешко; у 2011. години 65 лица, од којих осам тешко; у 2018. години 51 лице, од којих шест тешко; а у 2022. години 64 лица, од којих 15 тешко. У ове четири године укупно су повређена 232 лица, од којих је 45 задобило тешке телесне повреде.

Ниједна од година без погинулих није била део низа од две или више узастопних година без смртних исхода. То показује да повољан резултат у појединој години није прерастао у трајно одсуство најтежих последица. Нарочито је значајан прелаз са 2022. године, без погинулих, на једно погинуло лице 2023, два 2024. и пет погинулих 2025. године. У последње три посматране године забележен је, дакле, узастопан раст броја погинулих.

У посматраном периоду тешке телесне повреде задобило је 371 лице. Годишњи број тешко повређених кретао се од шест до 22. Највећи број забележен је 1998. године, када су тешко повређена 22 лица, а затим 2005. године, са 21 тешко повређеним лицем. Високе вредности забележене су и 2001, 2007. и 2023. године, са по 19 тешко повређених лица.

Најмањи број тешко повређених забележен је 2018. године — шест лица. Истовремено, те године није било погинулих, што је издваја као повољну у погледу

најтежих последица. Ипак, у истој години 45 лица задобило је лаке телесне повреде, па је укупан број повређених износио 51.

Посебну пажњу заслужује 1998. година, у којој су тешко повређена лица чинила 41,5% свих повређених. За поређење, њихов удео у целом посматраном периоду износи 25,2%. У 2000. години тешке телесне повреде задобило је 11 од укупно 22 повређена лица, односно 50%. Ово показује да релативно мали укупан број повређених не мора да значи и малу тежину последица.

Лаке телесне повреде задобила су укупно 1.102 лица. Највећи годишњи број забележен је 2017. године, када је лако повређено 65 лица. Следе 2010. година са 62 лица, 2012. година са 59 лица, као и 2009. и 2011. година са по 57 лако повређених лица. Најмањи број лако повређених забележен је 2000. године — 11 лица.

Највећи укупан број повређених забележен је 2017. године, када су повређена 74 лица, од којих девет тешко и 65 лако. Како је исте године погинуло пет лица, укупан број страдалих износио је 79, што представља највећу вредност у целом посматраном периоду. Због истовремено високог броја погинулих и највећег броја повређених, 2017. година издваја се као посебно неповољна.

После 2017. године, највећи број повређених забележен је 2009. године — 72 лица, затим 2012. и 2023. године — по 71 лице, и 2010. године — 70 лица. У 2023. години међу 71 повређеним лицем било је 19 тешко повређених, што ову годину издваја и по значајном броју тежих повреда.

Најмањи укупан број повређених забележен је 2000. године — 22 лица. Међутим, те године погинула су три лица, а половина повређених задобила је тешке телесне повреде. Зато се ова година може оценити као најповољнија по броју повређених, али не и као година без значајних тешких последица. Следе 2003. година са 31 повређеним лицем и 1999. година са 33 повређена лица.

Поређење дужих временских периода указује на смањење просечног годишњег броја погинулих, али без стабилног опадања из године у годину. У периоду 1997–2006. године погинуло је 29 лица, односно просечно 2,9 годишње. У периоду 2007–2016. године погинула су 23 лица, односно 2,3 годишње, док је у периоду 2017–2025. године погинуло 18 лица, односно просечно два годишње. Последњи период обухвата девет година, па је поређење засновано на годишњим просецима.

Просечан годишњи број тешко повређених такође је нижи у каснијим периодима: са 14,8 у периоду 1997–2006. године на 12 у периоду 2007–2016. године и 11,4 у периоду 2017–2025. године. Међутим, укупан број повређених није пратио исто кретање. Просечно је годишње било 41,3 повређена лица у првом периоду, 57,7 у другом и 53,7 у трећем. Дакле, каснији периоди имају мањи просечан број погинулих и тешко повређених, али већи укупан број повређених него прва посматрана деценија.

Поређење два последња петогодишња периода додатно указује на потребу за опрезом при оцени напретка. У периоду 2016–2020. године погинуло је 10 лица, а у периоду 2021–2025. године такође 10 лица. Број тешко повређених повећан је са 46 на 66, односно за 43,5%, док је број лако повређених смањен са 209 на 199, односно за 4,8%. Укупан број повређених повећан је са 255 на 265, односно за 3,9%. Према томе, у последњем петогодишњем периоду није остварено смањење броја погинулих, а повећан је број тешко повређених лица.

У 2025. години погинуло је пет лица, тешко је повређено 11, а лако 30 лица. Укупан број повређених износио је 41, а укупан број страдалих 46.

У односу на 2024. годину, број повређених смањен је са 52 на 41, односно за 21,2%, а укупан број страдалих са 54 на 46, односно за 14,8%. Истовремено, број погинулих повећан је са два на пет, односно за 150%. Иако су процентуалне промене броја погинулих осетљиве на мале апсолутне вредности, повећање за три изгубљена живота представља озбиљно погоршање најважнијег показатеља.

Због тога се 2025. година не може оценити као побољшање укупног стања безбедности саобраћаја само на основу мањег броја повређених. Пет погинулих представља други највећи годишњи број у посматраном периоду, заједно са 2017. годином, и више је него двоструко од дугорочног годишњег просека.

Како би се урадила додатна анализа стања безбедности саобраћаја по годинама, урадиће се пондерисање страдалих учесника у саобраћају на путевима општине Србобран. Када се одређује број пондерисаних, прихваћено је да један погинули буде еквивалентан као 99 лако повређених лица, а један тешко повређени као 13 лако повређених лица. На графику је приказана вредност пондера безбедности саобраћаја по годинама.

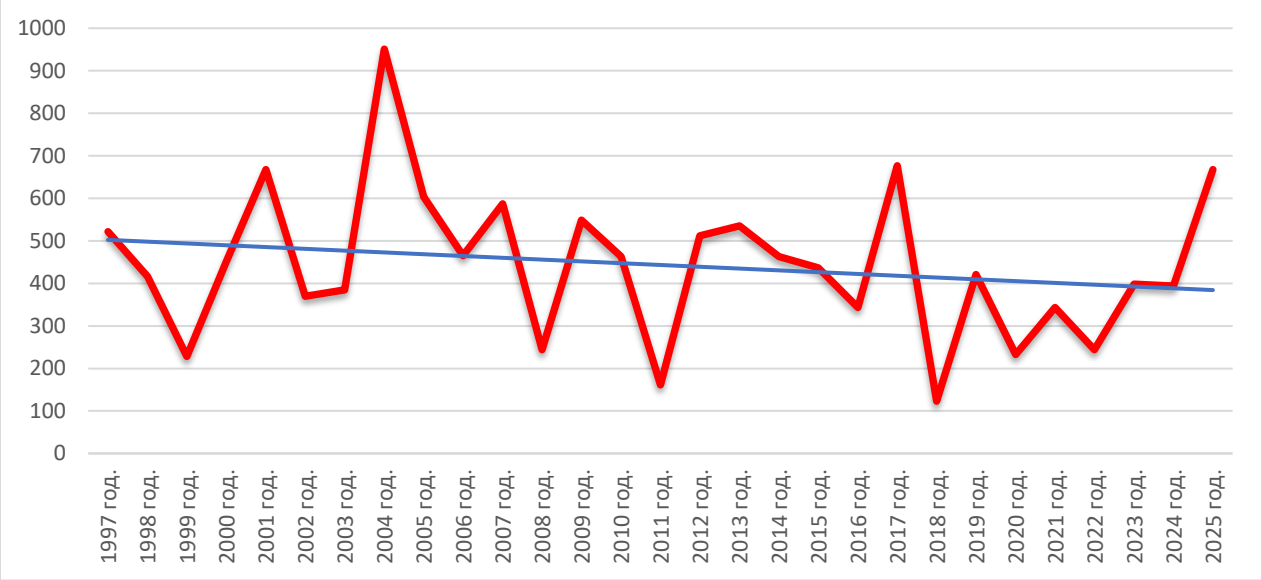


График 4.12. Последице саобраћајних незгода од 1997. године

Како би се урадила темељна анализа безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран, неопходно је сагледати и временску расподелу саобраћајних незгода. У табелама испод приказано је колико саобраћајних незгода и са којим последицама се догађао у месецима у току године, односно у данима у току недеље. Анализирани период је последњих 10 година.

Табела 4.2. Број и последице саобраћајних незгода по месецу у току године

Месец	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Јануар	2	15	30	45	47
Фебруар	1	3	22	25	26
Март	4	7	30	37	41
Април	3	8	30	38	41
Мај	1	8	38	46	47
Јун	1	9	28	37	38
Јул	3	7	52	59	62
Август	0	13	39	52	52
Септембар	3	19	41	60	63
Октобар	2	7	34	41	43
Новембар	0	8	27	35	35
Децембар	0	8	37	45	45

Месечна расподела погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама на путевима општине Србобран за последњих десет година показује неравномерну заступљеност последица током године. У посматраном периоду погинула су 23 лица, тешко је повређено 120, а лако 448 лица. Укупно је повређено 568 лица, док је укупан број погинулих и повређених износио 591. Приказане вредности представљају збир последица за сваки календарски месец током целог десетогодишњег периода.

Највећи број погинулих забележен је у марту — четири лица, што чини 17,4% свих погинулих. Следе април, јул и септембар, са по три погинула лица. У ова четири месеца забележено је укупно 13 погинулих, односно 56,5% свих смртно страдалих. По два лица погинула су у јануару и октобру, док је у фебруару, мају и јуну забележено по једно погинуло лице.

Посебно се издвајају август, новембар и децембар, у којима током посматраног десетогодишњег периода није било погинулих лица. Ипак, у овим месецима укупно су повређена 132 лица, од којих 29 тешко. Нарочито је значајан август, у којем су, упркос одсуству смртних исхода, повређена 52 лица, укључујући 13 тешко повређених. Зато одсуство погинулих треба посматрати као повољан резултат, али не и као показатељ одсуства озбиљних последица.

Септембар има највећи број укупно страдалих лица — 63, од којих су три погинула, а 60 повређено. Истовремено, у овом месецу забележен је и највећи број тешко

повређених — 19 лица, што представља 15,8% свих тешко повређених. Тешке телесне повреде чине 31,7% повреда забележених у септембру, што је више од њиховог удела у целом посматраном периоду, који износи 21,1%. Септембар се, према томе, издваја и по броју и по тежини последица.

Одмах после септембра налази се јул, са 62 страдала лица, од којих су три погинула, а 59 повређено. У јулу је забележен највећи број лако повређених — 52 лица, док је седам лица задобило тешке телесне повреде. Иако јул и септембар имају готово исти укупан број страдалих, септембар има знатно већи број тешко повређених, што указује на различиту структуру последица у ова два месеца.

У јулу, августу и септембру заједно забележено је 177 страдалих лица, односно 29,9% свих страдалих. У овом делу године повређено је 171 лице, што чини 30,1% свих повређених. Ова концентрација последица оправдава појачану пажњу при планирању превентивних активности, али сама по себи не доказује већи ризик по учеснику у саобраћају, јер нису приказани подаци о обиму саобраћаја.

Најмањи број страдалих забележен је у фебруару — 26 лица. У овом месецу једно лице је погинуло, три су тешко повређена, а 22 лако повређена. Фебруар има најмањи број повређених у обе категорије тежине повреда. Следе новембар са 35 страдалих и јун са 38 страдалих лица. При поређењу апсолутних месечних вредности треба имати у виду и различит број дана у месецима.

Поред септембра, по броју тешко повређених издваја се јануар, са 15 лица, а затим август, са 13 лица. У јануару је свако треће повређено лице задобило тешке телесне повреде. Овај податак показује да пажњу треба усмерити и на месеце који немају највећи укупан број страдалих, али имају значајан удео тежих повреда.

Март, као месец са највећим бројем погинулих, додатно потврђује да укупан број повређених није довољан за оцену тежине последица. У марту је повређено 37 лица, што је мање него у већини других месеци, али су забележена четири смртна исхода. Зато при утврђивању приоритета посебан значај треба дати погинулим и тешко повређеним лицима.

Приказана расподела упућује на потребу за континуираним спровођењем мера током целе године, уз посебну пажњу према марту због броја погинулих, септембру због броја тешко повређених и укупно страдалих, као и јулу због великог броја повређених. За избор конкретних мера потребно је додатно анализирати локације, типове и околности незгода, категорије учесника и расподелу последица по појединачним годинама. Тиме би се утврдило да ли су уочени месечни екстреми последица понављајућег обрасца или појединачних незгода са већим бројем страдалих.

Табела 4.3. Број и последице саобраћајних незгода по данима у току недеље

Дан	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
Понедељак	3	11	51	62	65
Уторак	4	10	60	70	74
Среда	4	24	57	81	85
Четвртак	2	14	62	76	78
Петак	3	22	59	81	84
Субота	1	15	70	85	86
Недеља	3	16	49	65	68

Расподела погинулих и повређених лица према данима у недељи на путевима општине Србобран за посматрани десетогодишњи период показује разлике како у броју страдалих, тако и у тежини последица. Према достављеној табели, погинуло је 20 лица, тешко је повређено 112, а лако 408 лица. Укупно је повређено 520 лица, док је укупан број погинулих и повређених износио 540.

Највећи број погинулих забележен је уторком и средом — по четири лица. У ова два дана погинуло је осам лица, што представља 40% свих погинулих. Понедељком, петком и недељом погинула су по три лица, четвртком два, а суботом једно лице. Ниједан дан у недељи није био без смртних исхода током целог посматраног периода.

Субота се издваја као дан са највећим бројем повређених и укупно страдалих лица. Суботом је повређено 85 лица, од којих 15 тешко и 70 лако, а са једним погинулим укупан број страдалих износио је 86. То представља 15,9% свих страдалих. Истовремено, субота има најмањи број погинулих, што показује да највећи број повређених није нужно праћен највећим бројем смртних исхода.

По укупном броју страдалих следе среда са 85 и петак са 84 лица. У оба дана повређено је по 81 лице, али је средом забележено више погинулих и тешко повређених. Средом су погинула четири лица, а 24 су задобила тешке телесне повреде, док су петком погинула три лица, а 22 су тешко повређена.

Среда је посебно неповољна у погледу најтежих последица. Са 24 тешко повређена лица, овај дан обухвата 21,4% свих тешко повређених у посматраном периоду. Када се погинули и тешко повређени посматрају заједно, средом је забележено 28 лица са најтежим последицама, што је највећа вредност међу данима у недељи. Следи петак са 25 погинулих и тешко повређених лица. У ова два дана заједно забележено је 41,1% свих тешко повређених.

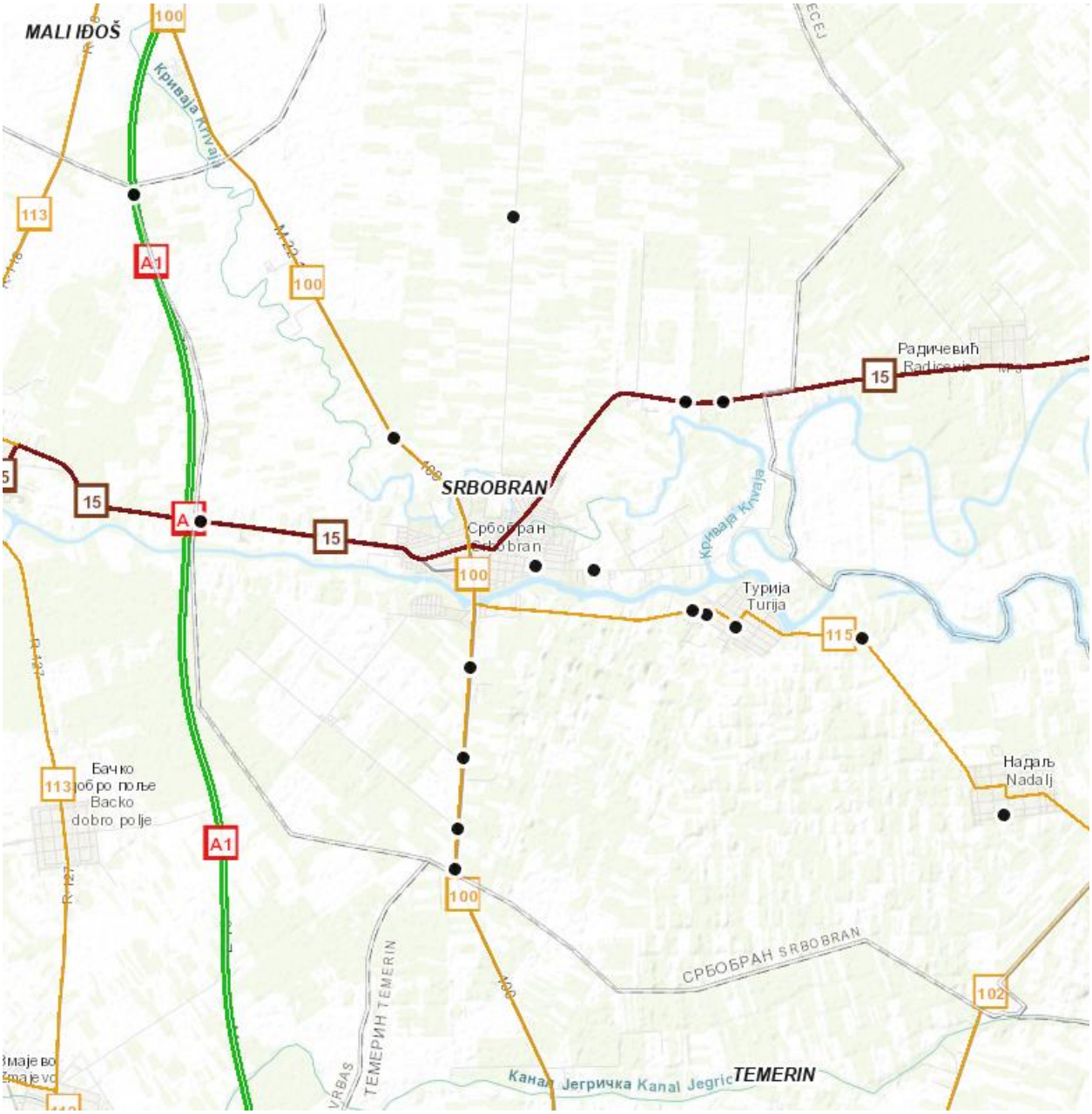
Најмањи укупан број страдалих забележен је понедељком — 65 лица, од којих су три погинула, 11 тешко повређено, а 51 лако повређено. Следи недеља са 68 страдалих лица. Ипак, недељом је тешко повређено 16 лица, што је више него понедељком, уторком, четвртком и суботом. Због тога мањи укупан број страдалих недељом не подразумева и најмању тежину последица.

Најмањи број тешко повређених забележен је уторком — 10 лица. Међутим, уторак, заједно са средом, има највећи број погинулих. Овај однос потврђује потребу да се погинули, тешко повређени и лако повређени анализирају засебно, јер укупан број страдалих може да прикрије значајне разлике у тежини последица.

