

## **ODLUKU**

### **O USVAJANJU STRATEGIJE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA NA TERITORIJI GRADA NOVOG PAZARA ZA PERIOD OD 2020 - 2025. GODINE**

#### **Član 1.**

Usvaja se Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima na teritoriji Grada Novog Pazara, za period od 2020 - 2025. godine i ista čini sastavni deo ove Odluke.

#### **Član 2.**

Odluku objaviti u „Službenom listu Grada Novog Pazara“.

**STRATEGIJA  
BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA  
NA TERITORIJI GRADA NOVOG PAZARA  
ZA PERIOD OD 2020. DO 2025. GODINE**



---

**GRAD NOVI PAZAR**

**NOVI PAZAR 2020.**

## Sadržaj

1. UVOD .....	3
2. STANJE I TENDENCIJE U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA .....	4
2.1. STANJE SISTEMA UPRAVLJANJA BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA.....	7
2.1.1. Institucionalni okvir .....	7
2.1.2. Pravni i strateški okvir bezbednosti saobraćaja.....	10
2.1.3. Finansijski okvir.....	13
2.2. STANJE PUTEVA .....	15
2.3. STANJE VOZILA .....	21
2.4. STANJE BEZBEDNOSTI UČESNIKA U SAOBRAĆAJU .....	24
2. ŽELJENO STANJE .....	43
4. KLJUČNE OBLASTI RADA (STUBOVI).....	45
5.1. PRVI STUB – EFIKASNIJE UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA .....	45
5.2. DRUGI STUB – BEZBEDNIJI PUTEVI I KRETANJA.....	46
5.3. TREĆI STUB – BEZBEDNIJA VOZILA.....	47
5.4. ČETVRTI STUB – BEZBEDNIJI UČESNICI U SAOBRAĆAJU .....	48
5.5. PETI STUB – DELOVANJE NAKON SAOBRAĆAJNE NEZGODE.....	50
6. PRAĆENJE, IZVEŠTAVANJE I STALNO UNAPREĐIVANJE.....	51
7. AKCIONI PLAN BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA .....	52

Na osnovu člana 13. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima („Sl. glasnik RS“, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018 i 23/2019), člana 32. stav 1. tačka 6. Zakona o lokalnoj samoupravi („Sl. glasnik RS“, br. 129/2007, 83/2014- dr. zakon, 101/2016- dr. zakon i 47/2018), i člana 46. stav 1. tačka 7. Statuta Grada Novog Pazara („Sl. list grada Novog Pazara“, broj 6/2019) Skupština grada Novog Pazara na sednici održanoj dana \_\_\_\_\_ 2020. godine, usvojila je

## **STRATEGIJA BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA NA TERITORIJI GRADA NOVOG PAZARA ZA PERIOD OD 2020. DO 2025. GODINE**

### **1. UVOD**

U drumskom saobraćaju učestvuju svi, i svako je izložen mogućnosti da nastrada u saobraćajnoj nezgodi. Zbog toga je interes svakog člana društva da bezbednost drumskog saobraćaja bude unapređena, bez obzira na nacionalnu ili etničku pripadnost, veroispovest, političko opredeljenje, uzrast, obrazovanje, društveni položaj, socijalno poreklo, imovno stanje ili neko drugo lično svojstvo.

Stradanje u saobraćaju ne može se zaustaviti preko noći. Ali se može zaustaviti. Saobraćajne nezgode nisu posledica neobjašnjivih pojava već grešaka koje se mogu preduprediti. Prvi korak koji su preduzele države koje danas imaju najbolje rezultate u bezbednosti drumskog saobraćaja jeste upravo zauzimanje stava da se saobraćajne nezgode mogu sprečiti, i da broj saobraćajnih nezgoda i broj stradalih nije slučajan, već zavisi od delovanja koje se preduzima radi sprečavanja nastanka saobraćajnih nezgoda, kao i od delovanja kojima se umanjuju posledice nastalih saobraćajnih nezgoda.

Brodu bez kursa nijedan vetar nije povoljan. Zato je za uspeh neophodno utvrditi strateške pravce delovanja.

Svrha Strategije bezbednosti saobraćaja na putevima na teritoriji grada Novog Pazara za period od 2020. do 2025. godine (u daljem tekstu: Strategija) jeste upoznavanje sa stanjem bezbednosti saobraćaja u kojem se nalazimo sada, prikaz stanja bezbednosti saobraćaja koje želimo i smernice kojima ćemo najbrže i najlakše doći od postojećeg do željenog stanja. Sadržaj Strategije je konkretizovan u najvećoj meri koja je primerena strateškom aktu, dok se apstraktni sadržaj svodi na najmanju neophodnu meru, jer tekst Strategije treba da bude prijemčiv što većem broju čitalaca.

Skupština grada Novog Pazara usvajanjem ove Strategije izražava jasno i nedvosmisleno odbijanje da prihvati stradanje ljudi u saobraćajnim nezgodama, i pokazuje odlučnost da unapredi bezbednost saobraćaja na teritoriji grada Novog Pazara.

Postojan i delotvoran sistem bezbednosti drumskog saobraćaja je misija, drumski saobraćaj bez poginulih, sa znatno smanjenim brojem povređenih i znatno smanjenim troškovima saobraćajnih nezgoda, je vizija koja se proklamuje ovim strateškim dokumentom.

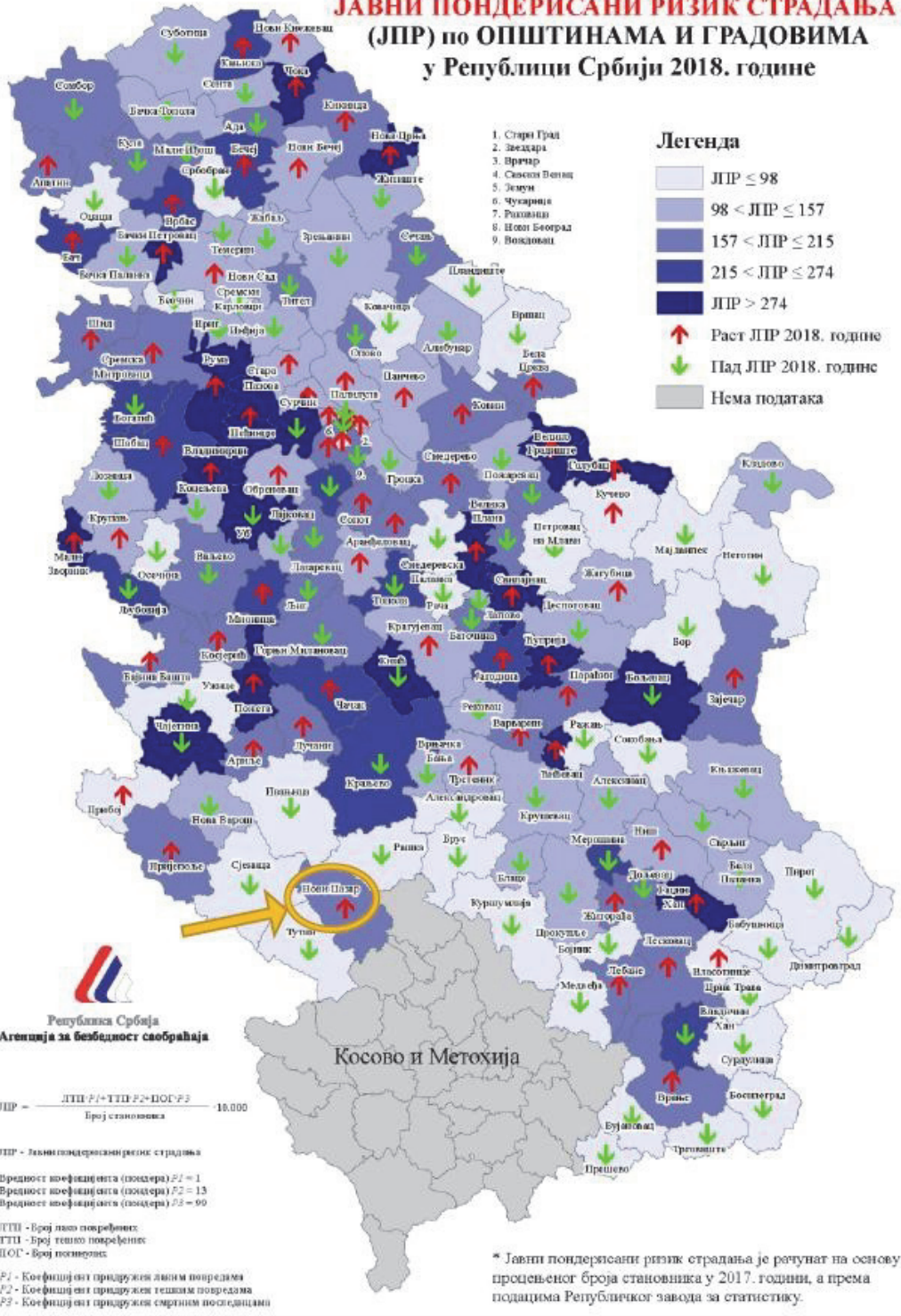
## 2. STANJE I TENDENCIJE U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Na teritoriji grada Novog Pazara je od 1998. do 2018. godine poginulo 162 ljudi, teško je povređeno 925 osoba a lako 3.292 osobe.



Posmatrajući period od poslednjih 20 godina uočava se opšti trend smanjenja broja poginulih, ali povećanja broja povređenih u saobraćajnim nezgodama među kojima je najveći rast učesnika u saobraćajnoj nezgodi koji su zadobili lake telesne povrede.

# ЈАВНИ ПОНДЕРИСАНИ РИЗИК СТРАДАЊА (ЈПР) по ОПШТИНАМА И ГРАДОВИМА у Републици Србији 2018. године



Karta javnog ponderisanog rizika stradanja po opštinama i gradovima u Republici Srbiji 2018. Godine (Izveštaj o osnovnim pokazateljima stanja bezbednosti saobraćaja 2014-2018, ABS, Beograd, 2019.)

Gledano prema javnom ponderisanom riziku (odnos ponderisanog broja stradalih lica u saobraćajnim nezgodama u odnosu na broj stanovnika), grad Novi Pazar pripada klasi srednje vrednosti rizika.

## **2.1. STANJE SISTEMA UPRAVLJANJA BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA**

### **2.1.1. Institucionalni okvir**

Subjekti od značaja za bezbednost saobraćaja na teritoriji Grada Novog Pazara (nosioci aktivnosti) su:

- Skupština grada Novog Pazara
- Gradsko veće
- Savet za bezbednost saobraćaja grada Novog Pazara
- Odeljenje saobraćajne policije PU Novi Pazar
- Odeljenje za komunalne, stambene i poslove saobraćaja Gradske uprave
- Odeljenje za inspeksijske poslove Gradske uprave
- JP za uređivanje građevinskog zemljišta Novi Pazar
- Prekršajni sud u Novom Pazaru
- Osnovni sud u Novom Pazaru
- Viši sud u Novom Pazaru
- Osnovno javno tužilaštvo u Novom Pazaru
- Više javno tužilaštvo u Novom Pazaru
- Centar za socijalni rad Novi Pazar
- Školska uprava Novi Pazar
- Predškolska ustanova „Mladost“ i verifikovane privatne predškolske ustanove
- Osnovne škole i srednje škole
- Odeljenje za vanredne situacije MUP u Novom Pazaru
- Dom zdravlja Novi Pazar
- Opšta bolnica Novi Pazar
- Lica koja obavljaju delatnost obuke kandidata za vozače
- Lica koja obavljaju delatnost tehničkog pregleda vozil
- Crveni krst Novi Pazar
- Udruženja koja imaju ciljeve iz oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima
- Udruženja koja okupljaju posebne kategorije učesnika u saobraćaju (motociklisti, biciklisti, traktoristi i dr.)
- Udruženja koja okupljaju lica koja imaju poseban interes u oblasti bezbednosti saobraćaja (lica sa invaliditetom, roditelji, i dr.)
- Lica koje obavljaju privrednu delatnost iz oblasti, odnosno u vezi sa saobraćajem na putevima,
- Lokalni mediji

Najvažniji subjekti bezbednosti saobraćaja na nivou Republike Srbije, od značaja za bezbednost saobraćaja na teritoriji Grada Novog Pazara su

- Ministarstvo unutrašnjih poslova
- Agencija za bezbednost saobraćaja
- Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja
- JP Putevi Srbije

Uloga i značaj subjekata bezbednosti saobraćaja (nosilaca aktivnosti)

**Skupština Grada Novog Pazara** između ostalog donosi propise i ostale opšte akte, donosi budžet i završni račun grada, donosi akt o organizaciji Gradske uprave na predlog Gradskog veća, obavlja druge poslove utvrđene zakonima i Statutom Grada Novog Pazara

**Gradsko veće** čine gradonačelnik, zamenik gradonačelnika, kao i devet članova gradskog veća, koje bira Skupština grada, na period od četiri godine, tajnim glasanjem, većinom od ukupnog broja odbornika. Gradsko veće između ostalog predlaže statut, budžet i druge odluke i akte koje donosi Skupština; vrši nadzor nad radom Gradske uprave, rešava u upravnom postupku u drugom stepenu o pravima i obavezama građana, preduzeća i ustanova i drugih organizacija u upravnim stvarima iz nadležnosti Grada; obavlja i druge poslove utvrđene Statutom Grada Novog Pazara i odlukama Skupštine.

**Savet za bezbednost saobraćaja grada Novog Pazara** (u daljem tekstu: Savet) obrazovan je Odlukom Gradskog veća od 18.5.2011.g. kao stalno radno telo Gradskog veća. Savet razmatra predloge akata iz oblasti režima i tehničkog regulisanja, organizacije saobraćaja, linijskog, gradskog i prigradskog prevoza putnika u drumskom saobraćaju, prevoza za sopstvene potrebe i auto – taksiprevoza, javnih parkirališta, organizacione, materijalne i dr. uslove za njihovo obavljanje, kao i predlogeakata iz oblasti bezbednosti saobraćaja i dr. poslove po smernicama gradskog veća. Predsednika i osam članova saveta za bezbednost saobraćaja imenuje gradsko veće većinom glasova od ukupnog broja članova veća, na vreme trajanja mandata veća. Organizacione i administrativno tehničke poslove za potrebe saveta za bezbednost saobraćaja obavljaju radnici Odseka za saobraćaj, Odeljenja za komunalne, stambene i poslove saobraćaja.

