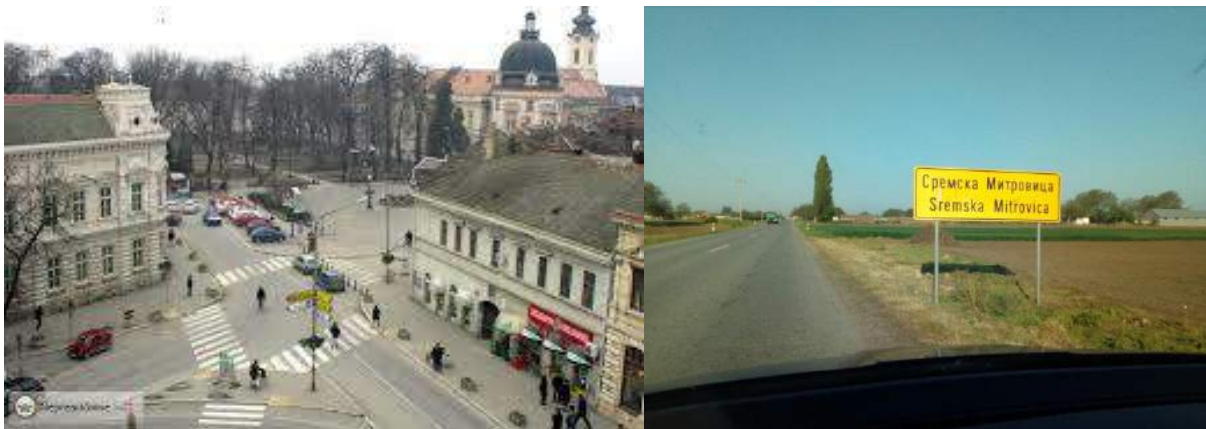


РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
Град Сремска Митровица



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД ОД 2017. ДО 2022. ГОДИНЕ (нацрт)



Сремска Митровица
Јун, 2017. године



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

Назив пројекта	<i>Стратегија безбедности саобраћаја на путевима града Сремска Митровица за период од 2017. до 2022. године</i>
Наручилац	<i>Градска управа за саобраћај, комуналне и инспекцијске послове града Сремска Митровица</i>
Извршилац	<i>FLEET MANAGEMENT SYSTEMS&TECHNOLOGY doo Beograd, Видиковачки венац бр. 51, БЕОГРАД</i>
Истраживачки тим	<i>Др Бранимир Милетић, дипл. инж. саобр., руководилац пројекта; Ђорђе Врањеш, дипл. инж. саобр., истраживач на пројекту; Др Демир Хаџић, дипл. инж. саобр., консултант и истраживач на пројекту; Милорад Петровић, дипл. правник, сарадник на пројекту</i>
Време реализације	<i>Април - Јун 2017. године</i>
Резиме пројекта	Пројекат садржи кључне елементе и активности, као основе за успостављање система стратешког управљања безбедношћу саобраћаја на подручју града Сремска Митровица за период 2017. - 2022. година. Стратегијом се успостављају основни инструменти којима се јачају капацитети институција и појединаца у систему безбедности саобраћаја на подручју Сремске Митровице. Кључне активности груписане су у оквиру пет кључних стубова за безбедност саобраћаја и у потпуности су усклађене са националном Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије. Циљ стратегије је да се успостави систем управљања и одрживе безбедности на путевима града Сремска Митровица, који ће, кроз одговарајуће мере и активности, омогућити континуирано смањење страдања у саобраћају, посебно броја погинулих у саобраћајним незгодама у наредном петогодишњем периоду. Ове мере подразумевају: • јачање институционалних капацитета, • безбедније учеснике у саобраћају, • безбедније путеве и кретање, • безбеднија возила и • ефикасне мере након саобраћајне незгоде Уз Стратегију безбедности саобраћаја на путевима града Сремска Митровица за период 2017. - 2022. година донет је и одговарајући Акциони план који је у поступности усклађен са усвојеном Стратегијом.
Кључне речи	Статешко управљање, стратегија, безбедност саобраћаја, саобраћајне незгоде, последице, стубови, активности, индикатори.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Поштовани грађани Сремске Митровице!

У периоду од 1997. до 2016. године, на подручју града Сремска Митровица, укупно се догодило 10.498 саобраћајних незгода, од којих су 3.313 биле незгоде са настрадалим лицима. У овим незгодама укупно је погинуло 229 лица, док је теже и лакше повређено 4.467 лица. У вези с тим, кључни циљ доношења стратешких докумената је да смањимо број и последице саобраћајних незгода, на подручју града Сремска Митровица.

Будући да кроз наш град и наше окружење пролазе најважнији државни путеви у Републици Србији, потребно је, поред доброг система вођења саобраћаја, да осигурамо безбедност свим учесницима у саобраћају.

Основна визија свих институција које се баве безбедношћу саобраћаја је свет у коме је кретање безбедно за све кориснике путева. За достизање ове визије потребно је деловати системски кроз различите мере и активности. Ове мере подразумевају:

- јачање институционалних капацитета,*
- безбедније учеснике у саобраћају,*
- безбедније путеве и кретање,*
- безбеднија возила и*
- ефикасне мере након саобраћајне незгоде.*

Пратећи тренд на нивоу Републике, последњих година град Сремска Митровица значајно је унапредио безбедност саобраћаја на својим путевима и улицама, имајући у виду да је значајно смањен број и последице саобраћајних незгода.

Међутим, нема места задовољству. Упркос текућем побољшању, још увек се суочавамо са неприхватљивим нивоом броја саобраћајних незгода, последица и траума од саобраћајних незгода.

Поред огромних материјалних трошкова, ненадокнадиви губици људских живота представљају трауму са којом се породица, пријатељи и заједница боре да изађу на крај дуги низ година, односно до краја живота.

Не верујем да су смрт и тешке телесне повреде неизбежни, или прихватљива цена која треба да се плати за привилегију коришћења јавних путева.

*Наша **визија** одрживе безбедности на нашим путевима заснива се на томе да пут треба да буде квалитетан и безбедан, како садашњим, тако и будућим генерацијама – корисницима јавних путева.*



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Наша **мисија** је да створимо услове за одрживи развој саобраћаја и транспорта, у коме ће сви учесници у саобраћају бити безбедни. То подразумева успостављање ефикасног превентивно заштитног система безбедности саобраћаја који ће укључивати широк спектар субјеката.

Коначно, **циљ** ових активности је смањење страдања, посебно броја погинулих у саобраћајним незгодама у наредном петогодишњем периоду.

Зато верујем да ће доношење Стратегије безбедности саобраћаја за град Сремску Митровицу и пратећег Акционог плана безбедности саобраћаја, и њихова примена у пракси, дати свој пуни допринос унапређењу система безбедности саобраћаја на нашим путевима и улицама.

Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима града Сремска Митровица за период од 2017. до 2022. године и Акционим планом безбедности саобраћаја, дефинисали смо кључне правце деловања ка успостављању одрживог система управљања безбедношћу саобраћаја у нашој локалној самоуправи.

Стратегијом смо успоставили само основне инструменте којима ћемо у наредном периоду јачати капацитете институција и појединаца у систему безбедности саобраћаја на подручју наше локалне самоуправе. Наша стратегија је у потпуности усклађена са Националном стратегијом безбедности саобраћаја Републике Србије.

Акционим планом смо дефинисали конкретне мере и активности у одређеним временским периодима, одредили буџет и носиоце активности за унапређење безбедности саобраћаја у појединим сегментима. Наш Акциони план усклађен је са Акционим планом безбедности саобраћаја Републике Србије.

Најзначајнији циљ доношења наведених стратешких докумената јесте да будемо део решења система безбедности саобраћаја успостављеног на нивоу Републике и да сваки грађанин или гост нашег града буде безбедан у саобраћају.

**ГРАДОНАЧЕЛНИК
ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА**

Владимир Санадер



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

САДРЖАЈ

1. УВОД	7
2. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА	9
2.1. Зашто је битно донети стратегију и акциони план безбедности саобраћаја	9
3. ПРАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА	11
3.1. Документи о безбедности саобраћаја на нивоу Европске уније	11
3.2. Стратешко планирање на нивоу Европске уније	12
3.3. Резиме међународних искустава у погледу доношења стратешких докумената	14
3.4. Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији	14
4. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР	20
4.1. Трошкови саобраћајних незгода	20
4.2. Основни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја	22
4.3. Преглед досадашњих искустава о начину трошења средстава за унапређење безбедности саобраћаја у Сремској Митровици	23
5. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА	25
5.1. Анализа саобраћајних незгода	25
5.2. Анализа последица код учесника саобраћајних незгода	28
5.3. Анализа страдања возача путничких аутомобила	38
5.4. Анализа страдања пешака	41
5.5. Анализа страдања бициклиста	42
5.6. Анализа страдања деце	42
5.7. Анализа страдања возача трактора	43
5.8. Анализа последица према виду саобраћајне незгоде	44
5.9. Анализа страдања возача мотоцикла и mopеда	46
5.10. Преглед кључних индикатора перформанси безбедности саобраћаја	47
6. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ	55
7. ОСНОВНА НАЧЕЛА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	58



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

7.1. Начело општег интереса и заједничког деловања	58
7.2. Начело примене науке и струке	58
7.3. Начело професионализма	58
7.4. Поредити се са најбољима	58
7.5. Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде	58
7.6. Начело заштите деце	59
7.7. Начело заштите младих	59
7.7. Начело заштите старијих (65+)	59
7.8. Начело заштите инвалида	59
7.9. Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају	59
6.10. Начело опраштања	59
7.11. Управљање засновано на реалним подацима	60
7.12. Начело кооперације и координације	60
7.13. Начело заштите животне средине	60
8. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)	61
8.1. Први стуб – ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја	61
8.2. Други стуб – безбеднији путеви и кретање	62
8.3. Трећи стуб – безбеднија возила	63
8.4. Четврти стуб – безбеднији учесници у саобраћају	64
8.5. Пети стуб – деловање након саобраћајне незгоде	66
9. ЦИЉНЕ ГРУПЕ	67
9.1. Деца	67
9.2. Млади возачи	69
9.3. Пешаци	70
9.4. Бициклисти и мотоциклисти	70
9.5. Старији од 65 година (65+)	71
9.6. Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци	73
9.7. Возачи склони прекорачењу брзине	73
9.8. Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возачи”)	74
9.9. Возачи комерцијалних возила	75
9.10. Возачи трактора	75
10. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈАНА ПОДРУЧЈУ СРЕМСКЕ МИТРОВИЦЕ	76
11. ИЗВЕШТАВАЊЕ И ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ	79
12. АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДН. САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА	81
13. ЗАВРШНИ ДЕО	82



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

1. УВОД

Динамичан развој друмског саобраћаја условио је низ позитивних, али и негативних последица. Позитивне су, пре свега, у чињеници што је друмски саобраћај постао значајна привредна грана која је убрзала повезивање и развој држава, односно појединих области, градова и насеља.

Оно што друмски саобраћај квалитативно издваја од других видова саобраћаја јесте могућност превозења робе и путника по принципу "од врата до врата", као и његова масовност у смислу великог броја учесника (возачи, возила, пешаци, бициклисти и др.). Међутим, то је највећим делом и довело до низа негативних појава, као што је велики број саобраћајних незгода са настрадалим лицима и великом материјалном штетом, загађење околине издувним гасовима и буком, гомилање хаварисаних возила у виду "ауто-отпада", и др.

С обзиром на велики значај и допринос друмског саобраћаја за развој сваке државе и њене привреде, битан елеменат у обезбеђивању таквог доприноса јесте безбедност друмског саобраћаја. Друмски саобраћај представља сложен систем међусобно блиско повезаних елемената: *човек-возило-пут-окружење*. Безбедност друмског саобраћаја у суштини зависи од сваког наведеног елемента - појединачно, али и од њиховог међусобног утицаја.

Сваки од ових елемената, због пропуста, грешака и недостатака, свакодневно доводи до великог броја саобраћајних незгода и страдања са огромним бројем људских жртава, породичних трагедија и патњи и других последица, због чега саобраћајне незгоде представљају значајан проблем сваке државе, локалне самоуправе и друштва у целини.

Како спречити саобраћајне незгоде и последице, како путеве учинити безбедним, како променити и унапредити навике, пре свега возача, али и других, посебно рањивих категорија учесника у саобраћају, представља глобални изазов, како за владе, тако и за локалне самоуправе.

Да би се правилно приступило решавању овог глобалног проблема, треба имати у виду једну од кључних чињеница: *Саобраћајне незгоде нису случајност, односно нису неминовност, већ су резултат (последица) грешака у сложенем систему човек-возило-пут-окружење. Оне се могу спречити адекватним деловањем на сваки од наведених фактора и на систем (безбедности) друмског саобраћаја у целини.*



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Спречавање страдања у саобраћајним незгодама на путевима на подручју града Сремске Митровице је кључни задатак надлежних органа (доносилаца одлука) код доношења стратешких докумената из области безбедности саобраћаја. На овом путу *mainstream* („главни ток“) по коме треба деловати су управо Стратегија и Акциони план безбедности саобраћаја.

Стратешко управљање безбедношћу саобраћаја подразумева развој заштитног система у безбедности саобраћаја уз максимално учешће свих субјеката у локалној самоуправи. Овај концепт управљања показао се као веома користан код великог броја најразвијенијих држава у овој области.

Данас се све мање расправља о томе да ли је могуће управљати безбедношћу саобраћаја, јер је то постао општеприхваћен став у стручној јавности. Наиме, многа теоријска истраживања и практична искуства најразвијенијих земаља указују да је могуће управљати безбедношћу саобраћаја на путевима. У вези с тим наметнуло се кључно питање: „како оптимално управљати безбедношћу саобраћаја“.

Израда и доношење стратешких документа (стратегија и акциони план) генерално представља веома свеобухватан процес и садржи детаљну анализу постојећег стања безбедности саобраћаја на посматраном подручју, прогнозу параметара жељеног стања путем дефинисања циљева, планирање, реализацију и на крају евалуацију свих предузетих мера и активности.

Стратегија безбедности саобраћаја и Акциони план су најважнији инструменти, односно методи који доприносе оптималном управљању безбедношћу саобраћаја на нивоу локалних самоуправа. Обавеза локалне самоуправе је да доноси Стратегију безбедности саобраћаја и Акциони план безбедности саобраћаја, документе који треба да буду усклађени са Националном стратегијом и Националним планом безбедности саобраћаја Републике Србије. Акциони план се доноси на основу стратегије.

Велики број локалних самоуправа у Републици Србији усвојио је своје нацрте Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја, па су у овом пројекту свакако коришћена њихова и најбоља међународна искуства из области стратешког управљања безбедношћу саобраћаја у локалној самоуправи.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

2. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА

Најзначајније штетне последице саобраћаја су: исцрпљивање природних ресурса и нарушавање равнотеже у природи, загађивање околине издувним гасовима, буком и отпадним материјалима, загађивање међуљудских односа због саобраћаја и саобраћајних незгода, нематеријалне последице у виду настрадалих лица (погинула и повређена лица) и материјалне последице саобраћајних незгода.

Управљање безбедношћу саобраћаја може се дефинисати као сложен процес (мера и активности) који обухвата: праћење постојећег стања, дефинисање (пројектовање) жељеног стања и спровођење мера и активности у циљу оптималног приближавања жељеном (пројектованом) стању.

Мада се управљање најчешће везује за смањивање ризика од настанка саобраћајних незгода, треба имати у виду неопходност смањивања осталих штетних последица саобраћаја. Оптимално управљање безбедношћу саобраћаја постиже се стручном припремом, доследним и координисаним спровођењем усаглашених стратегија безбедности саобраћаја на различитим нивоима.

За успостављање концепта управљања безбедношћу саобраћаја у Сремској Митровици неопходна је политичка воља и подршка са једне стране, и ангажовање стручне јавности са друге стране, како би заједнички ускладили активности за унапређење безбедности саобраћаја на свом подручју.

Сва новчана средства која се квалитетно и правовремено уложе у мере и активности за унапређење безбедности саобраћаја донеће велике уштеде Сремској Митровици. Уштеде ће се огледати у смањењу броја и последица саобраћајних незгода, а тиме и трошкова саобраћајних незгода, укључујући и трошкове збрињавања и лечења настрадалих и др.

2.1. Зашто је битно донети стратегију и акциони план безбедности саобраћаја

Стратегија безбедности саобраћаја (у даљем тексту: Стратегија) представља систематизоване и формализоване приказе најважнијих обележја постојећег стања, квантификована обележја жељеног стања (визије и циљеви) и основне правце рада у циљу приближавања жељеном стању (управљачке мере).



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Стратегија има карактер политике и доноси се на највишем политичком нивоу (доноси их највиша законодавна власт – скупштина). План је акциони (извршни) документ и доноси га највиши орган извршне власти (влада - веће).

Стратегија представља оквире за планирање рада у области безбедности саобраћаја. Може да се наставља на стратегијске документе о развоју саобраћаја, односно да произилази из тих докумената. Међутим, веома је важно међусобно усаглашавати ове документе на различитим нивоима.

Акциони план безбедности саобраћаја (у даљем тексту: Акциони план) је стратешки документ који прати Стратегију. Овај документ за краћи период (обично једна или пет година) конкретизује мере безбедности саобраћаја, одговорност (носиоце активности), начин и динамику спровођења.

Мере и активности садржане у акционом плану безбедности саобраћаја представљају основ за доношење програма финансирања унапређења безбедности саобраћаја града Сремске Митровице за будући период. Ове мере свакако ће помоћи члановима Савета за безбедност саобраћаја да стручно и конкретно дефинишу активности којима ће настојати да безбедност саобраћаја подигну на много већи ниво и да се број смртно настрадалих лица сваке године смањује.

Захваљујући квалитетном и стручном садржају акционог плана, доносиоци одлука у Сремској Митровици ће имати на располагању инструменте којима ће моћи да утичу на горуће проблеме у области безбедности саобраћаја и да успоставе основе система управљања безбедношћу саобраћаја на свом подручју.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

3. ПРАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ И АКЦИОНОГ ПЛАНА

Нормативно регулисање безбедности саобраћаја је водећи концепт управљања у овој области. Највећи број развијених држава је дефинисао и израдио квалитетне нормативне документе (законе, подзаконске акте, уредбе, резолуције и др.) чија је примена свакако резултирала значајним смањењем последица саобраћајних незгода.

Управо због тога, у овом делу биће приказан кратак резиме нормативних докумената на нивоу Европске Уније којима је регулисана област безбедности саобраћаја. Након овог резимеа биће дат преглед нормативног регулисања безбедности саобраћаја у Републици Србији и основ за доношење стратегије и акционог плана безбедности саобраћаја у Сремској Митровици.

3.1. Документи о безбедности саобраћаја на нивоу Европске уније

Данас на међународном нивоу постоји велики број докумената који представљају основе за израду Стратешких докумената за унапређење безбедности саобраћаја на путевима.

Све државе света преузеле су значајне активности како би се број саобраћајних незгода и њихових последица на глобалном нивоу значајно смањило. Према извештајима Светске здравствене организације (*World Health Organization - WHO*), сваке године у саобраћајним незгодама у свету око 1,27 милиона људи изгуби живот, док је процена да се број повређених креће између 20 и 50 милиона, од којих су многи остали трајни инвалиди. Половина оних који су смртно страдали на светским путевима су *"рањиви учесници у саобраћају"* (деца, пешаци, бициклисти и мотоциклисти).

Такође, повреде у друмском саобраћају су водећи узрок смрти међу младима, старости од 15 до 29 година. Од укупног броја смртних случајева у свету, 91% се догодило на путевима у ниско и средње развијеним земљама, иако те земље имају приближно половину моторних возила у свету.

Процене WHO су да се без предузимања адекватних системских мера и акција, може очекивати да ће број погинулих у саобраћајним незгодама до 2020. године достићи цифру од око 1.900.000 људи, а да ће до 2030. године постати пети водећи узрок смрти у свету, са процењених 2,4 милиона смртних случајева годишње.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Како је најбоља светска пракса показала да се стањем безбедности саобраћаја може управљати на различитим нивоима, то су најзначајније институције у свету предузеле системске мере како би свим државама дале смернице за смањење страдања и унапређење безбедности саобраћаја.

Један од првих значајних докумената којим је започела борба за безбедност саобраћаја је и Резолуција Уједињених нација из 2004. године о глобалном страдању у саобраћајним незгодама. У наставку активности УН и Светска здравствена организација су прогласиле Декаду активности посвећених глобалном унапређењу безбедности саобраћаја за период од 2011. до 2020. године. У прилог томе, многе значајне светске институције су донеле своје оперативне и стратешке документе и планове у циљу системског унапређења безбедности саобраћаја. Основни циљ Декаде је био да се број погинулих у саобраћајним незгодама преполови до 2020. године.

Током 2009. године усвојена је Московска декларација о безбедности саобраћаја коју је подржало 147 држава. Надаље, 2010. године УН су усвојиле и Резолуцију о безбедности саобраћаја на путевима чиме је и званично започета Декада акције посвећене унапређењу безбедности саобраћаја.

За потребе Декаде акције посвећене унапређењу безбедности саобраћаја, УН су донеле Национални план за унапређење безбедности саобраћаја у коме су дефинисани основни стубови за унапређење безбедности саобраћаја. На овим стубовима, темељи се и Национална стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије.

Светска здравствена организација донела је низ водича и приручника за унапређење безбедности саобраћаја, а веома значајан документ је Светски извештај о превенцији саобраћајних незгода кога Светска здравствена организација - СЗО (енгл. *World Health Organization - WHO*) периодично издаје. У њему су садржани кључни индикатори безбедности саобраћаја у великом броју земаља и примери добре праксе у системском управљању безбедношћу саобраћаја.

Потребно је истаћи да је и Европски савет за безбед. саобраћаја (ETSC) израдио велики број стратешких докумената и приручника за управљање безбедношћу саобраћаја.