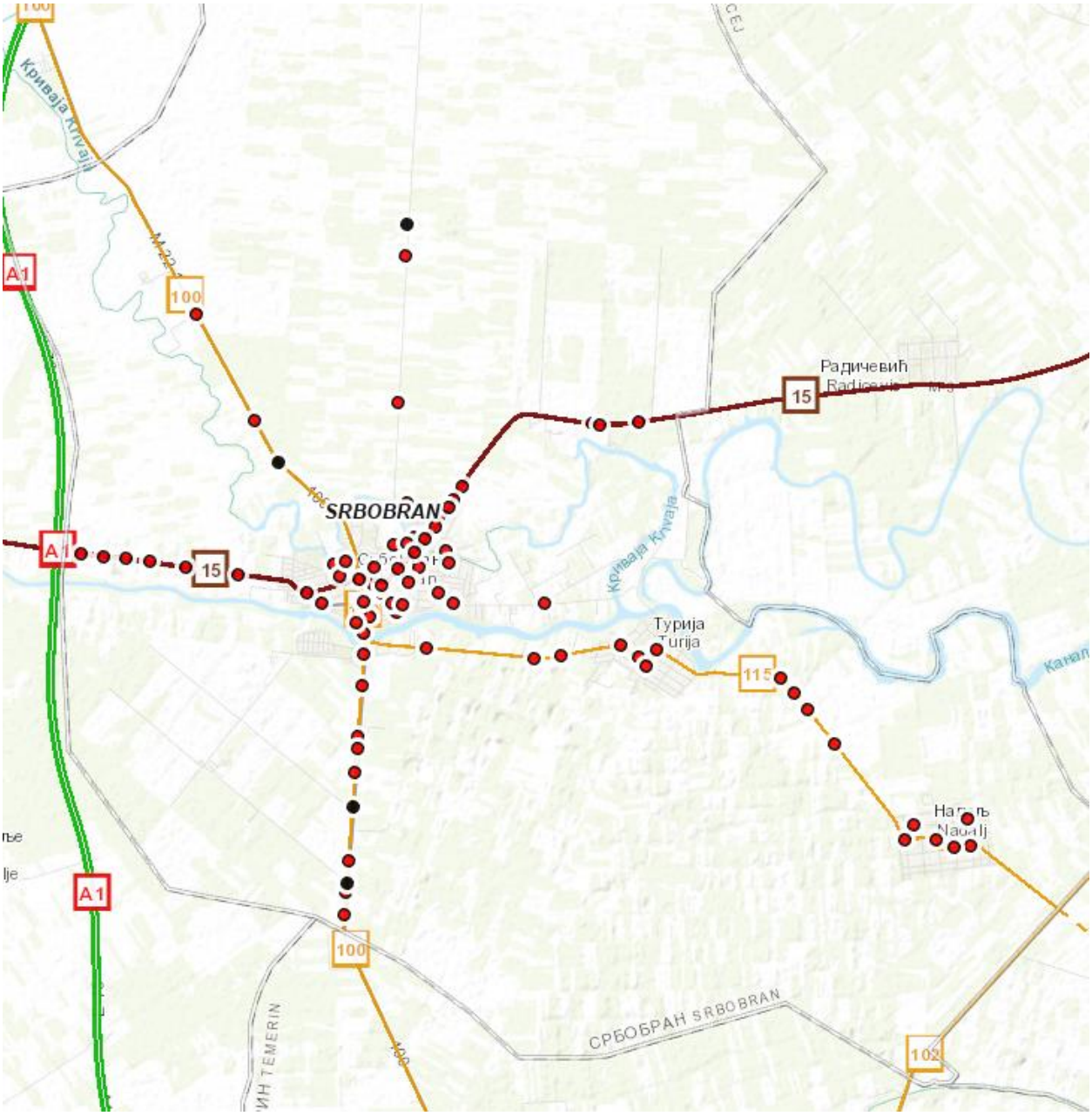
Петком и суботом заједно страдало је 170 лица, односно 31,5% свих страдалих. Овај податак указује на потребу за посебном пажњом при планирању активности крајем радне недеље и суботом. Ипак, високе вредности забележене средом показују да превентивне активности не треба усмеравати искључиво на викенд.

На основу приказаних података, среда се издваја као приоритет за детаљнију анализу најтежих последица, петак по значајном броју тешко повређених, а субота по највећем броју повређених и укупно страдалих. За утврђивање конкретних мера потребно је ове податке повезати са временом настанка, локацијама и типовима незгода, категоријама учесника и обимом саобраћаја. Сама расподела по данима не омогућава утврђивање узрока, нити доказује да је ризик по учеснику највећи у дану са највише страдалих.

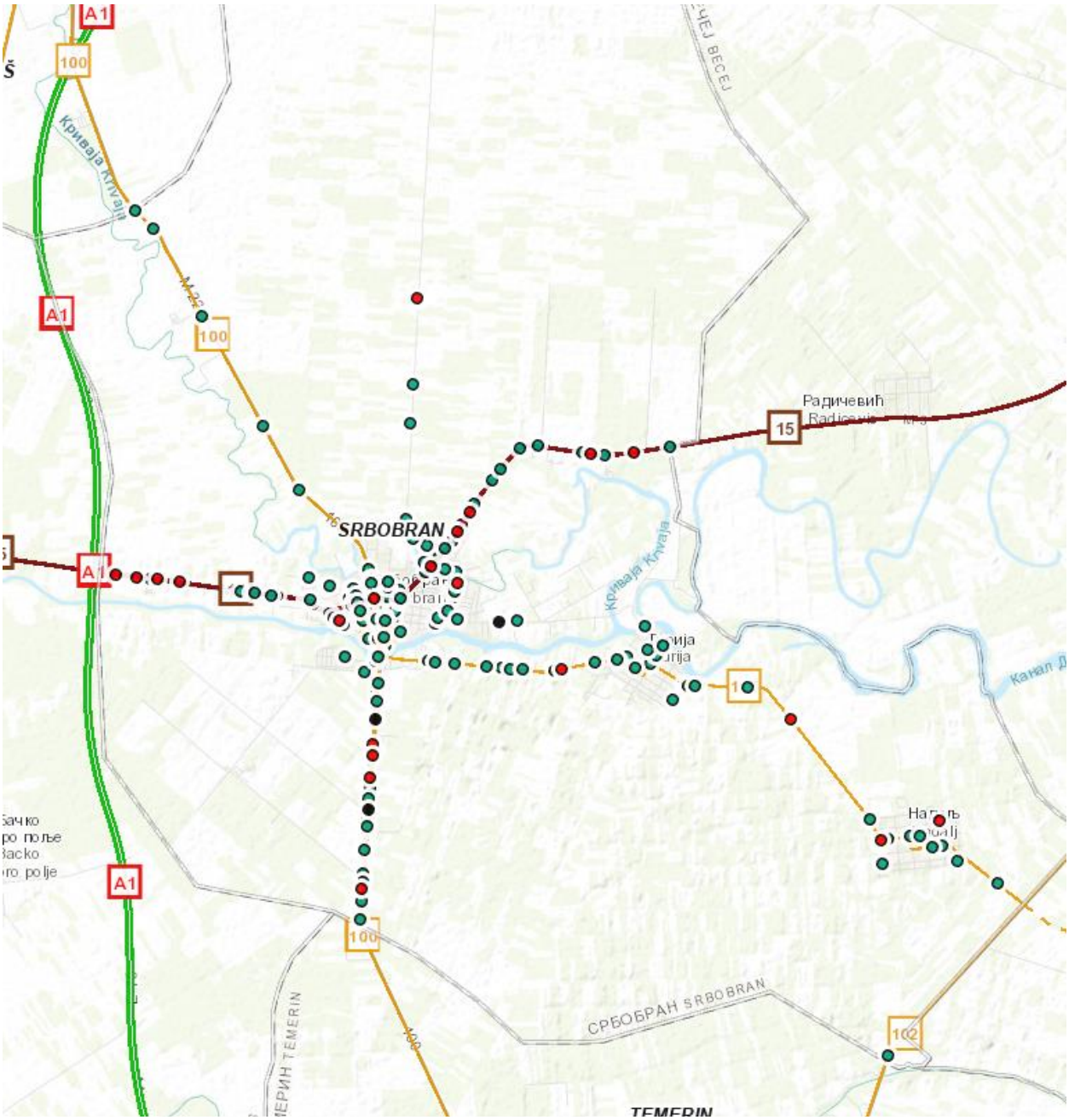
ПРОСТОРНА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА



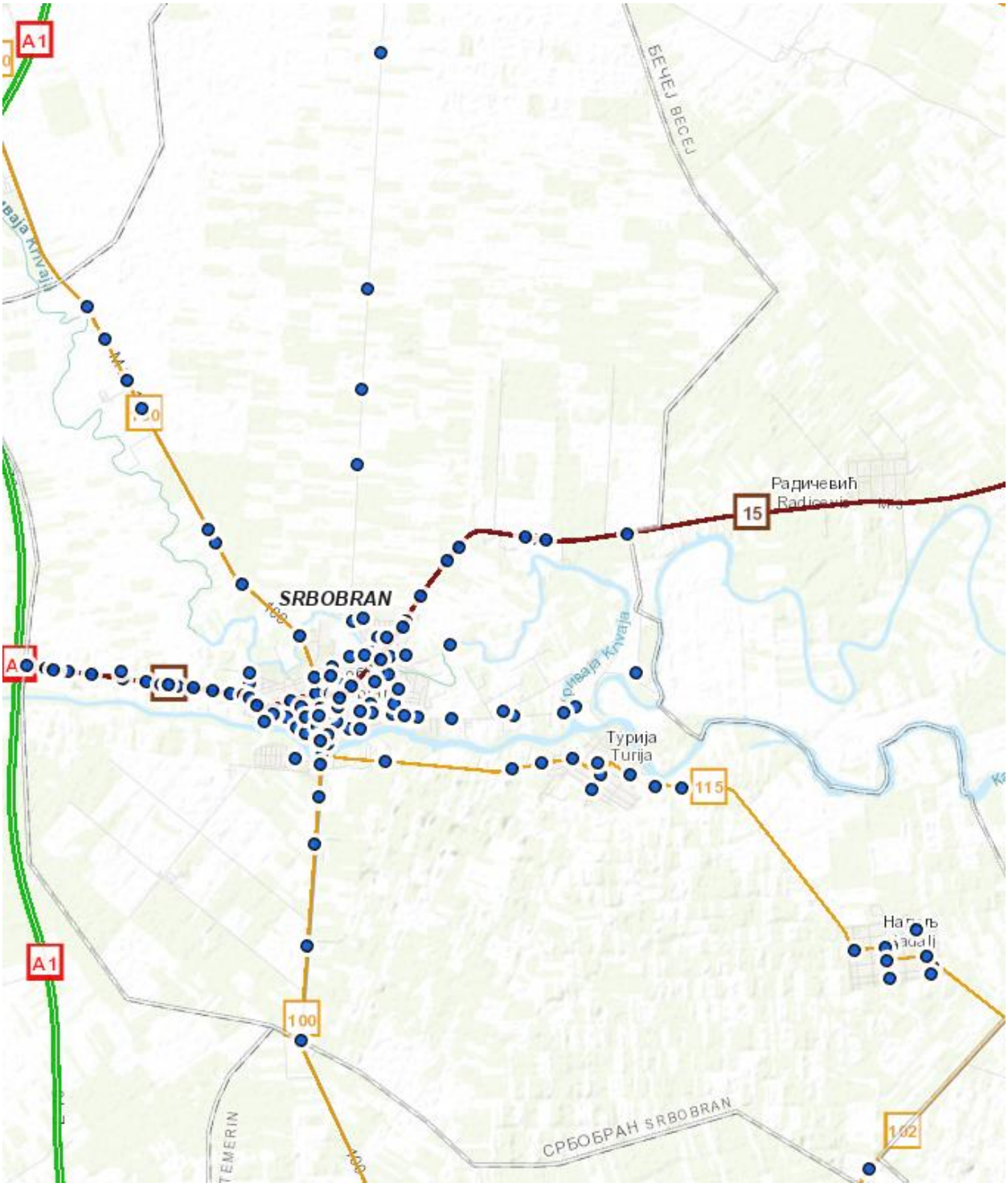
Слика 4.1. Локације саобраћајних незгода са погинулим учесницима у саобраћају



Слика 4.2. Локације саобраћајних незгода које су за последице имале **<u>тешке</u>** телесне повреде



Слика 4.3. Локације саобраћајних незгода које су за последице имале **<u>лаке</u>** телесне повреде



Слика 4.4. Локације саобраћајних незгода које су за последице имале материјалну штету

Поред наведених анализа постојећег стања, спроведена је и анализа саобраћајних незгода и њихових последица по старосној структури за период у последњих 10 година.

Када се поматра страдање учесника у саобраћају, учесници у саобраћају су подељени у четири старосне доби и то:

- ***Деца*** – старосне доби од рођења до навршених 14 година живота;
- ***Млади*** – старосне доби од 15 до 30 година живота;
- ***Одрасли*** – старосне доби од 31 до 64 године живота;
- ***Стари*** – старосне доби преко 65 година живота.

Старосне категорије су тако дефинисане због својих специфичности. Од четири старосне категорије, само одрасли не спадају у ризичне тј. рањиве категорије учесника у саобраћају због својих психофизичких специфичности. Деца никада не могу да буду одговорна за своје страдање у саобраћају, с обзиром да нису свесна опасности и ризика које својим поступцима могу да изазову. Млади су жељни доказивања и често падају под утицај друштва у коме се налазе и у саобраћају желе да се доказују.

Стара лица су рањиви учесници у саобраћају из разлога што су им кости мање еластичне (кртије) и склоне преломима, а повреде од којих се млађи људи лакше опорављају, за њих могу да буду фаталне. Такође, стара лица се често отежано и спорије крећу, имају слабије чуло вида и слуха, као и слабију процену удаљености и брзине возила.

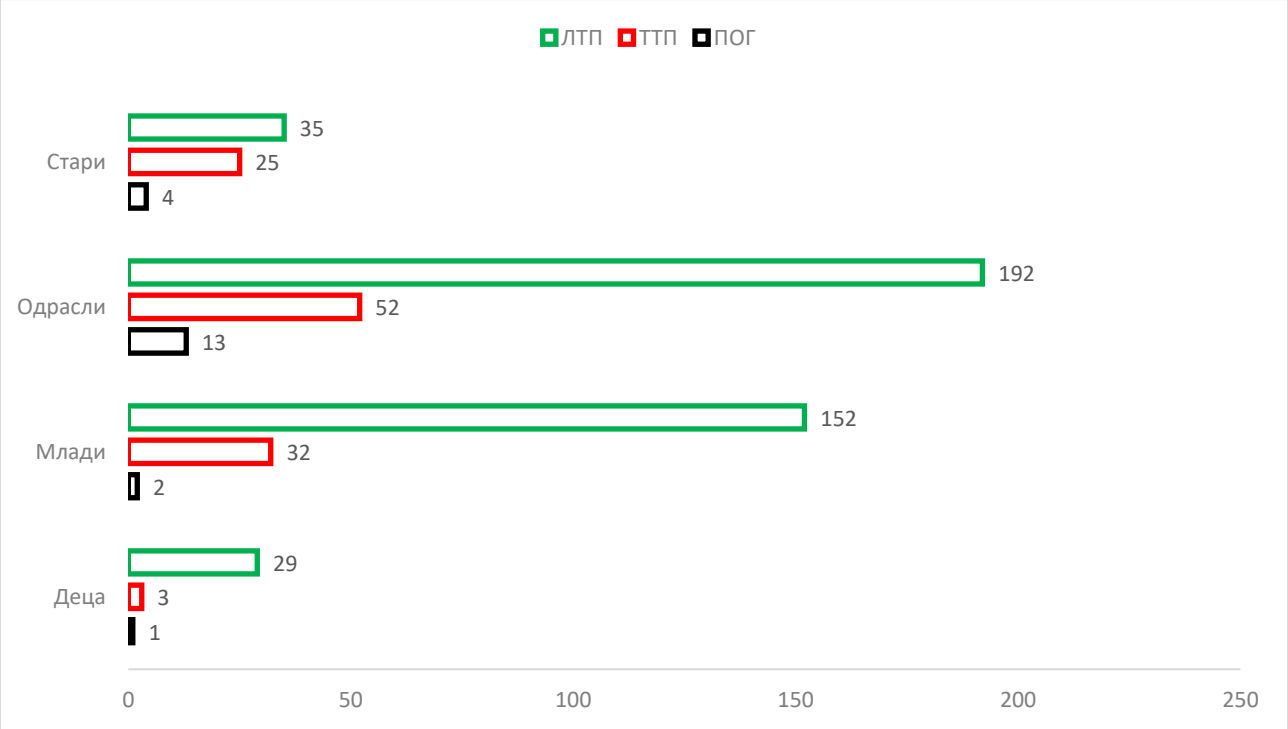


График 4.13. Страдање учесника у саобраћају по старости учесника

Анализа старосне структуре погинулих и повређених лица на путевима општине Србобран показује да највећи апсолутни број страдалих припада категорији одраслих, старости од 31 до 64 године. У овој категорији погинуло је 13 лица, тешко су повређена 52, а лако 192 лица, што укупно износи 257 страдалих. Одрасли чине 47,6% свих страдалих и 65% свих погинулих лица приказаних на графику. Ови подаци указују на потребу да мере превенције обухвате и ову старосну категорију, која носи највећи број забележених последица.

Млади, старости од 15 до 30 година, друга су најзаступљенија категорија, са 186 страдалих лица, односно 34,4% укупног броја. Погинула су два лица, 32 су тешко повређена, а 152 лако повређена. Иако у структури последица доминирају лаке телесне повреде, значајан број тешко повређених оправдава континуиране едукативне и превентивне активности усмерене на младе.

Код старијих лица забележена су четири погинула, 25 тешко повређених и 35 лако повређених, односно укупно 64 страдала лица. Ова категорија издваја се по већој тежини последица: погинули и тешко повређени заједно чине 45,3% страдалих старијих лица, што је највећи удео међу приказаним старосним групама. Старији чине 11,9% свих страдалих, али чак 20% свих погинулих. Због тога њихова заштита заслужује посебну пажњу при планирању мера и уређењу саобраћајног окружења.

У категорији деце забележено је једно погинуло дете, троје тешко повређене и 29 лако повређене деце, односно укупно 33 страдала детета. Иако деца имају најмањи апсолутни број страдалих, сваки смртни исход и тешка повреда детета представљају посебно озбиљну последицу. Потребно је наставити активности усмерене на безбедно кретање деце, уређење зона школа и заштиту деце приликом превоза. График не приказује својство учешћа у саобраћају, па се из њега не може утврдити да ли су деца страдала као путници, пешаци или бициклисти.

При тумачењу резултата треба имати у виду да старосне групе обухватају различит број годишта и различиту изложеност саобраћају. Стога највећи број страдалих одраслих не доказује да ова група има и највећи индивидуални ризик. За такву оцену потребни су подаци о броју становника и изложености саобраћају по старосним категоријама. Приказани резултати, ипак, јасно указују на највећи обим последица код одраслих и младих, као и на изражену тежину последица код старијих лица.

Није могуће добити потпуну слику безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран уколико се не сагледа безбедност саобраћаја по категорији возила који учествују у саобраћају. У последњих 10 година на путевима општине Србобран су највише страдали возачи и путници у путничким аутомобилима.

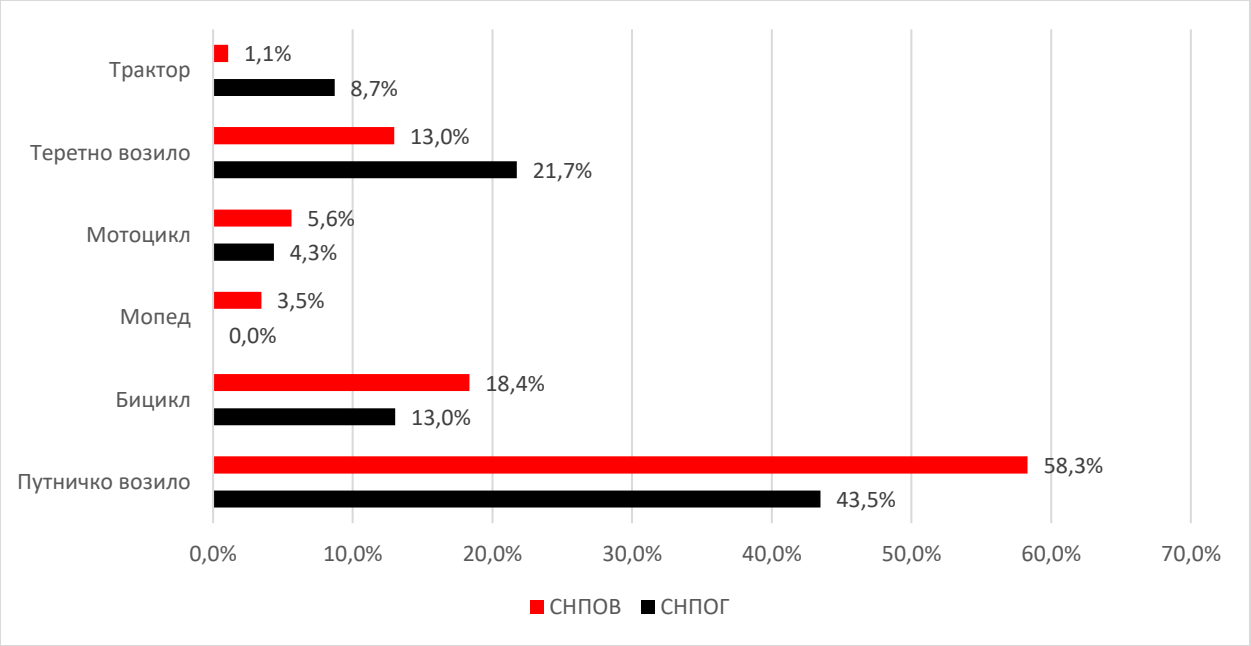


График 4.14. Страдање учесника у саобраћају по категорији возила

Анализа структуре саобраћајних незгода према категорији возила на територији општине Србобран показује да су путничка возила најзаступљенија и у незгодама са повређеним лицима (58,3%) и у незгодама са погинулим лицима (43,5%). Теретна возила заступљена су са 13,0% у незгодама са повређеним и са 21,7% у незгодама са погинулим лицима, што указује на значај њиховог учешћа у незгодама са најтежим последицама. Слична разлика уочава се код трактора, чија заступљеност износи 1,1% у незгодама са повређеним, а 8,7% у незгодама са погинулим лицима.