**Gradska uprava** u svom sastavu ima više organa sa nadležnošću koja se direktno odnosi na bezbednost saobraćaja. U Gradskoj upravi nije zaposlen nijedan diplomirani inženjer saobraćaja drumskog smera.

**JP za uređivanje građevinskog zemljišta Novi Pazar** osnovano je i posluje kao javno preduzeće koje između ostalog i radi održavanja lokalnih i nekategorisanih puteva i održavanja saobraćajne signalizacije.

**Prekršajni sud u Novom Pazaru** nadležan je i za prekršaje učinjene na teritoriji opštine Tutin. U sedištu suda koji je nadležan za teritoriju Grada Novog Pazara sudi 11 sudija. Sve sudije sude predmeta iz oblasti saobraćaja Prekršajni sud u prvom stepenu sudi u prekršajnim postupcima za prekršaje iz oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima, po zahtevu za vođenje prekršajnog postupka ovlašćenog podnosioca, ili po zahtevu za sudsko odlučivanje povodom izdatog prekršajnog naloga.

Krivične predmete protiv učinilaca krivičnih dela iz oblasti javnog saobraćaja procesiraju **Osnovni i Viši sud u Novom Pazaru**, kao i **Osnovno i Više javno tužilaštvo u**



**Novom Pazaru.** Osnovna instanca nadležna je u prvom stepenu za krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja za koje je zaprećena kazna do 10 godina zatvora, dok je za dela za koje je zaprećena veća kazna nadležna viša instanca u prvom stepenu. Učiniocima krivičnih dela protiv javnog saobraćaja osim zatvorskih i novčanih kazni izriče se i mera bezbednosti zabrane upravljanja vozilom, a licima koja su kao vozači motornih vozila osuđeni za izazivanje saobraćajne nezgode sa smrtnom posledicom, oduzima se vozačka dozvola na način koji se oduzima vozačima koji steknu 18 kaznenih poena.

**Predškolska ustanova Mladost** objedinjuje 6 dečjih vrtića sa ukupno 31 vrtićkom grupom i jednom razvojnom grupom. Planom rada Ustanove predviđeni su određeni programi i aktivnosti u vezi sa bezbednošću u saobraćaju, kao i saradnja sa Odeljenjem saobraćajne policije.

Na teritoriji Grada Novog Pazara postoji 12 osnovnih škola, od kojih je 7 na području gradskog naselja Novi Pazar. Neke od osnovnih škola imaju izdvojena odeljenja u svom sastavu.

Osnovne škole su:

- **Avdo Međedović**
- **Bratstvo**
- **Vuk Karadžić**
- **Desanka Maksimović**
- **Dositej Obradović** (Osaonica)
- **Đura Jakšić** (Trnava)
- **Jovan Jovanović Zmaj**
- **Jošanica** (Lukare)
- **Meša Selimović**
- **Rastko Nemanjić** (Deževa)
- **Rifat Burdžović Tršo**
- **Stefan Nemanja**
- **Ćamil Sijarić**
- **Halifa bin Zaid Al Nahjan** (Dohoviće)

Srednjoškolskih ustanova na teritoriji Grada Novog Pazara ima šest, i to su;

- **Gimnazija**
- **Tehnička škola**
- **Medicinska škola**
- **Ekonomsko – trgovinska škola**
- **Ugostiteljsko – turistička škola**
- **Škola za dizajn tekstila i kože**

**Dom zdravlja Novi Pazar** u svom sastavu ima službu hitne medicinske pomoći koja je u režimu neprekidnog dežurstva. Broj dežurnih ekipa HMP u jednoj smeni je tri, s tim da jedna ekipa nije mobilna odnosno rad službe je organizovan tako da samo dve ekipe izlaze na

teren. Služba hitne medicinske pomoći smeštena je u novoizgrađenom objektu u neposrednoj blizini zgrade Opšte bolnice Novi Pazar, u zoni centra Novog Pazara.

**Opšta bolnica u Novom Pazaru** ima službu za prijem i zbrinjavanje hitnih stanja – urgentni prijem. Ukoliko složenost povreda to zahteva, povređeni se nakon primarnog zbrinjavanja upućuju u Klinički centar Kragujevac ili Klinički centar Srbije u Beogradu.

## **2.1.2. Pravni i strateški okvir bezbednosti saobraćaja**

### **STRATEŠKI OKVIR**

Vlada je 2015. godine usvojila prvi nacionalni strateški dokument koji se odnosi na bezbednost drumskog saobraćaja - Strategiju bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020. godine<sup>1</sup>. U Strategiji je predstavljeno stanje bezbednosti saobraćaja u vreme izrade, kao i tada važeći trendovi, određeni su ciljevi, i prioriteta rada po oblastima. Najvažniji ciljevi su da od najkasnije 2020. deca više ne ginu u saobraćajnim nezgodama, i da najkasnije 2020. godine broj poginulih bude prepolovljen u odnosu na 2011. godinu. Definisano je pet ključnih oblasti rada kroz koje treba ostvariti postavljene ciljeve, a to su: 1. Unapređenje sistema upravljanja bezbednošću saobraćaja; 2. Unapređenje bezbednosti puteva; 3. Unapređenje bezbednosti vozila; 4. Unapređenje bezbednosti učesnika u saobraćaju i 5. Unapređenje reagovanja nakon saobraćajne nezgode.

U skladu sa usvojenom Strategijom, Vlada je 2017. godine usvojila Akcioni plan bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period 2015.-2020<sup>2</sup>. za sprovođenje aktivnosti radi ispunjenja utvrđenih ciljeva. Shodno Strategiji, Akcioni plan sadrži pet ključnih oblasti rada.

### **PRAVNI OKVIR**

Sistem bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji uređen je Ustavom, priznatim međunarodnim izvorima, zakonima i podzakonskim aktima. Zakoni koji prvenstveno uređuju sistem bezbednosti saobraćaja jesu Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima<sup>3</sup> koji je u primeni od 11. decembra 2009. godine, i Zakon o putevima<sup>4</sup> koji je u primeni od 8. juna 2018. godine.

**Ustav Republike Srbije** proglašava pravo na život kao neprikosnoveno. Iz toga proističe obaveza države i svih subjekata bezbednosti saobraćaja da štite to pravo građana.

---

<sup>1</sup> СГ 64/15 од 20. јула 2015. г.

<sup>2</sup> СГ 01/17 од 06. јануара 2017. г.

<sup>3</sup> СГ 41/09, 53/10, 101/11, 32/13-ОУС, 55/14, 96/15-др.закон, 9/16-ОУС, 24/18, 41/18 и 41/18-др.закон

<sup>4</sup> СГ 41/18 од 31. маја 2018. г.

Ustav proglašava i pravo na fizički integritet i pravo na ličnu bezbednost. Proglašavanje tih prava takođe nameće obavezu Republici Srbiji da štiti fizički integritet i bezbednost učesnika u saobraćaju. Pravo deteta na posebnu zaštitu, koje proglašava Ustav, nameće bezbednost dece u saobraćaju kao prioritet, odnosno obavezu države da zaštitu dece u saobraćaju istakne u prvi plan.

**Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima** (SG 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 -dr.zakon, 9/16-OUS, 24/18, 41/18, 41/18-dr.zakon, 87/18 i 23/19) uređuje sistem bezbednosti drumskog saobraćaja u Republici Srbiji. Tim propisom definisani su institucionalni i finansijski okvir na nacionalnom i lokalnom nivou. Kao najviši subjekat bezbednosti saobraćaja u državi ustanovljava se Telo za koordinaciju bezbednosti saobraćaja na putevima Vlade Republike Srbije, a kao operativni subjekat ustanovljena je Agencija za bezbednost saobraćaja na putevima Republike Srbije. Zakonom je utvrđena obaveza formiranja tela za bezbednost saobraćaja na nivou lokalne samouprave. Definisani su način finansiranja sistema bezbednosti saobraćaja, gde je primarni izvor prihod od novčanih kazni za prekršaje i privredne prestupe koji su učinjeni protivno odredbama Zakona.

Osim pravila saobraćaja, zakon sadrži odredbe koje se odnose na puteve, vozače i vozila, s tim da je jedan deo odredbi koje se odnose na bezbednost puteva „prenesen“ u Zakon o javnim putevima koji je u primeni od 2018. godine.

Zakon određuje nadležnosti subjekata bezbednosti saobraćaja za sprovođenje Zakona, kao i za donošenje podzakonskih akata.

**Zakon o putevima** (SG 41/18) uređuje upravljanje, izgradnju, rekonstrukciju, zaštitu i održavanje javnih puteva. Svakako najvažnija odredba koja se odnosi na bezbednost drumskog saobraćaja jeste utvrđena obaveza upravljača javnog puta da obezbedi trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu puta, u cilju nesmetanog i bezbednog odvijanja saobraćaja.

Ovim propisom je utvrđena granica nadležnosti održavanja državnog puta na prolasku kroz naselje između upravljača državnog puta i jedinice lokalne samouprave.

Zakon o putevima sadrži odredbe koje se odnose na zahteve koje mora da ispuni javni put sa aspekta bezbednosti saobraćaja. Tako se u Zakonu nalaze odredbe kojima se uređuje procena uticaja puta na bezbednost saobraćaja, revizija bezbednosti saobraćaja na putu, provera bezbednosti saobraćaja na putu, tehničko regulisanje saobraćaja, upravljanje crnim tačkama, nezavisnu ocenu uticaja puta na saobraćajne nezgode sa najmanje jednim poginulim licem.

**Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografima** (SG 96/15 i 95/18) sadrži odredbe koje treba da obezbede da u saobraćaju na putevima učestvuju odmorni vozači kamiona i autobusa. Ovaj propis u celini poštuje odredbe Evropskog sporazuma o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodne drumske prevoze (AETR). Do stupanja Zakona na snagu, ova materija bila je uređena Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima i podzakonskim aktima.

**Krivični zakonik** (SG 85/05, 88/05 – ispravka, 107/05 – ispravka, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16 i 35/19) sadrži glavu koja određuje krivična dela protiv

bezbednosti javnog saobraćaja, a zaštitni subjekti jesu život odnosno telo ljudi i imovina većeg obima. Inkriminisane radnje jesu pre svih nepridržavanje saobraćajnih propisa, uništenje odnosno oštećenje saobraćajne signalizacije ili opreme puta, postavljanje prepreka na saobraćajnici, nesavestan nadzor nad stanjem i održavanjem saobraćajnica, i nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi.

**Zakon o prekršajima** (SG 65/13, 13/16 i 98/16-OUS) uređuje prekršajni postupak, i prekršajne sankcije. S obzirom da su najčešći saobraćajni delikti saobraćajni prekršaji i s obzirom da su najčešći prekršaji u Republici Srbiji oni protiv bezbednosti saobraćaja na putevima, sistem prekršajnog kažnjavanja jeste veoma značajan u represivnom delu sistema bezbednosti saobraćaja.

Zakon o prekršajima poznaje i hitan postupak, kada se osumnjičeni za prekršaj može odmah sprovesti prekršajnom sudu, a kazna se može izvršiti pre pravnosnažnosti odluke o kazni. Ovaj institut naročito je pogodan u borbi protiv višestrukih povratnika i učinilaca najtežih prekršaja protiv bezbednosti saobraćaja.

**Zakon o policiji** (SG 6/16, 24/18 i 87/18) uređuje postupanje saobraćajno policijskih službenika u postupku kontrole i regulisanja saobraćaja na putevima, pružanju pomoći i nadzoru, odnosno određuje policijska ovlašćenja u tim poslovima.

**Zakon o lokalnoj samoupravi** (SG 129/07, 83/14-dr. zakon, 101/16 i 47/18) određuje da se jedinica lokalne samouprave stara o izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i korišćenju lokalnih puteva i ulica. Zakonom je određeno da organi i službe jedinice lokalne samouprave u vršenju svojih nadležnosti: daju organima Republike inicijative za uređivanje odnosa od značaja za lokalnu samoupravu i za preduzimanje mera od značaja za rešavanje pitanja iz okvira prava i dužnosti jedinice lokalne samouprave; podnose predstavljanje i daju predloge u pogledu postupanja organa Republike; traže mišljenje od nadležnog organa Republike u vezi sa primenom zakona i drugih propisa koji su od neposrednog uticaja na razvoj i ostvarivanje lokalne samouprave i za rad organa jedinice lokalne samouprave.

**Zakon o komunalnim delatnostima** (SG 88/11, 104/16 I 95/18) određuje da je održavanje ulica i puteva u gradovima i drugim naseljima (opštinski putevi) komunalna delatnost kojom se obezbeđuje nesmetano i bezbedno odvijanje saobraćaja i čuva i unapređuje upotrebna vrednost ulica, puteva, trgova, platoa i sl.

**Zakon o komunalnoj policiji** (SG 51/09) određuje da su poslovi komunalne policije održavanje komunalnog reda u šta spada i održavanje reda u oblasti lokalnih puteva i ulica, saobraćajnih oznaka i signalizacije, kao parkiranja.

**Zakon o planiranju i izgradnji** (SG 72/09, 81/09-ispr., 24/11, 121/12, 42/13-OUS, 50/2013-OUS, 98/13-OUS, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19 i 37/19- dr.zakon) uređuje uslove i način uređenja prostora, uređivanje i korišćenje građevinskog zemljišta i izgradnja objekata. Zakon se odnosi i na oblast saobraćajne infrastrukture, i njime se određuju potrebe saobraćaja kao uslov prilikom planiranja i izgradnje.

