

С т р а т е г и ј у
безбедности саобраћаја на путевима
града Ниша за период од 2017. до 2021.
године са Акционим планом за
спровођење Стратегије безбедности
саобр- аћаја на путевима града Ниша
за период од 2017. до 2021. године

1. УВОД

Саобраћај представља једну од основних људских делатности, која је основа за развој свих друштвених активности као што су трговина, култура, образовање, туризам, производња и др.

Развијени саобраћајни систем пружа могућност за убрзани развој и даје подршку ширењу града и подизању животног комфора и стандарда грађана.

Савремени приступ у области безбедности саобраћаја недвосмислено указује да се безбедношћу може управљати, односно да саобраћајне незгоде најчешће нису случајност већ последица недостатка организованог системског деловања на основне факторе саобраћаја: човека, возило, пут и околину. Упоследњих десет година на територији Града Ниша просечно годишње погине 16 људи, док је око 570 повређено, што је неприхватљив људски и материјални губитак за Град Ниш.

Саобраћајне незгоде које се свакодневно догађају на територији Града Ниша доприносе повећаном ризику од страдања у саобраћају и истовремено представљају значајан економски, социјални, здравствени и развојни проблем Града. Поред обавезе дефинисане Законом о безбедности саобраћаја на путевима¹, Националном Стратегијом безбедности саобраћаја² и Националним Акционим планом³, усвајање Стратегије безбедности саобраћаја Града Ниша (у даљем тексту Стратегија) је и морална обавеза градске управе према свим грађанима.

Усвајањем Стратегије Град Ниш је начинио иницијални корак ка успостављању система безбедности саобраћаја који ће стручно, плански, организовано, ефикасно, квалитетно и дугорочно управљати безбедношћу саобраћаја на територији Града.

Од управљања безбедношћу саобраћаја примарно се очекује смањивање ризика настанка и тежине последица саобраћајних незгода, али не треба занемарити остале негативне последице које произилазе из саобраћаја као што су: материјална штета, губици и трошкови саобраћајних незгода, загађивање

окоLINE буком, издувним гасовима и штетним материјама и исцрпљивање природних ресурса.

Стратегија је крoвни документ безбедности саобраћаја, заснован на детаљној анализи постојећег стања безбедности саобраћаја, који посебно истиче најзначајније проблеме и области рада, дефинише приоритетне циљеве и поставља смернице за достизање жељеног стања. Успешност Стратегије зависи од ефикасности спровођења Акционог плана, који описује конкретне мере и активности, дефинише њихове носиоце и индикаторе успешности.

Стратегија има за циљ дефинисање основних носилаца система безбедности саобраћаја, њихове улоге и организације деловања, чиме је постављена основа за рад одрживог и ефикасног система управљања безбедношћу саобраћаја

*Број погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији града Ниша у периоду од 1997. до 2017. године је **404**, а број повређених **11.384**. У последњих десет година, од 2008. до 2017. године, у саобраћајним незгодама смртно је страдало **161** лице, док је теже или лакше повређено њих 5.745.*

Континуитет у раду, планирање и препознавање приоритета уз стални развој и унапређење стручних капацитета су неопходни за ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја

Усвајањем ове Стратегије Град Ниш је потпуно одговорно и плански приступио проблематици безбедности саобраћаја, пружајући основу за системско деловање у наредних пет година.

2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ НИШУ

Положај Града

Ниш је трећи град у Републици Србији и највећи град у југоисточној Србији, седиште Нишавског управног округа. Град Ниш је административни, културни, универзитетски, верски и привредни центар југоисточне Србије. Налази се 237 km југоисточно од Београда на реци Нишави, недалеко од њеног ушћа у Јужну Мораву. Град Ниш лежи на дну Нишке котлине коју река Нишава пресеца по дужини. Град Ниш



се налази на око 160 km удаљености од Софије и око 220 km од Скопља.

Територија Града обухвата по-вршину од 596,71 km², са 68 приградских и сеоских насеља. Уз Београд и Нови Сад, Ниш је трећи град



у Србији који се налази на раскрсници најважнијих балканских и европских саобраћајних праваца. Ужи центар Града налази се на 194 m надморске висине (код споменика у центру). Највиша тачка на територији града је Соколов камен, врх на Сувој планини (1.523 m надморске висине), док је најнижа низводно од ушћа Нишаве у Мораву код места Трупале (173 m надморске висине).

Историја Града

Ниш је био административни, војни и трговински центар различитих држава и царстава којима је, током своје дуге историје, припадао. Историјски, Ниш се налази на раскрсници

балканских и европских путева који повезују Европу са Блиским истоком и од давнина важи за капију Истока и Запада. У Нишу се одвајају и путеви ка северозападу, према Зајечару, Кладову и Темишвару, као и путеви ка југозападу, према Јадранском мору.

Још у античко време, поред античког „Nais-a“ је пролазио римски пут

„Via militaris“, касније назван Цариградски друм, који је спајао римске градове Сингидунум (Београд) и Константинопољ (или Цариград, а данашњи Истанбул).

Административном поделом Краљевине СХС од 1922. године у Нишу су се налазиле институције локалне самоуправе за област, округ, срез и општину. Ниш је у то време 1921/22. године имао 25.096 4 становника. Због недоступности моторних возила већини грађана и лоше уређености улица превоз људи и робе вршен је претежно запрежним возилима. Грађанима су за превоз, у самом граду и између града и њему најближег насеља Нишке Бање, на располагању била, осим властитих, једино такси возила.

До краја 1931. године, успостављен је редован трамвајски саобраћај од железничке станице у Нишу до данашњег централног парка у Нишкој Бањи. Трамвајски саобраћај редовно

се одвијао до недеље, 10. августа 1958. године, када је Предузеће за путнички саобраћај организовало јавну манифестацију која ће у народу остати упамћена као „испраћај трамваја“. Одлуку о укидању трамваја донео је Народни одбор општине, тадашњи орган локалне самоуправе⁵.

Повезаност Града

Позиција као и саобраћајна инфраструктура Град Ниш чине раскрсницом копненог и ваздушног саобраћаја. Кроз територију града пролазе три важна правца међународних путева и железница. Ниш је мултимодално чвориште највишег ранга у Европи. На овом подручју, укршта се више врста саобраћајних путева: коридор ауто- пута, железничке пруге, аеродром и планиране пруге за велике брзине, железничко чвориште, робно- претоварни центар, оптички каблови, транзитне централе, струјни далековод и гасовод.



У Нишу се налази аеродром „Константин Велики“, други по величини у Републици Србији. Од првог лета, 1935. године до данас, нишки аеродром је одолевао тешким временима, док данас са нишког аеродрома 3 авио-превозника обављају редован авио-саобраћај. У току 2017. године нишки аеродром је забележио промет од 331.582 путника, чиме је настављен константан пораст броја путника од 2015. године. Аеродром је удаљен око 4 km од центра Ниша. Јавно предузеће Аеродром је аутобуским линијама јавног превоза повезан са градским језгром града Ниша.



Јавни градски превоз у Нишу реализује се искључиво аутобусима, капацитета 116 аутобуских возила. Највећи број возила којима се врши јавни превоз је у власништву Ниш-Експреса и приватних предузећа (укупно три превозника), која су укључена у превоз средином 2005. године. Сви превозници имају јединствени систем карата, месечних или појединачних. На нивоу града постоји 21 градска и 37 приградских линија, од којих 9 линија обавља ноћни превоз⁶. Надзор система јавног градског превоза путника спроводи Дирекција за јавни превоз која је формирана у јулу 2011. године. Основна делатност ове Дирекције је контрола јавног градског превоза у Нишу, а при томе се мисли на контролу реализације полазака, тачности, редовности, као и издавања карата.

Главна железничка станица се налази у улици Димитрија Туцовића и у власништву је предузећа Железнице Србије. Налази се у ширем центру Града и од центра је удаљена око 2 km. Са станице, која има 6 колосека, се свакодневно реализују поласци за Скопље, Софију, Истанбул и Солун. Поред међународних полазака постоји и скроман број полазака за Београд, Зајечар, Куршумлију и Прешево.

Становништво

Према попису становништва из 2011. године, Град Ниш има 260.237 становника (удео у укупној популацији Републике Србије је 3,43%), од којих око 180.000 становника живи у градском језгру⁷. Око 40.000 ученика похађа 35 основних (од чега три специјалне) и 22 средње школе, док преко 28.000 студената похађа 13 факултета Универзитета у Нишу.

Према попису из 2011. године, у образовној структури становништва Града Ниша (старост 15 и више година), доминира становништво са завршеном средњом школом са 44,9% (на нивоу Републике 41,1%), док становништво са основним образовањем чини 19,1% (на нивоу Републике 23,9%). Становништво са вишом и високом стручном спремом чини 15,6% становништва (на нивоу Републике 11%).



Процена на основу пројекције података са нивоа Републике говори да око 12.000 (14%) домаћинстава живи у изразито тешким материјалним условима, 42.000 (50%) домаћинстава има низак животни стандард, 18.500 (21%) домаћинстава средњи, 8.500 (10%) домаћинстава има средње високи материјални положај и 4.200 (5%) домаћинстава има високи животни стандард⁸.

Просечна старост становништва према последњем попису из 2011. године је 41,9 године. Процентуално, удео старог становништва (65+ година старости) је 17%, док је удео младих до 24 године 26%.

Просечна зарада за Град Ниш у 2015. години износила је 38.822 динара (без пореза и доприноса, по запосленом)⁹, што је мање у односу на Републички просек који је износио 44.432 динара.

Град Ниш, сагласно Закону о локалној самоуправи, оформио је пет градских општина: Медијана, Нишка Бања, Палилула, Црвени Крст и Пантелеј.

У табели је приказана структура настрадалих лица у саобраћајним незгодама у зависности од тежине последица и старосне категорије, као и вредности релативног индекса угрожености у односу на старосну категорију, за петогодишњи период

Старосна структура становника и број настрадалих лица у саобраћајним незгодама, територија града Ниша, 2013-2017, према попису из 2011. године;

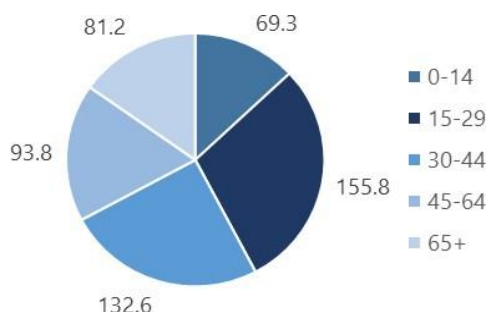
Старосна категорија	Број	Погинуло	Тешке	Лаке тел. повр.	Укупно повр.
0-14	36.196	4	34	213	247
15-29	49.421	10	83	677	760
30-44	55.374	9	88	637	725
45-64	75.504	18	129	561	690
65+	43.742	34	88	233	321
Укупно	260.237	75	422	2.321	2.743

Најбројније становништво је старости од 45 до 64 године (29% у укупном броју становништва) које учествује у укупном броју погинулих са 30%. Највећи број погинулих (34% од укупног броја погинулих) припада старосној категорији 65+, која чини 17% од укупног броја становника. Највећи број лица која су претрпела тешке телесне повреде (32% од укупног броја тешко повређених) припада старосној категорији од 45 до 64 године

На графику је приказан релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2013-2017) и броја становника који припадају старосној категорији. Овај индекс приказује ризик којем је одређена старосна категорија изложена у саобраћају. Може се видети да је највећем ризику изложена старосна категорија младих учесника у саобраћају, од 15 до 29 година старости.

При разматрању ових показатеља није узета у обзир изложеност у саобраћају, односно колико је поједина старосна категорија активна, тј. колико учествује у саобраћају (детаљније обрађено у оквиру тачке

„Анализа стања безбедности саобраћаја“).

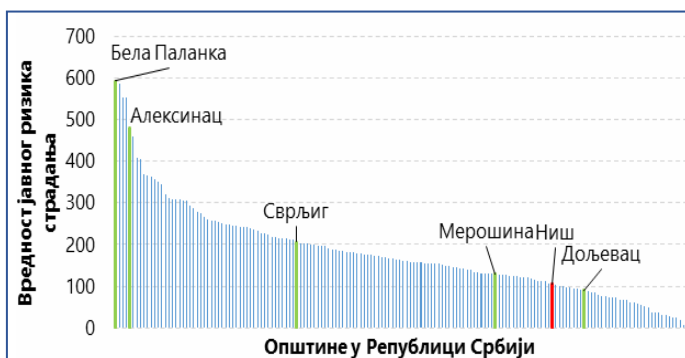


Релативни индекс угрожености изабраних старосних категорија становника на основу података о последицама саобраћајних незгода (2013-2017) и броја становника који припадају старосној категорији

Безбедност младих у Нишу је препозната као један од друштвених приоритета, што потврђује и усвајање „Стратегије безбедности младих Града Ниша“ 2013. године. Препознато је да „највећи узрок смртности међу младима јесу повреде и то најчешће настале у саобраћајним незгодама“¹⁰.

3. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША У ОДНОСУ НА ДРУГЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

У Републици Србији постоји 161 локална самоуправа – општина, при чему свака локална самоуправа може и има законску обавезу (ЗоБС, 2009) да издваја и усмерава средства од наплаћених новчаних казни за финансирање унапређења безбедности саобраћаја на својој територији



Положај града Ниша, на основу вредности јавног ризика, у односу на остале општине у Републици Србији, 2016. година

Агенција за безбедност саобраћаја је реализовала истраживање ризика страдања становништва у саобраћају по полицијским управама, градовима и општинама у Републици Србији

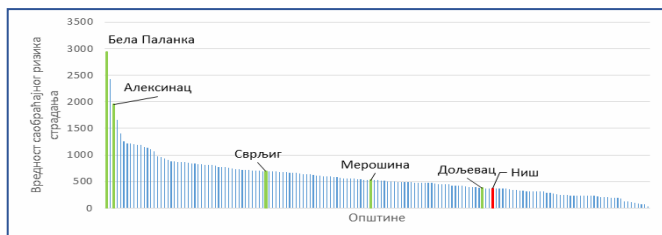
Истраживање је реализовано на основу података о саобраћајним незгодама и њиховим последицама које су се догодиле у периоду од 2014. до 2016. године и података о укупном броју становника на посматраним територијалним јединицама.

На основу пондерисаног броја настрадалих лица (погинулих и тешко и лако повређених лица) у саобраћајним незгодама у 2016. години, утврђен је јавни ризик страдања становништва у саобраћајним незгодама за 2016. годину за све општине, градове и полицијске управе у Републици Србији. За потребе Стратегије безбедности саобраћаја, на путевима града Ниша извршена је анализа и поређење релативних показатеља безбедности саобраћаја за град Ниш у односу на друге локалне самоуправе у Републици Србији

Приликом овог поређења коришћена су два основна релативна показатеља стања безбедности саобраћаја – јавни и саобраћајни ризик страдања

На графику је приказан положај града Ниша, на основу вредности јавног ризика, у односу на остале општине у Републици Србији.

Јавни ризик представљен је као јавни пондерисани ризик страдања у саобраћају, који је рачунат на основу процењеног броја становника у 2015. години, а према подацима Републичког завода за статистику¹¹.



Положај града Ниша, на основу вредности саобраћајног ризика, у односу на остале општине у Републици Србији, 2016. година

Поређењем на основу јавног ризика страдања у саобраћају град Ниш се налази испод просека вредности јавног ризика свих локалних самоуправа Републике Србије. Интересантно је напоменути да општина Бела Паланка (општина која је суседна граду Нишу), има највећи јавни и саобраћајни ризик у Републици Србији.

Саобраћајни ризик представљен је као саобраћајни пондерисани ризик страдања у саобраћају на основу података о броју регистрованих моторних возила на територији општина. Пондери коришћени за добијање саобраћајног пондерисаног

На основу вредности саобраћајног ризика, град Ниш се сврстава у групу општина са нижом вредношћу саобраћајног ризика (375 пондерисаног броја настрадалих на регистрованих моторних возила). У поређењу са посматраним суседним општинама, град Ниш има најнижу вредност саобраћајног ризика

4. ПОДАЦИ О ПУТНОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША

Према доступним подацима, укупна дужина мреже државних путева на територији града Ниша износи 140,6 km, од чега су државни путеви IA реда заступљени у дужини од 46,6 km, IB реда 9,8 km државни путеви IIA реда у дужини од 56,6 km и IIB реда у дужини од 27,2 km¹².

Преко територије града прелазе следећи значајнији путеви¹³:

Државни пут IA реда ознаке A4:

државна граница са Мађарском (гранични прелаз Хоргош) - Нови Сад - Београд - Ниш - Врање - државна граница са Македонијом (гранични прелаз Прешево)

Државни пут IA реда ознаке A4: Ниш Пирот Димитровград- државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина);

Државни пут IB реда број 35: државна граница са Румунијом (гранични прелаз Ђердап) – Кладово – Неготин – Зајечар – Књажевац - Сврљиг-Ниш – Мeroшина – Прокупље

Куршумлија – Подујево – Приштина

Липљан – Штимље - Сува Река - Призрен - државна граница са Албанијом (гранични прелаз Врбница)

- Државни пут IIA реда број 224: Нишка Бања-Гаџин Хан-Боњинце;
- Државни пут IIA реда број 158: Мала Крсна - Велика Плана – Баточина Јагодина – Ћуприја – Параћин – Ражањ – Алексинац – Ниш – Дољевац –Лесковац – Владичин – Хан – Врање - Бујановац – државна граница са Македонијом;
- Државни пут IIB реда број 427: Нишка Бања-Јелашница-Црвена Река;
- Државни пут IIB реда број 426: веза са државним путем A4 - Доњи Матејевац – Малча;

Планом Паневропске саобраћајне мреже утврђен је мултимодални коридор 10" (Салцбург–Љубљана– Загреб–Београд–Ниш–Скопље–Велес– Солун) са краком „Ц" Ниш–Димитровград–Софија, који представља окосницу формирања инфраструктурног коридора Ниш–граница Бугарске¹⁴.

Изградња инфраструктурног коридора Ниш–граница Бугарске утицаће подстицајно на бољу саобраћајну и привредну повезаност Републике Србије са окружењем као и на бржи развој региона који се наслања на овај коридор. Преко овог коридора и регионалне саобраћајне мреже, оствариће се боље везе југоисточне Србије са западном, централном и јужном Србијом и тимочким Подунављем.

Интензивирање и повезивање саобраћајних токова у коридору утицаће на јачање привредних и других функција Ниша, који је већ сада, после Београда, најзначајније чвориште у Републици Србији, као и на развој Пирота, Беле Паланке и Димитровграда.

Тренутно, Град Ниш нема пројекат техничког регулисања саобраћаја, али је Програмом развоја Града Ниша за 2018. годину, планирана израда „Пројекта техничког регулисања саобраћаја на територији Града Ниша“¹⁵.

5. ПОДАЦИ О ВОЗИЛИМА РЕГИСТРОВАНИМ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША

Град Ниш је трећи у Републици Србији према броју регистрованих возила, иза Београда и Новог Сада. Степен моторизације зависи од животног стандарда становништва, али одражава и усмереност ка одређеном виду превоза. На територији Града Ниша је, према последњим расположивим подацима из 2016. године, регистровано укупно 68.383

моторних и прикључних возила. Овом броју треба придодати и 5000 двоосовинских трактора. Број регистрованих возила према структури приказан је у табели.

Од укупног броја регистрованих возила, 84% чине путнички аутомобили, док су 7%

теретна возила. Истиче се податак да је на територији

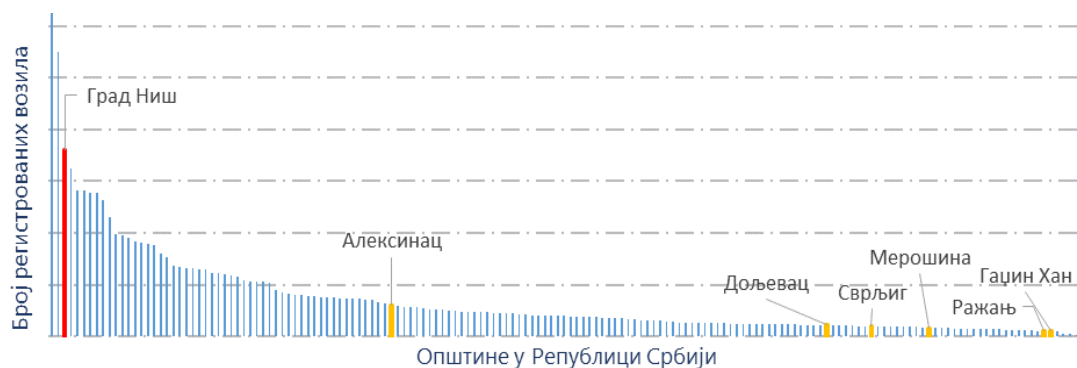
Града Ниша регистрован већи број трактора него теретних возила.

На графику је приказан положај града Ниша у односу на друге општине и градове Републике Србије, на основу броја регистрованих возила. На графику су посебно истакнуте друге општине које се налазе на територији Нишавског управног округа.

У великим градовима стратешка је тенденција да се смањи степен моторизације, односно да се грађани мотивишу да највећи део својих кретање обављају путем јавног превоза, бициклима и сл. Оваква тенденција је настала као последица еколошких мера, али и преоптерећености градских саобраћајница.

Путнички аутомобили	Теретна возила	Прикључна возила	Мотоцикли	Укупно
57642	4686	2583	1266	68383
Друмски тегљачи	Мопеди	Аутобуси	Радна возила	
1014	645	504	43	

Број регистрованих моторних возила на територији



Положај града Ниша на основу броја регистрованих возила, у односу на остале општине у Републици Србији

Становници савремених европских градова своја возила користе, највећим делом, за кретања на дужим релацијама, ван града. Степен моторизације на територији града Ниша је 277,48 возила на 1.000 становника, што је нешто мање

од просечне вредности степена моторизације у Републици Србији, која је 2014. године, била 287,7 регистрованих моторних возила на 1.000 становника. Ово указује на то да је потребно јачати систем јавног превоза и преусмерити очекивани пораст у броју транспортних захтева са индивидуалног на масовни превоз.

Иако својом величином, саобраћајним захтевима и бројем возила Ниш парира и неким

савременим Европским градовима који су прихватили и почели имплементацију возила на електрични погон, Ниш још увек није препознао потенцијал оваквих возила. Ово може бити последица нижег стандарда у односу на поменуте градове, али и недостатак свести о значају екологије и заштите животне средине.

У будућности Ниш треба да, уз подршку државе, али и страних фондова, стимулише развој инфраструктуре за електрична возила, посебно имајући у виду обим и структуру транзитног саобраћаја чији захтеви расту



6. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР ГРАДА НИША

Систем безбедности саобраћаја почива на институцијама, њихова, организација, координација утиче на могућност управљања системом безбедности саобраћаја.

Институционални капацитети, бројност и стручност запослених кадрова директно утиче на ефикасност система безбедности саобраћаја као целине. Ефектан и ефикасан систем подразумева да ће свака институција настојати да у оквиру свог делокруга рада, да значајан допринос унапређењу безбедности саобраћаја и достизању дефинисаних циљева.



Један од основних чинилаца система безбедности саобраћаја у Републици Србији су локалне самоуправе, односно локални системи безбедности саобраћаја

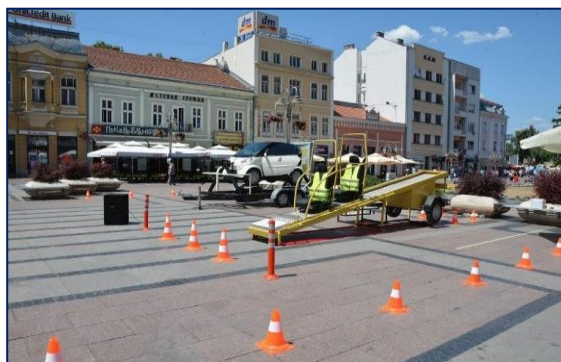
Националне институције имају задатак својим активностима дају основне смернице и пруже правну и стручну подршку раду локалних институција безбедности саобраћаја. Институције које делују на националном нивоу, а које су кључне за ефикасност система безбедности саобраћаја у Републици Србији су:

- Народна Скупштина,
- Влада,
- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- Министарство надлежно за послове саобраћаја,
- Министарство надлежно за послове образовања,
- Министарство надлежно за послове здравља,
- Министарство надлежно за унутрашње послове,
- Агенција за безбедност саобраћаја,
- Орган надлежан за инспекцијски надзор из области безбедности саобраћаја,
- Управљач државних путева,
- Судови (прекршајни, основни, и виши),
- Јавно тужилаштво,

Средства јавног информисања односно оглашавања, на националном нивоу, универзитети, образовне, односно васпитане установе, компаније које обављају привредну делатност из области односно у вези са безбедношћу саобраћаја на путевима, итд.

Иницијално успостављање националног система безбедности саобраћаја извршено је препознавањем Институција чија је примарна област деловања безбедност саобраћаја, а које су дефинисане Законом о безбедности саобраћаја на путевима и то:

- Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима,
- Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије и
- Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на путевима.



Успостављање локалног система безбедности саобраћаја темељи се на институцијама које су препознате као носиоци саобраћајних активности на локалу. Чиниоци система безбедности саобраћаја на територији града Ниша су институције, организације, поједини делови – одељења институција, удружења, привредна друштва и предузетници који обављају послове од значаја за безбедност саобраћаја.

Чиниоци система безбедности саобраћаја препознати на територији града Ниша су следеће институције, организације и удружења:

- Градоначелник,
- Градско веће,
- Градска управа,
- Скупштина града,
- Основни и виши суд,
- Савет за безбедност саобраћаја Града Ниша,
- ЈКП "Паркинг сервис",
- ЈКП "Дирекција за јавни превоз града Ниша",
- ЈКП "Дирекција за јавни превоз града Ниша",
- Секретаријат за комуналне делатности енергетику и саобраћај,
- ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша – управљач путева на територији града Ниша“,
- Саобраћајна полиција (ПУ Ниш),
- Висока техничка школа струковних студија Ниш,
- Установе средњошколског образовања (21 Средња школа/гимназија),
- Установе основног школског образовања (36 основних школа),
- Ауто школе (20 ауто школа),
- Удружења грађана са делатношћу из области безбедности саобраћаја на путевима,
- Агенције које обављају техничке прегледе (5 Агенција)
- Савет за рад са особама са инвалидитетом на територији града Ниша,
- Привредна друштва и предузе- тници који обављају превоз на територији града Ниша и др.

Према Закону о безбедности саобраћаја¹⁶ извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, оснива тело за координацију (комисија, савет и сл.), ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе. Закон такође дефинише да Агенција за безбедност саобраћаја координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама.

Национални систем безбедности саобраћаја је централну улогу у локалном систему поверио локалним телима за безбедност саобраћаја. Одлуком скупштине Града Ниша, формиран је Савет за безбедност саобраћаја на територији града. Улога Савета је да иницира, организује, прати и координира рад институција безбедности саобраћаја на локалном нивоу као и да успоставља сарадњу са Националним институцијама безбедности саобраћаја.

Национална Стратегија безбедности саобраћаја одредила је да сваки субјекат безбедности саобраћаја треба да дефинише циљеве у оквиру свог делокруга послова, као и индикаторе достизања циљева

7. ПРАВНИ И СТРАТЕШКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША

Безбедност саобраћаја је област од општег друштвеног значаја, што је препознато и у највишим правним документима Републике Србије. Устав, закони, подзаконски акти и признати међународни извори представљају правни оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији. Најзначајнији правни акти који уређују област безбедности саобраћаја су, пре свих, Закон о безбедности саобраћаја на путевима¹⁷ и Закон о јавним путевима који се примењује од 1. јануара 2006. године¹⁸. Најзначајнији правни акти којима се уређује област безбедности саобраћаја на нивоу државе су:

- Устав Републике Србије;
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - УС, 24/2018;)
- Закон о путевима („Службени гласник РС", број 41/18);
- Кривични законик („Службени гласник РС", број 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);



- Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13 и 13/2016);
- Закон о полицији („Службени гласник РС”, број 101/05, 63/09 – УС и 92/11);
- Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09);
- Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, број 33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10);
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
- Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 111/09, 92/11 и 93/12);
- Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број 107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др. закон и 93/14);
- Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење),
- Подзаконски акти којима се ближе уређују поједини закони, посебно подзаконски акти који су настали као ближи уређивачки прописи
- Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о путевима.

За рад у области безбедности саобраћаја кључно је планирање и системско деловање, а основ за такав приступ пружају стратешка документа. Најзначајнији стратешки документ је свакако Национална Стратегија.

„Стратегија безбедности саобраћаја на



путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године¹⁹. представља стратешки оквир безбедности саобраћаја на националном нивоу. Владино тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима усвојило је петогодишњу Стратегију, која има за циљ да се у том периоду преполови број погинулих и повређених у саобраћајним незгодама. Управо ова Стратегија дефинисала је и обавезу локалних самоуправа да доносе локалне стратегије

безбедности саобраћаја уз пратеће акционе планове.

Стратегије безбедности саобраћаја на локалном нивоу морају бити усвојене у скупштини општине усаглашене са националном стратегијом, што се односи и на „Стратегију безбедности саобраћаја на путевима града Ниша за период од 2017. до 2021. године“.