3.2. Стратешко планирање на нивоу Европске уније

Светска Здравствена Организација је израчунала да уколико би се остварили циљеви Декаде, у периоду 2011 - 2020. година укупно би се сачувало око 1,9 милиона живота у свету. Због тога су многе европске државе усвојиле своје Стратегије безбедности саобраћаја како би одговорице на захтеве који се пред њих постављају, а самим тим и смањиле људске губитке и економске последице.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

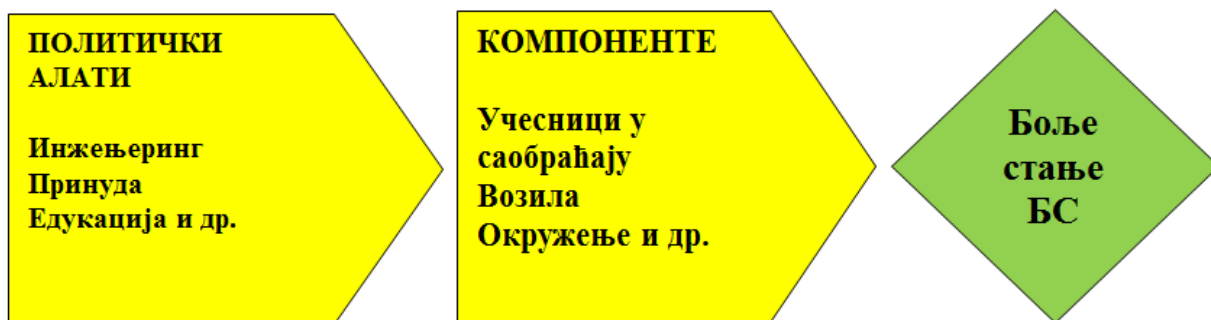
Европска Комисија је објавила податак да је на подручју ЕУ, захваљујући успешним мерама, у периоду од 2010. до 2014. године, смањен број настрадалих у саобраћајним незгодама за 18%.

Стратегије безбедности саобраћаја и политика унапређења стања првенствено су биле фокусиране на возача као кључног фактора безбедности саобраћаја, и то највише путем принуде, као основног вида утицаја на унапређење стања безбедности саобраћаја. Нешто касније већа пажња је била усмерена на дизајн путева, а од 1970. година прошлог века уведени су и стандарди за унапређење безбедности саобраћаја кроз утицај на фактор возило.

Концептуално планирање унапређења безбедности саобраћаја било је усмерено ка појединим категоријама учесника у саобраћају, али није и за целокупан систем безбедности саобраћаја. Данас се мере, садржане у стратешким документима, планирају тако да се њихови резултати могу мерити, односно како би се вредновао квалитет Стратегија и Акционих планова.

Велики број држава на нивоу ЕУ усвојио је стратегије чији се приступ заснива на теоријским поставкама и правцима деловања. Данас су присутни различити стилови писања стратешких докумената који садрже кључне групе (возачи и возила и др.), алате за унапређење безбедности саобраћаја (програми, пројекти и др.), одговорне субјекте и институције и др.

Најбоља светска пракса показала је да није довољно само да усвојите стратешке документе. Напротив, оне морају бити правилно имплементиране и вредноване. Имплементација стратегије је веома захтеван процес којим се мора обезбедити максимално учешће свих релевантних субјеката, применом мера како је приказано на слици 1.



Слика 1. Примена мера на компоненте безбедности саобраћаја



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

3.3. Резиме међународних искустава у погледу доношења стратешких докумената

Сумирајући најбољу праксу на подручју ЕУ долази се до закључка да се проблеми безбедности саобраћаја првенствено морају квалитетно истражити и анализирати.

Након тога, за све проблеме безбедности саобраћаја, потребно је одредити мере, буџетска средства и носиоце активности који ће у периоду имплементације стратегије константно радити на унапређењу безбедности саобраћаја из своје надлежности.

Током процеса реализације, потребно је вршити поверене ревизије остварених циљева и по потреби, улагати додатне напоре, како би стратегија била одржива у будућности.

Када је у питању доношење стратешких докумената на подручју локалне самоуправе, постоји велики број правних основа за доношење Стратегије и Акционог плана безбедности саобраћаја за град Сремска Митровица. Први и основни нормативни основ за доношење Стратегија и Акционог плана је Закон о безбедности саобраћаја на путевима и Закон о локалној самоуправи.

Закључком Владе Републике Србије из 2014. године усвојене су *Полазне основе за доношење националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима*, а Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије усвојена је у јулу 2015. године. Акциони план за спровођење Националне стратегије безбедности саобраћаја донет је крајем 2016. године.

У наставку су укратко приказани и други правни основи садржани у нормативним документима у Републици Србији, који су важни у процесу доношења и спровођења стратегије и акционог плана.

3.4. Правни и стратешки оквир безбедности саобраћаја у Републици Србији

Систем безбедности саобраћаја у Републици Србији уређен је Уставом, признатим међународним документима, законима и подзаконским актима. Закони, који првенствено уређују систем безбедности саобраћаја, јесу *Закон о безбедности саобраћаја на путевима* који је у примени од 11. децембра 2009. године, и *Закон о јавним путевима* који је у примени од 1. јануара 2006. године.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

3.4.1. Устав Републике Србије

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

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

3.4.2. Закон о безбедности саобраћаја на путевима

Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС и 55/14) поред правила саобраћаја уређује институционални оквир система безбедности саобраћаја, и финансирање система. Такође, у основи се овим законом уређује део система који се односи на возаче и возила, а закон садржи и одредбе које се односе на путеве. Закон о безбедности саобраћаја уређује и права и обавезе органа надлежних за контролу и регулисање саобраћаја, као и друге одредбе од значаја за систем безбедности саобраћаја.

Начело да небезбедни финансирају безбедност саобраћаја је начелно спроведено у овом закону, па је тако предвиђено да се целокупан износ прекршајних казни враћа у систем безбедности саобраћаја, кроз финансирање главних субјеката безбедности саобраћаја.

3.4.3. Закон о јавним путевима

Закон о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) уређује управљање, заштиту и одржавање јавних путева. Свакако најважнија одредба која се односи на безбедност саобраћаја јесте обавеза управљача јавног пута да обезбеди несметано и безбедно одвијање саобраћаја на јавном путу. Поједине одредбе односе се на све јавне путеве, а поједине само на државне путеве, док се локалним самоуправама оставља да својим актима уреде пре свега заштиту и одржавање локалних путева и улица.

Однос са Законом о безбедности саобраћаја на путевима – у делу који се односи на безбедност путева је такав да се Закон о јавним путевима више бави путевима са аспекта



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

грађевинске струке, док Закон о безбедности саобраћаја на путевима садржи одредбе које се односе на безбедност путева са аспекта саобраћајне струке (ревизија безбедности саобраћаја на путу, провера безбедности саобраћаја на путу, техничко регулисање саобраћаја, управљање црним тачкама, независну оцену доприноса пута за настанак саобраћајне незгоде са најмање једним погинулим лицем итд.).

3.4.4. Кривични законик

Кривични законик („Службени гласник РС”, бр. 85/05, 88/05 – исправка, 107/05 – исправка, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13 и 108/14) садржи главу која одређује кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, а заштитни субјекти јесу живот односно тело људи и имовина већег обима. Инкриминисане радње јесу пре свих непридржавања саобраћајних прописа, уништење односно оштећење саобраћајне сигнализације или опреме пута, постављање препрека на саобраћајници, несавестан надзор над стањем и одржавањем саобраћајница, и непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.

3.4.5. Закон о прекршајима

Закон о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13) уређује прекршајни поступак, и прекршајне санкције. С обзиром да су најчешћи саобраћајни деликти саобраћајни прекршаји и с обзиром да су најчешћи прекршаји у Републици Србији они против безбедности саобраћаја на путевима, систем прекршајног кажњавања јесте веома значајан у репресивном делу система безбедности саобраћаја.

Закон о прекршајима познаје и хитан поступак, када се осумњичени за прекршај може одмах спровести прекршајном суду, а казна се може извршити пре правноснажности одлуке о казни. Овај институт нарочито је погодан у борби против вишеструких повратника и учинилаца најтежих прекршаја против безбедности саобраћаја.

3.4.6. Закон о полицији

Закон о полицији („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 63/09 – УС и 92/11) уређује поступање саобраћајних полицијских службеника у поступку контроле и регулисања саобраћаја на путевима, односно одређује полицијска овлашћења у тим пословима.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

3.4.7. Закон о комуналној полицији

Закон о комуналној полицији („Службени гласник РС”, број 51/09) одређује да су послови комуналне полиције одржавање комуналног реда у шта спада одржавање реда у области „локалних путева и улица; саобраћајних ознака и сигнализације; паркирања...”.

3.4.8. Закон о општем управном поступку

Закон о општем управном поступку („Службени лист СРЈ”, бр. 33/97, 31/01 и „Службени гласник РС”, број 30/10) јесте системски закон који уређује поступање управних односно извршних органа. Овај пропис примењује се у поступању органа надлежних за контролу (полиција, инспекција), али и органа надлежних за управљање безбедношћу саобраћаја односно техничко регулисање.

3.4.9. Закон о обавезном осигурању у саобраћају

Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 – УС) уређује веома важну област обавезног осигурања и начина исплате штета из саобраћајних незгода. Овим прописом уведен је „бонус-малус” систем кажњавања и награђивања власника возила у зависности од тога да ли се њиховим возилом узрокују саобраћајне незгоде или не, што јесте мера која утиче на понашање возача. До октобра 2014. Године, по основу тог закона, осигуравајућа друштва су уплаћивала 1,2% бруто премије осигурања од аутоодговорности као део превентиве на посебан рачуна за увођење видео надзора на путевима. Рок важења наведене одредбе није продужен изменом закона.

3.4.10. Закон о ванредним ситуацијама

Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 92/11 и 93/12) уређује систем заштите и спасавања људи и добара од елементарних непогода и других несрећа укључујући и саобраћајне незгоде, надлежности државних органа, органа аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању; успоставља службу „112” која ће обезбедити функционалну интеграцију служби од интереса за заштиту и спасавање чиме ће се обезбедити координирана, брза и ефикасна интервенција ватрогасно – спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајних незгода.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

3.4.11. Закон о здравственој заштити

Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС”, бр. 107/05, 72/09 – др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13 – др. закон и 93/14) уређује систем здравствене заштите као организоване и свеобухватне делатности друштва са основним циљем да се оствари највећи могући ниво очувања и унапређења здравља грађана, спречавање и рано откривање болести, повреда и других поремећаја здравља и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.

3.4.12. Закон о основама система образовања и васпитања

Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15 – аутентично тумачење) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају.

3.4.13. Подзаконски акти

Правни оквир у систему безбедности саобраћаја на путевима садржи велики број подзаконских аката који су донети на основу Закона о безбедности саобраћаја на путевима, као и на основу осталих наведених закона. Основна предност оваквих аката јесте, пре свега, релативно проста процедура усвајања.

3.4.14. Стратешки оквир

Влада је 2007. године усвојила Стратегију развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС”, број 4/08) која је успоставила концепт развоја инфраструктуре и транспорта и дала дефиницију циљева развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију. Поменута стратегија препознаје безбедност саобраћаја као важан сегмент у унапређењу транспортног система.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

Одлуком Владе Републике Србије од 23. децембра 2016. године донет је Закључак о усвајању Акционог плана за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (Службени гласник РС бр. 1/17).



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

4. ФИНАНСИЈСКИ ОКВИР

Због саобраћајних незгода јављају се трошкови који многоструко превазилазе неопходна улагања у безбедност саобраћаја, како би се избегли постојећи трошкови. Имајући у виду да у финансијском смислу анализа везана за саобраћајне незгоде може да се посматра на исти начин као и сваки други инвестициони пројекат, може се рећи да је потребно сагледати Интерну стопу приноса - ИСП (*енгл. Internal Rate of Return - „IRR”*) везану за саобраћајне незгоде. Досадашњи резултати показују да инвестирање у безбедност саобраћаја даје „IRR” од 10% до 30%, односно да се таква ефикасна улагања могу ретко наћи у другим областима.

4.1. Трошкови саобраћајних незгода

Страдање и повреде у саобраћајним незгодама, поред огромног броја људских жртава, трагедија и патњи, проузрокују значајне економске губитке, како породицама жртава тако и државама, односно друштву у целини. Ови губици настају губитком прихода (у случају погинулих), односно из трошкова лечења повређених (укључујући рехабилитацију), смањења продуктивности, трошкова истраге и суђења и сл.

Јасно је да саобраћајне незгоде стварају огромне губитке и привреди, посебно осигуравајућим друштвима и предузећима, односно организацијама у чијем пословању друмски транспорт има значајну улогу.

Постоји више глобалних процена трошкова последица саобраћајних незгода, а процена извршена 2000. године указује да је економска цена саобраћајних незгода у свету, на годишњем нивоу, била око 518 милијарди америчких долара (\$).

Укупни трошкови социо-економских последица саобраћајних незгода код појединих држава у свету достижу од 1% до 3% укупног БДП-а, а код неких земаља и до 5%, како наводе истраживања Светске здравствене организације (*WHO*).

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

- бол и патња жртава саобраћајних незгода,



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

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

Висина штете настале у саобраћајним незгодама се не може прецизно измерити, проценити и израчунати, па се примењују различити поступци за процену висине штете настале у саобраћајним незгодама.

У Републици Србији још увек није званично прихваћен (усвојен) модел за процену штете у саобраћајној незгоди. На основу модела рачунања висине штете по истраживањима у Републици Српској (*А. Рос и др, 2012*) процењено је 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€.



График 1. - Процењени трошкови у Републици Србији на основу броја погинулих лица према примењеном моделу (*А. Рос и др, 2012*)



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Рачунајући трошкове саобраћајних незгода у Републици Србији, применом методологије (А. Рос и др, 2012) израчуната је штета на основу свих последица за 2012. годину у износу од 321.300.000€, што за 2012. годину, сведено у односу на једног погинулог, износи више од 467.000€.

С друге стране, на основу резултата истраживања које је спровео Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, „Директни и индиректни трошкови саобраћајних незгода, у зависности од методе обрачуна, износе од 1,7% до 4 % БДП Републике Србије, при чему је један погинули репрезентовао пратеће трошкове државе од око 1.000.000 евра по погинулом“.

Прецизнији податак, колики су трошкови друштва, који су последица саобраћајних незгода, остаје непознато из разлога што у Србији не постоји модел на основу ког би се извршила процена висине ових трошкова. Овај проблем је посебно изражен у погледу прорачуна трошкова живота, односно повреда код настрадалих у саобраћајним незгодама.

Ипак, и на основу ових непотпуних или оквирних података и процена, може се констатовати да су укупни трошкови последица саобраћајних незгода у Републици Србији огромни и неприхватљиви, како са становишта стручне јавности, тако и са становишта доносилаца одлука (Влада и локалне самоуправе).

4.2. Основни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја

Основни извор финансирања активности за унапређење безбедности саобраћаја у Сремској Митровици, као јединици локалне самоуправе могу бити различити. У вези с тим, а у складу са одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима, предвиђени су следећи основни извори финансирања:

1. наплаћене новчане казне за прекршаје предвиђене прописима о безбедности саобраћаја на путевима, на подручју Сремске Митровице,
2. поклони или прилози покровитеља дати јединици локалне самоуправе,
3. остали приходи.

Поред основних, постоје и други могући додатни извори средстава за унапређење безбедности саобраћаја:

- % од цене продатог горива,



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

- % од наплаћених полиса осигурања у друмском саобраћају,
- % средстава за одржавање путева,
- % средстава за изградњу нових путева,
- % средстава од наплаћене путарине,
- % средстава од пореза на употребу моторних возила, и др.

Законом је дефинисано да 30% од укупно наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје иде у буџет јединице локалне самоуправе на чијој територији је прекршај учињен, а 70% иде у буџет Републике Србије.

Од 30% средстава која иду јединици локалне самоуправе, 50% средстава се мора искористити за поправљање саобраћајне инфраструктуре, а преосталих 50% средстава се може распоредити на:

- рад тела за координацију,
- унапређење саобраћајног васпитања и образовања,
- превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја,
- научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја,
- техничко опремање јединица саобраћајне полиције које контролишу и регулишу саобраћај на путевима и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја.

На основу изнетог, јасно је да један од основних и сигурних извора финансирања активности за унапређење безбедности саобраћаја на путевима на нивоу локалних самоуправа, јесте одређени део новца прикупљен од наплаћених казни за саобраћајне прекршаје учињене на њиховом подручју.

4.3. Преглед досадашњих искустава о начину трошења средстава за унапређење безбедности саобраћаја у Сремској Митровици

Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије је извршила анализу програма трошења средстава за унапређење безбедности саобраћаја у свим локалним самоуправама у Републици Србији, где су између осталог објављени и подаци за Сремску Митровицу. Према подацима из извештаја Агенције, од стране града Сремска Митровица за период од децембра 2009. до маја 2015. године, укупно је приходовано 47.241.537,00 РСД за активности унапређења безбедности саобраћаја. Дакле, просечно у граду Сремска Митровица се у току једне календарске године од новчаних казни прикупи више од 10 милиона динара.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Закључак Агенције је да ова средства нису у потпуности била искоришћена на начин који би допринео да показатељи стања безбедности саобраћаја буду бољи од постојећих. Због тога је потребно више средстава усмеравати у **превентивне мере безбедности саобраћаја (кампање, едукације, превентивно промотивне активности и сл.)** које доносе највеће резултате у овој области.

Поред превентивних, свакако да треба инвестирати и у репресивне мере које су посебно у Републици Србији значајно допринеле унапређењу безбедности саобраћаја на путевима. Овде се мисли на издвајање средстава за **техничко опремање јединица саобраћајне полиције у Одељењу саобраћајне полиције Полицијске управе Сремска Митровица.**

Наведена новчана средства на годишњем нивоу довољна су да се реализују мере и активности које су садржане у Акционом плану безбедности саобраћаја. Њихово пројектовање ће се реализовати у оквиру Програма коришћења средстава који доноси Градско веће Сремске Митровице, на предлог Савета за безбедност саобраћаја.

Са повећаним финансирањем за техничко опремање јединица саобраћајне полиције, прикупљена средства од наплаћених новчаних казни за саобраћајне прекршаје на подручју Сремске Митровице могу значајно бити повећана, па се самим тим у већој мери могу финансирати активности које су пројектоване у Акционом плану безбедности саобраћаја.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

5. СТАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА

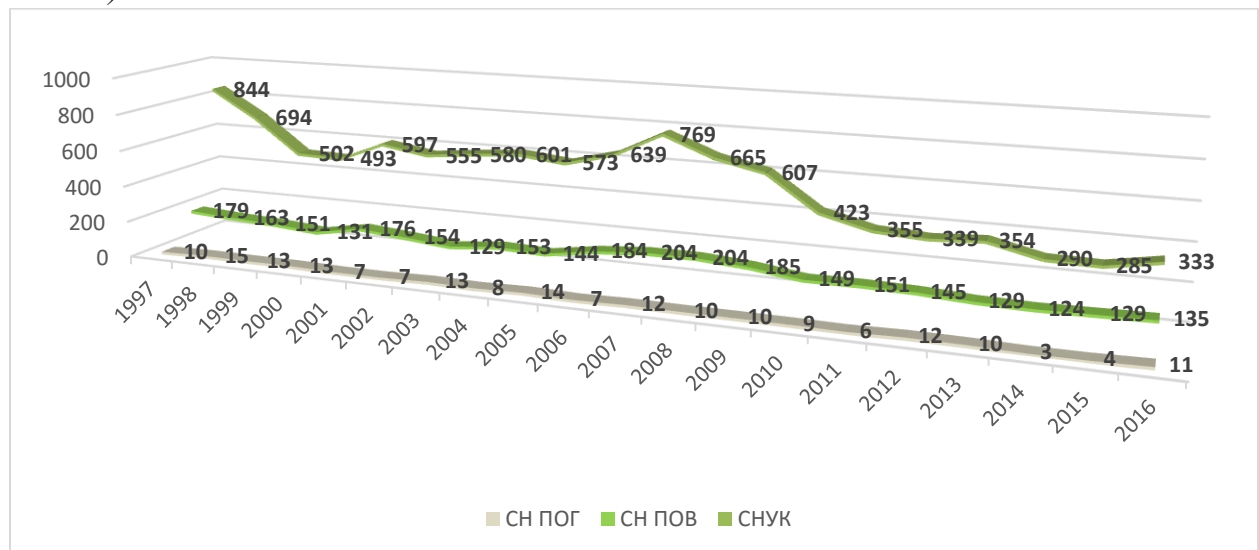
За потребе анализе стања безбедности саобраћаја на подручју града Сремска Митровица коришћени су подаци о саобраћајним незгодама који су доступни у Јединственој бази података од значаја за безбедност саобраћаја коју води и ажурира Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије.

За све статистичке анализе коришћени су подаци о саобраћајним незгодама на подручју града Сремска Митровица за период од 01.01.1997. године до 31.12.2016. године.

Истраживањем је посебно анализиран период настанка незгода до 2009. године када је ступио на снагу нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима. У вези са тим, посебно су анализирани ефекти пре и после његове примене на унапређење стања безбедности саобраћаја у Сремској Митровици.

5.1. Анализа саобраћајних незгода

Анализом података о саобраћајним незгодама за период од 1997. до 2016. године, на подручју града Сремска Митровица догодило се укупно 10.498 саобраћајних незгода (графикон 4.1.)