**Zakon o opštem upravnom postupku** (SG 18/16 i 95/18-aut.tumačenje) jeste sistemski zakon koji uređuje postupanje upravnih odnosno izvršnih organa. Ovaj propis

primenjuje se u postupanju organa nadležnih za kontrolu (policija, inspekcija), ali i organa nadležnih za upravljanje bezbednošću saobraćaja i za upravljanje putevima.

**Zakon o smanjenju rizika od katastrofa i upravljanju vanrednim situacijama** (SG 87/18) uređuje sistem zaštite i spasavanja ljudi i dobara od elementarnih nepogoda i drugih nesreća uključujući i saobraćajne nezgode, nadležnosti državnih organa, organa autonomnih pokrajina i jedinica lokalne samouprave u zaštiti i spasavanju.

**Zakon o zdravstvenoj zaštiti** (SG 25/19) uređuje sistem zdravstvene zaštite uključujući i sistem prehospitalne i hospitalne hitne medicinske pomoći i medicinskog transporta.

**Zakon o osnovama sistema obrazovanja i vaspitanja** (SG 88/17, 27/18-dr. zakon i 10/19) uređuje osnove sistema predškolskog, osnovnog i srednjeg obrazovanja i vaspitanja. Propis treba da pruži osnov za uvođenje i sprovođenje saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja dece i mladih kroz nastavu i ostale aktivnosti, na kvalitativnom i kvantitativnom nivou koji će obezbediti da dolazeće generacije stiču stavove i imaju znanje neophodno za bezbedno i odgovorno učestvovanje u saobraćaju.

### **Podzakonski akti**

Pravni okvir u sistemu bezbednosti saobraćaja na putevima sadrži veliki broj podzakonskih akata koji su doneti što na osnovu Zakona o bezbednosti saobraćaja, što na osnovu ostalih navedenih zakona. Osnovna prednost ovakvih akata jeste, pre svega, relativno prosta procedura usvajanja.

Među najvažnijim podzakonskim aktima koji su doneti od strane grada Novog Pazara su:

- Rešenje o tehničkom regulisanju saobraćaja na teritoriji opštine Novi Pazar
- Odluka o nekategorisanim putevima na teritoriji grada Novog Pazara
- Odluka o javnim parkiralištima, parkiranju motornih vozila i održavanju parking prostora na teritoriji grada Novog Pazara.
- Odluka o uklanjanju snega i leda sa javnih površina

### **2.1.3. Finansijski okvir**

Saobraćajne nezgode materijalno pogađaju ne samo direktne učesnike saobraćajne nezgode, već društvo u celini. Zbog toga sredstva koja društvo investira u sprečavanje nastanka saobraćajnih nezgoda ne treba posmatrati kao trošak već kao investiciju koja se višestruko vraća u korist celog društva.

#### **2.2.3.1. Troškovi saobraćajnih nezgoda**

Troškovi saobraćajnih nezgoda predstavljaju ukupnu visinu šteta izazvanih saobraćajnim nezgodama. U troškove saobraćajnih nezgoda spadaju:

- troškovi štete na vozilima, opremi i objektima,
- troškovi uviđaja i obezbeđenja lica mesta,
- troškovi urgentnog zbrinjavanja, lečenja i rehabilitacije,
- troškovi spasavanja,
- troškovi otklanjanja posledica na licu mesta i uspostavljanja saobraćaja,
- troškovi umanjene protočnosti ili obustave saobraćaja,
- troškovi pretrpljenog bola, straha i patnje žrtava saobraćajnih nezgoda,
- gubitak kvaliteta života žrtava saobraćajnih nezgoda,
- izgubljena produktivnost,
- socijalna davanja,
- izgubljena dobit,
- troškovi školovanja,
- troškovi radnog mesta,
- troškovi procesiranja istražnih i sudskih postupaka,
- troškovi sprovođenja sankcija,
- troškovi usled vremenskih gubitaka i dr.

Model procene troškova saobraćajnih nezgoda prihvaćen u Strategiji bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020. polazi od toga da troškovi jedne saobraćajne nezgode sa poginulim iznose 317.317€, jedne saobraćajne nezgode sa teško povređenim 34.094€, a jedne saobraćajne nezgode sa lako povređenim 3.181€.

Računajući troškove saobraćajnih nezgoda na teritoriji Grada Novog Pazara primenom modela prihvaćenog u nacionalnoj Strategiji, ukupna šteta u petogodišnjem periodu od 2014. do 2018. godine iznosi 17.448.338 evra, odnosno prosečno 3.484.968 evra godišnje.

### **2.2.3.2. Modeli finansiranja bezbednosti saobraćaja**

Osnovni izvori sredstava za unapređenje bezbednosti saobraćaja u lokalnoj samoupravi, na osnovu Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima jesu:

1. budžet jedinice lokalne samouprave,
2. naplaćene novčane kazne za prekršaje i privredne prestupe predviđene propisima o bezbednosti saobraćaja na putevima,
3. pokloni ili prilozima pokrovitelja dati jedinici lokalne samouprave,
4. ostali prihodi.

Zakonom je određeno da 30% od naplaćenih novčanih kazni pripadaju budžetu jedinice lokalne samouprave na čijoj teritoriji je prekršaj učinjen, pa je primarni izvor sredstava za unapređenje bezbednosti saobraćaja u lokalnoj samoupravi upravo taj. Međutim,

naplaćene novčane kazne nisu jedini izvor, i jedinica lokalne samouprave ima pravo da za unapređenje bezbednosti saobraćaja izdvoji sredstva iz budžeta.

Od sredstava pribavljenih od novčanih kazni, 50% se po odredbama Zakona koristi za popravljavanje saobraćajne infrastrukture, dok se druga polovina tako pribavljenih sredstava koristi za unapređenje saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja, preventivno-promotivne aktivnosti iz oblasti bezbednosti saobraćaja, rad saveta za bezbednost saobraćaja, naučno-istraživački rad u oblasti bezbednosti saobraćaja, i tehničko opremanje jedinica saobraćajne policije koje kontrolišu i regulišu saobraćaj na putevima i drugih organa nadležnih za poslove bezbednosti saobraćaja.

Sredstva iz člana 17. ovog zakona koriste se prema programu koji nadležni izvršni organ jedinice lokalne samouprave usvoji, na predlog Saveta.

## 2.2. STANJE PUTEVA

Putna mreža na teritoriji grada Novog Pazara obuhvata državne puteve IB, IIA i IIB reda, čiji je upravljač JP Putevi Srbije, kao i opštinske puteve, ulice i nekategorisane puteve, čiji je upravljač JP za uređivanje gradskog zemljišta Novi Pazar (u daljem tekstu: JP).

Ukupna dužina puteva na teritorije grada Novog Pazara jeste 740,5 km od čega 582 km jesu opštinski putevi, a 158,5 km jesu državni putevi. Svega 83 km opštinskih puteva imaju savremen kolovozni zastor.

Na teritoriji Grada Novog Pazara nalazi se trenutno sedam državnih puteva, od kojih su dva prvog reda a pet drugog reda.

RED	BROJ	TRASA
Ib	22	Beograd - Ljig - Gornji Milanovac - Preljina - Kraljevo - <b>Raška</b> - <b>Novi Pazar</b> - <b>Ribariće</b> - državna granica sa Crnom Gorom (granični prelaz Špiljani)
Ib	29	državna granica sa Crnom Gorom (granični prelaz Jabuka) - Prijepolje - Nova Varoš - <b>Sjenica</b> - <b>Novi Pazar</b>
IIa	199	Novi Pazar - Deževa – Odvraćenica
IIa	203	Dohoviće - Pazarište - Tutin – Bregovi
IIa	204	Pazarište - Manastir Sopoćani - Baćica – Rasno
IIa	206	Novi Pazar - Brđani - Banjska – Balaban
IIB	413	veza sa državnim putem 22 - Novopazarska Banja - Izbice - Lopužnja -

administrativna linija AP Kosovo i Metohija (delimično u izgradnji)

državni putevi koji prolaze kroz teritoriju Novog Pazara,

BROJ DP	deonica	dužina deonice	PGDS
DP 22	Raška (Kuti) – Novi Pazar (Banja)	17,4 km	6.118
DP 22	Novi Pazar (Banja) – Novi Pazar	0,3 km	9.480
DP 22	Novi Pazar (Brđani) - Ribariće	24,4	5.916
DP 29	Duga Poljana – Dojeviće	27,1	4.764
DP 29	Dojeviće – Novi Pazar (Odvraćenica)	6,1	7.080

PGDS 2018.

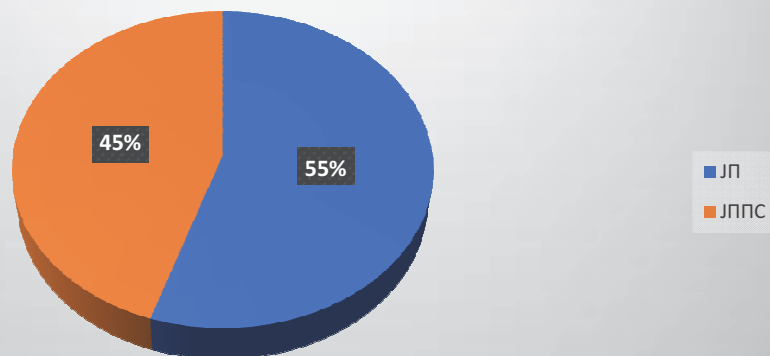
Prema podacima (brojanju saobraćaja) Javnog preduzeća Putevi Srbije prosečan godišnji dnevni saobraćaj (PGDS) u 2018. godini na državnim putevima prvog reda (DP 22 i 29) je od 4.764 do 9.480 vozila na dan.

Na osnovu poslednjeg izveštaja JP „Putevi Srbije” o opasnim mestima na državnim putevima, koje je rađeno 2011. godine, na teritoriji grada Novog Pazara nema opasnih mesta – crnih tačaka. Prethodni izveštaj objavljen 2007. godine navodio je jednu crnu tačku na državnim putevima na teritoriji grada Novog Pazara, i to raskrnicu DP 29 i DP 203.

Na teritoriji grada Novog Pazara, 843 SN se dogodilo na putevima čiji je upravljač JP, što čini 55%, dok se 688 SN (45%) dogodilo na putevima čiji je upravljač JP Putevi Srbije (JP). Najveći broj SN dogodio se u ulicama (801), zatim na državnim putevima I reda (256), i na putevima II reda (105).

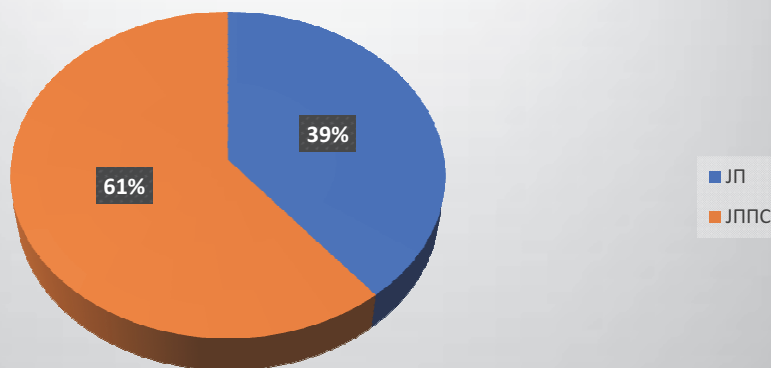


## РАСПОДЕЛА СН 2015-2018 управљач пута



Kada su u pitanju SN sa povređenima 424 SN (58%) dogodilo se na lokalnim saobraćajnicama, a 319 (42%) na državnim putevima. Kada su u pitanju SN sa poginulima, učešće državnih puteva je veće u odnosu na lokalne puteve i ulice. Od ukupno 23 SN sa poginulima, na državnim putevima dogodilo se 14 SN sa poginulima (67%) a na opštinskim putevima, ulicama i nekategorisanim putevima 9 SN (33%)

## РАСПОДЕЛА СН ПОГ 2015-2018 управљач пута





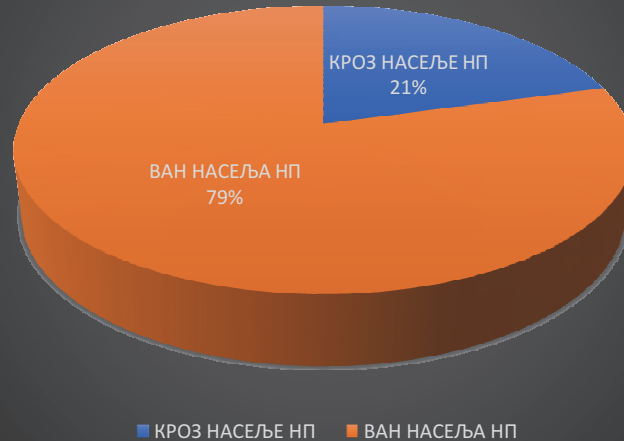
Na државним putevima Ib reda dogodilo se najviše SN sa poginulim licima, dok je najviše SN sa povređenima i SN ukupno bilo na ulicama.

Najviše saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima na teritoriji Novog Pazara na putevima kojima upravlja JP u periodu od 2015. do 2018. godine dogodilo se na DP 29 GP Jabuka – Novi Pazar (5), i DP 22 Beograd – GP Mehov Krš (4).



Od ukupno 9 saobraćajnih nezgoda sa poginulima i 299 sa povređenima na državnim putevima 22 i 29 u periodu od 2015. do 2018. godine, 4 saobraćajne nezgode sa poginulima i 160 sa povređenima su se dogodile na prolasku ta dva državna puta kroz gradsko naselje Novi Pazar. Dužina prolaska DP 22 kroz gradsko naselje Novi Pazar jeste 5,7 km dok je dužina prolaska DP 29 kroz gradsko naselje Novi Pazar iznosi 7,3 km.