Национална Стратегија истиче да јединице локалне самоуправе у оквиру својих надлежности треба да: примењују мере за промену свести и ставова учесника у саобраћају, координирају активностима између кључних субјеката безбедности саобраћаја и усмеравају њихове краткорочне и дугорочне активности. На свом подручју надлежне су за техничко регулисање саобраћаја, безбедност и одржавање путева из своје надлежности и друге послове прописане законима.

Влада Републике Србије је 2007. године усвојила „Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године“²⁰, којом је предвиђена динамика развоја инфраструктуре и транспорта, као и дефинисање циљева развоја транспортног система, као и акциони план за њихову реализацију. Безбедност саобраћаја препозната је као важан сегмент у унапређењу транспортног система у оквиру поменуте стратегије.

Стратешки оквир за рад у области безбедности саобраћаја успостављен је и Националном Стратегијом одрживог развоја²¹. Ова Стратегија је 2005. године препознала да постојећа пракса система безбедности саобраћаја није омогућила, одговарајуће прикупљање, обраду и доступност података на основу којих би се могли проценити друштвено- економски трошкови последица саобраћајних незгода. У Стратегији се истиче да су истраживања показала да Република Србија годишње губи око 1,71% БДП-а због последица саобраћајних незгода. У оквиру Националне Стратегије одрживог развоја дефинисан је и низ циљева који се односе на безбедност саобраћаја.



Поред ових Националних Стратегија, за систем безбедности саобраћаја у Граду Нишу значајни стратешки оквир постављају и локална стратешка документа:

- „Стратегија развоја града Ниша“²² Ова стратегија је препознала потребу за унапређењем динамичког саобраћаја као и сет управљачких смерница за унапређење безбедности саобраћаја;

- „Стратегија безбедности младих Града Ниша“, која је препознала да су повреде у саобраћају најчешћи разлози смртности младих на територији Града Ниша;

- Стратегија за бригу о младима Града Ниша 2015-2020, која је усмерена на унапређење личне безбедност младих од 15 - 30 година старости, развојем локалних капацитета за праћење проблема небезбедног учешћа младих у саобраћају, као и капацитета за развој и имплементацију конкретних превентивних мера;

- Локални акциони план за младе Града Ниша 2015 - 2020. година који је предвидео, између осталог, спровођење програма неформалног образовања о безбедном учешћу у саобраћају и пројекат сензибилизације младих о последицама небезбедног учешћа у саобраћају;

- Локални план акције за децу Града Ниша – Ниш по мери деце²³, којим је дефинисана политика према деци и, између осталог, препознат значај безбедних путева до школа, бициклических стаза, значај смањивања брзине у близини школа, обавезно ношење кациге и сл.

- Програм за одрживи развој града, који је у марту 2001. године усвојила градска влада. Овим програмом – Агенда 21, дефинисан је дугорочни план развоја града по највишим еколошким и урбанистичким стандардима;

- Судија развоја локалне економије Града Ниша - 2005 године, која има улогу Стратешког плана развоја, идентификовала је „мапу ресурса“ на којој је саобраћај препознат као битан елемент економског развоја Града Ниша;

Сви наведени документи, Национални и локални, су у свом домену препознали утицај и значај безбедности саобраћаја, што указује на комплексност проблематике безбедности саобраћаја, која захтева мултидисциплинарни стратешки приступ, уз системско и дугорочно деловање.

При успостављању система безбедности саобраћаја, препознавање теме у не само стручним, већ и у политичким круговима, као и у целокупном друштву, може значајно олакшати и убрзати иницијалне кораке, формирањем повољног друштвеног амбијента и опште подршке

8. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Трошкови саобраћајних незгода са настрадалима су далеко обимнији од оних, видљивих (директних) трошкова, јер садрже и оне на први поглед невидљиве (индиректне трошкове), синдром „леденог брега“. У укупне трошкове незгода са настрадалима поред осталих, убрајају се и трошкови који се односе на: збрињавање повређених, трошкови лечења и рехабилитације, трошкови губитка радне способности и др. Потпуна и детаљна процена ових трошкова истиче да су саобраћајне незгоде значајни друштвени трошак, који се плаћа средствима грађана, новцем који може бити искоришћен на друге битне друштвене сегменте.

Трошкови саобраћајних незгода најчешће вишеструко превазилазе неопходна улагања у безбедност саобраћаја која могу резултирати њиховим избегавањем, односно спречавањем генерисања трошкова узрокованих саобраћајним незгодама. Успостављање система безбедности саобраћаја има за примаран циљ смањење броја и тежине последица саобраћајних незгода. Пресудно за успостављање овог система су постојање политичке воље и финансијска средства расположива за директно улагање у безбедност саобраћаја.

Улагање у безбедност саобраћаја, ако се занемаре остали аспекти, треба посматрати као инвестицију, јер се за одређена, уложена материјална средства остварује материјална добит у виду спречавања настајања трошкова саобраћајних незгода.

Најважнија подршка за функционисање система безбедности саобраћаја јесте сигуран извор финансирања послова безбедности саобраћаја, на нивоу сваке локалне самоуправе. Србија је једна од ретких земаља која је својим Законом²⁴ предвидела средства за улагање у унапређење безбедности саобраћаја и то тако да небезбедна (незаконита) понашања финансирају безбедност, што је оцењено највишом оценом од стране најразвијенијих држава у области безбедности саобраћаја

8.1 Расположиви извори финансирања безбедности саобраћаја

У Закону је дефинисана расподела средстава прикупљених наплатом новчаних казни за прекршаје и привредне преступе који су учињени на територији локалне самоуправе. Средства од новчаних казни, у висини од 70% припадају буџету Републике, а у висини од 30% припадају буџету јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен. Од 70% средстава која припадају буџету Републике, 75 % се користи за потребе Министарства унутрашњих послова.

30% од укупног износа наплаћених новчаних казни који остаје у локалној самоуправи (не иде у републички буџет), и распоређује се тако да је 50% од овог износа намењено унапређењу безбедности путне инфраструктуре, а преосталих 50% за конкретне активности унапређења безбедности саобраћаја, тј.:

- спровођење пропагандно- превентивних активности,
- Побољшање саобраћајног образовања и васпитања,
- Научно истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
- рад локалног тела за безбедност саобраћаја,
- техничко опремање јединица саобраћајне полиције и других надлежних органа за послове безбедности саобраћаја.

Законом је одређено да постоје и други извори финансирања безбедности саобраћаја. Локална самоуправа може да део локалног буџета, односно средстава при- купљених из других извора усмери у унапређење или изградњу нове инфраструктуре, у циљу постизања вишег нивоа безбедности саобраћаја, као и друге пројекте и активности чије финансирање се не може обезбедити (или није довољно) само од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје.

Поред финансирања пројеката из локалног буџета, Град може конкурисати у домаћим, односно републичким, фондовима, као и у међународним фондовима (фондови Европске

уније, фондови појединих европских држава и сл.) за заједничке међународне активности, иновације, научно-истраживачки рад, али и конкретне инфраструктурне пројекте за повећање безбедности саобраћаја.

Финансирање безбедности саобраћаја такође се може остварити донацијама и добровољним прилозима од стране одговорних привредника или физичких лица који су у могућности и желе да дају допринос унапређењу безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе

Годишњи програм коришћења средстава за унапређење безбедности саобраћаја на територији Града Ниша доноси Савет за безбедност саобраћаја Града. Овим програмом утврђује се начин коришћења средстава од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје на територији Града Ниша, за активности које су током године планиране у циљу унапређења безбедности саобраћаја на путевима и за пренете обавезе по Уговорима из претходне године

Од оснивања Савета за безбедност саобраћаја Града Ниша, 2009 ²⁵ . године, закључно са 2017. годином, буџет од			
наплаћених	новчаних	казни	има
сталну тенденцију пораста. Имајући у виду те тенденције, као и висину досадашњег годишњег буџета, процењено је да би од наплаћених казни, просечан буџет безбедности саобраћаја у наредне 4 године могао бити око 45.500.000,00 динара по години, односно око 182.000.000,00 динара за укупан четворогодишњи период од 2018. год до 2021. године.			

8.2. ТРОШКОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША

Као што је раније напоменуто, трошкови саобраћајних незгода представљају суму свих штета изазваних саобраћајним незгодама. Светска истраживања указују на то да је ово трошак који је неретко потцењен, иако сви подаци показују да они износе од 1 до 3% светског БДП и достижу вредност од \$500.000.000.000.

У светској пракси препознато је више модела процене трошкова саобраћајних незгода, док се у основи већине модела могу препознати два основна корака:

- а. идентификовање компоненти трошка и



b. приписивање - процена новчане вредности свакој од ових компоненти.

Укупни трошкови саобраћајних незгода се састоје из директних и индиректних трошкова. Директни трошкови су прилично транспарентни, лако препознатљиви и то су трошкови збрињавања након незгоде, трошкови рехабилитације повређеног, односно трошкови санирања имовинске штете, као и други трошкови (нпр. трошкове превоза учесника у незгоди и возила). Значајно сложенији процес препознавања је за индиректне трошкове који обухватају: трошкове одштетних захтева, трошкове који настају као последица губитка добити оних који су погођени, као и накнада за губитак радне способности, физичку бол и душевну патњу, умањење породичног доприноса и сл. Индиректни трошкови могу бити препознати и кроз трошкове настале услед загушења саобраћаја и непредвиђеног продужења времена путовања до којих долази након саобраћајних незгода, или повећање степена сиромаштва међу породицама с ниским приходима, уколико је особа која је издржавала ту породицу погинула или је трајно онеспособљена за рад и привређивање.

Иако већина друштва као трошкове саобраћајних незгода препознаје само оне трошкове видљиве на лицу места незгоде, реално стање је значајно другачије. 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,
- изгубљена добит,
- трошкови осигурања,
- трошкови радног места,
- правни трошкови,
- трошкови правосудних органа,
- трошкови спровођења санкција,
- трошкови услед временских губитака и др.

Стручна јавност перманентно ради на развијању модела који ће што прецизније дефинисати трошкове саобраћајних незгода. Тренутно је готово немогуће прецизно израчунати висину штете настале у саобраћајним незгодама, односно квантификовати све последице саобраћајних незгода. Специфичности организације и структуре система који се разликују међу државама, усложњавају ову проблематику, али

упркос томе постоје модели процене трошкова који се сматрају релевантним.

Тенденција сваке државе је да успостави свој модел процене трошкова саобраћајних незгода, који ће узети у обзир специфичност друштва, начин организације и ниво економске развијености

9. АКТИВНОСТИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ – СТАЊЕ ОДЗИВА ХИТНИХ СЛУЖБИ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Савремени приступ безбедности саобраћаја инсистира на томе да је период непосредно након дешавања незгоде од круцијалне важности за тежину последица незгода са настрадалим лицима. Од брзине и начина на који реагују хитне службе директно зависи тежина последица настрадалог, али може утицати и на број настрадалих.

Појам хитних служби у контексту саобраћајних незгода, често се поистовећује са појмом хитних медицинских служби, међутим он је шири и обухвата све хитне службе, медицинске, ватрогасне, полицијске и друге специфичне (спасилачке службе, у случајевима када је возило у води и сл.). У земљама које су системски унапредили и развиле овај сектор, инсистирало је на координисаном раду свих хитних служби у случају незгоде. Ово подразумева да је у случају саобраћајне незгоде довољно позвати један, јединствени број и да ће све службе реаговати у најкраћем року на основу тог позива. Овакав приступ омогућава да полиција стигне да обезбеди место незгоде од настанка секундарних незгода, да ватрогасне службе буду присутне и обезбеде доступност до настрадалих лица како би медицинске службе могле да реагују.



Тренутна пракса у Републици Србији је таква да све хитне службе комуницирају међусобно, без јасних процедура, односно не постоји јединствен број за позив хитних служби у случају саобраћајне незгоде.

Искуства из праксе указују на то да скраћивање времена одзива хитних медицинских служби за само један минут, значајно повећава

шансе за преживљавање и спречавање тежих последица саобраћајних незгода.

Поред брзине времена одзива, значајну улогу у спречавању тежих последица има и опремљеност возних јединица хитне медицинске службе, као и њихова исправност, квалитет сигнализација и вештина управљања возилом. Возила у служби здра вствених установа морају поседовати савремену опрему за збрињавање настрадалих, како би било могуће квалитетно, ефикасно и брзо реаговање и збрињавање, а самим тим повећана могућност за спашавање страдалих у саобраћајним незгодама, односно спречавање смртног и тешког телесног повређивања.

Анализа ефикасности и времена одзива хитних медицинских служби је од националног значаја за безбедност саобраћаја. Јасно је да ће се на овом пољу очекивати значајна унапређења, како на националном тако и на локалном нивоу.

Основу за сагледавање ове про- блематике у Србији пружила је Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, кроз реализацију пројекта снимања индикатора безбе- дности саобраћаја на путевима, у оквиру којег су посебно прикупљани подаци о времену одзива служби хитних медицинских помоћи након саобраћајних незгода, на територији Републике Србије.



Подаци указују на то да хитна медицинска помоћ на територији града Ниша има просечно време одзива од 6,12 минута, што је знатно боље од просека од 9,57 минута у Републици Србији. Према овоме, Град Ниш има изузетно ефикасну службу хитне медицинске помоћи, што може бити последица добро распоређених пунктова, са јасним приоритетима у раду

Надлежна медицинска установа на територији града је Дом здравља Ниш у оквиру које се налази десет организационих јединица које функционишу у централном објекту и око шездесет пунктова у граду и селима.

На територији града функционише
5 хитних медицинских служби. Како је број становника на територији града
Ниша 260.237, тако индикатор „број служби ХМП на 10.000 становника“
има вредност од 0,19 што припада
класи са ниском вредношћу
индикатора у поређењу са
територијама осталих
општина/градова у Републици Србији.

Овакав податак упућује на то да Ниш има недовољан број пунктова хитних медицинских служби, али га је потребно додатно размотрити: Наиме, потребно је имати у виду територијалну распоређеност постојећих пунктова и густину насељености на територији Града Ниша.

Важну улогу у ефикасном и безбедном реаговању свих хитних служби има обученост и знање возача ових возила. Према постојећим прописима, возачи хитне службе немају обавезу похађања специјалистичке обуке и теоријске наставе из познавања надлежности и прописа у саобраћају (довољна је само возачка дозвола Б категорије), што је у земљама које су лидери у области безбедности саобраћаја устаљена пракса.

10. СТАВОВИ УЧЕСНИКА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ

Човек, као један од фактора безбедности саобраћаја, у свакој саобраћајној ситуацији кроз своје реакције изражава своја знања, личност, вештине и ставове. У већини случајева, ставови доминантно утичу на понашање учесника у саобраћају, а самим тим и на безбедност саобраћаја. Искуства показују да се код већине учесника понашање темељи на ставу, а не на знању, односно да упркос постојању знања како се треба понашати у одређеним ситуацијама, став учесника преовлађује у одабиру понашања. С тога, веома је битно колико и на који начин се приступа изградњи и унапређењу ставова учесника у саобраћају. Ставови се изграђују и укоренјују од рођења људи. Најважнију улогу у томе има породица, васпитачи, најранија искуства и позитивни узор, али и остали појединци или институције које имају директан или индиректан утицај на ставове учесника у саобраћају.

Ставови се одражавају на перцепцију ризика која је различито распрострањена у популацији. Најједноставнији пример тога су жене које у поређењу са мушкарцима имају значајно нижи ниво прихватљивог ризика у вожњи и показују много више забринутости поводом могућности да повреди неког у саобраћају. Поред тога што ставови варирају између појединаца у друштву, варијабилност је изражена и између подручја.



Уважавајући значај ставова за безбедност саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја периодично спроводи национална истраживања о ризицима учешћа у саобраћају. Циљ ових истраживања је да се препознају најефикасније мере испланира њихова реализација за све категорије учесника у саобраћају. Све ове активности имају за циљ унапређење постојећих и креирање позитивних ставова о безбедности саобраћаја. Последње



Ставови учесника у саобраћају према безбедности саобраћаја у Нишу и Србији

такво истраживање спроведено је 2017. године. Истраживање ставова је спроведено у складу са ЕСРА методологијом. Истраживањем које је реализовано за град Ниш обухваћени су ставови у погледу ризика у саобраћају, ставови о санкционисању и висини казни, ставови према другим учесницима у саобраћају.

10. 1. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ПРЕМА БЕЗБЕДНОСТИ У САОБРАЋАЈУ

На графику су приказане вредности за поједине ставове који су испитивани: већа

вредност (максимум 5) представља повољније ставове, док ниже вредности (минимум 1) указују на неповољније ставове према безбедности саобраћаја. Општи резултати указују на то да испитаници из Ниша, као и испитаници на националном нивоу Републике Србије генерално имају повољне ставове према безбедности саобраћаја, јер су све вредности веће од 3 (на скали од 0 до 5).

Становници Ниша имају најповољније ставове према брзој вожњи и према ометању у току вожње, док најнеповољније ставове имају према системима заштите путника у возилима.

Сагледавањем ставова о безбедном понашању у саобраћају може се закључити да се ставови учесника у саобраћају у Нишу не разликују значајно у односу на национални просек.



10.2. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ПРЕМА БРЗИНИ

Анализом ставова учесника у саобраћају обухваћен је и однос према брзини. Испитаници су имали прилику да се изјасне о свом понашању када су у питању поштовања ограничења брзине у насељу, на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80km/h и на ауто-путевима.



Процент (%) испитаника који је одговорио на питање са „бар једном“

На графику се може видети да не постоје значајна одступања у ставовима учесника у

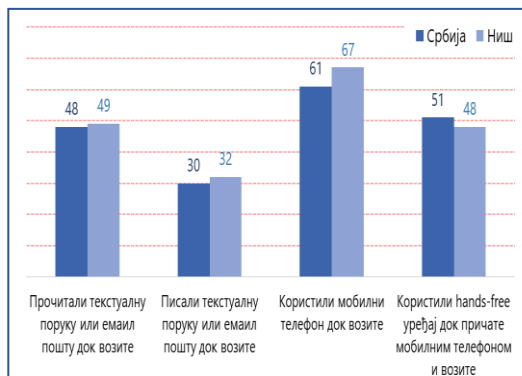
саобраћају на територији Републике и на територији Града Ниша. Међутим, јасно је уочљиво да је преко 70% испитаника бар једном прекорачило брзину на свакој од понуђених категорија пута, при чему то највише чине на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h. У Нишу је 53% испитаника изјавило да им је прилично прихватљиво да возе брзином за 20 km/h већом од ограничења брзине на ауто-путу, док је 13% испитаника одговорило да им је прилично прихватљиво да возе брзином за 20km/h већом од ограничења брзине у урбаним срединама. Овакав однос према вожњи изнад ограничења брзине може се тумачити недовољним нивоом свести о утицају прекорачења брзине на безбедност саобраћаја или недовољној полицијској принуди, те је изградњи и учвршћивању позитивних ставова у погледу брзине потребно посветити посебну пажњу

У том смислу би требало предузети првенствено мере едукације, праћене одговарајућом полицијском при- нудом. Такође, потребно је размотрити могућности реализације техничко- регулативних мера које би довеле до позитивног ефекта по питању небезбедних брзина



10.3. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ПРЕМА УПОТРЕБИ МОБИЛНОГ ТЕЛЕФОНА ТОКОМ ВОЖЊЕ

Према дефинисаном анкетном упитнику анализирани су ставови испитаника по питању употребе мобилног телефона током вожње.



Проценат (%) испитаника који је одговорио на питање са „бар једном“

На графику се може видети да ставови испитаника са територије Републике Србије и испитаника са територије Града Ниша не одступају значајно. Међутим може се приметити да је 49% испитаника користило мобилни телефон за читање, а 32% за слање порука и мејлова у току вожње.

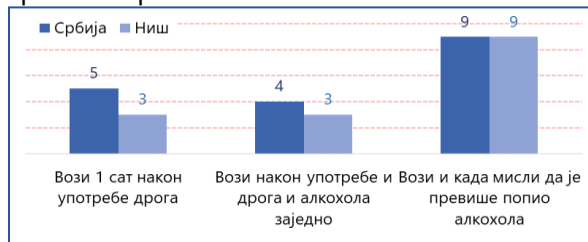
Овакав податак указује на низак ниво свести возача о утицају мобилног телефона на пажњу и реакције возача. Такође, овај податак говори да су испитаници са територије Града Ниша поприлично слободни у овако ризичном понашању, односно да не очекују честу контролу оваквог понашања од стране саобраћајне полиције.

Охрабрује чињеница да је 48% испитаника усмерено на коришћење hands-free уређаја при разговору путем мобилног телефона у току вожње. Генерално, подаци указују на то да на територији Града Ниша постоји потреба за унапређењем ставова возача о утицају употребе мобилног телефона на вожњу.

Позитивне ефекте могуће је остварити применом кампања о ризицима употребе мобилног телефона током вожње. Овај сегмент понашања возача могуће је унапредити и едукацијом, кроз аутошколе, деловањем кроз радионице, радне групе, трибине, промоције. Све активности на овом пољу треба да буду подржане појачаном циљаном контролом од стране саобраћајне полиције

10.4. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ПРЕМА ВОЖЊИ ПОД УТИЦАЈЕМ АЛКОХОЛА И ПСИХОАКТИВНИХ СУПСТАНЦИ

При реализацији анализе ставова испитаници су определили и ставове по питању алкохола. Вожњу под утицајем алкохола или дрога испитаници чешће сматрају опасном, због чега је већа висина казни прихватљивија у односу на остале прекршаје као што су некоришћење појаса и прекорачење брзине.



Проценат (%) испитаника који је одговорио на питање са „прилично прихватљиво“

Испитаници на подручју Републике Србије и Ниша имају приближно исте ставове према вожњи под утицајем. Испитаници су се изјаснили тако да је у протеклих 12 месеци, око 50% испитаника било заустављено и контролисано од стране саобраћајне

полиције, док је око 29% испитаника најмање једном контролисано на вожњу под дејством алкохола и око 4% на вожњу под дејством дрога или лекова.

Иако је већина испитаника вожњу под утицајем алкохола оценила опасном, значајан проценат испитаника признао је да је управљао возилом под утицајем алкохола. Овакав однос према вожњи под утицајем алкохола може се тумачити недовољним нивоом свести о опасностима које вожња под утицајем алкохола носи или недовољном полицијском принуом. У односу на реално највиши ризик које овакво понашање учесника доноси, у овом сегменту неопходно је реализовати интензивне и свеобухватне мере. Низ активности потребно је усмерити на едукацију и превенцију како би се подигла свест о високим ризицима употребе алкохола у току вожње, од стране возача. Све активности треба да буду координисане и подржане појачаном контролом ових прекршаја од стране саобраћајне полиције. Код реализације ових мера пресудан елемент је и стварање континуитета кроз планирање и праћење ефеката реализованих мера



10.5 СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ПРЕМА СИСТЕМИМА ЗАШТИТЕ ПУТНИКА У ВОЗИЛИМА

Употреба заштитних система се сматра једним од најрелевантнијих показатеља односа према ризицима у саобраћају.



Проценат (%) испитаника који је одговорио на питање са „скоро увек“

Истраживања у скандинавским земљама, која имају проценат употребе сигурносног појаса преко 90%, су показала да највећи део изазивача тешких саобраћајних незгода не користи, односно припада делу учесника у саобраћају који представља мање од 10% оних који не користе појас. Управо из ових разлога, употреба

сигурносног појаса се сматра основом прихватања безбедног понашања у саобраћају.

Под заштитним системима у возилу подразумева се не само сигурносни појас већ и сигурносна опрема за превоз деце. На територији Града Ниша испитаници су истакли мању употребу сигурносних појасева на месту возача (89%) као и употребу дечијих седишта (72%), у односу на

Србију. Употреба сигурносних појасева код путника на предњем седишту (89%) као и путника на задњем седишту (24%) је иста као и у Србији.

Имајући у виду да је прихватљивост коришћења заштитних система мања у односу на остале факторе ризика, неопходно је спроводити мере за изградњу и учвршћивање позитивних ставова свих учесника у саобраћају о значају коришћења система заштите (сигурносни појас, сигурносно седиште, сигурносна кацига) одговарајућом полицијском принуом.

Постојећи позитиван тренд у прихватању употребе заштитних система у возилу треба наставити и подизати проценат његове употребе од стране учесника у саобраћају, посебно имајући у виду да су учесници који не користе појас склони изузетно ризичном понашању у саобраћају. Примена кампања, едукације и принуде треба бити константна и координисана

10.6. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ - РАЊИВЕ КАТЕГОРИЈЕ УЧЕСИКА У САОБРАЋАЈУ

Ставови учесника у саобраћају када се налазе у својству рањивих категорија значајно указују на различите перцепције ризика у зависности од својства учешћа у саобраћају.

На графику су приказани одговори испитаника на то колико су учестало применили неко од понуђеног понашања. Као најризичније понашање међу испитаницима истакнут је прелазак пешака преко коловоза на местима ван пешачког прелаза (58%) као и прелазак коловоза за време црвеног светлосног сигнала за пешаке (59%).

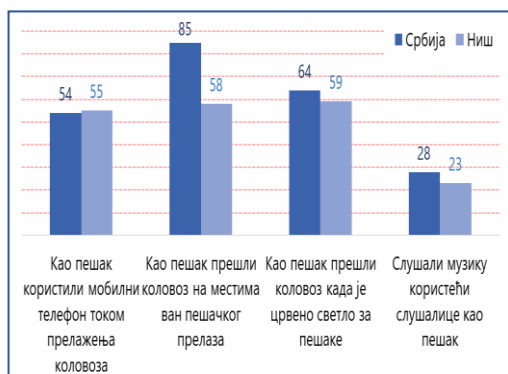
Када се испитаници налазе у својству возача мотоцикла и возача мопеда, око 28% испитаника је истакло да је управљало мотоциклом или мопедом без кациге, што представља већу вредност у односу на Србију (23%). Ово се може довести у везу са тиме што испитаници у Граду Ниш

10.6. СТАВОВИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ - РАЊИВЕ КАТЕГОРИЈЕ УЧЕСИКА У САОБРАЋАЈУ

Ставови учесника у саобраћају када се налазе у својству рањивих категорија значајно указују на различите перцепције ризика у зависности од својства учешћа у саобраћају.

На графику су приказани одговори испитаника на то колико су учестало применили неко од понуђеног понашања. Као најризичније понашање међу испитаницима истакнут је прелазак пешака преко коловоза на местима ван пешачког прелаза (58%) као и прелазак коловоза за време црвеног светлосног сигнала за пешаке (59%).

Када се испитаници налазе у својству возача мотоцикла и возача mopеда, око 28% испитаника је истакло да је управљало мотоциклом или mopедом без кациге, што представља већу вредност у односу на Србију (23%). Ово се може довести у везу са тиме што испитаници у Граду Ниш



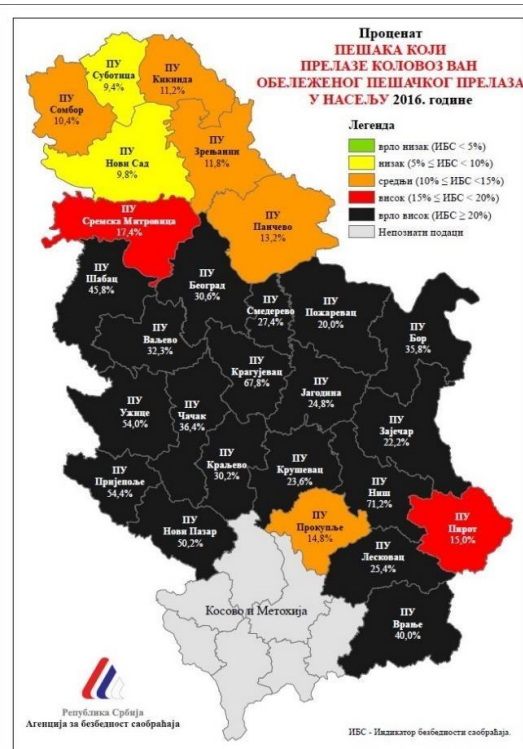
Процентом (%) испитаника који је одговорио на питање са „бар једном“

11. ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Под индикаторима безбедности саобраћаја подразумева се свака мера (индикатор) која има везу са коначним излазима из система безбедности саобраћаја (настанком саобраћајних незгода и њихових последица). Утврђивање и праћење индикатора важно је за дефинисање и праћење постојећег стања безбедности саобраћаја и препознавање обавеза и одговорности појединих организација и институција које раде у области безбедности саобраћаја. Мерење и праћење индикатора перформанси безбедности саобраћаја омогућава сагледавање система безбедности саобраћаја и његове ефикасности без нужности да се незгоде догоде. Ови индикатори указују на појединости које доприносе небезбедности у саобраћају и које могу допринети настанку саобраћајних незгода. Праћењем и анализом индикатора може се сагледати и успешност

унапређења целокупног система безбедности, а које мора резултирати и одрживим смањењем броја саобраћајних незгода и њихових последица.