Графикон 4.1. Анализа саобраћајних незгода у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици



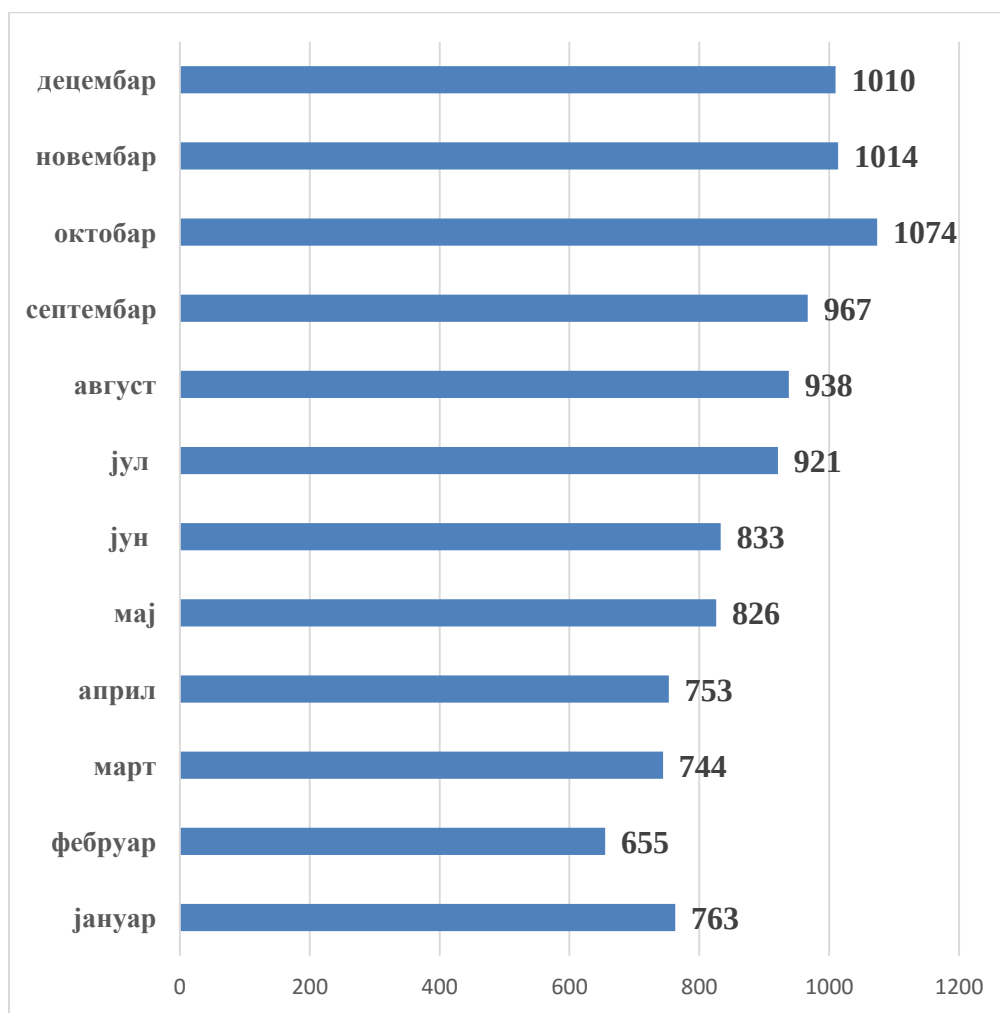
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

Од укупног броја незгода, 194 незгоде су са погинулим лицима, 3.119 незгода су са повређеним лицима и 7.185 незгода су само са материјалном штетом.

Укупан и константан пораст броја саобраћајних незгода бележи се до 2009. године када је на снагу ступио нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима. Са почетком његове примене, резултати укупног броја саобраћајних незгода бележили су константан пад, па се може закључити да је стање безбедности саобраћаја на значајно бољем нивоу. У наведеним саобраћајним незгодама на лицу места погинуло је 57 лица, док је 30 лица преминуло у року до 30 дана од дана настанка незгоде, а 17 лица је подлегло повредама на путу до здравствене установе.



Графикон 4.2. Месечна расподела саобраћајних незгода у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

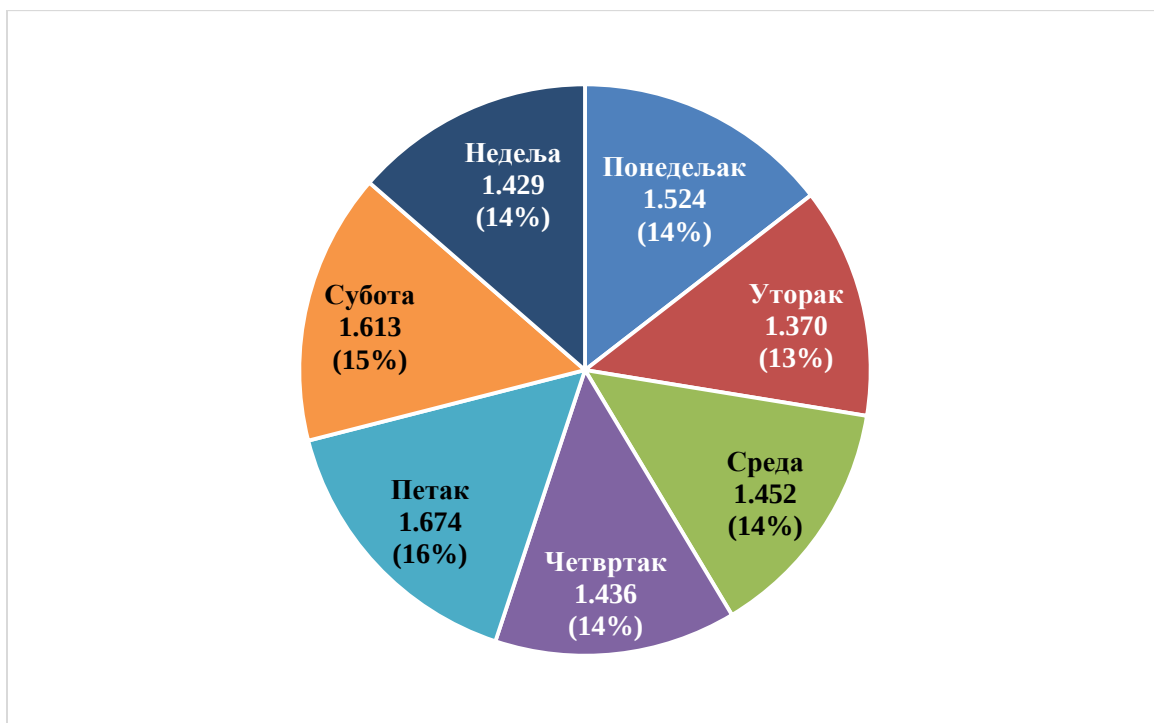


FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

У погледу укупног броја саобраћајних незгода, по месецима у току године, са *графикана 4.2.* може се закључити да се током месеца октобра догодило највише, а током месеца фебруара најмање саобраћајних незгода на подручју града Сремска Митровица. Највећи број саобраћајних незгода се догађа у последња три месеца у години у односу на остале периоде.



Графикон4.3. Недељна расподела саобраћајних незгода у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

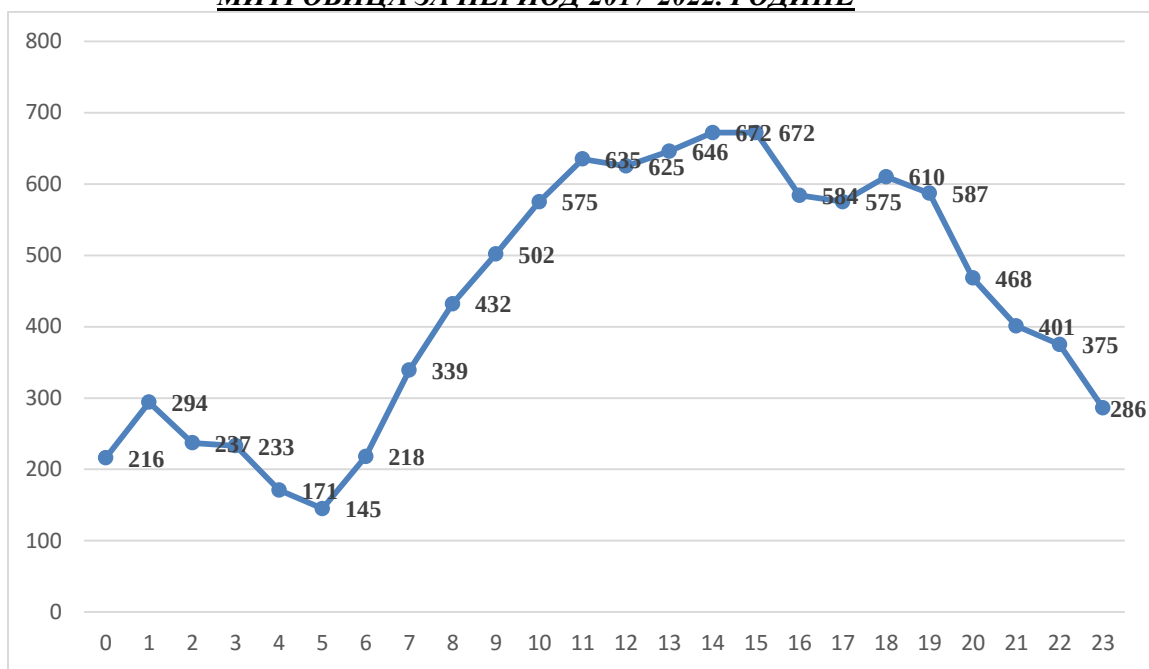
Посматрајући укупан број саобраћајних незгода на недељном нивоу (*графикана 4.6.*), долази се до закључка да се највећи број незгода (1.674 или 16%) догадио у петак, а најмањи број саобраћајних незгода (1.370 или 13%) у уторак. У дане викенда се такође догадио значајно већи број саобраћајних незгода, посматрано у односу на остале дане током недеље.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.4. Часовна расподела саобраћајних незгода у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

Анализом укупног броја саобраћајних незгода, по сатима у току дана (графикон 4.4.) може се закључити да се најмањи број саобраћајних незгода догодио између 4 и 5 часова ујутру, а највећи број саобраћајних незгода догодио се између 14 и 15 часова.

У период од 05 до 15 часова бележи се константан пораст броја незгода, док се од 15 до 23 часова бележи значајан пад броја незгода.

5.2. Анализа последица код учесника саобраћајних незгода

Поред анализе укупног броја саобраћајних незгода, за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја на подручју града Сремска Митровица, од велике важности је и приказ резултата анализе последица саобраћајних незгода у периоду од 1997. до 2016. године.

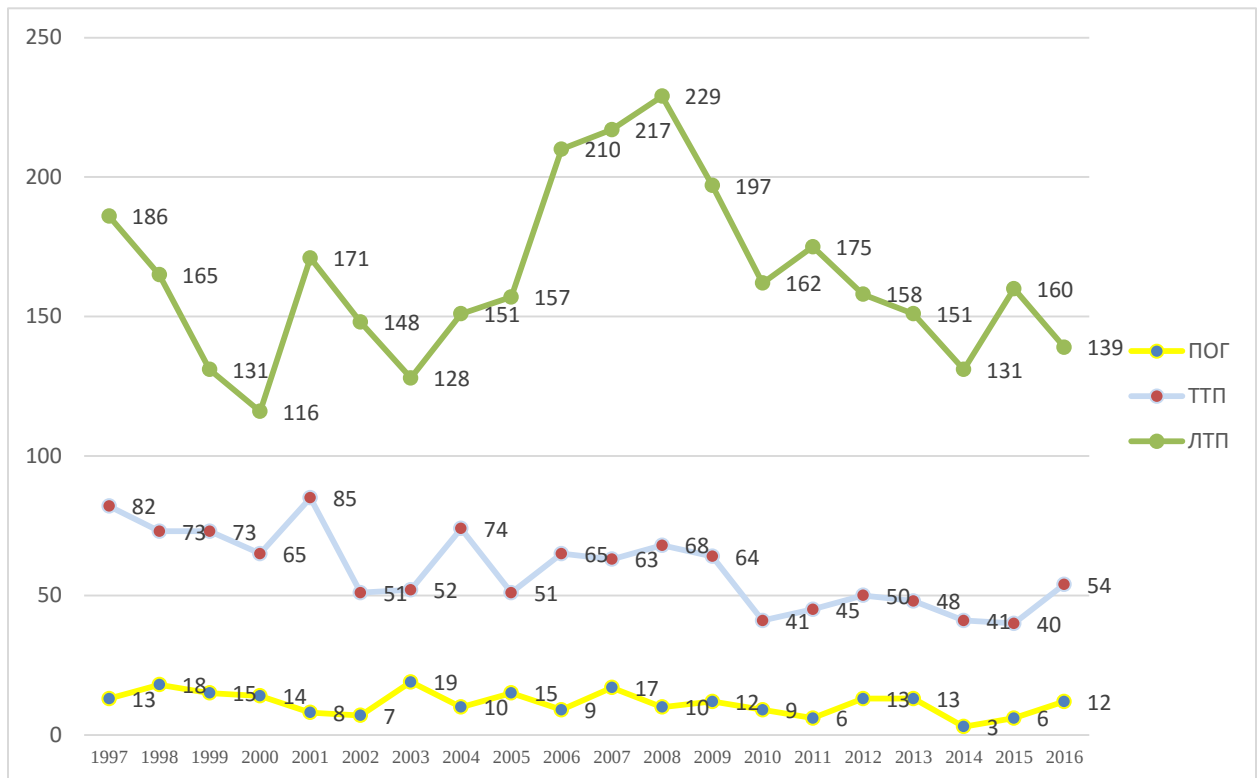
У посматраном периоду укупно је погинуло 229 лица, тешко повређено 1.185 и лако повређена 3.282 лица.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.5. *Последице саобраћајних незгода у периоду 1997. -2016. година у Сремској Митровици*

Укупан број погинулих лица у саобраћајним незгода је различито распоређен током посматраног период и није забележио значај пад после ступања на снагу новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Код укупног броја лако повређених лица од 1997. од 2009. године бележи се пораст, а од 2009. године забележен је значајан тренд смањења укупног броја лако повређених лица у саобраћајним незгодама.

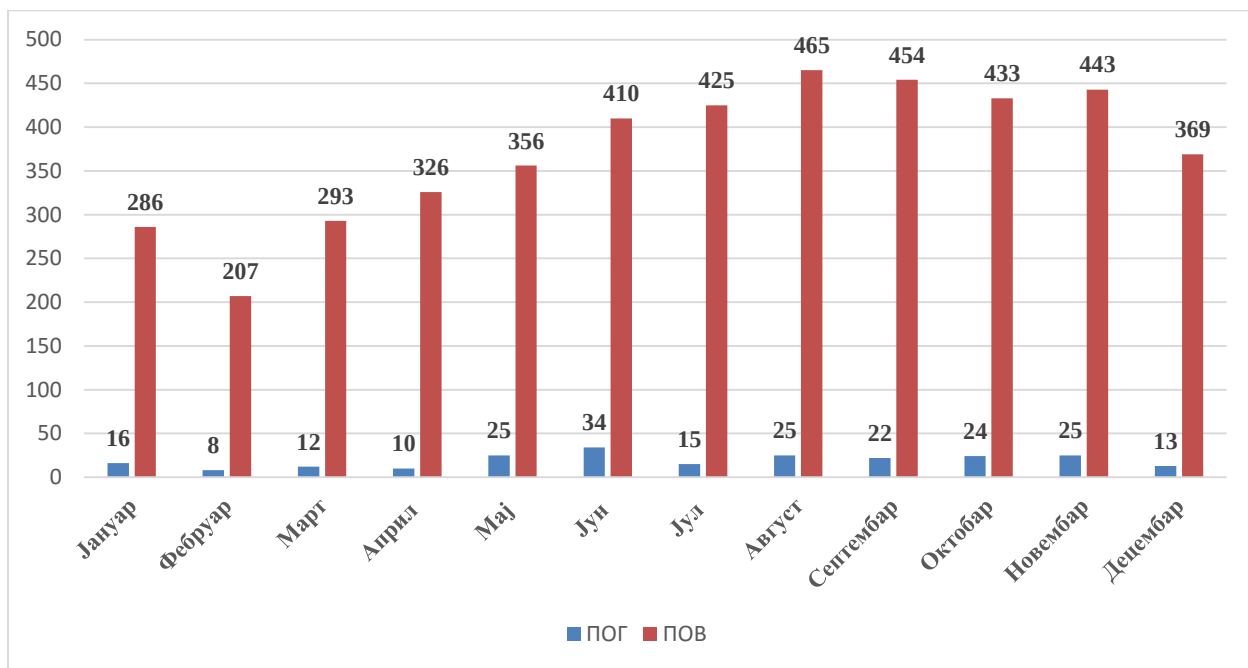
Код укупног броја тешко повређених лица током посматраног период бележи се тренд смањења који није равномеран, већ значајно осцилира током појединих периода током године.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.6. *Последице саобраћајних незгода, по месецима, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици*

Расподела последица саобраћајних незгода по месецима (графикон 4.6.) показује да највећи број лица погине у саобраћајним незгодама током месеца јуна, а најмање у фебруару.

Из расподеле укупног броја повређених лица, по месецима, долази се до закључка да је највише лица повређено током месеца августа, а најмање током месеца фебруара.

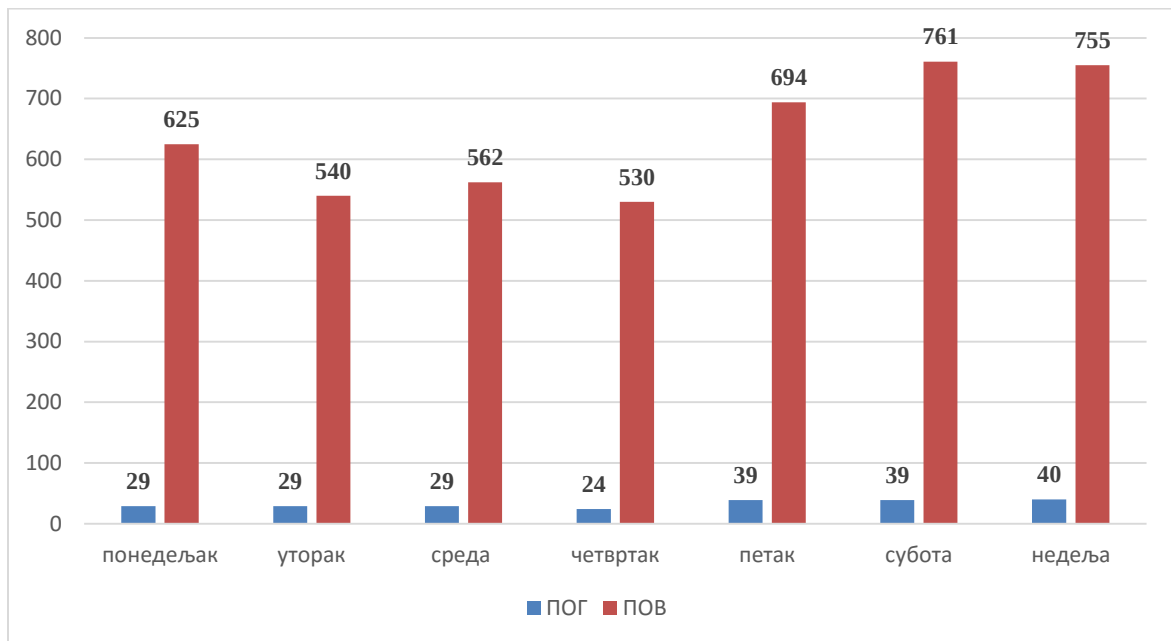
У наставку приказана је расподела последица саобраћајних незгода по данима у току недеље (графикону 4.7.).



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.7. *Последице незгода по данима у току недеље у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици*

Највећи број погинулих лица бележи се у дане викенда (субота и недеља), као и у петак, док најмање лица погине у саобраћајним незгодама које се догоде у периоду од понедељка до среде.

Код повређених лица у саобраћајним незгодама резултати су скоро идентични, па се током суботе бележи највећи број повређених лица, а најмање повређених је забележено током четвртка.

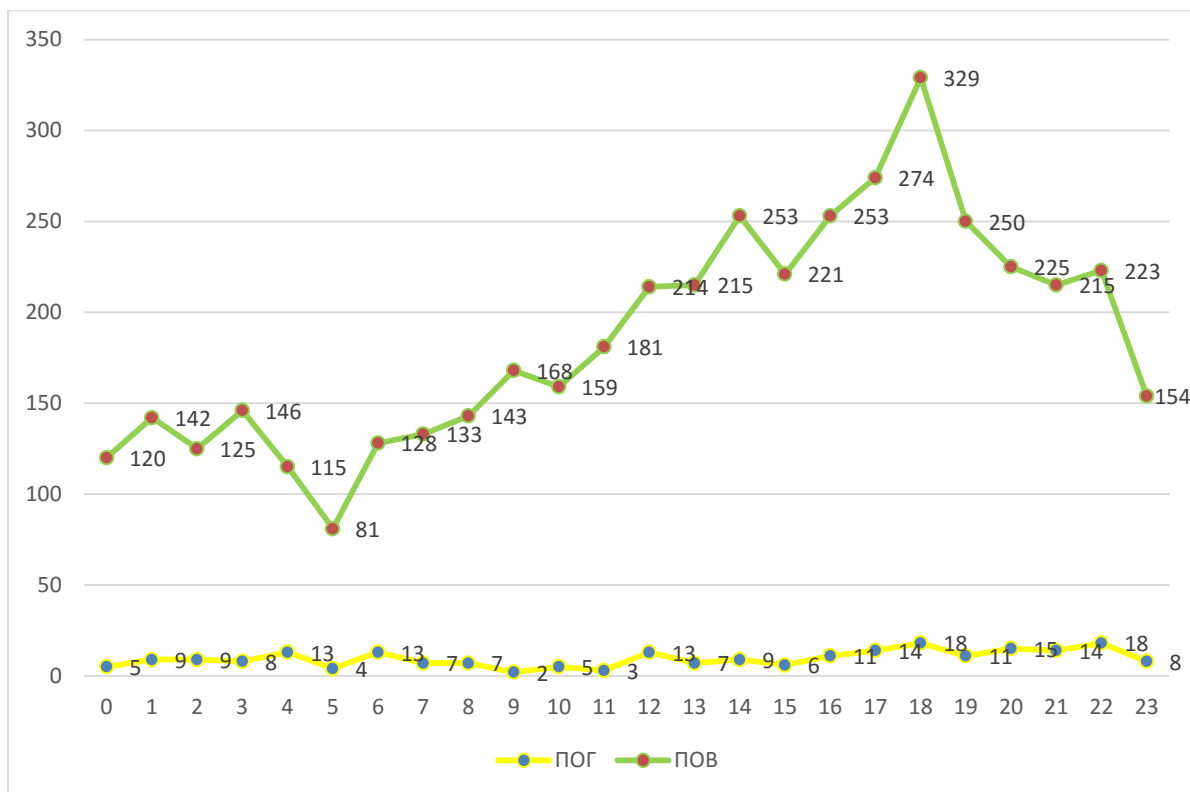
У наставку, на *графикону 4.8.* приказана је расподела последица саобраћајних незгода по часовима у току дана.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.8. *Последице незгода, по часовим у току дана, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици*

У времену од 00,00h до 05,00h бележи се пад укупног броја повређених лица у саобраћајним незгодама, док је код погинулих лица у истом временском интервалу забележен тренд пораста.