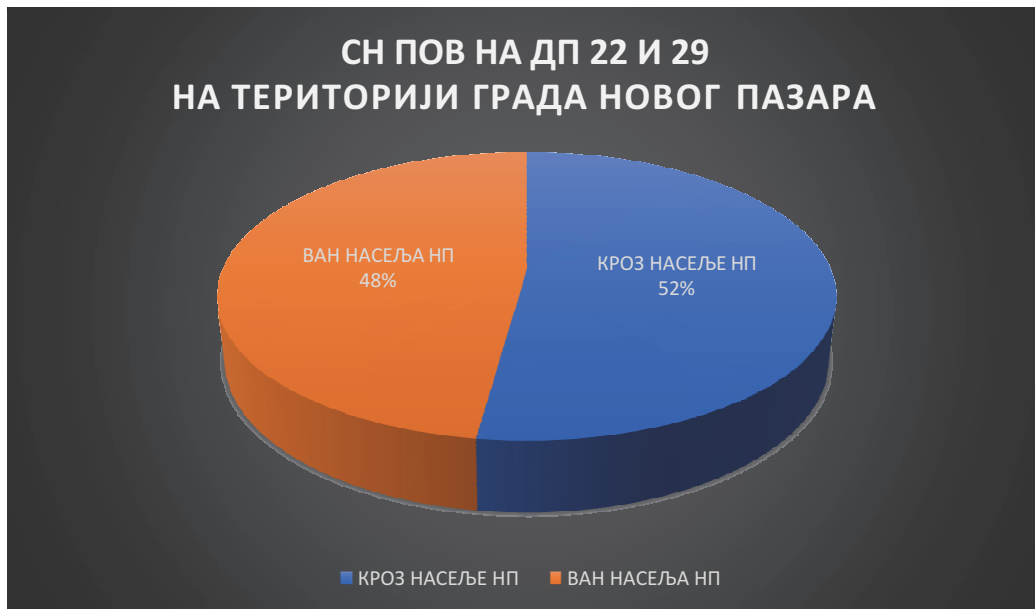
### УКУПНА ДУЖИНА ДП 22 И 29 НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НОВОГ ПАЗАРА



### СН ПОГ НА ДП 22 И 29 НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НОВОГ ПАЗАРА



## СН ПОВ НА ДП 22 И 29 НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НОВОГ ПАЗАРА



Na teritoriji grada Novog Pazara 21% dužine državnih puteva 22 i 29 na prolazi kroz gradsko naselje Novi Pazar. Od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda koje su se na teritoriji grada Novog Pazara dogodile na ta dva državna puta u periodu od 2015. do 2018. godine, 44% saobraćajnih nezgoda sa poginulima i 52% saobraćajnih nezgoda sa povređenima se dogodilo na prolasku ta dva državna puta kroz gradsko naselje Novi Pazar.

U periodu od 2016. do 2018. godine dogodilo se ukupno 22 SN sa poginulim licima, i 718 SN sa povređenim licima. Stanje puta se nije nijednom evidentiralo kao uticajni faktor prilikom SN sa poginulim licima, a u 21 SN sa povređenim licima je stanje puta evidentirano kao uticajni faktor, od čega 12 puta u SN na državnim putevima a 9 puta u SN na lokalnim saobraćajnicama.

Od uticajnih faktora pri SN sa povređenim licima najčešće se javljaju klizav kolovoz zbog vremenskih prilika (11), nedostatak biciklističke staze ili trake (2), nepropisno stanje saobraćajne signalizacije (2), uticaj pružanja puta (2) i nedostatak trotoara u naselju (3).

u SN sa povređenim licima na lokalnim saobraćajnicama najčešće se kao uticajni faktor javlja klizav kolovoz zbog vremenskih prilika (5).



Za lokalne saobraćajnice na teritoriji Novog Pazara nije izrađen katastar saobraćajne signalizacije.

U prethodnom periodu nisu izvođeni projekti mapiranja rizika za utvrđivanje deonica najvećeg rizika (mapiranje rizika) kao ni projekti identifikacije i rangiranja opasnih mesta (crnih tačaka).

Dubinske analize saobraćajnih nezgoda sa smrtnom posledicom (nezavisna ocena doprinosa javnog puta nastanku odnosno posledicama saobraćajne nezgode) nisu sprovedene u prethodnom periodu na opštinskim putevima i ulicama.

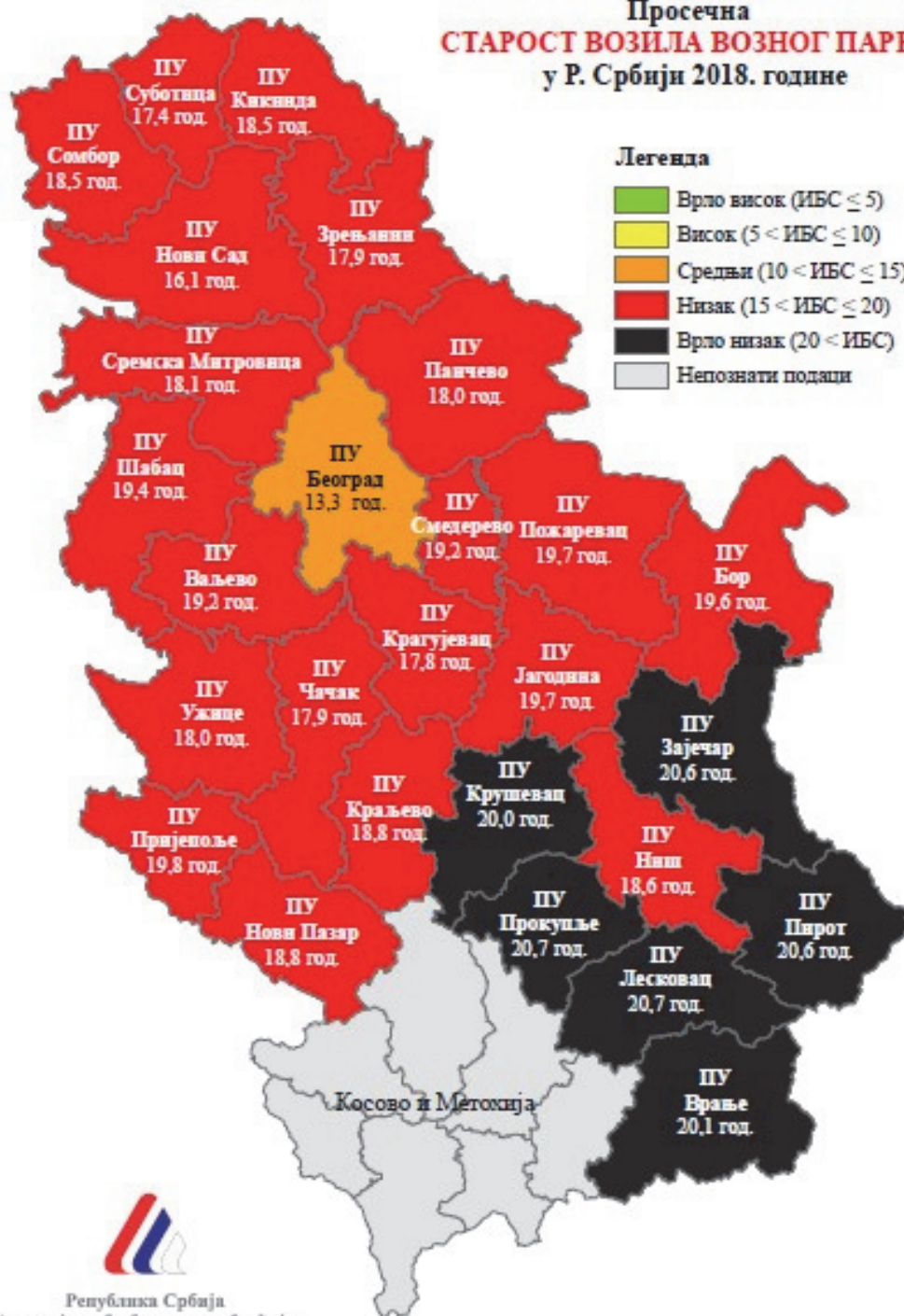
### 2.3. STANJE VOZILA

Na teritoriji grada Novog Pazara registrovano je ukupno 30.239 motornih i priključnih vozila, od čega 24.076 putničkih automobila, 3.642 teretnih vozila i 197 autobusa.

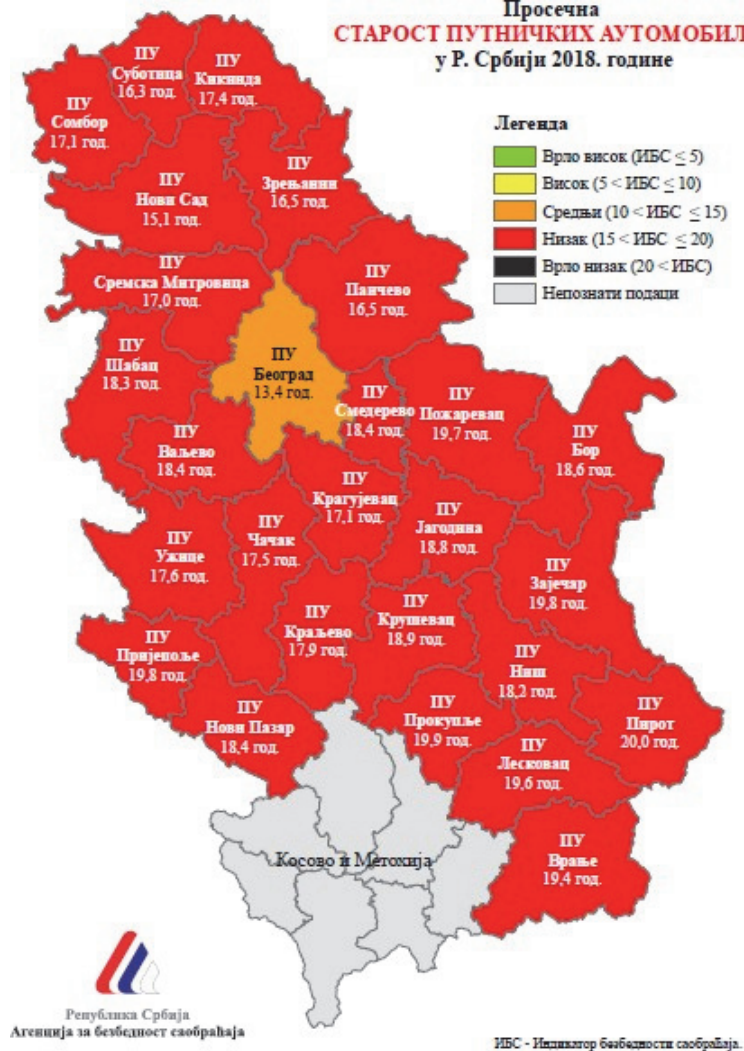
Prosečna starost voznog parka vozila registrovanih u PU Novi Pazar iznosi 18,8 godina, dok prosečna starost automobila iznosi 18,4 godine.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> АБС, Просечна старост возила возног парка, Београд, 2018.

Просечна  
**СТАРОСТ ВОЗИЛА ВОЗНОГ ПАРКА**  
 у Р. Србији 2018. године



Просечна  
**СТАРОСТ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА**  
у Р. Србији 2018. године



Od ukupno 15 SN sa poginulim licima, i 439 SN sa povređenim licima u periodu od 2016. do 2017. godine, neispravnost vozila se nije javilo kao uticajni faktor prilikom SN sa poginulim licima, a 11 puta se javilo u SN sa povređenim licima.

Od uticajnih faktora pri SN sa povređenim licima najčešće se javljaju neispravna svetla ili pokazivači pravca (4) i neodgovarajući, neispravni ili loše naduvani pneumatici.

Na teritoriji grada Novog Pazara postoji 21 stanica za tehnički pregled, što su dovoljni kapaciteti za proveru tehničke ispravnosti 30.239 registrovanih motornih i priključnih vozila.

## 2.4. STANJE BEZBEDNOSTI UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

U periodu od 2014. do 2018. godine poginulo je ukupno 34 osobe, 207 je zadobilo teške a 1.145 lake telesne povrede u saobraćajnim nezgodama nateritoriji grada Novog Pazara.



U predmetnom periodu najviše je nastradalo vozača i putnika u putničkim automobilima (19 poginulih i 797 povređenih), pešaka (7 poginulih i 317 povređenih), traktorista (3 poginulih i 9 povređenih), biciklista (2 poginulih i 67 povređenih), motociklista (2 poginula i 73 povređenih) mopedista (1 poginuo i 40 povređenih)





Prema starosnoj kategoriji najviše stradaju učesnici u saobraćaju starosti od 46 do 64 godine (13 poginulih i 348 povredjenih) i starijih od 64 godine (13 poginulih i 184 povredjena)



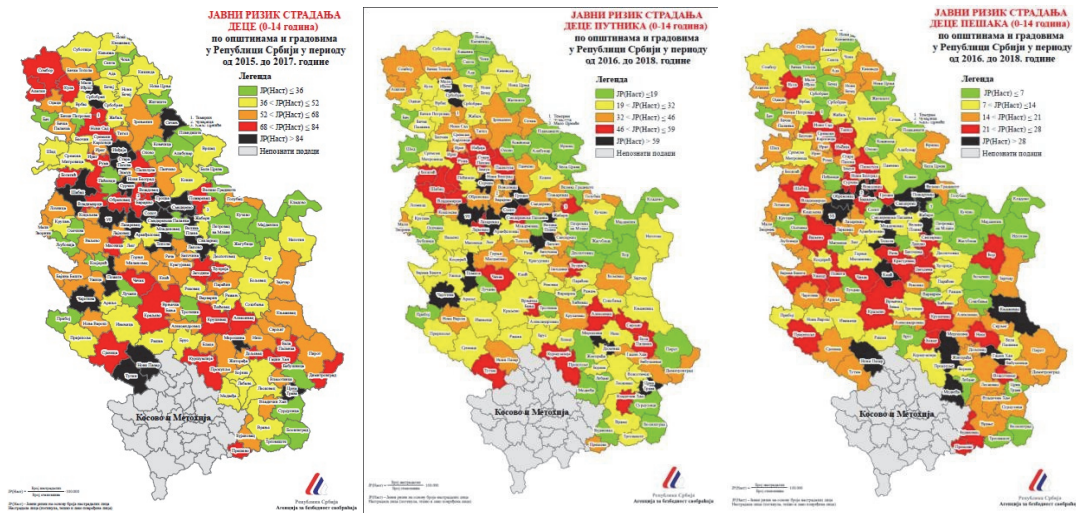
Stanje bezbednosti dece u saobraćaju

Na teritoriji grada Novog Pazara u periodu od 2014. do 2018. godine nije poginulo nijedno dete, 29 dece su teško povređena a 188 dece su zadobila lake telesne povrede.