Индикатори безбедности саобраћаја представљају меру која описује перформансе система безбедности саобраћаја и по правилу имају веома јаку везу са коначним излазима из система безбедности саобраћаја, односно са бројем и последицама саобраћајних незгода (Пешић и др., 2013). Утврђивање и праћење индикатора важно је за дефинисање и праћење постојећег стања безбедности саобраћаја и препознавање обавеза и одговорности појединих организација и институција које раде у области безбедности саобраћаја. Један део оцењивања безбедности саобраћаја може се реализовати коришћењем индикатора. Овом методом могуће је оценити безбедност саобраћаја пре него што се догоде саобраћајне незгоде, стога је могуће проактивно уочити проблеме и неправилности и превентивно деловати на унапређење система безбедности саобраћаја



Агенција за безбедност саобраћаја је у 2017. години реализовала пројекат истраживања индикатора понашања учесника у саобраћају на националном нивоу, као и на нивоу полицијских управа у Републици Србији

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредности за 2017. год		
Индикатори везани за заштитне системе	Општа вредност	У насељу	Ван насеља
Проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	77,1 %	72 %	76 %
Проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	11,2 %	4 %	8 %
Употреба дечијих заштитних система за децу од 0 до 3 године старости	57,1 %	44 %	44 %
Употреба дечијих заштитних система за децу од 4 до 12 година старости	39,8 %	32 %	16 %
Употреба заштитних кацага од стране мотоциклиста	88,9 %	80 %	87 %
Употреба заштитних кацага од стране мопедиста	61,2 %	66 %	56 %
Индикатори везани за брзину			
Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h од стране возача путничких аутомобила	/	9,5 %	5,3 %
Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h од стране возача мотоцикала	/	26,7 %	31,7 %
Индикатори везани за употребу мобилног телефона			
Употреба мобилних телефона од стране возача ПА	3,2 %	6 %	3 %
Индикатори везани за вожњу под утицајем алкохола	У дневним условима	У ноћним условима	
Проценат возача под утицајем алкохола	0,16 %	2,07 %	

Доступни подаци о индикаторима на територији полицијске управе Ниш односе се на индикаторе који су везани за:

- Употребу заштитних система (сигурносни појасеви, дечији заштитни системи, заштитних кацага);
- Прекорачење брзине (за више од 10 km/h у насељу и ван насеља);
- Употребу мобилних телефона (од стране возача путничких аутомобила
- Вожњу под утицајем алкохола (у дневним и ноћним условима).
- Свакој полицијској управи је додељена класа на основу вредности индикатора на конкретној територији

Град Ниш припада полицијској управи Ниш, те се посматрају вредности индикатора забележене истраживањем на нивоу ове полицијске управе. Подаци о вредностима индикатора из истраживања спроведеног 2017. године дате су у наредној табели.

Опсег вредности сваког од индикатора подељен је у пет класа, које карактеришу боје: зелена, жута, наранџаста, црвена и црна. Зелена боја код сваког индикатора означава најбољу класу, док црна боја означава најлошију класу индикатора.

Након анализе резултата истраживања индикатора може се уочити да најнижој класи припадају индикатори који се односе на

Боја	Индикатори везани за заштитне системе	Индикатори везани за брзину	Индикатори везани за употребу мобилних телефона
1	ИБС $\geq 95\%$	ИБС = 0%	ИБС < 1%
2	$90\% \leq \text{ИБС} < 95\%$	$0\% < \text{ИБС} \leq 5\%$	$1\% \leq \text{ИБС} < 2\%$
3	$80\% \leq \text{ИБС} < 90\%$	$5\% < \text{ИБС} \leq 10\%$	$2\% \leq \text{ИБС} < 3\%$
4	$70\% \leq \text{ИБС} < 80\%$	$10\% < \text{ИБС} \leq 15\%$	$3\% \leq \text{ИБС} < 4\%$
5	ИБС < 70%	ИБС > 15%	ИБС $\geq 4\%$

Проценат возача под дејством

алкохола (поготово у ноћним условима – полицијска управа Ниш има најнижу оцену за овај индикатор и рангирана је на последњем месту у односу на остале општине у Републици Србији, са вредношћу од 2,07% док је вредност за остале општине <1,24%);

Употребу заштитних кацага од стране мопедиста;

Проценат употребе дечијих заштитних система;

Проценат прекорачења ограниче-

ња брзине за више од 10 km/h од

стране возача мотоцикала у насељу

Проценат возача путничких аутомобила који користе мобилни телефон током војње у насељу;

Проценат употребе сигурносних појасева на задњем седишту

Када се упореде подаци о ставовима (субјективна метода истраживања) и подаци о индикаторима (објективна метода истраживања), долази се до закључка да постоји значајно мимоилажење објективно измерених параметара од субјективних ставова грађана с територије полицијске управе Ниш по питању управљања возилом под дејством алкохола. Ставови о војњи под утицајем алкохола оцењени су веома високом оценом (4,53/5 – налази се међу девет полицијских управа са веома високим оценама), док су подаци добијени оцењивањем вредности индикатора контрадикторни. У дневним условима полицијска управа добила је знатно бољу оцену јер је откривено 0,16% возача који управљају возилом под дејством алкохола.

Потребно је што пре пројектовати мере којима ће се смањити проценат возача под дејством алкохола у ноћним условима јер се баш у тим условима догађа највећи број саобраћајних незгода у којима учествују млади

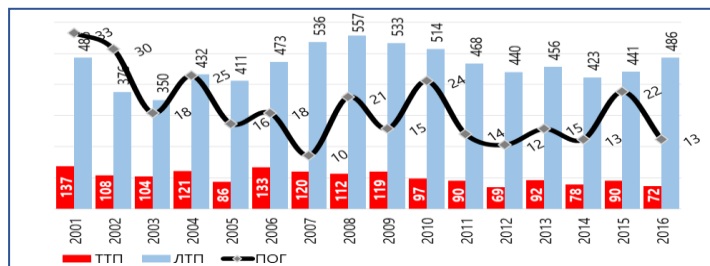
12. АНАЛИЗА ПОДАТАКА О

САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

12.1 САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША У ПЕРИОДУ ОД 2001. ДО 2016. ГОДИНЕ

Са аспекта безбедности саобраћаја важно је сагледати саобраћајне незгоде и њихове последице током дужег временског периода како

би се стекао утисак о ефектима реалних мера.



Укупан број саобраћајних незгода са линијом тренда и укупан број незгода са настрадалим лицима

На територији Града Ниша у

периоду од 2001-2016. године догодило

се **24.098** саобраћајних незгода које је

евидентирала саобраћајна полиција.

Од овог броја **6.951** саобраћајних

незгода је са настрадалим лицима,

док је **17.147** саобраћајних незгода са

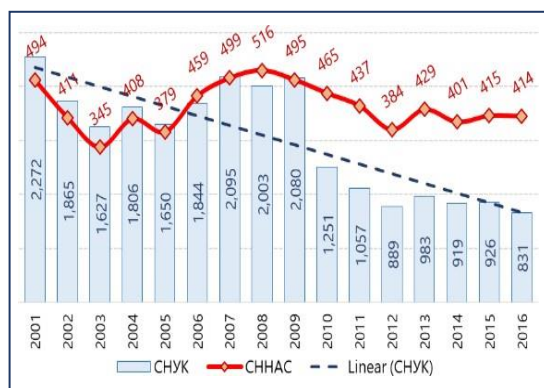
материјалном штетом.

На графику се може уочити да укупан број незгода током овог дужег периода значајно осцилира, али генерално постоји опадајући тренд. Овакав резултат може бити и промена система евидентирања незгода са нижом материјалном штетом, о чему од 2010. године евиденцију воде осигуравајућа друштва.

Број незгода са настрадалим лицима, у посматраном дужем периоду, такође значајно варира, уз разлику да не постоји јасан опадајући тренд. Током овог периода евидентирано је 260 саобраћајних незгода са погинулим лицима и 6.691 незгода са повређеним лицима (лако и тешко повређена лица

Приказани подаци указују да током посматраног периода није успостављено системско деловање у безбедности саобраћаја. Промена броја незгода пратила је тренутне тенденције у динамици друштва, у краћим интервалима. Мере и активности су реализоване импулсивно, без континуитета, што за последицу има изостанак одрживих резултата.

У саобраћајним незгодама на територији Града Ниша у периоду од 2001. до 2016. године погинуло је укупно 299 лица, тешке телесне повреде задобило је 1.628 лица, а лаке телесне повреде задобило је 7.382 лица.



Број погинулих, тешко повређених и лако повређених лица у саобраћајним незгодама

Посматрајући овај период може се уочити да број погинулих лица по години, као и број тешко и лако повређених значајно осцилира. Најмањи број лица погинуо је у току 2007. године, када је погинуло 10 лица, док је највећи број погинуо 2001. године- 33 лица, што је значајна разлика у смањењу броја погинулих, након чега тај број и даље варира, али у нижим оквирима. Највећи број тешко повређених лица је 2001. године, 137 лица, док је најмање лица задобило тешке телесне повреде у 2012. години, 69 лица.

Усмерено деловање на смањивање незгода са најтежим последицама, погинулим лицима, очекивано може довести до повећања броја тешких телесних повреда, међутим овде та повезаност није изражена.

Посматрајући незгоде и њихове последице током периода од 2001. до 2016. може се закључити да је овај период окарактерисан значајним осцилацијама, како по броју незгода, тако и по броју и структури настрадалих лица у тим незгодама.

Управо овај податак упућује на неопходност формирања ефикасног система управљања безбедношћу саобраћаја, чији основни циљ треба да буде стабилизација броја незгода и тежине њихових последица, а потом и значајно смањење њиховог броја.

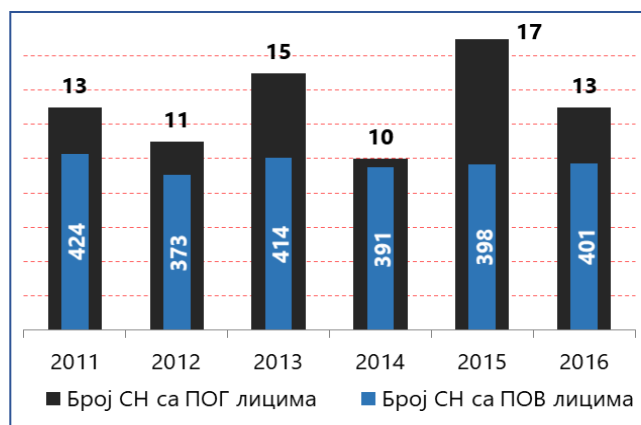
На основу доступних података, у 2016. и 2017. години на државним путевима на територији Града Ниша догодило се 70% од свих незгода са погинулим лицима. Овакав податак јасно упућује на изразито повећан ризик од најтежих незгода на државним путевима кроз Град Ниш, у односу на остатак мреже.

Ове саобраћајнице карактерише висок обим саобраћаја, са значајним уделом транзитног саобраћаја. На овим са

браћајницама истиче се проблем надлежности, јер Град Ниш још увек није донео одлуку о проласку државних путева кроз насељена места. Активности је потребно усмерити на препознавање најризичнијих локација и израду санације ових локација - опасних места. Израдом и имплементацијом ових пројеката, Град Ниш треба да успостави ефикасну и блиску сарадњу са управљачем државних путева.

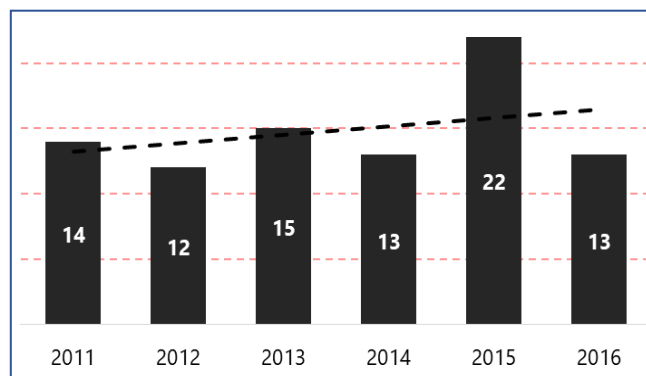
12.2. САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША У ПЕРИОДУ ОД 2011. ДО 2016. ГОДИНЕ

У периоду од 2011. до 2016. године укупно се догодило 5.605 саобраћајних незгода, од чега 79 саобраћајних незгода са погинулим лицима, 2.401 саобраћајна незгода са повређеним лицима, 3.125 саобраћајних незгода са материјалном штетом.



Број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима

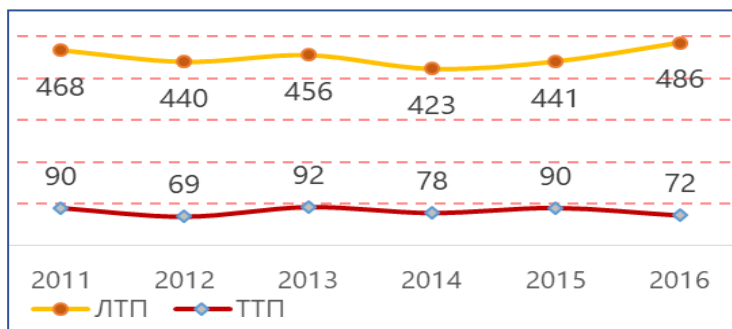
Најмање саобраћајних незгода са погинулим лицима догодио се 2014. године, 10 незгода, а највише 2015. године, када се догодило 17 незгода са погинулим лицима. У погледу броја саобраћајних незгода са повређеним лицима, у посматраном периоду се уочава благо опадајући тренд.



Број погинулих лица у саобраћајним незгодама

У посматраном шестогодишњем периоду у саобраћајним незгодама је погинуло 89 лица у 79 саобраћајних незгода, тешке телесне повреде задобило је 491 лице, а лаке телесне повреде задобило је 2.714 лица. Укупно је у посматраном периоду настрадало 3.294 лица.

Највећи број лица погинуо је 2015. године, 22 лица, док је најмањи број погинуо 2012. године, 12 лица. У овом периоду изражен је растући тренд у броју погинулих у саобраћајним незгодама. Такође, може се приметити да постоје значајне осцилације, док је доминантно смањење броја погинулих са 22 лица у току 2015. године на 13 погинулих у 2016. години. Овакво смањење може бити последица „шок ефекта“ успостављања система безбедности саобраћаја и иницијалног покретања мера на свим нивоима деловања. Међутим, искуства показују да су овако нагла смањења тешко одржива и да су углавном резултат мера, али и низа околности које су увећале ефекте тих мера (нпр. интензивне мере националног система и институција).



Однос броја лако и тешко повређених лица у саобраћајним незгодама

На графику приказан је упоредни однос броја лако и тешко повређених лица у периоду 2011-2016. године. У посматраном шестогодишњем периоду, највише лица је задобило лаке телесне повреде током 2016. године, 486 лица, док је најмање лица лако повређено 2014. године, 423 лица. Број тешко повређених лица варира између 69, 2012. године и 92 лица која су тешко повређена током 2013. године.

Варијације у броју тешко и лако повређених лица су значајно мање него у броју погинулих лица, што може бити последица изостанка мера и активности које би енергично биле усмерене на смањење најтежих последица.

У наредном периоду очекује се успостављање опадајућег тренда у броју погинулих лица, што може проузроковати иницијално повећање броја тешко повређених, а након периода од 3 до 5 година, може се очекивати стабилан опадајући тренд свих показатеља.

Да би се постигао овакав исход неопходно је системско деловање и координисани рад свих институција које су носиоци система безбедности саобраћаја на територији Града Ниша.

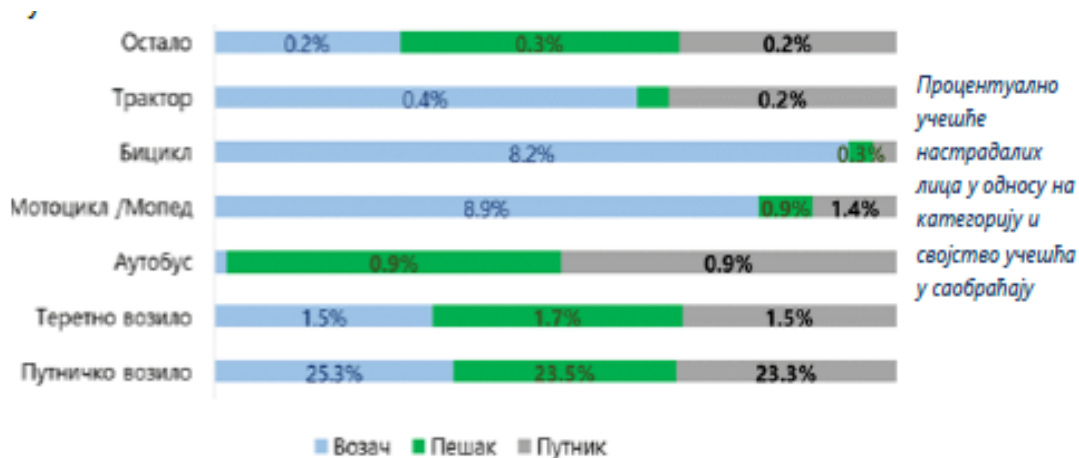


12.3. КАТЕГОРИЈЕ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА, ГРАД НИШ, ПЕРИОД ОД 2011. ДО 2016.

За потребу израде Стратегије анализирале су категорије учесника у саобраћајним незгодама у складу са праксом која се примењује у IRTAD (The International Road Traffic and Accident Database), међународној групи за анализу и базе података о саобраћајним незгодама која је формирана у оквиру OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development).

Према постојећој пракси сагледано је процентуално учешће возача путника и пешака у незгодама са настрадалима, а зависно од категорије возила: путничко возило, теретно возило, аутобус, мотоцикл/мопед, бицикл, трактор и остале групе возила.

Посматрано према својству учешћа у саобраћајним незгодама у односу на категорије учесника, у саобраћајним незгодама са путничким возилом страда 36% пешака, 35% возача и 31% путника



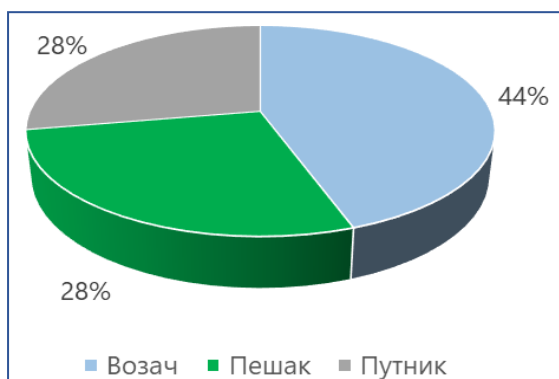
Процентуално учешће настрадалих лица у односу на категорију и својство учешћа у саобраћају

Од укупног броја настрадалих учесника у саобраћајним незгодама са учешћем теретног возила страда 46% пешака, 32% возача и 31% путника, док у саобраћајним незгодама са учешћем аутобуса пешаци и путници учествују у 49%. У саобраћајним незгодама са учешћем бицикла око 93% настрадалих чине возачи, а по 3,4% чине путници и пешаци

Од свих настрадалих учесника у саобраћају очекивано, најбројнији су возачи, 44%, затим пешаци и путници којих је по 28%

12.4. НАЈЧЕШЋИ ВИДОВИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША, ПЕРИОД ОД 2011-2016

У периоду од 2011. до 2016. године највећи број саобраћајних незгода придружен је виду „судари при вожњи у истом смеру“, укупно 1.115 саобраћајних незгода, што чини 23,7% свих саобраћајних незгода, након тога најчешће је евидентиран узрок „удар возила у друго или паркирано возило“, 715 саобраћајних незгода, са уделом од 15,2%. Незгоде које су окарактерисане као „обарање или гажење пешака“ евидентиране су у 674 случаја, односно 14,4% свих саобраћајних незгода



Процент настрадалих учесника у саобраћају, према својству учешћа

Најчешћи Видови саобраћајних незгода на територији града Ниша, период од 2011-2016

Видови саобраћајних незгода	%
Судари при вожњи у истом смеру	23,7%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	15,2%
Обарање или гажење пешака	14,4%
Бочни судари	12,9%
Слетање са коловоза и удар у објект поред пута	12,5%

Судари из супротних смерова	10,6%
Удар возила у неки објекат на путу	3,3%
Слетање возила са пута	3,2%
Превртање возила на путу	2,9%
Обарање или гажење стоке или других животиња	1,3%

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим лицима припада виду „обарање или гажење пешака“ 48%, затим следе „судари из супротних смерова“ 17%, а затим вид „слетање са коловоза и удар у објекат поред пута“ 14%.

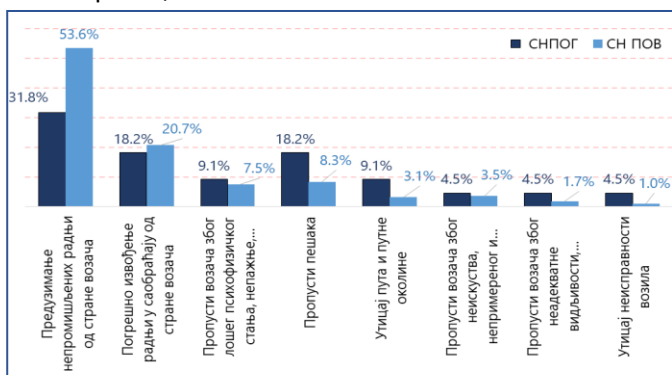
Очекивано, незгоде у којима учествује пешак имају најтеже последице, као и незгоде за које су карактеристичне велике брзине. Вид незгода „слетање са коловоза и удар у објекат поред пута“ карактеристичан је за путеве ван насеља, са већим брзинама, док су критичне локације зоне уласка у насеље, где се од возача очекује да брзину усклади са новонасталим окружењем.

Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима у периоду од 2011. до 2016. године према видовима означен је као „обарање или гажење пешака“ 32%, „судари при вожњи у истом смеру“ у 17% од укупног броја незгода са настрадалим

Вид незгода „бочни судари“ и „судари из супротних смерова“ евидентирани су у 12% незгода са настрадалима.

Очекивано за значајан удео градских саобраћајница и услове вожње у урбаним деловима мреже, најчешћи вид саобраћајних незгода су

„судари при вожњи у истом смеру“. Овај вид карактеришу претежно ниске брзине и незгоде које подразумевају судари међу возилима у колони, при сустизању возила, односно судари приликом претицања или обилажења возила



Заступљеност одређених група утицајних фактора код саобраћајних незгода са погинулим лицима

Представљени подаци указују на угроженост пешака, као и на заступљеност незгода које су типичне за градске-урбане услове вожње

12.5. АНАЛИЗА УТИЦАЈНИХ ФАКТОРА

Новину у вођењу података о саобраћајним незгодама у Србији од 2016. године представља и утврђивање утицајних фактора.

Полицијски службеник евидентира утицајне факторе, при чему има могућност избора 84 различита утицајна фактора, разврстаних у девет група.

Имајући у виду да се за једну саобраћајну незгоду евидентира већи број утицајних фактора и да може бити евидентирано више утицајних фактора из једне исте групе, укупан број утицајних фактора је већи него број саобраћајних незгода. У складу са овим ограничењима утицајни фактори су посматрани само за незгоде које су се догодиле на територији Града Ниша, током 2016. године.

Од укупно 13 саобраћајних незгода са погинулим лицима у 31,8% одређена је група „Предузимање непромишљених радњи од стране возача“, у 18,2% „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ и „Пропусти пешака“, док су остале групе утицајних фактора заступљене у мање од 10% случајева.

Од укупно 401 саобраћајне незгоде са повређеним лицима у 53,6% одређена је група „Предузимање непромишљених радњи од стране возача“, у 20,7% „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“, док су остале групе утицајних фактора заступљене у мање од 10% случајева.

Овакав модел евидентирања утицајних фактора значајно ће унапредити анализу и сагледавање свих аспеката који доводе до настанка незгоде. Тренутно је узорак за посматрање јако мали, само 2016. година, али се већ виде значајни помаци, посебно у препознавању утицаја неисправности возила као и доприноса пута и околине



12.6. САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ СА УЧЕШЋЕМ ЛИЦА ПОД ДЕЈСТВОМ АЛКОХОЛА

Повезаност конзумирања алкохола и небезбедног и ризичног понашања учесника у саобраћају најчешће резултује незгодама са најтежим последицама. Присутност алкохола у крви код возача моторних возила прате и други прекршаји, који настају као последица измењеног понашања тих возача, односно утицаја алкохола. Незгоде са изразито великим брзинама, проласцима кроз црвени сигнал, или при претицању су типичан пример за прекомерне ризике и погрешне процене које чине возачи под утицајем алкохола. Овакво понашање је посебно изражено код младих који су у периоду када почињу да учествују у саобраћају као возачи, склони прекомерном конзумирању алкохола.

Млади возачи поред недовољно искуства и ризика које тај недостатак прати склони су конзумирању алкохола, услед чега бивају додатно стимулисани и охрабрени да се понашају ризично, опасно по себе и друге учеснике у саобраћају. Додатна опасност је то што се млади крећу у групама, услед чега се у возилима налази максималан број лица, па су незгоде које настају често са знатно тежим и бројнијим последицама.

Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, истраживањем индикатора безбедности саобраћаја утврђено је да полицијска управа Ниш има највећи проценат возача који управљају возилом под дејством алкохола у ноћним условима (2,07%), у односу на све остале полицијске управе у Републици Србији.

Према подацима за Град Ниш у периоду од 2011. до 2016. године у 369 незго да са повређеним лицима забележено је присуство алкохола у крви код барем једног учесника у незгоди, што је 15% од свих незгода са повређеним лицима.

У периоду од 2011. до 2016. године у 23 саобраћајне незгоде са погинулим лицима евидентирано је присуство алкохола у крви, што је 30% од свих незгода са погинулим лицима у том периоду.

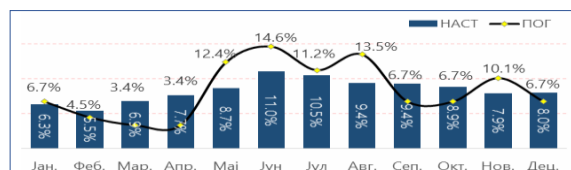
У овом периоду саобраћајна полиција је, од 2011. године до 2016. године континуално повећавала број откривених прекршаја - прекомерна присутност алкохола у крви код возача. Међутим, ове појачане репресивне мере нису дале очекиван ефекат, јер је број незгода са присуством алкохола варирао и чак забележио пораст. Овакав податак упућује на неопходно свеобухватно деловање. Репресивне мере треба да буду подржане адекватним кампањама, едукативним и промотивним, које би истицале ризике које конзумирање алкохола

доноси у саобраћају, а истовремено скренуле пажњу на појачану контролу саобраћајне полиције

У наредном периоду неопходно је наставити позитивне активности саобраћајне полиције на повећању броја контрола и откривања присутности алкохола код возача, али и укључити и друге значајне субјекте безбедности саобраћаја у активности на промоцији опасности конзумирања алкохола од стране учесника у саобраћају. Ове активности посебно треба усмерити на категорије младих возача, кроз контроле у вечерњим сатима (посебно током викенда), односно кроз моделе вршњачке едукације и кампање прилагођене овој циљној групи

12.7. ВРЕМЕНСКА РАСПОДЕЛА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

На основу броја и процентуалне расподеле саобраћајних незгода по месецима у укупном броју саобраћајних незгода у периоду од 2011. до 2016. године, може се уочити да се највећи број саобраћајних незгода догодио у јуну и септембру (по 9,5%), а најмањи у фебруару (6,7%). Овакви подаци су очекивани јер се ово може довести у везу са променом динамике, услед временских прилика у фебруару које дестимулишу саобраћај, као и појачаних активности током почетка летњег и јесењег периода.



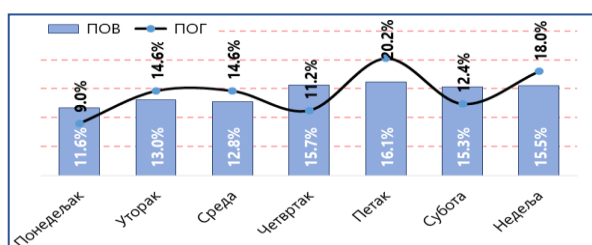
Процент броја погинулих и настрадалих лица по месецима

Пријатни услови за вожњу, сув коловоз и сунчано време утичу на возаче да прихватају виши ниво ризика од уобичајеног и склонији су агресивнијем понашању, што може бити узрок тога да се током јуна и јула догађа највећи број незгода са настрадалим лицима, током јуна 10,4% и јула 10,3%.

Највише погинулих лица у периоду од 2011. до 2016. године је било у јуну 14,6% и августу 13,5%, док је најмање лица погинуло у фебруару, око 5% од укупног броја погинулих. Током летњих месеци јуна и јула повређено је највише лица 11%, односно 10% од свих повређених лица.

Анализирани подаци недвосмислено указују да су периоди летњих месеци обележени повећаним страдањима у саобраћају, погинулим и повређеним лицима. Овакав податак може се искористити при планирању активности које се

односе на реализацију кампања и едукативних промоција, које би се циљано пласирале у овом периоду. У препознатим месецима изражен је и интензиван транзитни саобраћај, па је део активности потребно усмерити на возаче у транзиту, посебно у погледу појачане контроле саобраћаја



Број погинулих и настрадалих лица у саобраћајним незгодама по данима у седмици

Анализом расподеле саобраћајних незгода по данима у току недеље за период од 2011. до 2016. године, може се уочити да се највећи број саобраћајних незгода догоди петком, 16,2%, док се највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима догоди четвртком, 16,2% свих незгода.