У времену од 05,00h до 12,00h бележи се нагли пораст укупног броја повређених лица. У истом временском интервалу бележи се неравномеран тренд укупног броја погинулих лица.



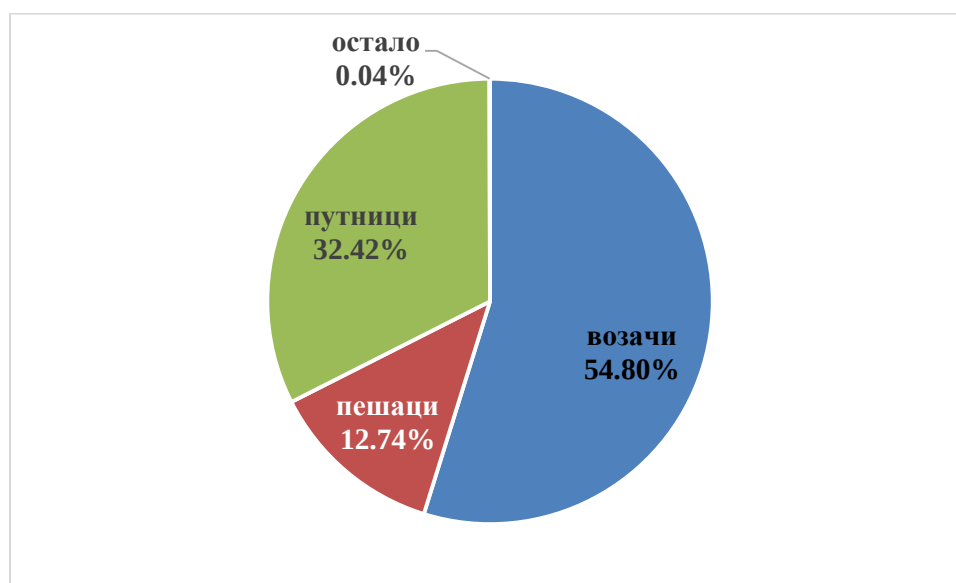
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

У времену од 18,00h до 23,00h бележи се пад укупног броја повређених лица, а код укупног броја погинулих се бележи тренд пораста. Највише последица саобраћајних незгода забележено је у периоду од 18,00 до 19,00 часова.

Када се посматрају последице саобраћајних незгода, према категорији учесника у саобраћају (*графикон 4.9.*) долази се до закључка да су више од половине повређених учесника (54,8%) били возачи, 32,4% путници и 12,7% су пешаци.



Графикон 4.9. Последице незгода (повређени учесници) по категорији учесника у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

Слична ситуација бележи и код укупног броја погинулих лица, где је према подацима са *графикана 4.10.* забележено да су од укупног броја погинулих лица 52,84% возачи, 31,13% путници у возилу и 16,59% пешаци.

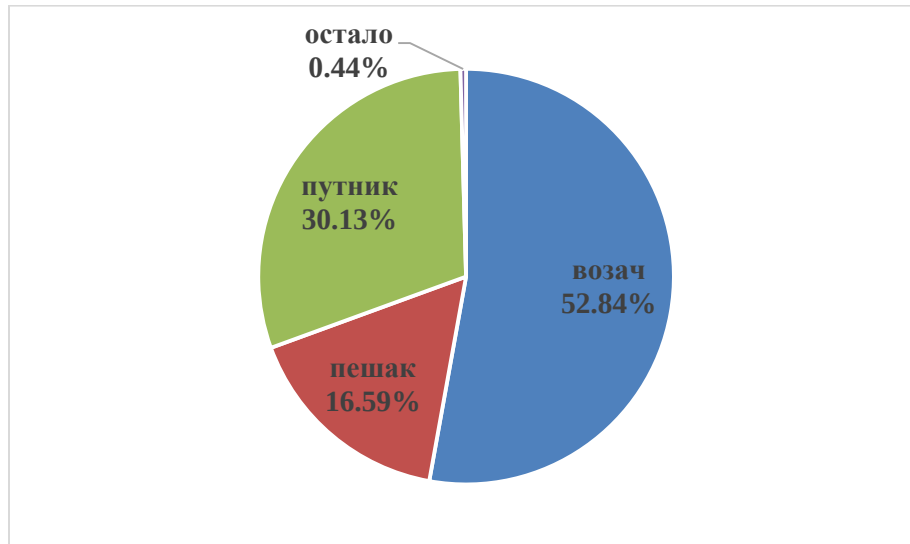
У осталим категоријама погинулих лица у саобраћајним незгодама са подручја града Сремска Митровица забележено је свега 0,44% учесника.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.10. *Последице незгода (погинули учесници) по категорији учесника у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици*

Када се посматра структура погинулих лица у саобраћајним незгодама према категорији учесника, тада се добијају резултати приказани на *графикону 4.11.*

У вези с тим, у погледу структуре возила, треба истаћи да су 68,89% учесника саобраћајних незгода била путничка возила.

После путничких аутомобила, бициклисти су учествовали са 14,22% и теретна возила са 6,22%. Возачи трактора су били заступљени са 4,44%, а возачи мототицикла са 3,56% и мопеда са 2,67%.

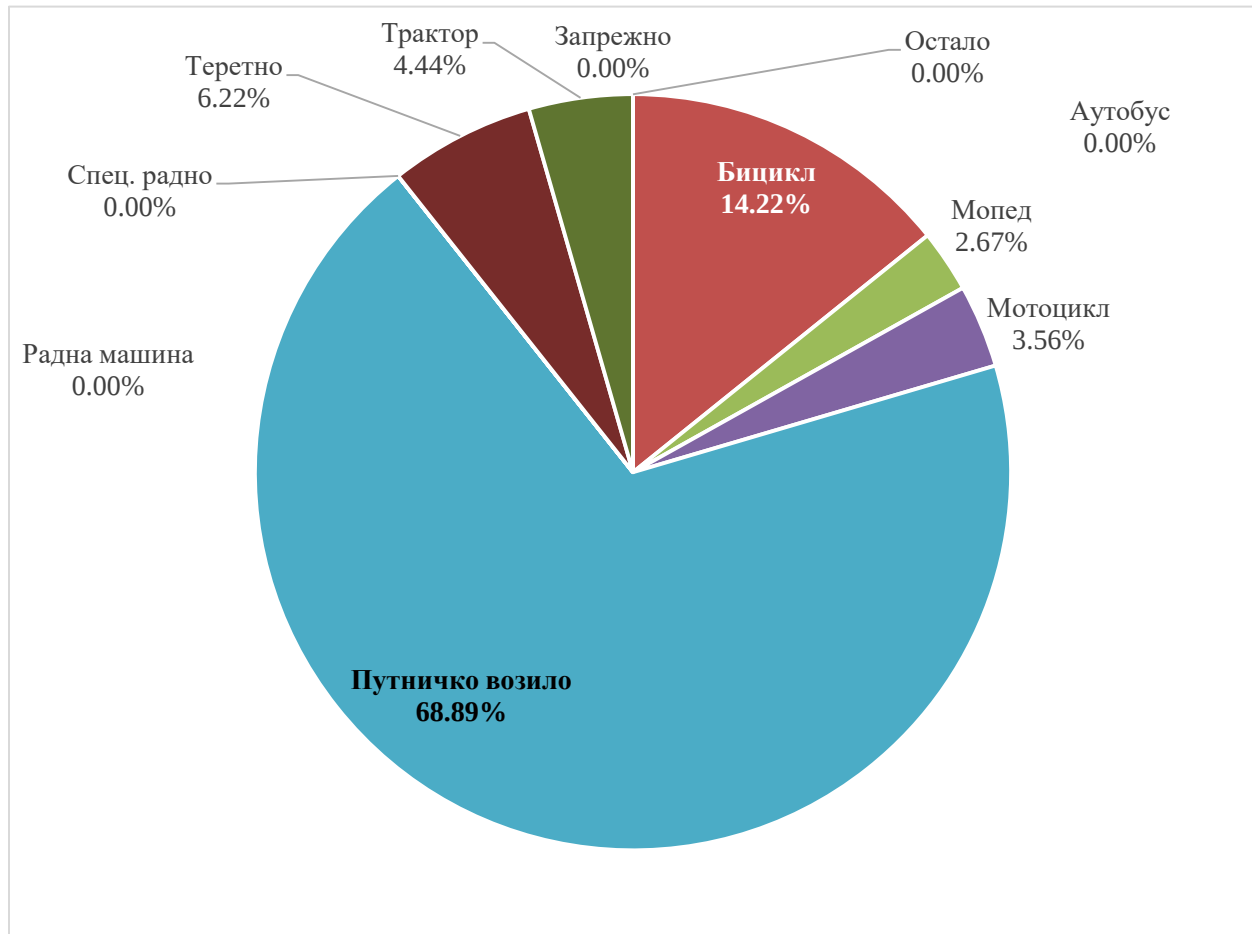
Код повређених лица ситуација је скоро слична као код погинулих у саобраћајним незгодама.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.11. Структура погинулих лица по категорији возила у саобраћајним незгодама у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

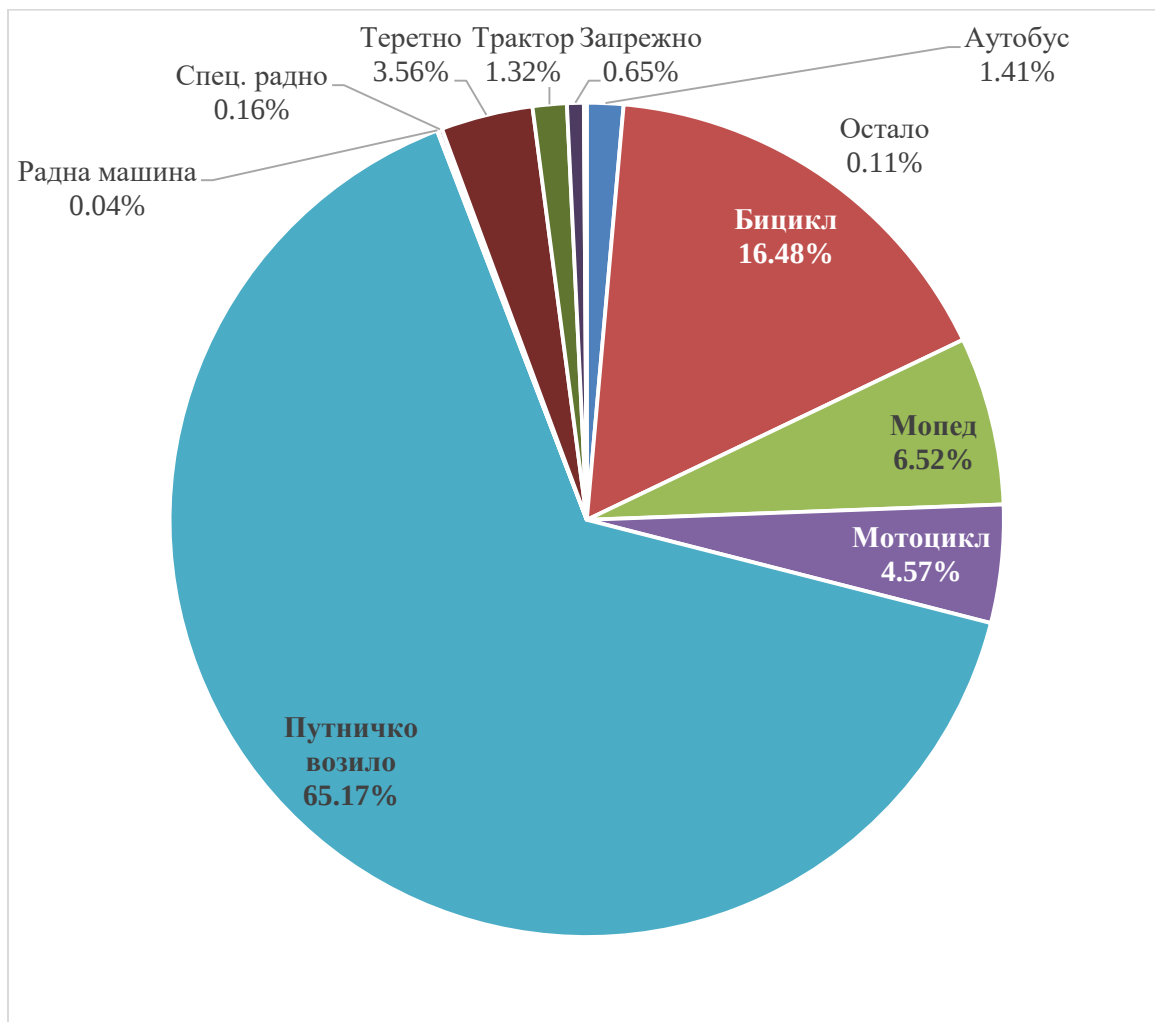
Са *графикана 4.12.* може се закључити да су возачи путничких аутомобила у укупном броју повређених лица заступљени са 65,17%, бициклисти са 16,48%, мопеди са 6,52% и мотоциклисти са 4,57%. Остале категорије су биле заступљене испод 4%.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.12. Структура повређених лица, по категорији возила у саобраћајним незгодама, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

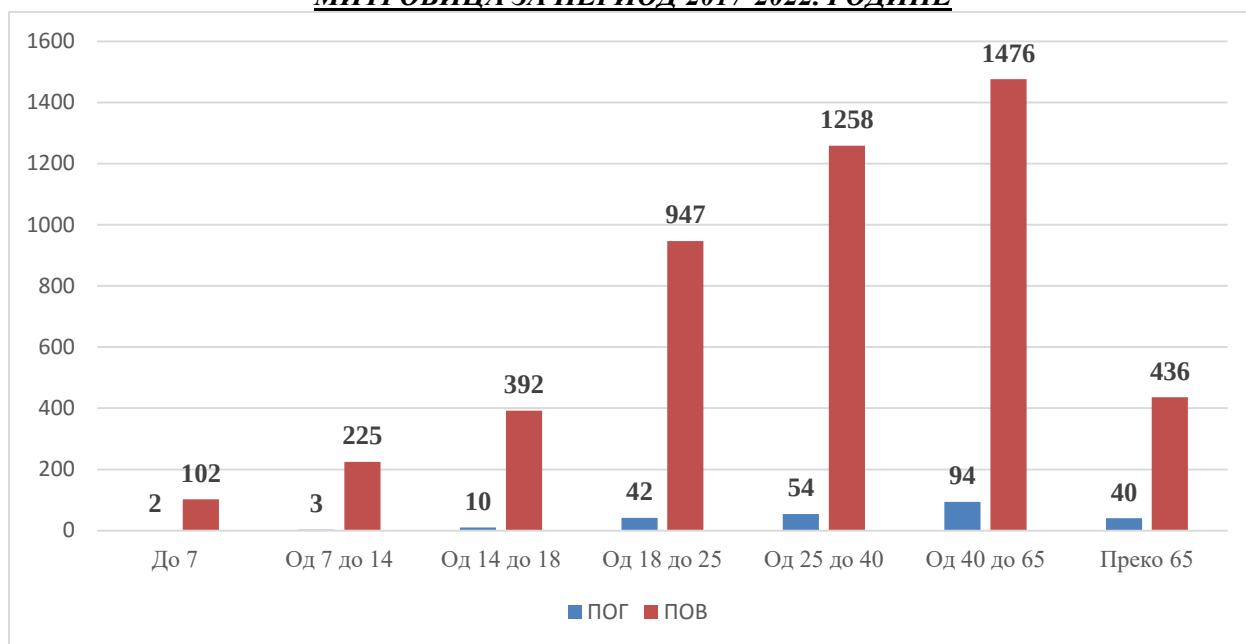
У наставку, на графиконима 4.13 и 4.14 приказани су резултати анализе погинулих и повређених лица према узрасту учесника саобраћајних незгода.



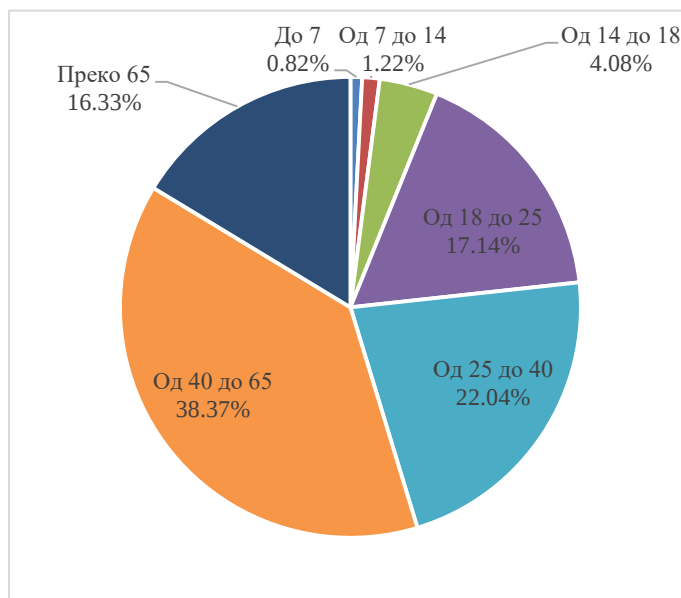
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.13. Структура погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама по узрасту у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици



Графикон 4.14. Процентуална заступљеност погинулих лица у саобраћајним незгодама по узрасту у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

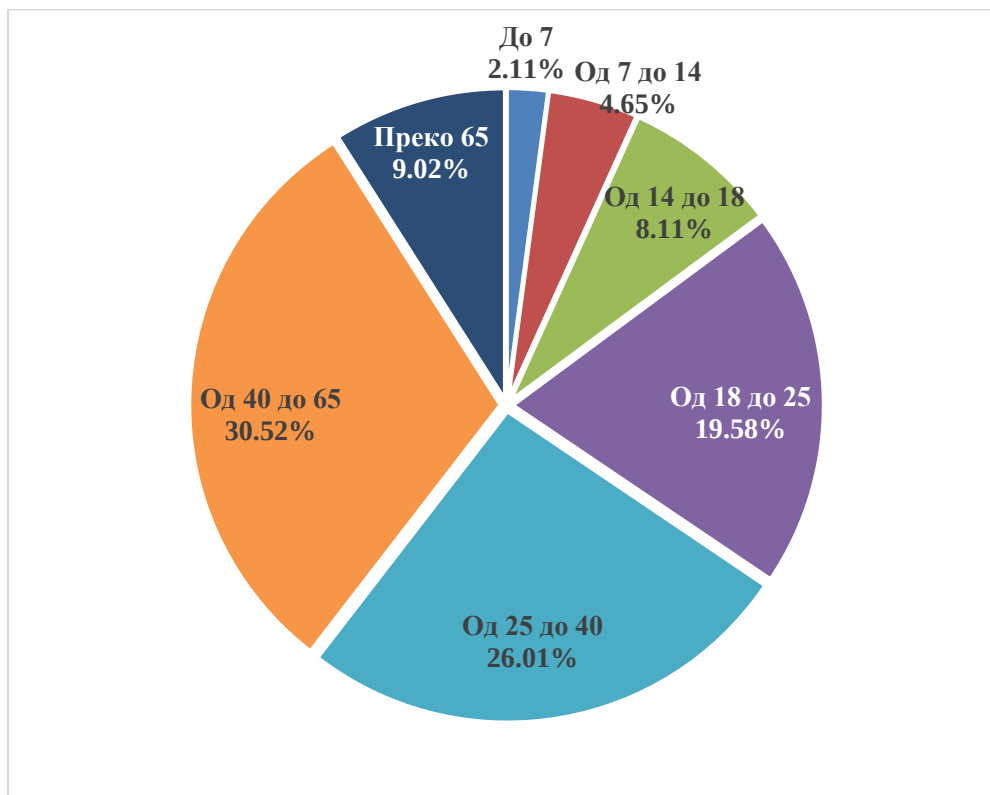


FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Лица која су учесници саобраћајних незгода са последицама на подручју града Сремска Митровица највише су заступљена у узрасту од 40 до 65 година. Више од трећине погинулих лица (њих 38,37%) су били узраста од 40 до 65 година. Око 22% учесника су узраста 25-40 година, а 17,18% су млади учесници узраста 18-25 година.



Графикон 4.15. Процентуална заступљеност повређених лица у саобраћајним незгодама, по узрасту, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

Код повређених лица, старосна структура је скоро иста као код погинулих, па је скоро трећина повређених учесника узраста 40-65 година, а млади су заступљени са 19,58% од укупног броја повређених лица.