Od ukupno povređene dece, 126 su učestvovali u saobraćaju kao pešaci, 67 kao putnici i 24 kao vozači.





<b>DECA</b>	<b>DECA PUTNICI</b>	<b>DECA PEŠACI</b>
-------------	---------------------	--------------------

javni rizik stradanja dece na teritoriji Novog Pazara periodu 2016-2018. godina

Javni rizik stradanja dece na teritoriji grada Novog Pazara prema analizi koju je sproveda ABS jeste visoke vrednosti rizika. Posmatrano po svojstvu dece kao učesnika u saobraćaju, rizik za stradanje dece putnika jeste srednje vrednosti, a dece pešaka veoma visoke vrednosti.

Prema istraživanjima za PU Novi Pazar,<sup>6</sup> upotreba zaštitnih sistema (bezbednosnih sedišta) za decu do 3 godine je 43,1%, a za decu od 4 do 12 godina (bezbednosna sedišta/sigurnosni pojas) je 26,5%. Predmetnim istraživanjem nije utvrđen procenat pravilne upotrebe zaštitnih sistema za decu (pravilno pričvršćeno bezbednosno sedište za vozilo, pravilno osigurano dete u sedištu).

Na teritoriji grada postoji 15 osnovnih i 5 srednjih škola.

OŠ Jovan Jovanović Zmaj, Gimnazija, Srednja tehnička škola, i Srednja škola za dizajn tekstila se nalaze u ulici Vuka Karadžića koja je regulisana kao pešačka zona, gde đaci nisu neposredno izloženi motornom saobraćaju. Međutim, ulica Vuka Karadžića na svom istočnom kraju spaja sa državnim putem Ib reda br. 22, gde đaci koji pohađaju navedene škole jesu izloženi motornom saobraćaju.

Zona škola upostavljena je za pet osnovnih škola (OŠ Bratstvo, OŠ Stefan Nemanja, OŠ Vuk Karadžić, OŠ Rifat Burdžević Tršo, i OŠ Avdo Međedović), s tim da je neophodno razmotriti primenu dodatnih mera za unapređenje bezbednosti đaka ovih škola. OŠ Avdo Međedović je u neposrednoj blizini prolaska državnog puta Ib reda br. 29 kroz naselje, kojim putem odnosno ulicom se kreće značajan broj pešaka koji su đaci škole. Pešački tok dela

<sup>6</sup> Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 018. годину за Полицијску управу Нови Пазар, АБС, Београд, новембар 018.

učenika OŠ Vuk Karadžić takođe prelazi prolazak državnog puta Ib reda br. 22 kroz naselje (ulica Kej skopskih žrtava).

Delimično su uređene četiri zone osnovnih škola (OŠ Meša Selimović, OŠ Desanka Maksimović i OŠ Halifa bin Zaid). Škole Meša Selimović i Halifa bin Zaid se nalaze u neposrednoj blizini državnih puteva. Postoji zaštitna ograda ali nema drugih elemenata za povećanje bezbednosti.

Nisu uređene zone škola u prigradskim i seoskim naseljima:

OŠ Ćamil Sijarić,

OŠ Mur - Mur,

OŠ Jošanica - Lukare,

OŠ Đura Jakšić - Trnava,

OŠ Sveti Sava - Deževa

OŠ Dositej Obradović - Osaonica (Bijele Vode)

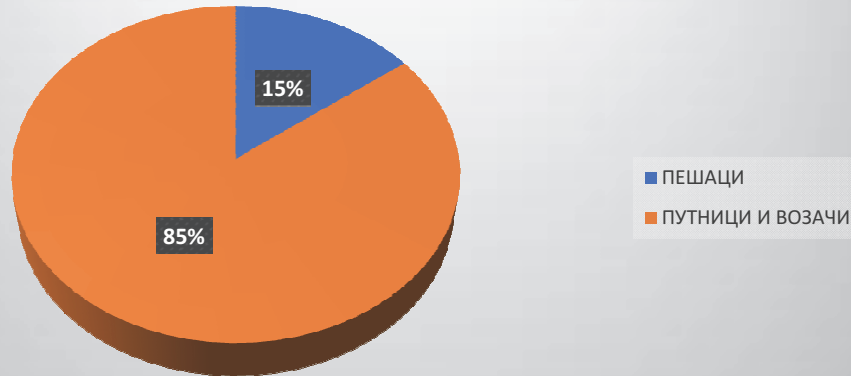
#### Stanje bezbednosti mladih u saobraćaju



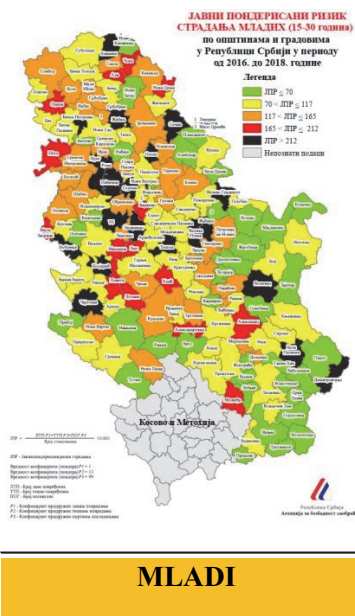
Petnaestoro mladih je poginulo od 2014. do 2018. godine, 78 je teže a 465 je lakše povređeno. Skoro svi poginuli su muškarci (14 od 15). Svi poginuli su bili putnici ili vozači vozila, i to automobila (13 od 15), ili motocikla (2 od 15)

# ТПП МЛАДИ 2014-2018

## СВОЈСТВО УЧЕСНИКА



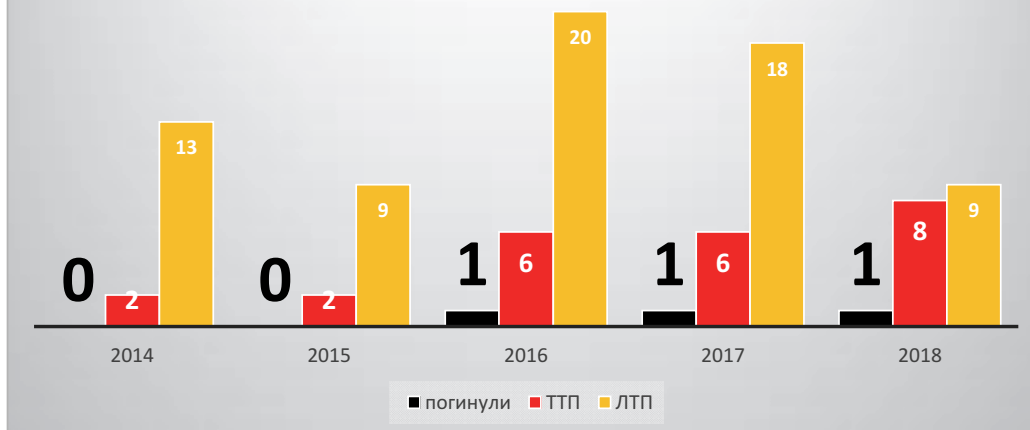
Већина младих је тешко повређена као путници и возачи возила (463) док је готово шест пута мање младих задобило тешке телесне повреде у саобраћајним незгода као пешаци (80)



Јавни ризик страдања младих на територији града Новог Пазара према анализи коју је спровела ABS jeste средње вредности ризика.

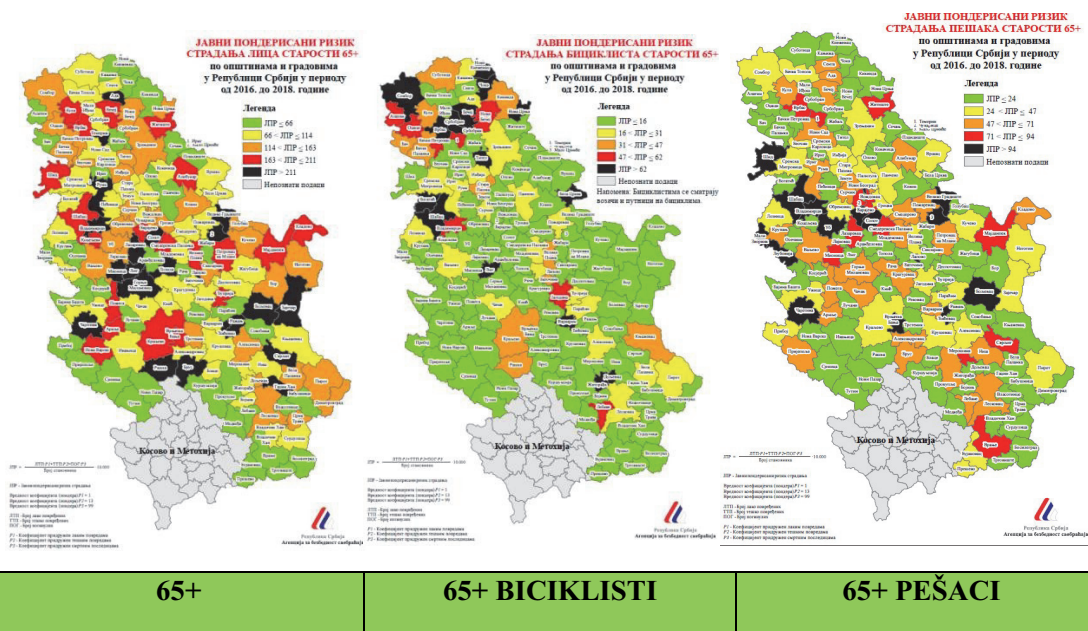
**Станје безбедности старијих од 64 године у саобраћају (65+)**

## НАСТРАДАЛИ СТАРИЈИ ОД 65 Г. 2014-2018.



U saobraćajnim nezgodama na teritoriji Novog Pazara u periodu od 2014. do 2018. godine poginulo su 3 lica starija od 64 godine, 24 lica je teže povređeno a 69 lica zadobilo je lake telesne povrede.

Stariji su u posmatranom periodu najviše stradali kao putnici i vozači vozila (40%), pešaci (28%) i biciklisti (18%).



Javni rizik stradanja starijih od 64 godine na teritoriji grada Novog Pazara prema analizi koju je sprovedla ABS jeste veoma niske vrednosti rizika.

## Stanje bezbednosti vozača i putnika u putničkim automobilima



U periodu od 2014. do 2018. godine poginulo je 19 putnika i vozača putničkih automobila, 74 je teže povređeno a 723 lakše.



Ubedljivo najviše stradalih u putničkim automobilima je među mladima (13 poginulih i 366 povređenih)

INDIKATORI	NASELJE	VAN NASELJA	UKUPNO
Procenat upotrebe sigurnosnog pojasa vozača PA i TV do 3,5t	72,7	77,0	74,8
Procenat upotrebe sigurnosnog pojasa suvozača PA i TV do 3,5t	66,0	75,3	70,6
Procenat upotrebe sigurnosnog pojasa na prednjem sedištu PA i TV do 3,5t	70,0	76,3	73,2
Procenat upotrebe sigurnosnog pojasa na zadnjem sedištu PA i TV do 3,5t	5,9	5,6	5,7
Procenat nepropisne upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje vozača PA i TV do 3,5t	8,3	4,3	6,3
Procenat nepropisne upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje vozača autobusa	4,0	2,0	3,0
Procenat nepropisne upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje vozača teretnih vozila preko 3,5t	2,0	4,0	3,0
Procenat upotrebe zaštitnih sistema za decu do 12 godina	29,9	37,2	33,6
Procenat upotrebe zaštitnih kaciga mopedista i motociklista	76,3	73,0	74,8
Prosečna brzina PA	50,2	75,6	
85-ti percentil PA	58,8	88,8	
Standardno odstupanje PA	9,3	14,7	
Procenat prekoračenja brzine za najmanje 0 km/č PA	40,6	31,3	
Procenat prekoračenja brzine za najmanje 10 km/č PA	10,9	11,8	
Prosečna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine	58,5	92,3	

Istraživanje indikatora performansi bezbednosti saobraćaja za 2018. godinu za Policijsku upravu Novi Pazar, ABS, Beograd, 2018.

Indikatori koji se odnose na bezbednost putničkih automobila pretežno su u vrednostima visokih rizika.

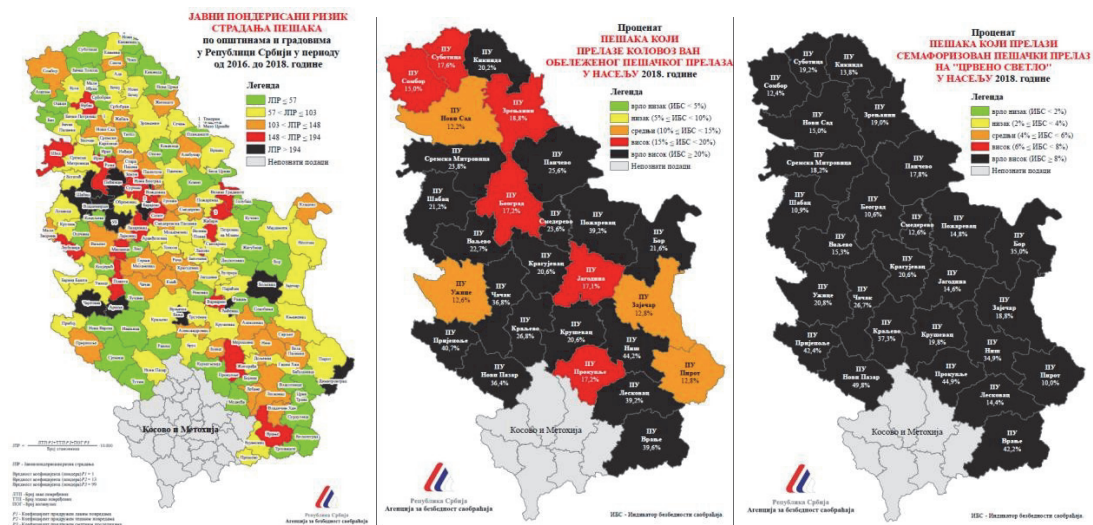


## Stanje bezbednosti pešaka



Ukupno je u periodu od 2014. do 2018. godine poginulo 7 pešaka, 67 je zadobio teže a 250 lakše telesne povrede.