Са графика се може уочити да је највећа заступљеност погинулих и повређених лица петком, 20,2% погинулих и 16,1% повређених.

Овакав податак упућује да низ промотивних и превентивних активности, као и активности саобраћајне полиције у области принуде, треба предузимати петком

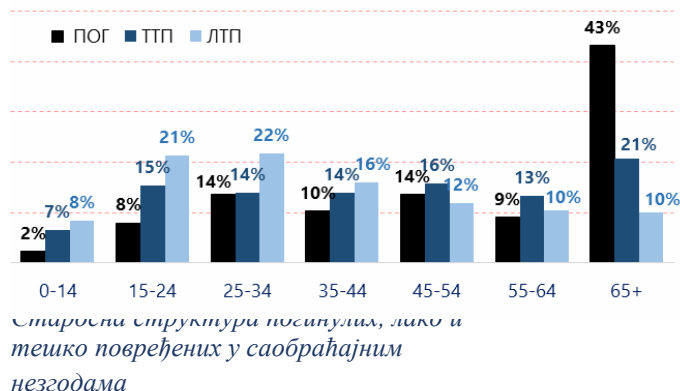


12.8.РАСПОДЕЛА БРОЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И ПОСЛЕДИЦА ПРЕМА СТАРОСНИМ КАТЕГОРИЈАМА УЧЕСНИКА

Анализа старости учесника у саобраћају указује на то на које старосне категорије друштва треба приоритетно усмерити мере и активности. Постоје јасне разлике међу учесницима у саобраћају у односу на старосну категорију којој припадају. Разликују се навике, искуство, начин учешћа, начин реаговања, психофизичке способности које испољавају учесници различитих старосних категорија

Управо у односу на ове разлике све мере и активности треба прилагодити тако да буду прихватљиве, лако разумљиве и доступне циљаним старосним категоријама учесника у саобраћају. При мерама које се односе на унапређење безбедности инфраструктуре за пешаке, посебан сегмент односи се на анализу старосних категорија и потреба пешака.

На графику је приказана структура настрадалих лица у саобраћају, према тежини последица и према старосној категорији којој припадају. Јасно се истиче да највећи број погинулих лица припада старосној категорији 65+, чак 43% од укупног броја погинулих.



Старосна категорија 65+ чини и највећи број тешко повређених лица у саобраћају, 21% од укупног броја тешко повређених.

Просечна старост становништва на територији Србије је 42,2 године (према попису из 2011. године), док је просечна старост становништва на територији Града Ниша 40,2 године. Становништво старосне категорије 65+ чини, иак 17,4% становништва Републике Србије, док је тај удео у Граду Нишу 17%.

Број погинулих лица старосне категорије 65+ чини 26% укупног броја погинулих на територији Републике Србије, што је значајано мањи удео него у Нишу, где је тај удео 43%.

Подаци недвосмислено упућују на то да је старосна категорија 65+ изложена значајно већим ризицима од страдања у саобраћају на територији Ниша, него у остатку Србије.

Како би се променио овакав однос, неопходно је посебну пажњу обратити старијим лицима, кроз мере и активности у свим сегментима безбедности саобраћаја.

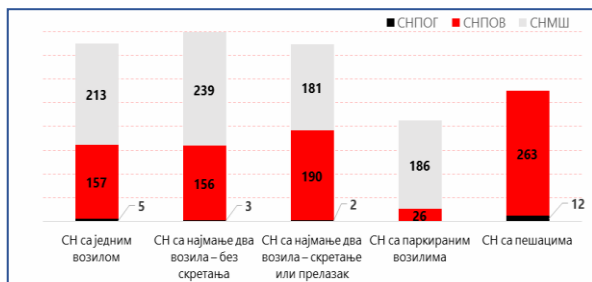
Такође може се уочити, иако значајно нижи него у Републици Србији, неприхватљиво висок удео младих у најтежим последицама, 8% у категорији од 15 до 24 године, што је значајно мање него на нивоу Републике, где је тај удео 14% у укупном броју погинулих.

Од укупног броја погинулих на територији Града Ниша 14% чине лица старости од 25 до 34 године, што је нешто мање него на територији Републике Србије где је тај удео 15,5%.

Страдање најмлађих учесника у саобраћају је неприхватљиво, међутим деца узраста до 14 година чине 2% од укупног броја погинулих лица на територији Града Ниша, што је идентично републичком нивоу

12.9. АНАЛИЗА ТИПОВА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Подаци о типовима саобраћајних незгода према CADaS (Common Accident Data Set) протоколу у Србији прикупљају се од 2016. године. Пре увођења CADaS протокола, типизација саобраћајних незгода се могла вршити на основу 14 видова (врста) саобраћајних незгода. Основна идеја увођења типова саобраћајних незгода је да омогуће детаљније описивање ситуација које претходе настанку саобраћајне незгоде. Систематизација



Број саобраћајних незгода према типу незгоде и последицама, (2016. и 2017. година)

Број настрадале деце у саобраћајним незгодама у Нишу

Година	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Укупно
ПОГ	0	0	0	1	1	0	2
ТТП	2	1	7	3	9	10	32
ЛТП	29	34	45	33	37	49	227
НАС	31	35	52	37	47	59	261

типова саобраћајних незгода подра- зумева пет типова саобраћајних незгода:

1. саобраћајне незгоде са пешацима,
2. саобраћајне незгоде са парки- раним возилима,
3. саобраћајне незгоде са једним возилом,
4. саобраћајне незгоде са најмање два возила – без скретања,
5. саобраћајне незгоде са најмање два возила – скретање или прелазак

На графику је приказана расподела броја саобраћајних незгода према наведеним типовима, у зависности од последица незгода, за претходне две године (једине године за које су ови подаци расположиви).

У највећем броју саобраћајних незгода са погинулим лицима учествовали су пешаци (12 пешака је погинуло у саобраћајним незгодама у претходне две године). Такође, пешаци имају и највећи удео у саобраћајним незгодама са повређеним лицима, што је и очекивано с обзиром на њихову рањивост.

При анализи ових резултата треба сагледати и укупан број незгода према типовима незгода. Најбројнији тип је „незгода са најмање два возила без скретања“, као и тип „незгода са једним возилом“. Може се закључити да понашања возача на која треба деловати јесу: поштовање одстојања, опрезност при претицању и обилажењу, прилагођавање брзине и поштовање ограничења и сл.

13. БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

Деца су најрањивији учесници у саобраћају њихова физичка конституција и недовољно развијена свест о опасностима и ризицима у саобраћају обавезују друштво да учини све напоре како би заштитило ове најмлађе учеснике у саобраћају. Страдање деце у саобраћају је неприхватљиво јер су за та страдања у свим случајевима, директно или индиректно, одговорни одрасли. Деца никада не могу бити крива за повреде у саобраћају. Из угла безбедности саобраћаја, под појмом „деца“ подразумевају се лица до 14 година старости

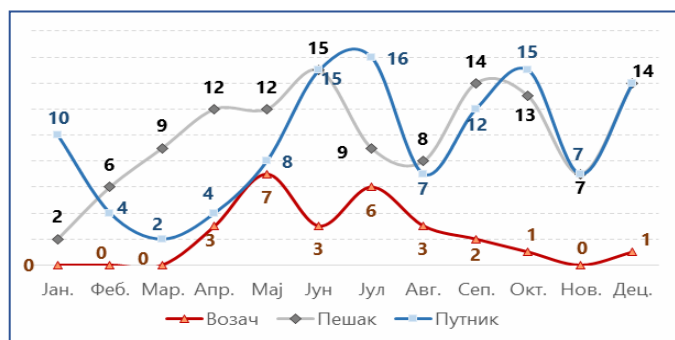
Ипак, деца страдају у саобраћају у Републици Србији и то је чињеница која је иницирала да и Национална Стратегија безбедности саобраћаја постави циљ „Без погинуле деце у саобраћају у Републици Србији од 2020. године“.

У периоду од 2011. до 2016. године у саобраћајним незгодама на територији Града Ниша настрадало је 261 дете, од чега је 2 деце погинуло, 32 је задобило тешке телесне повреде.

Највећи број настрадале деце припада категорији деце узраста од 8 до 11 година, са учешћем од 102 настрадала детета., док је 227 деце лако повређено.



Број настрадале деце варира од 31 током 2011. године, до 59 током 2016. године. Ове варијације указују на изостанак интензивних системских мера које треба усмерити на најмлађе учеснике у саобраћају. Град Ниш, Савет за безбедност саобраћаја реализује низ активности на унапређењу знања деце о ризицима у саобраћају, али се чини да ове мере нису довољне или пак нису довољно подржане кроз деловање и других институција на територији Града. За безбедност деце одговорни су одрасли, првенствено родитељи, најближи рођаци, учитељи васпитачи и други. Управо зато потребно је унапредити и изградити исправне ставове код одраслих, како да својим понашањем заштите децу у саобраћају, а истовремено им пруже добар пример понашања.



Број настрадале деце, по месецима и категорији учешћа у саобраћајним незгодама

На територији Града Ниша у периоду од 2011. до 2016. године 10% од све настрадале деце настрадало је у својству возача (возач бицикла, мопеда), у својству пешака 46% док је у својству путника настрадало 44% од настрадале деце. Овакви подаци упућују на то да су деца најугроженија у својству пешака, што је очекивано, међутим забрињавајући податак је да је 44% деце страдало у својству путника, јер су управо тада одрасли најодговорнији за дете, када је дете у њиховој потпуној надлежности. Одрасле треба едуковати и контролисати у коришћењу сигурносних система за децу у возилу, њиховом значају и ефекту на безбедност деце, једнако као и о одговорности за поступања уз присуство деце у саобраћају

Може се уочити да деца најчешће страдају у периоду од маја до октобра месеца, када је повећано њихово присуство на улицама. Највећи број деце у својству возача настрадао је током маја месеца, 7 деце, највећи број у својству путника настрадао је током јула месеца, 16 деце, док је највећи број у својству пешака настрадао у току јуна месеца.



Добијени подаци указују на то да постоји значајан простор за унапређење безбедности деце у саобраћају на територији Града Ниша, посебно уколико се тежи да се оствари саобраћај без погинуле и тешко повређене деце.

Град Ниш је пред значајним изазовом да успостави стабилан тренд у погледу броја погинуле деце, јер је у појединим годинама посматраног периода гинуло по једно дете. Ово није једноставан задатак јер захтева крајњи напор како би се успоставио тренд без погинуле деце. Такође, треба истовремено тежити и смањењу броја лако и тешко повређене деце у саобраћају.



Безбедност деце не сме се мерити последицама настрадале деце; акценат свих активности треба да буде на превентивном деловању, како би се предупредило чак и минимално страдање деце у саобраћају.

Савремени приступ безбедности саобраћаја инсистира на подели одговорности, па се кривица не може тражити само међу учесницима незгоде, већ је потребно успостављати и развијати околину и саобраћајно окружење које је прилагођено деци.

Окосница стратешког приступа



повећања нивоа безбедности у саобраћају, мора бити правилна едукација свих учесника у саобраћају.

Ефикасан модел за унапређење знања и свести о ризицима у саобраћају код најмлађих учесника у саобраћају је подршка свих Националних мера и активности, уз реализацију локалних активности током целе године. Пресудно за ефикасност свих мера је континуитет и праћење резултата, посебно у области безбедности деце. Један од модела може бити успостављање центра за едукацију. Центар за едукацију деце треба да садржи простор опремљен неопходном опремом за вежбе намењене најмлађим учесницима у саобраћају, а које би се реализовале уз надзор стручно оспособљених кадрова за рад са децом. Поред вештине рада са децом ови кадрови морају да имају неопходна знања и вештине из области саобраћаја. Реализацију оваквих програма врло једноставно је могуће проширити и на ученике средњих школа.

14. БЕЗБЕДНОСТ МЛАДИХ У САОБРАЋАЈУ

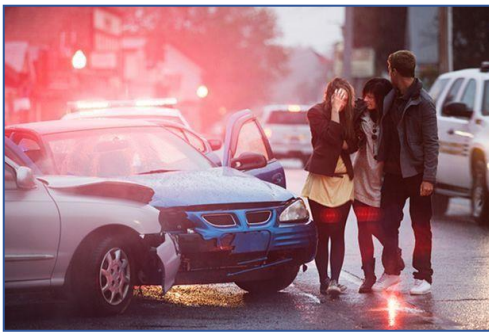
Млади су опште препознати као једна од ризичних категорија учесника у саобраћају, чиме захтевају посебну пажњу и усмереност на специфичности које карактеришу њихово понашање у саобраћају.



Услед значаја који ова старосна категорија има за развој друштва и нације, млади су приоритет у дефинисању потреба за спровођење циљаних мера и активности за смањење броја саобраћајних незгода у којима учествују.

Значај младих за државу и друштво истиче и постојање Закона о младима као и постојање Националне стратегије за младе за период од 2015. до 2025. године. Овим документима истакнут је значај младих у друштву и дате су основне смернице за стратешки приступ њиховом развоју. Јасно је постављена визија да су млади активни и равноправни учесници у свим областима друштвеног живота, који у потпуности развијају свој потенцијал и доприносе личном и друштвеном развоју и добробити. Безбедност младих је прихваћена као један од приоритета у развоју савременог друштва. Такође Град Ниш је кроз „Стратегију о безбедности младих Града Ниша“ препознао да су повреде у саобраћају најчешћи разлози смртности младих на територији Града Ниша. Сви нивои у држави указују на то да је управо у саобраћају највише и угрожена безбедност младих. Ово поткрепљују и подаци да велики број погинулих припада овој старосној категорији.

Млади су склони прихватању већих ризика, не само у саобраћају него и другим сферама живота. Због склоности ка ризичном понашању у саобраћају (прекорачењу брзине, непрописном претицању, вожње под дејством алкохола и сл.) млади су препознати као високо ризична категорија учесника у саобраћају

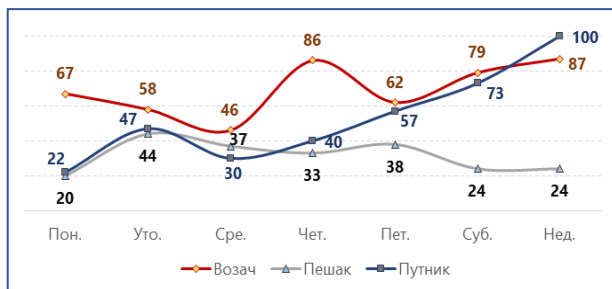


Према Националној стратегији развоја младих у Србији од 2010. до 2015. године, младима се сматрају особе од 15 до 30 година старости, стога је ова категорија узета за анализу и то у периоду од 2011. до 2016. године. погинулих младих, 2017. године долази до пораста броја погинулих из ове категорије, када су погинуле 3 особе, поновљен је ниво из 2013. године, што представља значајно осциловање безбедности младих у саобраћају

Број настрадалих младих учесника у саобраћајним незгодама у Нишу

Година	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Укупно
ПОГ	3	4	3	1	4	0	15
ТТП	25	26	23	16	15	11	116
ЛТП	189	179	153	140	126	158	945
НАС	217	209	179	157	145	169	1076

У периоду од 2011. до 2016. године, укупан број младих који су настрадали у саобраћајним незгодама на територији града Ниша је 1076, од чега је 15 младих погинуло



Број настрадалих младих учесника у саобраћају, по данима у седмици и категорији учешћа у саобраћајним незгодама

У периоду од 2012. до 2014. године забележен је опадајући тренд броја погинулих младих, док је 2015. године број повећан на ниво из 2012. године (4 погинула лица). Током 2016. године, није било погинулих лица узраста од 15 до 30 година. Према тренутно расположивим подацима за Град Ниш у 2017. години укупно је настрадало 176 младих. Након остварења одличног резултата 2016. године без

На графику је приказана расподела броја настрадалих младих по данима у недељи, у

зависности од категорије учешћа у саобраћају, у периоду од 2011. до 2016. године.

Највећи број младих који су страдали у својству возача (87) и у својству путника (100), настрадао је недељом (очекивано за категорију „млади“ јер су управо викендом најизраженији ноћни изласци и повратак кући под дејством алкохола).

На графику се може уочити нагли пораст броја настрадалих младих возача четвртом. Млади путници највише су страдали у временском периоду 01:00-03:00 h.

Према тренутно доступним подацима у 2017. години највише младих је настрадало петком и суботом у својству возача и путника – око 40% од укупног броја настрадалих у 2017. години. Ови подаци указују да је ризично понашање младих везано за њихове друштвене активности, посебно за кретање у вршњачким групама и конзумирање алкохола.



На основу доступних података, уочено је да број настрадалих младих возача осцилира из године у годину, што упућује на недостатак

системског приступа у деловању на младе учеснике у саобраћају.

Млади возачи на територији града Ниша представљају ризичну категорију учесника у саобраћају којој је потребно посветити додатну пажњу. Висок ризик од страдања захтева да се део акција и мера на годишњем нивоу константно усмерава према младим учесницима у саобраћају.

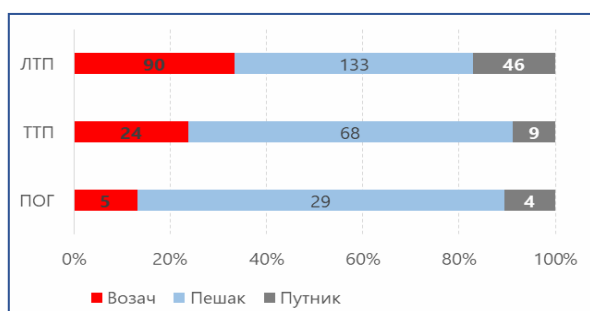
Ове мере свакако почињу на Националном нивоу, где је пре свега пооштрена Законска регулатива у погледу кажњавања и ограничења младих у саобраћају, као и од националних кампања и промоција које су усмерене на младе.

Кључ за ефикасне мере у овој категорији је да се поред увођења разних ограничења, координисано предузимају и друге мере које се односе на унапређење свести, ставова и знања младих возача кроз вршњачке едукације, кампање. Системско решење које може да пружи дугорочан ефекат је унапређење система обуке кандидата за возаче у ауто школама и успостављање континуираних едукација о темама безбедности саобраћаја.

Едукацију која је намењена младима треба да реализују обучена лица која имају неопходна знања из безбедности саобраћаја, као и вештине неопходне за рад са овом специфичном категоријом. Превентивне активности треба усмерити на локације на којима се млади окупљају, забављају, а за пренос жељене поруке треба користити савремене моделе комуникације типичне за младе. У комуникацији међу младима доминирају електронски медији и друштвене мреже, што може бити одличан простор за пласирање циљаних порука безбедности саобраћаја

15. БЕЗБЕДНОСТ СТАРОСНЕ КАТЕГОРИЈЕ 65+ ГОДИНА

Старосна категорија учесника у саобраћају 65+ година, представља рањиву категорију учесника у саобраћају. Ову категорију карактеришу специфичне психо- физичке способности услед старења долази до споријег реаговања, лошијег вида и слуха, ограничења појединих покрета и сл. Ове чињенице значајно утичу на повећавање ризика ове категорије у саобраћају, међутим стеченим искуством и позитивним ставовима, долази до извесне компензације ових ризика. Старија лица су посебно угрожена у својству пешака, јер се лакше повређују при контакту са возилом.



Број и тежина последица настрадалих старијих лица у саобраћају, према категорији учесника

У периоду од 2011. до 2016. године на територији града Ниша, укупно је погинуло 38 лица која припадају категорији старијих лица, односно лица преко 65 година

Укупан број настрадалих старијих лица у посматраном периоду је 408, од чега је 38 погинуло, 101 тешко повређено, а 269 лако повређено. На графику је приказан број настрадалих старијих лица према тежини последица и својству учесника у саобраћајним незгодама.

Посматрајући последице саобраћајних незгода (ПОГ, ТТП, ЛТП) највећи удео заузимају старија лица у својству пешака, у свакој категорији последица појединачно. Највећи број старијих лица у својству пешака задобио је лаке телесне повреде. Број погинулих старијих лица у посматраном периоду износи 38, од чега је 5 погинуло у својству возача, 29 у својству пешака и 4 у својству путника. Овакви подаци указују на то да је категорија старијих лица, 65+ најугроженија у својству пешака, што је очекивано обзиром на рањивост ове категорије.

Повећање безбедности ове старосне категорије треба да се заснива на унапређењу рада на самопроцени психофизичких способности, како би старији били свесни промене својих психофизичких способности. Овакве активности треба реализовати уз подршку здравственог система, у оквиру редовних прегледа, а уз праћење едукативних кампања на медијима који су прихватљиви овој категорији.

Град треба да покрене активности на едукацији лекара и запослених у здравству, како би на најприхватљивији начин пришли овој старосној категорији и на адекватан начин им пренели поруке о важности самопроцене, уз навођење конкретних примера из праксе.

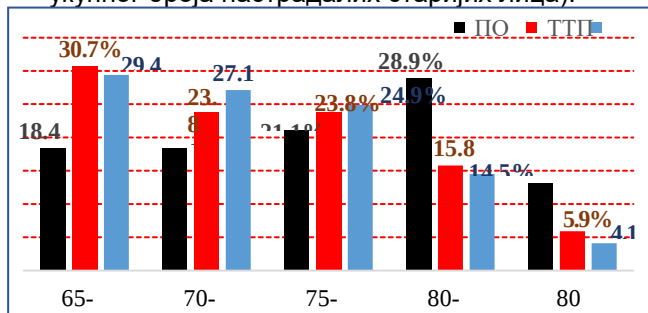


Број и тежина
последича
настрадалих
старијих лица у
саобраћају, према
категорији учешћа
и данима у седмици

На графику је приказана расподела броја настрадалих старијих лица по данима у недељи, у зависности од категорије учешћа. Обзиром да је у настрадалим старијим лицима у саобраћају најзаступљенија категорија „пешаци“, требало би усмерити извесне мере ка овој категорији, односно за почетак утврдити када су они најугроженији. Са графика се може уочити да је највећи број старијих лица у својству пешака настрадао петком, у посматраном периоду, 47 настрадалих. Након петка, долази до значајног пада овог броја, да би недељом тај број износио 16, што је уједно дан у којем је настрадао најмањи број старијих лица у својству пешака.

Старија лица путници највише страдају у јуну, 15,3% и новембру, 13,6%, а најмање током фебруара, 1,7%. Када су у питању старија лица пешаци, релативно уједначено страдају у периоду од марта до септембра, а нешто више од октобра до јануара, односно највише у децембру, 12,2%. Заступљеност старијих лица возача међу настрадалима има растући тренд у периоду од јануара до јуна када достиже максимум 13,4%, на затим поново опада идући ка крају године

Највећи број погинулих старијих лица чине лица из категорије 80-84 године, 11 погинулих, док највећи број тешко повређених- 31, чине лица из категорије 65-69 година (у овој категорији учествује и највећи број настрадалих, односно 29% од укупног броја настрадалих старијих лица).



Број и тежина последица настрадалих старијих лица у саобраћају, детаљнијим старосним категоријама

Оваква структура старости категорије 65+ година указује на то да је заступљеност свих подгрупа уједначена, али треба имати у виду заступљеност ових подгрупа у укупном становништву, очекивано старијих грађана у категорији 80+ има значајно мање. Овакав однос упућује на то да се ризик од страдања у саобраћају експоненцијално повећава са преласком 80 године старости.

Старија лица у саобраћају потребно је заштити прилагођеним елементима

инфраструктуре, посебно на локацијама дуж коридора са значајним учешћем старијих пешака, зона домова здравља, болница, пијаца, пошти и сл

Дуж ових коридора треба водити рачуна о постављању пешачких прелаза у нивоу са тротоаром, са најавом пешака и формирању заштитних острва на средини саобраћајница (ако се ради о ширим саобраћајницама).

16. БЕЗБЕДНОСТ ПЕШАКА

Страдање пешака у саобраћајним незгодама је истакнут проблем безбедности саобраћаја у Републици Србији. Пешаци спадају у рањиве учеснике у саобраћају, јер су физички изложени, немају заштитне физичке елементе, попут возача или путника у возилу. Свака незгода са учешћем пешака готово сигурно резултује страдањем пешака, често и са тешким последицама. Међутим, на висок ризик којем су пешаци изложени утиче и неодговарајућа (неприлагођена) инфраструктура, као и склоност пешака да се понашају небезбедно.

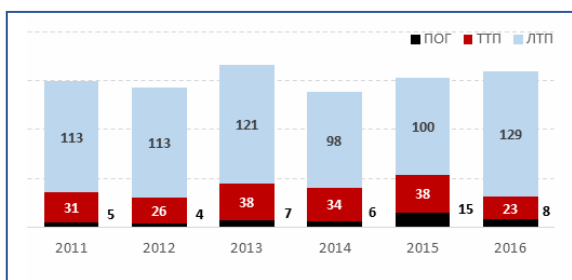


Проблем неодговарајуће инфраструктуре намењене пешацима огледа се у непостојању адекватних површина, дисконтинуитету, недовољној уочљивости пешака, дугим потезима без пешачких прелаза, заузетости површина намењених пешацима и сл. Страдање пешака истиче се на деловима путне мреже у урбаном градском језгру, које својом геометријом и карактеристикама пружа могућности за развој већих брзина кретања моторних возила, при чему је сваки конфликт са пешацима високоризичан. Насупрот тога, саобраћајне незгоде са пешацима ван урбаног подручја, иако не тако бројне као у насељима, најчешће резултирају најтежим последицама по пешака, услед већих брзина и непостојања адекватних површина за кретање пешака. Карактеристичне локације су путеви између два насеља на блиској удаљености погодној за пешачење, где се пешаци често крећу уз ивицу коловоза, или по коловозу. На свим локацијама где се јавља недостатак површина намењених за кретање пешака, а постоје пешачки токови, пешаци траже алтернативне површине, услед чега су приморани да се крећу коловозом.

Према анализи саобраћајних незгода које су се догодиле на територији Града Ниша, укупан број пешака који су настрадали у саобраћајним незгодама у посматраном периоду је 909, од чега је 45 погинуло, 190 задобило тешке, а 674 лаке телесне повреде.

На графику је приказан број настрадалих пешака по годинама, у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама, за период од 2011. до 2016. године

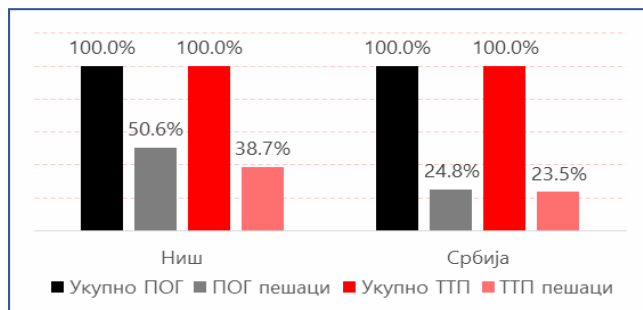
Највећи број настрадалих пешака- 166, забележен је 2013. године, а затим 2016. године - 160 (у којој је било највише лако повређених пешака, а најмање тешко повређених), док је највећи број погинулих пешака њих 15', забележен 2015. године.



Број и тежина последица које су задобили пешаци, у саобраћајним незгодама на територији Града Ниша, у периоду од 2011. до 2016. године

Са графика може се уочити да број и структура настрадалих пешака варира током целог посматраног периода. Системски приступ повећаном ризику пешака у саобраћају треба да резултира стварањем стабилног опадајућег тренда, како у броју последица, тако и у њиховој тежини. Системски приступ деловању на проблематику пешака у саобраћају треба да обухвати све сегменте, са акцентом на инфраструктуру, као елемент за који је потребно највише времена и улагања како би се значајније унапредио.

Ризик којима су пешаци изложени у саобраћају на територији Града Ниша, значајно је већи него што је на нивоу Републике Србије. Истиче се већа заступљеност пешака у укупном броју погинулих лица, на територији Ниша 51,1%, у односу на Републички ниво где је удео погинулих пешака 24,8% у укупном броју погинулих. Слична је ситуација и са повређеним пешацима којих је 26,9% у укупном броју повређених на територији Града Ниша, у односу на 15,4% на Републичком нивоу, као што је приказано на графику.

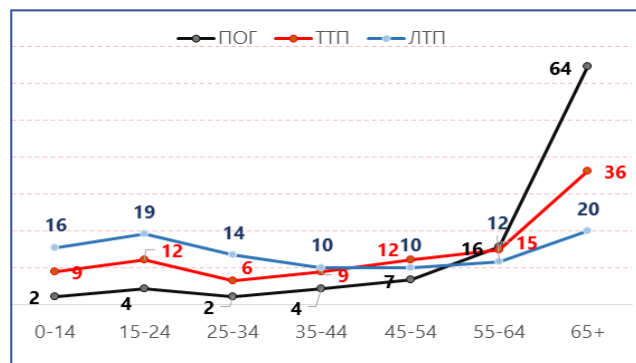


Проценат погинулих и тешко повређених пешака у укупном броју погинулих и тешко повређених, за град Ниш и за Србију

Овакви подаци указују на то да локална путна мрежа и карактеристике саобраћајница на територији града

Ниша имају значајно небезбедније услове за кретање пешака, у односу на друге локалне самоуправе у држави (на пример у северној, централној или западној Србији).