Посебну пажњу треба посветити безбедности бициклиста, јер су бицикли заступљени у 18,4% незгода са повређеним и 13,0% незгода са погинулим лицима. Мотоцикли су заступљени са 5,6%, односно 4,3%, док су мопеди заступљени у 3,5% незгода са повређеним лицима, без учешћа у незгодама са погинулим лицима у посматраном периоду.

Приказани подаци упућују на потребу спровођења мера усмерених на безбедније понашање возача путничких возила, унапређење услова за кретање бициклиста, као и безбедно кретање теретних возила и трактора. Приликом тумачења резултата треба имати у виду да приказани проценти представљају заступљеност категорија возила у незгодама, а не њихову одговорност за настанак незгода нити ризик у односу на обим учешћа у саобраћају.

СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ

Утврђивање нивоа безбедности саобраћаја на неком одређеном подручју истраживања није лако мерљиво, па се из тог разлога за одређивање нивоа безбедности у саобраћају користи њено наличје, односно степен угрожености. Под степеном угрожености подразумева се ризик који прати одвијање саобраћаја, тј.

опасност којој су изложени људи и имовина. Такође, степен угрожености представља могућност, вероватноћу или изгледност настанка саобраћајне незгоде или другог вида угрожавања људи и имовине.

Степен угрожености у саобраћају се утврђује према:

- Просторном критеријуму (степен угрожености у држави, региону, путу, насељу...);
- Персоналном критеријуму (степен угрожености пешака, возача бицикала...)

Израчунавање степена угрожености омогућава нам да утврдимо степен, односно величину опасности, разлоге њеног настајања као и одређена сазнања која ће омогућити ефикасније мере друштвене интервенције.

За оцену степена угрожености у саобраћају користе се различити поступци и анализе:

- Анализа саобраћајних незгода;
- Анализа конфликата у саобраћају;
- Експертско утврђивање...

За утврђивање степена угрожености на основу анализе саобраћајних незгода, стављају се у однос саобраћајне незгоде и њихове последице са: бројем становника, бројем регистрованих моторних возила, интензитетом саобраћаја, дужином путне и уличне мреже...

Поред апсолутних података о броју и последицама саобраћајних незгода, у наредним табелама представљене су вредности релативних показатеља за општину Србобран. Вредности релативних показатеља су добијене на основу:

- Броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима-ЈР (СНнас) и СР (СНнас);
- Броја саобраћајних незгода са погинулим лицима-ЈР (СНпог) и СР (СНпог);
- Броја погинулих лица у саобраћајним незгодама-ЈР ПОГ и СР ПОГ;
- Збира бројева погинулих и тешко повређених лица-ЈР п+тп и СР п+тп;
- Пондерисаног броја настрадалих лица на основу последица саобраћајних незгода-ЈПБН и СПБН.

Математичке формуле за израчунавање изабраних показатеља дате су у наставку.

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима:

$$\text{ЈРСН}_{\text{нас}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{нас}}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \qquad \text{СРСН}_{\text{нас}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{нас}}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја саобраћајних незгода са погинулим лицима:

$$\text{ЈРСН}_{\text{пог}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{пог}}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \qquad \text{СРСН}_{\text{пог}} = \frac{\text{Бр. СН}_{\text{пог}}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја погинулих лица:

$$\text{ЈРПОГ} = \frac{\text{Бр. ПОГ}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \qquad \text{СРПОГ} = \frac{\text{Бр. ПОГ}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу броја погинулих и тешко повређених лица:

$$\text{ЈР}_{\text{п+то}} = \frac{\text{Бр. ПОГ} + \text{Бр. ТТП}}{\text{Бр. становника}} \times 100.000 \qquad \text{СР}_{\text{п+тп}} = \frac{\text{Бр. ПОГ} + \text{Бр. ТТП}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 10.000$$

Јавни и саобраћајни ризик на основу пондерисаног броја настрадалих лица у саобраћајним незгодама:

$$\text{ЈПБН} = \frac{\text{ЛТП} \times \text{П1} + \text{ТТП} \times \text{П2} + \text{ПОГ} \times \text{П3}}{\text{Бр. становника}} \times 10.000$$

$$\text{СПБН} = \frac{\text{ЛТП} \times \text{П1} + \text{ТТП} \times \text{П2} + \text{ПОГ} \times \text{П3}}{\text{Бр. рег. мот. возила}} \times 1.000$$

где су П1, П2 и П3 коефицијенти (пондери) који имају вредности: П1=1, П2=13 и П3=99. Вредности пондера су објављене од стране Британског министарства за транспорт.

Табела 4.4. Вредности јавних и саобраћајних ризика страдања општине Србобран и Републике Србије

	Година	ЈПБН	СПБН	ЈР ПОГ	СР ПОГ	ЈР П+Т	СР П+Т	ЈР (СНпог)	СР (СНпог)	ЈР (СНнас)	СР (СНнас)
СРБИЈА	2020 год.	148,4	41,1	7,2	2,0	50,4	14,0	6,7	1,9	180,1	50,0
СРБИЈА	2021 год.	163,4	45,3	7,6	2,1	56,6	15,7	7,1	2,0	201,3	55,8
СРБИЈА	2022 год.	163,5	45,3	7,8	2,2	56,1	15,6	7,4	2,0	194,7	54,0
СРБИЈА	2023 год.	160,2	44,4	7,4	2,0	57,0	15,8	6,9	1,9	196,7	54,6
СРБИЈА	2024 год.	168,2	46,6	7,5	2,1	61,9	17,2	7,0	2,0	198,6	55,1
СРБИЈА	2025 год.	159,3	44,2	6,6	1,8	61,6	17,1	6,6	1,8	198,7	55,1
ОПШТИНА	2020 год.	162,3	43,2	7,0	1,9	62,7	16,7	7,0	1,9	195,0	52,0
ОПШТИНА	2021 год.	238,9	63,6	13,9	3,7	76,6	20,4	13,9	3,7	243,8	64,9
ОПШТИНА	2022 год.	170,0	45,3	0,0	0,0	104,5	27,8	0,0	0,0	320,4	85,4
ОПШТИНА	2023 год.	277,2	73,9	7,0	1,9	139,3	37,1	7,0	1,9	306,5	81,6
ОПШТИНА	2024 год.	274,4	73,1	13,9	3,7	97,5	26,0	7,0	1,9	285,6	76,1
ОПШТИНА	2025 год.	465,3	124,0	34,8	9,3	111,4	29,7	34,8	9,3	243,8	64,9

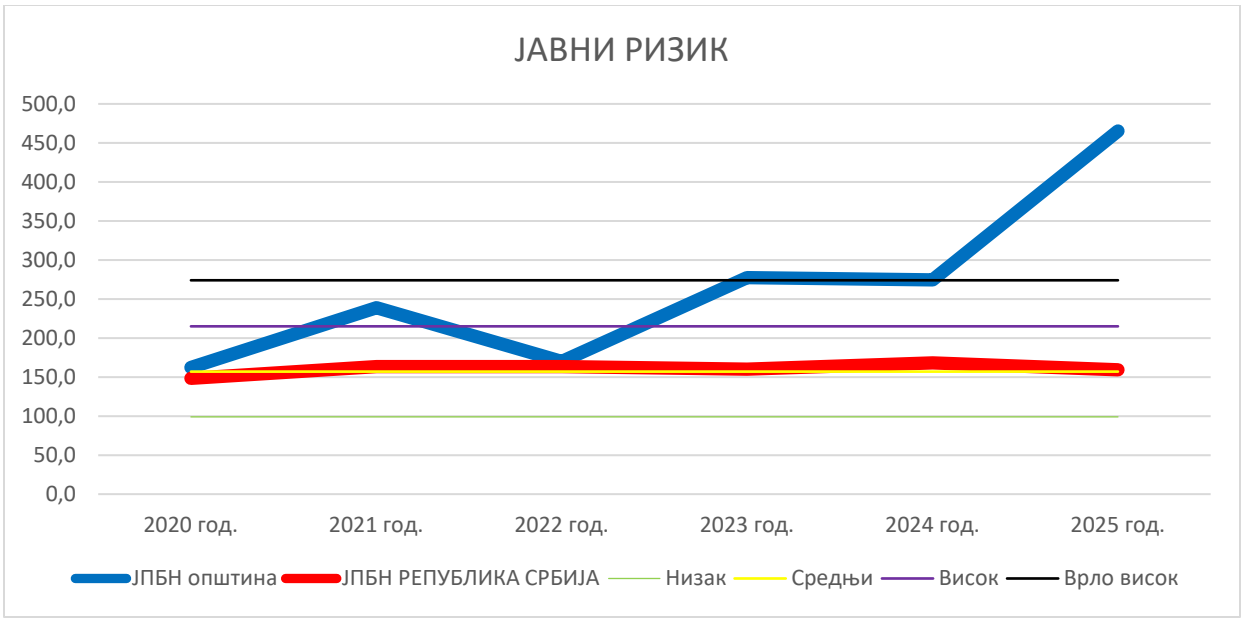
Вредности јавног ризика су подељене на следећи начин:

- Врло низак до 98;
- Низак од 98 до 157;
- Средњи од 157 до 215;
- Висок од 215 до 274 и
- Врло висок више од 274.

Вредности саобраћајног ризика су подељене на следећи начин:

- Врло низак до 29;
- Низак од 29 до 51;
- Средњи од 51 до 73;
- Висок од 73 до 95 и
- Врло висок више од 95.

Вредности јавног и саобраћајног ризика током година стално варирају што намеће закључак да још увек није изграђен, односно успостављен заштитни систем управљања безбедношћу саобраћаја на територији општине Србобран.



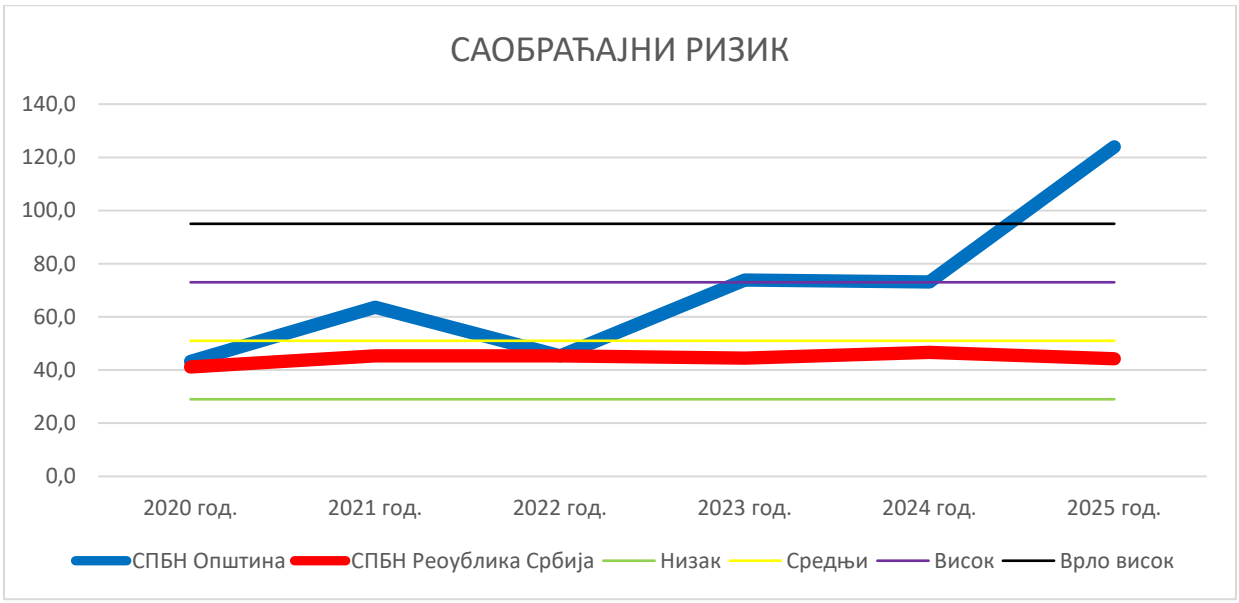


График 4.15. Јавни и саобраћајни ризик

Приказани графици јавног и саобраћајног ризика за период 2020–2025. године указују на неповољно кретање безбедности саобраћаја у општини Србобран, нарочито у последњој посматраној години. Јавни ризик омогућава сагледавање последица саобраћајних незгода у односу на број становника, док саобраћајни ризик последице доводи у однос са бројем регистрованих моторних возила. Оба показатеља омогућавају поређење општине са републичким нивоом, уз уважавање различите величине популације и возног парка.

Јавни ризик у Србобрану током посматраног периода показује изражене осцилације. После повећања са приближно 160 у 2020. на око 240 у 2021. години, у 2022. години забележено је смањење на приближно 170. Међутим, овај повољнији

резултат није задржан: у 2023. и 2024. години вредности су износиле око 275, односно налазиле су се око границе врло високог ризика. Најнеповољнији резултат забележен је 2025. године, када је јавни ризик достигао приближно 460 и знатно премашио приказану границу врло високог ризика.

У поређењу са Републиком Србијом, јавни ризик општине био је виши током свих приказаних година, при чему је разлика била најмања 2020. и 2022. године. Док се републичке вредности крећу у релативно уском распону, приближно од 145 до 170, општински показатељ бележи значајан раст. У 2025. години јавни ризик у Србобрану био је приближно три пута већи од републичке вредности.

Саобраћајни ризик показује готово истоветно кретање. Са приближно 43 у 2020. години повећан је на око 64 у 2021, а затим смањен на приближно 45 у 2022. години. У 2023. и 2024. години достигао је око 74, односно вредности око приказане границе високог ризика. У 2025. години забележен је нагли раст на приближно 123, чиме је значајно премашена граница врло високог ризика.

Републички саобраћајни ризик у истом периоду остао је знатно стабилнији, са вредностима приближно од 41 до 47. У 2025. години саобраћајни ризик Србобрана био је око 2,8 пута већи од републичког. Истовремено повећање оба локална показатеља указује на погоршање резултата и када се последице посматрају у односу на број становника и када се посматрају у односу на број регистрованих моторних возила.

Посебно је значајно што је после смањења ризика у 2022. години уследило повећање у 2023, задржавање високих вредности у 2024. и нагло погоршање у 2025. години. Такав образац показује да није остварено трајно побољшање безбедности саобраћаја. Резултати за 2025. годину представљају јасан основ за детаљнију анализу незгода са најтежим последицама и утврђивање приоритетних локација и категорија учесника за спровођење мера.

При тумачењу годишњих осцилација треба уважити чињеницу да у општинама са мањим бројем становника и возила појединачна незгода са тешким последицама може значајно променити вредност показатеља. Зато оцену треба заснивати и на вишегодишњем кретању и на анализи конкретних незгода. Такође, број регистрованих возила не обухвата у потпуности изложеност транзитном саобраћају, што треба узети у обзир при објашњавању локалних вредности саобраћајног ризика.

4.3. Укупни друштвено-економске последице саобраћајних незгода

Трошкови саобраћајних незгода представљају укупну висину штета изазваних саобраћајним незгодама. У трошкове саобраћајних незгода спадају:

- бол и патња жртава саобраћајних незгода,

- губитак квалитета живота жртава саобраћајних незгода,
- некомпензована бол и недостатак жртве родбини,
- изгубљена продуктивност,
- трошкови оштећења возила и објеката,
- трошкови здравствених услуга,
- социјална давања,
- трошкови поступања након саобраћајне незгоде (хитне службе),
- трошкови сахране,
- изгубљена добит,
- трошкови осигурања,
- трошкови радног места,
- правни трошкови,
- трошкови правосудних органа,
- трошкови спровођења санкција,
- трошкови услед временских губитака и др.

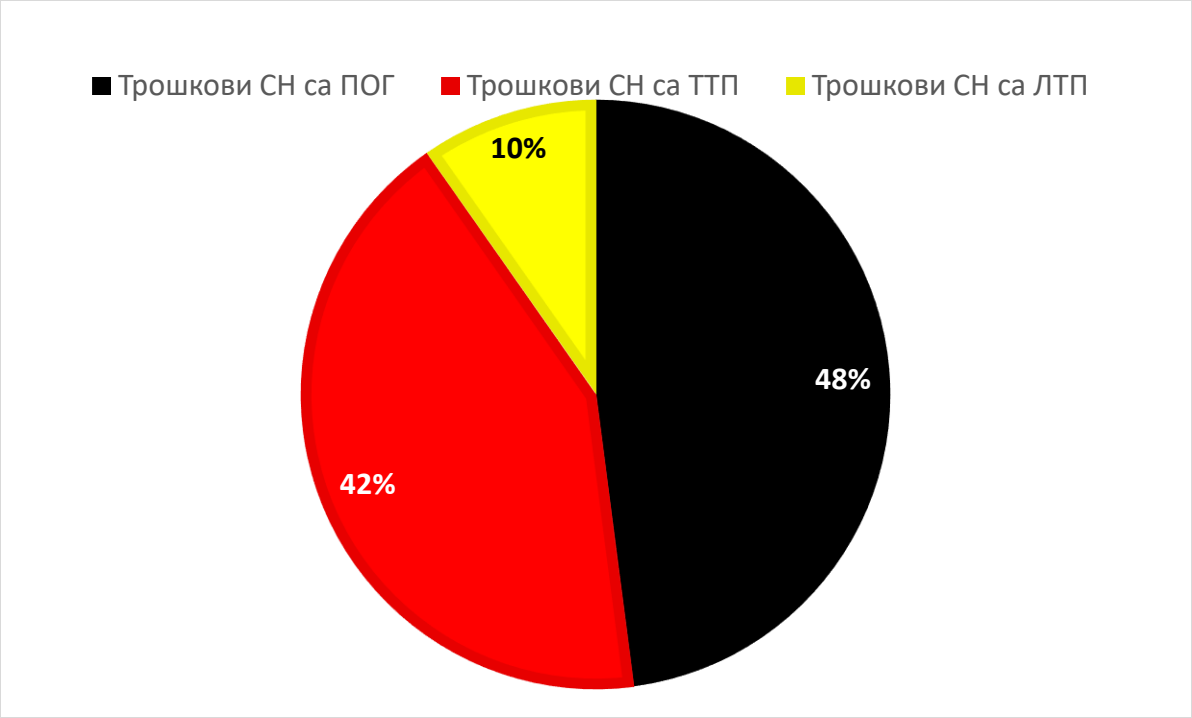
Висина штете настале у саобраћајним незгодама не може се прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама. На основу модела рачунања висине штете који је примењен у Републици Србији. Методологији, трошак једне саобраћајне незгоде са погинулим лицем износи 3.273.909 евра, трошак једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним лицем износи 498.591 евра, док трошак једне саобраћајне незгоде са лакше повређеним лицем износи 38.514 евра. У табели су приказани трошкови саобраћајних незгода у којима је било погинулих лица, тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама на територији општине Србобран, односно трошкови тих незгода по годинама.