Svi poginuli pešaci stariji su od 45 godina, a najviše je poginulo pešaka u starosnoj grupi od 46 do 64 godina (6 od 7).



ponderisani rizik

prelazak pešaka van OPP

prelazak OPP na crveno

Prema istraživanjima ABS za period od 2016. do 2018. godine javni ponderisani rizik stradanja pešaka na teritoriji grada Novog Pazara je niskog nivoa.

Prema istraživanjima ABS za 2018. godinu procenat pešaka koji prelaze kolovoz van obeleženog pešačkog prelaza je veoma visok (36,4%) a veoma visok je i procenat pešaka koji prelaze obeleženi pešački prelaz kada im je to zabranjeno signalom semafora (49,8%)

### Stanje bezbednosti biciklista



U posmatranom periodu poginulo je dvoje biciklista. Teško je povređeno 21 biciklista a lakše 52.

Oba poginula biciklista su u starosnoj kategoriji od 31 do 64 godine.

## Stanje bezbednosti motociklista



Četvoro motociklista poginulo je u periodu od 2014. do 2018. godine, 22 je teško povređeno a 51 je zadobilo lake telesne povrede.

Obojica poginulih su bili u starosnoj kategoriji od 15 do 30 godina (mladi).

Prema istraživanjima indikatora ABS za 2018. godinu, procenat upotrebe zaštitnih kaciga je nizak, prosečno 75,4 vozača motocikla i 73,3 putnika na teritoriji PU Novi Pazar.

INDIKATORI BRZINE – MOTOCIKLI	NASELJE	VAN NASELJA
Prosečna brzina	54,1	86,8
85-ti percentil	61,9	97,9
Standardno odstupanje	7,9	9,6
Procenat prekoračenja brzine za najmanje 0 km/č	65,0	70,0
Procenat prekoračenja brzine za najmanje 10 km/č	16,7	31,7
Prosečna brzina vozila koja su prekoračila ograničenje brzine	58,2	91,3

istraživanje indikatora performansi BS za 2018. godinu, ABS, Beograd, 2018

Istraživanje ABS pokazuje da su indikatori nebezbednog ponašanja u pogledu brzine u kategoriji veoma visokog.

## Stanje bezbednosti mopedista



U periodu od 2013. do 2017. godine jedan mopedista je poginuo, teške telesne povrede zadobilo je 13 mopedista a 27 lake telesne povrede.

## Stanje bezbednosti traktorista



U posmatranom periodu poginulo je troje vozača traktora, petoro je zadobilo teške a četvoro čake telesne povrede

## STANJE SISTEMA DELOVANJA NAKON SN

Na teritoriji grada Novog Pazara hitne službe koje deluju nakon saobraćajne nezgode su saobraćajna policija (SP), vatrogasno spasilačka jedinica (VSJ), služba hitne medicinske pomoći (HMP) Doma zdravlja Novi Pazar kao prehospitalna hitna medicinska pomoć, i Opšta bolnica (OB) u Novom Pazaru kao hospitalna hitna medicinska pomoć.

### SAOBRAĆAJNA POLICIJA

Saobraćajna policija organizovana je na nivou odeljenja Policijske uprave u Novom Pazaru u čijem sastavu je saobraćajno policijska ispostava. Poslovi koje obavlja saobraćajna policija grupišu se na:

- neposrednu kontrolu i interventno regulisanje saobraćaja;
- obradu i rasvetljavanje saobraćajnih prekršaja i saobraćajnih nezgoda;
- saobraćajno-tehničke poslove bezbednosti saobraćaja;
- preventivno-propagandne poslove bezbednosti saobraćaja ;
- poslove saradnje sa subjektima koji se bave bezbednošću saobraćaja;
- ostale poslove bezbednosti saobraćaja.

Delovanje saobraćajne policije nakon saobraćajne nezgode usmereno je pre svega na:

- obaveštavanje ostalih hitnih službi, nadležnog javnog tužioca, i upravljača puta odnosno lica koje održava put, o saobraćajnoj nezgodi;
- preduzimanje mera radi sprečavanja naknadne (sekundarne) saobraćajne nezgode;
- ukazivanje prve pomoći povređenima do dolaska HMP;
- preduzimanje mera na licu mesta saobraćajne nezgode kao licu mesta izvršenja krivičnog dela (otkrivanje i obezbeđenja tragova krivičnog dela i predmeta koji mogu poslužiti kao dokaz)
- interventno regulisanje saobraćaja na licu mesta saobraćajne nezgode;
- obezbeđivanje javnog reda i mira na licu mesta saobraćajne nezgode;
- asistiranje ostalim hitnim službama, naročito prilikom ukazivanja medicinske pomoći;
- vršenje uviđaja po nalogu nadležnog javnog tužioca;
- prikupljanje obaveštenja za vođenje krivičnog postupka
- pronalaženje vinovnika koji je pobeo sa lica mesta saobraćajne nezgode;
- obaveštavanje porodice nastradalog učesnika u saobraćajnoj nezgodi;
- popis i obezbeđenje imovine ostale iza nastradalog učesnika;
- preduzimanje mera radi uspostavljanja prohodnosti puta nakon nezgode (nalaganje uklanjanja vozila, tereta, stvari i dr.)

Saobraćajna policija opremljena je putničkim i terenskim vozilima, motociklima A i A1 kategorije, opremom za obezbeđenje lica mesta, opremom za vršenje uviđaja, etilometrima (alkotest uređajima) i droga test uređajem. Pripadnici saobraćajne policije opremljeni su svetloodbojnim prslucima, svetlosignalnim uređajima za davanje znakova učesnicima u saobraćaju u noćnim uslovima i uslovima smanjene vidljivosti. Sredstva veze jesu TETRA radio stanice.

Pripadnici saobraćajne policije formalno su obučeni za ukazivanje prve pomoći povređenima u saobraćajnoj nezgodi.

Procedure za delovanje saobraćajne policije nakon saobraćajne nezgode ustanovljene su Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima (SG 41/09 i dr) kao i internim aktom MUP.

## VATROGASNO SPASILAČKA JEDINICA

Vatrogasno spasilačka jedinica je organizovana u formaciji vatrogasno spasilačkog bataljona pri Odeljenju za vanredne situacije. Delovanje vatrogasno spasilačke jedinice nakon saobraćajne nezgode usmereno je pre svega na:

- obaveštavanje ostalih hitnih službi o saobraćajnoj nezgodi;
- oslobađanje učesnika saobraćajne nezgode zarobljenih u vozilu ili na drugi način (ispod vozila, ispod tereta i sl.);
- evakuisanje učesnika saobraćajne nezgode sa teško pristupačnih terena ili voda (strmi teren, provalije, kanali, reke, železnička pruga i sl.);
- gašenje požara na vozilima i objektima na licu mesta saobraćajne nezgode;
- obezbeđenje lica mesta saobraćajne nezgode i evakuaciju lica u slučaju potencijalnog ili nastalog hemijskog ili sličnog akcidenta;
- pretragu terena radi pronalaženja nestalih učesnika saobraćajne nezgode;
- asistiranje ostalim hitnim službama, naročito prilikom preduzimanje mera za sprečavanje naknadne saobraćajne nezgode, ukazivanja medicinske pomoći i otkrivanja i obezbeđenja tragova krivičnog dela;

Vatrogasno spasilačka jedinica opremljena je navalnim vozilom – kamionom, koje se upotrebljava i za tehničke intervencije u saobraćajnim nezgodama, razvalnim alatima i ostalom potrebnom opremom. U jedinici nema vatrogasnog vozila manjih gabarita (kamionet – pick up) opremljenog za tehničke intervencije u saobraćajnim nezgodama, koje bi bilo pogodno za brži i lakši prolazak kroz saobraćajnu gužvu, i problematične saobraćajnice. Vatrogasci spasioci opremljeni su ličnom zaštitnom opremom, sa svetloodbojnim trakama na radnim odelima. Ne postoji posebna oprema za obezbeđenje lica mesta saobraćajne nezgode.

Sredstva veze jesu TETRA radio stanice.

Vatrogasci spasioci formalno su obučeni za ukazivanje prve pomoći povređenima u saobraćajnim nezgodama.

Procedure za delovanje vatrogasno spasilačke jedinice nakon saobraćajne nezgode ustanovljene su Zakonom o smanjenju rizika od katastrofa i upravljanju vanrednim situacijama (SG 87/18) i internim aktima MUP.

## PREHOSPITALNA HITNA MEDICINSKA POMOĆ

Prehospitalnu medicinsku pomoć povređenima u saobraćajnim nezgodama ukazuje služba hitne medicinske pomoći Doma zdravlja Novi Pazar. Delovanje službe hitne medicinske pomoći nakon saobraćajne nezgode usmereno je pre svega na;

- obaveštavanje ostalih hitnih službi o saobraćajnoj nezgodi;
- medicinsko zbrinjavanje povređenih u saobraćajnoj nezgodi;
- asistiranje ostalim hitnim službama;
- medicinsko zbrinjavanje lica na licu mesta saobraćajne nezgode;
- transport povređenih u ustanovu za hospitalnu hitnu medicinsku pomoć;
- obaveštavanje ustanove za hospitalnu hitnu medicinsku pomoć;
- transport povređenih u odgovarajuću zdravstvenu ustanovu tercijarnog nivoa

U toku smene dežuraju tri ekipe u sastavu lekar, med. tehničar i vozač, s tim da jedna ekipa po pravilu nikada ne napušta bazu. U toku smene prisutni su i još jedan med. tehničar. U bazu se od 00 do 24 sata, radi pregleda u ambulanti primaju i pacijenti čije stanje ne zahteva ukazivanje hitne medicinske pomoći, iako se u neposrednoj blizini baze nalaze prostorije Doma zdravlja i Opšte bolnice.

Služba hitne medicinske pomoći nalazi se u savremenom novoizgrađenom objektu projektovanim namenski za potrebe rada službe (u daljem tekstu: baza HMP).

Vozni park sačinjavaju vozila za ukazivanje hitne medicinske pomoći (hitna vozila), vozila za medicinski transport (saniteti) i vozila za ostale namene. Ukupno je u voznom parku 11 vozila od kojih su samo dva za ukazivanje hitne medicinske pomoći, 8 je za transport a jedno je opredeljeno za tehničku službu.

Prvo hitno vozilo je proizvedeno 2015. godine, prešlo je oko 107.000 kilometara, dimenzija L2H2, sa pogonom na dva točka, opremljeno je opremom za zbrinjavanje povređenih u saobraćajnim nezgodama (torbe sa opremom se ne ostavljaju u vozilu) osim vakuum madracom, setom za konikotomiju, portabilnim respiratorom, setom za obezbeđenje disajnog puta u dece i tvrdim kragnama za decu. Nije opremljeno radio stanicom. Spinalna

daska je nekompletna. U vozilu ne postoji oprema za obezbeđenje lica mesta niti baterijske lampe. Radna svetla nisu ugrađena. Vozilo ima PP aparat S1. Posebna svetlosna signalizacija je izvedena na krovu na dve pozicije i na čeonom delu, i ispunjava propisan tehnički standard (ECE R65).

Drugo hitno vozilo je proizvedeno 2009. godine, prešlo je oko 650.000 kilometara, dimenzija L2H1, sa pogonom na dva točka, opremljeno je opremom za zbrinjavanje povređenih u saobraćajnim nezgodama (torbe sa opremom se ne ostavljaju u vozilu) osim spinalnom daskom, vakuum madracom, KED-om, setom za konikotomiju, portabilnim respiratorom, setom za obezbeđenje disajnog puta u dece i tvrdim kragnama za decu. Nije opremljeno radio stanicom. U vozilu ne postoji oprema za obezbeđenje lica mesta niti baterijske lampe. Jedno radno svetlo je ugrađeno na zadnjem delu vozila. Vozilo nema PP aparat. Posebna svetlosna signalizacija nije ugrađena na čeonom delu, a signalizacija na krovu je nepropisna (ne ispunjava propisan tehnički standard).

U voznom parku službe HMP ne postoji treće hitno vozilo, koje bi mogla da koristi treća ekipa u slučaju potrebe.

S obzirom da je oprema namenjena za jedno vozilo, u slučaju SN sa više od jedne povređene osobe za drugo hitno vozilo nedostajalo bi većina opreme.

Transportna vozila stara su u proseku 9 godina, i prešla su u proseku po 588.000 km. Nijedno vozilo nije opremljeno radio stanicom. U slučaju potrebe za angažovanjem vanrednih ekipa zbog SN sa više povređenih, transporta vozila ne bi bila odgovarajuća za hitan transport povređenih.

Služba HMP nema nijedno terensko vozilo za hitan ili medicinski prevoz pacijenata, dok nijedno postojeće vozilo nema pogon na svim točkovima (4h4). To otežava ili onemogućuje intervencije u saobraćajnim nezgodama u zimskim uslovima saobraćaja, naročito na državnim putevima drugog reda i na lokalnim putevima.

Lična oprema pripadnika HMP jeste radna uniforma jarkocrvene boje sa svetloodbojnim elementima. Pripadnici HMP nisu opremljeni odgovarajućom obućom za bezbedan rad pri zbrinjavanju povređenih u saobraćajnim nezgodama, kao ni odgovarajućim zaštitnim šlemovima i baterijskim lampama.