5.3. Анализа страдања возача путничких аутомобила

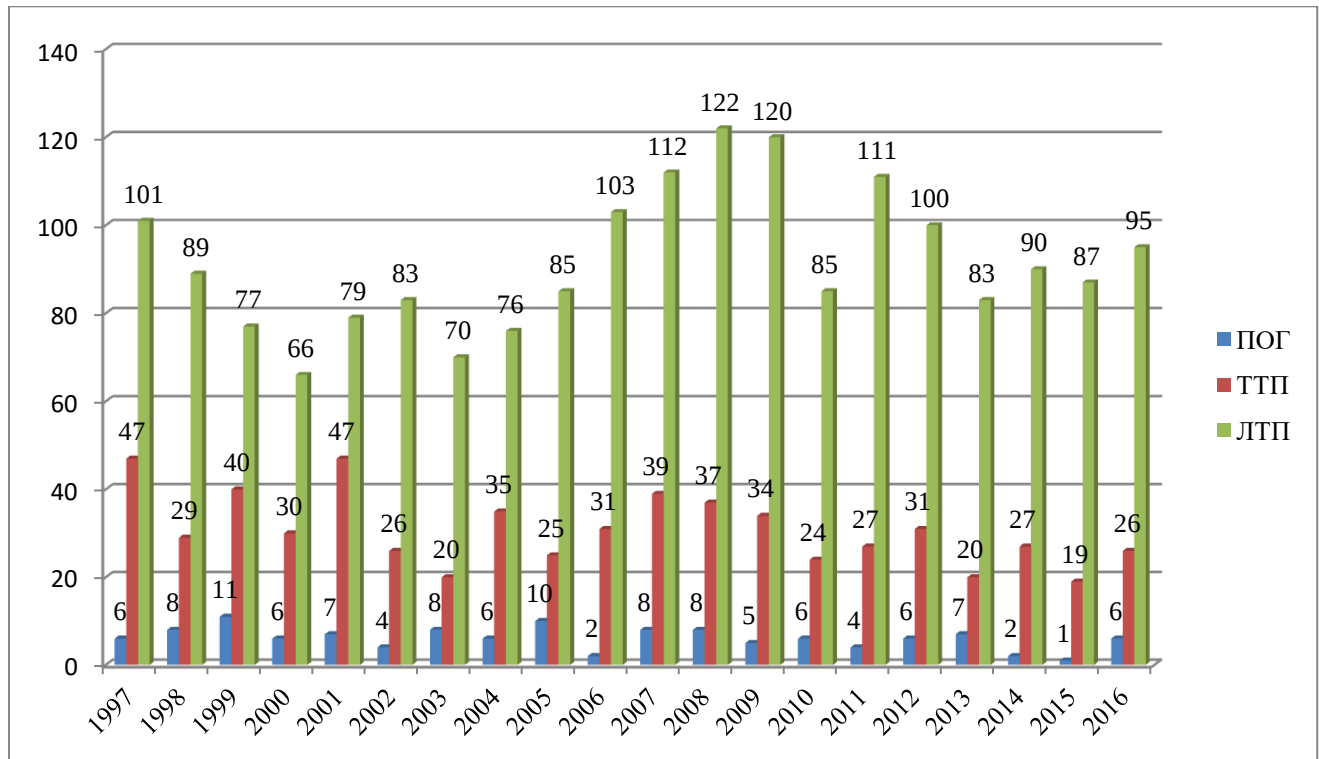
Приликом анализе страдања возача путничких и других моторних возила која су учествовала у саобраћајним незгодама са подручја Сремске Митровице, на првом месту је извршена анализа укупног броја погинулих возача свих моторних возила по годинама (графикон 4.16).



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.16. Преглед настрадалих возача у саобраћајним незгодама, по последицама, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

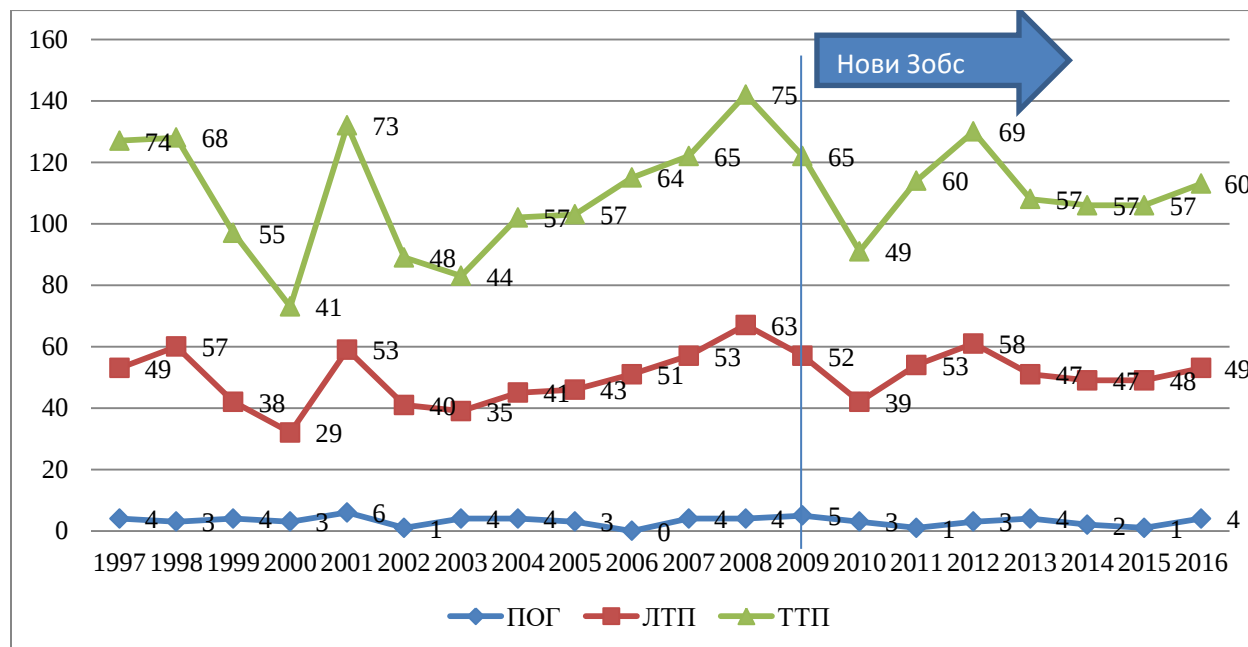
На подручју Сремске Митровице у периоду од 1997. до 2016. године укупно су погинула 63 возача моторних возила, док је у истом периоду лако повређено 945 и теже повређено 250 возача.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.17. Укупан број настрадалих возача путничких аутомобила, по последицама саобраћајних незгода, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

На основу резултата са *графикана 4.17.* може се закључити да је тренд броја погинулих возача моторних возила неравномерно распоређен током периода 1997. - 2016. година на подручју града Сремска Митровица.

Посматрајући период пре и после доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима, нема значајних промена у тренду смањења последица код возача моторних возила.

Највећи број последица забележен је током 2008. и 2009. године, управо пред доношење новог Закона. После почетка његове примене видљиви су резултати делимичног смањења укупног броја возача код свих последица саобраћајних незгода на подручју града Сремска Митровица.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES

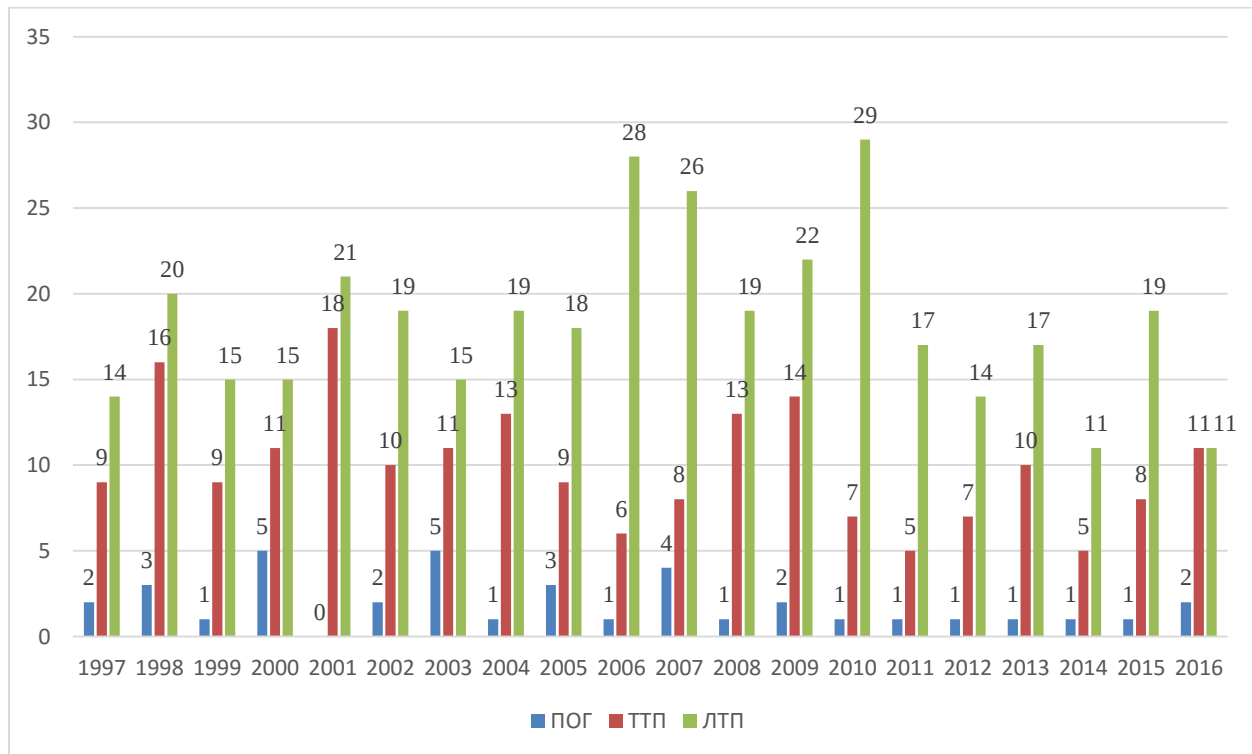


**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

5.4. Анализа страдања пешака

Као рањива категорија учесника у саобраћају, на подручју Сремске Митровице у периоду 1997. - 2016. година, у саобраћајним незгодама погинуло је 38, лако повређено 369 и тешко повређено 200 пешака.

Детаљан приказ последица (страдања) пешака који су учествовали у саобраћајним незгодама дат је на *графикону 4.18*.



Графикон 4.18. Последице саобраћајних незгода у којима су учествовали пешаци у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

Тренд укупног броја погинулих пешака је неравномеран. Исти тренд бележи се код лако повређених и тешко повређених пешака у саобраћајним незгода.



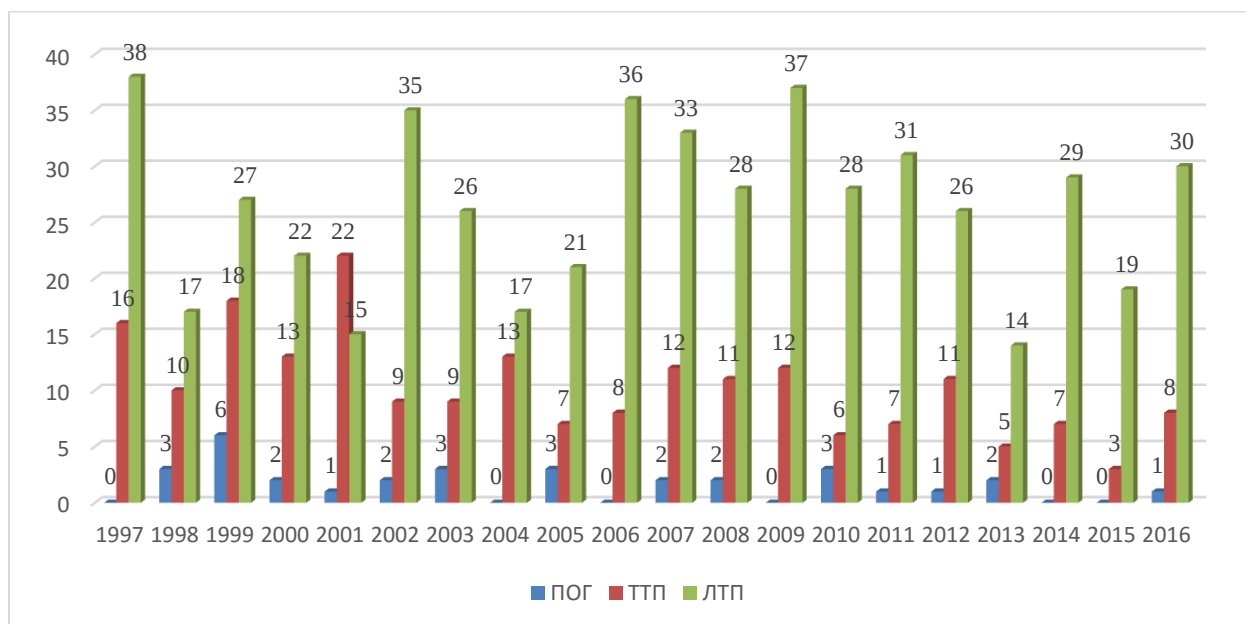
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

5.5. Анализа страдања бициклиста

У саобраћајним незгодама на подручју града Сремска Митровица у периоду од 1997. до 2016. године погинула су 32 бициклиста, лако повређено 529 и тешко повређено 207.



Графикон 4.19. Последице саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

Код све три категорије последица саобраћајних незгода са учешћем бициклиста бележи се неравномеран тренд заступљености током посматраног периода.

Чак и после доношења новог закона (од краја 2009. године) нису значајно промењени резултати по питању страдања бициклиста.

Из приказаних резултата се може закључити да је евидентан недостатак системских мера које нису имале дуготрајан утицај на ову категорију учесника у саобраћају.

5.6. Анализа страдања деце

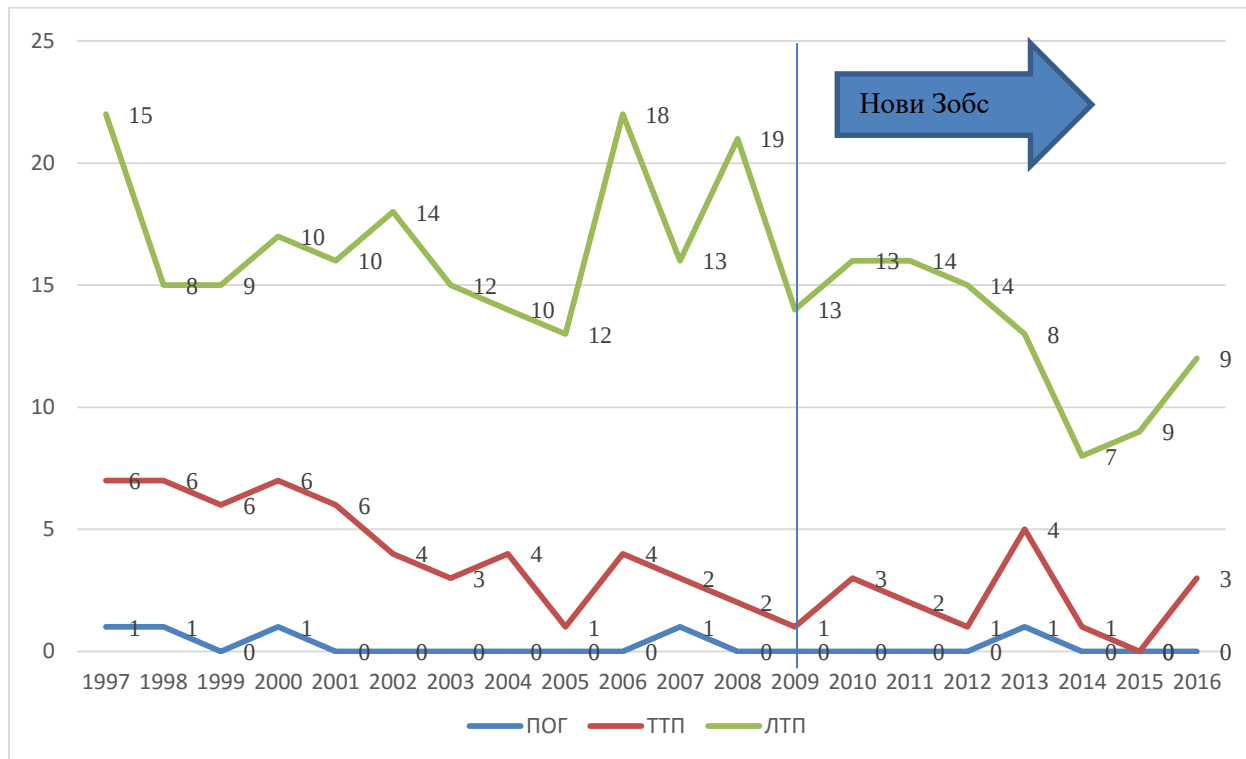
У оквиру овог дела анализе извршена је анализа страдања деце узраста до 14 година која су учествовала у саобраћајним незгодама.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.20. *Последице саобраћајних незгода у којима су учествовала деца до 14 година старости у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици*

У посматраном периоду на подручју града Сремска Митровица укупно је погинуло 5 деце до 14 година старости. Такође, у овом периоду у саобраћајним незгодама је лако повређено 237 и тешко повређено 65 деце.

У периоду после доношења новог Закона евидентиран је тренд смањења укупног броја лако повређене деце, док је код броја тешко повређене деце забележен неравномеран тренд заступљености током посматраног периода.

5.7. Анализа страдања возача трактора

У периоду од 1997. до 2016. године у саобраћајним незгодама укупно је погинуло 6 возача трактора. Такође, у овом периоду лако повређено је 25 и теже 8 возача трактора.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.21. Последице саобраћајних незгода у којима су учествовали возачи трактора у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици

Тренд заступљености за све три врсте последица саобраћајних незгода приказаних на *графикону 4.21.* показује да нема равномерности у опадању или порасту укупног броја погинулих, теже и лакше повређених лица, у незгодама са учешћем возача трактора.

Из приказаних резултата се може закључити да се системски не утиче на унапређење безбедности саобраћаја код ове категорије учесника у саобраћају.

5.8. Анализа последица према виду саобраћајне незгоде

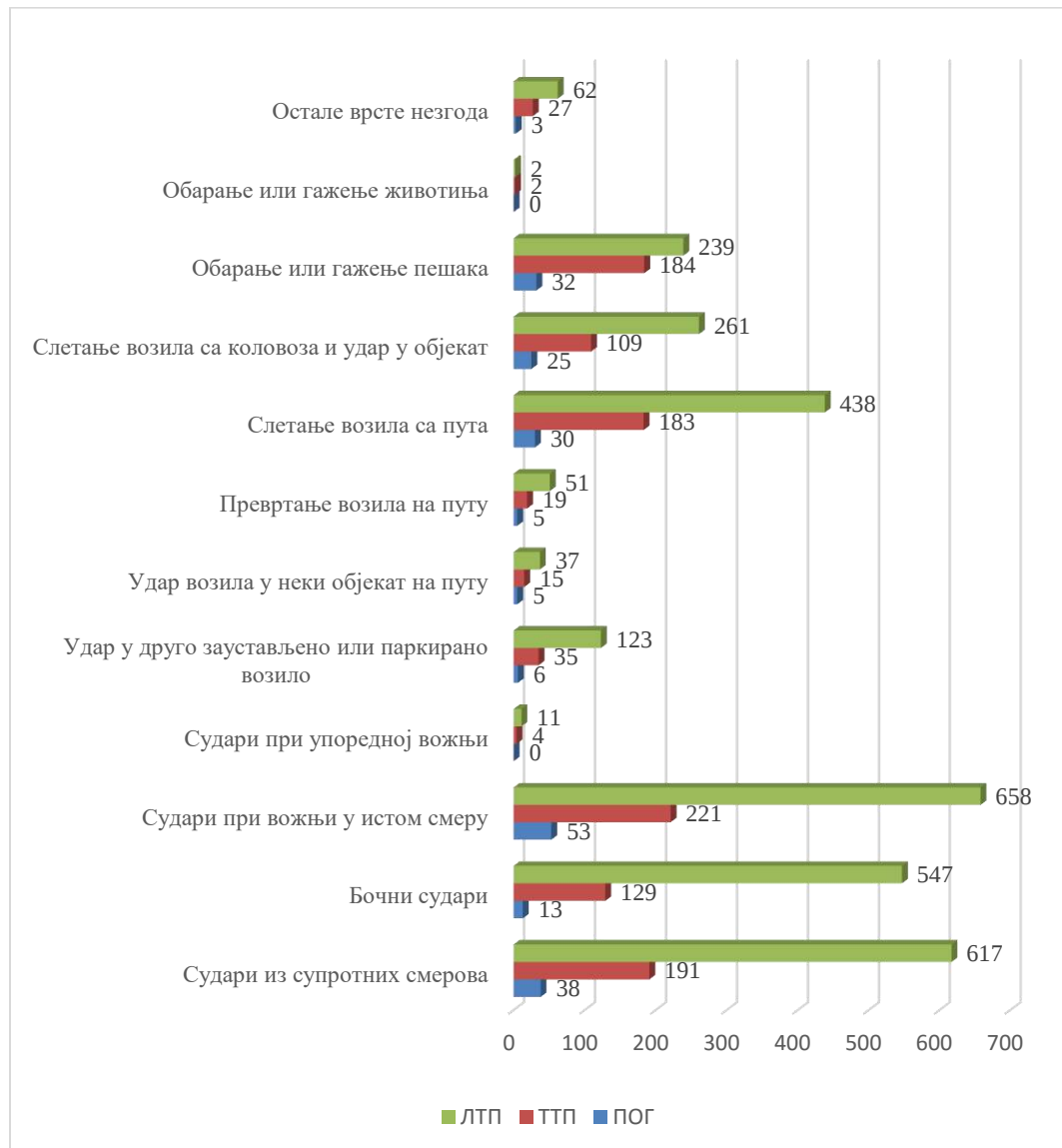
На *графикону 4.22.* приказане су последице према виду саобраћајних незгода у Сремској Митровици за период 1997. - 2016. година.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.22. *Последице саобраћајних незгода, према виду незгоде, у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици*

Најчешћи вид саобраћајне незгоде су судари при возњи у истом смеру и судари из супротних смерова. Значајно су заступљени и бочни судари, као и слетање возила са пута.