График 4.16. Укупни трошкови саобраћајних незгода

Табела 4.5. Трошкови саобраћајних незгода по последицама и годинама

	Трошкови СН са ПОГ	Трошкови СН са ТТП	Трошкови СН са ЛТП	Укупни трошкови СН
1997 год.	9.821.727,00 €	7.478.865,00 €	1.155.420,00 €	18.456.012,00 €
1998 год.	3.273.909,00 €	10.969.002,00 €	1.193.934,00 €	15.436.845,00 €
1999 год.	3.273.909,00 €	3.988.728,00 €	962.850,00 €	8.225.487,00 €
2000 год.	9.821.727,00 €	5.484.501,00 €	423.654,00 €	15.729.882,00 €
2001 год.	13.095.636,00 €	9.473.229,00 €	962.850,00 €	23.531.715,00 €
2002 год.	6.547.818,00 €	5.484.501,00 €	1.116.906,00 €	13.149.225,00 €
2003 год.	6.547.818,00 €	6.481.683,00 €	693.252,00 €	13.722.753,00 €
2004 год.	19.643.454,00 €	8.476.047,00 €	1.425.018,00 €	29.544.519,00 €
2005 год.	9.821.727,00 €	10.470.411,00 €	1.309.476,00 €	21.601.614,00 €
2006 год.	9.821.727,00 €	5.484.501,00 €	962.850,00 €	16.269.078,00 €
2007 год.	6.547.818,00 €	9.473.229,00 €	1.656.102,00 €	17.677.149,00 €
2008 год.	- €	7.977.456,00 €	1.386.504,00 €	9.363.960,00 €
2009 год.	9.821.727,00 €	7.478.865,00 €	2.195.298,00 €	19.495.890,00 €
2010 год.	9.821.727,00 €	3.988.728,00 €	2.387.868,00 €	16.198.323,00 €
2011 год.	- €	3.988.728,00 €	2.195.298,00 €	6.184.026,00 €
2012 год.	9.821.727,00 €	5.983.092,00 €	2.272.326,00 €	18.077.145,00 €
2013 год.	9.821.727,00 €	3.490.137,00 €	1.848.672,00 €	15.160.536,00 €
2014 год.	9.821.727,00 €	5.484.501,00 €	885.822,00 €	16.192.050,00 €
2015 год.	6.547.818,00 €	7.478.865,00 €	1.694.616,00 €	15.721.299,00 €
2016 год.	6.547.818,00 €	4.487.319,00 €	1.078.392,00 €	12.113.529,00 €
2017 год.	9.821.727,00 €	4.487.319,00 €	2.503.410,00 €	16.812.456,00 €
2018 год.	- €	2.991.546,00 €	1.733.130,00 €	4.724.676,00 €
2019 год.	6.547.818,00 €	6.980.274,00 €	1.579.074,00 €	15.107.166,00 €
2020 год.	3.273.909,00 €	3.988.728,00 €	1.155.420,00 €	8.418.057,00 €
2021 год.	6.547.818,00 €	4.487.319,00 €	1.078.392,00 €	12.113.529,00 €
2022 год.	- €	7.478.865,00 €	1.887.186,00 €	9.366.051,00 €
2023 год.	3.273.909,00 €	9.473.229,00 €	2.002.728,00 €	14.749.866,00 €
2024 год.	3.273.909,00 €	5.983.092,00 €	1.540.560,00 €	10.797.561,00 €
2025 год.	16.369.545,00 €	5.484.501,00 €	1.155.420,00 €	23.009.466,00 €
Укупно	209.530.176,00 €	184.977.261,00 €	42.442.428,00 €	436.949.865,00 €



Према достављеном обрачуну трошкова саобраћајних незгода, заснованом на методологији Националне стратегије безбедности саобраћаја, укупни процењени трошкови на путевима општине Србобран у периоду 1997–2025. године износе 436.949.865 евра. Просечан годишњи трошак износи приближно 15,1 милион евра. Ове вредности представљају процену друштвено-економских губитака услед последица саобраћајних незгода, а не непосредне расходе буџета општине.

Највећи део укупних трошкова односи се на смртне исходе — 209.530.176 евра, односно 48,0%. Трошкови повезани са тешким телесним повредама износе 184.977.261 евро и чине 42,3%, док трошкови лаких телесних повреда износе 42.442.428 евра, односно 9,7%. Према томе, смртни исходи и тешке телесне повреде заједно учествују са 90,3% укупних обрачунатих трошкова. Оваква структура показује да спречавање најтежих последица има пресудан значај и за смањење друштвено-економских губитака.

Највећи годишњи трошкови у приказаном обрачуну забележени су 2004. године — 29.544.519 евра. Следе 2001. година са 23.531.715 евра и 2025. година са 23.009.466 евра. Висока вредност забележена је и 2005. године, када су трошкови износили 21.601.614 евра. Разлике између година одражавају значај тежине последица: година са мањим бројем повређених може имати веће процењене трошкове ако је забележено више смртних исхода.

Најмањи трошкови забележени су 2018. године — 4.724.676 евра, а затим 2011. године — 6.184.026 евра. У обе године није било погинулих лица. Ипак, трошкови су остали значајни због тешких и лаких телесних повреда. То потврђује да, поред спречавања смртних исхода, смањење броја тешко повређених мора бити један од главних приоритета локалне политике безбедности саобраћаја.

У периоду 2020–2025. године укупни обрачунати трошкови износе 78.473.530 евра. Посебно се издваја 2025. година, у којој су трошкови више него удвостручени

у односу на 2024. годину: повећани су са 10.797.561 на 23.009.466 евра, односно за 113,1%. У структури трошкова за 2025. годину смртни исходи учествују са 71,1%, што показује колико повећање броја погинулих утиче на укупан обим процењених губитака.

Приказани резултати пружају економско образложење за систематско улагање у безбедност саобраћаја. Приоритет треба дати мерама усмереним на спречавање смртних исхода и тешких телесних повреда, уз избор интервенција на основу анализе незгода и очекиваних ефеката. Процењени трошкови могу послужити као основа за оцену оправданости улагања, али се очекивана корист сваке мере мора посебно утврдити.

Пошто су трошкови обрачунати применом јединствених вредности по тежини последица, приказ омогућава поређење година на истој обрачунској основи. У коначном документу потребно је навести извор јединичних трошкова, њихову референтну годину и обухват методологије, како би било јасно шта процена укључује и како се тумачи.

4.4. Кључни проблеми безбедности саобраћаја

4.4.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја

Стање система безбедности саобраћаја може се објаснити уколико се разуме: стратешки оквир, правни оквир, институционални оквир, финансирање безбедности саобраћаја и комуникација, координација и кооперација у области безбедности саобраћаја.

Стратешки оквир

У претходном периоду препознати су и усвојени значајни стратешки документи безбедности саобраћаја на глобалном, регионалном (ЕУ) и националном нивоу, који су наведени у уводном делу стратегије. Закон о безбедности саобраћаја предвиђа обавезу свих јединица локалних самоуправа да припреме, усвоје и спроводу стратешка документе у складу са националном Стратегијом. Међутим, није систематски праћена примена ових докумената, нити је јасно препозната одговорна институција која би пратила усвајање стратешких докумената на међународном нивоу, усаглашавање националних и локалних докумената и редовно, стручно анализирала постигнуте резултате и извештавала јавност.

Правни оквир

У Републици Србији разним правним актима дат је оквир безбедности саобраћаја, како Уставом, Законима тако и подзаконским актима. Велики помак у области безбедности саобраћаја десио се усвајањем Закона о безбедности саобраћаја на путевима који је у примени од 11. децембра 2009. године. Најзначајнији акти којима је уређена област безбедности саобраћаја у Републици Србији су:

Устав Републике Србије проглашава право на живот као неприкосновено. Из тога проистиче обавеза државе и свих субјеката безбедности саобраћаја да штите то право грађана. Устав проглашава и право на физички интегритет и право на личну безбедност.

Проглашавање тих права такође намеће обавезу Републици Србији да штити физички интегритет и безбедност учесника у саобраћају. Право детета на посебну заштиту, које проглашава Устав, намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавезу државе да заштиту деце у саобраћају истакне у први план.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон 76/2023 и 19/2025) у чл. 13. предвиђа да Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом. Поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја, и финансирање система. Такође, у основи се овим законом уређује део система који се односи на возаче и возила, а закон садржи и одредбе које се односе на путеве. Закон о безбедности саобраћаја уређује и права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја, као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

Закон о путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2018, 95/2018 - др. закон и 92/2023 - др. закон) уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева. Свакако најважнија одредба која се односи на безбедност саобраћаја јесте обавеза управљача јавног пута да обезбеди несметано и безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу. Поједине одредбе односе се на све јавне путеве, а поједине само на државне путеве, док се локалним самоуправама оставља да својим актима уреде пре свега заштиту и одржавање локалних путева и улица.

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

Кривични законик ("Сл. гласник РС", бр. 85/2005, 88/2005 - испр., 107/2005 - испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019, 94/2024 и 63/2026) садржи главу која одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, а заштитни субјекти јесу живот односно тело људи и имовина већег обима. Инкриминисане радње јесу пре свих: непридржавање саобраћајних прописа,

уништење односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница, и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

Закон о прекршајима "Сл. гласник РС", бр. 65/2013, 13/2016, 98/2016 - одлука УС, 91/2019, 91/2019 - др. закон и 112/2022 - одлука УС) уређује прекршајни поступак, и прекршајне санкције. С обзиром да су најчешћи саобраћајни деликти саобраћајни прекршаји и с обзиром да су најчешћи прекршаји у Републици Србији они против безбедности саобраћаја на путевима, систем прекршајног кажњавања јесте веома значајан у репресивном делу система безбедности саобраћаја. Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

Закон о полицији ("Сл. гласник РС", бр. 6/2016, 24/2018 и 87/2018) уређује поступање саобраћајно полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.

Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС”, број 49/2019) одређује да су послови комуналне милиције одржавање комуналног реда у шта спада одржавање реда у области „локалних путева и улица; саобраћајних ознака и сигнализације; паркирања”.

Закон о општем управном поступку ("Сл. гласник РС", бр. 18/2016, 95/2018 - аутентично тумачење и 2/2023 - одлука УС) јесте системски закон који уређује поступање управних односно извршних органа. Овај пропис примењује се у поступању органа надлежних за контролу (полиција, инспекција), али и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 - одлука УС) уређује веома важну област обавезног осигурања и начина исплате штета из саобраћајних незгода. Овим прописом уведен је „бонус-малус” систем кажњавања и награђивања власника возила у зависности од тога да ли се њиховим возилом узрокују саобраћајне незгоде или не, што јесте мера која утиче на понашање возача.

До октобра 2014. године по основу тог закона осигуравајућа друштва су уплаћивала 1,2% бруто премије осигурања од аутоодговорности као део превентиве на посебан рачуна за увођење видео надзора на путевима. Рок важења наведене одредбе није продужен изменом закона.

Закон о смањењу ризика од катасрофа и управљање ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 87/2018) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа аутономних

покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању; успоставља службу „112” која ће обезбедити функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме ће се обезбедити координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно – спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода.

Закон о здравственој заштити ("Сл. гласник РС", бр. 25/2019 и 92/2023 - аутентично тумачење и 29/2058 – одлука УС) уређује систем здравствене заштите као организоване и свеобухватне делатности друштва са основним циљем да се оствари највећи могући ниво очувања и унапређења здравља грађана, спречавање и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.

Закон о основама система образовања и васпитања ("Сл. гласник РС", бр. 88/2017, 27/2018 - др. закон, 10/2019, 27/2018 - др. закон, 6/2020, 129/2021, 92/2023 и 19/2025) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају.

Такође треба узети у обзир и подзаконске акте који ближе дефинишу одређене области, а нарочито области из Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима

Влада Републике Србије је 2019. године усвојила „Националну Стратегију одрживог развоја за период од 2019. до 2030. године („Службени гласник РС", број 47 од 28. јуна 2019.) којом је препозната неопходност унапређења саобраћајне инфраструктуре, проблем недостатка управљања саобраћајним системима, негативан утицај буке која потиче из саобраћаја и сл. Стратегијом је посебно истакнута лоша пракса безбедности саобраћаја која није омогућила одговарајуће прикупљање, обраду и доступност података као и непостојање Националног модела за процену трошкова саобраћајних незгода (на процену трошкова саобраћајних незгода примењен је модел Светске банке, који је проценио трошкове на 2,3% БДП-а).

Стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу, који је од највеће важности за доношење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран за период 2026-2030. године, јесте Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период 2023-2030. године („Службени гласник РС”, број 84/23). Важност националне Стратегије за јединице локалне самоуправе утврђена је Законом о безбедности саобраћаја на путевима, због тога што јединице локалне самоуправе имају обавезу да усагласе своје локалне стратегије са националном и као такве да их усвоје.

Финансијски оквир

Обезбеђивање стабилних и довољних извора финансирања представља један од основних предуслова за планско и континуирано унапређење безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Реализација мера предвиђених Стратегијом и Акционим планом захтева финансијска средства за унапређење путне инфраструктуре, саобраћајно васпитање и образовање, превентивно-промотивне активности, стручне и научно-истраживачке послове, јачање капацитета локалног тела за координацију послова безбедности саобраћаја, као и за друге активности усмерене на смањење броја и последица саобраћајних незгода.

У претходном периоду систем финансирања безбедности саобраћаја био је заснован, између осталог, на непосредном усмеравању дела прихода од наплаћених новчаних казни локалним самоуправама. Према ранијем законском решењу, 30% средстава од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје припадало је буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен. На тај начин је и Општина Србобран располагала наменским средствима која су могла да се користе за унапређење безбедности саобраћаја.

Изменама Закона о безбедности саобраћаја на путевима из 2023. године извршена је структурна реформа система финансирања безбедности саобраћаја и његово усклађивање са системом јавних финансија. Према важећем законском решењу, средства од новчаних казни за прекршаје и привредне преступе предвиђене прописима о безбедности саобраћаја припадају буџету Републике Србије. За финансирање унапређења безбедности саобраћаја средства се опредељују у буџету Републике Србије, на разделу министарства надлежног за унутрашње послове, док се њихов распоред и коришћење уређују актом који Влада доноси за сваку календарску годину.

Саставни део таквог акта је Национални годишњи програм унапређења безбедности саобраћаја на путевима, којим се утврђују циљеви, мере и активности, начин њихове реализације, рокови, потребна финансијска средства и одговорни субјекти. Практично, локалне самоуправе више не остварују аутоматски приход у висини од 30% новчаних казни наплаћених за прекршаје учињене на њиховој територији, већ средства за поједине мере и активности обезбеђују кроз нови систем расподеле и јавних позива.

Агенција за безбедност саобраћаја, у складу са законом, подзаконским актима и годишњим одлукама о распореду средстава, расписује јавне позиве на које се јединице локалне самоуправе пријављују са програмима и конкретним мерама и активностима. За учешће у овом систему од посебног значаја су активно локално тело за координацију послова безбедности саобраћаја, именован координатор за сарадњу са Агенцијом, благовремено усвојен програм рада и усклађеност предложених мера са националним и локалним стратешким документима. Средства се, дакле, више не могу посматрати као унапред обезбеђен локални приход, већ њихово коришћење у значајној мери зависи од правовременог

планирања, припреме документације и пријављивања Општине на одговарајуће јавне позиве.

Искуство примене новог модела показује да износи који се локалним самоуправама одобравају путем појединих јавних позива могу бити ограничени. На пример, Првим јавним позивом Агенције за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на путевима у 2025. години било је предвиђено да програм јединице локалне самоуправе може износити највише 1.200.000 динара са ПДВ-ом. Због тога се финансирање безбедности саобраћаја на подручју Општине Србобран не може заснивати искључиво на средствима која се добијају путем јавних позива, већ је неопходно планирати и друге расположиве изворе финансирања.

Поред средстава која се обезбеђују из буџета Републике Србије, важећи Закон оставља могућност коришћења прихода по основу међународних уговора, као и средстава домаћих и страних правних и физичких лица кроз донације, поклоне, прилоге и друге видове помоћи, као и других извора у складу са законом. Истовремено, Општина Србобран, у оквиру својих надлежности и буџетских могућности, треба да планира сопствена средства за реализацију приоритетних локалних мера, нарочито у случајевима када су потребне интервенције које не могу да чекају наредни јавни позив или нису обухваћене приоритетима финансирања на републичком нивоу.

Као могући извори финансирања мера из локалне Стратегије могу се посматрати: средства буџета Републике Србије која се распоређују кроз Национални годишњи програм и јавне позиве; средства буџета Општине Србобран; средства других нивоа власти и јавних институција у оквиру њихових програма; домаћи и међународни фондови и пројекти; донације и други законом дозвољени облици помоћи; као и удруживање средстава различитих субјеката за реализацију заједничких пројеката.

За одржив систем безбедности саобраћаја посебно је важно да се финансирање не сведе само на повремено набављање опреме или реализацију појединачних активности. Потребно је обезбедити континуитет финансирања мера које произилазе из анализе стања и дефинисаних циљева Стратегије. Приоритет приликом расподеле расположивих средстава треба да имају мере за које је утврђено да највише доприносе смањењу страдања, нарочито мере усмерене на заштиту деце, пешака, бициклиста, младих и старијих учесника у саобраћају, управљање брзинама, уређење зона школа, отклањање опасних места и унапређење понашања учесника у саобраћају.

У наредном периоду Општина Србобран треба да обезбеди благовремену припрему годишњих програма рада тела за координацију послова безбедности саобраћаја, да систематски прати јавне позиве Агенције за безбедност саобраћаја и других институција, припрема техничку и другу документацију за приоритетне пројекте и, када је то потребно, планира сопствено учешће у финансирању. На тај начин се смањује зависност од једног извора средстава и стварају услови да се

мере предвиђене Стратегијом реализују континуирано и у складу са стварним проблемима безбедности саобраћаја на територији општине.

Институционални оквир

Како би се систем безбедности саобраћаја успоставио и одржао у некој друштвеној заједници, па тако и у локалној самоуправи (општини или граду), неопходне су институције и организације које су од значаја за безбедност саобраћаја и које својим деловањем чине систем безбедности саобраћаја. Веома је важно да се на територији која жели да успостави систем безбедности саобраћаја препознају најважније институције од којих ће свака посебно бити део система, док са друге стране, у међусобној интеракцији, повезивању и координацији активности, чине да сам систем функционише.

Свака институција или организација која чини и учествује у функционисању система безбедности саобраћаја својим пословима и активностима доприноси унапређењу безбедности саобраћаја. Свака у свом домену рада. Примера ради, уколико се на посматраној територији реализује кампања безбедности саобраћаја, коју покреће Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран, неопходно је у кампању укључити све институције које могу да допринесу да се циљеви кампање реализују.

Уколико је реч о кампањи у којој су млади возачи циљна група, потребно је укључити најмање: средње школе, ауто-школе, саобраћајну полицију, управљача пута на посматраној територији и удружење грађана или невладину организацију која се бави безбедношћу саобраћаја и уколико је иста део система безбедности саобраћаја. Уколико се реализују активности везане за повећање техничке исправности возила, поред Општинског тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран и саобраћајне полиције, у активност је пожељно укључити техничке прегледе и ауто-школе које функционишу на посматраној територији.

Управљање безбедношћу саобраћаја не може се одржати без подршке институција и организација које могу да дају свој допринос подизању нивоа безбедности саобраћаја. Овакав приступ може да се примени и на локалну заједницу. Бројне институције требају да се укључе у систем безбедности саобраћаја, како на државном тако и на локланом нивоу.

Институције Републике Србије	Институције општине Србобран
Председник Републике Србије	Председник општине Србобран
Влада Републике Србије	Општинска управа Србобран
Скупштина Републике Србије	Скупштина општине Србобран
Министарство надлежно за послове саобраћаја	Општински орган надлежан за послове саобраћаја
Министарство надлежно за послове образовања	Школске установе на територији општине Србобран
Министарство надлежно за послове здравља	Установе здравствене заштите на територији општине Србобран
Министарство надлежно за унутрашње послове	Полицијска станица Србобран
Агенција за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја општине Србобран
Орган надлежан за инспекцијске послове из области саобраћаја	Инспекција општине Србобран
Управљачи пута	Управљач локалних путева и улица на територији општине Србобран

Важни субјекти и појединци често немају потребан капацитет, нису мотивисани, стручни, нити су довољно посвећени спровођењу мера и активности унапређења безбедности саобраћаја за које су одговорни и надлежни. У великом броју случајева, изостао је редован, добро организован и систематичан рад на унапређењу безбедности саобраћаја.

Овакво стање се може променити само искреном, непрекидном и јавно исказиваном политичком подршком и одговорношћу, а посебно доследном применом прописа и подршком приликом доношења, промоције и спровођења ове стратегије.

Конкуренција, комуникација, координација и кооперација (4K)

У конкуренцији са другим важним друштвено-економским питањима, безбедност саобраћаја није препозната као незаобилазан приоритет, у складу са њеним друштвеним значајем. Постоји велики простор за унапређење сталне и усаглашене комуникације, координације и кооперације између најважнијих субјеката на државном и локалном нивоу, као и сталне комуникације између стручне, политичкеи најшире јавности.

4.4.2. Безбедни путеви

Побољшање постојећих путева захтева стручан и одговоран приступ у идентификацији утицајних фактора пута који узрокују или доприносе настанку саобраћајних незгода и увећању последица саобраћајних незгода, а све у циљу

да се ти фактори отклоне. У "Независним оценама утицаја пута на настанак саобраћајних незгода са погинулим лицима", пут је као утицајни фактор на државним путевима Републике Србије, препознат у преко 20%. С обзиром на уочен утицај пута на настанак и последице саобраћајних незгода са једне стране, и на изостанак примене мера ради отклањања уочених утицаја пута, са друге стране, у претходном периоду је пропуштен потенцијал да се побољша безбедност пута. Поред тога општина Србобран није спроводила анализе утицаја пута на настанак и последице саобраћајних незгода као ни ревизије ни провере безбедности саобраћаја, што додатно онемогућава побољшање безбедности саобраћаја, са аспекта пута.

У претходном периоду је постојала велика дисперзија око препознавања утицајних фактора на настанак незгода и последица незгода од стране службеника саобраћајне полиције који врше увиђаје саобраћајних незгода због непостојања периодичних обука и усавршавања. Додатни проблем код прецизнијег дефинисања проблема је и неуспостављање процеса "Дубинских анализа саобраћајних незгода". Све претходно наведено је довело до изостанка квалитетних анализа података о узроцима и утицајним факторима пута и бољег уочавања и сагледавања проблема безбедности саобраћаја и мера за смањење негативног утицаја пута на безбедност саобраћаја.