Zaposleni u službi hitne medicinske pomoći nisu prošli obuku za postupanje u slučaju požara na vozilu, kao ni obuku obezbeđenja lica mesta saobraćajne nezgode. Nisu organizovane vežbe zbrinjavanja povređenih u saobraćajnim nezgodama, kako unutar službe tako ni zajedničke sa ostalim hitnim službama.

Procedure za postupanje nakon saobraćajne nezgode nisu ustanovljene.

## HOSPITALNA HITNA MEDICINSKA POMOĆ

Hospitalnu medicinsku pomoć povređenima u saobraćajnim nezgodama ukazuje Opšta



bolnica Novi Pazar. Delovanje Opšte bolnice nakon saobraćajne nezgode usmereno je pre svega na:

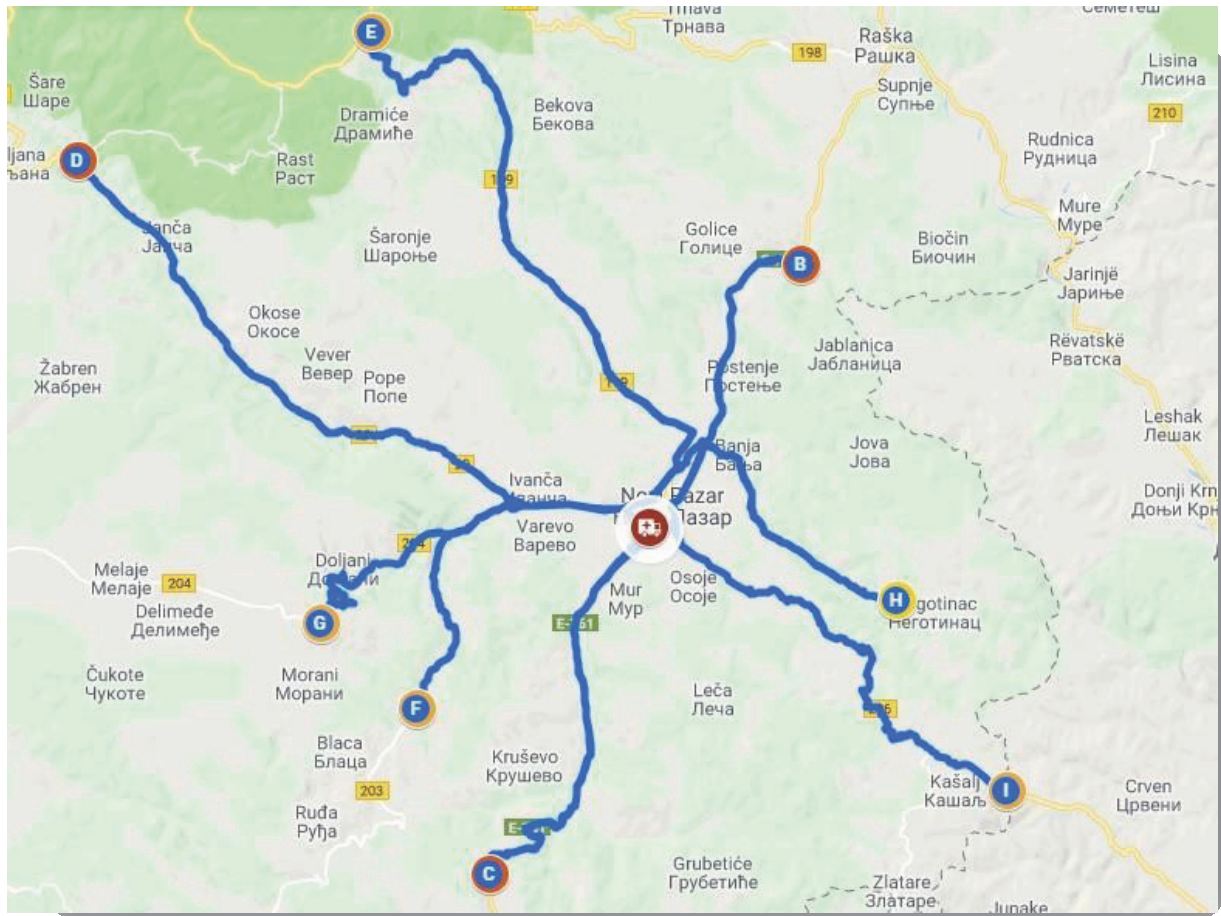
- prijem povređenih u saobraćajnoj nezgodi
- medicinsko zbrinjavanje povređenih u saobraćajnoj nezgodi;
- upućivanje po potrebi povređenih na dalje zbrinjavanje u zdravstvenu ustanovu tercijarnog nivoa;
- obaveštavanje organa unutrašnjih poslova o zdravstvenom stanju povređenih u saobraćajnoj nezgodi.

Za pozive prvog reda hitnosti (crveni pozivi) prosečno prvo reakciono vreme službe hitne medicinske pomoći (od prijema poziva do predaje poziva) iznosi 1,19 minuta, a prosečno drugo reakciono vreme (od predaje poziva do dolaska na lice mesta) iznosi 5,52 minuta

Teritorija koju obezbeđuju hitne službe jeste teritorija grada Novog Pazara koja zauzima 835 kvadratnih kilometara. S obzirom da su hitne službe stacionirane u centru Novog Pazara, intervenisanje prilikom saobraćajnih nezgoda na rubnim delovima teritorije, naročito zapadnim, nije moguće u kratkom vremenskom roku.

BROJ DP	Pravac	udaljenost	vreme
DP 22 sever	Raška	12,9	Batnjik
DP 22 jug	Ribariće	17,4	Žuče
DP 29	Sjenica	27,3	Šare
DP 199	Odvraćenica	25,1	Radaljica
DP 203	Tutin	16,0	Sebečevo
DP 204	Glogovik	18,3	Slatina
DP 206	AP KiM	20,7	Kašalj
DP 413*	AP KiM	14,3	Pasji Potok

tabela vremena reagovanja SHMP od predaje poziva do dolaska na LM na rubnim tačkama teritorije



putanje SHMP od sedišta do najudaljenih tačaka na DP na teritoriji

## 2. ŽELJENO STANJE

### AMBICIJA

**GRAD NOVI PAZAR – MEĐU PET NAJBEZBEDNIJIH GRADOVA ZA UČESNIKE  
U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU U REPUBLICI SRBIJI**

### CILJEVI

**BEZ POGINULE DECE U SAOBRAĆAJU**

**u 2025. godini,**

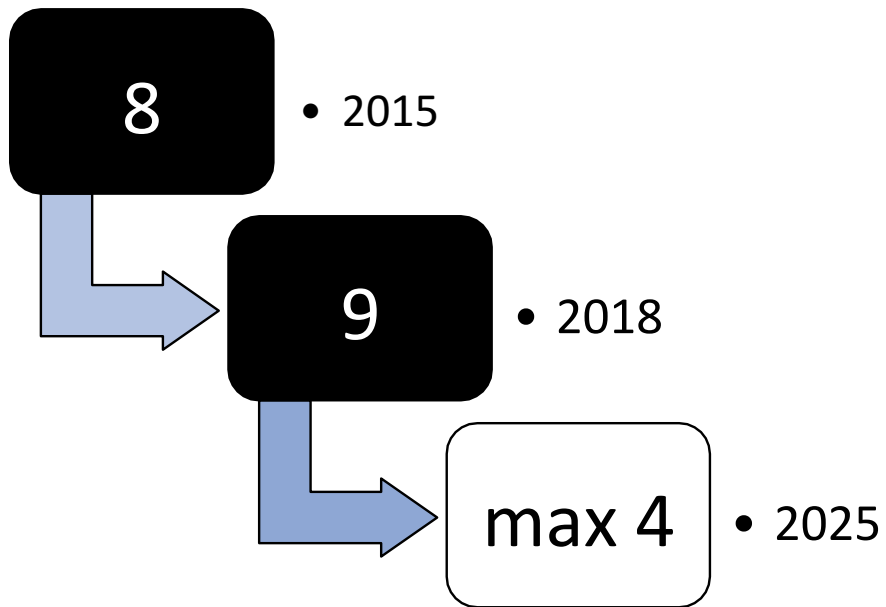
**najmanje 50%**

**MANJE POGINULIH**

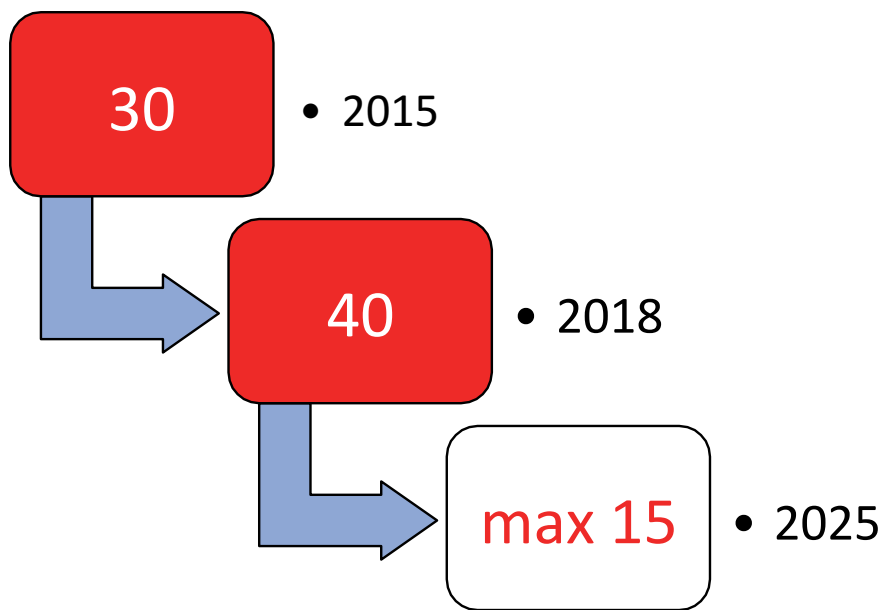
**MANJE TEŠKO POVREĐENIH**

**MANJE TROŠKOVA**

**u odnosu na 2015. godinu**



MAKSIMALAN BROJ POGINULIH - CILJ



MAKSIMALAN BROJ TEŠKO POVREĐENIH - CILJ

## 4. KLJUČNE OBLASTI RADA (STUBOVI)

Prihvatajući preporuke Organizacije ujedinjenih nacija (OUN) Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020. godine određuje pet ključnih oblasti rada (pet stubova) radi dostizanja željenog stanja u sistemu bezbednosti saobraćaja

1. STUB	2. STUB	3. STUB	4. STUB	5. STUB
<b>EFIKASNIJE UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA</b>	<b>BEZBEDNIJI PUTEVI</b>	<b>BEZBEDNIJA VOZILA</b>	<b>BEZBEDNIJI UČESNICI U SAOBRAĆAJU</b>	<b>DELOVANJE NAKON SAOBRAĆAJNE NEZGODE</b>

### 5.1. PRVI STUB – EFIKASNIJE UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA

Strateške smernice u području delovanja ka unapređivanju sistema upravljanja bezbednošću saobraćaja na teritoriji grada Novog Pazara su:

- 1) izgradnja i jačanje kapaciteta subjekata bezbednosti saobraćaja
- 2) unapređenje komunikacije i koordinacije između lokalnih subjekata međusobno, kao i između lokalnih, okružnih i nacionalnih subjekata
- 3) postojano finansiranje

Ključne aktivnosti radi unapređivanja sistema upravljanja bezbednošću saobraćaja na teritoriji grada Novog Pazara su:

- redovno informisanje lokalnih donosilaca odluka o stanju i trendovima bezbednosti saobraćaja na lokalnom, nacionalnom i globalnom nivou, preduzetim merama, rezultatima i novim mogućnostima za unapređivanje stanja bezbednosti saobraćaja;
- institucionalno jačanje nadležnih organa gradske uprave i javnog preduzeća koje je upravljač lokalnih puteva i ulica, radnim angažovanjem diplomiranih inženjera saobraćaja drumskog smera.
- neprekidno stručno usavršavanje iz oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima članova Saveta za bezbednost saobraćaja i zaposlenih koji su angažovani na poslovima bezbednosti saobraćaja ili na poslovima u vezi sa bezbednošću saobraćaja;

- formiranje stalnih koordinacionih grupa pri Savetu za bezbednost saobraćaja grada Novog Pazara po ključnim oblastima rada (stubovima) kao i akcionih timova unutar koordinacionih grupa za aktivnosti koje zahtevaju neprekidnu komunikaciju i koordinaciju, a naročito za bezbednost dece u saobraćaju, za bezbednost mladih u saobraćaju, za bezbednost pešaka, za bezbednost motociklista, za saobraćajno obrazovanje i vaspitanje, i za koordinaciju rada sudova, javnih tužilaštava i saobraćajne policije.
- redovno informisanje javnosti o stanju i trendovima bezbednosti saobraćaja na teritoriji grada Novog Pazara, o preduzetim merama, i o rezultatima rada.