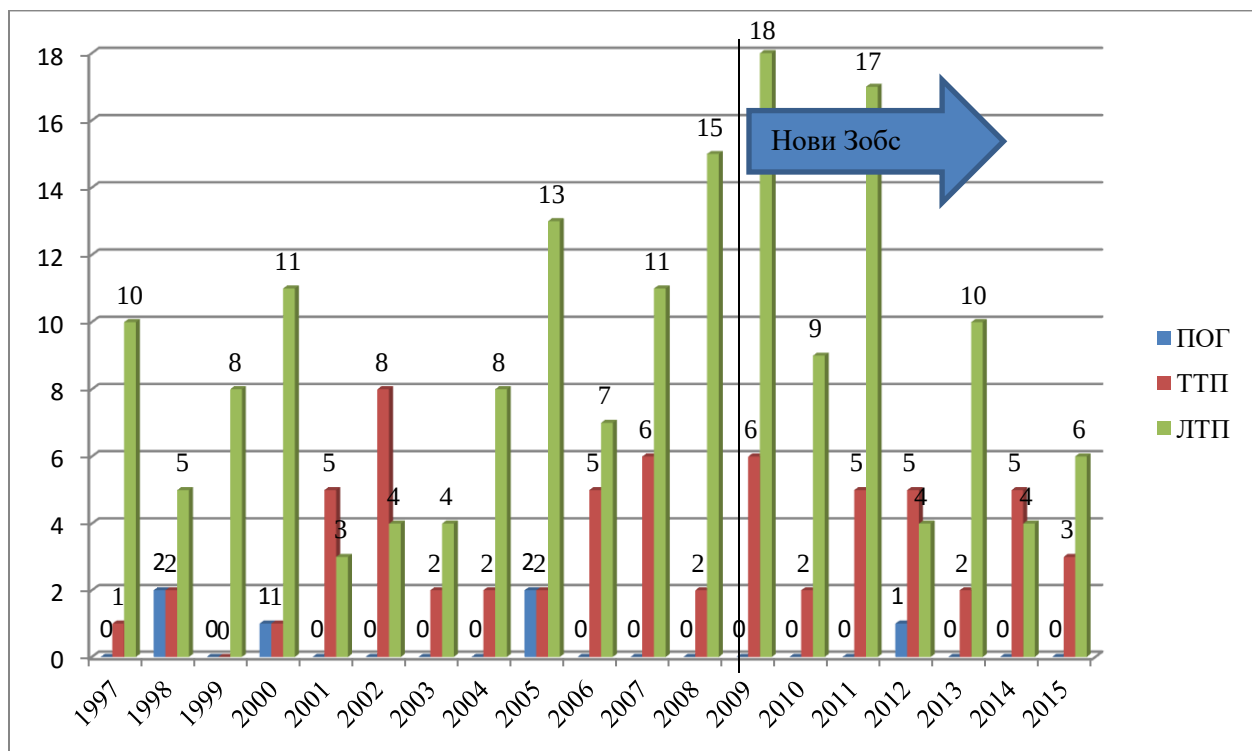
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

5.9. Анализа страдања возача мотоцикла и мопеда

У посматраном периоду на подручју града Сремска Митровица погинуло је 13 возача мотоцикала и мопеда, 132 је тешко повређено и 268 је задобило лакше повреде.



Графикон 4.22а. *Последице саобраћајних незгода у којима су учествовали возачи мотоцикала и мопеда у периоду 1997. - 2016. година у Сремској Митровици*

Тренд заступљености последица саобраћајних незгода код возача мотоцикала и мопеда је неравномеран током посматраног периода. Чак и после примене новог Закона нису забележена значајнија смањења страдања, посебно код тешко повређених лица из ове категорије учесника у саобраћају.



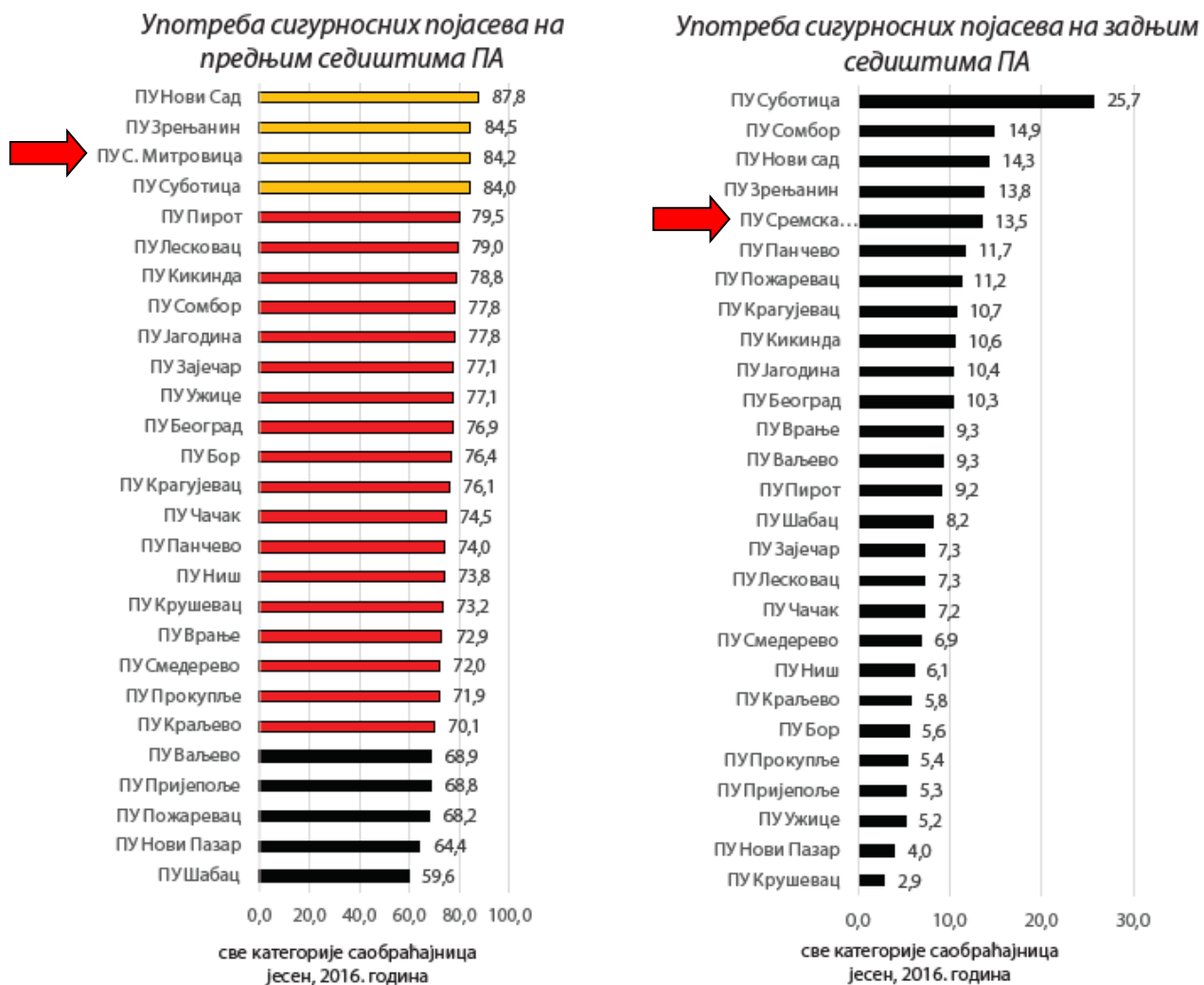
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

5.10. Преглед кључних индикатора перформанси безбедности саобраћаја

Од значаја за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја, за подручје града Сремска Митровица, су и подаци о кључним индикаторима перформанси безбедности саобраћаја.



Графикон 4.23. Употреба сигурносних појасева на предњим и задњим седиштима на путевима Републике Србије (извор: АБС, 2016).



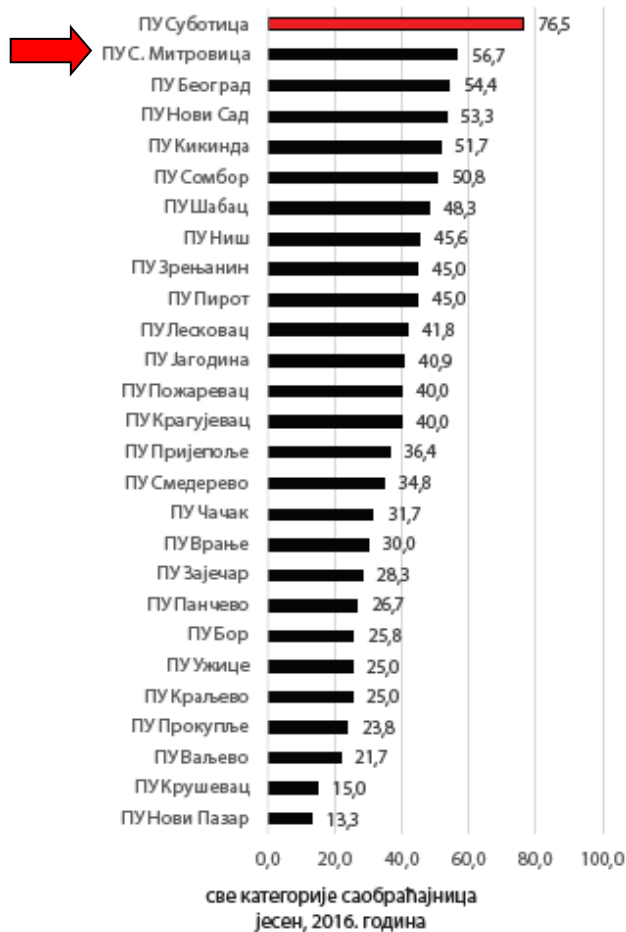
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



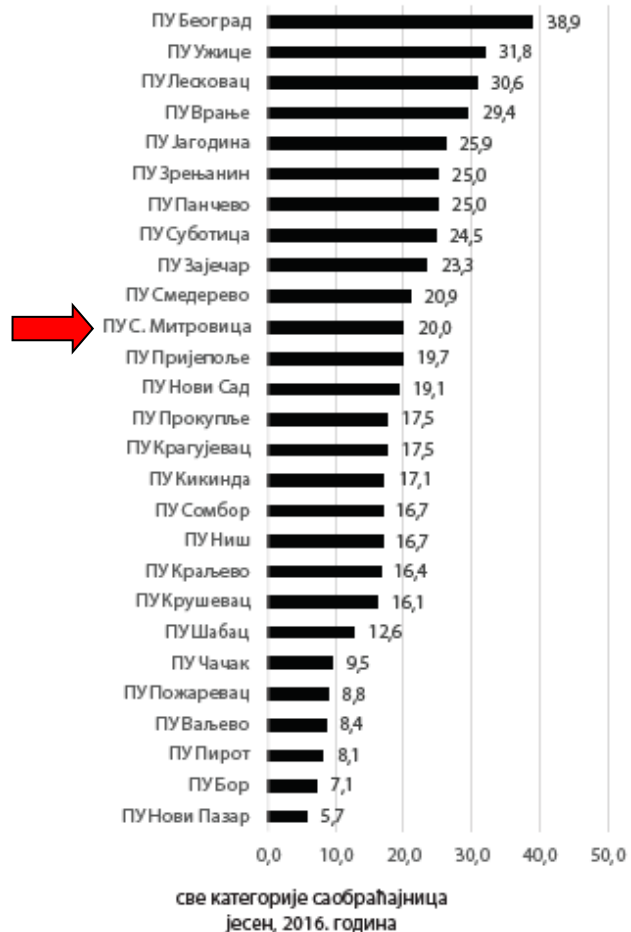
НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Ове индикаторе, у виду посебног пројекта и извештаја, води и ажурира Агенција за безбедност саобраћаја. Први кључни индикатор односи се на употребу појасева на предњим седиштима и он за Сремску Митровицу износи 84,2%. Употреба сигурносних појасева на задњим седиштима је значајно мања и износи свега 13,5%, али је знатно изнад просека Републике.

Употреба дечијих заштитних система за децу од 0 до 3 године старости



Употреба дечијих заштитних система за децу од 4 до 12 година старости



Графикон 4.24. Употреба дечијих заштитних система, код деце путника до 12 година старости, на подручју Републике Србије (извор: АБС, 2016).

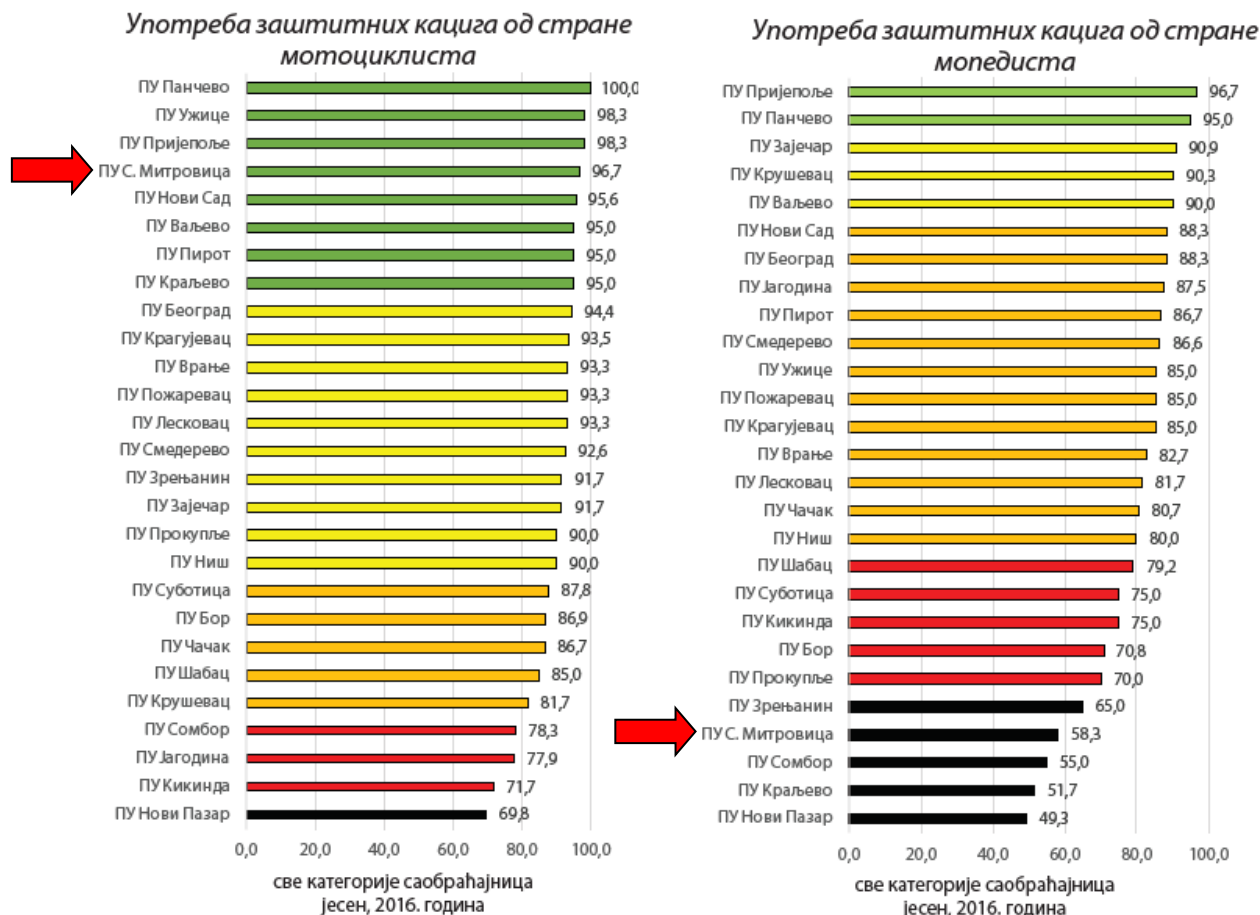
Употреба дечијих заштитних система, код деце узраста до три године, износи 56,7%. Употреба ових система код деце узраста од 4 до 12 година износи свега 20%.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**



Графикон 4.25. Употреба заштитних кацига код мопедиста и мотоциклиста на подручју Републике Србије (извор: АБС, 2016).

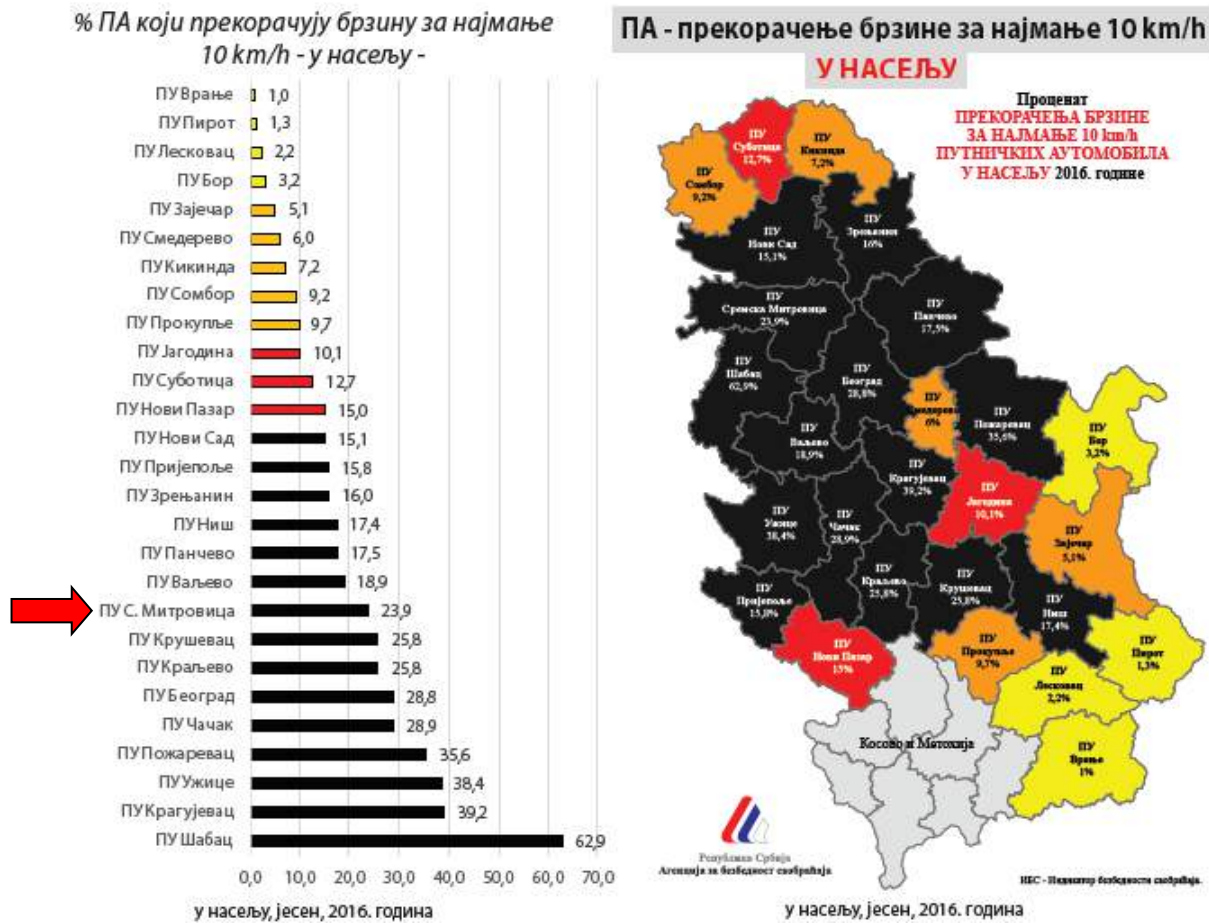
Када је у питању индикатор у вези са коришћењем заштитне кациге код мопедиста и мотоциклиста на подручју Сремске Митровице, са *графикана 4.25.* може се закључити да је проценат употребе код мотоциклиста 96,7%, а код мопедиста знатно нижи и износи свега 58,3%.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ



Графикон 4.26. Проценат путничких аутомобила (ПА) који прекорачују брзину за најмање 10% у насељу на подручју Републике Србије (извор: АБС, 2016).

Код индикатора који се односи на проценат прекорачења брзине кретања возача путничких аутомобила у насељу на подручју Полицијске управе Сремска Митровица, са графикана 4.26. може се закључити да 23,9% возача прекорачује дозвољену брзину.

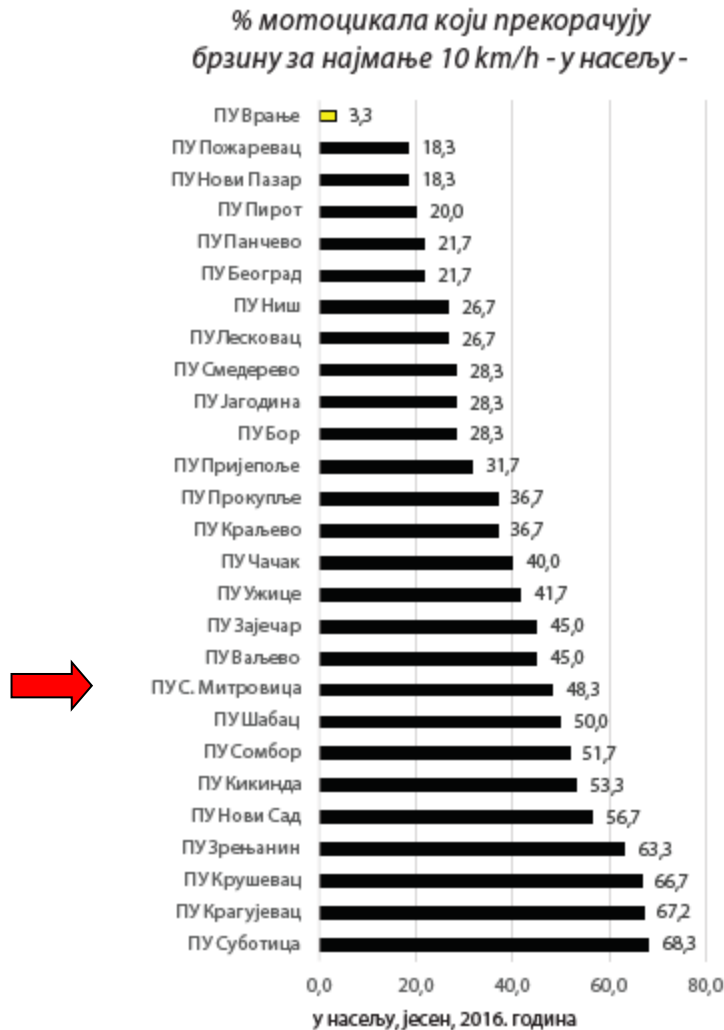


FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

У наставку на *графикону 4.27.* дат је проценат прекорачења брзине кретања у насељу код мотоциклиста.



Графикон 4.27. Проценат мотоциклиста који прекорачују брзину за најмање 10% у насељу на подручју Републике Србије (извор: АБС, 2016).