Осврtом на органе и институције надлежне за путну инфраструктуру, на државном илокалном нивоу, уочава се проблем недовољних капацитета за вршење сложених послова безбедности путева и недовољног броја запослених који се баве проблемом безбедности путне инфраструктуре. Због малог броја инспектора за путеве отежана је доследна примена правне и ванправне одговорности управљача путева.

Недовољна промоција и примена концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и неусклађеност функције пута са његовом стварном наменом, узрокује небезбедне ситуације на путевима, које су најчешће настале као последица неусклађености између ограничења и стварних брзина кретања возила. Ово потврђују и подаци из студије, коју је Агенција за безбедност саобраћаја спровела 2019. године, да свако друго путничко возило прекорачује дозвољену брзину кретања у насељу. Свему овоме треба додати и проблеме небезбедних пролазака државних путева кроз насеља, недостатак обилазница и непостојећу, недовољну или неусклађену инфраструктуру за рањиве учеснике у саобраћају. Велики проблем представља и неодговарајуће одржавање путева, којем често доприноси нередован надзор над стањем путне инфраструктуре, а посебно стањем саобраћајне сигнализације и коловоза, нарочито када су неповољни временски услови. Неодговарајуће обезбеђење и уређење зона радова на путу и недовољан надзор над спровођењем радова се, такође, издваја као велики проблем на путевима.

4.4.3. Безбеднија возила

Старост возила је обележје возила које је веома повезано са настанком и тежином последица саобраћајних незгода. Критична граница старости возила после које значајно расту последице незгода је 15 година. С обзиром на просечну старост возила у Републици Србији од преко 16 година, старост возила је најзначајније обележје возила које доприноси ризику и последицама саобраћајних незгода.

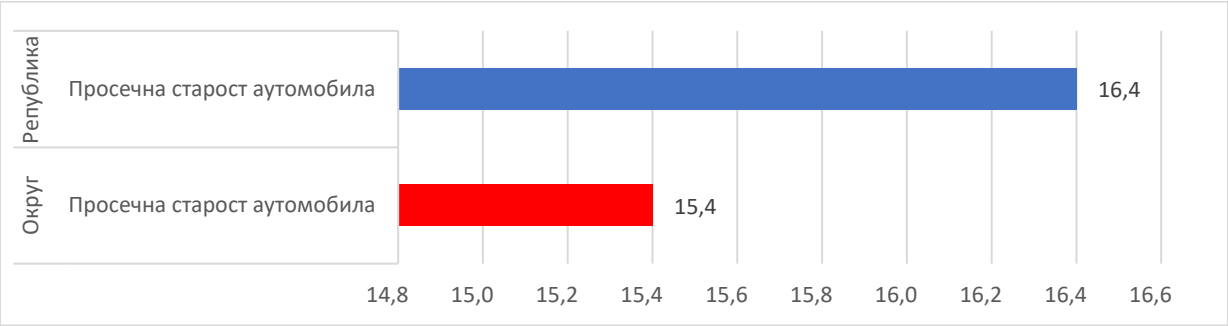


График 4.17. Просечна старост путничких аутомобила (у годинама) у Јужнобачком округу и Србији

Велика старост возила указује на малу примену нових технологија на возилима која се увозе и која су у употреби у Републици Србији. Куповна моћ грађана умногоме утиче на просечну старост возног парка, а самим тим и присутност релативно застарелих технологија.

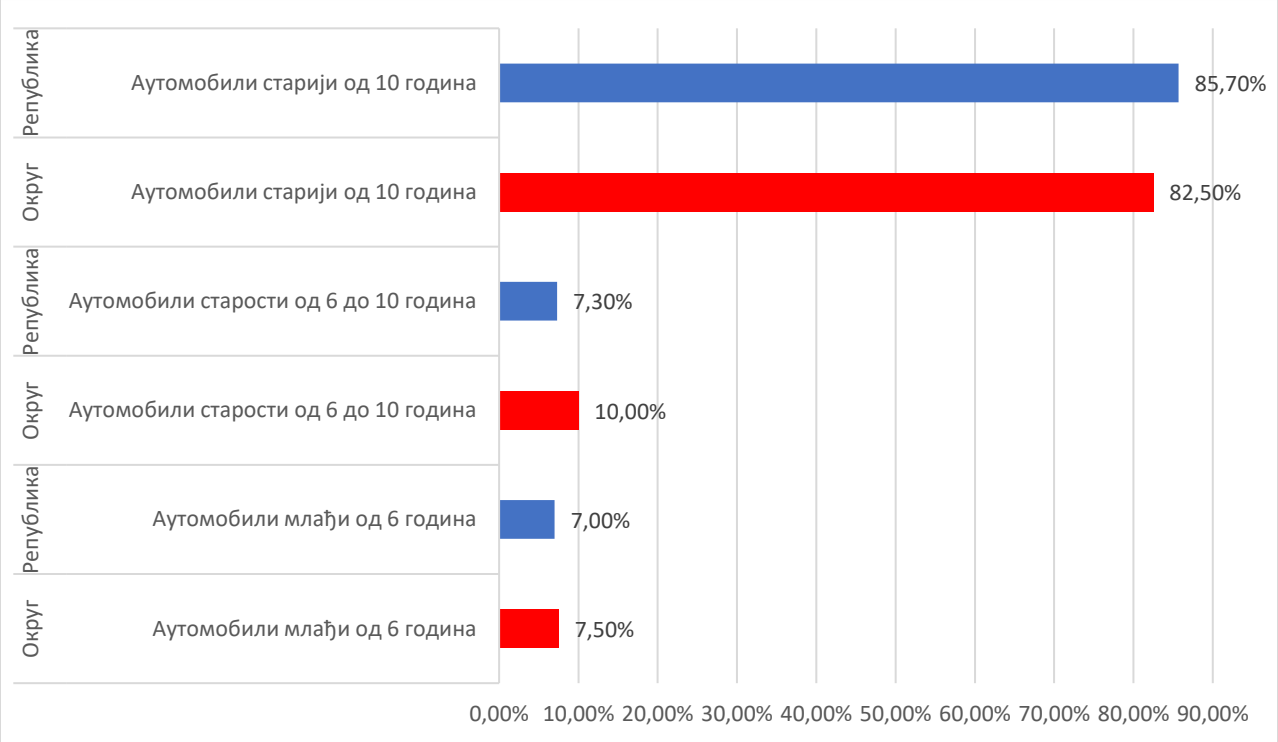


График 4.18. Старост путничких аутомобила у процентима у Јужнобачком округу и Србији

На графику је приказана старост возила у Републици Србији и Јужнобачком округу. Будући да за потребе ове анализе нису били доступни подаци о старости возила на нивоу општине Србобран, коришћени су подаци за Јужнобачки округ, којем општина припада. Ови подаци пружају шири територијални оквир за сагледавање старосне структуре возног парка, али се не могу непосредно изједначити са структуром возила регистрованих у општини.

Примена података за округ има значај и због транзитног саобраћаја. На путевима општине Србобран учествују и возила регистрована у другим општинама и градовима, па услови безбедности саобраћаја не зависе искључиво од локалног возног парка. Зато поређење окружних и републичких података представља користан оквир за анализу, уз напомену да ни подаци за округ не описују у потпуности старосну структуру свих возила која пролазе кроз општину.

Старост возила значајна је за разматрање техничке исправности и заступљености савремених система активне и пасивне безбедности. Ипак, сама старост није довољна за оцену безбедности појединачног возила, јер она зависи и од одржавања, техничког стања и начина коришћења. Приказане податке стога треба посматрати као показатељ општих карактеристика возног парка и основу за разматрање мера усмерених на унапређење безбедности возила.

Провера саобразности возила пре пуштања у саобраћај подразумева поступак којим се утврђује да ли предметно возило испуњава прописане услове који важе у Републици Србији и односи се на моторна и прикључна возила која се појединачно или серијски производе или преправљају, као и на њихове уређаје, склопове и опрему. Државни орган који је одговоран за предметну област је Агенција за безбедност саобраћаја, а део послова поверен је овлашћеним организацијама. Национални законски оквир за управљање безбедношћу возила и за проверу саобразности возила пре пуштања у саобраћај тренутно чине: Закон о безбедности саобраћаја и подзаконски акти. Примењују се и важећи УН Правилници и технички стандарди из области возила прихваћени од стране Републике Србије.

Периодична контрола техничке исправности возила је највише унапређена у последњих пет година као најзначајнија мера унапређења безбедности возила у саобраћају. Периодични технички прегледи су важни и за праћење општег стања возног парка Републике Србије.

Ниска техничка култура доводи до занемаривања редовног одржавања возила, а нарочито у погледу система који утичу на безбедност саобраћаја. Посебно велики проблем ствара и црно тржишта нових нехомологованих и половних резервних делова.

Држава има ограничене могућности да утиче на обнову возног парка. Безбедносна својства возила и напредни системи безбедности прате еколошка својства, емисионе нивое и декарбонизација возила. Подстицајне мере које држава током претходне три године даје за еколошки напредна

возила имају позитиван утицај на унапређење безбедносних карактеристика возила, али је проблем у превеликом обухваћеном ценовном оквиру.

У Републици Србији, путничка возила млађи од 6 година чине само 7% возног парка (у ЕУ, око 44%), док путничка возила старија од 10 година чине 76% возног парка (у ЕУ око 35%). Чак 36% путничких возила је старије од 15 година. Додатно, постоје значајне разлике у квалитету и старости возног парка. Возила са оваквом старосном структуром немају савремене пакете опреме која доприноси смањивању ризика и последица саобраћајних незгода.

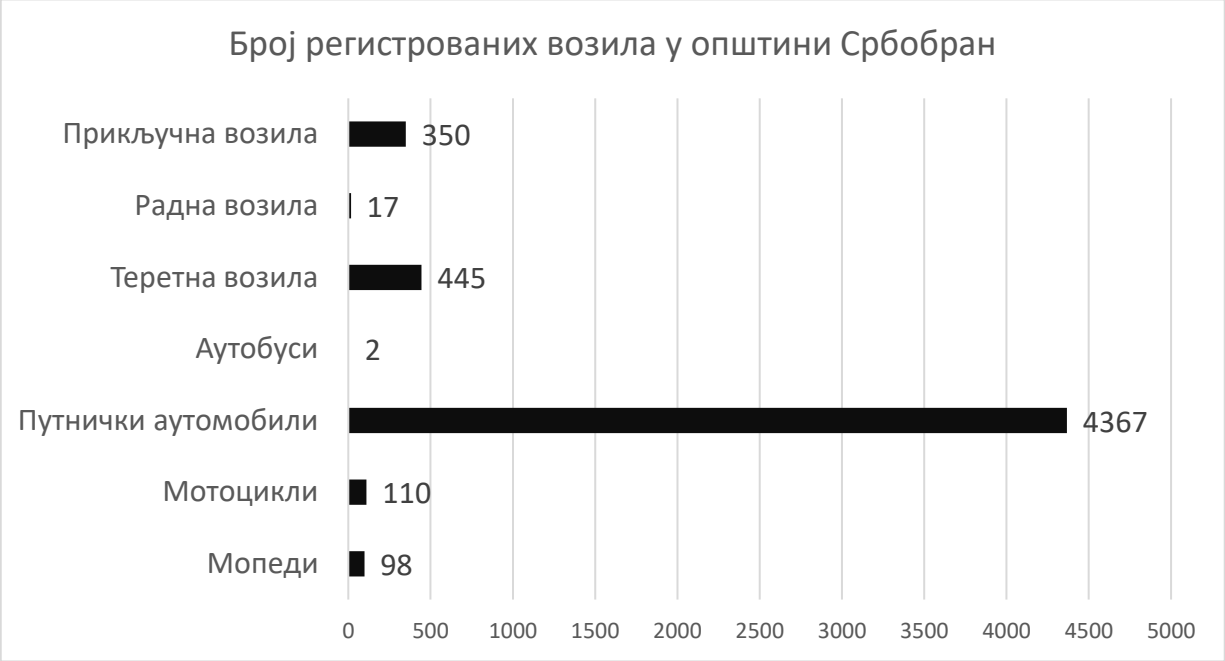


График 4.17. Број регистрованих возила по категоријама у општини Србобран

Према приказаним подацима, у општини Србобран регистровано је укупно 5.389 возила у обухваћеним категоријама. У структури доминирају путнички аутомобили, којих има 4.367, односно 81,0% укупног броја. Оваква заступљеност указује на значај мера усмерених на безбедност возача и путника у аутомобилима, посебно у погледу управљања брзином, коришћења сигурносних појасева и правилног превоза деце.

Теретна возила, са 445 регистрованих јединица, чине 8,3%, док прикључна возила, којих има 350, учествују са 6,5%. Њихова заступљеност оправдава разматрање услова кретања већих возила, нарочито на раскрсницама, у ужим улицама и на местима сусрета са пешачким и бициклистичким токовима. Број прикључних возила треба тумачити засебно, јер она не представљају самостална моторна возила.

У општини је регистровано и 110 мотоцикала и 98 мопеда, односно укупно 208 моторизованих двоточкаша, који чине 3,9% приказаног возног парка. Иако је њихов удео релативно мали, њихови корисници заслужују посебну пажњу у превентивним активностима због ограничене физичке заштите приликом незгоде. Регистровано је и 17 радних возила и два аутобуса, који заједно чине мање од 0,4% приказаног броја возила.

Приказана структура описује возила регистрована у општини, али не и сва возила која учествују у саобраћају на њеним путевима. Због транзитних кретања, стварна структура саобраћајног тока може се разликовати од локалног возног парка. Зато ове податке при планирању мера треба допунити подацима о интензитету и структури саобраћаја на појединим деоницама.

Поређења ради, у наредној табели приказан је степен моторизације у општини Србобран и у Републици Србији.

Табела 4.6. Степен моторизације у општини Србобран у односу на РС

	Општина Србобран	**Република Србија**
Број становника	14.478	6.834.000
Број регистрованих путничких возила	5.398	2.134.000
Путничких аутомобила на 1.000 становника	372	312
Становника на 1 путнички аутомобил	2,7	3,2

Према приказаним подацима, на територији општине Србобран регистровано је укупно 5.389 моторних и прикључних возила, при чему убедљиво највећи део возног парка чине путнички аутомобили – 4.367 возила, односно око 81% укупног броја регистрованих возила. Од осталих категорија издвајају се теретна возила (445) и прикључна возила (350), док је број мотоцикала (110) и мопеда (98) знатно мањи. Радних возила је регистровано 17, а аутобуса свега 2.

Посматрано са аспекта безбедности саобраћаја, посебно је значајан степен моторизације становништва. У општини Србобран регистрована су 372 путничка аутомобила на 1.000 становника, док је на нивоу Републике Србије ова вредност 312 путничких аутомобила на 1.000 становника. Степен моторизације у Србобрану је, према томе, приближно 19% већи од републичког просека.

Истовремено, у општини Србобран на један регистровани путнички аутомобил долази 2,7 становника, док на нивоу Републике Србије на један путнички аутомобил долази 3,2 становника. Оба показатеља указују на релативно висок ниво

моторизације општине Србобран и значајну ослоњеност становништва на путнички аутомобил као средство свакодневног превоза.

Виши степен моторизације сам по себи не представља показатељ небезбедности, али подразумева већу изложеност становништва моторизованом саобраћају и потенцијално већи број интеракција између моторних возила и рањивих учесника у саобраћају. Због тога овај податак треба узети у обзир приликом планирања мера управљања брзинама, уређења паркирања, зона школа, пешачке и бициклистичке инфраструктуре, као и приликом спровођења превентивних активности усмерених ка возачима.

Србобран има већи степен моторизације од републичког просека, али из тога не треба аутоматски закључити да има и већи ризик од саобраћајних незгода. Тај закључак треба извести тек повезивањем ових података са бројем незгода, страдалих лица, пређеном километражом и индикаторима понашања.

4.4.4. Безбедни учесници у саобраћају

Опште је позната чињеница да фактор „човек" у систему фактора безбедности саобраћаја човек – возило – пут – окружење, има утицај на настанак саобраћајних незгода у око 95% случајева. Из тих разлога, највећи потенцијал за унапређење нивоа безбедности саобраћаја и достизање предвиђених циљева управо почива на предузимању мера и активности усмерених ка фактору „човек". Како би био успостављен одржив систем безбедности саобраћаја неопходно је достићи опште прихваћено позитивно понашање учесника у саобраћају, засновано на знању и на позитивним ставовима. У претходном периоду, према истраживањима понашања учесника у саобраћају спроведених од стране Агенције безбедност саобраћаја, забележен је позитиван тренд када је реч о унапређењу понашања учесника у саобраћају.

Искуства најразвијенијих земаља Европе указују да се унапређење понашања учесника у саобраћају може остварити оптималним балансом саобраћајног образовања и васпитања, кампања и одговарајуће принуде. Дакле, уклапање понашања учесника у саобраћају у шаблон безбедног и одговорног понашања у саобраћају оптимално се остварује преношењем знања и развијањем позитивних ставова о безбедном учешћу у саобраћају, као и принудом у случају одступања од жељеног понашања, која мора задовољити превентивне, васпитне и репресивне аспекте.

Ипак, нови изазови намећу потребу нормативног регулисања употребе возила, односно превозних средстава микромобилности, обавезне употребе заштитних кацига за све двоточкаше, као и опреме за повећање уочљивости у условима смањене видљивости, промене старосних граница за (младе) професионалне возаче, унапређење система управљања брзинама возила, увођења интермедијарних (нових, додатних) мера за возаче којима се изричу казнени поени, као и мера унапређења понашања возача којима је одузета

возачка дозвола. Када је реч о вожњи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци, није креиран ефикасан модел елиминације повратника код којих вожња под утицајем алкохола и психоактивних супстанци представља здравствени проблем, па је неопходно упућивање на лечење у одговарајуће установе, а потом интензиван рад на социјализацији и уклапању у безбедан начин понашања у саобраћају.

У претходном периоду интензивиране су активности везане за примену друштвеног маркетинга, односно кампања усмерених на развијање знања, ставова и понашања у саобраћају Ипак, потенцијал друштвеног маркетинга није довољно искоришћен. Наиме, изостала је одговарајућа друштвена подршка и координација у спровођењу ових кампања.

4.4.5. Деловање након саобраћајне незгоде

У систему безбедности саобраћаја велики део активности усмерава се ка превенцији саобраћајних незгода. Системски приступ у безбедности саобраћаја усмерен је ка спречавању саобраћајних незгода, односно спречавању њихових последица, али никако не треба занемарити деловање система у случајевима када до саобраћајних незгода ипак дође. Након догађања саобраћајне незгоде најважнији допринос у смањењу њихових последица могуће је остварити кроз брзо и ефикасно реаговање хитних служби. Активности након саобраћајне незгоде почињу правовременим реаговањем свих служби које учествују у спасавању повређених након саобраћајне незгоде (саобраћајна полиција, службе хитне медицинске помоћи, ватрогасне службе, горске службе спасавања и сл.). Ове активности се настављају лечењем повређених у саобраћајним незгодама и њиховом негом у циљу што бржег опоравка.

Један од кључних елемената за смањење тежине последица, насталих у саобраћајним незгодама је брзина одзива хитних служби након незгоде и ефикасно деловање тих служби у збрињавању настрадалих лица. Унапређење ефекта рада хитних служби у највећој мери остварује се кроз скраћивање времена одзива које директно повећава шансе за преживљавањем и спречавањем тежих последица саобраћајних незгода. Медицинске мобилне јединице које поседују здравствене установе могу такође утицати на могућност квалитетног, ефикасног и брзог здравственог збрињавања, а самим тим и на утицај на спашавање страдалих у саобраћајним незгодама и стварање могућности спречавања смртног и тешког телесног повређивања. Такође, систем прихватања позива, начин одзива, брзина и координисано деловање хитних служби (саобраћајне полиције, хитне медицинске помоћи, ватрогасних служби) су пресудни фактор за смањење последица насталих саобраћајних незгода, али и спречавање секундарних саобраћајних незгода.

На основу података Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије добијених реализацијом пројекта снимања индикатора безбедности саобраћаја на путевима, у оквиру којих је извршено и прикупљање података о временима одзива служби хитних медицинских помоћи на територији Републике Србије, ХМП (хитна медицинска помоћ) који износи 9,57 минута.

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

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

5. ЗАШТО МОРАМО ДА НАСТАВИМО



Генерална скупштина УН је усвојила резолуцију ,,Унапређење глобалне безбедности саобраћаја на путевима" (A/PEC/74/299 од 31. августа 2020. године), којом се проглашава период од 2021. од 2030. године Другом деценијом акције за безбедност саобраћаја на путевима.