При судару пешака и возила, разлике у брзини кретања возила значајно доприносе тежини последица, што је основни разлог за дефинисање општег ограничења у насељу на 50 km/h, јер су то зоне у којима се очекује повећана присутност пешака.



Проценат пешака према тежини последица задобијених у саобраћајним незгодама и према старосној категорији

Посебну категорију рањивих учесника у саобраћају представљају деца пешаци и лица старости преко 65 година која у саобраћају учествују у својству пешака. Сваки контакт возила и пешака који припада овој категорији директно угрожава пешака. Ово се може видети и на графику, где се истиче да 64% од свих погинулих пешака припада старосној категорији 65+. Такође, рањива и ризична категорија у саобраћају су деца пешаци, јер су слабије физичке конституције, не препознају ризике у саобраћају и немају јасно усмерену пажњу. Имајући у виду ризике којима су изложени пешаци, потребно је усмерити мере и активности ка прилагођавању путне

инфраструктуре овој категорији учесника, на територији града Ниша. Законска обавеза је изградња пешачких стаза уз пут у насељу. Потребно је унапредити постојећу пешаку инфраструктуру тако да се обезбеде континуалне површине намењене кретању пешака, јер управо чести прекиди у тим површинама приморавају пешаке да се крећу коловозом. Површине за кретање пешака морају да одговарају трасама изворно- циљног кретања пешака и буду прилагођене специфичним категоријама пешака (деца, старији, лица са инвалидитетом и сл.).

При пројектовању нових пешачких коридора морају се узети у обзир захтеви за нивелисаним прелазима преко коловоза (без високих ивица) који ће кретање тротоарима и пешачким стазама учинити доступним и комфорним за лица са инвалидитетом, као и за кретање деце омогућити најаву пешака, односно активирање зеленог сигнала намењеног пешацима након краћег времена (мање од 1 минут) по најави прелаза.

На пешачким прелазима на које се наилази при уласку у насеље треба обезбедити умиривање моторног саобраћаја адекватним елементима саобраћајне инфраструктуре. Такође, треба тежити да ови пешачки прелази буду додатно осветљени, како би се осигурала могућност возача да на време уочи пешака. На широким саобраћајницама треба обезбедити адекватна острва за одмор и заштиту пешака при преласку саобраћајнице.

Превентивно деловање треба да буде у оквиру кампања и едукација намењених возачима, као и пешацима, са посебним нагласком на обавезе возача и пешака при преласку саобраћајнице.

Принуда коју спроводи саобраћајна полиција треба да буде усмерена на непрописна понашања возача при наиласку на пешачки прелаз, али и на понашање пешака на деловима саобраћајница ван пешачког прелаза

17. БЕЗБЕДНОСТ БИЦИКЛИСТА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША

Савремени приступ организацији саобраћаја предвиђа значајан простор бициклистима, посебно у урбаним зонама са великим саобраћајним оптерећењем. Бициклически саобраћај представља иокосницу „зеленог“ приступа саобраћају, јер не загађује животну околину. Такође, вожња бицикла има значајан утицај на повећање здравља и виталности становништва.

Аргумента „за“ бициклически саобраћај је пуно, али постоји и низ ограничења, посебно у конфигурацији терена и менталитету становништва као и традицији употребе бицикла.

Град Ниш је смештен у котлини, у долини реке, услед чега поједини делови града имају конфигурацију врло повољну за бициклически саобраћај. На основу реализоване анкете, око 40% становника Ниша се изјаснило да су у последњих 12 месеци бар једном возили бицикл. Овакав податак упућује да бициклически саобраћај има будућност у Нишу.

Са аспекта безбедности саобраћаја бициклисти представљају рањиву категорију учесника у саобраћају. Специфичност кретања на бициклу захтева посебну инфраструктурну мрежу која ће бициклистима омогућити безбедно кретање у саобраћају. Површине за кретање возила примарно нису намењене за кретање бициклиста, али се изузетно могу користити за те намене, док им кретање по површинама за пешаке није дозвољено. Услед недовољне развијености бициклическе инфраструктуре на територији Ниша, бициклисти често користе површине намењене пешацима и возилима, што представља проблем безбедности бициклиста, али и других учесника у саобраћају.



Број настрадалих бициклиста према тежини последица и према годинама

Укупан број настрадалих бициклиста, у периоду од 2011. до 2016. године је 291. Највећи број настрадалих бициклиста евидентиран је 2015. године, 64 настрадала, од чега је 1 лице погинуло, док је 13 тешко повређено, а 23 лако повређено.

У посматраном периоду погинула су 4 лица у својству бициклиста. На графику је приказана расподела настрадалих бициклиста по годинама у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама.

Према категоријама возила, 72% од укупног броја настрадалих је настрадало у саобраћајним незгодама са учешћем путничког возила, око 11% двоточкаша, 8,8% бициклиста. Од свих погинулих лица, у посматраном периоду 9% је погинуло у категорији возач бицикла (идентичан удео је и на нивоу Републике Србије).

Деца најчешће страдају у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила 80,1%, затим у саобраћајним незгодама са учешћем бицикла 11,1%. Од свих младих учесника који страдају у саобраћају на територији Града Ниша 6,4% страда у саобраћајним незгодама са учешћем бицикла. Обзиром на заступљеност бициклиста у саобраћајном току, као и недостатак адекватне саобраћајне инфраструктуре за њихово безбедно кретање, може се очекивати висок ризик којем су изложени бициклисти у саобраћају

Како би се смањио ризик којем су изложени бициклисти потребно је мере усмерити на више нивоа деловања. Пре свега стратешким развојем бициклистичког саобраћаја, уз препознавање коридора бициклиста, фазно развити инфраструктуру дуж тих коридора која треба да омогући безбедно кретање бициклиста. Такође, не треба занемарити ни активности на унапређењу знања возача бицикала, као и њихове свести о опасностима и ризицима којима су изложени у саобраћају. Свеобухватне активности треба покренути са циљем да бициклисти схвате значај ношења маркера и светлоодбојних елемената, осветљења у ноћним условима, како би били уочљиви у свим условима саобраћаја



18. БЕЗБЕДНОСТ МОТОРИЗОВАНИХ ДВОТОЧКАША

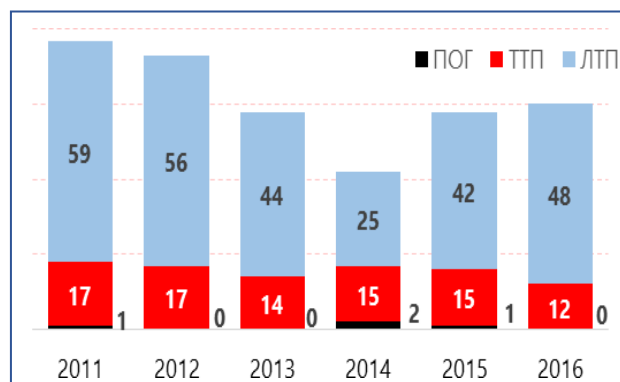
Моторизовани двоточкаши припадају категорији рањивих учесника у саобраћају, због своје незаштићености и изложености на возилу, као и категорији ризичних учесника у саобраћају због склоности ка ризичном понашању и прихватању ризика.

Пажња се мора посветити двоточкашима јер се ова категорија учесника у саобраћају креће коловозом, односно путем који је пројектним елементима намењен за кретање путничких возила. Унапређење путне инфраструктуре са

аспекта безбедности двоточкаша подразумева формирање „опроштајних“ зона уз путеве, са елементима који ће спречавати теже пореде бициклиста, као и унапређење коловозног застора, храпавости и континуитета кривина

На територији града Ниша у посматраном периоду, погинула су 4 лица на моторизованим двоточкашима, три у својству возача, а једно у својству путника. Укупан број настрадалих на двоточкашима је 75 лица, од чега су 4 лица погинула, 25 тешко, а 46 лако повређено.

У последњој години посматраног периода није евидентирано ниједно лице које је погинуло као учесник у саобраћају на моторизованим двоточкашима. Према подацима о индикаторима за Град Ниш, 44% мопедиста не користи кацигу на путевима ван насеља. Овакав податак упућује на то да возачи олако схватају вожњу „малих“ мотора, не познају ризике, услед чега се излажу високом ризику на путевима на којима је опште ограничење 80 km/h. Активности при- нуде треба приоритетно усмерити на возаче „малих“ мотора, који се својим понашањем негативно истичу међу свим двоточкашима.



Број настрадалих возача и путника на моторизованим двоточкашима по годинама, у зависности од последица које су задобили у саобраћајним незгодама

За разлику од мера усмерених ка повећању безбедности бициклиста, мере повећања безбедности моторизованих двоточкаша треба да буду усмерене пре свега ка кампањама и побољшању исправних ставова учесника у саобраћају. Основни допринос тежини последица саобраћајних незгода у којима учествују моторизовани двоточкаши остварује се кроз: неправилно ношење или неношење заштитне опреме непоштовање саобраћајних прописа (нарочито ограничења брзине кретања и забране

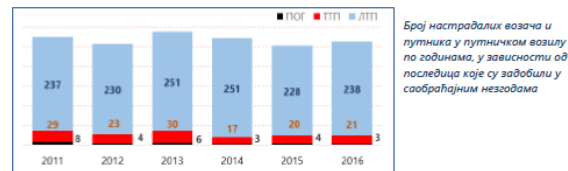
претицања), односно прецењивање сопствених возачких или управљачких способности возила, због којих су ови учесници и сврстани у категорију ризичних учесника у саобраћају. Такође, потребно је повећати свест свих других учесника у саобраћају о повећаном присуству мопеда и мотоцикала. То се може реализовати информисањем и медијским активностима, како на радију, телевизији, тако и у другим медијима, а посебно на друштвеним мрежама. Очекивани развој Града Ниша пратиће и развој саобраћаја, па се очекује повећање броја моторизованих двоточкаша, услед чешћих саобраћајних гужви и недостатка паркинг простора у централној зони Града. Град Ниш треба да кроз механизам додатних обука за возаче моторизованих двоточкаша унапреди њихова знања и вештине које добијају након положеног испита у ауто школама, који даје само полазне основе за вожњу

19. БЕЗБЕДНОСТ ВОЗАЧА И ПУТНИКА У ПУТНИЧКИМ ВОЗИЛИМА

Возачи и путници у путничким возилима представљају категорију учесника у саобраћају са највећим учешћем у погинулим и страдалим лицима. У 2016. години, на републичком нивоу, 63% погинулих лица и 58% тешко повређених лица учествовало је у саобраћајним незгодама у својству возача или путника у путничким возилима. Овакав податак је очекиван, јер се управо у категорији возача и путника налази највећи број учесника у саобраћају. Иако су заштићени конструкцијом возила, као и свим савременим системима заштите возача и путника у возилима, ова категорија је услед велике изложености у саобраћају готово увек истакнута као најзаступљенија међу настрадалим у саобраћајним незгодама.

Према реализованој анализи саобраћајних незгода, највећи број путника и возача страдао је у путничким возилима, 64% од укупног броја настрадалих возача и путника. Од укупног броја свих погинулих учесника, 31% је погинуло у својству возача или путника у путничком возилу.

У путничким возилима у саобраћајним незгодама на територији Града Ниша, у посматраном периоду, настрадало је укупно 1.603 лица, од чега је 28 погинуло, 140 задобило тешке, а 1.435 лаке телесне повреде у својству возача или путника у путничким возилима. Највећи број настрадалих су лица са лаким телесним повредама која чине 89% укупног броја настрадалих возача и путника у путничким возилима



Млади учесници у саобраћају најчешће страдају у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила, 72,6% од свих настрадалих, затим у саобраћајним незгодама са учешћем двоточкаша мотоцикла - мопеда, 14,9% од укупног броја настрадалих.

У циљу смањења броја настрадалих возача и путника у путничким возилима потребно је јачање репресивних мера и активности на свим нивоима. Потребно је ојачати систем обуке у ауто школама, за возаче почетнике, кроз могућности додатних обука за процену ризика, дефанзивну вожњу и сл. Активности треба



усмерити и на стално промовисање безбедног понашања, употребе сигурносног појаса за возаче и путнике, посебно кроз електронске медије и кампање.

При пројектовању, изградњи путева, као и при реконструкцији потребно је разматрати параметре безбедности и њихов утицај на понашање учесника у саобраћају. Управљач путева на нивоу Града Ниша треба да реализује све алате дефинисане Законом о јавним путевима и Законом о безбедности саобраћаја на путевима и да на основу добијених резултата доноси управљачке одлуке.

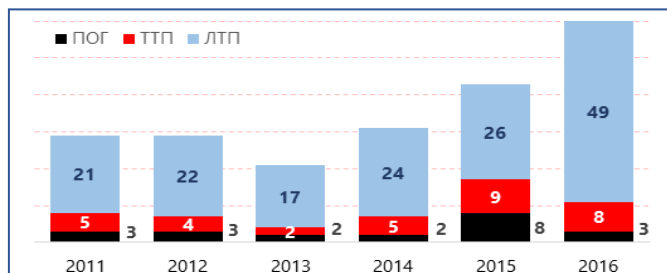
Све реализоване мере треба да прате усмерене мере законске принуде у надлежности саобраћајне полиције. Активности морају бити правилно просторно и временски планиране и спроведене искључиво на местима која су препозната као ризична, у одређеним периодима.

20. БЕЗБЕДНОСТ КОМЕРЦИЈАЛНИХ ВОЗИЛА

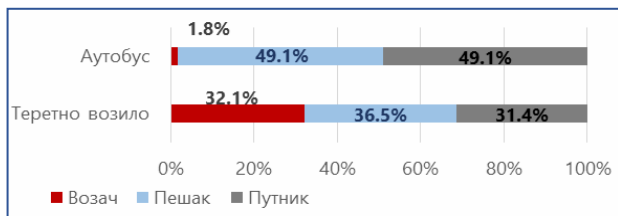
Земље које су лидери у области безбедности саобраћаја значајну пажњу посвећују безбедности комерцијалних возила. Возачи ове категорије су углавном професионална лица, којима је то основно занимање. Систем безбедности саобраћаја препознаје њихов утицај и јасно дефинише мере на унапређењу њихових знања и вештина, како би се утицало на стварање позитивних ставова и остварио дугорочан напредак. Ово су мере које се реализују на националном нивоу, али је неопходно да и локалне самоуправе у свом домену рада подрже овакав приступ и дају свој допринос.

У оквиру спроведене анализе саобраћајних незгода под комерцијалним возилима подразумевања су теретна возила и аутобуси. Укупан број настрадалих у саобраћајним незгодама са учешћем комерцијалних возила, у посматраном периоду је 213, од чега је 21 лице погинуло (што представља око 24% од укупног броја погинулих лица). Највећи број настрадалих евидентиран је 2016. године, када долази до наглог пораста у броју лакших телесних повреда.

У саобраћајним незгодама са учешћем теретног возила страда 36,5% пешака, 32,1% возача и 31,4% путника, док у саобраћајним незгодама са учешћем аутобуса пешаци и путници учествују са по 49%.



Број настрадалих у саобраћајним незгодама са учешћем комерцијалних возила у зависности од последица које су задобили



Процентуално учешће настрадалих лица у односу на категорију и својство учешћа у саобраћају

Град Ниш има значајан удео транзитног саобраћаја, па је очекивана и већа присутност комерцијалних возила у саобраћајном току. Деловање на ову карактеристичну групу возача треба да буде усмерено приоритетно на принуду, кроз рад саобраћајне полиције, а кроз контролу транзитног саобраћаја. Овај сегмент треба да прате кампање и промоције усмерене на поштовање радног времена возача приоритетно, али и на све друге прописе. Саобраћај комерцијалних возила локалног карактера у великој мери чине путнички саобраћај, лака теретна - доставна возила и скромнији удео тешких теретних возила. Деловање на овај сегмент треба да буде кроз организацију додатних едукација и обука, од стране власника компанија које се баве транспортом, а подржано од стране града. Градски субјекти треба да настоје да унапреде безбедност возила јавног градског превоза, односно такси и аутобуских возила у саобраћају.

21. БЕЗБЕДНОСТ ТРАКТОРИСТА

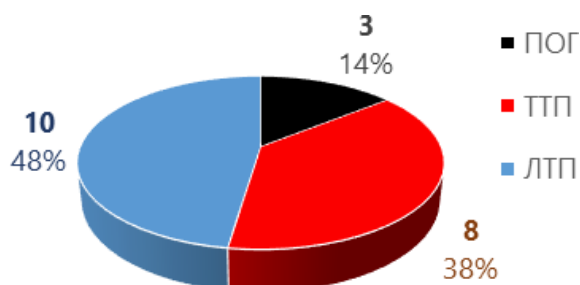
Чињеница је да су трактори на подручјима равничарских општина чешће присутни у саобраћају (већа изложеност ризицима), међутим не треба занемарити ни значај безбедности ове категорије на територији целе Републике Србије.

Укупан број возача и путника на трактору, који су настрадали у саобраћајним незгодама у посматраном периоду је 21, од чега су 3 лица погинула, 8 задобило тешке, а 10 лаке телесне повреде. Највећи број настрадалих забележен је у 2013. и 2014. години, када је настрадало по 5 тракториста (укупно 10 - што представља скоро половину од укупног броја настрадалих тракториста у посматраном периоду).



Како Нишки регион није изразито пољопривредни, проблематика ових учесника у саобраћају нема довољно медијске пажње и промовисања у јавности. Упркос томе што су

возачи трактора скромно заступљени у саобраћајном току (низак ниво изложености), ови учесници су препознати као једна од угрожених категорија на територији Града Ниша, посебно у погледу погинулих лица. У наредном периоду неопходно је потпуно елиминисати незгоде у којима гину возачи трактора. То се може остварити едукацијом у погледу исправног учешћа трактора у саобраћају, правилним означавањем, посебно у периодима њихове интензивне активности током пролећа и јесени.



Број настрадалих тракториста у зависности од тежине последица

Низ активности треба усмерити и на појачану контролу техничке исправности трактора, која мора бити на највишем нивоу. Кроз трибине и едукативне скупове, возачима трактора треба приближити све ризике којима излажу себе и друге приликом учешћа у саобраћају на јавном путу са возилима која су неосветљена или претоварена

22. НАЈВАЖНИЈЕ ЧИЊЕНИЦЕ

На основу спроведене анализе постојећег стања безбедности саобраћаја на територији града Ниша, могу се издвојити следеће чињенице:

- Укупан број **погинулих пешака** у саобраћају је **45** – што представља око 51% од укупног броја свих погинулих.
- Лица **старија од 65** година имају учешће у укупном броју погинулих лица са **43%**, од чега највећи број погинулих из старосне категорије 80-84 године;
- **491** лице је тешко телесно повређено у саобраћајним незгодама.
- Највећи број саобраћајних незгода са **погинулим лицима** и највећи број погинулих лица забележен је **2015.** године.
- ПУ Ниш има највећи проценат возача који управљају **возилом под дејством алкохола у ноћним условима** у односу на остале полицијске управе у Републици Србији (2,07%).
- **15** лица је погинуло из категорије **младих** (15-30 година).

- Највећи број младих (15-30 година) у својству **возача и путника** страда **недељом** – 100 у својству путника и 87 у својству возача.
- **21** лице је погинуло у незгодама са учешћем **комерцијалних возила** (аутобуси и теретна возила) – што чини око 24% од укупног броја погинулих.
- Укупан број повређене деце у посматраном периоду, износи **259.**
- Највећи број **настрадалих**, као и погинулих забележен је у **јуну** (11% од укупног број настрадалих и 14,6% од укупног броја погинулих).
- **1028** (94,1%) саобраћајних незгода са **тешко телесно повређеним** лицима се догодило у насељу.
- У саобраћајним незгодама са учешћем **бицикла** око **93% настрадалих** чине **возачи**, а по 3,4% чине путници и пешаци.
- Највећи број саобраћајних незгода са настрадалим лицима у периоду од 2011- 2015. године придружен је видовима „**обарање или гажење пешака**“, 32%.
- У својству пешака, **мушкарци** чине **66,7% погинулих** лица и 44,5% повређених лица

23. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

На основу детаљне анализе саобраћајних незгода и последица у периоду од 2001-2016. године, и на основу анализе за период 2011-2016. године, могу се издвојити следећи показатељи стања безбедности саобраћаја:

- У периоду од 2001-2016. године догодило се укупно 24.098 саобраћајних незгода, од којих је 260 саобраћајних незгода било са погинулим лицима, а 6.691 саобраћајна незгода са повређеним лицима, односно 6.951 саобраћајна незгода са настрадалим лицима.
- У периоду од 2011-2016. године догодило се 5.605 саобраћајних незгода, од чега 79 саобраћајних незгода са погинулим лицима и 2.401 саобраћајних незгода са повређеним лицима.
- У периоду 2011-2016. године у саобраћајним незгодама је погинуло 89 лица, тешке телесне повреде задобило је 491 лице, а лаке телесне повреде задобило је 2.714 лица.
- У погледу тешких телесних повреда може се уочити опадајући тренд у посматраном периоду, при чему је најмање лица са тешким телесним повредама било је 2012. године (69).

➤ У периоду од 2011. до 2016. године највише лица је погинуло у својству возача (око 45%), затим у својству пешака и путника (око 28%). Према категоријама возила 72% од укупног броја настрадалих је у саобраћајним незгодама са учешћем путничког возила, док је 11% са учешћем двоточкаша, а 8,8% бициклиста.

➤ Пешаци у 85% саобраћајних незгода страдају у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила.

➤ Вид „обарање или гажење пешака“ најзаступљенији је код саобраћајних незгода са настрадалим лицима – 32%, као и код погинулих лица – 26%, при чему овај узрок има растући тренд у периоду од 2011-2015. године.

➤ Највећа заступљеност лако телесно повређених лица у саобраћајним незгодама је заступљена у старосној категорији учесника од 15-24 година и 25-34 година (21% односно 22%).

➤ Највећи број погинулих возача припада старосној категорији 45-54 година (30,4%), док је највећи број погинулих пешака заступљен у категорији 65+, (64,4% од укупног броја погинулих пешака). Највећи проценат погинулих путника припада старосној категорији од 25-34 године, (25% од укупног броја погинулих путника).

➤ У периоду од 2011-2016. године, у Нишу је укупно повређено 259 деце, од чега 227 лако и 32 тешко. Број лако и тешко повређене деце бележи растући тренд, који је 2014. године био прекинут, а затим поново настављен.

➤ Деца најчешће страдају у саобраћајним незгодама са учешћем путничких возила (80,1%), затим у саобраћајним незгодама са учешћем бицикла (11,1%).

➤ Међу настрадалом децом најзаступљенија је категорија од 8-11 година. Међу погинулом децом, једно дете припада категорији од 0-3 године, а једно категорији од 8-11 година.

➤ Млади у највећој мери страдају током летњих месеци од јуна до септембра, по око 10,5%. Млади у својству возача у највећој мери страдају у јулу (13,2%), док као пешаци у највећој мери страдају у новембру (13,2%).

➤ Највећи број старијих лица је погинуо у својству пешака (76,3%), док је 13,2% погинуло у својству возача и 10,5% у својству путника

➤ У оквиру старосне категорије 65+ година, знатно је већа заступљеност међу погинулим лицима у Нишу него на Републичком нивоу, 43,2% наспрам 25,7%.

➤ 76,3% саобраћајних незгода са погинулим лицима се догодило у насељу, а 23,7% ван насеља.

➤ Од укупно 13 саобраћајних незгода са погинулим лицима у 31,8% опредељена је група „Предузимање непромишљених радњи од

стране возача“, у 18,2% „Погрешно извођење радњи у саобраћају од стране возача“ и „Пропусти пешака“.

➤ Код фактора „Пропусти пешака“, најчешће је био опредељен утицајни фактор „Неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини“ – 45%.

➤ Значајно је већа заступљеност пешака у укупном броју погинулих лица, на нивоу Ниша у односу на Републички ниво (51,1% у односу на 24,8%), као у повређених пешака (26,9% у Нишу у односу на 15,4% на Републичком нивоу).

➤ 94,1% саобраћајних незгода са тешко телесно повређеним лицима се догодило у насељу, а 5,9% ван насеља

24. УПОРЕДНА АНАЛИЗА

Упоредна анализа представља традиционални алат при утврђивању обима и интензитета проблема како на националном, тако и на локалном нивоу. Суштина упоредне анализе је, у овом случају, поређење града - локала са сличним локалним самоуправама по различитим параметрима, идентификација локалних самоуправа са сличном проблематиком, као и препознавање најбољих примера из праксе којима се делује на решавање препознатих проблема.

Анализом стања безбедности саобраћаја на територији града Ниша обухваћена је упоредна анализа процентуалне заступљености одређених категорија учесника у саобраћају у укупном броју погинулих и повређених лица у односу на процентуалну заступљеност у Републици Србији. Упоредна анализа обухвата период од 2011. до 2016. године у којој су истакнуте категорије учесника у саобраћају, чије учешће у одређеној класи последица саобраћајних незгода одскаче од републичког просека.

Категорија која највише одступа од републичког просека су пешаци. Наиме, пешаци учествују у укупном броју погинулих лица на територији града Ниша са 50,6%, што је два пута веће од републичког просека који износи 24,8%.

Циљ упоредне анализе у овом случају јесте идентификација учесника у саобраћају категорија на које је потребно обратити додатну пажњу и усмерити активности и мере како би се побољшало стање и смањило њихово учешће у укупном броју настрадалих лица

	Ниш	Србија	Ниш	Србија	Ниш	Србија
кат. учешћа	ПОГ		ТПП		НАС	

Аутобус	9.0%	2.3%	1.8%	3.3%	1.7%	4.0%
Бицикл	4.5%	9.6%	12.4%	13.4%	8.8%	8.9%
Мопед	1.1%	3.0%	7.5%	7.2%	5.4%	4.7%
Мотоцикл	3.4%	7.9%	10.8%	9.8%	5.7%	5.0%
Путничко возило	64.0%	62.6%	60.5%	57.6%	72.2%	70.3%
Теретно возило	14.6%	6.8%	4.9%	4.5%	4.7%	4.6%
Трактор	3.4%	6.7%	1.6%	2.7%	0.6%	1.4%
Пешаци	50.6%	24.8%	38.7%	23.5%	27.6%	15.7%

25. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

АМБИЦИЈА

Постати најбезбеднији град на територији Републике Србије

МИСИЈА

Успоставити и стално унапређивати систем безбедности саобраћаја који ће омогућити ефикасно управљање безбедношћу саобраћаја.

ВИЗИЈА

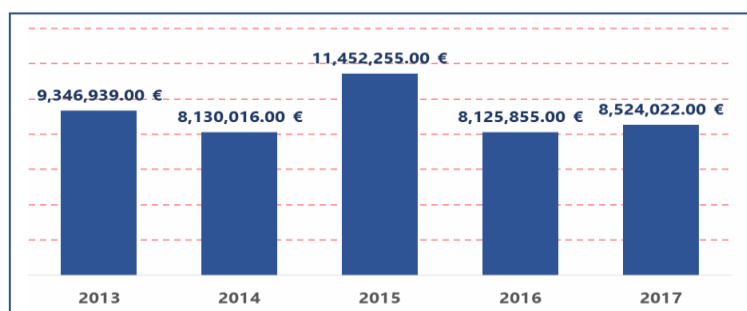
Изједначити ниво ризика од страдања у саобраћају на територији Града Ниша са нивоом ризика у најбезбеднијим градовима у свету.

ЦИЉЕВИ

- Доношење Стратегије треба да омогући успостављање функционалног, одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2021. године, који ће
- омогућити
- саобраћај са смањеним бројем погинулих лица, бар за половину у 2021. години, смањење броја погинулих младих лица, бар за половину у саобраћају у 2021. години,
- успостављање и одржавање тренда „0“ погинуле деце у саобраћају, саобраћај без погинулих старијих лица (преко 65 година) у 2021. години, драстично смањење броја тешко повређених лица у саобраћају, саобраћај без тешко повређене деце у 2021. години,

- смањење броја тешко повређених старијих лица (преко 65 година), бар за половину у 2021. години и
- драстично смањење броја лако повређених лица у саобраћају и
- да се преполове укупни годишњи друштвено економски трошкови саобраћајних незгода у 2021. Години у односу на 2011. годину

Република Србија није успоставила свој модел процене трошкова саобраћајних незгода, али је за потребе формирања Националне Стратегије прихваћен модел примењен у Републици Српској (Рос и др, 2012), којим је процењено да трошкови једне саобраћајне незгоде са погинулим износе 317.317€, једне саобраћајне незгоде са тешко повређеним 34.094€, а једне саобраћајне незгоде са лако повређеним 3.181€.



Процењени трошкови саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Ниша, у периоду од 2013. до 2017. године модел (Рос и др. 2012)²⁶



Смањен број ПОГ

Како би се прорачунао трошак саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Ниша, примењен је исти модел који је коришћен при изradi Националне Стратегије. Применом овог модела, а на основу доступних података о последицама саобраћајних незгода за 2017. годину укупни трошкови саобраћајних незгода на територији Града Ниша су процењени на 8.524.022

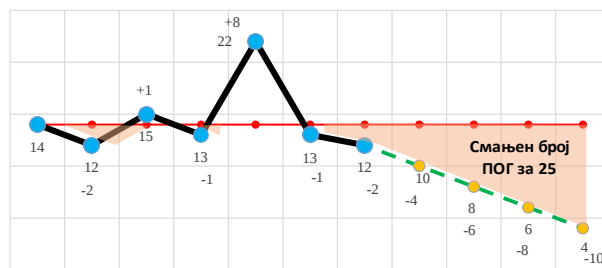
На графику приказана је висина трошкова саобраћајних незгода у претходних пет година на територији града Ниша, за сваку годину.