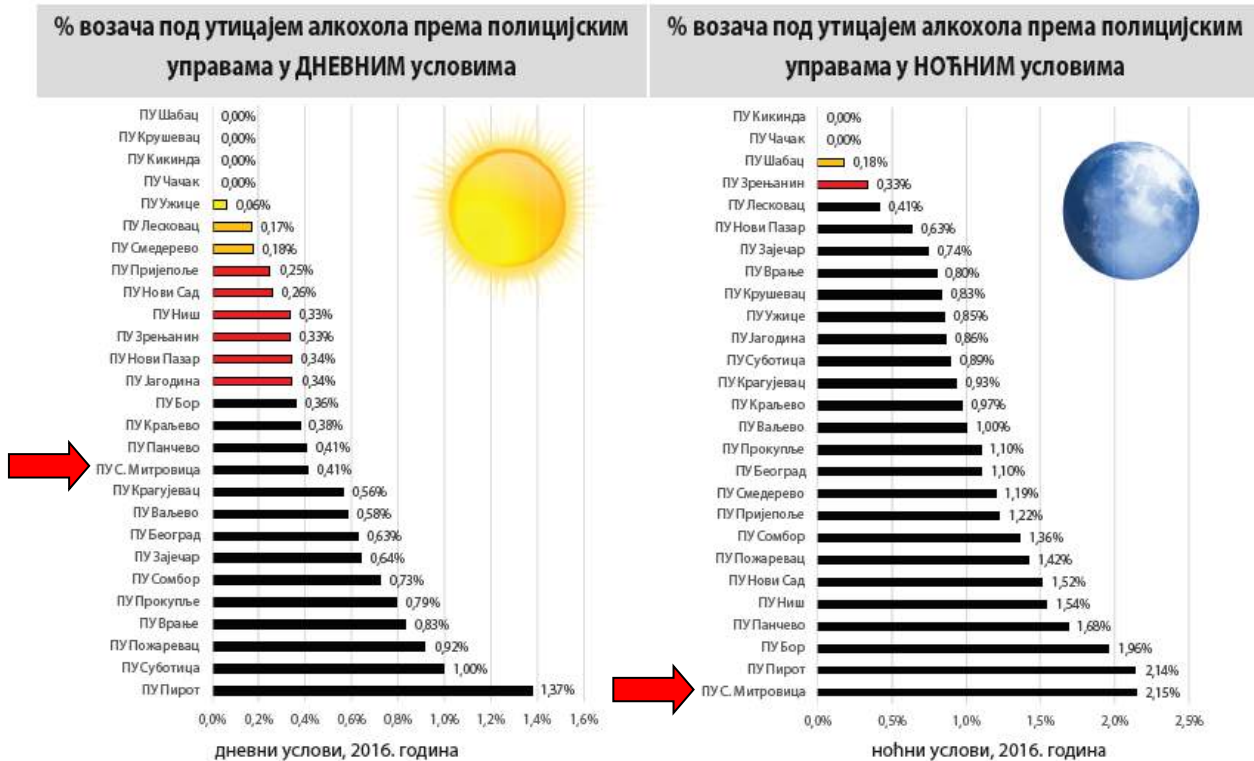
Мотоциклисти су на подручју Полицијске управе Сремска Митровица, у насељу, током 2016. године у 48,3% случајева прекорачили дозвољену брзину кретања за најмање 10%. Овај податак говори нам да не постоји константна и системска контрола брзине кретања усмерена на возаче мотоцикала.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ



Графикон 4.28. Проценат возача под дејством алкохола у дневним и ноћним условима на подручју Републике Србије (извор: АБС, 2016).

Код индикатора, у вези са управљањем возилом под дејством алкохола у дневним и ноћним условима, на подручју Полицијске управе Сремска Митровица забележено је да у току дана возилом управља 0,46% возача под дејством алкохола, а ноћу 2,15% возача.

Подаци са *графикана 4.28.* говоре да је неопходно спроводити више репресивних активности усмерених на смањење вожње под дејством алкохола.



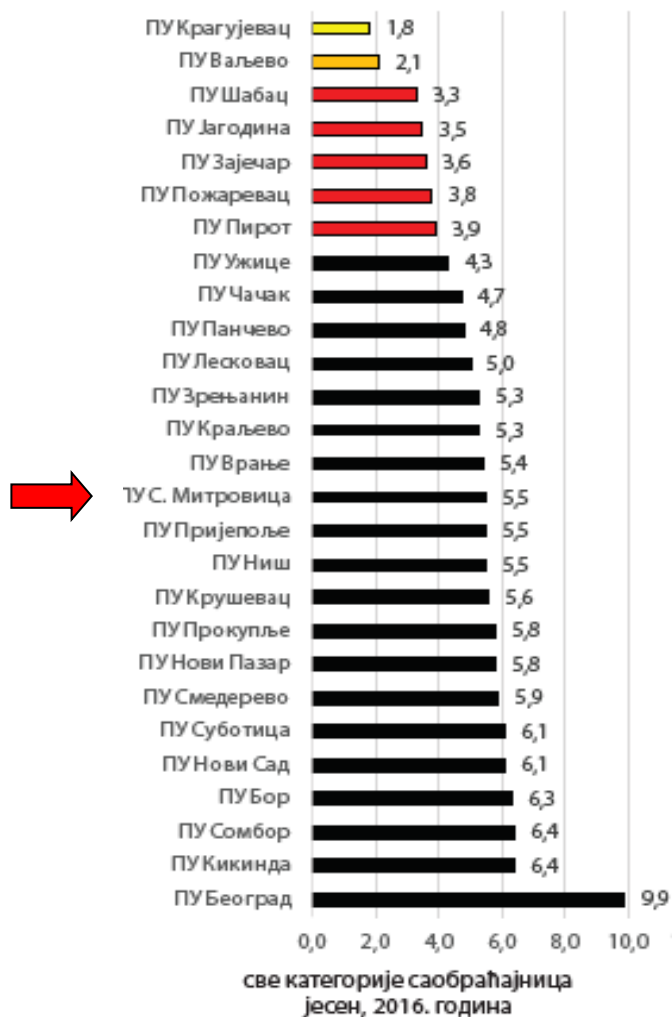
FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

Последњи у низу приказаних индикатора односи се на проценат возача који користи мобилни телефон за време управљања возилом, на свим саобраћајницама (графикон 4.29.).

***Употреба мобилних телефона
од стране возача ПА
- све категорије саобраћајница -***



Графикон 4.29. Проценат возача који користи мобилни телефон за време управљања возилом на подручју Републике Србије (извор: АБС, 2016).



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

Коначно, индикатор који се односи на проценат употребе мобилног телефона код возача, говори нам да је у Полицијској управи Сремска Митровица идентификовано да 5,5% возача користи мобилни телефон за време управљања возилом, на свим саобраћајницама, што је на нивоу просека за Републику Србију.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

6. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

У оквиру сегмента жељеног стања, дефинисани су амбиција, мисија и визија стратегије.

Амбиција

Смањити смртност и ризик од тешких повреда на ниво најуспешнијих локалних самоуправа у Републици Србији.

Мисија

Постојан (одржив) и делотворан систем безбедности друмског саобраћаја у Сремској Митровици.

Шире гледано, ово подразумева стварање делотворног и безбедног саобраћајног система на територији Сремске Митровице, који доприноси одрживости свеобухватног саобраћајног система града Сремска Митровица и Републике Србије.

Визија

Друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и значајно смањеним трошковима саобраћајних незгода у Сремској Митровици.

Циљеви из Националне стратегије

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године који ће омогућити:

- да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године,
- да се преполове: годишњи број погинулих, број тешко повређене деце, број тешко повређених лица у 2020. години, у односу на 2011. годину и
- да се преполове укупни, годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години, у односу на 2011. годину.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Посматрајући наведене циљеве из Националне стратегије, за подручје града Сремска Митровица идентификовани су следеће **приоритетне мере (пројекти), односно циљеви за период до 2020. године**, који су усклађени са циљевима из Националне стратегије:

- **Нема погинуле деце у саобраћајним незгодама.**
- **Број погинулих лица у 2020. години да буде мањи од 3.**
- **Број тешко повређене деце у 2020. години да буде мањи од 2.**
- **Број повређених лица у 2020. години да буде мањи од 20.**

Кључни циљ за период од 2020. до 2022. године: **Да се приоритетни кључни циљеви одрже на пројектованом нивоу.**

Краткорочне мере (пројекти) за унапређење безбедности саобраћаја обухватају:

- Јачање улоге савета за безбедност саобраћаја у Сремској Митровици и Градске управе надлежне за послове саобраћаја,
- Повећање капацитета код институција и појединаца који су укључени у систем безбедности саобраћаја на подручју Сремске Митровице,
- Системско предузимање мера које су засноване на научним ставовима и принципима који ће најбоље утицати на унапређење безбедности саобраћаја,
- Реализација превентивно-промотивних активности и кампања усмерених ка најугроженијим категоријама учесника у саобраћају,
- Заштита рањивих категорија учесника у саобраћају,
- Јачање капацитета полицијских службеника саобраћајне полиције и њихово техничко опремање и др.

Дугорочне мере (пројекти) за унапређење безбедности саобраћаја су:

- Побољшање квалитета саобраћајне сигнализације на путевима у Сремској Митровици,
- Изградња бициклистичких стаза на подручју Сремске Митровице,
- Јачање система принуде према ризичним категоријама учесника у саобраћају путем увођења видео надзора,
- Повећање буџета Савета за безбедност саобраћаја за реализацију активности посвећених унапређењу безбедности саобраћаја,



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

- Реализација што већег броја превентивно-промотивних активности и кампања у безбедности саобраћаја, са посебним освртом на безбедност бициклиста, мотоциклиста, деце, младих и др. рањивих категорија учесника у саобраћају,
- Стручно усавршавање учитеља и наставника у основним и средњим школама на тему кључних лекција које живот значе у саобраћају и увођење смера *Техничар друмског саобраћаја* у Техничкој школи у Сремској Митровици,
- Кадровско јачање Градске управе надлежне за послове саобраћаја,
- Израда циљаних релевантних пројеката и студија из области безбедности саобраћаја сваке године,
- Смањење страдалих бициклиста и пешака у саобраћајним незгодама,
- Смањење возача који управљају возилом под дејством алкохола,
- Јачање улоге Хитне медицинске помоћи у Дому здравља у Срем. Митровици,
- Техничко опремање јединица саобраћајне полиције у ОСП Сремска Митровица,
- Реализација пројеката провере и ревизије безбедности саобраћаја, укључујући и дубинске анализе саобраћ. незгода са погинулим лицима на локалним путевима.
- Укључење великог броја невладиних организација у акције посвећене унапређењу безбедности саобраћаја у Сремској Митровици.
- Периодичне појачане контроле саобраћаја са посебним освртом на техничку исправност теретних возила и др.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

7. ОСНОВНА НАЧЕЛА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Приликом предузимања активности и мера ради достизања жељеног стања у систему безбедности саобраћаја, неопходно је поштовати одређена начела која су кључна за унапређење стања безбедности саобраћаја на путевима.

7.1. Начело општег интереса и заједничког деловања

Унапређење безбедности саобраћаја и спречавање саобраћајних незгода интерес је сваког појединца, без обзира на расу, пол, националну припадност, друштвено порекло, вероисповест, политичко или друго уверење, имовинско стање и старост.

7.2. Начело примене науке и струке

Деловање у систему безбедности саобраћаја предузима се у складу са важећим методама, правилима и принципима науке и струке.

7.3. Начело професионализма

Појединци који делују у систему безбедности саобраћаја треба да буду стручно образовани и оспособљени за улогу коју имају у систему, и да стално унапређују своја знања.

7.4. Поредити се са најбољима

Оцењујући стање система безбедности саобраћаја и достигнућа у овој области, треба се поредити са најбољима у Европи и свету.

7.5. Одговорност свих пре и после саобраћајне незгоде

Сваки субјекат система безбедности саобраћаја односно појединац мора да сноси одговорност за своје пропусте у систему безбедности саобраћаја.

Одговорност за саобраћајну незгоду немају само непосредни учесници саобраћајне незгоде.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

7.6. Начело заштите деце

Деца уживају посебну заштиту у саобраћају. Приликом деловања у систему безбедности саобраћаја, безбедност деце је први приоритет.

7.7. Начело заштите младих

Безбедност младих у саобраћају прати се са посебном пажњом, и због безбедности младих предузимају се посебне мере.

7.7. Начело заштите старијих (65+)

Особе старије од 65 година су најугроженија старосна категорија пешака у Републици Србији. Ово су разлози због којих безбедност старијих лица све више постаје једна од важнијих тема у безбедности саобраћаја. Два су основна разлога за то: учешће лица старијих од 65 година у популацији становништва све је израженије, а такође постоји висок степен страдања у саобраћају особа старијих од 65 година, посебно као пешака.

7.8. Начело заштите инвалида

Смањење психомоторних способности посебно може бити опасно у појединим ситуацијама у саобраћају за особе у инвалидским колицима, особе са оштећењем вида и слуха и др. Ово је кључни разлог зашто саобраћајна инфраструктура, посебно дуж тзв. „безбедносних коридора“ за пешаке, треба да буде прилагођена овој рањивој категорији учесника у саобраћају, ради њиховог лакшег и безбедног кретања.

7.9. Начело смањења аутономије воље учесника у саобраћају

Путеви и возила треба да буду такви да спрече доношење погрешних одлука учесника у саобраћају.

6.10. Начело опраштања

Путеви, возила и понашање учесника у саобраћају треба да буду такви да ублаже последице грешке другог учесника у саобраћају.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

7.11. Управљање засновано на реалним подацима

Избор мера, праћење и оцена ефеката у систему безбедности саобраћаја заснивају се на подацима о незгодама, повређеним и погинулим лицима, индикаторима безбедности саобраћаја и другим релевантним подацима који пружају реалну слику о стању система.

7.12. Начело кооперације и координације

Ефикасно деловање у систему безбедности саобраћаја могуће је само уз заједничко и усаглашено деловање субјеката безбедности саобраћаја.

7.13. Начело заштите животне средине

Путеви, возила и понашање учесника у саобраћају треба да буду такви да негативне последице по животну средину буду што мање.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

8. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА (СТУБОВИ)

Прихватајући препоруке Уједињених Нација (УН) изражене у документу *Глобални план деценије акције безбедности саобраћаја 2011-2020* који је сачинила Светска здравствена организација одређено је пет кључних области рада (пет стубова) ради достизања жељеног стања у систему 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

8.1. Први стуб – ефикасније управљање безбедношћу саобраћаја

Основне смернице у подручју деловања ка унапређивању система управљања безбедношћу саобраћаја су:

- 1) постављање стратешког и правног оквира,
- 2) изградња и јачање чинилаца у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегритета институција и појединаца),
- 3) изградња и јачање управљања радом чинилаца и контроле рада чинилаца у систему управљања,
- 4) изградња и јачање веза између чинилаца у систему управљања,
- 5) управљање подацима,
- 6) постојано финансирање, транспарентно трошење средстава и транспарентна анализа односа уложених средстава и остварених ефеката.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Најважнији проблеми безбедности саобраћаја који се могу истаћи у систему управљања безбедношћу саобраћаја:

- 1) непостојање јасне политичке воље у појединим деловима система,
- 2) ненаменско трошење средстава намењених финансирању безбедности саобраћаја,
- 3) некавалитетне и неприменљиве правне норме и недоследна примена прописа у области безбедности саобраћаја,
- 4) неефикасна примена прописа у области безбедности саобраћаја,
- 5) непостојање системског праћења и сталног унапређења прописа у области безбедности саобраћаја и њихово прилагођавање најбољој пракси ЕУ,
- 6) непостојање системског праћења стања безбедности саобраћаја услед недефинисаних обележја безбедности саобраћаја,
- 7) неразумевање значаја података о обележјима безбедности саобраћаја и важности размене и доступности података,
- 8) недостатак стручног и професионалног приступа у систему безбедности саобраћаја,
- 9) недостатак стратешког приступа и дугорочног планирања активности безбедности саобраћаја.

8.2. Други стуб – безбеднији путеви и кретање

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности путева и кретања су:

- 1) пут не сме да буде узрок саобраћајне незгоде,
- 2) пут треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају или грешке на возилу,
- 3) пут треба да спречи или ублажи последице настале саобраћајне незгоде.

Проблеми безбедности саобраћаја у Републици Србији у вези са безбедношћу путева су:

- 1) непримењивање и кршење прописа у области безбедности путева,
- 2) неспровођење прописаних процедура и алата за унапређење безбедности пута,
- 3) препознавање пута као узрока саобраћајних незгода,



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

- 4) доприношење пута тежини последица саобраћајних незгода,
- 5) небезбедни путно-пужни прелази,
- 6) непостојање катастра саобраћајне сигнализације,
- 7) крађа и оштећење саобраћајне сигнализације,
- 8) недостатак саобраћајних површина за кретање рањивих учесника (пешаци и бициклисти),
- 9) неустављене и неуређене „зоне школа”,
- 10) нарушеност заштитног појаса јавних путева,
- 11) нелегални прикључци на јавне путеве,
- 12) није успостављен систем сталног стручног усавршавања планера, пројектаната и других професионалаца у области путева,
- 13) некавалитетно одржавање путева,
- 14) неодговарајућа организација зимског одржавања путева,
- 15) некоординисано деловање јавних служби приликом ванредних ситуација на путевима,
- 16) недоследна примена мера безбедности и здравља на раду при обављању радова на путевима.

8.3. Трећи стуб – безбеднија возила

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности возила су:

- 1) возило не сме да буде узрок саобраћајне незгоде,
- 2) возило треба да спречи саобраћајну незгоду када дође до грешке учесника у саобраћају, грешке пута или друге опасне ситуације,
- 3) возило треба да спречи или ублажи последице настале у саобраћајној незгоди.

Проблеми безбедности саобраћаја у Републици Србији у вези са безбедношћу возила су:

- 1) просечна старост возила у Републици Србији износи више од 16 година, што је у директној вези са економским стандардом становништва,
- 2) недоследно спровођење прописа и процедура везаних за контролу техничке исправности возила,



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

- 3) производња и стављање у промет нехомологованих и неквалитетних делова и опреме возила,
- 4) неодговарајуће одржавање техничке исправности возила,
- 5) велики број нерегистрованих и технички неисправних трактора,
- 6) велики број неосветљених и неозначених возила у саобраћају (теретна возила, трактори, мопеди, бицикли, радне машине),
- 7) мали проценат возила са довољно елемената активне и пасивне безбедности возила,
- 8) недовољна промоција „чистих” и енергетски ефикасних возила.

8.4. Четврти стуб – безбеднији учесници у саобраћају

Основне смернице у подручју деловања ка унапређењу безбедности учесника у саобраћају су:

- 1) изградња и промена свести, ставова, знања и вештина учесника у саобраћају кроз образовање, информисање и васпитање,
- 2) промена понашања учесника у саобраћају као резултат контроле и санкционисања,
- 3) уклањање из система (трајно или привремено) учесника у саобраћају који нису подобни за безбедно учествовање у саобраћају.

Проблеми безбедности саобраћаја у вези са учесницима у саобраћају су:

- 1) низак ниво свести о потреби безбедног понашања у саобраћају,
- 2) непостојање система саобраћајног образовања и васпитања у систему предшколског, основног, средњег и високог образовања,
- 3) непредузимање посебних мера за заштиту младих учесника у саобраћају,
- 4) недовољан број ефикасних медијских кампања из области безбедности саобраћаја на националном нивоу,
- 5) неодговарајући концепт формирања возача и њиховог испитивања,
- 6) неодговарајући систем института казних поена и рада са возачима повратницима у чињењу тежих саобраћајних прекршаја,
- 7) неефикасност прекршајног поступка и поступка извршења казни,



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

- 8) одсуство изрицања заштитних мера усмерених на одвицавање возача од конзумирања алкохола, у прекршајном поступку,
- 9) одсуство изрицања алтернативних прекршајних казни које могу утицати на возача да не понови прекршај против безбедности саобраћаја,
- 10) непоштовање прописа од стране учесника у саобраћају.

Истраживањем индикатора безбедности саобраћаја препознати су проблеми:

- 1) низак ниво коришћења сигурносних појасева,
- 2) низак ниво коришћења и правилне употребе сигурносних седишта за децу,
- 3) велики проценат прекорачења брзине,
- 4) вожња под дејством алкохола.

На основу анализе саобраћајних незгода и последица, најризичније групе учесника у саобраћају су:

- 1) возачи и путници у путничким возилима, старости од 17 до 35 година,
- 2) пешаци,
- 3) учесници у саобраћају старији од 65 година (возачи, пешаци и путници),
- 4) деца путници у путничким возилима,
- 5) бициклисти,
- 6) возачи и путници на тракторима,
- 7) возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возачи”),
- 8) возачи комерцијалних возила и
- 9) возачи и путници mopеда и мотоцикала.

Кључне области деловања усмерене на учеснике у саобраћају су: превенција, едукација, информисање, контрола и санкционисање.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

8.5. Пети стуб – деловање након саобраћајне незгоде

Активности након саобраћајне незгоде представља веома значајан сегмент рада на унапређењу безбедности саобраћаја. У зависности од добро организованог и координираног рада надлежних служби, велики број живота се може сачувати након дешавања саобраћајних незгода у којима има повређених лица.

Детаљне активности у вези са унапређењем безбедности саобраћаја у оквиру петог стуба су приказане у деветом поглављу.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

9. ЦИЉНЕ ГРУПЕ

Циљне (ризичне) групе су оне групе учесника у саобраћају које се издвајају по степену угрожености и страдању (рањиве категорије) или које својим понашањем доприносе повећаном страдању у саобраћају (возачи под утицајем алкохола, возачи склони прекорачењу брзине, млади и неискусни возачи и др.) и којима треба посветити посебну пажњу у циљу заштите њихове безбедности или редукције ризичног понашања у саобраћају.

У рањиве учеснике у саобраћају, по правилу, спадају они учесници који су ван возила и као такви су „незаштићени“ приликом контакта са возилима (пешаци, бициклисти, мотоциклисти, корисници ролера и скејтбордова и сл.). Такође, у ширем смислу, у рањиве категорије спадају и учесници који због незрелости (незнање и неискуство), психофизичког стања или недостатака, својим понашањем доприносе повећаном страдању у саобраћају (деца, старије особе, особе у инвалидским колицима, особе са оштећењем вида и слуха и др.).