Република Србија као чланица УН треба да доследно реализује мере и активности из Глобалног плана друге деценије акције за безбедност саобраћаја, који као основни циљ предвиђа смањење броја погинулих и тешко повређених лица у саобраћајним незгодама до 2030. године за 50% у односу на 2021. годину. Са друге стране, као кандидат за чланство у ЕУ, а имајући у виду да је Европа најбезбеднији регион у свету, требало би пратити њихове напредне иницијативе и тежити достизању жељеног нивоа безбедности.

Све развијене земље усвојиле су у оквиру својих националних стратегија безбедности саобраћаја принцип „нулте толеранције" броја погинулих лица у саобраћајним незгодама и доделиле сегменту безбедности саобраћаја статус националног приоритета првог реда.

Просечне друштвено-економске последице саобраћајних незгода на територији општине Србобран износе преко 15 милиона евра. Финансиски оквир за достизање општих циљева односно реализација свих мера и активности из Стратегије и пратећих Акционих планова на годишњем нивоу допринело би значајом смањењу издатака буџета на друштвено-економске последице саобраћајних незгода.

Доношењем Стратегије безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран од 2026. до 2030. године поставља се основ за прављење система у којем би безбедност саобраћаја била један од друштвених приоритета свих грађана општине Србобран, а општина Србобран била једна од 10 најбезбеднијих општина у Републици Србији.

6. ЦИЉЕВИ КОЈЕ ЖЕЛИМО ДА ОСТВАРИМО



АМБИЦИЈА **Бити међу 10 најбезбеднијих општина у Србији, према вредностима јавног ризика смртно страдалиху друмском саобраћају и јавног ризика тешких повреда у друмском саобраћају.**

МИСИЈА **Систем безбедности друмског саобраћаја који омогућава безбедан приступ и одрживу мобилност свих учесника у саобраћају, уз минималне штетне последице.**

ВИЗИЈА **Друмски саобраћај без погинулих и без тешко повређених лица у саобраћају.**

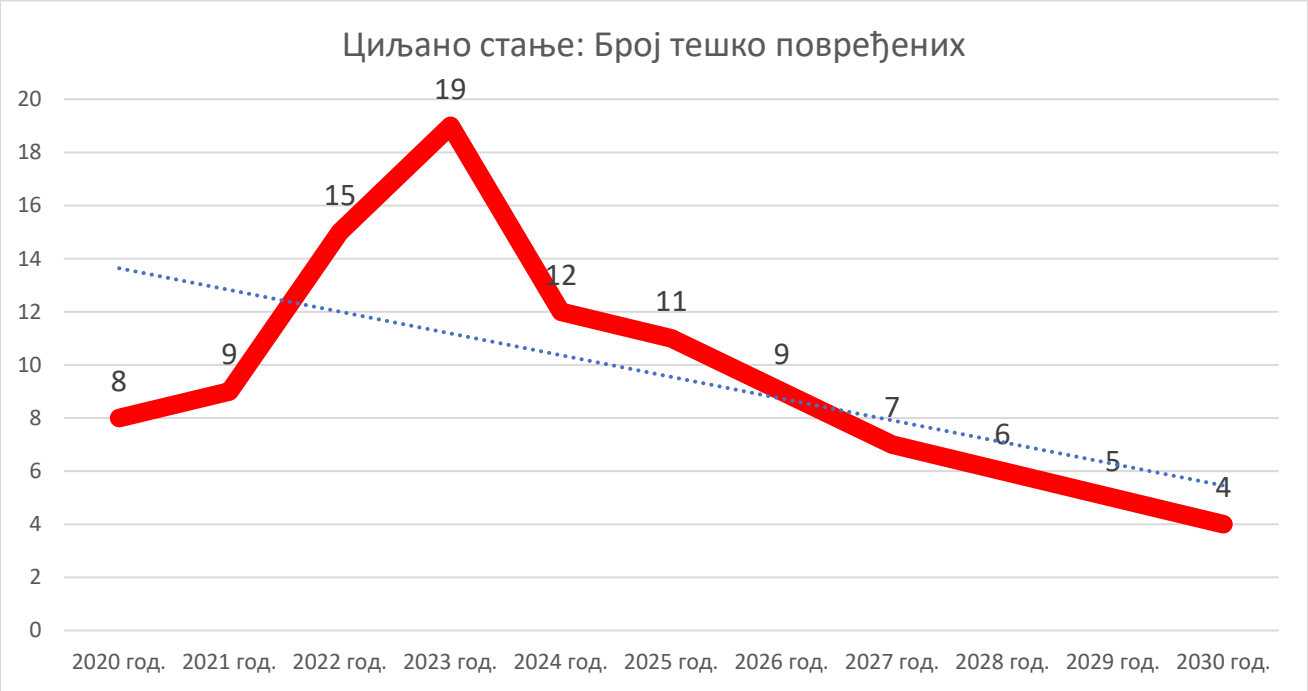
6.1. Општи циљеви

Општи циљ:

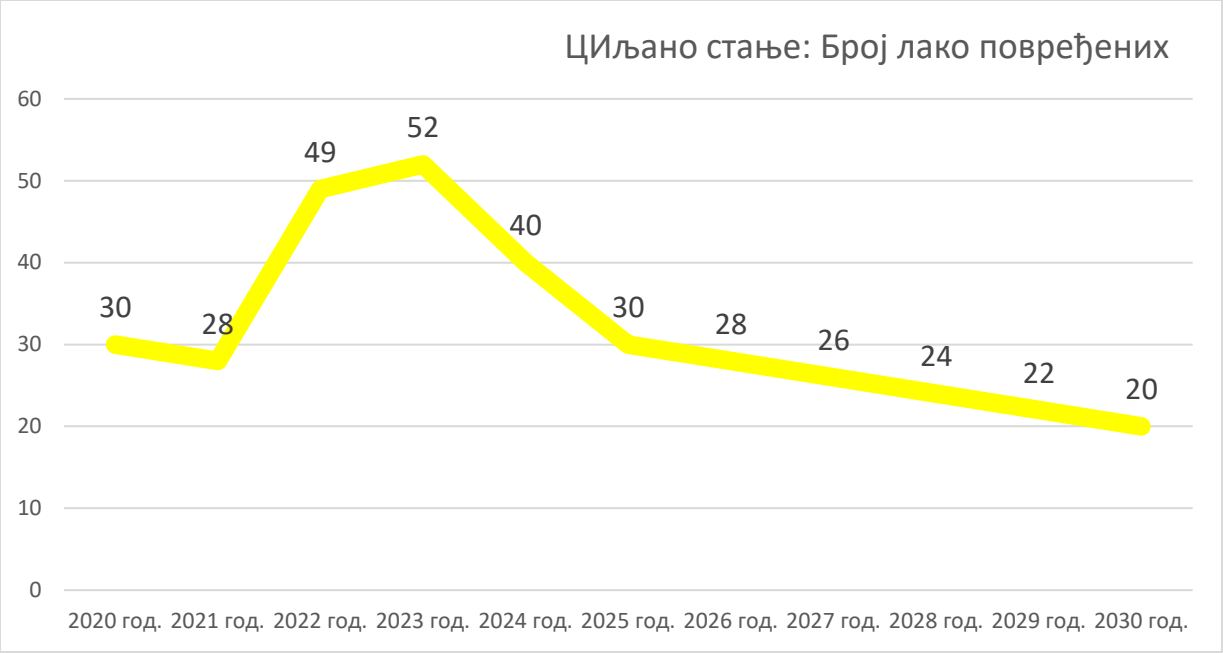
- **Без погинулих учесника у саобраћају на путевима општине Србобран**
- **Без тешко повређене деце у саобраћајни незгодама**
- Смањење броја тешко повређених у саобраћајним незгодама за 64% у 2030. години, на путевима општине Србобран у односу на 2025. годину
- Смањење броја лако повређених у саобраћајним незгодама за 33% у 2030. години, на путевима општине Србобран у односу на 2025. годину



Дијаграм 6.1. Циљана вредност броја погинулих на путевима општине Србобран



Дијаграм 6.2. Циљана вредност броја тешко повређених на путевима општине Србобран



Дијаграм 6.3. Циљана вредност броја лако повређених на путевима општине Србобран

6.2. Посебни циљеви

До достизања општег циља води пет посебних циљева, који ће бити наведени и разложени у наставку.

Општи циљ: без погинулих, смањење тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2025.

- 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 усаобраћајним незгодама

Основни предуслов за успешно спровођење и достизање постављених циљева Стратегије, јесте **ФУНКЦИОНАЛАН СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА** у општини Србобран. Функционалност овог система у највећој мери зависи од спровођења мера и активности из стратешког, правног, институционалног и финансијског оквира, као и вертикалне и хоризонталнекоординације и кооперације између кључних субјеката.

6.2.1. Систем управљања безбедношћу саобраћаја

Посебни циљ 1

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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2025)	Циљна вредност
Степен усаглашености и примене Стратегије безбедности саобраћаја општине Србобран са националном стратегијом и са најбољим праксама и прихваћеним стратешким документима УН и ЕУ. (Експертска оцена, 1-10)	Није мерено	(2027) 5 (2029) 8 (2030) 10
Степен усаглашености и примене локалних прописа ускладу са науком и најбољом праксом. (Експертска оцена, 1-10)	Није мерено	(2027) 6 (2030) 9
Капацитет субјеката безбедности саобраћаја заредовно, посвећено и систематично вршење послове безбедности саобраћаја (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2027) 7 (2029) 8 (2030) 9
Квалитет комуникације, кооперације и координације између субјеката безбедностисаобраћаја. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2027) 7 (2029) 8 (2030) 9

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 1

У циљу испуњења Посебног циља 1, спроводиће се мере усмерене на унапређење стратешког, правног, финансијског и институционалног оквира, као и мере унапређења комуникација, координације и кооперације у области безбедности саобраћаја.

МЕРА 1.1. Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја
Организовано ће се пратити национални документи и документи ЕУ у безбедности саобраћаја и најбоље праксе ће се примењивати у стратешким докуметима општине Србобран. Организовано праћење и примена

националних документа подразумева: праћење, избор, превођење и промоцију националних докумената, размену искуства и успостављање одрживе сарадње са најважнијим националним и иностраним институцијама и организација, научним институтима и другим субјектима који се баве безбедношћу саобраћаја на међународном нивоу, стручне посете и учешће у раду конференција значајних за праћење трендова у безбедности саобраћаја, др. Поред тога, редовно ће се реализовати стручна анализа усклађености стратешких докумената у општини Србобран Републици и Србији, као и са најбољом праксом, односно успешним праксама у свету које су остварile ефекте на унапређењу безбедности саобраћаја и организација годишње конференције о спровођењу стратегија безбедности саобраћаја и достизање циљева.

МЕРА 1.2. Унапређење прописа у безбедности саобраћаја

У складу са науком и потребама, ефикасно ће се доносити, унапређивати и спроводити општинске одлуке и правилници општине Србобран значајни за безбедност саобраћаја, како би се створио оптимални правни оквир за управљање безбедношћу саобраћаја. Посебно ће се анализирати постојеће општинске одлуке и правилници које се односе на учеснике у саобраћају, у погледуупотребе возила, односно превозних средстава микромобилности. Како би се унапредио процес планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева, у складу са високим стандардима безбедности саобраћаја и како би се одређене неусклађености прописа отклониле неопходно је спровести унапређење прописа, који су у директној вези са безбедношћу путне инфраструктуре. Посебно је неопходно прописе усклађивати са прихваћеним републичким прописима и директивама из области безбедности путне инфраструктуре. Код увођења нових алата, као што су Дубинске анализе саобраћајних незгода, неопходно је исте имплементирати у локалне прописе. Област возила спада у најуређеније области у оквиру УН и ЕУ прописа, па општинске прописе треба ускладити са УН и ЕУ пропима. С тим у вези, константно ће се усклађивати и унапређивати прописи на свим нивоима.

МЕРА 1.3. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја

Перманентно ће се разматрати и унапређивати капацитет, интегритет и рад субјеката безбедности саобраћаја. У складу са образовним и другим потребама унапређиваће се систем регрутовања нових и стручног усавршавања постојећих кадрова у области безбедности саобраћаја, а све у циљу јачања капацитета и интегритета појединаца и институција у безбедности саобраћаја. Како би се обезбедило спровођење предвиђених активности и достизање високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ојачаће се капацитети институција које се баве безбедношћу путном инфраструктуром, кроз формирање, односно јачање одговарајућих организационих јединица, сектора и одељења за безбедност путне

инфраструктуре и кроз запошљавање и усавршавање довољног броја стручних лица за бављење пословима безбедности саобраћаја на путевима. Даље, како би се обезбедио виши ниво поштовања прописа од стране учесника у саобраћају, ојачаће се капацитети институција које чине систем принуде, а посебно капацитети саобраћајне полиције кроз увећање броја полицијских службеника, а посебно службеника на пословима непосредне контроле саобраћаја. Са аспекта јачања капацитета полицијских службеника саобраћајне полиције неопходно је константно вршити унапређење техничке опремљености и едукације.

МЕРА 1.4. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја

Успоставиће се канали комуникације, а посебно електронске размене података, као и процедуре редовног извештавања, у циљу оптималне координације и кооперације субјеката у безбедности саобраћаја. Успостављање канала комуникације и процедуре редовног извештавања подразумева одржавање редовних седница Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран, припрема и реализација заједничког плана активности, унапређење кооперације субјеката безбедности саобраћаја у заједничку реализацију активности, унапређење вертикалне координације између државних и локалних субјеката безбедности саобраћаја и активно укључивање у реализацију националних превентивних и других активности. Унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају, односно достизање предвиђених циљева није могуће остварити уколико не буде постигнута међуинституционална комуникација, кооперација и координација.

Мере:	**Показатељ(и) на нивоу мере:**
Мера 1.1.: Унапређење стратешког оквира безбедности саобраћаја	Доношење и усклађивање стратешких документат безбедности саобраћаја општине Србобран
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1,5 милион РСД
Мера 1.2. Унапређење прописа у безбедности саобраћаја	Степен усаглашености и примене прописа у складу са науком и најбољом праксом (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Број унапређених општинских одлука и правилника, у погледу безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 3)
	Проценат унапређенихопштинских одлука и правилника, у погледу безбедности возила (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 3)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД
Мера 1.3. Јачање капацитетаи интегритета институција ипојединаца	Проценат субјеката безбедности саобраћаја у општини Србобран који имају потребан капацитет и интегритет (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)
	Проценат које сваке године упућују надлежне запослене и чланове Општинског тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран на стручна усавршавања у области безбедности саобраћаја (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 95%)

у области безбедности саобраћаја	Проценат повећања полицијских службеника саобраћајне полиције, на пословима непосредне контроле саобраћаја (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)
	Проценат повећања техничке опремљености саобраћајне полиције (почетна вредност 2025: није мерено циљна вредност 2030: 100%
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 5 милиона РСД
Мера 1.4. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја	Оцена нивоа комуникације, координације и кооперације субјеката безбедности саобраћаја који омогућава функционалан систем безбедности саобраћаја (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД

6.2.2. Безбеднији путеви

Посебни циљ 2

Унапређено 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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2025)	Циљна вредност
Проценат km од укупне дужине путева у општини Србобран, који задовољавају најстрожије захтеве безбедности саобраћаја, односно на којима је мапирањем ризика утврђена оцена безбедности од 60% и више. (Према Извештајима Управљача државних и локалних путева)	Није мерено	(2027) 85% (2029) 90% (2030) 95%
Проценат даљинског, односно транзитног саобраћаја, који се одвија на путевима општине Србобран. (Према Извештајима Управљача државних и локалних путева)	Није мерено	(2027) 55% (2029) 65% (2030) 75%
Степен планираних, пројектованих, изграђених и одржаваних општинским 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	(2027) 4 (2029) 5 (2030) 6
Проценат дужине државних и локалних путева и улица прилагођених кретању аутоматизованих возила у односу на укупну дужину путне мреже. (Према Извештајима Управљача државних и локалних путева)	Није мерено	(2027) 70% (2029) 85% (2030) 100%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 2

У циљу испуњења Посебног циља 2, спроводиће се мере усмерене на побољшаном планирању, пројектовању, изградњи и одржавању путева, уважавајући рањивост свих учесника у саобраћају, приступ безбедног система и захтеве аутономних возила

МЕРА 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева
Нови путеви ће бити планирани, пројектовани и изграђени уз потпуну примену свих алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре. Постојећи путеви ће бити одржавани тако да се на њима обезбеди висок стандард безбедности саобраћаја. Ово подразумева да ће се редовно спроводити сви прописани алати унапређења безбедности путне инфраструктуре и биће примењени сви прихваћенипредлози мера, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, приступа безбедног система и будућих захтева аутоматизованих возила. Са овако обезбеђеним високим стандардом безбедности путне инфраструктуре очекује се мањи ризик страдања у саобраћају. Обезбеђење високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ће бити потпомогнуто промоцијом примене алата и разменом искустава на домаћим и међународним конференцијама и другим скуповима, редовним надзором над спровођењем алата и применом предложених мера побољшања, као и праћењем ефеката примене мера и доследном применом савременог концепта подељене одговорности.

МЕРА 2.2. Унапређење процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута
Доследно ће се спроводити алати, који имају за циљ препознавање утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода и последица саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута. С тим у вези, редовно ће се пратити и анализирати утицајни фактори и спроводиће се редовне и периодичне обуке надлежних субјеката за прецизније препознавање и дефинисање утицајних фактора. Развиће се методологија и успоставити систем Дубинских анализа саобраћајних незгода, који ће омогућити формирање квалитетних база података о утицајним факторима настанка саобраћајних незгода. Анализом овако прикупљених података о саобраћајним незгодама ће се створити услови за квалитетну процену околности које доводе до настанка саобраћајних незгода, односно створиће се услови за уочавање кључних проблема и предлагање ефикасних мера за спречавање настанка саобраћајних незгода, односно смањење страдања у друмском саобраћају.

МЕРА 2.3. Јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре
Како би се обезбедило спровођење предвиђених активности и достизање

високог стандарда безбедности путне инфраструктуре ојачаће се капацитети институција које се баве безбедношћу путне инфраструктуре, кроз запошљавање и усавршавање довољног броја стручних лица за бављење пословима безбедности саобраћаја на путевима, спровођење и по потреби, унапређење програма обука и стручних усавршавања ревизора и проверивача, као и спровођење периодичних стручних усавршавања запослених у управљачима путева. На тај начин ће се створити могућности за потпуном применом алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре, односно управљањем безбедношћу путне инфраструктуре.

МЕРА 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насељена места општине Србобран

Посебно небезбедне локације на мрежи путева су проласци државних путева кроз насељена места општине Србобран, па ће се спровести адекватне анализе и за високо ризичне проласке државних путева кроз насеља ће се припремити пројекти побољшања безбедности саобраћаја, а мере, предвиђене тим пројектима, ће бити изведене. Посебно ће се обратити пажња када је у питању пролазак државних путева кроз насеља водити рачуна о потребама рањивих учесника у саобраћају, првенствено пешака и бициклиста и уредиће се зоне школа које се налазе на државним путевима. Једно од решења за побољшање безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеља представљају обилазнице, па ће се спровести анализа оправданости изградње обилазница и за оправдане обилазнице припремиће се одговарајући пројекти који ће бити изведени.

МЕРА 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама општине Србобран

Спровешће се детаљна анализа угрожености рањивих учесника у саобраћају и за све зоне школа и друге угрожене локације, за које се утврди већи ризик страдања по рањиве учеснике у саобраћају, припремиће се пројекти побољшања безбедности саобраћаја, а локације ће бити третиране адекватним мерама и активностима из тих пројеката, а све у циљу побољшања безбедности саобраћаја за угрожене категорије учесника у саобраћају.

МЕРА 2.6. Унапређење безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге

За побољшање безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге и смањивање ризика страдања на овим локација биће припремљен План унапређења безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге, биће израђена методологија за процену ризика безбедности саобраћаја на прелазима преко пруге и редовно ће се спроводити оцена ризика. На основу свеобухватне анализе стања безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге биће

предложене, а затим испроведене мере и активности за унапређење безбедности саобраћаја на прелазимапута преко пруге, како техничке мере, тако и "меке" мере (едукативне, превентивно-промотивне активности, измене закона и сл.). Посебно ће сеистраживати понашања учесника у саобраћају у односу на различите начине обезбеђења прелаза пута преко пруге, а затим и предузимати мере и активности за смањивање њиховог небезбедног понашања.