Укупни трошкови последица саобраћајних незгода на територији града Ниша у претходних пет година (2013-2017) износе 45.579.087 €.

Након смањења трошкова током 2014. године, у односу на 2013. годину, дошло је до приметног пораста 2015. године, када је и погинуо највећи број учесника у саобраћају (22 лица).

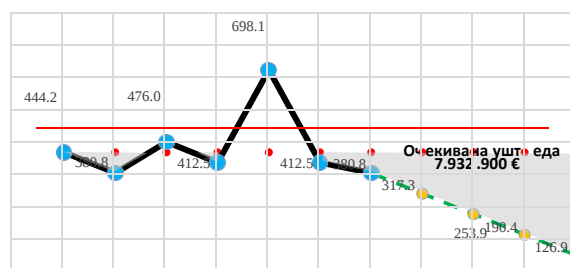
Након 2015. године постоји благи опадајући тренд до 2017. године.

Овакву тенденцију потребно је одржати и деловати системским мерама како би се трошкови стабилизovali, а потом и свели на минимум у наредном периоду



2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

Референтна вредност ПОГ
Процењен број погинулих
Број погинулих у СН



2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

—●— Референтна вредност трошкова на основу броја ПОГ
—●— Процењени укупни трошкови на основу броја

Процена броја погинулих и достизање циљева у погледу смањења броја погинулих и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

На графицима су приказане очекиване новчане уштеде и број спашених погинулих лица у саобраћају уколико би се пратио прогнозирани тренд броја погинулих на територији града Ниша. За референтну вредност броја погинулих, лако и тешко повређених, узете су вредности из 2011. године, по узору на Националну Стратегију безбедности саобраћаја. Референтна вредност се користи као ниво који би био остварен, односно одржан ако би изостале стратешке активности у области безбедности саобраћаја.

Очекиване новчане уштеде и смањење броја погинулих, тешко и лако повређених у саобраћајним незгодама засновани су на принципу да се сваке године посматра промена ових вредности (у виду повећања или смањења) у односу на референтну годину.

Посматрано у односу на референтну годину (2011. год), са графика се може уочити да постоји



Процена броја тешко повређених и достизање циљева у погледу смањења броја тешко повређених и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

велики број осцилација у броју погинулих током посматраног периода. Највећи „успон“ у броју погинулих забележен је 2015. године (када су погинуле 22 особе). Од 2015. године успостављен је опадајући тренд до 2017. године. Уколико би се пратио прогнозирани опадајући тренд за сваку наредну годину, до 2021. године, била би остварена уштеда од 7.932.900 €.

Најмањи број погинулих у посматраном периоду (12) забележен је у 2012. и 2017. години.

Након 2021. године, потребно је наставити са радом у безбедности саобраћаја и пратити резултате како би се успоставио тренд „0 погинулих у саобраћају“ на територији града Ниша.

Достизањем циљева Стратегије до 2021. године, уколико би град Ниш успео да оствари дефинисане циљеве, било би спашено 25 људских живота



На графицима је приказана новчана уштеда и смањење броја тешко повређених лица у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период 2018-2021. године.

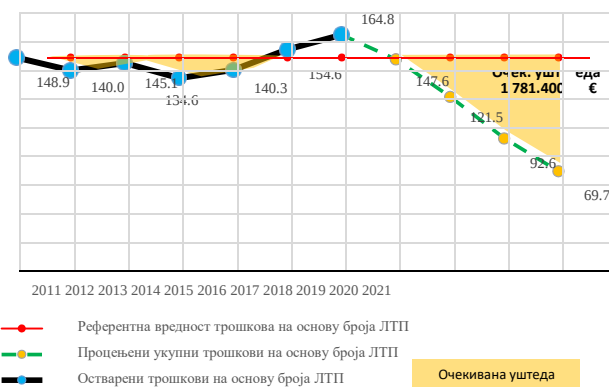
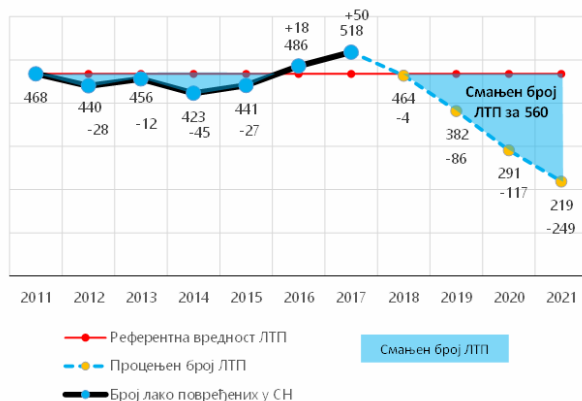
За период 2011-2017. године, није могуће уочити тренд, због осцилација из године у годину. У односу на референтну годину, забележени су падови броја ТТП у свакој парној години. У 2013. години број тешко повређених се повећао за 2, а у 2015. и 2017. се вратио на почетну вредност у референтној години.

Уколико би град Ниш успео да успостави опадајући тренд од 2018. године, већ у 2021. години би број ТТП био три пута мањи у односу на референтну годину, а новчана уштеда која би била остварена била би око 6.784.700 €.

Слеђењем стратешки дефинисаног циља, укупан број тешко повређених у периоду до 2021. године, био би смањен за 199, у односу на исти период са вредностима референтне године.

Осциловање броја ТТП, на територији града Ниша, из године у годину може се приписати несистемском приступу решавања проблема у области безбедности саобраћаја. На овај начин није могуће успоставити тренд који би резултовао великим уштедама.

На графицима је приказана новчана уштеда и смањење броја лако повређених у саобраћајним незгодама на основу прогнозираних вредности које су дефинисане за период 2018. до 2021. године

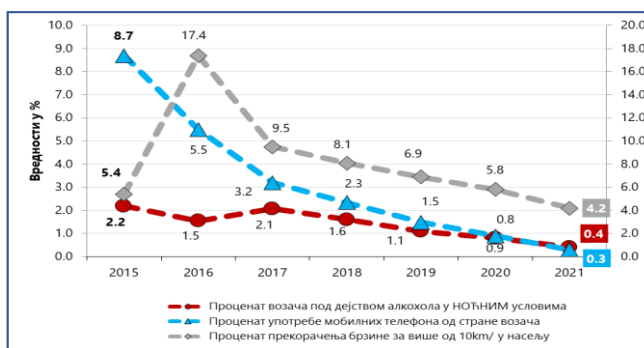


Процена броја лако повређених и достизање циљева у погледу смањења броја лако повређених и очекиване финансијске уштеде (у еврима)

Са графика се може уочити да је у 2014. години забележен најмањи број лако повређених (423) у посматраном периоду. Од исте године, успостављен је растући тренд до 2017. године, која је уједно и година са највећим бројем лако повређених (518) на територији града Ниша у посматраном периоду. Овај тренд је потребно прекинути већ у 2018. години и успоставити опадајући тренд који ће пратити прогнозиране вредности за сваку наредну годину.

Све до 2015. године, број ЛТП је био мањи у односу на референтну годину, али није успостављен никакав тренд

дефинисање очекиваних ефеката одређених мера и активности.



У наредном периоду треба

настојати да се успостави опадајући тренд, како би се достигле прогнозиране вредности, чиме би број повређених у саобраћајним

незгодама био смањен за 560, а трошкови за ову врсту последица саобраћајних незгода би били умањени за 1.781.400

26. ЦИЉЕВИ - ИНДИКАТОРИ

Утврђивање и праћење вредности индикатора важно је за праћење стања безбедности саобраћаја и препознавање одговорности и обавеза институција и организација задужених за побољшање вредности посматраних индикатора, односно стања безбедности саобраћаја. Индикатори се могу користити и као елемент за препознавање примера добре праксе и

Достизање циљева везаних за индикаторе: прекорачења ограничења брзине, употребу мобилних телефона и управљање путничким возилом под дејством алкохола.

Дефинисање циљне вредности индикатора значајно је за усмеравање планираних активности, као и за праћење ефеката примењених мера у безбедности саобраћаја. Позитивне промене вредности индикатора безбедности саобраћаја допринеће смањењу броја и последица саобраћајних незгода.

Наведене циљеве у погледу коначних исхода (незгоде и настрадала лица) треба остварити тако што ће се непрекидно унапређивати перформансе система безбедности саобраћаја, а што ће бити квантификовано променама вредности најважнијих индикатора безбедности саобраћаја.

На графику су приказани циљеве по годинама за вредности индикатора везаних за прекорачење брзине, употребу мобилних

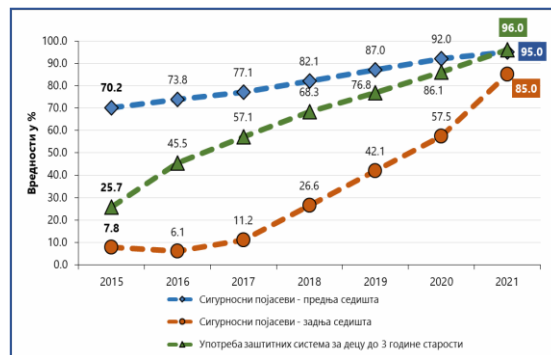
телефона, као и за управљање путничким возилом под дејством алкохола.

На основу доступних података, може се уочити да се проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h повећао троструко 2016. године у односу на претходну. Као мера за санирање овог проблема предлаже се појачана полицијска контрола и санкционисање ове врсте прекршаја и/или постављање система за аутоматско откривање прекршаја и евидентирање прекршилаца.

На основу резултата истраживања индикатора које је спроведено за 2017. годину, уочен је знатно већи проценат возача који управљају возилом под дејством алкохола у ноћним условима, у односу на остале општине у Републици Србији. Полицијска управа Ниш добила је најнижу оцену за овај индикатор и рангирана је на последњем месту у односу на остале општине у Републици Србији, са вредношћу од 2,07% док је вредност за остале општине <1,24%).

Највећа процентуална вредност броја возача који користе мобилни телефон за време управљања возилом, забележена је 2015. године (8,7%). Уколико би се реализовали постављени циљеви по годинама, ова вредност би 2021. године била 0,3%. Код вредности индикатора везаних за употребу сигурносних појасева може се уочити да је 2015. године била већа употреба сигурносних појасева на задњем седишту него у 2016. години. Дефинисане су циљне вредности ових индикатора за сваку наредну годину, до 2021. године у којој би ова процентуална вредност требало да износи око 85%. Када је у питању употреба заштитних система

за децу до 3 године старости, може се уочити позитиван резултат од 2016. године, односно процентуално повећање вредности индикатора у 2017. години. Ово повећање може бити почетак растућег тренда уколико се примене адекватне мере и активности и прате дефинисани циљеви у наредним годинама. Процентуална вредност овог индикатора која би евентуално била остварена 2021. године је око 96%



Достизање циљева везаних за индикаторе употребе сигурносних појасева и заштитних система за децу

Назив индикатора безбедности саобраћаја	Вредност 2017. год ²⁷		Циљ 2021. год	
Индикатори везани за заштитне системе	Класа – ранг		Класа – ранг	
Проценат употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила и лаких теретних возила	71,8%		95%	
Проценат употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила и лаких теретних возила	4,2%		85%	
Проценат употребе заштитних система за децу до 3 године старости	43,8%		96%	
Проценат употребе заштитних система за децу 4-12 године старости	32,6%		95%	
Проценат употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста	78,3%		100%	
Проценат употребе заштитне кациге од стране мопедиста	66,2%		96%	
Индикатори везани за брзину	Класа – ранг		Класа – ранг	
Просечна брзина путничких аутомобила	50,9 km/h		50 km/h	
Просечан број возила која прекорачују (ПА)	57,1%		19%	

Проценат прекорачења ограничења брзине за више од 10 km/h (ПА)	9,5%		4,2%	
Индикатори везани за алкохол	Класа – ранг		Класа – ранг	
Проценат броја возача у саобраћајном току под утицајем алкохола у дневним условима	0,16%		0,05%	
Проценат броја возача у саобраћајном току под утицајем алкохола у ноћним условима	2,07%		0,4%	
Индикатор везан за коришћење мобилног телефона у саобраћају	Класа – ранг		Класа – ранг	
Проценат броја возача путничких аутомобила који користе мобилни телефон током вожње	5,5%		0,3%	

Национална Стратегија безбедности саобраћаја дефинисала је амбициозне циљеве, који се односе на 2020. годину као циљну, а обавеза и жеља Града Ниша је да својим амбицијама и радом прати националне циљеве.

Циљеви које је поставио Град Ниш односе се на 2021. годину, као циљну годину у четворогодишњем периоду на који се Стратегија односи. Ови циљеви постављени су једнако амбициозно као Национални, док ће

се њихово остваривање пратити према пројектованим вредностима које су приказане у овом поглављу и у складу са тиме вршити додатни напори како би се они досегли

27. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА – СТУБОВИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Проблем безбедности саобраћаја препознат је на светском нивоу и постављен је као приоритетан циљ у спровођењу превентивних мера и активности. Данас у свету у саобраћајним незгодама смртно страда око 1.300.000 људи годишње, а око 50.000.000 бива повређено (СЗО, 2013/28). Процењује се да ће 2020. године у саобраћајним незгодама смртно stradати 1.900.000 људи, уколико не буду предузете мере и акције за побољшање безбедности саобраћаја. Прихватајући препоруке Организације Уједињених Нација (ОУН) представљене у документу Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020/29 који је сачинила Светска здравствена организација, опредељено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја. На међународном нивоу, Глобални план такође представља оквир који ће омогућити свеобухватну координацију различитих националних активности. Категорије или „стубови“ активности у Глобалном плану су: стварање капацитета за управљање безбедношћу на путевима, побољшање безбедности саобраћајне инфраструктуре и широк транспортних мрежа, даљи развој безбедности возила, побољшање понашања корисника путева и побољшање хитне помоћи и других активности након саобраћајне незгоде.

Дефинисаних пет стубова безбедности саобраћаја чине концепт националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015-2020. године, а такође представљају и основне смернице за формирање Стратегије безбедности саобраћаја на путевима на територији града Ниша, за период од 2017. до 2021. године

Стубови безбедности саобраћаја

1. СТУБ	2. СТУБ	3. СТУБ	4. СТУБ	5. СТУБ
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

ПРВИ СТУБ УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈА

ЕФИКАСНИЈЕ БЕЗБЕДНОШЋУ

Основне смернице деловања ка унапређивању система управљања безбедношћу саобраћаја на територији Града Ниша су

- **дефинисање** стратешког оквира и обезбеђивање огућности за његову реализацију,
- **успостављање** ефикасног и ефектног система који има развијене функционалности,
- **усмеравање** рада и праћење ефеката активности свих елемената система на безбедност саобраћаја,
- **успостављање** системских мера и активности у свим областима безбедности саобраћаја,
- **успостављање** и јачање свих чинилаца у систему управљања,
- **јачање** институционалних капацитета и стручног интегритета свих чинилаца система Града,
- **изградња и јачање** системске организације рада чинилаца и контроле рада чинилаца у систему управљања,
- **унапређење** координације и кооперације међу носећим институцијама система управљања
-
- **успостављање** системског праћења и анализе односа уложених средстава и остварених ефеката примењених мера и активности,
- **успостављање** системског прикупљања, организације и анализе података од значаја за безбедност саобраћаја,
- **примена** савремених технологија и алата у процесу препознавања приоритета деловања и процене ефеката мера,
- **примена** савремених технолошких решења у развоју система принуде,
- **успостављање** система управљања чије ће се одлуке темељити на адекватним анализама података и
- **повећавање** финансијских капацитета, транспарентно наменско трошење средстава

Проблеми безбедности саобраћаја у делу ефикаснијег управљања који се могу истаћи на територији града Ниша

- **недостатак** стратешког оквира рада и недостатак дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја,
- **изостанак** системских управљачких мера,

- **недостатак** потпуне функционалности, повезаности елемената система и континуитета у раду система безбедности саобраћаја,
- **недостатак** праћења реализације планираних мера и активности и њихове ефикасности,
- **непостојање** адекватне, функционалне базе података о обележјима безбедности саобраћаја,
- **изостанак** системског праћења стања безбедности саобраћаја и анализе чинилаца безбедности саобраћаја,
- **умањена** медијска присутност у области безбедности саобраћаја,
- **изостанак** стручних и научних приступа у процесу доношења управљачких одлука
- **недостатак** јасног модела планирања и трошења средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја у складу са важећим Закономима,
- **недовољна** опремљеност саобраћајне полиције за контролу саобраћајних прекршаја и вршење увиђаја саобраћајних незгода,
- **скромна** ефикасност усмеравања активности саобраћајне полиције са аспекта утицаја на безбедност саобраћаја,
- **изостанак** стручних и научних приступа у процесу доношења управљачких одлука,
- **непостојање** савремених фиксних система за аутоматску евиденцију саобраћајних прекршаја,
- **недостатак** стручних (припре- мљени) кадровских капацитета за професионалан приступ раду у области безбедности саобраћаја и
- **недостатак** кадровских капацитета управљача локалних путева

ДРУГИ СТУБ БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности путева и безбеднијег кретања на територији града Ниша су:

- **успоставити** системско планирање у области регулисања саобраћаја и развоја мреже саобраћајница,
- **успоставити** јасан дугорочан модел за унапређење организације стационарног саобраћаја,

- **тежити** смањењу и потпуном елиминисању доприноса пута настанку саобраћајних незгода,
- **успоставити** базу података о путу, опреми пута и саобраћајној сигнализацији за градску мрежу путева,
- **успоставити** праћење ефикасности реализованих мера и анализу финансијске ефикасности резултата примењених мера (вредновање мера),
- **тежити** концепту да пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу,
- **тежити** концепту да пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде,
- **подржати** увођење савремених приступа пројектовању путева и саобраћајне сигнализације,
- **повећати** заступљеност савремених информационих технологија и система у управљању режимом саобраћаја,
- **повећати** број и унапређивати стручност кадрова који се баве управљањем безбедношћу путева,
- **унапредити** сарадњу са управљачем државних путева,
- **успоставити** законски обавезне примене савремених алата на анализу безбедности пута, како у фази експлоатације тако и у фази пројектовања и
- **унапредити** елементе пута који утичу на безбедност пешака, посебно деце и лица са инвалидитетом

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са безбедношћу путева који се могу истаћи на територији града Ниша:

- **изостанак** деловања пута на смањење тежине последица саобраћајних незгода,
- **нејасно** препознавање пута као фактора доприноса настанку саобраћајних незгода,
- **непостојање** континуитета у праћењу доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима на градској мрежи путева,
- **изостанак** примене концепта „самообјашњавајућих“ путева,
- **нарушен** заштитни појас јавних путева,
- **изостанак** примене савремених информационих система за управљање режимом саобраћаја на путној мрежи,
- **непостојање** савремених система обележавања зоне основних школа (дисплеја, вибро трака, паркинг простора за довоз/одвоз ученика, заштитне ограде

за усмеравање кретања деце, семафора са најавом пешака и сл.),

- **недовољна** контрола изградње приступа на градске путеве и улице
- **неодговарајућа** пројектантска решења приликом постављања саобраћајне сигнализације и ознака на коловозу,
- **непостојање** дугорочног планирања и развоја стационарног саобраћаја на територији Града, посебно уже градске зоне,
- **непостојање** системског планирања бициклистичких коридора и дефинисања модела интеграције бициклистичке инфраструктуре,
- **недовољна** изградња површина намењених за кретање бициклиста и пешака на територији Града Ниша,
- **непостојање** системског управљања брзинама на свим путевима, а посебно на путевима и улицама у насељу,
- **неефикасна** сарадња са управљачем државних путева у погледу унапређења безбедности на путевима,
- **непостојање** савременог плана техничког регулисања саобраћаја на територији града Ниша
- **непостојање** адекватног савременог катастра саобраћајне сигнализације,
- **недостатак** континуалних површина намењених за кретање пешака дуж значајних коридора,
- **недовољна** доступност тротоара лицима са инвалидитетом, недостатак континуитета,
- **изостанак** примене савремених кружних раскрсница,
- **недостатак** одлуке о проласку државних путева коз насеља,
- **недовољно** познавање законом дефинисаних мера, алата и прописаних процедура из области унапређења безбедности путева и
- није **успостављен** систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната идругих професионалаца у области путева



ТРЕЋИ СТУБ БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

*Основне смернице у подручју деловања
ка унапређењу безбедности возила у
саобраћају на територији града Ниша
су:*

- **тежити** ка томе да возило не сме да буде допринос настанку саобраћајне незгоде,
- **унапређивати** елемент возило са циљем да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације,
- **успоставити** систем у којем возило треба да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди.

Проблеми безбедности саобраћаја на територији Града Ниша у вези са безбедносћу возила су:

- **недовољна** знања возача о значају безбедног возила, односно величини утицаја неисправног возила на настанак саобраћајне незгоде
- **неодговарајуће** одржавање техничке исправности возила,
- **неуједначен** квалитет, старост и опремљеност возила у јавном превозу, аутобуса и такси возила,
- **недоследно** спровођење процедура везаних за контролу техничке исправности возила, што карактерише комплетну Републику Србију,
- **повећано** присуство неосветљених и неозначених возила у саобраћају (бицикли, теретна возила, мопеди, радне машине),
- **јасна потреба** за унапређењем знања и вештина лица која реде на техничким прегледима возила,
- **мали проценат возила** са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- **недовољна** промоција јавног градског саобраћаја, као алтернативе моторном саобраћају и
- **недовољна** промоција „чистих“ и енергетски ефикасних возила.



ЧЕТВРТИ СТУБ БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

*Основне смернице у подручју деловања
ка унапређењу безбедности учесника у
саобраћају на територији Града Ниша
су:*

- **унапређење** знања и вештина возача почетника кроз реализацију додатних теоријских и практичних обука,
- **утицај** на најмлађу популацију кроз изградњу позитивних ставова, безбедног понашања и стално развијање знања и вештина које су неопходне за безбедно учешће у саобраћају,
- **утицај** на унапређење свести, ставова, знања, вештина и понашања код већ формираних „искусних“ учесника у саобраћају кроз васпитање образовање, промовисање позитивних ставова и информисање,
- **промена** понашања учесника у саобраћају као резултат превентивних кампања, али и контроле и санкционисања,
- **развијање** подршке у систему рада са возачима којима је одузета возачка дозвола
- **промовисање** негативног утицаја конзумирања алкохола од стране учесника у саобраћају и додатног ризика које такво понашање прати и
- **ефикасно** процесуирање најтежих саобраћајних прекршаја и правовремено (трајно или привремено) уклањање из саобраћаја учесника који нису подобни за безбедно учешће у саобраћају.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају који се могу истаћи на територији града Ниша су

- **непоштовање** прописа од стране учесника у саобраћају,
- **непостојање** континуитета у медијском и јавном промовисању значаја безбедности и ризицима учесника у саобраћају,
- **низак ниво** свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
- **низак ниво** свести о повећању ризика

којем доприноси непрописно понашање,

- **недовољно** квалитетан систем саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног и средњег образовања,
- **непостојање** јединственог центра за унапређење свести деце и младих учесника о ризицима у саобраћају, кроз додатне теоријске и практичне обуке,
- **потреба** за појачаним активностима на едукацији деце у основним школама,
- **недовољан** број посебних мера за заштиту младих и неискусних учесника у саобраћају,
- **недовољно** активности усмерених ка повећању безбедности бициклиста,
- **недовољан** број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на подручју града,
- **недовољан** број трибина и кампања посвећених безбедности трактора у саобраћају,
- **потреба** за додатно циљаном контролом младих учесника у саобраћају, од стране саобраћајне полиције, а у периоду који је означен као најризичнији,
- **недостатак** адекватне едукације и обуке намењене возачима трактора и радних пољопривредних машина

Истраживањем индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2017. годину³⁰, на територији ПУ Ниш, којој припада и град Ниш, препознати су следећи проблеми:

- **висок проценат возача под дејством алкохола** за време управљања возилом, поготово у ноћним условима (дању 0,16%, ноћу 2,07%),
- **низак ниво** коришћења сигурносних појасева, посебно на задњим седиштима путничких аутомобила и лаких теретних возила до 3,5t (назад 11,2%),

- **низак ниво** коришћења заштитних каца од стране мопедиста (56% ван насеља; 66% у насељу),
- **висок проценат** броја возача путничких аутомобила који користе мобилни телефон током вожње (6% у насељу),
- **висок проценат** прекорачења брзине за више од 10 km/h од стране мотоциклиста (26,7% у насељу; 31,7% ван насеља),
- **низак ниво** коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу 0-3 године (57,1%),
- **низак ниво** коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу 4-12 година, поготово ван насеља (16% ван насеља; 32% у насељу)

На основу анализе саобраћајних незгода и последица, најризичније групе учесника у саобраћају на територији града Ниша су (редослед је дат у односу на величину и изложеност страдању у саобраћају):

- возачи и путници, поготово возачи и путници у путничким аутомобилима
- пешаци,
- учесници у саобраћају старији од 65 година,
- мотоциклисти и мопедисти,
- бициклисти,
- возачи и путници у комерцијалним возилима

ПЕТИ СТУБ ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Основне смернице у подручју унапређења деловања након саобраћајне незгоде на територији Града Ниша

- **спречавање** настанка саобраћајне незгоде као последица претходно настале саобраћајне незгоде (тзв.

„секундарне саобраћајне незгоде”),

- **спасавање** живота, односно ублажавање здравствених последица повређених учесника саобраћајне незгоде,
- **утврђивање** грешке која је узроковала саобраћајну незгоду, односно допринела тежини последица и примена мера за трајно отклањање утицаја (понављања) грешке,
- **утврђивање** одговорности и санкционисање чиниоца који је узроковао незгоду односно допринео тежини последица,
- **координација** деловања хитних служби приликом отклањања, односно ублажавања последица саобраћајних незгода кроз доношење стандардних оперативних процедура и

успостављање јединственог центра за пријем позива који препознаје више страних језика

Проблеми препознати у деловању након саобраћајних незгода на територији Града Ниша који се могу издвојити су

- недовољна опремљеност хитних служби адекватном опремом,
- непостојање јединственог канала комуникација за прихватање позива,
- недостатак одговарајуће опреме за квалитетно обезбеђење лица места од стране саобраћајне полиције,
- недостатак савремене техничке опреме за вршење увиђаја од стране саобраћајне полиције,
- непостојање развијеног система сталних стручних едукација припадника саобраћане полиције и хитних медицинских служби,
- низак ниво коришћења и рада са подацима о саобраћајним незгодама из увиђаја саобраћајних незгода за спречавање нових саобраћајних незгода,

недовољне активности Црвеног крста и других организација (служба хитне медицинске помоћи) у обучавању возача и осталих грађана за пружање прве помоћи повређенима у саобраћајној незгоди.

28. КЉУЧНИ ИЗАЗОВИ

Успостављањем Стратегије безбедности саобраћаја Град Ниш је начинио иницијални корак ка успостављању система безбедности саобраћаја. Како би се досегли циљеви дефинисани Стратегијом потребно је унапређивати све елементе система безбедности саобраћаја. Пред Градом Нишом налазе се бројни изазови које је потребно ефикасно превазићи како би се остварили дефинисани циљеви. Најзначајнији међу тим изазовима су

СТУБ 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Успостављање стратешког управљања у безбедности саобраћаја;

Јачање система управљања безбедношћу саобраћаја;

Унапређење база података и формирање савремених алата за анализу података о обележјима безбедности саобраћаја;

Унапређење база података и примена савремених алата за анализу података о обележјима безбедности саобраћаја

Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције;

Успостављање система истраживања у области безбедности саобраћаја и примена резултата истраживања;

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже;

Увођење и развој примене интелигентних транспортних система;

Развој просторног планирања и управљања путном инфраструктуром;
Примена савремених алата за унапређење безбедности путева

СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА

Унапређење система контроле техничке исправности возила и рада радионица за тахографе;

СТУБ 4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

Унапређење нивоа знања и оспособљености возача моторних вола;

Унапређење безбедности рањивих категорија учесника у саобраћају

Унапређење саобраћајног образовања и васпитања у саобраћају;

Подизање свести и унапређење ставова о безбедности саобраћаја учесника у саобраћају;

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Координација рада хитних служби и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода;

Скраћење времена потребног за остваривање комуникације позиваоца са надлежним хитним службама (саоб. полиција, служба хитне медицинске помоћи

29. АКЦИОНИ ПЛАН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Града Ниша за период од 2018. до 2021. године дефинисана је обавеза Града да усвоји

Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја. Улога Акционог плана је детаљно разложи све циљеве дефинисане Стратегијом и пружити јасне смернице за њено спровођење. Акциони план садржи конкретне мере и активности при чему је свака од њих описана кроз, носиоце активности, период реализације, индикаторе успешности реализације, извори финансирања и оквирну процену трошкова за сваку појединачну ставку.