Данас у свету највећу стопу смртности у саобраћају имају корисници моторних возила на два точка. Ризик од страдања приликом вожње мотоцикла или мопеда, по пређеном километру, већи је 20 пута од ризика приликом вожње аутомобила. Ризик од страдања у саобраћају по пређеном километру више од 9 пута већи је код пешака него код путника у аутомобилима, а више од 7 пута већи је код бициклиста него код путника у аутомобилима (ETSC, 2003). Такође, последице саобраћајних незгода (смртне последице или тежина повреда) рањивих учесника у саобраћају знатно су веће у односу на путнике у аутомобилима.

9.1. Деца

Саобраћајне незгоде спадају у пет најчешћих узрочника смрти деце у свету. У Србији је у претходних десет година у саобраћајним незгодама смртно страдало више од 300 деце, док је преко 17.000 било повређено. Последице страдања деце за једно друштво су несагледиве, пре свега у друштвеном, али и у економском смислу, док су у моралном смислу, неприхватљиве.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Бројна истраживања о страдању деце у саобраћају наметнула су став да деца представљају једну од најрањивијих категорија учесника у саобраћају. Саобраћајне незгоде представљају један од највећих узрока страдања деце у великом броју држава у свету. Повећана угроженост, односно рањивост деце везује се, пре свега, за њихову психофизичку неразвијеност, односно недовољно знање и искуство за безбедно учествовање у саобраћају.

Деца највећим делом учествују у саобраћају као пешаци, на путу до школе, односно до куће. Како би се унапредила безбедност деце пешака, мере и активности треба усмерити на формирање безбедних коридора за кретање деце до школе. Истраживања указују да се већина деце око девете године старости први пут самостално сусрећу са саобраћајем, најчешће као пешаци и бициклисти.

За безбедност деце у саобраћају веома је важна свест родитеља о ризицима којима излажу своју децу у саобраћају, али и систем едукације деце о безбедном понашању у саобраћају. На жалост, око 50% деце узраста до 14 година у Републици Србији настрада у својству путника у возилу које је учествовало у саобраћајној незгоди. Дакле, искључивом (не)одговорношћу родитеља, односно одраслих у возилу (непрописна или небезбедна вожња и некоришћење система заштите за децу путнике у возилу - сигурносни појасеви и безбедносна седишта за децу).

Кључни елементи који доприносе да деца буду равноправни и безбедни учесници у саобраћају су:

- системски приступ и планирање континуираног присуства тема о безбедности саобраћаја у целокупном школовању,
- едукација родитеља, васпитача, учитеља и наставника о значају и правилном приступу безбедности саобраћаја и ризицима којима су деца изложена у саобраћају,
- размена најбољих страних и домаћих искустава, везаних за безбедно школско окружење и саобраћајно обезбеђење,
- реализација едукације, кампања, трибина, радионица и представа на тему безбедности деце у саобраћају.

За правилан избор и примену адекватних мера и активности за унапређење безбедности деце у саобраћају неопходно је истраживати и анализирати процесе и



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

ситуације у саобраћају у којима деца страдају, односно узроке и грешке који доводе до саобраћајних незгода и последица, као и друге околности и обележја тих незгода.

Без детаљних истраживања и анализе појавних облика и последица саобраћајних незгода, заснованих на научној основи, није могуће планирање и усмеравање активности одговорних субјеката у функцији унапређења безбедности деце у саобраћају.

9.2. Млади возачи

Најчешћи утицајни фактори (фактори ризика) који доприносе настанку саобраћајних незгода у којима учествују млади возачи су: неискуство, недовољна пажња – расејаност, непрописна и неприлагођена брзина, непрописно претицање, вожња под дејством алкохола, умор, непрописна употреба средстава за комуникацију у току вожње, прецењивање сопствених вештина и способности, склоност ка небезбедном понашању, олако улажење у ризичне ситуације – посебно код претицања, неблаговремено препознавање опасности и реаговање, пренаглашена комуникација са другим путницима, некоришћење сигурносних појасева) и др.

Значај изградње безбедног понашања младих учесника у саобраћају доприноси смањењу њиховог учешћа у саобраћајним незгодама у каснијем периоду.

Основа за унапређење безбедности младих возача у саобраћају је:

- унапређење саобраћајног образовања и васпитања младих у периоду пре стицања права на обуку и полагање возачког испита,
- унапређење ставова родитеља везаних за важност њихове улоге у процесу развоја младих возача,
- успостављање и спровођење вршњачке едукације,
- унапређење обуке у ауто школама,
- ефикаснија контрола понашања,
- континуиран систем едукације,
- превентивне активности којима ће се утицати на свест о проблему безбедности саобраћаја.

Утицај на промену свести и ставова код младих возача о ризицима и последицама непрописне и небезбедне вожње, најбољи је пут за унапређење безбедног понашања младих возача у саобраћају. Ово се може постићи добро осмишљеним и организованим кампањама и превентивно едукативним активностима намењеним младим возачима и присуством (разменом искустава) на трибинама на којима, поред експерата за безбедност



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

саобраћаја, учествују возачи који су доживели трауме и тешке повреде у саобраћајним незгодама, као и посете тешко повређеним младим возачима који се опорављају у болницама, и сл.

На овај начин најбоље ће се утицати на промену кључног, погрешног и погубног става код многих младих возача: „*То се дешава некоме другом, то се мени неће десити*“!

9.3. Пешаци

У Републици Србији, пешаци највише страдају на деоницама државних путева који пролазе кроз насељена места, као и на деоницама осталих фреквентних саобраћајница које се налазе у зонома високе атракције.

На унапређење безбедности пешака треба деловати кроз:

- унапређење саобраћајне инфраструктуре намењене пешацима,
- унапређење знања возача и пешака о ризицима у саобраћају,
- савремен приступ управљању брзинама на саобраћајницама дуж пешачких коридора,
- стварање услова за пешачење који су прихватљиви и за лица са ограниченим способностима и смањеном покретљивошћу и
- изградња пешачких стаза уз фреквентне саобраћајнице и државне путеве у насељу.

9.4. Бициклисти и мотоциклисти

У циљу унапређења безбедности бициклиста и мотоциклиста неопходно је промовисати њихово безбедно учешће у саобраћају, а посебно кроз:

- унапређење процеса обуке и едукације бициклиста и мотоциклиста на свим нивоима,
- промовисање употребе заштитних система од стране бициклиста и мотоциклиста (кациге и заштитна опрема) и
- прилагођавање саобраћајне инфраструктуре за бициклисте.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

9.5. Старији од 65 година (65+)

На основу статистичких показатеља безбедности саобраћаја у Србији, лица старија од 65 година су најугроженија старосна категорија пешака. Тако су последњих година близу 50% свих погинулих пешака биле особе старије од 65 година.

Ово су разлози због којих безбедност старијих лица све више постаје једна од важнијих тема у безбедности саобраћаја, како у Србији, тако и у многим европским земљама, код којих је учешће лица старијих од 65 година у популацији становништва све израженије, као и висок степен страдања у саобраћају.

Повећано страдање у саобраћају, условило је да пешаци, посебно старосна група пешака (65+) постане једна од најугроженијих категорија корисника пута, због чега су активности усмерене ка већој заштити у саобраћају лица старијих од 65 година, нашле своје место у већини стратегија безбедности саобраћаја земаља Европске уније. Суштина ових предлога и активности усмерена је на повећање мобилности, лакше сналажење и већу безбедност у саобраћају за ову старосну категорију учесника у саобраћају, посебно као пешака.

Услед старења, долази до опадања психомоторних способности, што директно утиче на способност за безбедно учествовање у саобраћају. Опадање ових функција, повећана заступљеност у укупној популацији и учестало страдање, допринели су да старосна категорија 65+ буде проглашена за рањиву категорију учесника у саобраћају од стране Светске здравствене организације (WHO), посебно као пешаци, али и као возачи, путници и бициклисти. Посебна категорија рањивих учесника у саобраћају, по два основа, су особе у инвалидским колицима, особе са оштећењем вида и слуха, који су старији од 65 година.

Смањење психомоторних способности посебно може бити опасно у појединим ситуацијама у саобраћају, уколико их не прати свест о њиховом умањењу током старења, тј. када постоји несклад између субјективног осећаја индивидуалних психофизичких способности и њиховог стварног стања, односно смањења са годинама живота код старијих особа.

Приступ повећаној и одрживој мобилности, која се промовише и која је карактеристична за старије особе у развијеним земљама (као последица економског



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

благостања и значајног повећања просечног старосног века становништва), подразумева формирање посебно прилагођених пешачких коридора за лакше и безбедније кретање старијих особа.

Безбедност учесника у саобраћају из старосне категорије 65+ је тема чији је значај препознат међу најуспешнијим државама у области безбедности саобраћаја.

Унапређење безбедности ове категорије учесника треба реализовати кроз:

- едукацију и информисање припадника старосне категорије 65+ о опадању психофизичких способности и повећаном ризику у саобраћају,
- планирање и реализација превентивних и едукативних кампања које би биле усмерене на ову старосну категорију учесника у саобраћају,
- бољу доступност информација о утицају лекова на способност за вожњу,
- формирање безбедносних коридора за старосну категорију 65+ и испитивање њихових предности и недостатака,
- увођење додатних здравствених прегледа за ову старосну категорију.

Основна функција безбедносних коридора је да “штите” старије пешаке. Ово подразумева следеће мере:

- саобраћајна инфраструктура, дуж безбедносног коридора, прилагођена је старијим учесницима у саобраћају, посебно пешацима, ради њиховог лакшег и безбедног кретања.
- уређени (равни) тротоари,
- пешачки прелази су у нивоу тротоара,
- функционална основна и допунска сигнализација, која је својом величном, изгледом и наменом прилагођена старијим особама,
- коридори се постављају у централним градским зонама и у близини установа које су атрактивне за старије учеснике у саобраћају (медицински центри, паркови, поште, пијаце, старачки домови и клубови и сл.),
- светлосна сигнализација својим садржајем, изгледом и продуженим временом трајања зеленог светла за пешаке, прилагођена је потребама и могућностима старијих особа,
- на одређеним стубовима са семафорима уграђују се тастери за најаву пешака,
- хоризонтална сигнализација (пешачки прелаз) изводи се са повећаним коефицијентом трења (храпавошћу), чиме се смањује могућност клизања и пада старијих особа на пешачком прелазу.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Поред инфраструктурних мера на безбедносним коридорима и у зонама са повећаним присуством старијих, препорука је да се посебна пажња посвети унапређењу знања и ставова о понашању и угрожености старијих особа у саобраћају.

Пред локалном самоуправом града Сремска Митровица велики је изазов и обавеза да кроз одговарајуће пројекте, имајући у виду потребе старијих лица, унапреде њихову безбедност у саобраћају у наредном периоду, на основу наведених препорука.

9.6. Возачи под утицајем алкохола и психоактивних супстанци

Алкохол негативно делује на све основне функције битне за обављање возачких активности, и то на: перцепцију, обраду информација, психомоторне способности, визуелно-моторну координацију, психичку структуру личности, пажњу, схватање и расуђивање, разум и контролу понашања.

Ризик од учествовања у саобраћајној незгоди повећава се већ при нивоу алкохола од 0,4‰, а при нивоу од 1‰ ризик од настанка саобраћајне незгоде је око пет пута већи него при концентрацији од 0‰, док је при концентрацији од 2,4‰ алкохола у крви тај ризик преко 140 пута већи. Поред алкохола вожња под утицајем психоактивних супстанци постаје све већи повод за бригу када је безбедност саобраћаја у питању, а нарочито када је реч о младим возачима.

Најчешће возачи који користе психоактивне супстанце возе ризичније због смањених психофизичких способности, док истовремено слаби њихова контрола над возилом. За промену ставова и свести возача који управљају возилом под утицајем алкохола и психоактивних супстанци кључно је успостављање ефикасног система надзора (контрола) и санкционисања возача који чине ову врсту прекршаја и континуирана едукација.

9.7. Возачи склони прекорачењу брзине

Непрописна и неприлагођена брзина препознате су као један од фактора доприноса настанку саобраћајних незгода. Статистички подаци на нивоу Републике Србије показују да се брзина, као утицајни фактор, препознаје код једне трећине свих саобраћајних незгода и код више од 50% смртних исхода у саобраћајним незгодама.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Повећањем брзине кретања повећава се и ризик од учешћа у саобраћајној незгоди. Према истраживањима, смањењем средње брзине за 1 km/h, број незгода се смањује за 2–3%, док повећањем сударних брзина расту и последице саобраћајне незгоде.

Основни приступ промени понашања возача склоних прекорачењу брзине јесте предузимање додатних мера превенције, едукација и репресија. Формирање система управљања брзинама је основни предуслов за деловање на возаче који прекорачују дозвољену брзину.

Такође, веома је битно да се припадници саобраћајне полиције опреме са квалитетним уређајима за контролу брзине кретања на путевима и улицама са подручја локалне самоуправе.

9.8. Возачи којима је одузета возачка дозвола због несавесног управљања возилом („несавесни возачи”)

Законом о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисана посебна категорија возача која својим високоризичним понашањем угрожава остале учеснике у саобраћају. Ову групу возача карактерише учестало кршење саобраћајних прописа, угрожавање осталих учесника у саобраћају, често улажење у ризичне ситуације, занемаривање осталих корисника пута и сл.

Учестала ризична понашања ових возача су: непоштовање светлосне саобраћајне сигнализације, непрописно претицање, управљање возилом у алкохолисаном стању као и управљање возилом брзинама које су знатно изнад дозвољених. Програми едукације несавесних возача су концентрисани на унапређење знања, стварање позитивних ставова и мишљења, као и на развој стратегија које могу утицати на позитивну промену понашања несавесних возача.

На несавесне возаче треба утицати успостављањем ефикасног система контрола и санкционисањем агресивне вожње, као и кроз посебне тарифе полисе осигурања. Дугорочан утицај на ову ризичну категорију треба остварити кроз успостављање и унапређење ефикасног система за рехабилитацију несавесних возача, односно трајну суспензију возачке дозволе за непоправљиве рецидивисте.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

9.9. Возачи комерцијалних возила

Изузетно велике напоре потребно је уложити како би се смањио број возача теретних возила који учествују у саобраћајним незгодама. Ово се првенствено може остварити превентним мерама путем едукације, али и репресивним мерама које примењује полиција.

Правци за унапређење безбедности саобраћаја у области учешћа комерцијалних возила су:

- професионализација возача (*CPC licenca*),
- едукација возача комерцијалних возила у привредним субјектима (кампање и едукативне активности),
- контрола времена рада и одмора возача,
- управљање безбедношћу саобраћаја у затвореним системима – привредним субјектима, у складу са стандардима.

9.10. Возачи трактора

Имајући у виду да је у Сремској Митровици у великој мери заступљена пољопривредна делатност, правци за унапређење безбеднијег учешћа трактора у саобраћају су:

- унапређење техничке исправности трактора (светлосна сигнализација и означавање возила, кочиони систем, кабине - рамови и др.),
- изградња атарских путева за безбедно кретање трактора и других пољопривредних возила,
- предузимање мера ради спречавање наношења блата на коловоз,
- едукација возача трактора у погледу поштовања саобраћајних прописа и безбеднијег понашања у саобраћају,
- предузимање мера у погледу обавештавања осталих учесника у саобраћају о повећаном присуству трактора на путевима.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

10. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПОДРУЧЈУ СРЕМСКЕ МИТРОВИЦЕ

Носиоци активности у безбедности саобраћаја могу бити на различитим нивоима, у различитим областима и у различитим облицима организовања.

Најзначајнији субјекти у систему безбедности саобраћаја на подручју Сремске Митровице су:

- Градска управа града Сремска Митровица,
- Савет за безбедност саобраћаја,
- Одељење саобраћајне полиције,
- Одељење за ванредне ситуације,
- Основни и прекршајни суд у Сремској Митровици,
- Органи тужилаштва,
- Дирекција за изградњу града Сремска Митровица,
- Образовне установе,
- Хитна медицинска служба и дом здравља Сремска Митровица,
- Медији,
- Јавна предузећа чија делатност је повезана са унапређењем безб. саобраћаја,
- Центри за обуку возача (аутошколе),
- Удружења грађана,
- Организација Црвеног Крста,
- Волонтери и др.

Јединице локалне самоуправе у оквиру својих надлежности 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.

Савет за безбедност саобраћаја као стручно тело јединице локалне самоуправе одговоран је за анализу проблема безбедности саобраћаја, идентификацију кључних проблема безбедности саобраћаја, предлагање мера безбедности саобраћаја, реализацију пројеката, студија и истраживања, израду извештаја о стању безбедности саобраћаја и др.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

Саобраћајна полиција има значајну функцију у безбедности саобраћаја, пре свега као орган који врши непосредан надзор и принуду према учесницима у саобраћају који крше прописе.

Правосуђе (судови и тужилаштва) имају првенствено превентивну улогу у систему безбедности саобраћаја кроз одвраћање од непрописног и небезбедног понашања. Са друге стране, правосуђе има значајну корективну улогу према учесницима у саобраћају и субјектима безбедности саобраћаја кроз примену репресивних мера. Правосуђе има значајну улогу и у поступцима поводом накнада штета из саобраћајних незгода.

Управљач пута је одговоран за безбедно и несметано одвијање саобраћаја на путевима којима управља. Обавља надзор над безбедношћу саобраћаја на путевима, идентификује и управља „црним тачкама” на путевима, обезбеђује независно оцењивање доприноса пута настанку незгода са погинулим лицима, спроводи друге савремене процедуре унапређења безбедност путева и реализује друге мере из своје надлежности.

Установе образовања и васпитања и високошколске установе представљају један од најзначајнијих субјеката који доприноси унапређењу знања, ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају. образовање и васпитање генерација о исправном понашању у саобраћају је кључна улога ових институција, а ефекти оваквих активности су трајног карактера.

Здравствене установе учествују у сталном праћењу здравственог стања возача, врше збрињавање и лечење повређених у саобраћајним незгодама, врше анализе крви и других телесних течности на присуство алкохола и психоактивних супстанци и обављају друге активности у складу са законом.

Медији имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност, медији омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији. На основу досадашњег искуства примећено је да су медији у Републици Србији значајно допринели смањењу броја погинулих у саобраћајним незгодама.

Удружења грађана (невладине и стручне организације) окупљају грађане и правна лица ради организованог деловања у систему безбедности саобраћаја са циљем унапређења безбедности саобраћаја. Удружења могу да имају улогу корективног фактора према Влади и осталим субјектима у систему управљања безбедношћу саобраћаја, тако што јавно



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

критикују рад субјеката безбедности саобраћаја и указују на пропусте и недостатке. Могу учествовати у креирању политике и прописа из области безбедности саобраћаја, а могу и спроводити конкретне мере ради унапређења безбедности саобраћаја.

Организација црвеног крста је такође значајан субјекат који својим активностима у великој мери доприноси унапређењу безбедности саобраћаја, посебно са превентивно едукативног аспекта.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ

11. ИЗВЕШТАВАЊЕ И ПРАЋЕЊЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ СТРАТЕГИЈЕ

Извештавање о стању безбедности саобраћаја је саставни део праћења стања и обавезна активност предвиђена законом који уређује ову област. Све послове у вези са наведеним активностима спроводиће Савет за безбедност саобраћаја града Сремска Митровица.

Извештавање мора бити доступно свима, с тим што поједине државне институције треба извештавати у дефинисаним временским периодима (на пример средином или крајем године), у тачно дефинисаној форми (структура и детаљност извештаја).

Извештавају се:

- Скупштина града Сремска Митровица,
- Градско веће града Сремска Митровица,
- Агенција за безбедност саобраћаја,
- Тело за координацију послова безбедности саобраћаја,
- Грађани Сремске Митровице и др.

Детаљне извештаје о стању безбедности саобраћаја треба учинити доступним научно образовним институцијама, док повремене и наменске извештаје треба учинити јавно доступним свима који их захтевају, попут медија, невладиног сектора, научних радника, појединаца итд. Највећи број извештаја о стању безбедности саобраћаја треба учинити доступним и разумљивим најширој јавности путем интернета.

Извештавање на локалном нивоу треба усмеравати ка скупштинама општина, односно градова, али и другим субјектима безбедности саобраћаја на овом нивоу (саобраћајна полиција, управљачи пута на територији општине, судство, удружења и сл). Највећи део активности у погледу извештавања на локалном нивоу треба да реализују локална тела за координацију послова безбедности саобраћаја.

Напредак у остваривању циљева Стратегије и задатака предвиђених Акционим планом мора бити саставни део извештавања о стању безбедности саобраћаја. Свака институција и организација задужена за конкретне активности предвиђене Акционим планом треба да буде у обавези достављања извештаја у погледу напретка, и то



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

Министарству надлежном за послове саобраћаја, односно Телу за координацију безбедности саобраћаја на путевима.

Министарство надлежно за послове саобраћаја има обавезу праћења и извештавања у погледу напретка достизања циљева Стратегије и реализације свих активности предвиђених Акционим планом.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES



**НАЦРТ СТРАТЕГИЈЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА СРЕМСКА
МИТРОВИЦА ЗА ПЕРИОД 2017-2022. ГОДИНЕ**

12. АКЦИОНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Даље активности на спровођењу Стратегије укључиће израду Акционог плана, односно дефинисање конкретних мера, носилаца активности, рокова за реализацију активности и потребних средстава.

Акциони план безбедности саобраћаја града Сремска Митровица биће усвојен у року од месец дана од дана објављивања Стратегије безбедности саобраћаја града Сремска Митровица.

Средства за реализацију Стратегије биће предвиђена Акционим планом у складу са средствима обезбеђеним у буџету града Сремска Митровица и осталим изворима финансирања. Конкретни износи дефинисани за поједине области из Акционог плана биће опредељени у годишњим програмима за унапређење безбедности саобраћаја које ће усвајати градско веће на предлог Савета за безбедност саобраћаја града Сремска Митровица.



FMS™ TECH
FLEET MANAGEMENT SYSTEMS & TECHNOLOGIES