Мере:	**Показатељ(и) на нивоу мере:**
Мера 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева	Проценат примене сваког од алата за унапређење безбедности државних путева, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и уз уважавање приступа безбедног система. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 95%)
	Степен примене сваког од алата за унапређење безбедности општинских путева и улица, уз уважавање рањивости свих учесника у саобраћају, уз примену концепта самобјашњавајућих и опраштајућих путева и уз уважавање приступа безбедног система. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 50%)
	Степен примене прихваћених препорука из извештаја сваког од прописаних алата за унапређење безбедности путне инфраструктуре на општинским путевима и улицама и проласцима државних путева кроз насеље. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 75%)
	Проценат реализације редовног надзора над спровођењем сваког од алата и применом предложених мера побољшања за унапређење безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 50% за све путеве и улице)
	Проценат праћења ефеката примене мера за унапређењебезбедности локалних путева и улица. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 50%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију

	мере: 30 милиона РСД
Мера 2.2. Унапређење процесапраћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгодаса посебним освртом на утицај пута	Оцена квалитета праћења и анализе утицајних фактора.(почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Број спроведених стручних усавршавања полицијских службеника који обављају послове увиђаја и расветљавања саобраћајних незгода за прецизније препознавање и дефинисање утицајних фактора. (почетна вредност 2025: 1,циљна вредност 2030: 1 (сваке године))
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 5 милиона РСД
Мера 2.3. Јачање капацитетаинституција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре	Проценат субјеката безбедности саобраћаја који имају потребан капацитет и интегритет у области безбедности путне инфраструктуре. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 95%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 5 милиона РСД
Мера 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз	Број спроведених студија идентификације небезбедних пролазака државних путева кроз насеље. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 1 студија сваке три године)
	Проценат припремљених пројеката побољшања безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеље у односу на број идентификованих небезбедних пролазака државних путева кроз насеље. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 100%)

насељена места општине Србобран	Проценат изведених пројеката побољшања безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насеље у односну на укупан број припремљених пројеката. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 100%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Управљачи локалних и државних путева
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 15 милиона РСД
Мера 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама	Број спроведених студија идентификације локација повећаног ризика страдања рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 1 студија сваке три године)
	Проценат припремљених пројеката побољшања безбедности саобраћаја за утврђене локације повећане угрожености рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 100%)
	Проценат изведених пројеката побољшања безбедности саобраћаја за утврђене локације повећане угрожености рањивих учесника у саобраћају, са акцентом на зоне школа. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 80%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 20 милиона РСД
Мера 2.6. Унапређење безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге	Проценат изведених пројеката унапређења безбедности саобраћаја на високо ризичним прелазима пута преко пруге. (почетна вредност 2025: није мерено,циљна вредност 2030: 50%)
	Број истраживања понашања учесника у саобраћају у односу на различите начине обезбеђења прелаза пута преко пруге(почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 1 трогодишње)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Управљачи локалних и државних путева
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД

6.2.3. Безбедна возила

Посебни циљ 3

Обновљен и у погледу безбедносних својстава унапређен возни парк

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2025)	Циљна вредност
Проценат нових возила у возном парку оцењених бројем EURONCAP звездица једнаким или изнад дефинисане границе (4 звездице). (Према истраживањима АБС)	Није мерено	(2027) 50% (2029) 80% (2030) 95%
Проценат саобраћајних незгода са тешко повређеним лицима, у којима је возило имало утицај на настанак и последице саобраћајних незгода. (Према Извештајима МУП и научно истраживачких установа)	Није мерено	(2027) 20% (2029) 10% (2030) 5%
Ниво одржавање техничке исправности возила у складу са стандардима произвођача и правилницима. (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2027) 6 (2029) 7 (2030) 8
Проценат возила која користе алтернативна горива и/ или електрични погон. (Извештај МУП)	Није мерено	(2027) 10% (2028) 20% (2030) 40%
Проценат технички исправних возила на техничким прегледима. (Према Извештајима МУП)	Није мерено	(2027) 80% (2028) 90% (2030) 95%
Проценат технички исправних возила на путу у реалним условима експлоатације - вожње (Према Извештајима МУП)	Није мерено	(2027) 80% (2028) 90% (2030) 95%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 3

Да би се обезбедило испуњење Посебног циља 3, спроводиће се мере усмерене на унапређењу система приступа возила јавном саобраћају као и

унапређење емисионихстандарда који обезбеђују и унапређење безбедносних стандарда. Такође ће се унапредити систем одржавања и систем контроле техничке исправности возила и то путничких, комерцијалних возила и трактора. Посебно ће се дефинисати подстицајне мере за набавку нових возила како појединаца тако возила у власништву привреднихдруштава и јавног сектора. За достизање овог посебног циља најважнији предусловје економски развој.

МЕРА 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила
Унапређење безбедносних својстава возила обезбедиће се кроз обнову возног парка новим возилима (у складу са EURONCAP системом вредновања) и употребљаваним возилима из емисионих стандарда EURO 5 и EURO 6 који су опремљени савременим системима који помажу возачу да до незгоде не дође али и са системима који смањују последице саобраћајних незгода. Ово ће омогућити да се смањи број саобраћајних незгода где је возило узрок настанка незгоде, као и да се значајно смање последице саобраћајних незгода.

МЕРА 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила
Имајући у виду да обнова возног парка зависи од социјално - економских оквира део возног парка старијих годишта која не могу бити замењена морају да буду одржавани на начин да своје техничке карактеристике одржавају на безбедносно прихватљивом нивоу тј. да не долази до отказа у реалним условима вожње. За комерцијална возила и тракторе биће омогућено унапређење постојећих система доградњом недостајућих како активних тако и пасивних подсистема. Систем обавезне периодичне техничке контроле исправности возила унапређиваће се у складу са међународним прописима, искуствима најбољих међународних пракси и анализом стања исправности возила на основу доступних података и истраживања. Систем ванредне (неочекиване) контроле мора се значајно унапредити и правно уредити када су у питању комерцијална возила.

МЕРА 3.3. Јачање капацитета институција и интегритет појединаца у области управљања безбедности возила
Како би се обезбедили услови за реализација свих мера у области безбедности возила неопходно је унапређивати капацитете институција и појединаца као и носиоца јавних овлашћења у области безбедности возила (овлашћених лабораторија, станица техничких прегледа, и др.). Код институција обезбедиће се јачање одговарајућих организационих јединица, сектора и одељења за безбедност возила. У стручним организацијама за реализацију обука, наставни планови и програми обука биће прилагођени потребама управљања безбедношћу возила, техничким знањима и вештинама која област возила захтева.

МЕРА 3.4. Унапређење система стимулација, фискалних подстицаја, субвенције и других погодности
Утврдиће се начин и критеријум стимулисања набавке возила високих емисионих стандарда и високих безбедносних стандарда за појединце. Из основних принципа да небезбедност плаћа безбедност посебно ће се дефинисати начини стимулисања обнове возних паркова јавних предузећа и државних институција, али и обједињених набавки привредних система, комуналних предузећа, превозника, такси удружења а све у циљу унапређења безбедносних својстава возила и мотивације за обнову возних паркова. Посебно ће се дефинисати начин стимулације за доградњу система активне безбедности и заштитних система на комерцијалним возилима и тракторима.

МЕРА 3.5. Дефинисање услова за безбедно учешће возила микромобилности
Урбана мобилност све више заступа употребу возила микромобилности у јавном саобраћају. Са циљем смањења броја саобраћајних незгода, саобраћајних гужви, загађења ваздуха, буке, ограничења броја паркинг места, дефинисаће се прописи који ће уредити област возила микромобилности и то од техничких карактеристика до услова за приступ јавном саобраћају.

Мере:	**Показатељ(и) на нивоу мере:**
Мера 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила	Проценат возила од 0 до 2 године старости (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 10%)
	Проценат возила од 3 до 10 године старости (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 50%)
	Проценат возила од 11 до 15 године старости (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 20%)
	Проценат возила од 16 до 20 године старости (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 15%)
	Проценат возила старијих од 20 година (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 5%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: МУП и Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 3 милиона РСД
	Број спроведених активности на унапређењу система одржавања возила

Мера 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила	(почетна вредност 2025: 0, циљна вредност 2030: најмање 3 сваке године)
	Успостављен систем доградње недостајућих активних и пасивних подсистема за комерцијална возила и тракторе (почетна вредност 2025: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД

6.2.4. Безбедни учесници у саобраћају

Посебни циљ 4

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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2025)	Циљна вредност
Ниво стечених неопходних знања из области безбедности саобраћаја по нивоима (Експертска оцена, 1- 10)	Није мерено	(2027) 4 предшколско 4 основно 4 средње 6 ауто-школе 4 возачи (2029) 7предшколско 7 основно 7средње 8ауто-школе 7 возачи (2030) 9 предшколско 9 основно 9 средње 9 ауто-школе 9 возачи
Проценат употребе сигурносних појасева возача путничких аутомобила	91,2%	(2027) 95% (2029) 96% (2030) 97%
Пеоценат употребе сигурносних појасева на задењм сдишту	21,5%	(2027) 40% (2028) 50% (2030) 80%
Проценат возача који не користе мобилни телефон на територији	92,6%	(2027) 94% (2028) 95% (2030) 98%
Проценат пешака који прелазе семафор на зелено светло	83,6%	(2027) 87% (2028) 90% (2030) 95%

Деца пешаци којипрелазе на обележеном пешачком прелазу	60%	(2027) 75% (2028) 83% (2030) 90%
Проценат пешака који прелазе коловоз на обележеном пешачком	66,6%	(2027) 75% (2028) 82% (2030) 85%
Употреба заштитних кацига возача мотоцикала	78,3%	(2027) 85% (2028) 92% (2030) 98%

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 4

У циљу испуњења Посебног циља 4, неопходна је реализација и доследна примена свих мера и активности које су предвиђене за претходно наведене посебне циљеве. Наиме, унапређење знања, ставова и понашања учесника у саобраћају не остварује се само мерама конкретно усмереним ка учеснику, већ и управљачким мерама (унапређење система безбедности саобраћаја), као и мерама које обухватају и факторе пут и возило. У стратешком смислу мере је неопходно усмерити ка возачима и путницима путничких аутомобила као најугроженијим категоријама, а потом рањивим учесницима у саобраћају (пешацима, возачима бицикала, мопеда, мотоцикала), возачима трактора и професионалним возачима, односно возачима комерцијалних возила. Поред тога, посматрајући старост учесника у саобраћају, пажња мора бити усмерена на децу и учеснике у саобраћају старије од 65 година. Коначно, важна је реализација мера усмерених ка возачима који су склони чињењу најтежих прекршаја, посебно насилничкој вожњи и вожњи под утицајем алкохола, дрога и психоактивних супстанци.

МЕРА 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања
У циљу успостављања система саобраћајног образовања и васпитања неопходна је примена мера и активности које ће омогућити да свако лице, сагласно старости и начину на који учествује у саобраћају (пешак, возач, путник), пре започињања активног учешћа у саобраћају стекне одговарајућа знања и вештине, као и да развије позитивне ставове везано за безбедност саобраћаја. Наиме, висок ниво знања, односно вештина, као и развијени позитивни ставови директно су сразмерни позитивном моделу понашања свих учесника у саобраћају (деце, учитељам наставника, професора, родитеља, и др.). С обзиром на претходно, важно је предузети активности на унапређењу постојећег система саобраћајног образовања и васпитања на свим нивоима, почев од предшколских установа, преко основних и средњих школа, обука у ауто-школама до усавршавања постојећих возача.

МЕРА 4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања
Како би безбедност учесника у саобраћају била подигнута на највиши ниво, и достигнути постављени стратешки циљеви, неопходно је унапређење превентивно пропагандног деловања у безбедности саобраћаја, односно

перманентна и доследна примена друштвеног маркетинга. Наиме, друштвено одговорне кампање у безбедности саобраћаја које су засноване на научној и стручној основи, уз политичку, медијску, институционалну, а посебно подршку полиције, представљају доказано средство којим се успешно унапређује и у позитивном смислу мењају знање, понашање и ставови учесника у саобраћају.

МЕРА 4.3. Унапређење система принуде

Како би се сви учесници у саобраћају уклопили у систем безбедног понашања у саобраћају, заснованог на знањима и позитивно изграђеним ставовима, неопходан је баланс између реализације мера усмерених ка унапређењу знања и вештина, са једне и мера принуде, са друге стране. Мере принуде омогућавају да мањи број учесника у саобраћају склоних чињењу саобраћајних деликата, применом одговарајућих санкција које имају и васпитни и превентивни карактер промене постојећи став, односно понашање. У том погледу, неопходно је мерама принуде повећати осећај (субјективни ризик) сваког учесника у саобраћају да ће евентуални прекршај бити брзо откривен, јасно документован, а потом и брзо санкционисан, а што се између осталог може остварити унапређењем система, одржавањем и унапређењем постојећих и постављањем нових система за аутоматску детекцију прекршаја.

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

За успешно достизање пролазних (годишњих) и коначних циљева Стратегије неопходна је реализација мера везаних за праћење резултата, односно периодично (на годишњем нивоу) утврђивање постојећег стања и оцене стања безбедности саобраћаја. У ту сврху, неопходна је реализација пројеката усмерених ка мерењу индикатора безбедности саобраћаја везаних за заштитне системе (сигурносни појасеви, седишта за децу, заштитне кациге и сл.), индикатора везаних за поштовање ограничења брзине, вожњу под дејством алкохола и понашање рањивих учесника у саобраћају, те пројекте идентификације најутицајнијих индиктора безбедности саобраћаја по територијама. Поред тога, важно је реализовати пројекте усмерене ка утврђивању ставова учесника у саобраћају и пројекте оцене (нивоа) безбедности саобраћаја по територијама, како би се током периода спровођења Стратегије поједине активности могле фокусирати, односно интензивирати. Коначно, периодичне процене нивоа знања на одабраном узорку учесника у саобраћају, могу такође указати на специфичне проблеме ка којима би требало усмерити активности.

Мере:	Показатељ(и) на нивоу мере:
	Оцена квалитета рада са децеом предшколаског узраста на тему безбедности у саобраћају

Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања	(почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета рада са децеом у основним школама на тему безнедности саобраћаја (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Оцена квалитета рада са децеом у средњим школама на тему безнедности саобраћаја (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 9)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 8 милиона РСД
Мера 4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача путничких аутомобила (почетна вредност 2025: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања пешака (почетна вредност 2025: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача бицикла (почетна вредност 2025: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања микромобилности

	(почетна вредност 2025: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања моторизованих двоточкаша (почетна вредност 2025: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача трактора (почетна вредност 2025: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број реализованих локалних кампања на унапређењу знања, ставова и понашања возача комерцијалних возила (почетна вредност 2025: 0; циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 6 милиона РСД
Мера 4.3. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају	Број пројеката везаних за мерење индикатора понашања учесника у саобраћају на локалном нивоу (почетна вредност 2025: 0, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Број пројеката везаних за мерење индикатора ставова учесника у саобраћају на локалном нивоу (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030:1 сваке године)
	Број пројеката везаних за оцену нивоа знања учесника у саобраћају на локалном нивоу

	(почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: најмање 1 сваке године)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 13 милиона РСД

6.2.5. Деловање након саобраћајне незгоде

Посебни циљ 5

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

Показатељ исхода (успешности)	Почетна вредност (2025)	Циљна вредност
Укупно време одзива преболничке хитне медицинске помоћи (од настанка саобраћајне незгоде до доласка на место незгоде) * урбано/ рурално подручје, у минутима (Извештај дома здравља Србобран)	Није мерено	(2027) 10/20* (2028) 9/17* (2030) 8/15*
Укупно време одзива ВСЈ (од настанка саобраћајне незгоде до доласка на место незгоде) * урбано/ рурално подручје, у минутима (Извештај МУП)	Није мерено	(2027) 14/28* (2028) 12/24* (2030) 10/20*
Ниво неопходних знања и вештина свих припадника свих хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2027) 6 (2028) 7 (2030) 9
Ниво увежбаности и усаглашености свих хитних служби за координирано збрињавање, спасавање и прихват већег броја повређених (масовне саобраћајне незгоде). (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2027) 2 (2028) 5 (2030) 9
Ниво оспособљености лица за поступање на лицу места саобраћајне незгоде и пружање прве помоћи (Експертска оцена 1-10)	Није мерено	(2027) 3 (2028) 5 (2030) 7

Мере и индикатори за постизање Посебног циља 5

У циљу испуњења Посебног циља 5 спроводиће се мере усмерене на унапређењу брзине, квалитета и капацитета свих хитних служби које делују након саобраћајне незгоде – полиције, ватрогасно спасилачких јединица, преболничке и болничке хитне медицинске помоћи.

МЕРА 5.1. Нормативизација националних и локалних процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода
Мером се успостављања уједначено поступање, бржи одговор, квалитетније збрињавање и спасавање и већа способност прихватања повређених у саобраћајним незгодама на територији општине Србобран

МЕРА 5.2. Нормативизација опремљености и обучености хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде
Мером се унапређује безбедност и здравље припадника хитних служби, и унапређује брзина, квалитет и капацитет хитних служби

МЕРА 5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система
Мера подразумева успостављање система који омогућава квалитетну једновремену гласовну комуникацију међу свим хитним службама односно јединицама хитних служби успостављањем заједничких тетра канала радио везе и опремањем одговарајућим тетра радио уређајима и опремом, успостављање информационог система који омогућава квалитетну видео везу и брзо слање и пријем података између хитних служби односно јединица хитних служби, као и успостављање система који омогућује квалитетан пријем дојаве о саобраћајној незгоди (употреба смарт уређаја, прецизно геопозиционирање позиваоца, пријем eCall позива) што ће значајно унапредити брзину и квалитет деловања хитних служби.

МЕРА 5.4. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде
Мера подразумева иновирање програма образовања, стручног усавршавања и увежбавања у циљу стицања знања, вештина и оспособљености припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде укључујући и масовне саобраћајне незгоде, кроз уврштавање садржаја у систем средњег, вишег и

високог образовања, специјалистичких студија, непрекидног образовања и додатних обука, као и успостављањем система непрекидног заједничког обучавања и увежбавања

МЕРА 5.5. Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде

Мера подразумева успостављање посебних база података у свим хитним службама које садрже битне податке о дејству након сваке саобраћајне незгоде, укључујући систем аутоматског бележења реакционих времена путем ГПС позиционирање јединица хитних служби

МЕРА 5.6. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде

Мера подразумева опремање хитних служби опремом која омогућава брз долазак на лице места, брз превоз повређених, квалитетно спасавање и збрињавање, обезбеђење лица места на потребном нивоу, квалитетно вршење увиђаја, и личну безбедност припадника хитних служби, што укључује и специјална возила, личну опрему, медицинску опрему, техничку опрему, опрему за прикупљање доказа о саобраћајној незгоди.

МЕРА 5.7. Успостављање система координације за брз и делотворан одговор свих хитних служби на масовне саобраћајне незгоде

Мера подразумева успостављање система хоризонталне и вертикалне комуникације и координације свих хитних служби, уз увођење института националног и регионалних координатора за координацију хитних служби у случају масовних саобраћајних незгода.

МЕРА 5.8. Успостављање повољног окружења за брзо деловање хитних служби након саобраћајне незгоде

Мера подразумева отклањање препрека за брзо кретање хитних служби у вези са путном и железничком инфраструктуром, вођењем саобраћаја и понашањем учесника у саобраћају, а посебно примену мера за брз и лак приступ објеката хитних служби саобраћајној инфраструктури, брзо и лако кретање јединица хитних служби (планирање, пројектовање и техничко регулисање, поступање осталих учесника у саобраћају) и приступ објектима хитних служби, брз

пролазак пружних прелаза, наплатних рампи и сл. Овом мером значајно се повећава брзина хитних служби.

МЕРА 5.9. Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама
Мера подразумева омасовљавање лица волљних, обучених и способних за указивање прве помоћи и поступање на лицу места саобраћајне незгоде. Што раније започињање пружања прве помоћи и обезбеђења лица места саобраћајне незгоде од стране случајних пролазника, а до доласка првих екипа хитних служби, значајно повећава шансу за преживљавање тешко повређених и смањење ризика од настанка нове саобраћајне незгоде. Мера ће се спроводити кроз систем формалног образовања, обуке за возача, кроз рад Црвеног крста и других организација посвећених унапређењу безбедности саобраћаја.