Акциони планом су дефинисане мере и активности за остварење дефинисаних циљева које су сврстане у пет кључних области рада (пет стубова), које су у складу са Глобалним планом Деценије за безбедност саобраћаја 2011-2020. године и Националном Стратегијом безбедности саобраћаја

30. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА НИША

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања у једној локалној самоуправи. Носиоци активности могу бити институције Града, националне институције, али и компаније, предузетници и појединци који на било који начин могу и желе да дају допринос унапређењу безбедности саобраћаја. У контексту ове Стратегије разматране су институције које представљају кључне носиоце активности на територији града Ниша.

Носиоци активности су препознати у Акционом плану, који треба да омогући реализацију ове стратегије и достизање дефинисаних циљева. Улога ових, кључних носилаца је опредељена за сваку појединачну активност, а у складу са доменом деловања носиоца. Овакав концепт омогућава да се јасно препозна носилац активности, који је одговоран за њено спровођење и ефикасну реализацију као и координацију рада са другим институцијама од значаја.

Најзначајнији носиоци активности на територији Града Ниша су представљени и блок дијаграмом



У зависности од примарне делатности, извршена је подела носилаца према стубовима, односно, носиоци су задужени за спровођење и надзор спровођења мера из своје основне делатности.

Најзначајнији носиоци активности задужени за унапређење безбедности саобраћаја који делују на територији града Ниша су:

Скупштина Града Ниша уређује нормативно-правни амбијент у коме функционише заштитни систем безбедност и саобраћаја на територији Града Ниша.

Скупштина треба да анализира и извештава о стању и тенденцијама у безбедности саобраћаја, утврђује жељено стање, кључне области рада и управљачке мере. Законом је предвиђено да скупштина најмање два пута годишње, на својим редовним седницама, разматра извештаје Савета за безбедност саобраћаја. Ови извештаји су креирани од стране представника Савета за безбедност саобраћаја и треба да садрже податке о стању безбедности саобраћаја, резултатима спроведених активности и примењених мера у циљу унапређења безбедности саобраћаја.

Кључна улога скупштине је да утврђује концепт, доноси стратегију безбедности саобраћаја и утврђује одговорности и обавезе

извршних органа и других субјеката. Скупштина је орган који на највишем нивоу треба да обезбеди континуитет рада у области безбедности саобраћаја као и политичку подршку највиших доносиоца одлука како на нивоу Града тако и на националном нивоу.

Савет за безбедност саобраћаја представља централно тело у области безбедности саобраћаја на територији града. Улога савета огледа се у координисању рада свих кључних носилаца система безбедности саобраћаја, праћењу реализације мера и активности и њихових ефеката. Савет има улогу надзора у слеђењу Стратегије безбедности саобраћаја и достизање дефинисаних циљева.

На основу доступних података, информација и стручне анализе, Савет предлаже активности и мере, као и програм коришћења средстава намењених за унапређење безбедности саобраћаја.

Незаменљив допринос Савета је иницирање и праћење свих превентивних и других активности у области безбедности саобраћаја које се спроводе од стране других субјеката у систему безбедности саобраћаја. Одговорност Савета је да обезбеди квалитетну сарадњу и усклади обављање послова у функцији унапређења безбедности саобраћаја на територији Града.

Савет је задужен да непрекидно прати стање безбедности саобраћаја и у складу са тим координира и организује све активности у области безбедности саобраћаја. Сви чланови савета имају обавезу да у том својству подстичу и подржавају рад других субјеката. Осим координације рада свих субјеката безбедности саобраћаја на територији града, Савет је дужан да извештава скупштинско веће о стању безбедности саобраћаја на територији града, најмање два пута годишње.

Према Закону о безбедности саобраћаја, Савет је дужан да доставља програм рада Савета Агенцији за безбедност саобраћаја. Агенција је надлежна да координира рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама и даје сагласност на програм за рад тела за безбедност саобраћаја у локалним самоуправама, у складу са одредбама овог закона.

Градоначелник је лице које је кључно за обезбеђивање политичке подршке за рад у области безбедности саобраћаја. У оквиру својих надлежности први је одговоран за смањење свих штетних последица саобраћаја на територији Града. Функција градоначелника обезбеђује квалитетан и професионалан рад свих организационих целина које припадају Граду Нишу. Највећу ефикасност рада Савета за безбедност саобраћаја обезбеђује стално присуство градоначелника, при чему је препорука да он буде и председник савета. Оваком организацијом поједностављена је комуникација и остварен директан контакт савета са највишим доносиоцем одлука у Граду

Управљач пута на територији Града дужан је да означава и води евиденције о путевима и о саобраћајно-техничким и другим подацима за путеве на територији града. Такође, управљач пута дужан је да обезбеди трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту, као и несметано и безбедно саобраћање на путевима. Новим Законом о јавним путевима управљачу пута додељен је низ одговорности у погледу анализе и унапређења безбедности путне мреже, кроз примену савремених алата безбедности саобраћаја.

Управљач је одговоран за штету која настане корисницима путева, уколико је штета настала услед изостанка или неблаговременог реаговања управљача у области која спада у његову надлежност. Поред тога, Управљач обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, идентификује и управља "црним тачкама" на путевима, и обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима.

Саобраћајна полиција има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор, контролу и принуду према учесницима у саобраћају. Контролом и регулисањем саобраћаја врши се превентивни надзор придржавања прописа над учесницима, чиме се настоји да се створи безбедна околина за све учеснике у саобраћају

Без обзира на навике, ставове, схватања и интересе појединих учесника у саобраћају, полиција има за циљ да њихово понашање задржи у одређеним законским оквирима. У сарадњи са другим субјектима на територији града, а посебно Саветом за безбедност саобраћаја, треба да учествује у свим активностима и мерама усмереним ка повећању безбедности саобраћаја. Један од циљева рада саобраћајне полиције је смањење штетних последица саобраћаја тиме што ће утицати на понашања учесника у саобраћају и евентуално смањити број саобраћајних незгода и њихових последица.

Основни суд и Виши суд у Нишу би требало да обезбеде брже процесирање прекршилаца Закона о безбедности саобраћаја на путевима, а посебно да строго и непристрасно делује према учесницима који чине најтеже прекршаје. У сарадњи са саобраћајном полицијом, Судови помажу да систем репресије против починилаца саобраћајних прекршаја функционише квалитетније. На овај начин обезбеђује се правовремено дејство казни.

Васпитно-образовне установе на територији Града (предшколске установе, основне и средње школе) имају значајан утицај на унапређење безбедности саобраћаја. Саобраћајно васпитање и образовање представља један од кључних подсистема укупног система безбедности саобраћаја. Процеси унапређења знања и ставова деце и младих још увек немају законску потпору у овим институцијама. Квалитетно спроведена процедура утемељивања исправних ставова и понашања код ове категорије може знатно подићи ниво безбедности саобраћаја. Ове установе треба да дају одлучујући допринос у креирању и унапређивању свести о значају безбедности саобраћаја, о начинима и могућностима смањивања штетних последица саобраћаја и сл.

Политичке странке и организације које делују на територији Града Ниша могу у оквиру својих програма да изложе и концепте унапређивања безбедности саобраћаја на подручју града за које ће се залагати. Политичке странке могу основати одборе за

саобраћај који могу имати и посебне радне групе или комисије за безбедност саобраћаја са циљем деловања на унапређење безбедности саобраћаја.

Удружења, стручне и невладине организације (АМСС, Црвени крст, Удружење лица са инвалидитетом, друга удружења, клубови и стручне организације) окупљају субјекте који су врло заинтересовани за стање безбедности саобраћаја или за унапређење појединих сегмената овог система. Ове организације могу учествовати у раду Савета за безбедност саобраћаја, а могу и спроводити конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја. Невладине организације често имају сарадњу са сличним организацијама из других земаља, као и подршку међународних организација које у програму имају и унапређивање безбедности саобраћаја. Стручне организације би требало да помажу свим другим субјектима у домену свога деловања.

Здравствена установа – Дом здравља Ниш представља најважнији чинилац у активностима које припадају 5. стубу – Деловање након саобраћајне незгоде. Здравствене установе такође помажу у селекцији возача, а посебно у сталном праћењу здравственог стања возача професионалаца. Потребно је да ове установе имају квалитетно оспособљено особље и опрему, чиме се постиже ефикасан рад у збрињавању и лечењу повређених у саобраћајним незгодама. Координација и сарадња са другим хитним службама (посебно саобраћајном полицијом и ватрогасним јединицама) треба да буде на највишем нивоу.

Привреда Града Ниша би требало да препозна свој интерес у унапређивању безбедности саобраћаја. Постоји директно заинтересована привреда (предузећа за изградњу и одржавање путева, технички прегледи возила, аутошколе и сл.), али и остатак привреде има велики интерес у смањивању укупних штетних последица саобраћаја (јер све последице и трошкове на разне начине сноси привреда). Увођење система безбедности саобраћаја и стандарда безбедности саобраћаја - ISO 39.001 у привредне субјекте, доприноси унапређењу укупне безбедности саобраћаја на територији града Ниша и ефикаснијем раду привредних субјеката. Спровођење стратешких докумената о безбедности саобраћаја на нивоу привредних субјеката доприноси унапређењу укупне безбедности саобраћаја.

Средства јавног информисања имају једну од пресудних улога у систему безбедности саобраћаја, како у креирању општеприхваћених мишљења и понашања, тако и у формирању и промени свести и ставова учесника у саобраћају. Ова средства имају велики значај на унапређење саобраћајне културе, поготово уколико се

обезбеде и дефинишу исправни поступци и садржаји који ће обезбедити да текстови у штампи, као и радио и телевизијске емисије посвећене систему безбедности саобраћаја, буду нераздвојни део васпитно-образовног процеса. Све активности усмерене ка унапређењу безбедности саобраћаја на територији Града Ниша требају бити испраћене и објављене путем различитих медијских средстава

Најшира јавност, под утицајем стручњака, медија и деломполитичких и других организација, унапређује свест о значају безбедности саобраћаја, изграђује исправне ставове и схвата значај појединих активности. Јавност чине сви становници који живе на територији Града и који треба да утичу на доносиоце одлука у систему безбедности саобраћаја. У неким случајевима најшира јавност може и да захтева спровођење основних активности у безбедности саобраћаја на основу стручних ставова које преносе медији. Подршка јавности је потребан услов за ефикасну примену и спровођење свих мера у безбедности саобраћаја.

31. ПРАЋЕЊЕ, ИЗВЕШТАВАЊЕ И СТАЛНО УНАПРЕЂИВАЊЕ

Праћење постојећег стања представља значајан процес у области безбедности саобраћаја како би се на основу њега могло дефинисати жељено стање, као и мере и активности које ће постојеће стање што више приближити жељеном. Уз праћење као саставни детаљ иде и извештавање о стању безбедности саобраћаја и које је препознато у Закону о безбедности саобраћаја на путевима.

У члану 14. Закона дефинисано је да надлежни извршни орган јединице локалне самоуправе – у конкретном случају градско веће, подноси скупштини града извештај о стању безбедности у саобраћају на територији општине најмање двапут годишње.

За квалитетно праћење постојећег стања безбедности саобраћаја на територији града Ниша, пожељно је да се ради на развоју сопствених база података које је пожељно објединити у јединствену – интегрисану базу података о обележјима безбедности саобраћаја на територији града.

Предлог шеме скупова података неопходних за квалитетно праћење и управљање системом безбедношћу саобраћаја на територији града Ниша дат је на дијаграму.

На дијаграму су приказани основни сетови података који треба да фигуришу у локалним базама података о обележјима безбедности саобраћаја. То су:

Подаци о саобраћајним незго- дама - При успостављању овог сета података треба имати у виду да саобраћајна полиција прикупља податке о незгодама, да је од 2015. године за сваку незгоду дефинисана локација GPS подацима, као и да су подаци којима су описане саобраћајне незгоде усклађени са CADaS-ом.

Подаци о учесницима саобра- ћајних незгода - При успостављању овог сета података треба обезбедити заштиту свих личних података учесника у незгодама, а омогућити приступ подацима који се односе на пол, старост, својство учешћа, тежину последица и сл.

Подаци о путевима и њиховима карактеристикама - При успостављању овог сета података треба обухватити државне путеве и локалне путеве на територији локалне самоуправе. Овај сет података зависи од активности локалног управљача пута, може да интегрише евиденцију сигнализације на путу (катастар саобраћајних знакова и опреме), инфраструктуру, постојеће пројекте од значаја за безбедност саобраћаја, податке о посебним зонама (зоне успореног саобраћаја, зоне основних школа, пешачке зоне и сл.), податке о простору посебних намена (бициклическим стазама и тракама, пешачким стазама, паркинзима, стајалиштима и сл.). Са аспекта безбедности саобраћаја овај сет треба да носи податке о ризицима на путевима, квалитету осветљења, податке о опасним местима, податке о проверама безбедности саобраћаја, податке о реализованим мерама унапређења безбедности пута и сл.

Подаци о индикаторима пона- шања учесника у саобраћају. Овај сет података треба да садржи индикаторе о понашањима учесника у саобраћају за конкретну локалну самоуправу. На националном нивоу, Агенција за безбедност саобраћаја прикупља ове податке према полицијским управама, међутим локална самоуправа треба да покрене сопствена периодична истраживања индикатора како би се утврдиле релевантне вредности које уважавају специфичности учесника на територији локалне самоуправе, а не према полицијској управи

Подаци о ставовима учесника у саобраћају о ризицима и опсно- стима - Овај сет података прикупља се анкетирањем учесника у саобраћају. Агенција за безбедност саобраћаја прикупља податке за ниво полицијских управа, што су подаци који се иницијално могу користити. Услед специфичности окружења, социо-економских карактеристика и свести становништва ови подаци се значајно разликују и међу општинама једне локалне самоуправе. Развој система управљања усмерава на прикупљање ових података по општинама.

Идентификација проблема безбедности саобраћаја – Овај модул представља најважнији скуп података за локалну самоуправу. Путем овог модула могу се препознати највећи проблеми у саобраћају на територији општине или града, што олакшава рад локалних савета за безбедност саобраћаја, посебно у домену одлучивања и иницирања активности и правилном усмеравању средстава од саобраћаја. Свако погрешно препознавање проблема на које треба деловати не доприноси смањењу броја и последица саобраћајних незгода, већ напротив, њиховом повећању



Скупови података потребни за праћење и извештавање о стању безбедности саобраћаја на територији града Ниша

32.ПРОМОВИСАЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ЗА ГРАД НИШ

Израдом Стратегије безбедности саобраћаја предвиђено је инцирање великог броја мера и активности које треба да буду усмерене на достизање циљева Стратегије. Акциони план је дефинисао конкретне активности, истраживања, мере, кампање које ће спроводити препознати носиоци система безбедности саобраћаја.

Како би се промовисали циљеви и активности које се реализују на основу ове Стратегије успостављен је и лого стратегије који је приказан на слици. Овај лого је део визуелног идентитета Стратегије који има за циљ да истакне значај стратегије и истовремено пружи системску подршку свим активностима које носе овај лого. Носилац овог лога је Савет за безбедност саобраћаја



Лого Стратегије,
тип 1

Лого Стратегије,
тип



ЛИТЕРАТУРА

- [1] Влада Републике Србије, (2015). Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, за период од 2015. до 2020. године („Сл. гласник РС“ бр. 64/2015), Београд.
- [2] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Врбас за период 2016-2020. године АМСС – Центар за моторна возила (2016).
- [3] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима града Вршца за период 2017- 2021. године АМСС – Центар за моторна возила (2017).
- [4] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Сурдулица за период 2017-2021. године АМСС – Центар за моторна возила (2017).
- [5] Стратегија безбедности саобраћаја на путевима општине Чајетина за период 2017-2021. године АМСС – Центар за моторна возила (2017).
- [6] Стратегија безбедности саобраћаја Града Пожаревца за период 2014-2020. године Универзитет у Београду - Саобраћајни факултет (2014).
- [7] Стратегија безбедности саобраћаја града Ваљева за период 2016-2020. године и предлог акционог плана за спровођење стратегије. Универзитет у Београду - Саобраћајни факултет (2016).
- [8] Стратегија безбедности саобраћаја Града Београда са акционим плановима за период 2017 – 2020. године Универзитет у Београду - Саобраћајни факултет (2016).
- [9] Стратегија безбедности саобраћаја Града Краљева за период 2013-2020. године Универзитет у Београду - Саобраћајни факултет (2013).
- [10] Стратегија Града Београда о безбедности саобраћаја за период 2011-2015. године Универзитет у Београду - Саобраћајни факултет (2011).
- [11] 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. закони и 9/2016 - одлука УС);
- [12] Закон о јавним путевима, „Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013.
- [13] Закон о прекршајима („Службени гласник РС“, број 65/13 и 13/2016);
- [14] Закон о полицији („Службени гласник РС“, број 101/05, 63/09 – УС и 92/11);

- [15] Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09);
- [16] Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, број33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10);
- [17] Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, број51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС);
- [18] Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број111/09, 92/11 и 93/12);
- [19] Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, број107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др.закон и 93/14);
- [20] Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, број72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење),
- [21] Кривични законик („Службени гласник РС”, број85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14);
- [22] Кукић, Д. (2010). Ниво безбедности саобраћаја у локалним заједницама. Магистарски рад, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [23] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени лист СРЈ, Београд.
- [24] Пешић, Д. (2012). Развој и унапређење метода за мерење нивоа безбедности саобраћаја на подручју, Докторска дисертација, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду.
- [25] Рос и др. (2012). Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској. Бања Лука.
- [26] World Health Organization – WHO (2009). Global status report on road safety: Time for action. Geneva

ЗАВРШНЕ БЕЛЕШКЕ

¹ Члан 13; "Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - УС, 24/2018;

² "Службени гласник РС", бр. 64/2015;

³ Стуб 1. „Ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја“; Циљ 1; Тачка 1.2; Стратешко управљање у безбедности саобраћаја; "Службени гласник РС", бр. 24/2018;

⁴ Енциклопедија Ниша, Ниш 1995, стр. 257.

⁵ Ниш између два рата (1918-1941) у Историја Ниша, том 2, Градина и Просвета Ниш, 1984;

⁶ Према подацима о статичким и динамичким карактеристикама линија јавног градског и приградског превоза путника на територији града Ниша 2016. године, Дирекција за јавни превоз града Ниша;

⁷ Република Србија, Републички Завод за статистику, 3.1. становништво према старости и полу;

⁸ Ревизија Стратегије развоја Града Ниша, Ниш 2009. године;

⁹ Републички завод за статистику - Општине и региони у републици Србији, 2016. исправљено издање –21.03.2017. (ISSN 2217-7981);

¹⁰ Стратегија безбедности младих Града Ниша, Ниш 2013. године

¹¹ Р1 - Коефицијент придружен лаким повредама, Вредност коефицијента (пондера) Р1 = 1; Р2 - Коефицијент придружен тешким повредама; Вредност коефицијента (пондера) Р2 = 13; Р3 - Коефицијент придружен смртним последицама Вредност коефицијента (пондера) Р3 = 99

¹² Подаци преузети из Референтног система <http://www.putevi-srbije.rs/index.php/референтни-систем>

¹³ Уредба о категоризацији државних путева; "Службени гласник РС", бр. 105/2013 и 119/2013;

14 Уредба о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Бугарске; "Службени гласник РС", бр. 86/2009 и 96/2017;

15 Програм развоја Града Ниша за 2018. годину, Град Ниш, децембар 2017. године;

16 Члан 8; Закон о безбедности саобраћаја на путевима

17 "Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - УС, 24/2018;

18 У процесу усвајања је предлог измена и допуна Закона о јавним путевима;

19 („Службени гласник РС”, бр. 64/15);

20 („Службени гласник РС”, бр. 4/08);

21 Национална стратегија за одрживи развој. (2005); (Службени гласник РС“ бр. 55/05, 71/05 - исправка и 101/07);

22 усвојена на седници Скупштине града од 03.12.2007.

23 усвојен на седници Скупштине града од 20.09.2010

24 Члан 17. Закон о безбедности саобраћаја на путевима; ("Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - УС, 24/2018);

25 Решење о образовању првог Савета за безбедност саобраћаја од 14. 10.2009. године

26 Модел је примењен у националној Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године.

27 Вредности индикатора су рачунате на основу њихових мерења у насељу, а подаци су обезбеђени од стране Агенције за безбедност саобраћаја, 2017.

28 Светска здравствена организација (World Health Organization-WHO)

29 Global Plan for the Decade of Action for RoadSafety 2011-2020

30 Подаци о општим вредностима индикатора преузети су са интернет странице Агенције за безбедност саобраћаја из брошуре „Индикатори перформанси безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2017. годину“. Подаци о вредностима индикатора у насељу и ван насеља, преузети су из брошуре „Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја за 2017. годину“ за полицијску управу Ниш.

Напомена:

Све фотографије коришћене у овом документу достављене су од стране Наручиоца, Града Ниша, Савета за безбедност саобраћаја Града Ниша

CIP - Каталогизација у публикацији Народна библиотека
Србије, Београд

656.1.08(497.11)

СТРАТЕГИЈА безбедности саобраћаја на путевима града Ниша : за период од 2017. до 2021. године / руководиоци пројекта Дарко Петровић, Крсто Липовац; [аутори Дарко Петровић ... [и др.]]: АМСС - Центар за моторна возила, 2018 (Велика Плана : Мозаик). - 107 стр. : илустр. ; 30 cm

Подаци о ауторима преузети из колофона. - Тираж 50. - Библиографија: стр. 105-107.

ISBN 978-86-915169-6-3

1. Петровић, Дарко, 1982- [аутор] [вођа пројекта]
а) Саобраћај - Безбедност - Ниш
COBISS.SR-ID 265468172



AMCC – Центар за моторна возила



Универзитет у Београду
САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ

Пројекат „Израда Стратегије безбедности саобраћаја на територији града Ниша, за период од 2017. до 2021. године, са предлогом акционог плана за спровођење Стратегије“ реализован је у период од октобра 2017. до јуна 2018 године. Пројекат је реализован од стране АМСС - Центра за моторна возила и Саобраћајног факултета Универзитета у Београду. Пројекат је дефинисао три фазе израде: Израда анализе стања безбедности саобраћаја, припрема текста Стратегије безбедности саобраћаја и предлога Акционог плана за спровођење Стратегије и снимање и оцењивање безбедносних карактеристика дела путне мреже са припадајућом саобраћајном сигнализацијом и опремом пута,

Стратегија безбедности саобраћаја пружа основу за успостављање и развој система безбедности саобраћаја у Граду Нишу. Стратегија, као кровни документ безбедности саобраћаја препознаје основне области, правце деловања и смернице за ефикасан рад на унапређењу безбедности саобраћаја.

Како би се јасно препознало жељено стање, циљне 2021. године Стратегијом су дефинисани амбициозни циљеви које треба досегнути кроз ефикасан рад система безбедности саобраћаја. Ови циљеви усклађени су са циљевима Националне Стратегије и усмерени на кључне области деловања. Иницијално примена Стратегије треба да обезбеди континуитет у смањењу броја и последица саобраћајних незгода на територији Града.

Основа за ефикасну реализацију ове Стратегије је Акциони план безбедности саобраћаја, којим су дефинисане конкретне мере и активности, њихова динамика, кључне институције за реализацију и оквирна финансијска средства за њихову реализацију. Акциони план се заснива на примени мера и активности које су препознате научним истраживањима и од којих се очекује максималан ефекат на унапређење безбедности саобраћаја.

Акциони план безбедности саобраћаја за период од 2018. до 2021. године формиран је од стране стручног тима АМСС - Центра за моторна возила и Саобраћајног факултета Универзитета у Београду и садржи детаљне мере и активности неопходне за реализацију Стратегије. Акциони план је подржан од стране највиших градских званичника и усвојен на Скупштини Града. Усвајањем овог документа Град Ниш се определио за стручне системске мере чија реализација ће омогућити достизање циљева Стратегије.

Аутори Стратегије и Акционог плана

АКЦИОНИ ПЛАН
ЗА СПРОВОЂЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
НА ПУТЕВИМА ГРАДА НИША ЗА ПЕРИОД ОД 2017. ДО 2021. ГОДИНЕ

Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Града Ниша за период од 2017. до 2021. године дефинисана је обавеза Града да усвоји Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја (у даљем тексту: Акциони план). Акциони план ће детаљно разложити све циљеве дефинисане Стратегијом и пружити јасне смернице за њено спровођење. Акциони план садржи конкретне мере и активности при чему је свака од њих описана кроз, носиоце активности, период реализације, индикаторе успешности реализације, извори финансирања и оквирну процену трошкова за сваку појединачну ставку.

Стратегија представља кровни стратешки документ безбедности саобраћаја који има за циљ да прикаже постојеће стање, укаже на препознате проблеме и пружи смернице за ефикасно решавање тих проблема. Стратегија пружа осврт на кључне проблеме, области деловања и циљне групе које треба обухватити, како би се досегли дефинисани циљеви. Стратегија је указала на финансијску основу за спровођење мера и активности безбедности саобраћаја, дала смернице о начинима и алатима које треба користити како би се пратила ефикасност реализованих мера и постојећи ниво безбедности саобраћаја.

Доношење Стратегије треба да омогући успостављање функционалног, одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2021. године, који ће омогућити:

- саобраћај са смањеним бројем погинулих лица, бар за половину у 2021. години,
- смањење броја погинулих младих лица, бар за половину у саобраћају у 2021. години,
- успостављање и одржавање тренда „0“ погинуле деце у саобраћају,
- саобраћај без погинулих старијих лица (преко 65 година) у 2021. години,
- драстично смањење броја тешко повређених лица у саобраћају,
- саобраћај без тешко повређене деце у 2021. години,
- смањење броја тешко повређених старијих лица (преко 65 година), бар за половину у 2021. години и
- драстично смањење броја лако повређених лица у саобраћају и

да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2021. години, у односу на 2011. годину

За остварење дефинисаних циљева потребно је реализовати мере и активности које су сврстане у пет кључних области рада (пет стубова), које су у складу са Глобалним планом Деценије акције за безбедност саобраћаја 2011-2020. године и Националном Стратегијом безбедности саобраћаја:

1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА;
2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ;
3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА;
4. БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ И
5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ.

Кључ за успех у остваривању Стратегије је координација и кооперација свих субјеката безбедности саобраћаја на нивоу Града Ниша, уз интензивну и ефикасну сарадњу са националним институцијама безбедности саобраћаја. Стратегија је дефинисана као елемент подршке јачању финансијске базе и развоју институционалних капацитета безбедности саобраћаја у Граду Нишу.

Стратегија и пратећи Акциони план инсистирају на заједничком раду свих Градских институција, локалне заједнице, привредног сектора, образовног сектора, средстава информисања и других како би се осигурало ефикасно успостављање и унапређивање система управљања безбедношћу саобраћаја.

Акциони план је дефинисан према пројектованом буџету од 182.000.000,00 динара за укупан четворогодишњи период од 2018. год до 2021. године

[illegible]

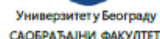
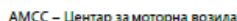
СТУП 1. ЕФИКАСНОСТИ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплатених казни
1.4	Анализа система управљања безбедношћу саобраћаја - „бенчмаркинг“	2019	Оцена ефикасности система и Број смерница за унапређење система	Савет за безбедност саобраћаја	Све кључне институције безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	1,500,000.00
Опис	Агенција за безбедност саобраћаја је реализовала пројекат "Бенчмаркинг отворених система безбедности саобраћаја" који је поставио смернице за анализу ефикасности рада у оквиру једног система и организације као што је управа Града Ниша. Овај пројекат треба да анализира који су чиниоци најефикаснији у свом раду у безбедности саобраћаја, као и да препозна чиниоце чији је рад потребно унапредити. Овим пројектом препознају се све слабости и дају препоруке за унапређење рада у области безбедности саобраћаја, у смислу ефикасности и ефективности организације система. Резултати треба да дају смернице за јачање стручних капацитета у оквиру носећих институција безбедности саобраћаја.						
1.5	Израда стратегије и акционог плана за унапређење безбедности старих лица (категиорија 65+) у саобраћају	2019	Усвојени документи од стране Савета за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	Здравствене институције, актив пензинера са градских општина и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис	Стратегијом РС за здрав Ниш стара лица препозната су као једна од најризичнијих категорија учесника у саобраћају на територији ТП Ниш. Стратегија и акциони план за ову специфичну категорију треба да препознају детаљно све правце деловања на безбедност ове категорије у саобраћају. Стратегија треба да обухвати детаљну анализу стогова и специфичности ове категорије и кроз Акциони план дефинише динамички план свих активности у наредним годинама, уз препознавање кључних носилаца и њихових конкретних активности у раду са овом категоријом. Овај документ треба да истакне значај рада са овом категоријом и промовише проблем широј јавности, посебно доносиоцима одлука.						
1.6	Студија и план развоја безбедног бициклистичког саобраћаја	2019	Дефинисани бициклистички коридори и динамика развоја	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“, Савез бициклиста Града и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,200,000.00
Опис	Развој бициклистичког саобраћаја је окосница успостављања модерног саобраћаја који тежи смањењу свих негативних ефеката саобраћаја, посебно у погледу простора и екологије. Студија треба да дефинише на који начин ће се сагледавати потребе и потенцијал развоја бициклистичког саобраћаја у Нишу. Планом је потребно дефинисати детаљне смернице за развој ове категорије у погледу развоја инфраструктуре, начинима стимулисања бициклистичког саобраћаја, промовисања безбедности бициклиста, стварање друштвене свести о потенцијалу бициклистичког саобраћаја као подршке здравом животу грађана. Студија треба да садржи јасне циљеве и динамички план развоја и промовисања бициклистичког саобраћаја.						