## 5.2. DRUGI STUB – BEZBEDNIJI PUTEVI I KRETANJA

Strateške smernice u području delovanja ka unapređenju bezbednosti puteva na teritoriji grada Novog Pazara su:

- 1) odgovorno upravljanje opštinskim putevima i ulicama
- 2) planiranje, izgradnja, rekonstruisanje i održavanje opštinskih puteva i ulica na način da put ne uzrokuje saobraćajnu nezgodu ili doprinese nastanku saobraćajne nezgode, kao i da onemogućiti ili ublaži posledice nastale saobraćajne nezgode
- 3) hitnost u postupcima za otklanjanje stanja puta koje može uzrokovati saobraćajnu nezgodu ili doprineti nastanku saobraćajne nezgode

Ključne aktivnosti u vezi sa unapređivanjem bezbednosti puteva na teritoriji grada Novog Pazara su:

- kontrola primene propisa i standarda u oblasti bezbednosti opštinskih puteva i ulica,
- sprovođenje propisanih procedura i alata za unapređenje bezbednosti opštinskih puteva i ulica (mapiranje rizika, dubinska analiza saobraćajnih nezgoda, otklanjanje crnih tačaka i dr),
- izgradnja obilaznice DP 22 i DP 29 oko gradskog naselja Novi Pazar;
- uspostavljanje katastra saobraćajne signalizacije za opštinske puteve i ulice;
- stručno i savesno održavanje lokalnih puteva i ulica sa naglaskom na saobraćajnu signalizaciju i opremu puta od značaja za bezbednost učesnika u saobraćaju;
- uspostavljanje zona škola odnosno primena mera za unapređenje bezbednosti saobraćaja u zonama škola;
- izgradnja novih saobraćajnih površina za razdvajanje pešaka i biciklista od motornog saobraćaja;

- dovođenje nameni postojećih površina za kretanje pešaka u naseljima,
- unapređenje putne infrastrukture radi povećanja mobilnosti i bezbednosti lica sa invaliditetom;
- unapređenje putne infrastrukture radi povećanja mobilnosti i bezbednosti roditelja i drugih lica koja guraju dečija kolica;
- uspostavljanje sistema za brzo reagovanje radi otklanjanja nastale opasnosti na lokalnim putevima i ulicama;
- unapređenje organizacije i delotvornosti službe za uklanjanje zastavljenih i parkiranih vozila kojim se ugrožava bezbednost saobraćaja
- iniciranje preduzimanja mera radi unapređenja bezbednosti i otklanjanja opasnosti sa puteva u nadležnosti JP Putevi Srbije

### 5.3. TREĆI STUB – BEZBEDNIJA VOZILA

Strateške smernice u području delovanja ka unapređenju bezbednosti vozila na teritoriji grada Novog Pazara su:

- 1) promovisanje važnosti tehničke ispravnosti vozila u pogledu uređaja i sklopova čija neispravnost najčešće utiče na nastanak saobraćajnih nezgoda
- 2) kontrola tehničke ispravnosti vozila u pogledu uređaja i sklopova čija neispravnost najčešće utiče na nastanak saobraćajnih nezgoda;
- 3) promovisanje važnosti uređaja, sklopova i opreme za pasivnu i aktivnu bezbednost vozila

Ključne aktivnosti u vezi sa unapređivanjem bezbednosti vozila na teritoriji grada Novog Pazara su:

- sprovođenje promotivno-edukativnih kampanja za pravilnu upotrebu i tehničku ispravnost svetlosne signalizacije na vozilima (svetlosno i svetlosno signalni uređaji), uključujući i teretna vozila, traktore i bicikle;
- sprovođenje promotivno-edukativnih kampanja za tehničku ispravnost uređaja za zaustavljanje vozilima, uključujući i traktore;
- sprovođenje promotivno-edukativnih kampanja za pravilnu upotrebu i tehničku ispravnost pneumatika;
- kontrola i sankcionisanje vozača odnosno vlasnika tehničkih neispravnih vozila
- sprečavanje prometa nehomologovanih i nekvalitetnih uređaja, delova i opreme za vozila, kao i predmeta koji ugrožavaju bezbednost vozača i putnika

#### 5.4. ČETVRTI STUB – BEZBEDNIJI UČESNICI U SAOBRAĆAJU

Strateške smernice u području delovanja ka unapređenju bezbednosti učesnika u saobraćaju su:

- 1) saobraćajno obrazovanje i vaspitanje dece i mladih
- 2) sprovođenje snažnih medijskih kampanja za bezbedno ponašanje učesnika u saobraćaju
- 3) kontrola i sankcionisanja učesnika u saobraćaju

Ključne aktivnosti u vezi sa unapređivanjem bezbednosti učesnika u saobraćaju na teritoriji grada Novog Pazara su:

- preduzimanje stalnih obrazovno vaspitnih aktivnosti u cilju upoznavanja dece sa pravilima ponašanja u saobraćaju, u cilju upoznavanja sa opasnostima u saobraćaju, i u cilju učenja prepoznavanja i izbegavanja opasnosti u saobraćaju, u svim vrtićima, mlađim i starijim razredima osnovnih škola, i srednjim školama
- uspostavljanje kadrovske popunjenosti organa nadležnog za kontrolu i neposredno regulisanje saobraćaja na putevima na teritoriji grada Novog Pazara
- uspostavljanje baze podataka o sprovedenim preventivnim aktivnostima po vrtićima i školama, odnosno vaspitačima, učiteljima i nastavnicima, kao i evidentiranje predškolske odnosno školske ustanove koju pohađa dete žrtva saobraćajne nezgode
- preduzimanje preventivno edukativnih kampanja prema roditeljima u cilju bezbednog učestvovanja dece u saobraćaju kao pešaka, putnika u vozilu i biciklista,
- izgradnja poligona za saobraćajno obrazovanje i obuku dece predškolskog i školskog uzrasta
- sprovođenje snažnih medijskih kampanja o važnosti upotrebe zaštitnih sistema za prevoz dece u vozilima (dečija sedišta, siugurnosni pojasevi)
- sprovođenje kampanja o pravilnoj upotrebi dečijih sedišta
- kontrola i sankcionisanje lica koja vrše nebezbedan prevoz dece
- kontrola i sankcionisanje prekoračenja brzine u zonama škola
- uspostavljanje sistema za automatsko evidentiranje prekoračenja brzine u zonama škola
- kontrola i sankcionisanje prekršaja protiv dece pešaka, uključujući nepropuštanje dece pešaka na obeleženom pešačkom prelazu, obilaženje/prećicanje vozila koja su se zaustavila radi propuštanja dece pešaka na obeleženom pešačkom prelazu, parkiranje na pešačkom prelazu ili nepropisno parkiranje na trotoaru u zonama škole



- uključivanje centra za socijalni rad u slučaju težeg ugrožavanja bezbednosti dece u saobraćaju od strane roditelja ili staratelja
- hitno postupanje u prekršajnim postupcima za prekršaje kojima je ugrožena bezbednost dece
- sprovođenje snažnih edukativnih kampanja među mladima o važnosti upotrebe sigurnosnog pojasa i zaštitne kacige, kao i opasnostima nepropisne upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje, brze vožnje, vožnje pod dejstvom alkohola i/ili opojnih droga, i težini posledica saobraćajnih nezgoda
- sprovođenje predavanja i vršnjačke edukacije među mladima o važnosti upotrebe sigurnosnog pojasa i zaštitne kacige, kao i opasnostima nepropisne upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje, brze vožnje, vožnje pod dejstvom alkohola i/ili opojnih droga, i težini posledica saobraćajnih nezgoda, u srednjim školama
- sprovođenje snažnih medijskih kampanja o važnosti upotrebe sigurnosnih pojaseva na prednjem sedištu, o važnosti upotrebe sigurnosnih pojaseva na zadnjem sedištu, o opasnostima brze vožnje, vožnje pod dejstvom alkohola, vožnje pod dejstvom opojnih droga, i nepropisne upotrebe mobilnog telefona tokom vožnje
- uspostavljanje sistema za automatsko evidentiranje prekoračenja brzine, nevezivanja sigurnosnog pojasa, nepropisne upotrebe mobilnog telefona, i prolaska na crveno svetlo.
- uspostavljanje video nadzora na ključnim tačkama gradskog naselja
- sprovođenje edukativnih kampanja za bezbedno učestvovanje pešaka u saobraćaju, sa naglaskom na načelo „vidi i budi viđen“, bezbedan prelazak kolovoza i bezbedno kretanje kolovozom
- kontrola i sankcionisanje vozača koji prekorače brzinu u naselju, u vreme i na mestima gde je povećano prisustvo pešaka u blizini/na kolovozu
- sprovođenje snažnih medijskih kampanja o važnosti upotrebe zaštitne kacige i ostale zaštitne opreme za motocikliste i mopediste
- sprovođenja kampanja među vozačima motocikala i mopeda o bezbednoj vožnji
- sprovođenje medijskih kampanja među vozačima četvorotošaka o važnosti propisne upotrebe pokazivača pravca, provere situacije prilikom skretanja, polukružnog okretanja ili prestrojavanja, i provere situacije prilikom uključivanja na put sa pravom prvenstva odnosno prilikom uključivanja u saobraćaju
- kontrola i sankcionisanje upotrebe zaštitne kacige za motocikliste i mopediste
- kontrola i sankcionisanje neupotrebe pokazivača pravca prilikom skretanja, prestrojavanja i polukružnog okretanja
- opremanje saobraćajne policije motociklima i opremom za motocikliste

- sprovođenje kampanja među biciklistima o značaju načela „vidi i budi viđen“ i bezbednom kretanju kolovozom
- sprovođenje kampanja među vozačima o poštovanju i bezbednom ponašanju prema biciklistima u saobraćaju
- sprovođenje kampanja među pešacima starijim od 64 godine o važnosti bezbednog kretanja kolovozom i bezbednog prelaženja kolovoza

## 5.5. PETI STUB – DELOVANJE NAKON SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Strateške smernice u području unapređenja delovanja nakon saobraćajne nezgode su:

- 1) unapređenje koordinacije i komunikacije saobraćajne policije, službe HMP, vatrogasno spasilačke jedinice i službe urgentnog prijema
- 2) skraćanje vremena odziva hitnih službi, transporta povređenih i ukazivanja prve pomoći povređenima u saobraćajnoj nezgodi
- 3) unapređenje rada hitnih službi

Ključne aktivnosti u vezi sa unapređivanjem reagovanja nakon saobraćajne nezgode su:

- unapređivanje razmene podataka u vezi sa saobraćajnom nezgodom među hitnim službama
- uspostavljanje TETRA sistema radio veze u službi hitne medicinske pomoći, i na urgentnom prijemu Opšte bolnice
- uspostavljanje zajedničkog TETRA kanala za sve hitne službe
- stalne zajedničke obuke i zajednički treninzi pripadnika hitnih službi
- uspostavljanje zajedničkih procedura za delovanje prilikom saobraćajnih nezgoda
- uspostavljanje sistema za brzo lociranje lica mesta saobraćajne nezgode
- obuka i opremanje pripadnika hitnih službi za obezbeđenje lica mesta saobraćajne nezgode i preduzimanje mera za sprečavanje sekundarne saobraćajne nezgode
- sprovođenje kampanja među vozačima za omogućavanje prolaska vozila hitnih službi
- opremanje sve tri ekipe HMP potpuno opremljenim savremenim vozilima za delovanje u saobraćajnim nezgodama, uključujući i opremu za zbrinjavanje dece
- opremanje službe HMP vozilom za delovanje u saobraćajnim nezgodama u zimskim uslovima (terensko vozilo)
- opremanje pripadnika hitnih službi opremom za bezbedno postupanje na licu mesta saobraćajne nezgode

- opremanje hitnih službi specifičnom opremom za zbrinjavanje povređenih u saobraćajnim nezgodama
- sprovođenje medijskih i edukativnih kampanja za informisanje građana o osnovnim principima ukazivanja prve pomoći povređenima u saobraćajnim nezgodama
- utvrđivanje i označavanje koridora za hitan transport povređenih u sklopu Opšte bolnice Novi Pazar

## 6. PRAĆENJE, IZVEŠTAVANJE I STALNO UNAPREĐIVANJE

Praćenje stanja bezbednosti saobraćaja je kontinuiran, redovan i neprekidan proces koji pored prikupljanja, sistematizacije i analize podataka podrazumeva stalno unapređenje i razvoj novih metoda i tehnika za praćenje stanja bezbednosti saobraćaja. Praćenje stanja bezbednosti saobraćaja podrazumeva praćenje ne samo saobraćajnih nezgoda i posledica, već praćenje svih obeležja bezbednosti saobraćaja.

Izveštavanje o stanju bezbednosti saobraćaja i realizaciji Strategije je obavezna aktivnost. Izveštaje o stanju bezbednosti saobraćaja realizaciji Strategije sačinjava Savet za bezbednost saobraćaja na putevima na teritoriji grada Novog Pazara.

**Izveštavaju se dva puta godišnje** (do 01. septembra za period januar – jun tekuće godine, i do 01. marta za celu prethodnu godinu):

- Skupština grada Novog Pazara
- Gradsko veće
- Savet za bezbednost saobraćaja grada Novog Pazara
- Odeljenje saobraćajne policije PU Novi Pazar
- JP za uređivanje građevinskog zemljišta Novi Pazar

**Izveštavaju se jedanput godišnje** (do 01. marta za celu prethodnu godinu):

- Odeljenje za vanredne situacije MUP u Novom Pazaru
- Dom zdravlja Novi Pazar
- Opšta bolnica Novi Pazar
- PU „Mladost“
- Školska uprava Novi Pazar
- Prekršajni sud u Novom Pazaru
- Osnovni sud u Novom Pazaru
- Viši sud u Novom Pazaru
- Osnovno javno tužilaštvo u Novom Pazaru
- Više javno tužilaštvo u Novom Pazaru
- lokalni mediji

Napredak u ostvarivanju ciljeva Strategije i zadataka predviđenih Akcionim planom mora biti sastavni deo izveštavanja o stanju bezbednosti saobraćaja. Svaka institucija i organizacija zadužena za konkretne aktivnosti predviđene Akcionim planom treba da bude u obavezi dostavljanja izveštaja u pogledu napretka, i to Savetu za bezbednost saobraćaja na putevima na teritoriji grada Novog Pazara. Izveštaji o stanju bezbednosti saobraćaja i realizaciji Strategije su javno dostupni.

## **7. AKCIONI PLAN BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA**

Dalje aktivnosti na sprovođenju Strategije odnosno definisanje konkretnih mera, nosilaca aktivnosti, rokova za realizaciju aktivnosti i potrebnih sredstava i sl. bliže su određene Akcionim planom.

Akcionni plan biće donet u roku od šest meseci od dana donošenja ove strategije.

Sredstva za realizaciju Strategije biće predviđena Akcionim planom .

## **8. ZAVRŠNI DEO**

Ovu strategiju objaviti u Službenom listu grada Novog Pazara.