Мере:	**Показатељ(и) на нивоу мере:**
МЕРА 5.1. Доношење заједничких усаглашених локалних процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода	Број усвојених процедура (почетна вредност 2025: 0, циљна вредност 2030: 5)
	Успостављене процедуре, стручно оспособљене и увежбане све хитне службе за координирано збрињавање, спасавање и прихват већег броја повређених (масовне саобраћајне незгоде) (почетна вредност 2025: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД
МЕРА 5.2. Доношење обавезујућих локалних прописа за опрему и обученост хитних служби за деловање	Број усвојених прописа (почетна вредност 2025: 0, циљна вредност 2030: 4)
	Успостављен систем обавезног непрекидног образовања и увежбавања свих припадника свих хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде (почетна вредност 2025: не, циљна вредност 2030: да)

након саобраћајне незгоде	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД
МЕРА 5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система	Успостављен информациони систем који омогућава квалитетну видео везу и брзо слање и пријем података између хитних служби, односно јединица хитних служби, као и успостављање система који омогућује поуздан пријем дојаве о саобраћајној незгоди (ГПС позиционирање позиваоца, eCall систем, итд.) (почетна вредност 2025: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД
МЕРА 5.4. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде	Проценат хитних служби које најмање два пута реализују заједничке вежбе (почетна вредност 2025: 0%, циљна вредност 2030: 100%)
	Изграђен, опремљен, оспособљен и пуштен у рад тренинг центар за заједничку обуку и увежбавање свих хитних служби (почетна вредност 2025: не, циљна вредност 2030: да)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД
	Број хитних служби које су успоставиле базу података (почетна вредност 2025: 0, циљна вредност 2030: 3)

МЕРА 5.5. Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде	Успостављена јединствена база података хитних служби (почетна вредност 2025: не, циљна вредност 2030: да
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД
МЕРА 5.6. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде	Проценат јединица хитних служби које су опремљене прописаном опремом (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 100%)
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 2 милиона РСД
МЕРА 5.7. Успостављање система координације за брз и делотворан одговор свих хитних служби на масовне саобраћајне незгоде	Успостављена координатора (почетна вредност 2025: не, циљна вредност 2030: да)
	Оцена квалитета координације (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 8/10
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвајати финансијска средстава за реализацију мере
МЕРА 5.8. Успостављање	Оцена квалитета окружења (почетна вредност 2025: није мерено, циљна вредност 2030: 8)
	Институција задужена за праћење реализације мере:

повољног окружења за брзо деловање хитних служби након саобраћајне незгоде	Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: Није потребно издвајати финансијска средстава за реализацију мере
МЕРА 5.9. Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама	Проценат обучених, оспособљених и увежбаних лица за поступање на лицу места саобраћајне незгоде и пружање прве помоћи почетна вредност 2025: 0%, циљна вредност 2030: 100%
	Институција задужена за праћење реализације мере: Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран
	Процењена финансијска средстава за реализацију мере: 1 милион РСД

7. НАЈВАЖНИЈИ ПРИНЦИПИ РАДА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА



Стратегија, у свим својим деловима, подржава приступ безбедног система (енгл. Safe System Approach) и следеће принципе:

1. принцип, **Поштовање и спровођење свих међународних и мациомналних докумената** који се могу повезати са безбедношћу саобраћаја;

2. принцип, **Нити смрт, нити тешке телесне повреде у виду инвалидитета нису прихватљиви у саобраћају**, тј. не постоји ниједна вредност у саобраћају којом се могу оправдати смрт или тешке повреде у виду инвалидитета у саобраћају;

3. принцип, **Људски је грешити** и људи ће увек грешити у саобраћају;

4. принцип, **Постоји граница људске толеранције на силу**, после које човек задобија тешке повреде или гине; Систем треба да буде такав да се не никад прелази ова граница;

5. принцип **Подељене одговорности** - за саобраћајне незгоде су одговорни креатори система (да креирају безбедан систем, укључујући и прописе) и учесници (да поштују прописана правила учешћа у саобраћају),

6. принцип **Проширене одговорности** – поред правне, треба редовно анализирати и ванправну одговорност: стручну, моралну и политичку одговорност за безбедност саобраћаја;

7. принцип, **Систем треба да опрашта грешке** – у случају отказа или грешке једног елемента система, остали елементи система треба да спрече смрт и тешку повреду;

8. принцип **Превентивног деловања** – редовно и систематски, у континуитету се спроводе прописане процедуре откривања и отклањања (смањивања) ризика у саобраћају, а сваку саобраћајну незгоду са озбиљним последицама користити за учење и унапређење система;

9. принцип, **Безбедности саобраћаја заснована на подацима** – прикупљање, систематизовање и аутоматска обрада података (о изложености, ставовима, самопријављеном понашању, индикаторима безбедности саобраћаја, саобраћајним незгодама и њиховим последицама) су основа за стручно планирање и спровођење оптималних мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја;

10. принцип, **Безбедност саобраћаја заснована на науци** – знање у безбедности саобраћаја је скупо и плаћа се жртвама у саобраћајним незгодама; систематско вршење трансфера знања, креирање нових знања, ширење знања из области безбедности саобраћаја, а посебно у вези доказаних и успешних иницијатива, обезбедиће примену најбољих знања и искустава у Републици Србији;

11. принцип **Редовна комуникација између субјеката безбедности саобраћаја** – успостављати и одржавати канале редовне размене информација између субјеката, у оквиру заједничких мултисекторских тела и редовних састанака и комуникација;

12. принцип **Вертикална и хоризонтална координација (усаглашавање)** у раду субјеката и појединаца – Хоризонтална координација - субјекти на истом нивоу (држава, јединица локалне самоуправе) усаглашавају своје активности на извршавању заједничких задатака и достизању јединствених циљева безбедности саобраћаја. Вертикална координација - надлежне државне институције (министарства и др.) обезбеђују координирано спровођење мера и активности на свим нивоима;

13. принцип **Кооперације (сарадње) између субјеката безбедности саобраћаја** – сви субјекти који су укључени у поједине активности сарађују и заједнички раде на реализацији задатака и достизању циљева. Носилац активности ради у циљу укључивања свих субјеката који могу помоћи извршењу задатака и ради на унапређењу посвећености и сарадње, како би се добили оптимални резултати, уз што мање улагање ресурса.

8. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ



Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања. Најзначајнији носиоци активности у Општини Србобран су:

Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран, који је задужен за унапређење безбедности саобраћаја на територији Општине Србобран. Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран доноси план реализације новчаних средстава, спроводи акције и активности које имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја;

Скупштина Општине Србобран треба најмање два пута годишње да разматра извештај Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран о стању безбедности саобраћаја на својим редовним седницама и резултате спроведених активности које су имале за циљ унапређење безбедности саобраћаја;

Председник општине је кључна фигура и неопходно је да се заузме за унапређење безбедности саобраћаја на територији Општина Србобран и да за то обезбеди политичку подршку;

Управљач локалних путева; одговорно је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на локалним путевима Општина Србобран и светлосном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;

Управљач државних путева – ЈП „Путеви Србије“ одговоран је за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на државним путевима који пролазе кроз општином Србобран. Предузеће обавља редовни надзор над путевима, хоризонталном и вертикалном саобраћајном сигнализацијом, идентификује опасне деонице пута (црне тачке) и предузима одређене мере како би их отклонио;

Саобраћајна полиција (ПС Србобран) има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају;

Ватрогасци спасиоци који извлаче жртве саобраћајних незгода из хаварисаних возила, каде је то неопходно.

Саобраћајна инспекција такође има важну улогу у области безбедности саобраћаја јер врши непосредни надзор над применом прописа којима се уређује заштита општинских путева и улица као и надзор на применом прописа у области превоза путника и терета у друмском саобраћају;

Образовне установе на територији Општине Србобран представљају изузетно важан субјект у безбедности саобраћаја из разлога што је њихова улога да едукују децу како и на који начин да безбедно учествују у саобраћају што се такође касније манифестује у њиховом одрастању и изградњи позитивних ставова о безбедности саобраћаја;

Здравствена установа – Дом здравља најважнији је елемент који се односи на деловање након саобраћајне незгоде како би се пружила правовремена и квалитетна медицинска помоћ, а последице саобраћајних незгода биле мање за учеснике у незгодама. Неопходан је професионалан приступ, добра опремљеност, посебне службе хитне медицинске помоћи;

Ауто-школе су изузетно битне јер у будућим возачима треба да изграде позитивне ставове о безбедности саобраћаја и да им предоче све неопходне чињенице.

Превозници и предузећа која имају сопствени возни парк одговорни су за техничку исправност својих возила и ако је могуће са напредним системима активне и пасивне безбедности возила, као и да њихови запослени који приликом обављања радних задатака користе возила нипошто не крше саобраћајне прописе и правила;

Медији и средства јавног информисања имају важну улогу у безбедности саобраћаја. На тај начин пропагирања безбедности саобраћаја и на пластичан начин приказују шта се може десити учесницима у саобраћају ако не поштују саобраћајне прописе и правила;

Удружења грађана који делују на територији Општине Србобран који се баве посебно проблематиком младих, а уједно и безбедношћу саобраћаја;

Јавност Општине Србобран су сви грађани који живе у општини и њихова подршка је неопходан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја;

9. СТРУЧНО ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА



У циљу што ефикаснијег достизања циљева, неопходно је успоставити процес непрекидног, стручног и на науци заснованог праћења стања безбедности саобраћаја и реализације мера и активности које предвиђа Стратегија. Од великог значаја за достизање циљева је анализа достизања пролазних циљева на годишњем нивоу и редовно извештавање о стању безбедности саобраћаја на локалном нивоу. Праћење стања безбедности саобраћаја представља непрекидан процес који је заснован на подацима и на науци. На њега се ослања редовно извештавање надлежних институција, стручне и најшире јавности. Праћење стања безбедности саобраћаја подразумева прикупљање, систематизацију и анализу података. Неопходно је успоставити редовно праћење најважнијих обележја безбедности саобраћаја на територији општине Србобран и то:

- апсолутних и релативних показатеља о саобраћајним незгодама и последицамасаобраћајних незгода,
- индикатора перформанси система безбедности саобраћаја,
- изложености учесника у саобраћају,
- ставова о ризицима у саобраћају,
- показатеља о путевима,
- показатеља о возилима,
- саобраћајних прекршаја и
- стања капацитета и интегритета најважнијих субјеката на локалном нивоу и других релевантних показатеља.

Праћење реализације мера и активности које су предвиђене Стратегијом подразумева да се на годишњем нивоу прати степен реализације мера и активности дефинисаних Акционим планом. У оквиру редовног праћења, извештавања и евалуације, Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран ће након три године спровођења стратегије извршити ex-post анализа стратегије и првог акционог плана.

Изузетно, уколико стручна јавност процени да је то оправдано, преиспитаће се и поједини циљеви у Стратегији.

Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран би требало на свакој седници да анализирају: најважније показатеље безбедности саобраћаја (између седница), спровођење мера и активности из ове стратегије безбедности саобраћаја. Макар једном годишње Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран би требало да расправљају о стручним анализама достизања циљева стратегија. Тела за координацију послова безбедности саобраћаја ће припремати и достављати Извештаје о стању безбедности саобраћаја. Ове извештаје ће, најмање два пута годишње, разматрати Скупштина општине Србобран.

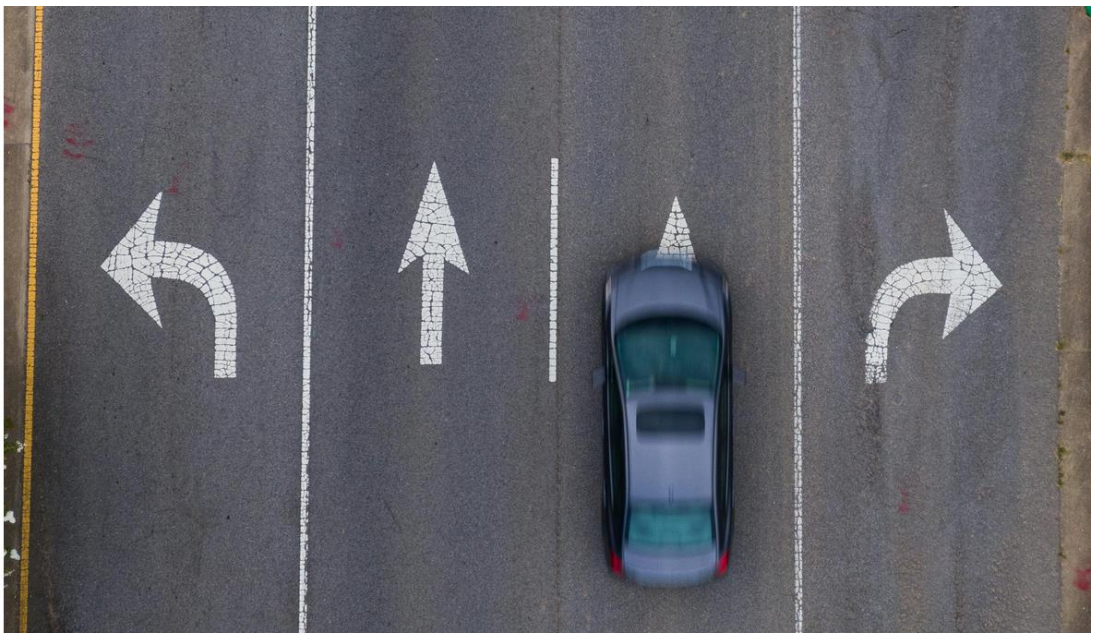
Посебно је важно омогућити редовно извештавање јавности о стању безбедности саобраћаја путем електронских и других медија. Извештаје треба учинити доступним стручној и најширој јавности путем интернета. У штампаним и

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.

Током периода трајања Стратегије, анализе постојећег стања безбедности саобраћаја и извештавање стално унапређивати, у складу са тренутним нивоом развоја науке.

На крају периода важења акционих планова безбедности саобраћаја, Општинско тело за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима општине Србобран ће, припремати детаљне извештаје о реализацији и ефектима мера и активности из акционог плана. На основу ових извештаја вршиће се евалуација најважнијих мера и евалуација акционог плана безбедности саобраћаја.

10. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ



У наставку детаљније су представљени трошкови по циљевима и мерама, за прве три године спровођена стратегије (Табела 10.1.).

Табела 10.1. Збирна табела трошкова по годинама и циљевима и мерама, за период од 2027. до 2029. године (вредности су у РСД)

	2026	2027	2028	Укупно
ПОСЕБНИ ЦИЉ 1 Функционалан систем безбедности саобраћаја у коме су институције и појединци посвећени остваривању циљева, успешно сарађују и усаглашено делују	800.000	1.970.000	1.970.000	4.740.000
Мера 1.1. Унапређење прописа у безбедности саобраћаја	200.000	350.000	350.000	900.000
Мера 1.2. Јачање капацитета и интегритета институција и појединаца у области безбедности саобраћаја	50.000	200.000	200.000	450.000
Мера 1.3. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја	450.000	1.370.000	1.370.000	3.190.000
Мера 1.4. Унапређење комуникације, координације и кооперације у безбедности саобраћаја	100.000	50.000	50.000	200.000
ПОСЕБНИ ЦИЉ 2 Унапређено 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	400.000	14.650.000	23.100.000	38.150.000
Мера 2.1. Унапређење планирања, пројектовања, изградње и одржавања путева	400.000	6.600.000	9.850.000	16.850.000
Мера 2.2. Унапређење процеса праћења утицајних фактора на настанак саобраћајних незгода са посебним освртом на утицај пута	/	1.350.000	1.400.000	2.750.000

Мера 2.3. Јачање капацитета институција и појединаца у области безбедности путне инфраструктуре	/	1.600.000	1.600.000	3.200.000
Мера 2.4. Унапређење безбедности саобраћаја на проласцима државних путева кроз насељена места општине Србобран	/	1.700.000	3.850.000	5.550.000
Мера 2.5. Унапређење безбедности саобраћаја на локацијама повећане угрожености по рањиве учеснике у саобраћају на општинским путевима и улицама	/	2.600.000	6.400.000	9.000.000
Мера 2.6 Унапређење безбедности саобраћаја на прелазима пута преко пруге	/	800.000	/	800.000
ПОСЕБНИ ЦИЉ 3 Обновљен и у погледу безбедносних својстава унапређен возни парк	/	1.100.000	900.000	2.000.000
Мера 3.1. Унапређење безбедносних својстава возила	/	800.000	800.000	1.600.000
Мера 3.2. Унапређење система одржавања возила, надоградње безбедносних система комерцијалних возила и трактора и контроле техничке исправности возила	/	300.000	100.000	400.000
ПОСЕБНИ ЦИЉ 4 Знање, ставови и понашање учесника у саобраћају на нивоу водећих земаља Европе у области безбедности саобраћаја	2.800.000	7.100.000	5.500.000	15.400.000
Мера 4.1. Унапређење система саобраћајног образовања и васпитања	1.450.000	1.450.000	1.450.000	4.350.000
Мера 4.2. Унапређење и интензивирање превентивно пропагандног деловања	1.350.000	1.350.000	1.350.000	4.050.000

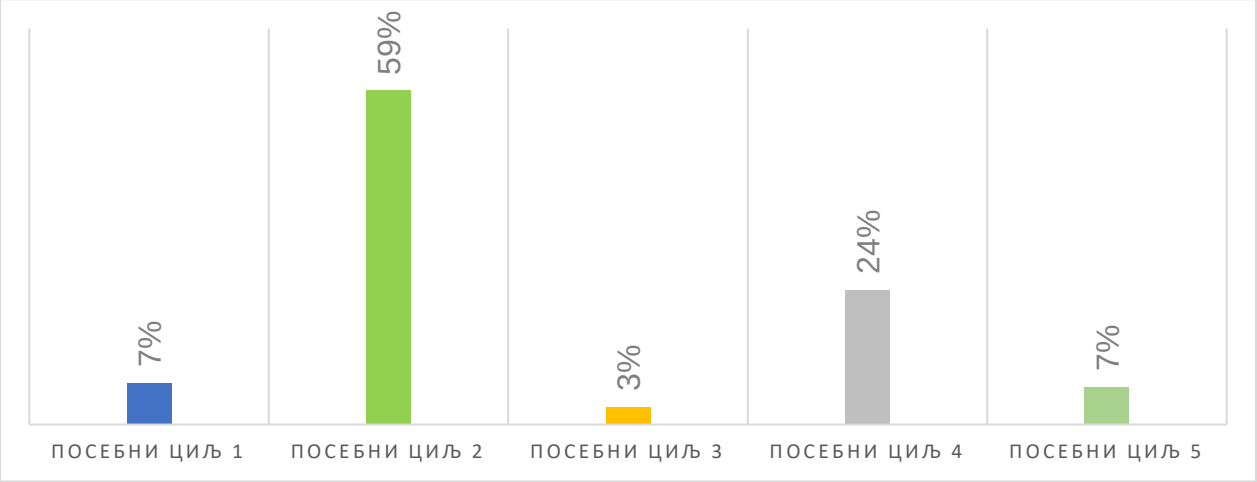
Мера 4.3. Праћење нивоа знања, ставова и безбедног понашања учесника у саобраћају	/	4.300.000	2.700.000	7.000.000
ПОСЕБНИ ЦИЉ 5 Систем спасавања и збрињавања који максимизира могућност преживљавања и успешност здравственог опоравка повређених у саобраћајним незгодама	0	3.400.000	900.000	4.300.000
МЕРА 5.1. Доношење заједничких усаглашених локалних процедура поступања свих хитних служби након саобраћајних незгода	/	350.000	/	350.000
МЕРА 5.2. Доношење обавезујућих локалних прописа за опрему и обученост хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде	/	350.000	/	350.000
МЕРА 5.3. Успостављање савременог квалитетног комуникационог система	/	1.500.000	/	1.500.000
МЕРА 5.4. Унапређење стручности, оспособљености и увежбаности припадника хитних служби за деловање након саобраћајне незгоде	/	200.000	200.000	400.000
МЕРА 5.5. Успостављање база података о дејствима хитних служби након саобраћајне незгоде	/	500.000	100.000	600.000
МЕРА 5.6. Опремање хитних служби опремом за брзо и квалитетно деловање након саобраћајне незгоде	/	400.000	500.000	900.000
МЕРА 5.7. Успостављање система координације за брз и делотворан одговор свих хитних служби на масовне саобраћајне незгоде	/	/	/	/
МЕРА 5.8. Успостављање повољног окружења за брзо	/	/	/	/

деловање хитних служби након саобраћајне незгоде				
МЕРА 5.9. Успостављање повољног окружења за лаичку помоћ повређенима у саобраћајним незгодама	/	100.000	100.000	200.000
Укупно по годинама у динара	**4.000.000**	**28.220.000**	**32.370.000**	**64.590.000**

За сваки од преостала два трогодишња периода спровођена стратегије, процењује се да је потребно издвојити 25% више средстава него за претходни трогодишњи период важења акционог плана. Детаљна процена потребних средстава за реализацију активности у периоду од 2025. до 2027. године односно у периоду од 2028. до 2030. године, по циљевима и мерама, представиће се у оквиру будућих акционих планова.

Приликом израде пратећег трогодишњег 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.

На графику су пригазани процентуални удели у финасирању безбедности саобраћаја општине Кула за сваки посебни циљ појединачно.



Графикон 10.1 приказује укупне процењене трошкове по посебним циљевима.