СТУП 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплатених казни
1.7	Стручно усавршавање кадрова запослених у области безбедности саобраћаја	2019/2020/2020	Број стручних усавршавања Број полазника	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	1,500,000.00
Опис	Носиоци система безбедности саобраћаја су кључне институције на територији Града Ниша, односно кадрови који раде у тим институцијама. Унапређење стручних капацитета подразумева стално усавршавање кадрова запослених у области безбедности саобраћаја носећим институцијама. Одговоран и стручан рад подразумева и стално праћење нових тенденција и процеса у области безбедности саобраћаја.						
1.8	Промовисање рада савета за безбедност саобраћаја путем медија (телевизија, радио, интернет, друштвене мреже)	2018/2019/2020/2021	Број реализованих промоција	Савет за безбедност саобраћаја	Штампани и електронски медији Града Ниша	Савет за безбедност саобраћаја	200,000.00
Опис	Савет за безбедност саобраћаја је централна институција система безбедности саобраћаја која координише рад и сарађује са свим другим институцијама безбедности саобраћаја. Савет треба да буде препознат као центар безбедности саобраћаја и у широј јавности, да се кроз активности савета промовише безбедност саобраћаја, али и сам савет што добриноси интегритету и угледу савета као централне институције. Циљ је да савет буде препознатљив у најширој јавности и да сви субјекти препознају сарадњу са саветом као престиж и углед на територији града Ниша.						
1.9	Успостављање центра за едукацију и обуку возача на територији Града Ниша	2020/2021	Успостављен центар Број полазника курса	Савет за безбедност саобраћаја	МУП, Агенција за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	4,000,000.00
Опис	Град Ниш, као један од највећих Градова у Р. Србији на својој територији треба да успостави тренинг центар за све учеснике у саобраћају, на којем би заинтересовани уз подршку Града могли да уз надзор стручних предавача и инструктора стекну напреднија знања и вештине за безбедно управљање возом. Иницијални корак је успостављање локације и минималних просторних капацитета за реализацију ових обука и						
1.10	Израда стратегије и акционог плана за унапређење безбедности деце у саобраћају	2019	Усвојени документи на Скупштини Града	Савет за безбедност саобраћаја	Основне школе, МУП, и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис	Један од приоритета Стратегије безбедности саобраћаја Града ниша, као и Националне стратегије је безбедност деце. Како би се Град Ниш усмерио ка ефикасном довању на безбедност најмлађих учесника, потребно је поставити јасне смернице и циљеве, а на основу детаљне анализе постојећег стања безбедности деце у саобраћају.						

СТУП 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
Циљ 2. Унапређење база података и примена савремених алата за анализу података о обележјима безбедности саобраћаја							
2.1	Успостављање интерактивне базе података о обележјима безбедности саобраћаја	2018	База успостављена Унети подаци Омогућено генерисање извештаја	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша”, МУП Ниш и други	Савет за безбедност саобраћаја	2,000,000.00
Опис	Основа стратешког деловања кроз ефикасан систем безбедности саобраћаја је праћење стања безбедности саобраћаја. Стање безбедности саобраћаја описује шири спектар података чијом анализом треба препознати локације, категорије, период, учеснике и мере којима треба на њих деловати. База података о обележјима безбедности саобраћаја кроз увид у податке о саобраћајним незгодама, учесницима у незгодама, индикаторима, путевима, ставовима учесника у саобраћају и другима треба да омогући ефикасно спровођење мера безбедности саобраћаја, као и праћење њихових ефеката. База података треба да буде интерактивна, да омогући доступност и анализу свим заинтересованим лицима и институцијама који се баве безбедношћу саобраћаја на територији града Ниша.						
2.2	Надоградња интерактивне базе података о обележјима безбедности саобраћаја	2019	Успостављене нових функционалности Ажурирани подаци у бази	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша”, МУП Ниш и други	Савет за безбедност саобраћаја	2,500,000.00
Опис	Успостављање базе података и модела анализе тих података је потребно унапређивати у погледу структуре података и имплементацију нових апликативних решења за анализу постојећих података. Подаци о путу и путној инфраструктури треба да буду значајан сегмент обележја безбедности саобраћаја, сталне измене, промене које настају у домену саобраћајне сигнализације и опреме пута треба да буду евидентирани и вредновани, што представља иницијални корак ка сазревавању ефикасности реализованих мера безбедности саобраћаја. У оквиру базе података потребно је успоставити сегмент за интерактивни рад управљача пута који би својим садржајем омогућио ефикасније праћење свих радова и унапредио комуникацију између управљача пута и компанија које изводе радове на терену.						
2.3	Одржавање и надоградња интерактивне базе података о обележјима безбедности саобраћаја	2020/2021	Успостављене нових функционалности Ажурирани подаци у бази	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша”, МУП Ниш и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,500,000.00
Опис	Апликативна база података треба да функционише као независан систем са сопственом програмском инфраструктуром која је серверски организована и смештена на обезбеденим локацијама. Одржавање подразумева софтверску подршку за потпуно функционалан рад базе, ангажовање хардверских компоненти, серверске услуге и сталну контролу исправности рада. У оквиру одржавања потребно је контролисати постојеће податке и извршити периодичан унос нових података уз јасно дефинисане сетове података и техничке услове које подаци изињавају.						

СТУП 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
2.4	Реализација обуке за коришћење интерактивне базе података о обележјима безбедности саобраћаја	2018/2019/2020	Број реализованих обука Број стручних лица која су похађала обуку	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“, МУП Ниш и други	Савет за безбедност саобраћаја	200,000.00
Опис	Развој интерактивне базе података о обележјима безбедности саобраћаја и њена надоврађања подразумева низ нових апликативних решења која су усмерена ка доношењу јасних управљачких одлука, што подразумева напредно познавање софтверског окружења и доступних података који се налазе у овој бази. Новонастали алати и њихове могућности морају бити прилагођени корисницима, али је неопходно и све заинтересоване кориснике упознати са начином њиховог коришћења. Потребно је организovati обуку за све запослене у институцијама које раде у области безбедности саобраћаја који желе користе апликативна решења и апликације из базе података.						
2.5	Промовисање “Интерактивне базе података о обележјима безбедности саобраћаја Града Ниша” као примера добре праксе у оквиру IRTAD пројекта “Safer city streets”	2019	Број скупова IRTAD-а на којима је представљена база Града Ниша	Савет за безбедност саобраћаја	Агенција за безбедност саобраћаја, Секретаријат за саобраћај града Београда, АМСС ЦМБ, МУП и други	Савет за безбедност саобраћаја	400,000.00
Опис	Интерактивна база података о обележјима безбедности саобраћаја Града Ниша као примера добре праксе у оквиру IRTAD пројекта “Safer city streets” подразумева стално извештавање и праћење података од стране лица које је задужено за рад базе података. Град Ниш својим радом у овој области треба да се уврсти у ову међународну базу кроз сарадњу са институцијама као што су Агенција за безбедност саобраћаја и АМСС-Центар за моторна возила коју су чланице IRTAD-а OECD International Road Traffic and Accident Database						
Циљ 3. Унапређење квалитета контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције							
3.1	Анализа потреба за набавку уређаја и опреме запољашања полицијске контроле саобраћаја	2019	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Савет за безбедност саобраћаја	100,000.00
Опис	Анализа треба да обухвати следеће постојеће опреме и активности која реализује саобраћајна полиција. Унапређење рада у контроли саобраћајне полиције треба да прати и техничко унапређење постојеће опреме уз набавку нових савремених уређаја. Ова анализа треба да омогући формирање динамичког плана за унапређење опремљености саобраћајне полиције како би се што ефикасније искористила постојећа финансијска и техничка средства која су на располагању.						

СТУП 1. ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
4.4	Истраживање индикатора перформанси безбедности саобраћаја	2018/2019/ 2020/2021	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Савет за безбедност саобраћаја	2.000.000,00
Опис	Агенција за безбедност саобраћаја реализује истраживање индикатора перформанси система безбедности саобраћаја за ПУ на територији Р. Србије. Услед великих демографских и саобраћајних разлика које се уочавају на територији ПУ Ниш, потребно је посебно анализирати ове индикаторе за градску зону Ниша. Овим пројектом би се направила јасна разлика у индикаторима понашања које имају становници града и становници околних места на територији ПУ Ниш						
4.5	Анализа и мапирање ризика на мрежи саобраћајница Града Ниша - мапирање ризика	2021	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	„Дирекција за изградњу града Ниша“ ЈП “Паркин сервис” МУП	Савет за безбедност саобраћаја	2.300.000,00
Опис	Према закону о путевима дефинисана је обавеза сагледавања ризика на мрежи саобраћајница. Овај пројекат обухвата саобраћајнице на територији ПУ Ниш, као резултат овог пројекта треба да буде формирање ранг листе саобраћајница-деоница према степену ризика. Сви ризици треба да буду изражени кроз класе и дефинисани на мапи путева.						
4.6	Истраживање безбедности путника у јавном превозу на територији Ниша, са предлогом управљачких мера за унапређење	2020	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	“Дирекција за јавни превоз града Ниша”,	Савет за безбедност саобраћаја	800.000,00
Опис	Анализом стања безбедности саобраћаја препознат је повећан број незгода са возилим јавног превоза. Овим пројектом потребно је анализирати безбедност путника у аутобуском и такси саобраћају на територији Града Ниша. На основу добијених резултата потребно је предложити сет мера којима би се унапредила безбедност путника. Управљачке мере треба да предвиде врсту активности, носиоце и изворе финансирања.						
4.7	Истраживање безбедности моторизованих двоточкаша са предлогом мера за унапређење	2021	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	МУП	Савет за безбедност саобраћаја	800.000,00
Опис	Анализом стања безбедности саобраћаја препознат је повећан бројак моторизованих двоточкаша, имајући у виду нарастајући број ових учесника у саобраћају потребно је извршити анализу њихове безбедности у саобраћају и идентификовати најризичније локације, периоде, категорије и сл. на основу података о саобраћајним незгодама и прекршајима. На основу добијених резултата анализе потребно је формирати детаљан план мера и активности на унапређењу безбедности ове категорије учесника у саобраћају.						



СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквири буџет од наплаћених казни
Циљ 1. Спровођење савремених техника за управљање безбедношћу путне мреже							
1.1	Израда катастра саобраћајне сигнализације - први део	2019	Број километара за које је израђен катастар	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	3,000,000.00
Опис:	Унапређење вођења саобраћаја и ефикасна примена саобраћајне сигнализације и опреме није могућа без адекватне евиденције саобраћајних знакова и сигнализације. Потребно је у оквиру електронске евиденције извршити евидентирање саобраћајне сигнализације уз евидентирања у оквиру одговарајућег апликативног решења које подразумева основну структуру сигнализације уз обавезне ГПС координате. Апликативно решење треба да омогући анализу постојеће базе података са аспекта свих припадајућих параметара. Овим пројектом обухваћен је део централне градске мреже - први део.						
1.2	Израда катастра саобраћајне сигнализације - други део	2020	Број километара за које је израђен катастар	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	3,000,000.00
Опис:	Наставак развоја и унапређења Апликативно решења (тачка 1.2) треба да омогући анализу постојеће базе података са аспекта свих припадајућих параметара, наставак уноса података са терена. Овим пројектом обухваћен је преостали део централне градске мреже - други део.						
1.3	Ажурирање катастра саобраћајне сигнализације	2020/2021	Ажурирана целокупна мрежа саобраћајница	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,500,000.00
Опис:	Након што је успостављено апликативно решење за катастар саобраћајне сигнализације и унети сви подаци о саобраћајној сигнализацији, потребно је на годишњем нивоу вршити унапређивање постојеће апликације, уз додавање нових функционалности као и обнављање података о измени саобраћајне сигнализације.						

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ

[illegible]

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.7	Припрема локалног управљача пута за успостављање система ревизије и провере безбедности пута (програми обуке и сл.)	2018/2019	Спроведене обуке и припреме у трајању од 40 часова по полазнику	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	650,000.00
Опис:	У складу са новим законом о путевима управљач градских саобраћајнице треба да се припреми за реализацију ревизије и провере безбедности саобраћаја на градској саобраћајној мрежи. Запослени у управљачу градских саобраћајница треба да се упознају са садржајем закона као и са елементима и процесом који подразумевају ревизија и провера безбедности саобраћаја како би покретали ове активности и испуњавали законске обавезе.						
1.8	Израда пројеката провере- ревизије безбедности саобраћаја	2019/2020	Број локација на којима је извршена ревизија	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	3,000,000.00
Опис:	У складу са новим законом о путевима управљач градских саобраћајнице треба да покрене реализацију провере и ревизије безбедности саобраћаја на деоницама путева у надлежности града. Овим пројектом потребно је дефинисати одређене деонице препознате као најризичније мапирањем ризика (стуб I тачка 4.6) .						
1.9	Израда пројеката провере- ревизије безбедности саобраћаја	2021	Број локација на којима је извршена ревизија	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,500,000.00
Опис:	У складу са новим законом о путевима управљач градских саобраћајнице треба да покрене реализацију провере и ревизије безбедности саобраћаја на деоницама путева у надлежности града. Овим пројектом потребно је дефинисати одређене деонице препознате као најризичније мапирањем ризика (стуб I тачка 4.5) .						
1.10	Израда саобраћајно техничких пројеката за санацију опасних места - "црних тачака" - три локације	2020	Број израђених пројеката	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	800,000.00
Опис:	На основу релевантног истраживања и идентификације опасних места (Стуб II, тачка 1.28) потребно је изградити саобраћајно техничке и грађевинске пројекте за унапређење - санацију опасних места - црних тачака, прве три локације на листи најугроженијих. Ови пројекти треба да буду оверени од стране одговорних пројектаната и припремљени за имплементирање на локацији.						

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплатених казни
1.11	Унапређење модела паркирања у функцији безбедности саобраћаја	2021	Унапређен модел паркирања	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис:	Паркирање може значајно утицати на безбедност саобраћаја, на локацијама које су препознате као најризичније (Стуб 1, тачка 4.3) у оквиру ових активности треба изградити пројектну документацију за измену модела паркирања, измештање, уклањање или формирање наменских паркинга места у зонама специфичних садржаја.						
1.12	Израда саобраћајно техничких пројеката за формирање безбедних коридора за кретање деце у зонама основних школа -10 школа	2020	Број израђених пројеката	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,500,000.00
Опис:	Потребно је припремити комплетне саобраћајно техничке, а по потреби и грађевинске пројекте за имплементацију препорука дефинисаних претходним активностима (стуб 1, тачка 4.4.) коју су оверени од стране пројектанта и припремљени за имплементацију у зонама 10 најризичнијих основних школа.						
1.13	Израда саобраћајно техничких пројеката за бициклистичке стазе	2020	Број километара за које је израђен пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис:	Потребно је припремити комплетне саобраћајно техничке, а по потреби и грађевинске пројекте за имплементацију препорука дефинисаних претходним активностима (стуб 1, тачка 1.6.) коју су оверени од стране пројектанта и припремљени за имплементацију за део бициклистичких стаза дефинисаних динамичким планом (стуб 1, тачка 1.6.).						
1.14	Израда пројеката за унапређење безбедности пешака	2020/2021	Број локација за које је израђен пројекат	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис:	Потребно је припремити комплетне саобраћајно техничке, а по потреби и грађевинске пројекте за имплементацију препорука дефинисаних претходним активностима (стуб 1, тачка 4.1) коју су оверени од стране пројектанта. Ови пројекти се односе на локације које су препознате као најризичније у оквиру анализом безбедности пешака (стуб 1, тачка 4.1).						

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИИ ПУТЕВИ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.21	Израда правилника о условима које мора да задовољи локација и начину постављања успоривача саобраћаја	2020	Усвојен правилник	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“, МУП Ниш и други	Савет за безбедност саобраћаја	500.000.00
Опис:	Планско и условљено постављање елемената за успоравање саобраћаја треба да унапреди безбедност целокупног система саобраћаја и дефинише начине вођења пешачког и умиривање моторног саобраћаја. Потребно је да управљач градске мреже саобраћајница уз подршку Савета за безбедност саобраћаја дефинише правилник о одабиру локација за постављање ових елемената и начину издавања дозвола.						
1.22	Инсталација система за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја - први део	2018/2019	Инсталиран систем на једној локацији	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја, МУП ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“	Савет за безбедност саобраћаја	10.000.000.00
Опис:	Предвиђено је извођење комплетног система за детекцију саобраћајних прекршаја, на основу комплетне саобраћајно техничке и грађевинске документације за имплементацију активности дефинисаних претходним пројектима (стуб 1, тачка 3.5 и тачка 3.6) који су оверени од стране пројектанта. Ови пројекти се односе на локације које су препознате динамичким планом.						
1.23	Инсталација система за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја - други део	2019/2020	Инсталиран систем на једној локацији	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја, МУП ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“	Савет за безбедност саобраћаја	9.000.000.00
Опис:	Предвиђено је извођење комплетног система за детекцију саобраћајних прекршаја, на основу комплетне саобраћајно техничке и грађевинске документације за имплементацију активности дефинисаних претходним пројектима (стуб 1, тачка 3.5 и тачка 3.6) који су оверени од стране пројектанта. Ови пројекти се односе на локације које су препознате динамичким планом.						
1.24	Инсталација система за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја - трећи део	2021	Инсталиран систем на једној локацији	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја, МУП ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“	Савет за безбедност саобраћаја	8.000.000.00
Опис:	Предвиђено је извођење комплетног система за детекцију саобраћајних прекршаја, на основу комплетне саобраћајно техничке и грађевинске документације за имплементацију активности дефинисаних претходним пројектима (стуб 1, тачка 3.5 и тачка 3.6) који су оверени од стране пројектанта. Ови пројекти се односе на локације које су препознате динамичким планом.						

120

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИИ ПУТЕВИ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.25	Имплементација саобраћајне сигнализације и опреме у функцији безбедности саобраћаја	2018/2019/2020/2021	Израђена и усвојена процедура и правилник	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	15.000.000.00
Опис:	На локацијама за које су припремљени саобраћајни технички, односно грађевински пројекти потребно је извршити имплементацију саобраћајне опреме и сигнализације уз предвиђене радове.						
1.26	Идентификација "опасних места" на територији Града Ниша, са смерницама за унапређење	2020	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	„Дирекција за изградњу града Ниша“	Савет за безбедност саобраћаја	1.500.000.00
Опис:	Законом о путевима дефинисана је обавеза примене алата за анализу опасних места. Потребно је формирати листу потенцијалних опасних места на територији Града Ниша и утврдити листу опасних места. За сваку локацију потребно је формирати елеабораат безбедности са јасном анализом проблема безбедности саобраћаја и смерницама за унапређење.						
1.27	Унапређење рада и одржавање постојећих система за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја	2019/2020/2021	Реализована анализа	Савет за безбедност саобраћаја	„Дирекција за изградњу града Ниша“	Савет за безбедност саобраћаја	1.700.000.00
Опис:	Постојећи системи за аутоматску детекцију саобраћајних прекршаја који су употреби треба да буду адекватно одржавани, калибрисани и унапређивани у складу са новим техничким решењима која се појављују на тржишту.						

120

СТУБ 2. БЕЗБЕДНИИ ПУТЕВИ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
Циљ 2. Увођење и развој примене интелигентних транспортних система							
2.1	Увођење видео надзора на локацијама са специфичним условима саобраћаја	2018/2019/ 2020/2021	Број локација са инсталираним системима	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	5,000,000.00
Опис:	Предвиђено је извођење комплетног система за детекцију саобраћајних прекршаја, на основу комплетне саобраћајно техничке и грађевинске документације за имплементацију активности дефинисаних претходним пројектима (стуб 1, тачка 3.5 и тачка 3.6) који су оверени од стране пројектанта. Ови пројекти се односе на локације које су препознате као специфичне - изоловани пешачки прелази, прелази - уласци у насеље, пружни прелази, зоне школа и сл.						
2.2	Израда и имплементација пилот пројеката - савремених светлосних сигнала са најавом за пешаке и аутоматску промену сигнала за возила у зависности од брзине	2021	Број локација са инсталираним системима	Савет за безбедност саобраћаја	ЈП „Дирекција за изградњу града Ниша“ и други	Савет за безбедност саобраћаја	4,000,000.00
Опис:	Предвиђено је извођење комплетног система за детекцију прекорачења брзине уз припрему неопходних саобраћајно техничких пројеката, а по потреби и грађевинских за локације на којима је опредељена примена овог пилот пројекта.						

[illegible]

СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
1.4	Израда правилника о условима које са аспеката безбедности саобраћаја морају да задовоље такси возила на територији Града Ниша	2020	Израђен и усвојен правилник	Савет за безбедност саобраћаја	"Дирекција за јавни превоз града Ниша",	Савет за безбедност саобраћаја	400,000.00
Опис:	На основу анализе (стуб 1 тачка 4.7) потребно је да Дирекција за јавни превоз на територији града Ниша успостави јасне стандарде и критеријуме које морају проћи возила која учествују у јавном превозу путника - такси возила. Правилник треба да буде формиран уз подршку Савета за безбедност саобраћаја и да дефинише минималне услове и периоде контроле ових возила усаобраћају.						
1.5	Акција провере техничке исправности возила која се користе у јавном превозу путника	2019/2020/2020	Број прегледаних возила	Савет за безбедност саобраћаја	"Дирекција за јавни превоз града Ниша",	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис:	Обезбеђивање одређеног броја техничких прегледа на која ће морати да оду возила која се користе у јавном превозу путника на територији града Ниша. Акција треба да буде усмерена на сва возила, а да буде распоређена у оквиру целокупног периода.						
1.6	Акција провере техничке исправности трактора	2019/2020/2020	Број прегледаних возила	Савет за безбедност саобраћаја	"Дирекција за јавни превоз града Ниша",	Савет за безбедност саобраћаја	500,000.00
Опис:	Обезбеђивање одређеног броја техничких прегледа на која ће морати да посете трактори који су регистровани на територији града Ниша. Акција треба да буде усмерена на сеоске делове, са значајним бројем трактора, а да буде распоређена у оквиру целокупног периода.						
Укупна планирана средства за СТУБ 3. БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА							3,000,000.00

[illegible]

СТУП 4. БЕЗБЕДНИИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
3.3	Унапређивање вештина, знања ученика у средњим школама и мотивисање за здраве животне стилове и безбедно живљење кроз вршњачку едукацију у средњим школама	2019/2020/2021	Број спроведених обука Број младих који је учествовао	Савет за безбедност саобраћаја, МУП	Савет за безбедност саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја, НВО и други	Савет за безбедност саобраћаја	900,000.00
Опис	Реализација едукативних трибина и ангажовање лица за теоријску наставу и обуку која се реализује у центру за едукацију ученика о проблемима безбедности саобраћаја.						
3.4	Анализа пројеката додатне едукације за децу у основним школама - обука на полигону	2019/2020/2021	Број спроведених едукација Број деце који је учествовао	Савет за безбедност саобраћаја	Основне школе, Агенција за безбедност саобраћаја, Управа саобраћајне полиције и други	Савет за безбедност саобраћаја	500,000.00
Опис	Ангажовање стручних лица за реализацију обуке и вежби безбедности саобраћаја на изграђеном полигону за обуку у оквиру једне основне школе. Програм треба да буде усмерен на све ученике првог разреда оновних школа који би у групама посећивали полигон.						
3.5	Реализација "Пажљивкове смотре"	2019/2020/2021	Број спроведених смотри Број деце који је учествовао	Савет за безбедност саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја, АБС, МУП, НВО	Савет за безбедност саобраћаја	2,000,000.00
Опис	Ангажовање стручних лица за реализацију "Пажљивкове смотре" у свим основним школама на територији града, а према моделу дефинисаном од стране Агенције за безбедност саобраћаја.						
3.6	Организација и спровођење такмичења "Шта знаш о саобраћају"	2019/2020/2021	Број реализованих такмичења	Савет за безбедност саобраћаја	"Дирекција за јавни превоз града Ниша",	Савет за безбедност саобраћаја	900,000.00
Опис	Једна од најстаријих и међу децом најпопуларнијих активности у којој се играју и уче о понашању у саобраћају је такмичење "шта знаш о саобраћају" које се традиционално организује сваке године. Град ће кроз своје активности и поклоне за децу која се истакну у овом такмичењу дати допринос и подршку да се ово такмичење још више популаризује међу децом.						

СТУБ 4. БЕЗБЕДНИИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
Циљ 4. Подизање свести и унапређење ставова о безбедности саобраћаја учесника у саобраћају							
4.1	Кампања за подизање свести о ризицима које носи прекорачење брзине за учешће у саобраћају	2019/2020/2021	Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис:	Набавка кампање и свих пратећих елемената (брошура, промотивног материјала и сл.) који су усмерени на промовисање ризика од прекорачења брзине у саобраћају. Набавком је могуће вршити и изградње промотивних спотова, реализацију јавних трибина, закуп активности на друштвеним мрежама организацију едукативних такмичења и сл.						
4.2	Кампања усмерена на смањење војне под дејством алкохола	2019/2020/2021	Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	1,500,000.00
Опис:	Набавка кампање и свих пратећих елемената (брошура, промотивног материјала и сл.) који су усмерени на промовисање ризика од војне под дејством алкохола. Набавком је могуће вршити и изградње промотивних спотова, реализацију јавних трибина, закуп активности на друштвеним мрежама организацију едукативних такмичења и сл.						
4.3	Кампања усмерена на безбедност мотоциклиста и употребу заштитне опреме	2018/2019/2020/2021	Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	2,000,000.00
Опис:	Набавка кампање и свих пратећих елемената (брошура, промотивног материјала и сл.) који су усмерени на промовисање безбедног понашања мотоциклиста и употребе заштитне опреме. Набавком је могуће вршити и изградње промотивних спотова, реализацију јавних трибина, закуп активности на друштвеним мрежама организацију едукативних такмичења и сл.						
4.4	Кампања за промовисање безбедности бициклиста	2019/2020/2021	Кампања реализована и измерен ефекат кампање	Савет за безбедност саобраћаја	Дирекција за изградњу града Ниша ЈП "Паркин сервис" МУП	Савет за безбедност саобраћаја	700,000.00
Опис:	Набавка кампање и свих пратећих елемената (брошура, промотивног материјала и сл.) који су усмерени на промовисање безбедног понашања бициклиста и коришћење инфраструктуре намењене бициклистима. Набавком је могуће вршити и изградње промотивних спотова, реализацију јавних трибина, закуп активности на друштвеним мрежама организацију едукативних такмичења и сл.						

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
Циљ 1.Координација рада хитних служби и спречавање настанка секундарних саобраћајних незгода							
1.1	Стварање услова за унапређење координисаног деловања хитних служби на месту саобраћајне незгоде (СХМП, Саоб. пол., Ватрогасна јединица)	2019/2020/2021	Број реализованих вежби	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	500,000.00
Опис:	Анализа постојећег стања и препоруке за унапређење координисаног рада хитних служби. Дефинисање конкретнoг динамичког плана и носилаца активности на унапређење система рада.						
Циљ 2. Скраћење времена потребног за остваривање комуникације позиваоца са надлежним хитним службама (саоб. полиција, служба хитне медицинске помоћи)							
2.1	Унапређење постојећег информационо – технолошког система хитних служби кроз набавку одговарајуће ИТ опреме	2021	Број набављене опреме	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	1,000,000.00
Опис:	На основу претходно реализованих активности (стуб V, тачка 2.1) и дефинисаног динамичког плана врши се набавка предвиђене опреме.						
2.2	Обука и тренинг возача возила хитних служби за безбедно учешће у саобраћају	2019/2021	Број реализованих обука	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	2,500,000.00
Опис:	Набавка обуке и тренинга безбедне вожње за возаче који раде у хитним службама. Набавка треба да садржи улазно тестирање познавања прописа, теоријску наставу и практичну обуку на полигону.						

141

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

[illegible]

СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ							
Р.бр.	Активност	Година реализације	Индикатор успешности	Носилац активности	Сарадња	Извор финансирања	Оквирни буџет од наплаћених казни
3.4	Набавка возила уређаја и опреме за вршење хитне ватрогасне службе на лицу места саобраћајне незгоде	2021	Број набављене опреме и уређаја	Савет за безбедност саобраћаја	Сви заинтересовани субјекти безбедности саобраћаја	Савет за безбедност саобраћаја	2,000,000.00
Опис:	На основу претходно реализованих активности (стуб V, тачка 2.1) и дефинисаног динамичког плана врши се набавка предвиђене опреме.						

Укупна планирана средства за СТУБ 5. ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	7,900,000.00
---	--------------

Укупна планирана средства по СТУБОВИМА	
ЕФИКАСНИЈЕ УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	41,950,000.00
БЕЗБЕДНИЈИ ПУТЕВИ	90,250,000.00
БЕЗБЕДНИЈА ВОЗИЛА	3,000,000.00
БЕЗБЕДНИЈИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ	38,700,000.00
ДЕЛОВАЊЕ НАКОН САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	7,900,000.00
Укупна планирана средства за безбедност саобраћаја	181,800,000.00

ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Ову стратегију објавити у „Службеном листу Града Ниша“.